



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

164

PR3.1

Construction de l'autoroute 30 de
Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROCHE

ANNEXES

Juin 1998



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

É T U D E D ' I M P A C T S U R L ' E N V I R O N N E M E N T

3075, ch. des Quatre-Bourgeois
Sainte-Foy (Québec)
Canada G1W 4Y4
Téléphone :
(418) 654-9600
Télécopieur :
(418) 654-9699
Site web :
www.rocche.ca

ROCHE

ANNEXES

Juin 1998
Projet: 18677

Annexe A	Statistiques socio-démographiques et économiques
Annexe B	Données de circulation et accidents
Annexe C	Micro-climat
Annexe D	Liste des utilisations du sol en bordure de la route 132
Annexe E	Fiches d'inventaire du patrimoine architectural
Annexe F	Fiches d'évaluation des unités de paysage
Annexe G	Résultats de relevés de bruit
Annexe H	Directive du Ministre de l'Environnement
Annexe I	Compte-rendus des consultations
Annexe J	Résultats des simulations sonores
Annexe K	Contrôle de la petite herbe à poux
Annexe L	Qualité de l'air
Annexe M	Cahier des charges et devis généraux - MTQ

ANNEXE A

Statistiques sociodémographiques et économiques

Annexe A

Statistiques sociodémographiques et économiques

Tableau 1	Population, superficie et densité de population - Agglomération de Montréal et territoire d'étude, 1991 et 1995
Tableau 2	Mouvements migratoires - Agglomération et composantes, entre 1986 et 1991
Figure 4	Mouvements migratoires - Agglomération de Montréal, entre 1986 et 1991
Tableau 3	Composantes de l'évolution démographique et mobilité résidentielle - Territoire d'étude et comparatifs, 1986-1991
Tableau 4	Évolution des ménages - Territoire d'étude et comparatifs, 1981-1991
Tableau 5	Âge du stock de logements habités - Territoire d'étude et comparatifs, 1991
Tableau 6	Population active - Agglomération de Montréal et composantes, 1976-1991
Tableau 7	Effectifs de la population active - Territoire d'étude, 1981-1991
Tableau 8	Groupes professionnels - Territoire d'étude et comparatifs, 1991
Tableau 9	Revenu des ménages - Territoire d'étude et comparatifs, 1981-1991
Tableau 10	Population occupée selon l'industrie d'emploi - Agglomération de Montréal et composantes, 1991
Tableau 11	Structure d'activité économique - Rive-Sud et composantes, 1991
Tableau 12	Structure d'activité économique - Territoire d'étude, 1995
Tableau 13	Emploi dans l'industrie manufacturière - Agglomération de Montréal, 1981-1995
Tableau 14	Nombre d'établissements et d'employeurs du secteur manufacturier - Montérégie, 1987-1995
Tableau 15	Nombre d'établissements et d'emplois de différentes industries - Territoire d'étude, 1995
Tableau 16	Établissements les plus importants comme employeurs - Territoire d'étude, 1995
Figure 10	Évolution de l'industrie manufacturière - Le Québec, 1981-1993
Tableau 17	Parcs industriels - MRC de Roussillon, 1996
Tableau 18	Projections démographiques - Agglomération de Montréal et composantes, 1991-2016
Tableau 19	Proportions de croissance démographique de la MRC de Roussillon attribuable à chaque municipalité, 1976-2016
Tableau 20	Projections de la population occupée et de l'emploi - Territoire d'étude, 1995-2016
Figure 1	Évolution démographique - Agglomération de Montréal et territoire d'étude, 1976-1995
Figure 2	Pyramides d'âges - Territoire d'étude et comparatifs, 1991
Figure 3	Évolution des effectifs et de la composition de la population selon les groupes d'âge - Territoire d'étude et comparatifs, 1981-1991
Figure 5	Évolution des permis de bâtir résidentiels - Territoire d'étude et agglomération, 1981-1994
Figure 6	Fréquentation scolaire et activité des 15-24 ans - Territoire d'étude et comparatifs, 1991
Figure 7	Niveau de scolarité - Territoire d'étude et comparatifs, 1991
Figure 8	Motorisation - Territoire d'étude et comparatifs, 1987 et 1993
Figure 9	Industries employant la population active - Territoire d'étude et comparatifs, 1991

Tableau A-1

Population, superficie et densité de population
Agglomération de Montréal et territoire d'étude, 1991 et 1995

Collectivité	Superficie		Population 1991				Population 1995		Densité brute de population	
	km ²	%	Recensée	%	Corrigée ⁽¹⁾	%	Estimée	%	1991	1995
LE QUÉBEC	1 357 811,7		6 895 963		7 081 233		7 329 858		5,2	
<i>Part de Montréal</i>		<i>0,3%</i>		<i>45,3%</i>		<i>46,9%</i>	<i>46,9%</i>			
<i>dans l'ensemble du Québec</i>										
RMR DE MONTRÉAL	3 508,9		3 127 242		3 323 599				947	0
(Région du Grand Montréal)	5 070,4		3 232 873	100,0%	3 324 099	100,0%	3 440 642	100,0%	656	679
CUM	503,8	9,9%	1 775 871	54,9%	1 822 516	54,8%	1 824 809	53,0%	3 618	3 622
Ville de Montréal	177,2	3,5%	1 017 666	31,5%					5 742	
CUM hors ville	326,5	6,4%	758 205	23,5%					2 322	
Laval-Rive-Nord	1 693,4	33,4%	690 873	21,4%	709 522	21,3%	779 804	22,7%	419	460
Laval	245,0	4,8%	314 298	9,7%	322 444	9,7%	344 839	10,0%	1 316	1 408
Rive-Nord	1 448,4	28,6%	376 575	11,6%	387 078	11,6%	434 965	12,6%	267	300
Rive-Sud	2 873,2	56,7%	766 129	23,7%	792 061	23,8%	836 029	24,3%	276	291
Champlain	162,7	3,2%	312 734	9,7%	320 859	9,7%	329 757	9,6%	1 972	2 027
Couronne Sud	2 710,5	53,5%	453 395	14,0%	471 202	14,2%	506 272	14,7%	174	187
Lajemmerais	415,9	8,2%	85 720	2,7%	87 900	2,6%	96 948	2,8%	211	233
Vallée-du-Richelieu	549,0	10,8%	105 032	3,2%	107 618	3,2%	112 876	3,3%	196	206
Vaudreuil-Soulanges	855,7	16,9%	84 503	2,6%	86 650	2,6%	96 803	2,8%	101	113
Beauharnois-Salaberry	468,3	9,2%	59 785	1,8%	61 286	1,8%	62 434	1,8%	131	133
Roussillon	421,6	8,3%	118 366	3,7%	127 748	3,8%	137 211	4,0%	303	326
	413,0	100,0%	124 688	100,0%			137 211	100,0%	302	332
<i>LaPrairie - Saint-Philippe</i>	<i>137,4</i>	<i>33,3%</i>	<i>20 264</i>	<i>16,3%</i>					<i>147</i>	
<i>Châteauguay - Léry - Mercier</i>	<i>144,2</i>	<i>34,9%</i>	<i>52 736</i>	<i>42,3%</i>					<i>366</i>	
<i>Kahnawake</i>	<i>41,5</i>	<i>10,1%</i>	<i>6 313</i>	<i>5,1%</i>					<i>152</i>	
Territoire d'étude	90,0	21,8%	45 355	36,4%			53 430	38,9%	504	593
Candiac	16,7	4,0%	11 064	8,9%			12 030	8,8%	664	722
Dolton	7,2	1,7%	6 063	4,9%			6 460	4,7%	848	903
Saint-Constant	57,2	13,8%	18 423	14,6%			21 290	15,5%	322	372
Sainte-Catherine	9,1	2,2%	9 805	7,9%			13 650	9,9%	1 082	1 507
MONTÉRÉGIE	11 075,5	100,0%	1 201 154	100,0%	1 236 513	100,0%	1 298 511	100,0%	112	117
Rive-Sud	2 873,2	25,9%	766 129	63,8%	792 061	64,1%	836 029	64,4%	276	291
Autres MRC de la Montérégie	8 202,3	74,1%	435 025	36,2%	444 452	35,9%	462 482	35,6%	54	56

⁽¹⁾ Les données du recensement sont modifiées pour deux raisons. Statistique Canada a modifié la définition de la population pour inclure les résidents permanents, bien que le territoire sur lequel les MRC ont juridiction n'incluent pas les réserves indiennes, celles-ci sont, après 1991, introduites (dont Kahnawake dans le cas de la MRC de Roussillon) dans les données et projections démographiques des MRC.

⁽²⁾ La population recensée exclut la réserve de Kahnawake alors que la population corrigée l'inclut.

Sources : Statistique Canada, Recensement 1991, Données postcensitaires révisées, Bureau de la statistique du Québec.

Traitement : Michel Simard, urb. écon.

Tableau 2

Mouvements migratoires Agglomération et composantes, entre 1986 et 1991

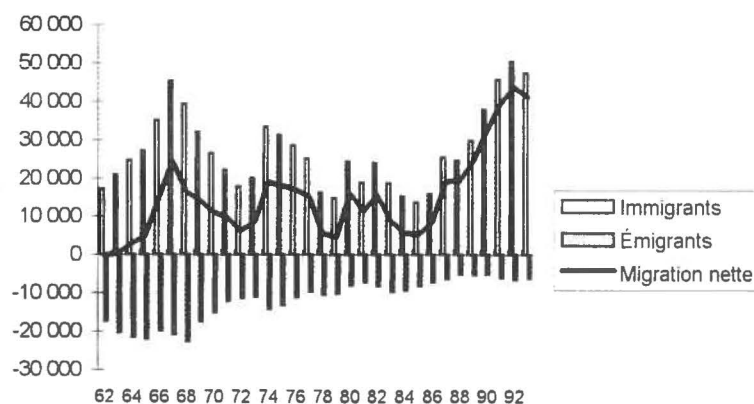
	Migration internationale nette	Migration interprovinciale nette	Migration infraprovinciale nette	Solde migratoire
CUM	104 731	-33 021	-167 578	-95 868
Laval-Rive-Nord	8 014	-1 154	84 412	91 272
Laval	6 339	-1 014	20 045	25 370
Rive-Nord	1 675	-140	64 367	65 902
Rive-Sud	13 919	-4 513	49 564	58 970
Champlain	7 453	-1 981	13 565	19 037
Couronne Sud	6 466	-2 532	35 999	39 933
Roussillon	3 105	-1 418	10 071	11 758
Agglomération de Montréal	126 664	-38 588	-33 602	54 474
Le Québec	149 980	-40 484	0	109 496

Sources : Ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie; Statistique Canada.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Figure 4

Mouvements migratoires Agglomération et composantes, entre 1986 et 1991



Source : Bureau de la statistique du Québec (1996), Tableau 4.6, d'après Statistique Canada.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste, 1996.

Tableau 3

**Composantes de l'évolution démographique et mobilité résidentielle
Territoire d'étude et comparatifs, 1986-1991**

	Candiac		Delson		Saint-Constant		Sainte Catherine		Territoire d'étude	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Population totale 1986	9 450		4 997		12 508		7 020		33 975	
Population totale 1991	11 064		6 063		18 423		9 805		45 355	
Variation de population	1 614	17,1%	1 066	21,3%	5 915	47,3%	2 785	39,7%	11 380	33,5%
Accroissement naturel	169	1,8%	140	2,8%	631	5,0%	318	4,5%	1 257	3,7%
Migration nette	1 445	15,3%	926	18,5%	5 284	42,3%	2 467	35,1%	10 123	29,8%
Personnes ayant déménagé depuis 1 an	1 163	10,5%	918	15,1%	2 850	15,5%	1 565	16,0%	6 504	14,3%
Provenant du Québec	1 107	10,0%	902	14,9%	2 838	15,4%	1 539	15,7%	6 387	14,1%
Provenant de l'extérieur du Québec	56	0,5%	15	0,3%	20	0,1%	25	0,3%	117	0,3%
Personnes ayant déménagé depuis 5 ans	4 488	40,6%	2 716	44,8%	9 744	52,9%	5 470	55,8%	22 418	49,4%
Provenant de la même municipalité	1 281	11,6%	718	11,8%	2 531	13,7%	1 273	13,0%	5 802	12,8%
Provenant d'une autre municipalité du Québec	3 026	27,3%	1 901	31,3%	6 934	37,6%	4 082	41,6%	15 943	35,2%
Provenant de l'extérieur du Québec	181	1,6%	97	1,6%	279	1,5%	115	1,2%	673	1,5%
Personnes demeurant dans la municipalité il y a 5 ans	7 857	71,0%	4 065	67,0%	11 209	60,8%	5 608	57,2%		
Personnes ayant quitté depuis 5 ans	1 762	18,6%	1 072	21,4%	1 930	15,4%	1 730	24,6%	6 493	14,3%
Rapport Personnes ayant déménagé depuis 5 ans / Personnes ayant déménagé depuis 1 an	3,86		2,96		3,41		3,50		3,45	

	Le Québec		RMR de Montréal		Ville de Montréal		Banlieue de Montréal		MRC Roussillon	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Population totale 1986	6 532 461		2 921 357		1 015 420		1 905 937		99 403	
Population totale 1991	6 895 963		3 127 742		1 017 666		2 109 576		118 355	
Variation de population	363 502	5,6%	206 385	7,0%	2 246	0,2%	203 639	10,7%	18 952	19,1%
Personnes ayant déménagé depuis 1 an	970 294	14,1%	486 328	15,6%	191 301	18,8%	294 931	14,0%	14 640	12,4%
Provenant du Québec	903 436	13,1%	439 739	14,1%	167 268	16,4%	272 400	12,9%	14 274	12,1%
Provenant de l'extérieur du Québec	66 857	1,0%	46 589	1,5%	24 033	2,4%	22 531	1,1%	366	0,3%
Personnes ayant déménagé depuis 5 ans	2 933 913	42,5%	1 489 047	47,6%	516 786	50,8%	971 754	46,1%	51 815	43,8%
Provenant de la même municipalité	1 472 036	21,3%	740 427	23,7%	330 953	32,5%	408 200	19,3%	16 521	14,0%
Provenant d'une autre municipalité du Québec	1 223 497	17,7%	572 477	18,3%	98 340	9,7%	475 328	22,5%	33 101	28,0%
Provenant de l'extérieur du Québec	238 380	3,5%	176 142	5,6%	87 493	8,6%	88 226	4,2%	2 194	1,9%
Rapport Personnes ayant déménagé depuis 5 ans / Personnes ayant déménagé depuis 1 an	3,02		3,06		2,70		3,29		3,54	

Source des données de base : Statistique Canada. Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau 4

**Évolution des ménages
Territoire d'étude et comparatifs, 1981-1991**

	1981		1986		1991	
	Nb	Moy./%	Nb	Moy./%	Nb	Moy./%
Nombre de ménages / Taille moyenne						
<i>Territoire d'étude</i>						
Candiac	2 430	3,5	2 745	3,3	3 675	3,0
Delson	1 420	3,5	1 515	3,3	1 990	3,0
Saint-Constant	2 835	3,5	3 830	3,3	6 010	3,1
Sainte-Catherine	1 830	3,5	2 195	3,2	3 350	2,9
Total	8 515	3,5	10 285	3,3	15 025	3,0
<i>Comparatifs</i>						
Roussillon					40 410	2,9
Banlieue de Montréal				2,8		2,7
RMR de Montréal		2,8		2,6		2,5
Ville de Montréal				2,2		2,1
Québec		3,0		2,8		2,6
Ménages non familiaux						
<i>Territoire d'étude</i>						
Candiac	155	6,4%	225	8,2%	520	14,1%
Delson	120	8,5%	150	9,9%	280	14,1%
Saint-Constant	205	7,2%	345	9,0%	645	10,7%
Sainte-Catherine	170	9,3%	270	12,3%	535	16,0%
Total	650	7,6%	990	9,6%	1 980	13,2%
<i>Comparatifs</i>						
Roussillon						16,0%
Banlieue de Montréal				22,0%		24,3%
RMR de Montréal		28,6%		30,7%		32,6%
Ville de Montréal				43,9%		46,6%
Québec		23,9%		26,4%		29,1%
Ménages de 4 ou 5 personnes						
<i>Territoire d'étude</i>						
Candiac	1 170	48,1%	1 190	43,4%	1 305	35,5%
Delson	635	44,7%	665	43,9%	730	36,7%
Saint-Constant	1 230	43,4%	1 565	40,9%	2 120	35,3%
Sainte-Catherine	785	42,9%	870	39,6%	1 080	32,2%
Total	3 820	44,9%	4 290	41,7%	5 235	34,8%
<i>Comparatifs</i>						
Roussillon						31,6%
Banlieue de Montréal				28,8%		26,0%
RMR de Montréal		25,3%		23,2%		21,3%
Ville de Montréal				14,8%		13,3%
Québec		23,9%		26,3%		23,3%

Source : Statistique Canada.

Traitement : Michel Simard, urb. écon.

Tableau 5**Âge du stock de logements habités
Territoire d'étude et comparatifs, 1991**

	Candiac	Delson	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Territoire d'étude
Avant 1946	40	85	225	80	430
1946-1960	235	275	370	245	1 125
1961-1970	985	255	515	400	2 155
1971-1980	1 205	700	1 590	1 050	4 545
1981-1985	325	175	1 000	415	1 915
1986-1991	880	500	2 315	1 155	4 850
Total	3 670	1 990	6 015	3 345	15 020

	Candiac	Delson	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Territoire d'étude
Avant 1946	1,1%	4,3%	3,7%	2,4%	2,9%
1946-1960	6,4%	13,8%	6,2%	7,3%	7,5%
1961-1970	26,8%	12,8%	8,6%	12,0%	14,3%
1971-1980	32,8%	35,2%	26,4%	31,4%	30,3%
1981-1985	8,9%	8,8%	16,6%	12,4%	12,7%
1986-1991	24,0%	25,1%	38,5%	34,5%	32,3%

	Québec	RMR de Montréal	Ville de Montréal	Banlieue de Montréal	Roussillon
Avant 1946	18,0%	16,2%	28,6%	8,9%	6,4%
1946-1960	18,8%	21,8%	30,4%	16,6%	12,7%
1961-1970	18,9%	22,6%	19,3%	24,5%	20,0%
1971-1980	22,8%	19,5%	9,1%	25,6%	27,0%
1981-1985	8,6%	7,7%	5,9%	8,7%	11,0%
1986-1991	12,9%	12,3%	6,7%	15,7%	23,1%

*Source : Statistique Canada**Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.*

Tableau 6

Population active

Agglomération de Montréal et composantes, 1976-1991

1976	Population active	Personnes occupées	Chômeurs	Taux d'activité	Taux de chômage	Rapport emploi population
CUM	870 645	814 924	55 721	59,7%	6,4%	55,9%
Laval	105 925	100 523	5 402	59,0%	5,1%	56,0%
Rive-Nord	85 715	80 197	5 518	57,1%	6,4%	53,5%
Champlain	114 550	107 448	7 102	61,8%	6,2%	58,0%
Couronne Sud	136 815	128 145	8 670	59,1%	6,3%	55,4%
Roussillon	34 560	32 348	2 212	60,1%	6,4%	56,3%
Agglomération	1 313 650	1 231 237	82 413	59,6%	6,3%	55,8%

1986	Population active	Personnes occupées	Chômeurs	Sans-emploi ⁽¹⁾	Taux d'activité	Taux de chômage	Rapport emploi-population ⁽²⁾	
							15 ans et plus	15-64 ans
Ville de Montréal	526 935	453 270	73 665	277 475	61,7%	16,3%	53,1%	62,0%
CUM sans	391 685	352 360	39 325	155 136	65,3%	10,0%	58,7%	69,4%
Laval	152 340	138 020	14 320	67 038	68,0%	9,4%	61,6%	67,3%
Rive-Nord	146 130	131 666	14 464	70 271	67,1%	9,9%	60,5%	65,2%
Champlain	153 955	137 020	16 935	72 293	67,4%	11,0%	60,0%	65,5%
Couronne Sud	197 950	179 590	18 360	92 078	66,4%	9,3%	60,2%	66,1%
Roussillon	50 845	45 761	5 085	23 850	67,6%	10,0%	60,8%	65,7%
Agglomération	1 568 995	1 391 925	177 070	734 292	64,8%	11,3%	57,5%	65,5%

1991	Population active	Personnes occupées	Chômeurs	Sans-emploi ⁽¹⁾	Taux d'activité	Taux de chômage	Rapport emploi-population ⁽²⁾	
							15 ans et plus	15-64 ans
Ville de Montréal	533 180	455 110	78 065	235 535	62,6%	14,6%	53,4%	65,9%
CUM sans	403 810	358 197	45 618	169 910	65,7%	11,3%	58,3%	67,8%
Laval	172 140	154 926	17 214	65 527	69,3%	10,0%	62,4%	70,3%
Rive-Nord	201 465	181 300	20 165	76 608	71,9%	10,0%	64,7%	70,3%
Champlain	171 840	153 625	18 215	68 337	69,3%	10,6%	62,0%	69,2%
Couronne Sud	244 755	221 739	23 016	89 981	70,5%	9,4%	63,9%	71,1%
Roussillon	63 920	57 720	6 200	24 327	71,0%	9,7%	64,1%	70,4%
Agglomération	1 727 190	1 524 897	202 293	705 897	66,7%	11,7%	58,9%	68,4%

⁽¹⁾ Estimation représentant le nombre de personnes âgées entre 15 et 64 ans n'ayant pas d'emploi, obtenue en soustrayant du nombre de personnes âgées entre 15 et 64 ans le nombre de personnes occupées (peu importe leur âge).

⁽²⁾ Pour les 15-64 ans, il s'agit d'une estimation où le numérateur est le nombre total de personnes occupées (chez les 15 ans et plus) et le dénominateur le nombre de personnes âgées entre 15 et 64 ans. L'erreur de cet estimateur est faible dans les cas où le nombre de personnes âgées de plus de 65 ans travaillent.

Source : Statistique Canada, Ministère de l'Industrie, du Commerce de la Science et de la Technologie (1996) Tableau 5

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste, 1996

Michel Simard

Urbaniste et économiste

Tableau 7

**Effectifs de la population active
Territoire d'étude, 1981-1991**

	Cadiac	Delson	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Territoire d'étude		
					H	F	T
1981							
15 ans et plus	5 920	3 505	7 065	4 425	10 565	10 350	20 915
Actifs	4 170	2 230	4 660	2 885	8 750	5 195	13 945
Occupés	3 930	1 995	4 330	2 620	8 300	4 575	12 875
Chômeurs	240	245	325	270	450	630	1 080
Taux d'activité	70,4%	63,6%	66,0%	65,2%	82,8%	50,2%	66,7%
Taux de chômage	5,8%	11,0%	7,0%	9,4%	5,1%	12,1%	7,7%
Rapport emploi / population	66,4%	56,9%	61,3%	59,2%	78,6%	44,2%	61,6%
1986							
15 ans et plus	6 685	3 625	9 180	5 095	12 325	12 260	24 585
Actifs	4 935	2 410	6 450	3 460	10 195	7 060	17 255
Occupés	4 575	2 165	5 845	3 155	9 595	6 145	15 740
Chômeurs	365	245	605	300	595	920	1 515
Taux d'activité	73,8%	66,5%	70,3%	67,9%	82,7%	57,6%	70,2%
Taux de chômage	7,4%	10,2%	9,4%	8,7%	5,8%	13,0%	8,8%
Rapport emploi / population	68,4%	59,7%	63,7%	61,9%	77,8%	50,1%	64,0%
1991							
15 ans et plus	8 440	4 565	13 575	7 210	16 930	16 860	33 790
Actifs	6 415	3 255	10 390	5 300	14 210	11 150	25 360
Occupés	5 930	2 910	9 580	4 850	13 185	10 085	23 270
Chômeurs	485	350	810	445	1 020	1 070	2 090
Taux d'activité	76,0%	71,3%	76,5%	73,5%	83,9%	66,1%	75,1%
Taux de chômage	7,6%	10,8%	7,8%	8,4%	7,2%	9,6%	8,2%
Rapport emploi / population	70,3%	63,7%	70,6%	67,3%	77,9%	59,8%	68,9%

H : Hommes F : Femmes T : Total

Source : Statistique Canada.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau 8

Groupes professionnels

Territoire d'étude et comparatifs, 1981-1991

Évolution des effectifs et de l'importance relative des grands groupes de professions Territoire d'étude, 1981-1991

	1981			1991		
	Nombre	%	Aggl.	Nombre	%	Aggl.
Hommes						
Directeurs et administrateurs	1 215	14,9%	13,6%	2 380	17,0%	16,3%
Professionnels et techniciens	1 035	12,7%	14,4%	1 445	10,3%	16,8%
Employés de bureau, de la vente et des services	2 290	28,1%	31,8%	3 610	25,7%	31,0%
Travailleurs agricoles et du secteur primaire	95	1,2%	1,0%	205	1,5%	1,2%
Ouvriers de l'industrie, du bâtiment et des transports	3 520	43,2%	39,2%	6 395	45,6%	34,7%
Total	8 155	100,0%	100,0%	14 035	100,0%	100,0%
Femmes						
Directrices et administratrices	265	5,3%	6,1%	1 290	11,8%	11,7%
Professionnelles et techniciennes	935	18,5%	20,7%	1 855	17,0%	22,5%
Employées de bureau, de la vente et des services	2 985	59,2%	58,2%	6 620	60,8%	55,3%
Travailleuses agricoles et du secteur primaire	30	0,6%	0,2%	45	0,4%	0,3%
Ouvrières de l'industrie, du bâtiment et des transports	830	16,5%	14,8%	1 085	10,0%	10,2%
Total	5 045	100,0%	100,0%	10 895	100,0%	100,0%
Deux sexes						
Directeurs et administrateurs	1 480	11,2%	10,5%	3 670	14,7%	14,2%
Professionnels et techniciens	1 970	14,9%	17,0%	3 300	13,2%	19,3%
Employés de bureau, de la vente et des services	5 275	40,0%	42,7%	10 230	41,0%	42,0%
Travailleurs agricoles et du secteur primaire	125	0,9%	0,7%	250	1,0%	0,8%
Ouvriers de l'industrie, du bâtiment et des transports	4 350	33,0%	29,1%	7 480	30,0%	23,6%
Total	13 200	100,0%	100,0%	24 930	100,0%	100,0%

Groupes professionnels selon la municipalité, 1991

	Candiac	Delson	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Territoire d'étude	MRC Roussillon
Deux sexes						
Directeurs, gérants, administrateurs	22,4%	13,3%	12,0%	11,5%	14,7%	13,7%
Enseignants et personnel assimilé	7,0%	1,9%	2,0%	1,8%	3,2%	3,5%
Personnel de la médecine et de la santé	5,1%	3,4%	3,4%	3,5%	3,8%	4,2%
Trav. des sciences, arts et techniques, clergé	8,0%	3,3%	5,9%	6,2%	6,2%	6,3%
Employés de bureau	20,5%	24,0%	20,9%	20,7%	21,2%	21,2%
Travailleurs spécialisés dans la vente	11,0%	8,5%	9,6%	7,6%	9,4%	9,7%
Travailleurs spécialisés dans les services	7,9%	10,2%	10,9%	12,9%	10,4%	11,1%
Travailleurs des industries primaires	0,7%	1,7%	1,2%	0,6%	1,0%	1,1%
Travailleurs des industries de transformation	2,3%	5,5%	4,9%	6,6%	4,7%	4,1%
Usineurs et travailleurs de la fabrication, montage	5,3%	8,0%	10,5%	10,7%	8,9%	9,4%
Travailleurs du bâtiment	3,6%	7,1%	7,7%	5,2%	6,1%	5,7%
Personnel d'exploitation des transports	2,9%	5,8%	5,5%	6,4%	5,0%	4,7%
Autres professions	3,3%	7,4%	5,5%	6,3%	5,3%	5,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Statistique Canada.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau 9

**Revenu des ménages
Territoire d'étude et comparatifs, 1981-1991**

	Revenu annuel moyen des ménages			Proportion des personnes à faible revenu		
	1981	1986	1991	1981	1986	1991
Territoire d'étude						
Candiac	33 874 \$	53 288 \$	65 660 \$	4,9%	4,8%	5,5%
Delson	23 476 \$	36 440 \$	48 207 \$	10,0%	14,8%	13,6%
Saint-Constant	25 040 \$	36 912 \$	50 311 \$	11,4%	11,4%	9,9%
Sainte-Catherine	23 860 \$	33 018 \$	46 136 \$	15,1%	17,3%	16,7%
Total	27 047 \$	33 049 \$	52 856 \$	10,2%	11,3%	10,8%
Comparatifs						
MRC Roussillon			48 995 \$			10,9%
Banlieue de Montréal	27 141 \$	41 104 \$	48 900 \$	15,0%	16,3%	16,6%
Ville de Montréal	19 366 \$	20 848 \$	34 144 \$	27,8%	31,5%	33,3%
RMR de Montréal	24 038 \$	33 049 \$	43 405 \$	19,5%	21,5%	22,0%
Le Québec	- \$	26 641 \$	40 826 \$	18,6%	20,5%	19,0%

	Provenance du revenu en 1991			Valeur du logement 1991	Val. logement / revenu annuel
	Emploi	Transferts	Autres		
Territoire d'étude					
Candiac	86,6%	5,5%	7,9%	140 430 \$	2,14
Delson	85,6%	9,4%	5,0%	101 366 \$	2,10
Saint-Constant	87,9%	8,0%	4,2%	107 644 \$	2,14
Sainte-Catherine	87,7%	8,0%	3,5%	101 357 \$	2,20
Total	87,3%	8,8%	5,1%	113 419 \$	2,15
Comparatifs					
MRC Roussillon	84,4%	9,1%	6,4%	106 303 \$	2,17
Banlieue de Montréal	80,4%	9,9%	9,7%	137 876 \$	2,82
Ville de Montréal	72,9%	15,4%	11,7%	155 554 \$	4,56
RMR de Montréal	78,2%	11,5%	10,3%	144 459 \$	3,33
Le Québec	77,4%	13,3%	9,2%	105 148 \$	2,58

Source : Statistique Canada.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau 10

**Population occupée selon l'industrie d'emploi
Agglomération de Montréal et composantes, 1991**

Regroupement d'industries	CUM		Laval		Rive-Nord	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Industries primaires	3 925	0,5%	1 300	0,8%	3 980	2,1%
Industries manufacturières	173 780	20,9%	29 340	18,6%	36 490	19,5%
Construction	38 655	4,6%	11 490	7,3%	17 745	9,5%
Transport et entreposage	38 200	4,6%	7 175	4,5%	9 845	5,3%
Communications et services publics	32 615	3,9%	6 705	4,2%	8 215	4,4%
Commerce de gros	48 590	5,8%	10 145	6,4%	11 765	6,3%
Commerce de détail	107 310	12,9%	25 555	16,2%	30 330	16,2%
Finance, assurance et immobilier	59 465	7,1%	11 185	7,1%	11 290	6,0%
Services aux entreprises	74 185	8,9%	10 695	6,8%	9 535	5,1%
Services gouvernementaux	45 880	5,5%	10 015	6,3%	12 190	6,5%
Services d'enseignement	62 270	7,5%	9 480	6,0%	10 650	5,7%
Santé et services sociaux	91 545	11,0%	15 365	9,7%	15 850	8,5%
Hébergement et restauration	56 165	6,7%	9 600	6,1%	8 775	4,7%
Autres services	72 035	8,7%	10 355	6,6%	10 900	5,8%
Total	832 585	100,0%	158 050	100,0%	188 660	100,0%

Regroupement d'industries	Roussillon		Champlain		Couronne Sud	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Industries primaires	910	1,5%	790	0,5%	4 790	2,1%
Industries manufacturières	13 020	22,0%	27 905	17,8%	47 805	21,4%
Construction	4 255	7,2%	9 175	5,8%	15 915	7,1%
Transport et entreposage	4 070	6,9%	8 975	5,7%	12 535	5,6%
Communications et services publics	3 000	5,1%	7 625	4,9%	11 070	5,0%
Commerce de gros	3 245	5,5%	7 475	4,8%	12 625	5,7%
Commerce de détail	8 115	13,7%	21 190	13,5%	31 835	14,3%
Finance, assurance et immobilier	4 525	7,6%	14 170	9,0%	15 455	6,9%
Services aux entreprises	3 435	5,8%	12 455	7,9%	12 245	5,5%
Services gouvernementaux	3 345	5,7%	11 470	7,3%	13 580	6,1%
Services d'enseignement	3 545	6,0%	10 215	6,5%	14 365	6,4%
Santé et services sociaux	4 525	7,6%	15 560	9,9%	18 435	8,3%
Hébergement et restauration	3 205	5,4%	10 015	6,4%	12 290	5,5%
Autres services	3 380	5,7%	10 650	6,8%	14 500	6,5%
Total	59 195	100,0%	157 020	100,0%	222 945	100,0%

Regroupement d'industries	Agglomération	
	Nb	%
Industries primaires	14 785	0,9%
Industries manufacturières	315 320	20,2%
Construction	92 980	6,0%
Transport et entreposage	76 730	4,9%
Communications et services publics	66 230	4,3%
Commerce de gros	90 600	5,8%
Commerce de détail	216 220	13,9%
Finance, assurance et immobilier	111 565	7,2%
Services aux entreprises	119 115	7,6%
Services gouvernementaux	93 135	6,0%
Services d'enseignement	106 980	6,9%
Santé et services sociaux	156 755	10,1%
Hébergement et restauration	96 845	6,2%
Autres services	118 440	7,6%
Total	1 557 260	100,0%

Source : Statistique Canada, recensement 1991;
Ministère de l'Industrie, du Commerce,
de la Science et de la Technologie.
Traitement : Michel Simard,
urbaniste et économiste

Tableau 11

**Structure d'activité économique
Rive-Sud et composantes, 1991**

Regroupement d'industries	Roussillon	Champlain	Lajemmerais	Rive-Sud
Emplois				
Industries primaires	443	190	153	786
Industrie manufacturière	6 487	20 183	10 843	37 513
Construction	1 969	6 370	3 619	11 958
Transport	950	2 342	1 300	4 592
Communications	280	1 188	367	1 835
Commerce de gros	807	5 704	3 093	9 604
Commerce de détail	4 372	14 946	4 401	23 719
Finance, assurance et immobilier	620	3 717	545	4 882
Services aux entreprises	348	5 794	1 756	7 898
Services gouvernementaux	689	6 660	914	8 263
Enseignement	3 244	13 096	1 032	17 372
Santé et services sociaux	2 117	9 541	904	12 562
Hébergement et restauration	1 914	6 516	1 440	9 870
Divers	365	2 033	599	2 997
Total	24 240	96 247	30 367	150 854
Population active 1991	63 920	171 840	48 575	284 335
Emploi / population active				
Industries primaires	0,007	0,001	0,003	0,003
Industrie manufacturière	0,101	0,117	0,223	0,132
Construction	0,031	0,037	0,075	0,042
Transport	0,015	0,014	0,027	0,016
Communications	0,004	0,007	0,008	0,006
Commerce de gros	0,013	0,033	0,064	0,034
Commerce de détail	0,068	0,087	0,091	0,083
Finance, assurance et immobilier	0,010	0,022	0,011	0,017
Services aux entreprises	0,005	0,034	0,036	0,028
Services gouvernementaux	0,011	0,039	0,019	0,029
Enseignement	0,051	0,076	0,021	0,061
Santé et services sociaux	0,033	0,056	0,019	0,044
Hébergement et restauration	0,030	0,038	0,030	0,035
Divers	0,006	0,012	0,012	0,011
Total	0,379	0,560	0,625	0,531

Sources : Société Biancamano Bolduc (1993), tableau 13; Recensement 1991.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste, 1996.

Tableau 12**Structure d'activité économique
Territoire d'étude, 1995**

	Nombre d'emplois					%	Nombre d' établissements	Nb moyen d'employés par établissement
	Candiac	Delson	Saint-Constant	Sainte- Catherine	Total			
Industrie primaire	9	0	149	2	160	1,6%	10	16
Industrie manufacturière	1345	390	380	448	2563	25,9%	95	27
Construction	151	333	281	122	887	9,0%	144	6
Transport, communications et services publics	193	256	88	121	658	6,6%	65	10
Commerce de gros	204	573	89	216	1082	10,9%	50	22
Commerce de détail	200	360	444	270	1274	12,9%	181	7
Finance, assurance et immobilier	113	33	52	9	207	2,1%	30	7
Services aux entreprises	234	69	114	6	423	4,3%	46	9
Services gouvernementaux	326	70	124	115	635	6,4%	13	49
Éducation et santé	386	125	318	347	1176	11,9%	69	17
Services à la consommation	246	148	232	188	814	8,2%	149	5
Autres services à la production	5	0	11	4	20	0,2%	8	3
Total	3412	2357	2282	1848	9899	100,0%	860	12

Source : Développement des ressources humaines Canada. Compilation : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau 13
**Emploi dans l'industrie manufacturière
Agglomération de Montréal, 1981-1995**

Regroupement d'industries	Nombre d'emplois			Variation 81-95	
	1981	1991	1995	Nombre	%
Aliments, boissons et tabac	38 800	26 600	24 100	-14 700	-37,9%
Produits en caoutchouc et matière plastique	6 900	8 600	13 300	6 400	92,8%
Cuir, textile et habillement	70 100	58 400	38 300	-31 800	-45,4%
Bois, meubles et ameublement	16 300	16 200	14 100	-2 200	-13,5%
Papier, imprimerie et édition	34 600	33 800	22 700	-11 900	-34,4%
Première transformation des métaux et produits métalliques	34 300	30 900	31 400	-2 900	-8,5%
Machinerie (sauf électrique) et matériel de transport	47 000	30 000	37 400	-9 600	-20,4%
Produits électriques et électroniques	21 900	27 600	26 700	4 800	21,9%
Produits minéraux non métalliques	7 300	6 400	5 800	-1 500	-20,5%
Produits raffinés du pétrole et du charbon	3 000	2 400	2 200	-800	-26,7%
Produits chimiques	16 700	19 400	16 900	200	1,2%
Autres industries manufacturières	13 000	11 000	11 900	-1 100	-8,5%
Total	309 900	271 300	244 800	-65 100	-21,0%

Bloc géographique	Nombre d'emplois			Variation 81-95	
	1981	1991	1995	Nombre	%
CUM	251 300	200 800	166 100	-85 200	-33,9%
Laval-Rive-Nord	26 100	31 300	34 100	8 000	30,7%
Rive-Sud	32 400	39 200	44 600	12 200	37,7%
Total	309 900	271 300	244 800	-65 100	-21,0%

Sources : Ministère des Transports (1995), Tableau 4-4, p. 79, à partir de Statistique Canada et Emploi et Immigration Canada;

Ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie (1996a), Tableau 15, p. 57.

à partir du Centre de recherche industrielle du Québec.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau 14**Nombre d'établissements et d'employeurs du secteur manufacturier
Montréal, 1987-1995**

Classe d'industrie	Établissements		Employés		Employé / établissement		Variation de l'emploi 87-91	
	1987	1991	1987	1991	1987	1991	Nombre	%
Aliments	285	304	11 182	11 495	39	38	313	2,8%
Boissons	16	26	743	726	46	28	-17	-2,3%
Caoutchouc	21	23	2 142	1 540	102	67	-602	-28,1%
Plastique	90	117	2 787	4 053	31	35	1 266	45,4%
Cuir	28	21	1 702	1 078	61	51	-624	-36,7%
Textile primaire	36	38	3 568	3 157	99	83	-411	-11,5%
Produits du textile	51	70	3 795	4 155	74	59	360	9,5%
Habillement	225	248	6 317	5 526	28	22	-791	-12,5%
Bois	229	312	2 996	4 138	13	13	1 142	38,1%
Meuble	207	306	2 191	2 658	11	9	467	21,3%
Papier	38	40	1 765	1 760	46	44	-5	-0,3%
Imprimerie et édition	261	328	5 380	6 601	21	20	1 221	22,7%
Première transformation des métaux	39	53	7 226	7 284	185	137	58	0,8%
Produits métalliques	394	500	7 311	8 973	19	18	1 662	22,7%
Machinerie	102	161	3 025	3 264	30	20	239	7,9%
Équipement de transport	103	131	13 841	15 639	134	119	1 798	13,0%
Produits électriques et électroniques	110	149	6 147	7 429	56	50	1 282	20,9%
Produits minéraux non métalliques	109	131	2 336	2 990	21	23	654	28,0%
Produits du pétrole et charbon	4	6	127	158	32	26	31	24,4%
Produits chimiques	115	139	5 886	6 163	51	44	277	4,7%
Autres industries manufacturières	132	195	2 686	3 110	20	16	424	15,8%
Total	2 595	3 298	93 153	101 897	36	31	8 744	9,4%

Source : Société montréalaise de développement (1993), Tableau A, à partir de données d'Emploi et Immigration Canada.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste, 1996.

Tableau 15

**Nombre d'établissements et d'emplois de différentes industries
Territoire d'étude, 1995**

CTI 1980	Grand groupe d'industrie	Etablissements	Emplois
01	Agriculture	5	135
02	Services relatifs à l'agriculture	3	12
05	Services forestiers	1	1
09	Services miniers	1	12
	Industries primaires	10	160
10	Industries des aliments	9	318
11	Industries des boissons	1	2
16	Industries des produits en matière plastique	3	88
19	Industries des produits textiles	1	1
24	Industries de l'habillement	5	92
25	Industries du bois	4	142
26	Industries du meuble et de l'ameublement	3	18
27	Industries du papier et des produits en papier	2	380
28	Imprimerie, édition et industries connexes	14	61
29	Première transformation des métaux	3	84
30	Fabrication des produits métalliques	18	318
31	Industries de la machinerie (sauf électrique)	9	152
32	Industries du matériel de transport	3	64
33	Industries des produits électriques et électroniques	6	32
35	Industries des produits minéraux non métalliques	5	502
36	Industries des produits du pétrole et du charbon	1	5
37	Industries chimiques	10	281
39	Autres industries manufacturières	4	23
	Industrie manufacturière	101	2 663
40	Constructeurs, promoteurs et entrepreneurs généraux	47	262
41	Autres entrepreneurs en construction	5	36
42	Entrepreneurs spécialisés	92	589
	Construction	144	887
45	Transports	54	575
47	Entreposage	2	3
48	Communications	5	27
49	Autres services publics	4	53
	Transport, communications et autres services publics	65	658
50	Commerce de gros de produits agricoles	1	5
51	Commerce de gros de produits pétroliers	3	31
52	Commerce de gros de produits alimentaires et de médicaments	6	102
54	Commerce de gros d'articles ménagers	1	3
55	Commerce de gros de véhicules automobiles, pièces et accessoires	3	19
56	Commerce de gros de produits de quincaillerie et construction	18	703
57	Commerce de gros de machines, matériel et fournitures	10	136
59	Commerce de gros de produits divers	8	83
	Commerce de gros	50	1 082
60	Commerce de détail des aliments et médicaments	52	489
61	Commerce de détail de chaussures, vêtements et tissus	8	34
62	Commerce de détail de meubles et accessoires de maison	11	45
63	Commerce de détail de véhicules automobiles, pièces et accessoires	74	548
64	Grands magasins et magasins généraux	1	40
65	Autres commerces de détail	33	111
69	Commerces de détail hors magasin	2	7
	Commerce de détail	181	1 274
70	Intermédiaires financiers de dépôts	7	78
72	Sociétés d'investissement	1	3
73	Sociétés d'assurance	4	10
74	Autres intermédiaires financiers	2	5
75	Services immobiliers	6	69
76	Agences d'assurance et agences immobilières	10	42
77	Services aux entreprises	46	423
	Finance, assurance, immobilier et services aux entreprises	78	630
81	Services de l'administration fédérale	1	60
82	Services de l'administration provinciale	1	115
83	Services de l'administration locale	11	460
85	Services d'enseignement	22	808
86	Services de santé et services sociaux	47	368
	Administration publique, enseignement, santé et services sociaux	82	1 811
91	Hébergement	2	4
92	Restauration	60	487
96	Services de divertissements et loisirs	16	136
97	Services personnels et domestiques	44	101
98	Associations	6	16
99	Autres services	29	90
	Services à la consommation	167	834
	GRAND TOTAL	866	9 899

Source : Développement des ressources humaines Canada. Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau 16

**Établissements les plus importants comme employeurs
Territoire d'étude, 1995**

Établissement	Municipalité	Code	Industrie	Empl.
Agriculture				
Jardins Paul Cousineau	Saint-Constant	0152	Culture de légumes	65
Charles River Canada	Saint-Constant	0119	Élevage mixte du bétail et de la volaille	60
Industrie manufacturière				
Papiers Perkins	Candiac	2711	Industrie de pâtes à papier	350
Owens Perkins (Fiberglas)	Candiac	3594	Industrie de matériaux isolants de minéraux non métalliques	250
Lafarge	Saint-Constant	3521	Industrie du ciment	120
Lockweld	Candiac	3022	Industrie des tôles fortes	110
ADM Ogilvie	Candiac	1051	Meunerie	100
Stella Jones	Delson	2591	Industrie de la préservation du bois	100
Industries Westroc	Sainte-Catherine	3593	Industrie de produits en gypse	100
Produits de marque Liberté	Candiac	1049	Autres industries de produits laitiers	90
Daltons	Candiac	1072	Industrie du pain et autres produits de boulangerie-pâtisserie	80
Stork	Candiac	3121	Industrie du matériel commercial de réfrigération et climatisation	80
Bristol Myers Squibb	Candiac	3741	Industrie de produits pharmaceutiques et de médicaments	75
Plastillurgie	Delson	1699	Autres industries de produits en matière plastique	67
Mailloux Baillargeon	Saint-Constant	2491	Industrie des chandails	65
Pomatek inc.	Sainte-Catherine	3031	Industrie de portes et fenêtres en métal	60
Nova PB	Sainte-Catherine	3259	Autres industries de pièces et accessoires automobiles	60
Laurenco	Sainte-Catherine	3771	Industrie de produits de toilette	58
Dominion Métal Itée	Saint-Constant	2999	Autres industries du laminage, moulage et extrusion de métaux non ferreux	50
Diversey inc	Candiac	3761	Industrie de savons et composés pour le nettoyage	50
Hurteau et associés	Candiac	3771	Industrie de produits de toilette	50
Industries associées de l'Acier	Sainte-Catherine	2999	Autres industries du laminage, moulage et extrusion de métaux non ferreux	32
Industries Fil Métallique Major	Candiac	3059	Autres industries des produits en fil métallique	32
Matco Mat inc	Sainte-Catherine	2541	Industrie des bâtiments préfabriqués à charpente de bois	30
Produits de papier Lapaco	Sainte-Catherine	2792	Industrie de produits de papeterie	30
Cie canadienne de tableaux noirs	Saint-Constant	3593	Industrie de produits en gypse	30
Construction				
Construction Fergon	Delson	4011	Promotion et construction de maisons individuelles	70
LA Hébert	Saint-Constant	4219	Autres travaux sur chantier	70
Store Canada	Candiac	4253	Installation d'équipements de réfrigération commerciale	60
Nelect	Candiac	4261	Travaux d'électricité	35
Transport				
Transport Asbestos Eastern	Candiac	4561	Camionnage de marchandises ordinaires	70
La Québécoise	Candiac	4571	Transports en commun urbains	50
Laidlaw Environnement	Sainte-Catherine	4569	Autres camionnages	35
LDM Transport	Delson	4561	Camionnage de marchandises ordinaires	30
Autres services publics				
Services sanitaires Sainte-Catherine	Delson	4999	Services sanitaires	36
Commerce de gros				
Grod fellow	Delson	5631	Commerce de gros de bois de construction, contreplaqués et bois travaillé	425
WHS Dalton (Schwartz)	Candiac	5219	Autres commerces de gros de produits alimentaires	70
Entreprises Marchand (1979)	Sainte-Catherine	5631	Commerce de gros de bois de construction, contreplaqués et bois travaillé	66

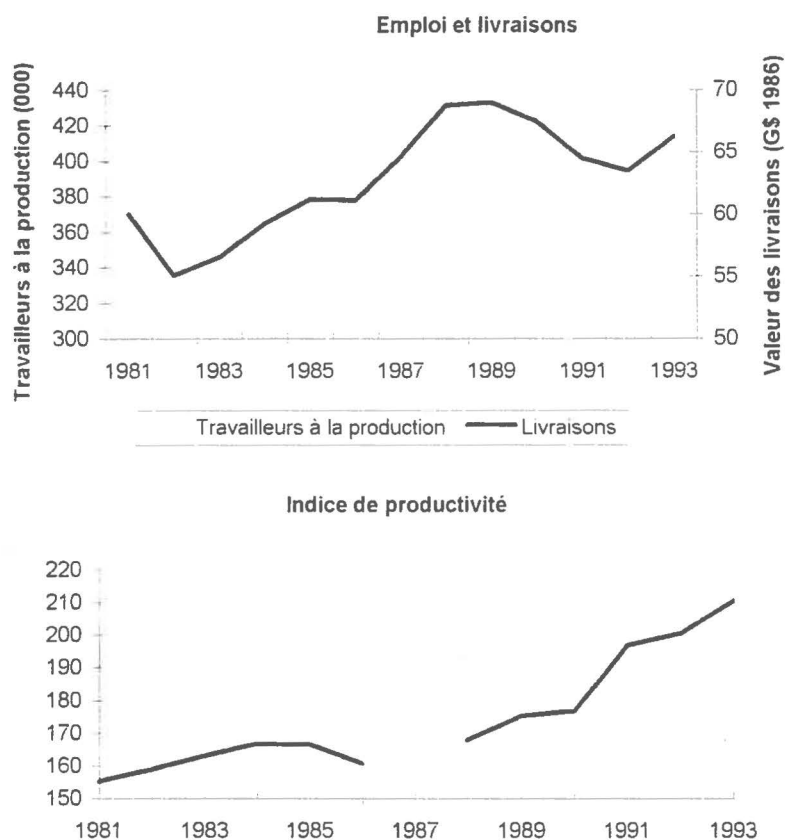
Matériaux de construction Robert Oligny ltée	Candiac	5631 Commerce de gros de bois de construction, contreplaqués et bois travaillé	60
Inox-Tech Canada	Sainte-Catherine	5611 Commerce de gros de formes primaires et profils en charpente en fer et en acier	50
Entreprises Insta-Bec inc	Candiac	5791 Commerce de gros de machines, matériel et fournitures de bureau et de magasin	40
Construction Soler	Delson	5721 Commerce de gros de machines, matériel et fournitures pour la construction	35
Fenplast inc	Sainte-Catherine	5639 Autres commerces de gros de matériaux de construction	30
<u>Commerce de détail, restauration et loisirs</u>			
Saint-Constant Auto	Saint-Constant	6311 Concessionnaire d'automobiles neuves	70
Canadian Tire	Delson	6341 Commerce de détail de fournitures pour la maison et l'automobile	67
Supermarché Lambert (IGA)	Saint-Constant	6012 Marché d'alimentation	65
Express du Midi	Sainte-Catherine	9212 Restaurant sans permis d'alcool	60
Rôtisserie Candiac	Candiac	9213 Service de mets à emporter	60
IGA Louise Ménard	Candiac	6011 Supermarché d'alimentation	50
Marché d'alimentation Marchand (Métro)	Saint-Constant	6011 Supermarché d'alimentation	50
McDonald's	Candiac	9212 Restaurant sans permis d'alcool	50
Club de golf de Candiac	Candiac	9651 Club de golf	50
Marché Cardinal (Métro)	Sainte-Catherine	6011 Supermarché d'alimentation	40
Hart	Delson	6411 Magasin à rayons	40
Pharmacie Jean Coutu	Delson	6031 Pharmacie	30
Uniprix	Candiac	6031 Pharmacie	30
Centre de service Lucerne	Candiac	6311 Concessionnaire d'automobiles neuves	30
Automobiles Candiac	Delson	6311 Concessionnaire d'automobiles neuves	30
Morand Lincoln Mercury	Sainte-Catherine	6311 Concessionnaire d'automobiles neuves	30
Buffet chinois Maison Leung	Saint-Constant	9211 Restaurant avec permis d'alcool	30
Méga Vidéo	Saint-Constant	9612 Distribution de films et de matériel vidéo	30
<u>Finance, assurance, immobilier et services aux entreprises</u>			
Groupe Sécurité GLB	Candiac	7791 Service de sécurité et d'enquêtes	200
Entreprises SJM	Candiac	7512 Exploitant de bâtiments résidentiels et de logements	50
Animation Clairchamp	Saint-Constant	7711 Bureau de placement	35
<u>Services gouvernementaux, parapublics et communautaires</u>			
Ville de Candiac	Candiac	8351 Organisme des pouvoirs exécutif et législatif municipaux	200
Collège Charles-LeMoine	Sainte-Catherine	8511 Enseignement primaire ou secondaire	200
CLSC Kateri	Candiac	8635 Centre local de services communautaires	120
Sûreté du Québec	Candiac	8223 Service de police provinciale	115
Ville de Sainte-Catherine	Sainte-Catherine	8351 Organisme des pouvoirs exécutif et législatif municipaux	95
Ville de Saint-Constant	Saint-Constant	8359 Autres services administratifs municipaux	80
École Piché-Dufrost	Saint-Constant	8511 Enseignement primaire ou secondaire	61
Gendarmerie Royale du Canada	Delson	8123 Service de police fédérale	60
École secondaire Jacques-Leber	Saint-Constant	8511 Enseignement primaire ou secondaire	60
École Louis-Lafortune	Delson	8511 Enseignement primaire ou secondaire	54
École Fernand-Seguin	Candiac	8511 Enseignement primaire ou secondaire	50
École Vinet-Souligny	Saint-Constant	8511 Enseignement primaire ou secondaire	50
École Jean-Léman	Candiac	8511 Enseignement primaire ou secondaire	46
Ville de Saint-Constant	Saint-Constant	8359 Autres services administratifs municipaux	40
École Saint-Marc	Candiac	8511 Enseignement primaire ou secondaire	38
École Les Bourlingueurs	Sainte-Catherine	8511 Enseignement primaire ou secondaire	35
École Félix-Leclerc	Saint-Constant	8511 Enseignement primaire ou secondaire	33
École des Timoniers	Sainte-Catherine	8511 Enseignement primaire ou secondaire	30
Garderie Kinderville	Candiac	8641 Garderie pour enfants	30

¹¹² Goodfellow est classée dans l'industrie manufacturière dans le **Répertoire des produits disponibles au Québec**

Source : Relevé d'employeurs. Centre d'emploi de Brossard, 1996

Figure A-10

Évolution de l'industrie manufacturière Le Québec, 1981-1993



Sources : Statistique Canada, Industries manufacturières du Canada, niveaux national et provincial, 1993, 31-203, Tableau 21.

Statistique Canada, L'observateur économique canadien, Supplément statistique historique 1995-96, 11-210-XPS, Tableau 13.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau A-17

Parcs industriels, MRC de Roussillon, 1996

Parc industriel	Municipalité	Superficie totale	Superficie occupée	Superficie disponible	Taux d'occupation	Sup. disponible / sup. occupée	Nombre d'entreprises
Champlain	Candiac	710 685	231 885	478 800	32,6%	206,5%	3
Montcalm	Candiac	1 439 950	1 439 950	0	100,0%	0,0%	16
Delson	Delson	3 000 000	1 976 000	1 024 000	65,9%	51,8%	45
Sainte-Catherine	Sainte-Catherine	1 710 000	540 000	1 170 000	31,6%	216,7%	14
Territoire d'étude		6 860 635	4 187 835	2 672 800	61,0%	63,8%	78
La Prairie	La Prairie	1 019 999	762 649	257 350	74,8%	33,7%	25
Châteauguay	Châteauguay	2 601 200	1 300 600	1 300 600	50,0%	100,0%	42
MRC de Roussillon		10 481 834	6 251 084	4 230 750	59,6%	67,7%	159

Source : SODER (1996), Les 6 parcs industriels de la MRC de Roussillon.

Compilation : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau A-18

Projections démographiques**Agglomération de Montréal et composantes, 1991-2016****Population**

	1991		1996		2001		2006	2011	2016		Croissance 1995-2016
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%			Nombre	%	
LE QUÉBEC	7 081 108		7 329 858		7 398 145	7 663 560	7 897 423	8 106 749	8 290 306		13,1%
Part de Montréal dans l'ensemble du Québec		46,9%		46,9%		48,4%				50,0%	
Part de la Montérégie dans l'ensemble du Québec		17,5%				18,7%				19,9%	
RÉGION DU GRAND MONTRÉAL	3 323 599	100,0%	3 440 842	100,0%	3 527 190	3 708 565	3 867 578	4 010 474	4 142 109	100,0%	20,4%
CUM	1 822 516	54,8%	1 824 809	53,0%	1 851 338	1 882 061	1 911 599	1 940 884	1 969 759	47,6%	7,9%
Laval-Rive-Nord	709 522	21,3%	779 804	22,7%	806 078	889 536	961 500	1 025 702	1 085 163	28,2%	39,2%
Laval	322 444	9,7%	344 839	10,0%	347 031	367 436	384 345	398 788	411 721	9,9%	19,4%
Rive-Nord	387 078	11,6%	434 965	12,6%	459 047	522 100	577 155	626 914	673 442	16,3%	54,8%
Rive-Sud	791 561	23,8%	836 029	24,3%	869 774	936 968	994 479	1 043 888	1 087 187	28,2%	30,0%
MRC Champlain	320 859	9,7%	329 757	9,6%	342 655	362 517	381 353	398 122	412 427	10,0%	25,1%
Autres MRC de la Rive-Sud	470 702	14,2%	506 272	14,7%	527 119	574 431	613 126	645 766	674 760	16,3%	33,3%
Lajemmerais	87 900	2,6%	96 948	2,8%	100 955	112 009	120 796	127 841	133 841	3,2%	38,1%
Valley-du-Richelieu	107 618	3,2%	112 876	3,3%	116 688	124 997	133 008	140 146	146 166	3,5%	29,5%
Vaudreuil-Soulanges	86 650	2,6%	96 803	2,8%	100 594	111 639	119 601	126 003	131 997	3,2%	36,4%
Beauharnois-Salaberry	61 286	1,8%	62 434	1,8%	63 662	65 739	67 977	70 210	72 177	1,7%	15,6%
MRC de Roussillon	127 248	3,8%	137 211	4,0%	145 270	160 047	171 744	181 565	190 579	4,6%	38,9%
Territoire d'étude	45 355		53 430		57 670	65 520	71 710	76 910	81 680		52,9%
Candiac	11 064		12 030		12 750	14 080	15 130	16 010	16 820		39,8%
Dolton	6 063		6 460		6 860	7 600	8 180	8 670	9 120		41,2%
Saint-Constant	18 423		21 290		23 450	27 450	30 610	33 260	35 690		67,6%
Sainte-Catherine	9 805		13 650		14 610	16 390	17 790	18 970	20 050		46,9%
Châteauguay, Laprairie et environs	81 893		83 781		87 550	94 527	100 034	104 656	108 899		30,0%
MONTÉRÉGIE	1 236 013	100,0%	1 321 407	100,0%	1 342 756	1 434 257	1 514 530	1 585 660	1 648 461	100,0%	24,8%
Rive-Sud	791 561	64,0%	836 029	63,3%	869 774	936 968	994 479	1 043 888	1 087 187	68,0%	37,3%
Autres MRC de la Montérégie	444 452	36,0%	485 378	36,7%	472 982	497 289	520 051	541 772	561 274	34,0%	26,3%

Ménages

	1991		1996		2001		2006		2016		Croissance 1991-2016	
	Nombre	Pers / mén	Nombre	Pers / mén	Nombre	Pers / mén	Nombre	Pers / mén	Nombre	Pers / mén	Nombre	%
RÉGION DU GRAND MONTRÉAL	1 308 357	2,54	1 423 509	2,48	1 531 957	2,42	1 633 689	2,37	1 814 922	2,28	506 565	38,7%
CUM	776 504	2,35	806 740	2,29	835 328	2,25	863 223	2,21	916 012	2,15	139 508	18,0%
Laval-Rive-Nord	247 894	2,86	291 764	2,76	333 213	2,67	372 229	2,58	442 603	2,45	194 709	78,5%
Laval	116 341	2,77	130 207	2,67	142 279	2,58	152 890	2,51	170 637	2,41	54 296	46,7%
Rive-Nord	131 553	2,94	161 557	2,84	190 934	2,73	219 339	2,63	271 966	2,48	140 413	106,7%
Rive-Sud	283 959	2,79	325 005	2,68	363 416	2,58	398 237	2,50	456 307	2,38	172 348	60,7%
Champlain	120 254	2,67	134 273	2,55	147 132	2,46	159 061	2,40	179 293	2,30	59 039	49,1%
Autres MRC de la Rive-Sud	163 705	2,88	190 732	2,76	216 284	2,66	239 176	2,56	277 014	2,44	113 309	69,2%
MRC de Roussillon	42 887	2,97	51 006	2,85	58 523	2,73	65 187	2,63	76 729	2,48	33 842	78,9%
Territoire d'étude	45 355		53 430									
Candiac	11 064		12 030									
Dolton	6 063		6 460									
Saint-Constant	18 423		21 290									
Sainte-Catherine	9 805		13 650									

Sources : Bureau de la statistique du Québec (1996) *Tahirou 8-2* p.276, pour 1991, 1996, 2001, 2006, 2011 et 2016

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste

Tableau A-19

**Proportions de croissance démographique de la MRC de Roussillon
attribuable à chaque municipalité, 1976-2016**

	Candiac	Delson	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Territoire d'étude
1976-1981	11,3%	5,9%	19,3%	11,3%	47,9%
1981-1986	14,0%	0,9%	38,0%	9,6%	62,5%
1986-1991	7,2%	4,8%	26,4%	12,4%	50,7%
1991-1995	9,7%	4,0%	28,8%	38,6%	81,0%
1976-1995	9,5%	4,4%	26,7%	16,9%	57,5%
Hypothèse 1995-2016	9%	5%	27%	12%	53%

Note : Une valeur de 100 % indique que la municipalité a accaparé 100 % de la MRC de Roussillon de la croissance de la MRC de Roussillon.

Source : Statistique Canada: Recensements et permis de bâtir
Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau A-20

**Projections de la population occupée et de l'emploi
Territoire d'étude, 1995-2016**

Population occupée

Tendances 1981-1991

	1981	1986	1991	Δ 1981-1991
Effectifs				
Population totale	29 747	33 975	45 355	52,5%
Population en âge de travailler*	20 061	23 518	31 880	58,9%
Population active	13 945	17 255	25 360	81,9%
Population occupée	12 875	15 740	23 270	80,7%
Taux				
Taux d'activité global	66,7%	70,2%	75,1%	
Taux d'activité, hommes	82,8%	82,7%	83,9%	
Taux d'activité, femmes	50,2%	57,6%	66,1%	
Rapport taux H/F	1,65	1,44	1,27	
Taux de chômage global	7,7%	8,8%	8,2%	
Proportion des 15-64 ans	67,4%	69,2%	70,3%	
Rapport emploi/population**	61,6%	64,0%	68,9%	
Rapport emploi/population***	43,3%	46,3%	51,3%	

Tableau A-20 ^(suite)

Projections de la population occupée et de l'emploi Territoire d'étude, 1995-2016

Projection des paramètres évolutifs

	1995	2006	2016	Δ 1995-2016
Taux d'activité, hommes	84%	84%	84%	
Taux d'activité, femmes	66%	84%	84%	
Taux d'activité global	75%	84%	84%	
Proportion des 15-64 ans	71%	73%	75%	
Rapport emploi/population***	52%	60%	61%	
Population totale	53 430	71 710	81 680	52,9%
Population occupée	27 705	42 765	50 046	80,6%

* Définie ici comme les 15-64 ans

** Par rapport à la population de 15 ans et plus (définition officielle).

*** Par rapport à la population totale.

Emploi local

	1995	2016	Δ 1995-2016
Emplois de base	5 049	8 271	63,8%
Superficie occupée, parcs industriels#	4 187 835	6 860 635	63,8%
Superficie industrielle / employé	829	829	
Emplois induits	4 850	9 076	87,1%
Population totale	53 430	81 680	52,9%
Population / emploi induit	11,0	9,0	
Emploi total	9 899	17 347	75,2%
Proportion d'emplois de base	51,0%	47,7%	

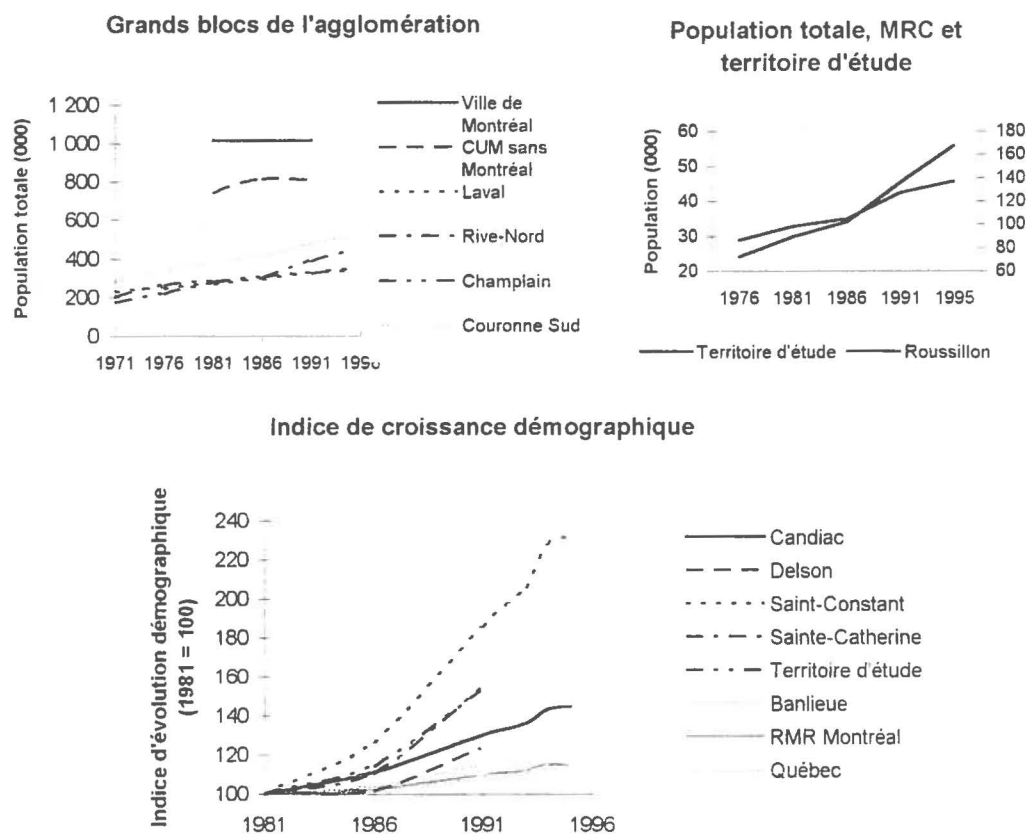
En mètres carrés. Il est supposé que la superficie des parcs industriels disponible est entièrement occupée en 2016.

Sources : Tableaux A-7, A-11, A-17, A-18.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Figure 1

Évolution démographique Agglomération de Montréal et territoire d'étude, 1976-1995



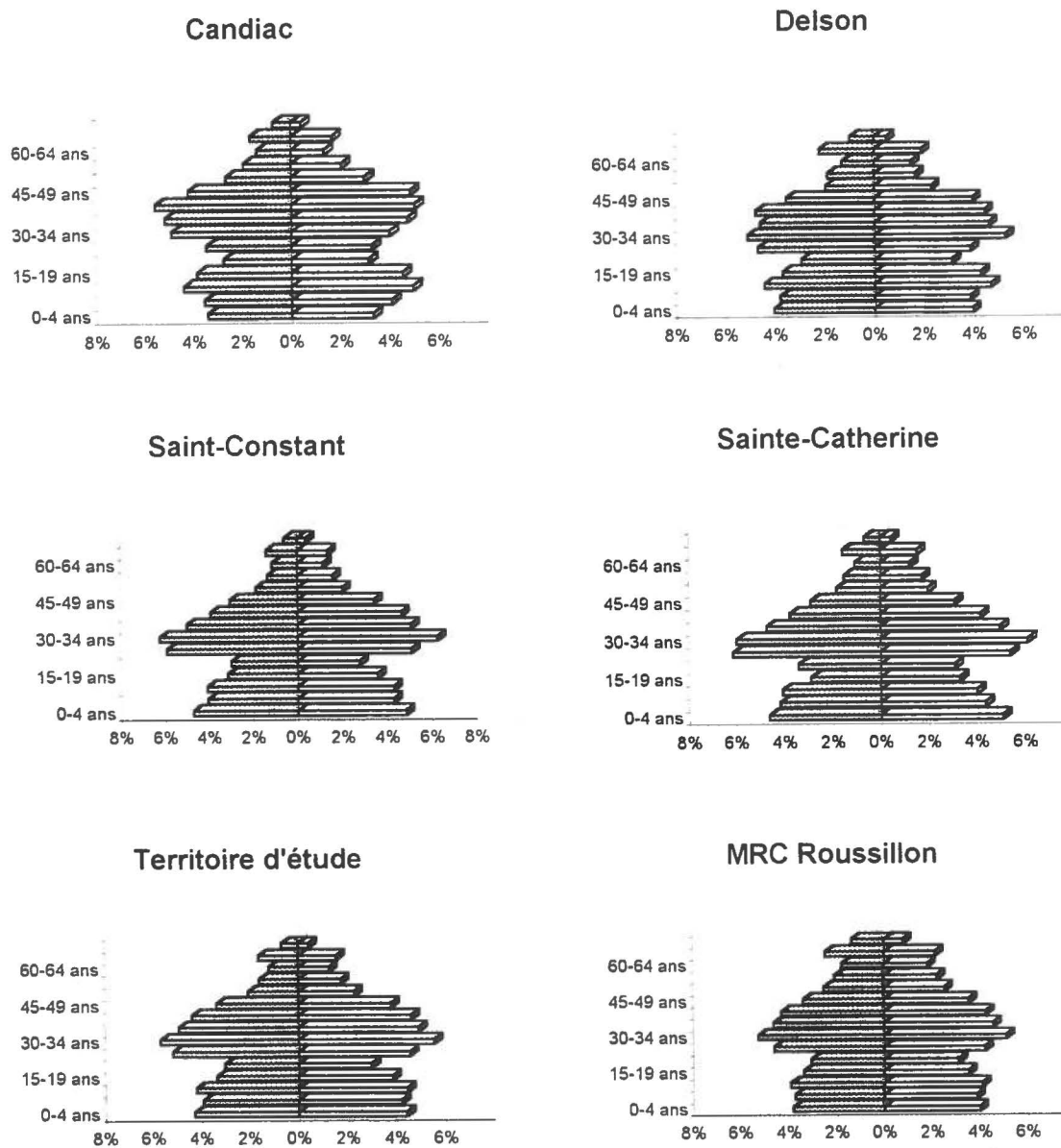
Collectivité	1976	1986	1991	1995	% 76-95
RMR de Montréal	2 802 547	2 921 357	3 127 242	3 268 000	16,6%
MRC Roussillon	86 250	104 808	127 248	137 211	59,1%
Territoire d'étude	24 102	33 975	45 355	55 950	132,1%
Candiac	7 166	9 450	11 064	12 300	71,6%
Delson	4 241	4 997	6 063	6 770	59,6%
Saint-Constant	7 659	12 508	18 423	23 000	200,3%
Sainte-Catherine	5 036	7 020	9 805	13 880	175,6%

Sources : Statistique Canada; Bureau de la statistique du Québec; Ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie; Financial Post Canadian Markets.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Figure 2

**Pyramides d'âges
Territoire d'étude et comparatifs, 1991**

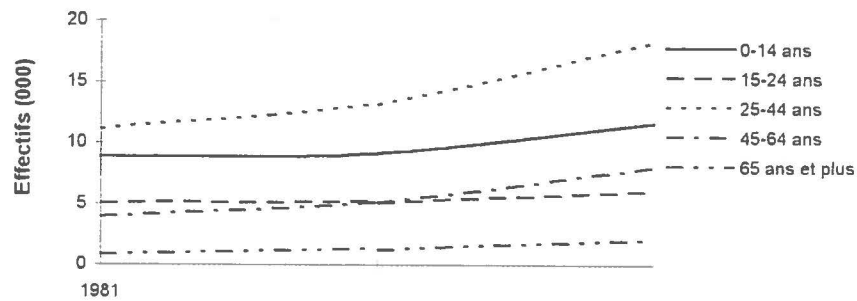


Source : Statistique Canada. Compilation : Michel Simard, urbaniste et économiste

Figure 3

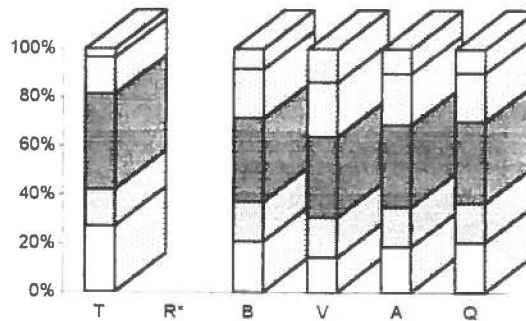
**Évolution des effectifs et de la composition de la population
selon les groupes d'âge
Territoire d'étude et comparatifs, 1981-1991**

**Évolution des effectifs
Territoire d'étude, 1981-1991**



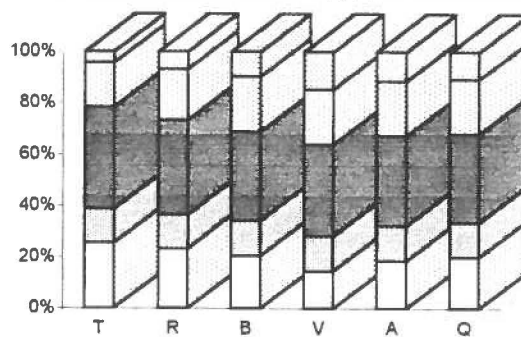
1986

T Territoire d'étude
R MRC de Roussillon
B Banlieue de Montréal
V Ville de Montréal
A RMR de Montréal
Q Le Québec
* Non disponible



1991

□ 65 ans et plus
□ 45-64 ans
■ 25-44 ans
□ 15-24 ans
□ 0-14 ans

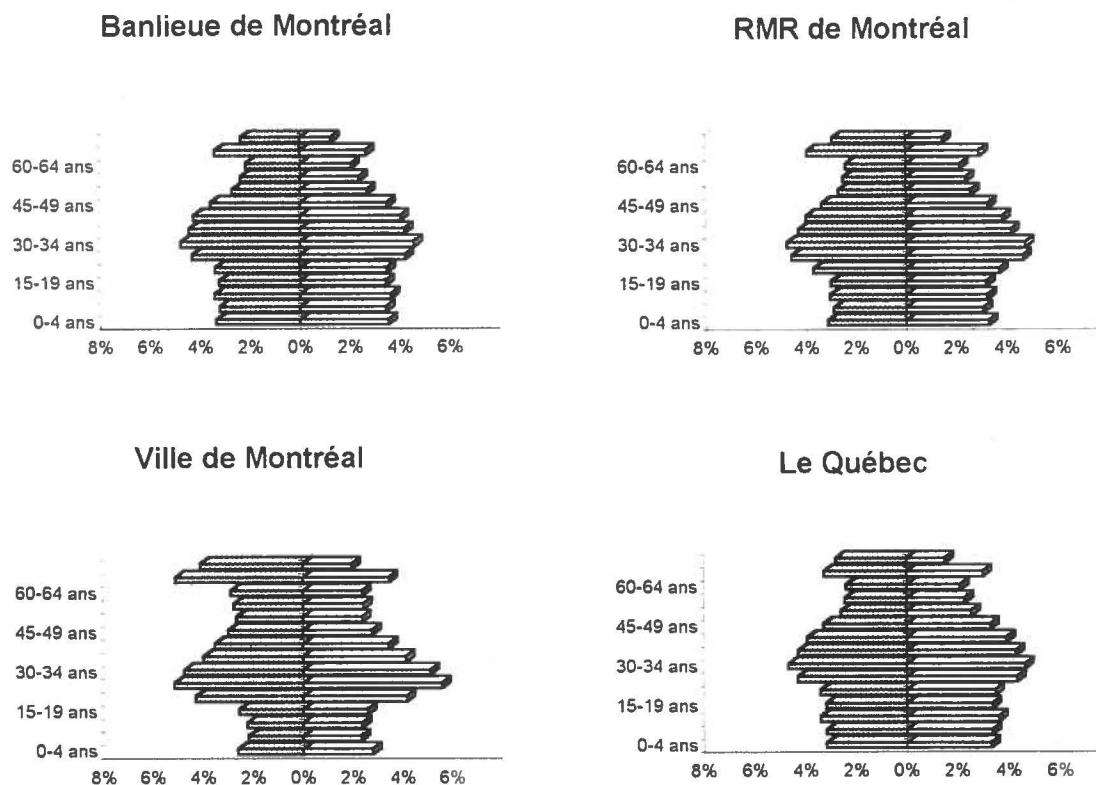


Source : Statistique Canada

Traitement : Michel Simard, urb. écon.

Figure 2 (suite)

Pyramides d'âges Territoire d'étude et comparatifs, 1991

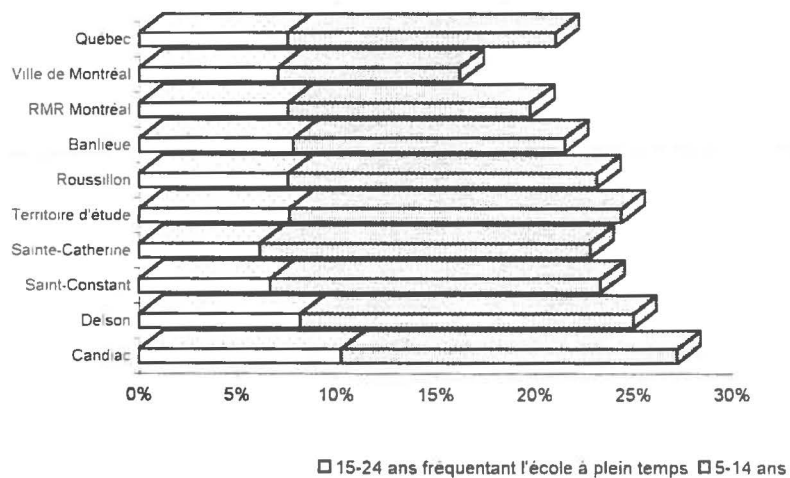
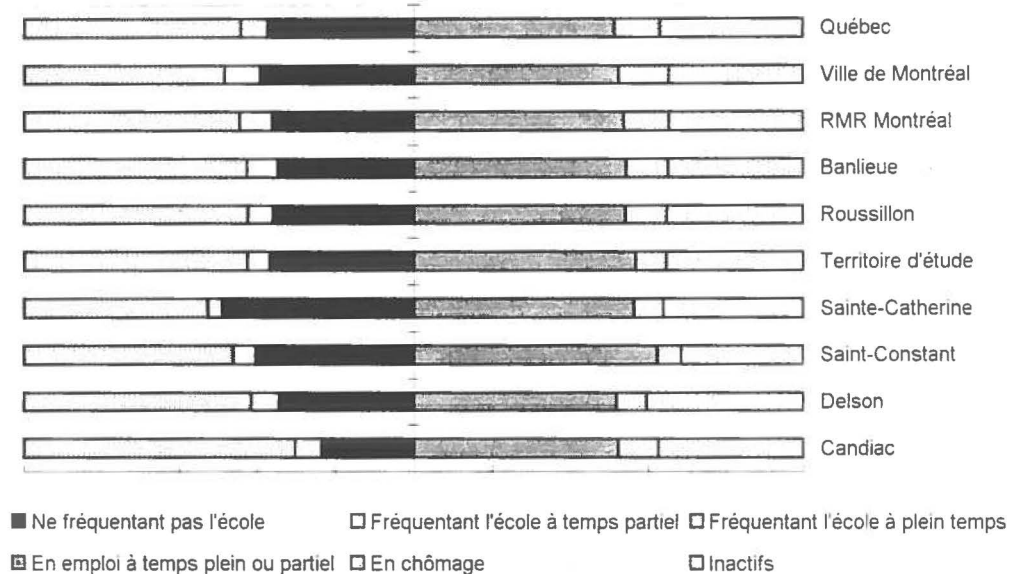


Quelques chiffres ...

Collectivité	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus
Candiac	23,7%	14,3%	36,2%	21,4%	4,4%
Delson	24,8%	14,1%	37,4%	18,1%	5,6%
Saint-Constant	26,2%	13,0%	42,2%	15,5%	3,7%
Sainte-Catherine	26,4%	12,7%	41,3%	15,4%	4,2%
Territoire d'étude	25,5%	13,2%	39,9%	17,3%	4,3%
MRC Roussillon	23,4%	13,1%	36,9%	19,9%	6,8%
Banlieue de Montréal	20,6%	13,6%	34,7%	21,4%	9,7%
Ville de Montréal	14,6%	13,6%	35,8%	21,4%	14,6%
RMR de Montréal	18,6%	13,6%	35,1%	21,4%	11,3%
Le Québec	20,0%	13,4%	34,4%	21,0%	10,6%

Figure 6

**Fréquentation scolaire et activité des 15-24 ans
Territoire d'étude et comparatifs, 1991**

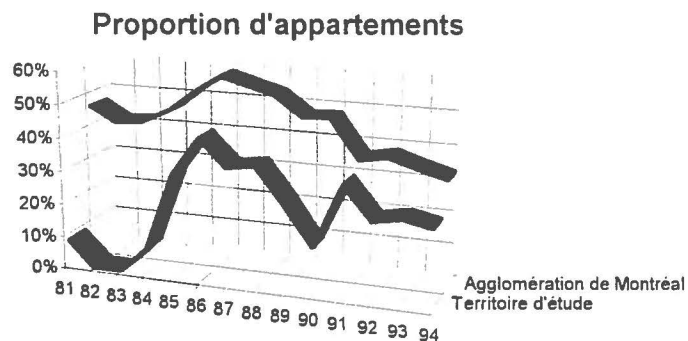
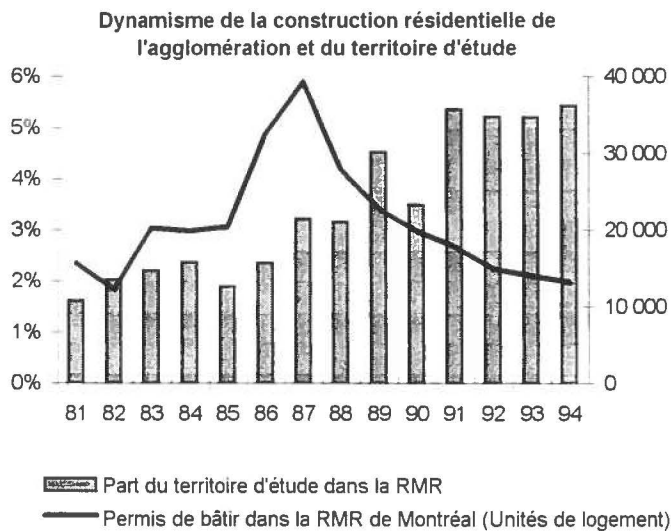
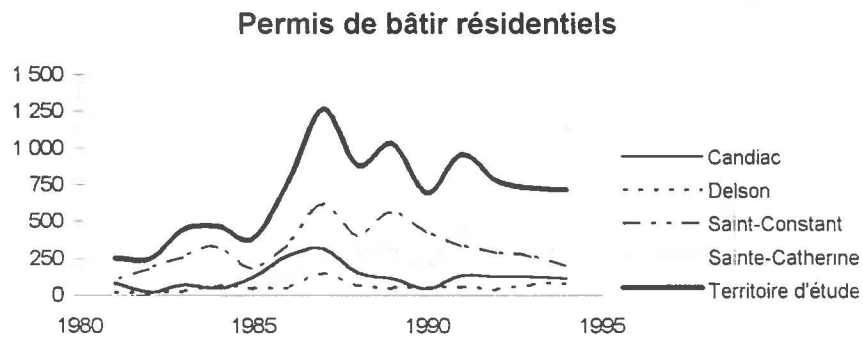


Source : Statistique Canada.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Figure 5

Évolution des permis de bâtir résidentiels Territoire d'étude et agglomération, 1981-1994

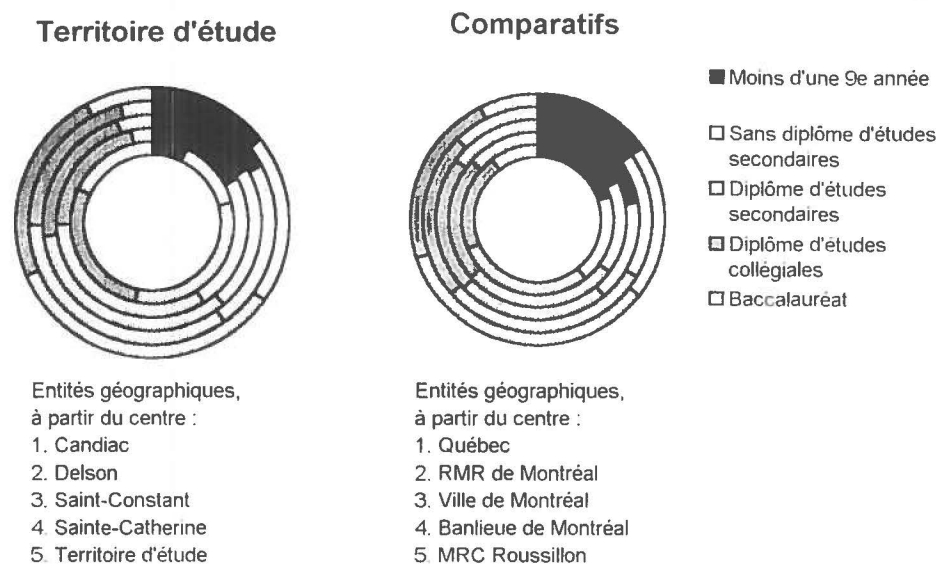


Source : Statistique Canada

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste

Figure 7

Niveau de scolarité **Territoire d'étude et comparatifs, 1991**



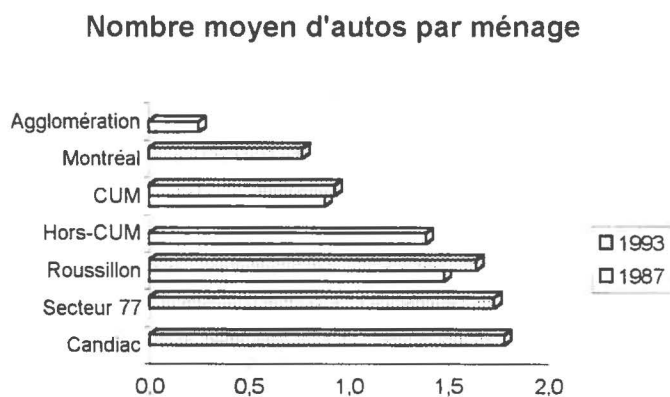
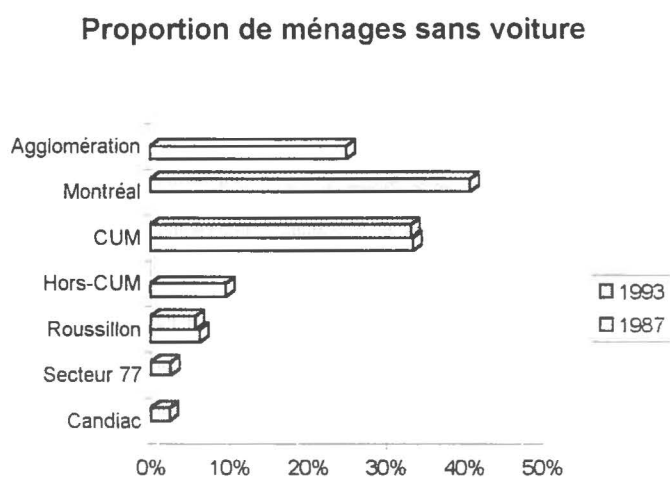
Source : Statistique Canada.

Compilation : Michel Simard, urbaniste et économiste

Figure 8

Motorisation

Territoire d'étude et comparatifs, 1987 et 1993

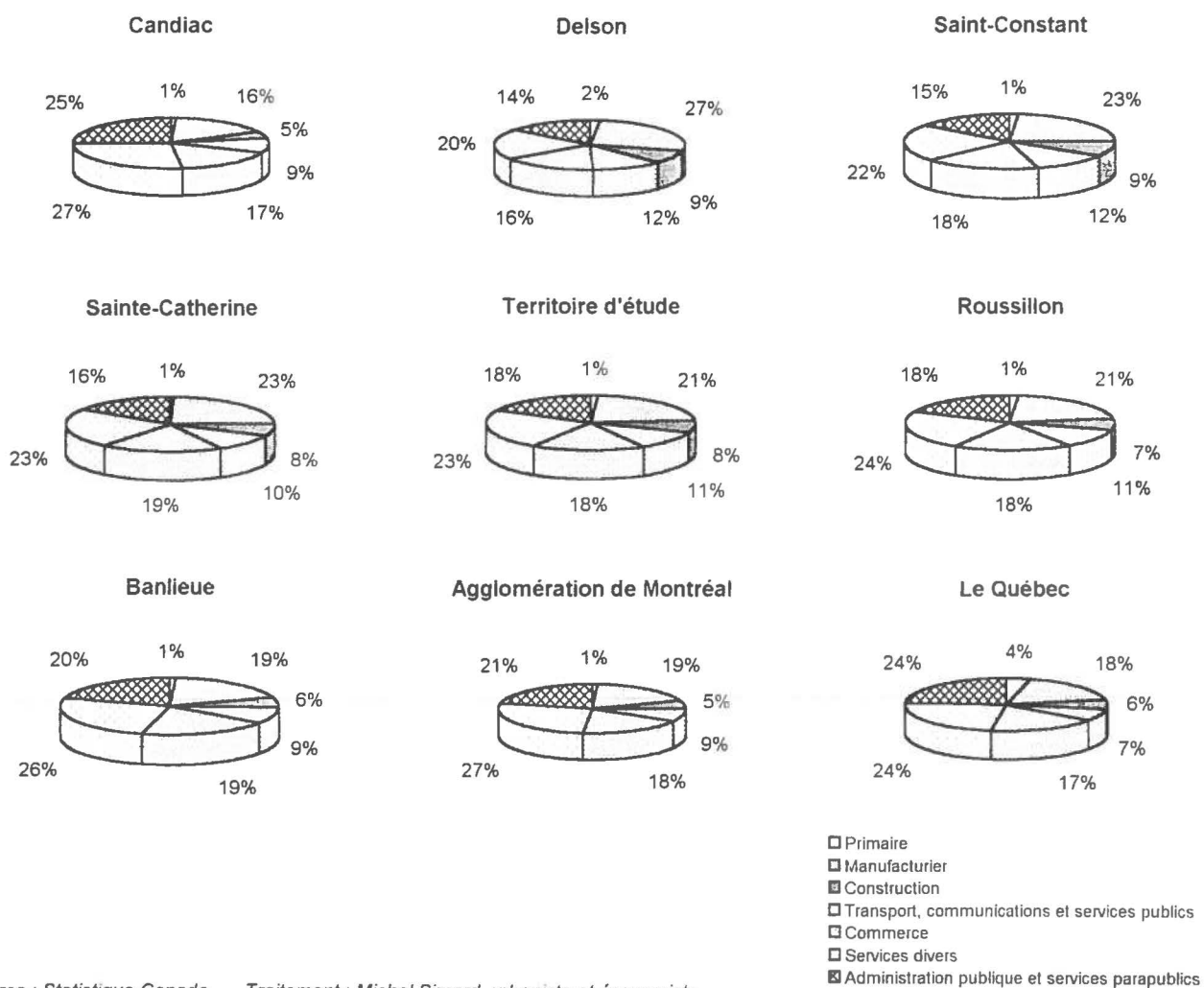


Note : le secteur 77 correspond aux villes de Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine.

Source : STCUM. Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Figure 9

**Industries employant la population active
Territoire d'étude et comparatifs, 1991**



Source : Statistique Canada. Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste

ANNEXE B

Données de circulation et accidents

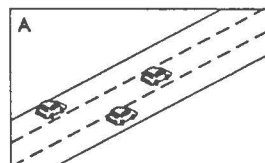
DÉFINITION

Le **niveau de service** est une façon de qualifier les conditions d'écoulement de la circulation sur une route ou à une intersection en particulier. Le niveau de service varie de A (meilleures conditions) à F (conditions de congestion) et reflète différents facteurs comme la vitesse et le temps de parcours, la liberté de manoeuvre, l'interruption de l'écoulement du trafic et les retards.

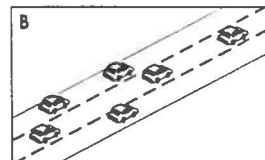
Ces différents niveaux de service sont fonction des rapports débits/capacité. Plus la valeur de ces rapports débits/capacité se rapproche de l'unité, plus les débits observés sont près de la capacité de l'infrastructure. Les retards y sont alors plus fréquents et l'écoulement de la circulation y est plus instable, des files d'attente ou des ralentissements peuvent alors s'observer.

NIVEAUX DE SERVICE SUR DES SECTIONS DE ROUTES

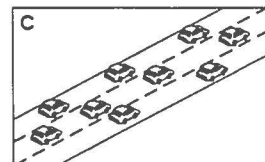
Le niveau de service «A» décrit des conditions d'écoulement libre de la circulation. Cette situation offre un grand niveau de confort aux conducteurs.



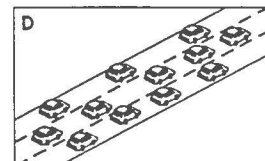
Le niveau de service «B» décrit des conditions d'écoulement de circulation presque libre. La possibilité de manoeuvrer dans le flux de circulation n'est que quelque peu diminuée. Le niveau de confort des conducteurs est encore élevé.



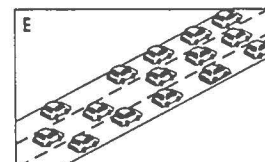
Le niveau de service «C» décrit des conditions stables d'écoulement de la circulation. La possibilité de manoeuvrer dans le flux de circulation est diminuée. Les conducteurs ressentent une augmentation de la tension nerveuse à cause de l'accroissement de la vigilance nécessaire à la conduite.



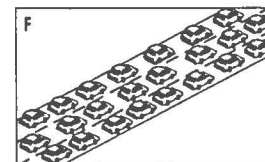
Le niveau de service «D» décrit des conditions instables d'écoulement de la circulation. La possibilité de manoeuvrer dans le flux de circulation est fortement diminuée. Le niveau de confort des conducteurs est aussi fortement affecté.



Le niveau de service «E» décrit des conditions d'écoulement de la circulation très instables. Il est extrêmement difficile de manoeuvrer dans le flux de circulation puisqu'il n'y a pratiquement plus de créneaux (espacement entre deux véhicules) disponibles. Le niveau de confort des conducteurs est très mauvais.

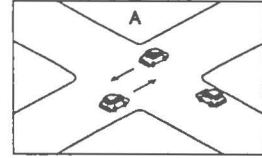


Le niveau de service «F» décrit des conditions d'écoulement forcé de la circulation et de la congestion. On observe l'apparition de files d'attente où les véhicules arrêtent et repartent fréquemment.

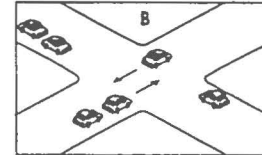


NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS AVEC FEUX

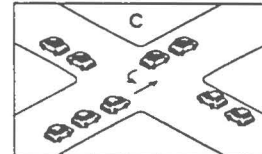
Le niveau de service «A» représente un délai très court, moins de 5 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules arrivent durant la phase verte. Des cycles de feux courts contribuent à cet état. La plupart des véhicules n'arrêtent pas.



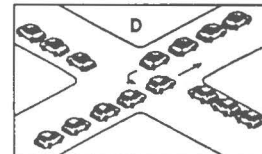
Le niveau de service «B» représente un délai moyen entre 5 et 15 secondes par véhicule. La circulation reste fluide et les cycles de feux courts contribuent à cet état. Un nombre plus élevé de véhicules arrêtent comparativement au niveau de service «A», ce qui engendre un délai moyen légèrement plus élevé.



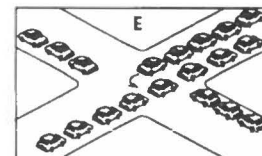
Le niveau de service «C» représente un délai moyen entre 15 et 25 secondes par véhicule. Cette augmentation du délai peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents ou de cycles de feux plus longs. Le nombre de véhicules qui arrêtent est significatif même si plusieurs arrivent à passer l'intersection sans arrêter.



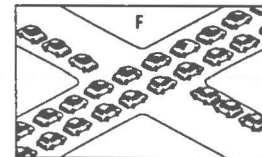
Le niveau de service «D» représente un délai moyen entre 25 et 40 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le délai moyen plus long peut résulter d'un rapport débit/capacité élevé, de cycle de feux long, ou les deux. Plusieurs véhicules arrêtent et la proportion de véhicules qui passent sans arrêter diminue rapidement. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente.



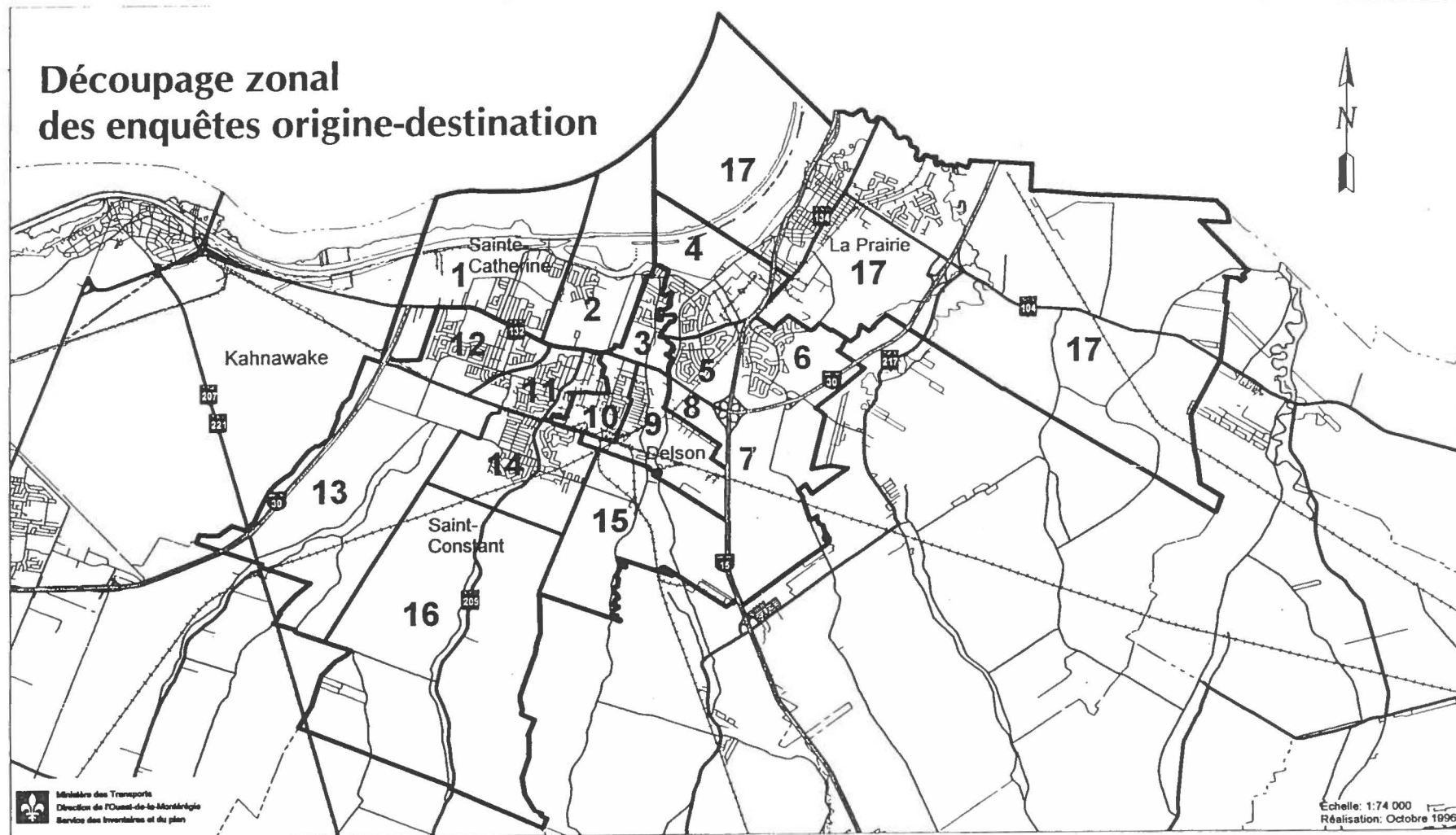
Le niveau de service «E» représente un délai moyen de l'ordre de 40 à 60 secondes par véhicule. Ceci est considéré comme la limite acceptable de délai. Ce délai élevé résulte d'un rapport débit/capacité très élevé, de longues durées de cycle de feux et la congestion est importante. Plusieurs cycles sont déficitaires.



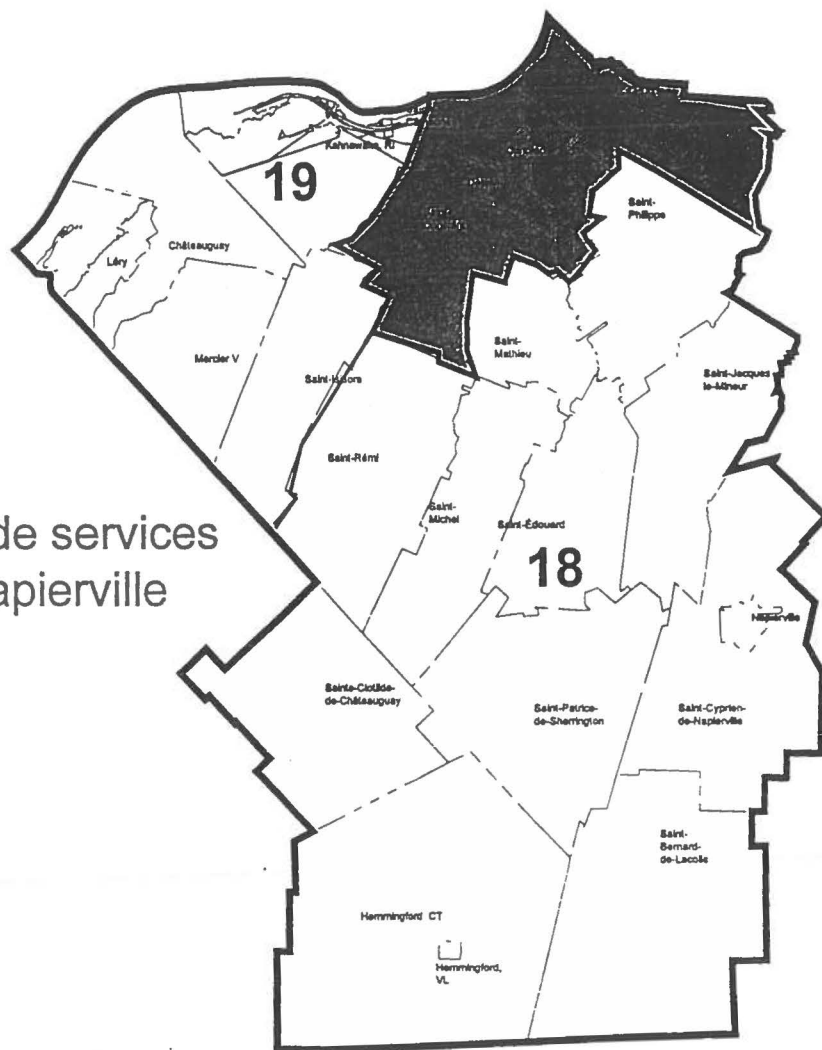
Le niveau de service «F» représente un délai moyen par véhicule dépassant 60 secondes. Ceci est considéré comme inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a sursaturation, le flot de véhicules arrivant excède la capacité de l'intersection. La majorité des cycles sont déficitaires. Un cycle trop long, une géométrie déficiente ou les deux peuvent être la cause de cette situation.



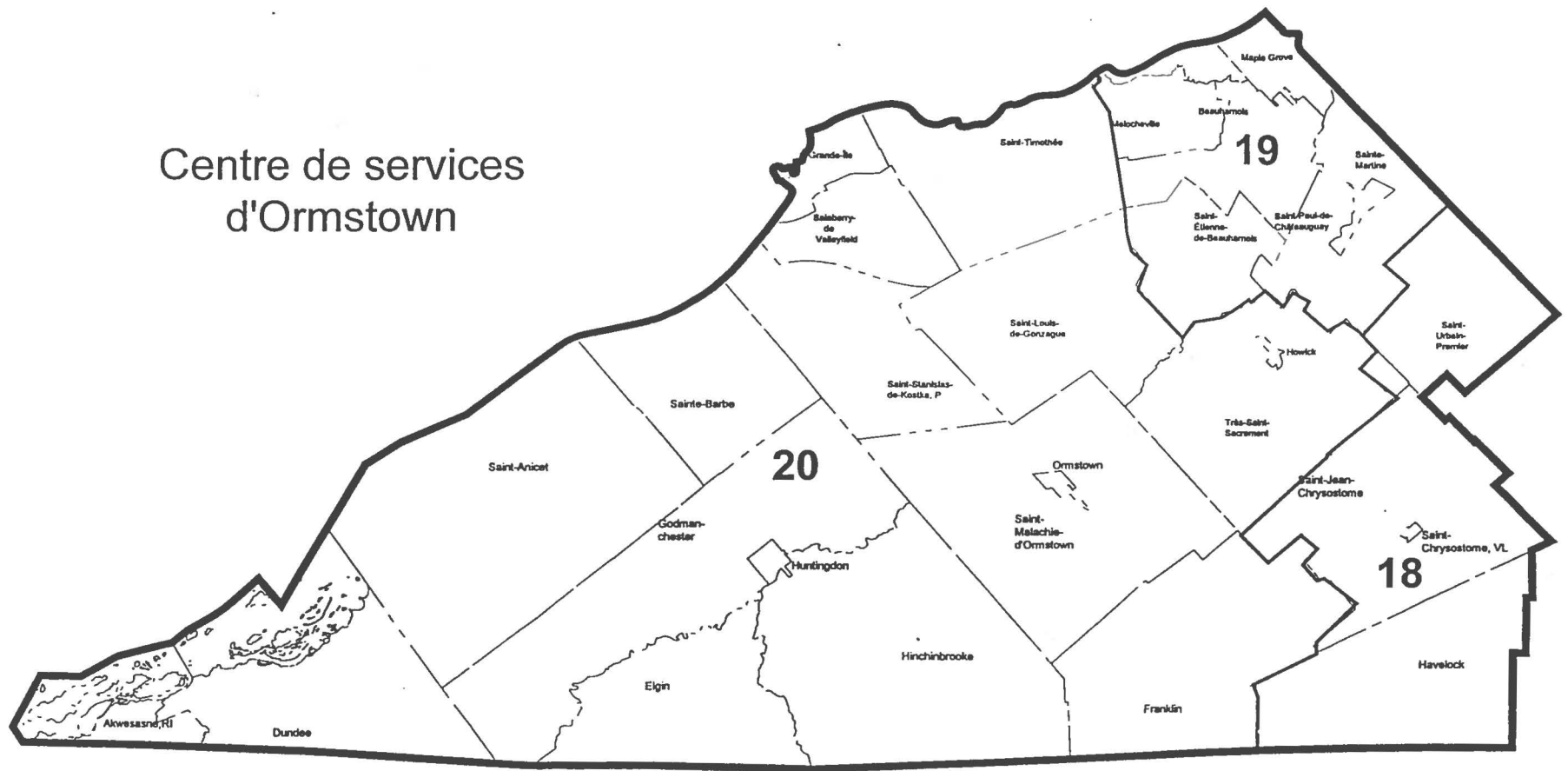
Découpage zonal des enquêtes origine-destination



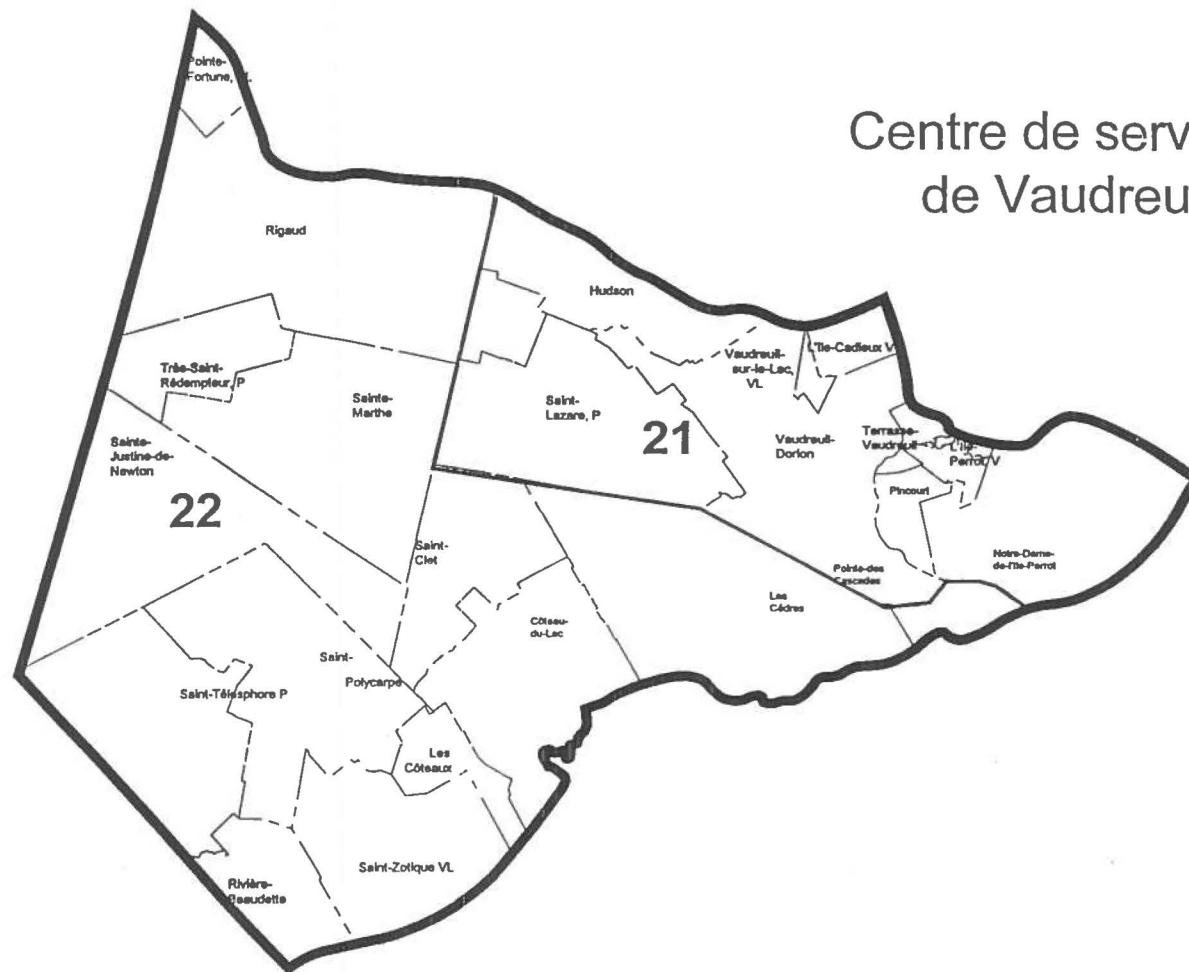
Centre de services
de Napierville



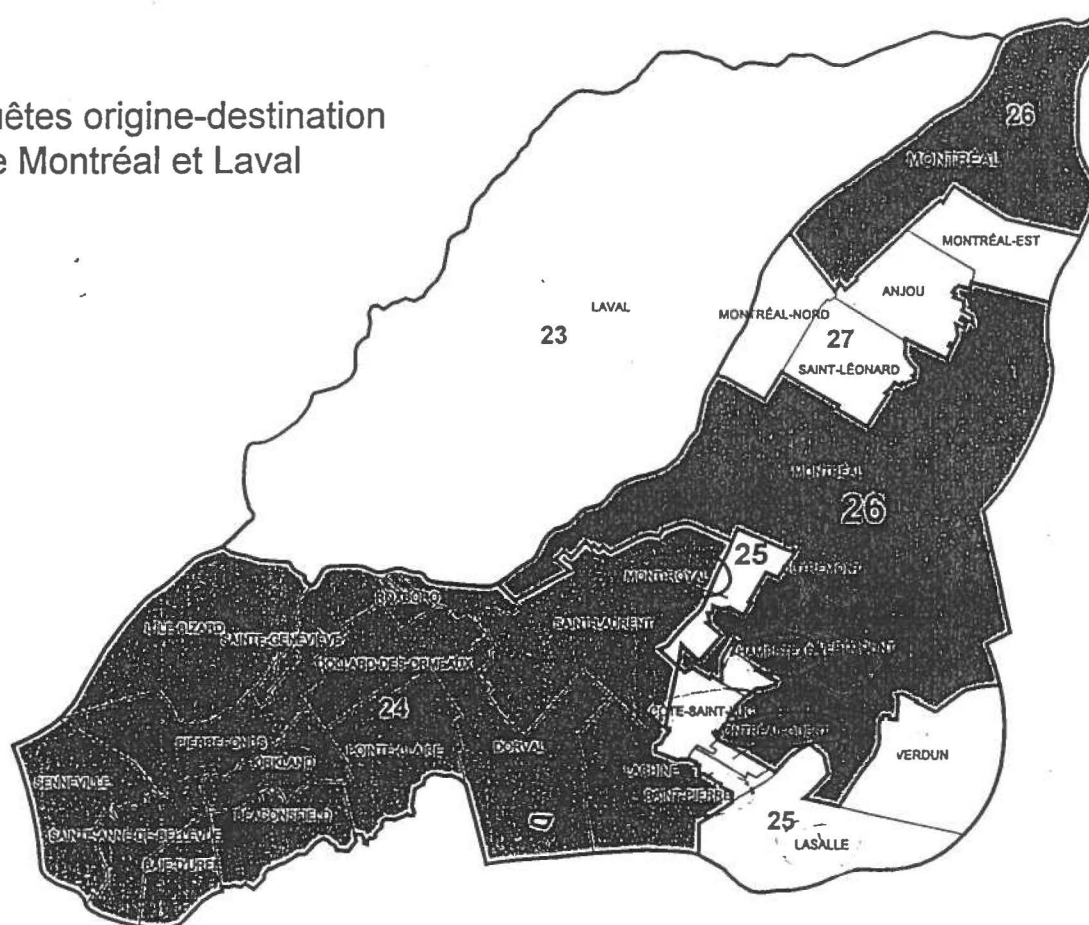
Centre de services
d'Ormstown



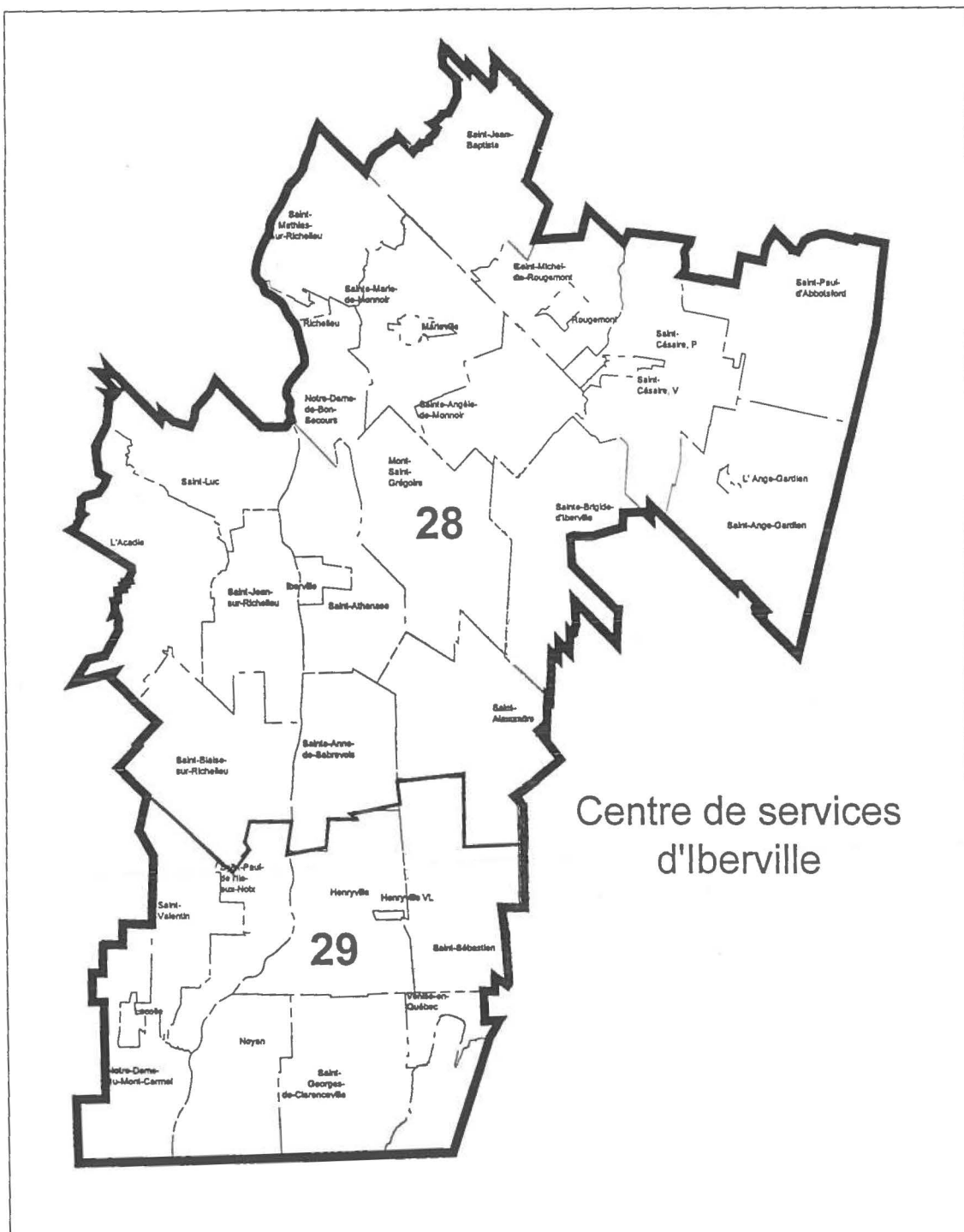
Centre de services de Vaudreuil



Enquêtes origine-destination Île de Montréal et Laval



Échelle 1: 220 000



MUNICIPALITE:67030

STATION:1

DIRECTION:O

ROUTE,TRONCON,SECTION:0132-03-074

ENDROIT:ROUTE 132 ENTRE L'AUT. 30 ET LA RUE MACON

MINISTERE DES TRANSPORTS
DIRECTION OUEST-DE-LA-MONTEREGIE
SERVICE INVENTAIRES ET PLAN
ENQUETE ORIGINE ET DESTINATION

DATE:97-01-22

J.M.E OUVRABLE 1996

DEPLACEMENT DES VEHICULES PAR ZONE ORIGINE ET DESTINATION
BUT: TOUS

DEST.	1	2	12	13	14	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	30	31	59	60	97	99	TOTAL	%
ORIGINE																							
1	14	0	0	4	1	14	176	1	8	0	32	114	210	176	6	0	15	4	2	0	0	777	4,1
2	2	0	0	0	0	0	145	10	5	2	16	186	137	263	4	0	26	0	1	0	0	797	4,2
3	2	0	0	0	0	0	27	0	4	0	6	49	34	27	0	0	0	0	0	0	0	149	0,8
4	7	0	0	2	0	4	67	0	2	0	22	33	44	30	0	0	10	6	1	0	0	228	1,2
5	10	0	0	0	0	0	88	2	0	0	10	115	90	63	0	0	4	0	0	0	0	382	2,0
6	0	0	0	0	0	6	60	7	7	0	15	80	34	62	0	0	5	0	0	1	0	277	1,5
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0,0
8	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	6	6	8	0	0	0	0	0	0	0	24	0,1
9	3	0	0	0	0	0	90	10	14	6	16	105	121	119	0	7	22	8	0	0	0	521	2,7
10	6	0	0	0	0	0	22	3	6	0	2	19	45	41	0	0	5	0	0	0	0	149	0,8
11	17	1	0	10	0	2	82	2	10	0	65	234	281	272	8	0	14	0	0	0	0	998	5,2
12	23	0	0	0	0	24	98	4	6	0	13	413	500	637	11	1	30	4	0	0	0	1764	9,2
13	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	4	3	16	0	0	6	0	0	0	0	35	0,2
14	4	0	0	9	0	0	37	0	2	0	9	53	57	112	6	0	10	0	0	0	0	299	1,6
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	10	0	0	1	0	0	0	0	18	0,1
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	4	0	0	0	0	0	0	0	10	0,1
17	3	0	0	5	0	8	298	31	46	1	38	189	101	52	0	0	11	10	0	4	0	797	4,2
18	28	4	0	1	0	0	79	19	0	0	42	158	172	134	7	1	23	6	5	4	1	684	3,6
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	4	15	0	0	6	0	0	0	0	32	0,2
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	0	0	0	6	0	0	0	0	16	0,1
23	4	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	29	0,2
24	0	0	0	0	0	0	20	3	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0,1
25	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	10	0	2	0	0	2	0	0	3	0	44	0,2
26	29	0	0	14	0	13	239	35	0	0	0	22	15	49	0	0	2	3	0	0	0	421	2,2
27	0	0	0	3	0	0	41	6	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	57	0,3
28	16	0	1	0	0	6	227	56	8	1	28	152	79	107	0	0	15	15	0	0	0	711	3,7
29	0	0	0	0	0	0	15	0	0	2	12	85	24	55	0	0	9	0	0	0	0	202	1,1
30	96	0	0	23	0	53	2165	496	41	27	59	437	250	200	0	0	84	99	8	3	3	4044	21,2
31	4	0	0	0	0	7	55	6	4	0	4	14	19	11	0	0	0	4	0	0	0	128	0,7
58	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	13	6	0	0	0	0	19	0	0	0	46	0,2
60	7	0	0	2	0	0	51	5	0	0	25	138	58	212	0	0	45	38	1	0	4	586	3,1
96	14	0	0	1	0	6	167	0	29	7	26	179	226	251	2	3	53	9	1	6	0	980	5,1
97	63	0	0	1	4	29	302	3	10	0	67	471	546	702	8	4	57	33	9	4	4	2317	12,1
98	0	0	0	6	0	0	88	2	19	0	37	96	65	92	0	0	5	8	4	0	0	422	2,2
99	22	0	0	16	0	4	189	12	14	5	18	214	228	344	9	0	22	1	0	1	0	1099	5,8
TOTAL	374	5	1	97	5	176	4880	719	235	51	567	3619	3376	4071	61	16	488	267	32	26	12	19078	100,0
	2,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,9	25,6	3,8	1,2	0,3	3,0	19,0	17,7	21,3	0,3	0,1	2,6	1,4	0,2	0,1	0,1	100,0	

Tableau B-6
Projections de la demande de déplacements, 2016

Deux directions, 1996

↓ Origine	Destination →	Châteauguay-La			Reste de		Total
		Territoire d'étude	Prairie	Grande-Rive-Sud	l'agglomération	Extérieur	
Territoire d'étude		941	4 839	7 955	11 531	1 152	26 419
Châteauguay-La Prairie		93	476	2 407	927	118	4 021
Grande-Rive-Sud		200	1 970	2 145	1 916	287	6 519
Reste de l'agglomération		379	876	1 586	295	944	4 080
Extérieur		127	514	213	926	131	1 911
Total		1 740	8 675	14 307	15 595	2 633	42 950

Deux directions, 2016

↓ Origine	Destination →	Châteauguay-La			Reste de		Total
		Territoire d'étude	Prairie	Grande-Rive-Sud	l'agglomération	Extérieur	
Territoire d'étude		1 738	8 048	16 528	18 242	2 128	46 683
Châteauguay-La Prairie		154	705	4 285	1 233	174	6 552
Grande-Rive-Sud		415	3 507	3 819	2 548	512	10 800
Reste de l'agglomération		599	1 165	2 109	337	1 079	5 290
Extérieur		235	761	379	1 058	8 510	10 943
Total		3 142	14 185	27 120	23 418	12 403	80 268

Deux directions, Variation 1996-2016

↓ Origine	Destination →	Châteauguay-La			Reste de		Total
		Territoire d'étude	Prairie	Grande-Rive-Sud	l'agglomération	Extérieur	
Territoire d'étude		797	3 209	8 573	6 710	975	20 264
Châteauguay-La Prairie		61	229	1 878	306	57	2 530
Grande-Rive-Sud		215	1 537	1 673	632	224	4 282
Reste de l'agglomération		220	289	523	42	135	1 210
Extérieur		108	247	166	132	8 379	9 031
Total		1 402	5 510	12 814	7 823	9 770	37 318

Variations globales, 1996-2016

Territoire d'étude	76,7%
Châteauguay-La Prairie	63,9%
Grande-Rive-Sud	82,6%
Reste de l'agglomération	46,4%
Extérieur	236,2%

Sources : Tableaux A-17, A-19, B-1, B-2; Ministère des Transports du Québec (1996), Enquête origine-destination spécifique;

Scénario prévisionnel 2016 tendanciel

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

MUNICIPALITE:67020

STATION:2

DIRECTION:E

ROUTE,TRONCON,SECTION:0132-03-101

ENDROIT: ROUTE 132 ENTRE LA RUE ST-FRANCOIS-XAVIER ET L'AUT. 30

MINISTERE DES TRANSPORTS
DIRECTION OUEST-DE-LA-MONTEREGIE

SERVICE INVENTAIRES ET PLAN

ENQUETE ORIGINE ET DESTINATION

DATE:97-01-22

DEPLACEMENT DES VEHICULES PAR ZONE ORIGINE ET DESTINATION

J.M.E OUVRABLE 1996

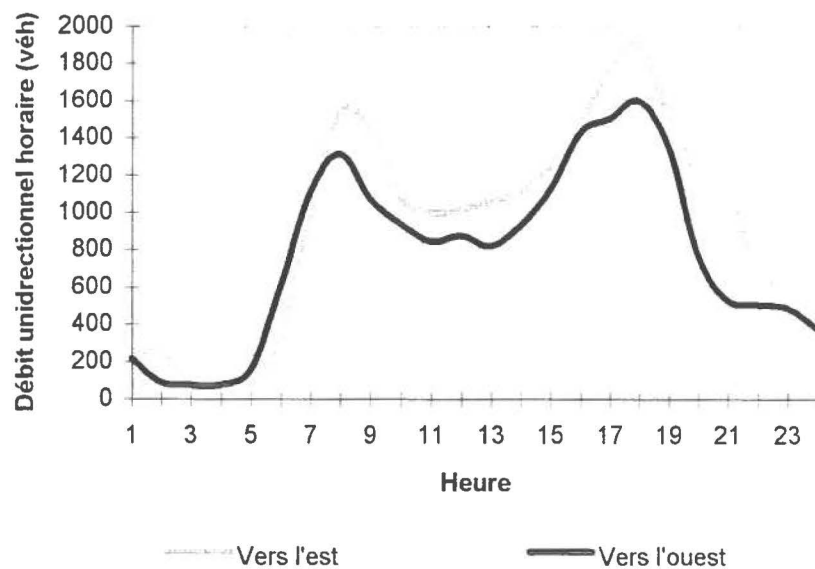
BUT: TOUS

DEST.	4	5	6	7	15	17	18	20	23	24	25	26	27	28	29	30	31	58	60	98	TOTAL	%
ORIGINE																						
1	0	0	6	0	0	86	64	0	0	0	0	64	9	58	9	282	16	0	22	16	632	2,7
2	0	0	5	0	0	34	38	0	0	0	6	91	0	23	1	275	3	0	5	5	486	2,1
3	0	0	4	0	0	34	10	0	0	0	0	36	0	6	0	41	0	0	0	0	131	0,6
4	4	0	0	0	5	18	54	0	0	0	0	7	0	37	0	97	3	0	0	5	230	1,0
5	0	4	4	0	0	89	100	0	0	0	10	34	0	26	0	244	10	0	3	43	567	2,5
6	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	9	19	0,1
8	4	0	9	0	0	7	26	0	0	0	1	5	9	0	0	67	2	0	0	21	151	0,7
9	6	9	14	0	0	214	103	0	6	0	21	183	16	121	0	585	3	0	5	54	1340	5,8
10	0	0	5	0	0	69	27	0	0	0	0	74	5	3	0	101	0	0	0	5	289	1,3
11	10	0	4	0	0	335	127	0	0	0	32	180	21	56	23	797	9	0	0	14	1608	7,0
12	8	0	9	0	0	197	66	0	0	0	37	243	26	47	12	744	3	0	0	25	1417	6,1
13	1	0	4	0	0	21	0	0	0	0	0	4	0	0	0	47	0	0	0	9	86	0,4
14	1	0	0	0	0	185	39	0	0	0	9	204	34	11	0	488	5	0	0	41	1017	4,4
15	0	0	0	0	0	8	12	0	0	0	0	0	0	5	0	18	3	0	0	0	46	
16	0	0	5	0	0	8	3	0	0	0	0	1	0	0	0	32	0	0	0	0	49	0,2
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	16	0	0	4	0	25	0,1
18	0	0	0	5	0	144	11	0	2	0	5	87	5	22	0	555	26	0	0	51	913	4,0
19	3	0	17	0	0	218	88	5	6	5	5	100	23	222	0	2346	65	5	50	67	3225	14,0
20	0	0	0	0	0	9	4	0	0	0	5	48	0	42	0	527	0	1	8	9	653	2,8
21	0	0	5	0	0	23	9	0	0	0	0	0	0	30	0	30	0	0	9	0	106	0,5
22	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	12	0	59	0	0	0	0	76	0,3
23	5	0	0	0	0	18	44	0	0	0	0	1	0	13	8	25	0	0	34	10	158	0,7
24	1	5	16	0	0	124	173	0	12	9	9	28	0	139	23	316	0	0	223	76	1154	5,0
25	0	0	17	0	0	168	93	0	5	0	0	3	0	150	40	185	0	0	41	50	752	3,3
26	0	18	13	0	0	95	95	0	5	0	5	45	3	53	62	230	0	0	275	56	955	4,1
27	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	14	0,1
28	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,0
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	1	0	15	0,1
31	0	0	18	0	0	28	34	0	0	0	0	5	0	18	15	86	14	0	33	6	257	1,1
59	0	0	1	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	8	5	106	0	0	18	9	160	0,7
60	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	2	4	0	24	0	0	0	0	38	0,2
96	10	0	5	0	0	293	188	0	5	0	30	307	6	115	5	956	25	0	10	42	1997	8,7
97	5	0	33	0	0	220	120	0	9	0	5	203	17	86	8	1013	5	0	22	15	1761	7,6
98	0	0	0	0	0	69	80	0	5	0	0	34	0	56	9	403	14	0	11	53	734	3,2
99	0	0	9	0	0	404	112	0	0	0	5	269	49	68	10	953	5	0	5	105	1994	8,6
TOTAL	58	36	203	5	5	3136	1732	13	55	14	185	2256	225	1436	230	11676	211	6	779	796	23057	100,0
	0,3	0,2	0,9	0,0	0,0	13,6	7,5	0,1	0,2	0,1	0,8	9,8	1,0	6,2	1,0	50,6	0,9	0,0	3,4	3,5	100,0	

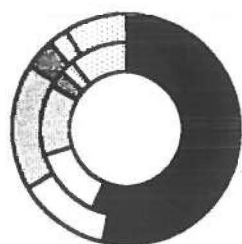
Figure B-1

**Débit horaire selon la période de la journée
et motifs de déplacement**

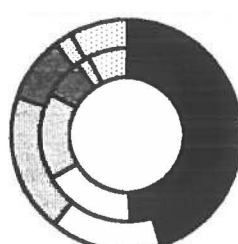
Route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, 1996



Direction ouest



Direction est



Source : Ministère des Transports du Québec (1996),

Enquête origine-destination spécifique.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau B-1

Grand transit pouvant être délesté sur l'autoroute 30

1987 (enquêtés)					1996 (estimés)				
	Origine		Destination	Déplacements		Origine	Destination	Déplacements	
	Déplacements					Déplacements			
A-20	Ontario	2005	Provinces Est	870	Ontario	2460	Provinces Est	1070	
	États-Unies	185	Québec et environs	615	États-Unies	230	Québec et environs	760	
			Sherbrooke et environs	190			Sherbrooke et environs	230	
			Longueuil et environs	175			Longueuil et environs	210	
			St-Hyacinthe et environs	130			St-Hyacinthe et environs	160	
			St-Jean-sur-Richelieu et environs	85			St-Jean-sur-Richelieu et environs	100	
			Est du Québec	65			Est du Québec	80	
			Brossard et environs	60			Brossard et environs	80	
	6320 Dépl total	2190	Total	2190	7760 Dépl total	2690	Total	2690	
		6 290	DJMA 2 directions			7720	DJMA 2 directions		
		2180	Potentiel délestage 2 directions			2680	Potentiel délestage 2 directions		
A-40	Ontario	2145	Québec et environs	610	Ontario	2730	Québec et environs	780	
	Outaouais	615	Provinces Est	560	Outaouais	780	Provinces Est	710	
	États-Unies	10	États-Unis	410	États-Unies	10	États-Unis	520	
			Sherbrooke et environs	345			Sherbrooke et environs	440	
			Longueuil et environs	325			Longueuil et environs	410	
			St-Hyacinthe et environs	220			St-Hyacinthe et environs	280	
			St-Jean-sur-Richelieu et environs	105			St-Jean-sur-Richelieu et environs	130	
			Est du Québec	105			Est du Québec	120	
			Brossard et environs	90			Brossard et environs	110	
	6405 Dépl total	2770	Total	2770	8150 Dépl total	3530	Total	3530	
		6 206	DJMA 2 directions			7900	DJMA 2 directions		
		2680	Potentiel délestage 2 directions			3420	Potentiel délestage 2 directions		

Tableau B-2

Origines et destinations, Route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, 1996**Poste Sainte-Catherine, Direction ouest**

Origine	Véhicules	%	Destination	Véhicules	%
Territoire d'étude	11 514	59,0%	Montréal-Centre-Ouest	5 923	30,4%
Champlain	2 334	12,0%	Montréal-Centre-Est	4 603	23,6%
Laprairie et environs	1 113	5,7%	Châteauguay et environs	4 376	22,4%
Lajemmerais-Richelieu	933	4,8%	Beauharnois-Salaberry / Haut-Saint-Laurent	1 336	6,9%
Haut-Richelieu	891	4,6%	Laval-Rive-Nord	967	5,0%
Montréal-Laval-Rive-Nord	640	3,3%	Banlieue ouest	784	4,0%
États-Unis	606	3,1%	Territoire d'étude	563	2,9%
Estrie-Haute-Montérégie	409	2,1%	Ontario / États-Unis	320	1,6%
Centre et est du Québec	399	2,0%	Vaudreuil-Soulanges	310	1,6%
Jardins-de-Napierville	390	2,0%	Jardins-de-Napierville	151	0,8%
Bas-Richelieu-Maskoutains	174	0,9%	Ouest du Québec	138	0,7%
Suroît	51	0,3%	Centre et est du Québec	26	0,1%
Total	19 500	100,0%	Total	19 500	100,0%

Origine	Véhicules	%	Destination	Véhicules	%
Territoire d'étude	11 514	59,0%	Territoire d'étude	563	2,9%
Châteauguay-La Prairie	1 113	5,7%	Châteauguay-La Prairie	4 376	22,4%
Grande-Rive-Sud	4 599	23,6%	Grande-Rive-Sud	1 487	7,6%
Reste de l'agglomération	640	3,3%	Reste de l'agglomération	12 587	64,5%
Extérieur	1 588	8,1%	Extérieur	483	2,5%
Total	19 500	100,0%	Total	19 500	100,0%

Poste Candiac, Direction est

Origine	Véhicules	%	Destination	Véhicules	%
Territoire d'étude	14 804	63,2%	Champlain	8 068	34,6%
Châteauguay et environs	2 826	12,1%	Laprairie et environs	4 322	18,5%
Montréal-Centre-Ouest	1 590	6,8%	Montréal-Laval-Rive-Nord	2 906	12,4%
Beauharnois-Salaberry / Haut-Saint-Laurent	1 157	4,9%	Lajemmerais-Richelieu	2 500	10,7%
Montréal-Centre-Est	987	4,2%	Haut-Richelieu	1 588	6,8%
Jardins-de-Napierville	750	3,2%	Territoire d'étude	1 169	5,0%
Laval-Rive-Nord	363	1,5%	États-Unis	829	3,5%
Banlieue Ouest	349	1,5%	Jardins-de-Napierville	638	2,7%
Ontario / États-Unis	210	0,9%	Estrie-Haute-Montérégie	507	2,2%
Vaudreuil-Soulanges	193	0,8%	Centre et est du Québec	439	1,9%
La Prairie et environs	89	0,4%	Bas-Richelieu-Maskoutains	366	1,6%
Ouest du Québec	64	0,3%	Suroît	14	0,1%
Centre et est du Québec	24	0,1%	Ouest du Québec	6	0,0%
Total	23 450	100,0%	Total	23 450	100,0%

Origine	Véhicules	%	Destination	Véhicules	%
Territoire d'étude	14 804	63,1%	Territoire d'étude	1 169	5,0%
Châteauguay-La Prairie	2 915	12,4%	Châteauguay-La Prairie	4 322	18,4%
Grande-Rive-Sud	1 907	8,1%	Grande-Rive-Sud	12 808	54,6%
Reste de l'agglomération	3 482	14,8%	Reste de l'agglomération	2 906	12,4%
Extérieur	299	1,3%	Extérieur	2 147	9,2%
Total	23 450	100,0%	Total	23 450	100,0%

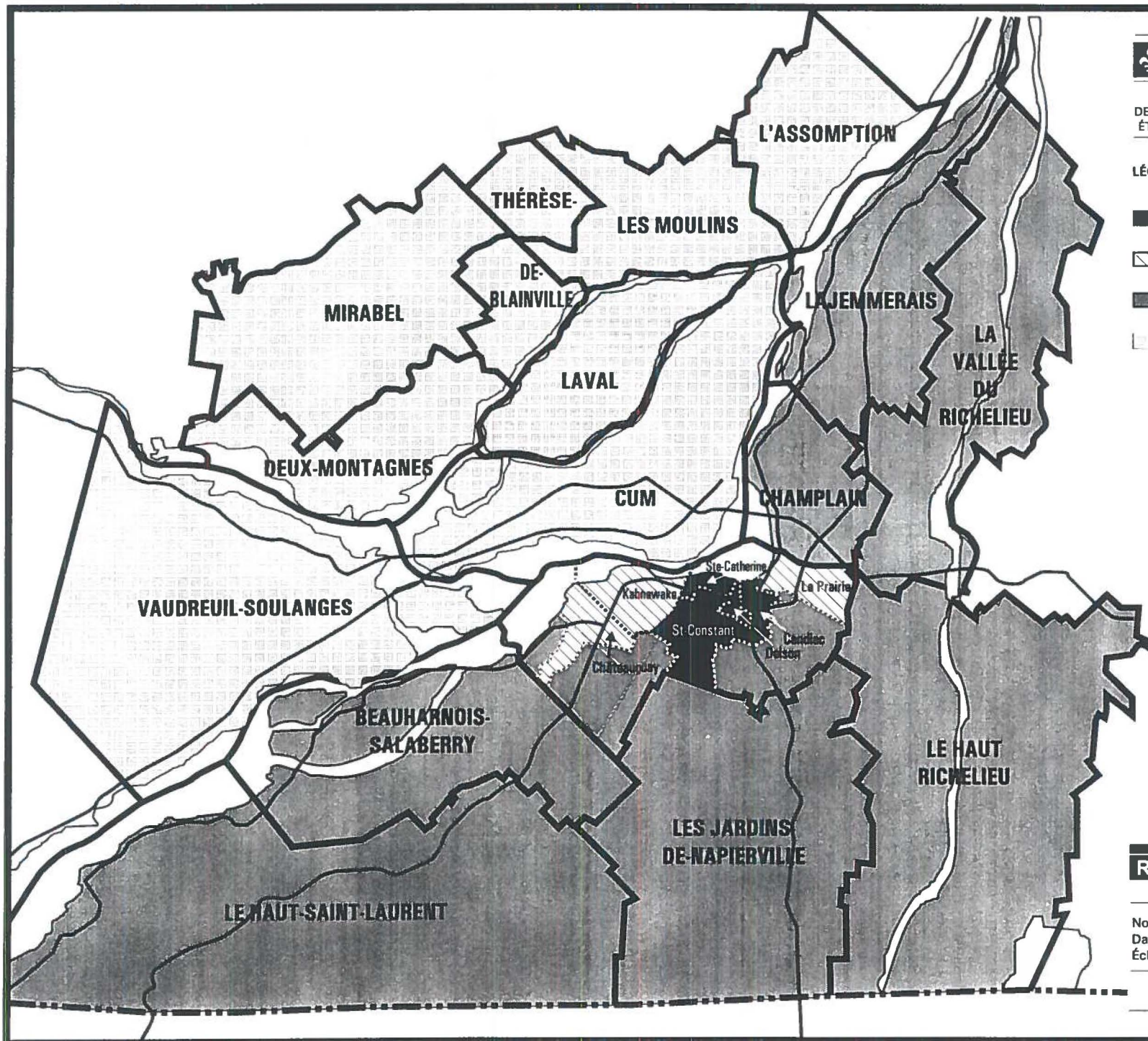
Source : Ministère des Transports du Québec (1996), Enquête origine-destination spécifique.

Compilation : Michel Simard, urbaniste et économiste.

CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30
DE SAINTÉ-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

LÉGENDE

-  Territoire d'étude
-  Châteauguay-La Prairie
-  Grande-Rive-Sud
-  Reste de l'agglomération



ROCHE **ROCHE DELUC**



No. de projet : 18677-000
Date : mai 1997
Échelle approximative 1 : 500 000

Grandes zones de l'enquête
origine - destination

Tableau B-3

Matrices origine-destination**Route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, 1996****Direction ouest**

↓ Origine Destination →	Territoire d'étude	Châteauguay-La Prairie	Grande-Rive-Sud	Reste de l'agglomération	Extérieur	Total
Territoire d'étude	265	1 541	232	9 354	149	11 542
Châteauguay-La Prairie	9	195	117	772	22	1 116
Grande-Rive-Sud	115	1 765	812	1 725	192	4 610
Reste de l'agglomération	55	330	89	156	11	641
Extérieur	122	503	194	668	104	1 591
Total	567	4 335	1 444	12 676	478	19 500

Direction est

↓ Origine Destination →	Territoire d'étude	Châteauguay-La Prairie	Grande-Rive-Sud	Reste de l'agglomération	Extérieur	Total
Territoire d'étude	677	3 297	7 722	2 177	1 004	14 877
Châteauguay-La Prairie	83	281	2 291	155	96	2 906
Grande-Rive-Sud	84	205	1 333	190	95	1 908
Reste de l'agglomération	324	545	1 497	138	934	3 438
Extérieur	5	11	19	258	27	320
Total	1 174	4 340	12 862	2 919	2 156	23 450

Deux directions

↓ Origine Destination →	Territoire d'étude	Châteauguay-La Prairie	Grande-Rive-Sud	Reste de l'agglomération	Extérieur	Total
Territoire d'étude	941	4 839	7 955	11 531	1 152	26 419
Châteauguay-La Prairie	93	476	2 407	927	118	4 021
Grande-Rive-Sud	200	1 970	2 145	1 916	287	6 519
Reste de l'agglomération	379	876	1 586	295	944	4 080
Extérieur	127	514	213	926	131	1 911
Total	1 740	8 675	14 307	15 595	2 633	42 950

Source : Ministère des Transports du Québec (1996), Enquête origine-destination spécifique.

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau B-4

Projection de la demande de déplacements**Grand transit, 1996-2016**

	Taux annuel de croissance	DJME 1996	DJME 2016
A-20 est	1,0%	1 337	1 630
A-20 ouest	1,0%	1 350	1 650
A-40 est	2,0%	1 705	2 530
A-40 ouest	2,0%	1 818	2 700
Total		6 210	8 510

Source : Lavalin Environnement. Prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges - 1991

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau B-5

Calcul des taux de croissance de la demande de déplacements, 1996-2016

Calcul des indices de croissance de mobilité

Paire origine-destination	Période	Nombre de déplacements conducteur			Croissance de population totale 1995-2016	Indice de croissance de mobilité
		1993	1996	Δ 93-96		
Roussillon / agglomération	Pointe AM	31 906	49 440	55,0%	38,9%	1,41
Roussillon / CUM-Laval-Rive-Nord	Pointe AM	11 704	20 191	72,5%	38,9%	1,86
Roussillon / Rive-Sud	Pointe AM	4 702	9 442	100,8%	38,9%	2,59
Roussillon / Roussillon	Pointe AM	12 349	18 204	47,4%	38,9%	1,22
Rive-Sud / Rive-Sud	Journée	115 100	171 100	48,7%	30,0%	1,62
Rive-Sud / CUM	Journée	73 400	97 300	32,6%	30,0%	1,09
Rive-Sud / Agglomération	Journée	191 700	272 100	41,9%	30,0%	1,40
CUM / Rive-Sud	Journée	16 300	20 500	25,8%	7,9%	3,26
CUM-Laval-Rive-Nord / Rive-Sud	Journée	19 900	26 100	31,2%	7,9%	3,92
Agglomération / Agglomération	Journée	775 200	1 053 300	35,9%	20,4%	1,76

Calcul des taux de croissance du nombre de déplacements

Paramètre		Croissance de population	Indice de croissance de mobilité	Croissance du nombre de déplacements
A	Population totale, Territoire d'étude	52,9%	1,6	84,6%
B	Population totale, Territoire d'étude	52,9%	1,6	66,3%
	Population totale, Châteauguay-La Prairie	30,0%		
C	Population totale, Territoire d'étude	52,9%	2,6	107,8%
	Population totale, Rive-Sud	30,0%		
D	Population totale, Territoire d'étude	52,9%	1,1	58,2%
E	Population totale, Châteauguay-La Prairie	30,0%	1,6	48,0%
F	Population totale, Châteauguay-La Prairie	30,0%	2,6	78,0%
	Population totale, Rive-Sud	30,0%		
G	Population totale, Châteauguay-La Prairie	30,0%	1,1	33,0%
H	Population totale, Rive-Sud	30,0%	2,6	78,0%
I	Population totale, Rive-Sud	30,0%	1,1	33,0%
J	Population totale, reste de l'agglomération	7,9%	1,8	14,3%

Taux de croissance

↓ Origine	Destination →	Châteauguay-La		Reste de		Extérieur
		Territoire d'étude	Prairie	Grande-Rive-Sud	l'agglomération	
Territoire d'étude		84,6%	66,3%	107,8%	58,2%	84,6%
Châteauguay-La Prairie		66,3%	48,0%	78,0%	33,0%	48,0%
Grande-Rive-Sud		107,8%	78,0%	78,0%	33,0%	78,0%
Reste de l'agglomération		58,2%	33,0%	33,0%	14,3%	14,3%
Extérieur		84,6%	48,0%	78,0%	14,3%	

Sources : Tableaux A-17, A-19, B-1, B-2; Ministère des Transports du Québec (1996), Enquête origine-destination spécifique.

Scénario prévisionnel 2016 tendanciel

Traitement : Michel Simard, urbaniste et économiste.

Tableau B-7

Nombre d'accidents selon la gravité

Route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, 1985-1987 et 1993-1995

MUNICIPALITÉ	ACCIDENTS							VICTIMES				
	année	mortels	blessées graves	blessées mineurs	d.m.s. (*)	total	indice de gravité des accidents	mortes	blessées graves	blessées mineurs	total	indice de gravité des blessures
Candiac	1985	2	2	30	93	127	27%	2	5	47	54	13%
	1986	0	1	26	106	133	20%	0	1	31	32	3%
	1987	1	3	13	82	99	17%	1	7	36	44	18%
	1993	0	2	7	46	55	16%	0	3	7	10	30%
	1994	0	1	10	61	72	15%	0	1	14	15	7%
	1995	0	0	7	59	66	11%	0	0	10	10	0%
Delson	1985	0	0	17	35	52	33%	0	0	30	30	0%
	1986	0	1	6	24	31	23%	0	1	10	11	9%
	1987	0	2	6	24	32	25%	0	2	8	10	20%
	1993	0	1	9	60	70	14%	0	1	9	10	10%
	1994	0	1	14	44	59	25%	0	1	17	18	6%
	1995	0	1	6	41	48	15%	0	1	8	9	11%
St-Constant	1985	0	0	13	30	43	30%	0	0	24	24	0%
	1986	1	1	5	31	38	18%	1	2	6	9	33%
	1987	0	1	6	39	46	15%	0	1	6	7	14%
	1993	0	4	15	96	115	17%	0	5	16	21	24%
	1994	0	2	9	69	80	14%	0	2	10	12	17%
	1995	0	1	15	83	99	16%	0	1	24	25	4%
Ste-Catherine	1985	2	5	6	52	65	20%	2	6	11	19	42%
	1986	2	3	13	47	65	28%	3	4	18	25	28%
	1987	0	2	13	68	83	18%	0	2	17	19	11%
	1993	1	0	22	76	99	23%	0	0	35	35	0%
	1994	0	0	22	67	89	25%	0	0	27	27	0%
	1995	0	0	16	80	96	17%	0	0	19	19	0%

Tableau B-8

Nombre d'accidents selon la période et les conditions météorologiques
Route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, 1986 et 1993-1995

Mois	1986		Moy. 93-94-95	
	Nb	%	Nb	%
Janvier	20	6%	31	10%
Février	20	6%	34	11%
Mars	23	7%	23	7%
Avril	20	6%	21	7%
Mai	35	11%	24	8%
Juin	27	9%	25	8%
Juillet	28	9%	25	8%
Août	24	8%	32	10%
Septembre	16	5%	24	8%
Octobre	25	8%	22	7%
Novembre	27	9%	28	9%
Décembre	43	14%	25	8%
TOTAL	308	100%	314	100%

Condition climatique	1986		Moy. 93-94-95	
	Nb	%	Nb	%
Verglas		0%	1	0%
Clair	136	44%	178	57%
Couvert	80	26%	66	21%
Pluie/Bruine	43	14%	38	12%
Neige/Grêle	31	10%	20	6%
Bruillard/Brume	3	1%	0	0%
Averse	2	1%	2	1%
Vent fort	13	4%	1	0%
Poudrierie		0%	6	2%
Autre		0%	2	1%
TOTAL	308	100%	314	100%

Jour	1986		Moy. 93-94-95	
	Nbre	%	Nbre	%
Lundi	55	18%	43	14%
Mardi	47	15%	45	14%
Mercredi	34	11%	45	14%
Jeudi	48	16%	52	17%
Vendredi	47	15%	61	19%
Samedi	46	15%	44	14%
Dimanche	31	10%	25	8%
TOTAL	308	100%	315	100%

Période de la journée	1986		Moy. 93-94-95	
	Nbre	%	Nbre	%
Jour	213	69%	221	70%
Nuit	95	31%	94	30%
TOTAL	308	100%	315	100%

Tableau B-9

Nombre d'accidents selon le type de collision

Route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, 1986 et 1993-1995

Type d'accident		CANDIAC		DELSON		STE-CATHERINE		ST-CONSTANT		% du TOTAL	
		1986	Moy 93/94/95	1986	Moy 93/94/95	1986	Moy 93/94/95	1986	Moy 93/94/95	1986	Moy 93/94/95
1986	1995										
1	1	VàD en coupant	0	1	1	1	2	n.d.	3	2%	2%
2	2	Latérale droit	4	1	3	3	2	n.d.	2	7%	3%
3	3	Arrière	13	28	16	23	32	n.d.	26	34%	38%
4	4	VàG croisant	1	1	4	3	5	n.d.	4	5%	4%
5	5	VàG convergeant	0	0	1	1	1	n.d.	0	1%	1%
6	6	VàD convergeant	1	1	0	1	1	n.d.	2	1%	2%
7	7	VàG en coupant	1	1	3	1	3	n.d.	5	5%	2%
8	8	Latérale gauche	1	2	3	2	3	n.d.	3	3%	3%
9	9	Angle droit	10	3	1	9	14	n.d.	16	14%	12%
10	10	Face à face	0	0	0	1	1	n.d.	2	1%	1%
11	11	VàD opposé	0	0	0	0	0	n.d.	1	1%	0%
12	12	VàG opposé	0	0	0	3	5	n.d.	5	1%	4%
13		Dérapiage	15		5		4	n.d.		16%	
14		Piéton	0		0		0	n.d.		0%	
15		Bicyclette	0		0		0	n.d.		0%	
16		Objet	0		0		2	n.d.		1%	
	13	VàG double		0		0	0		1		0%
	14	VàD double		0		1	1		0		1%
	15	Perte contrôle gauche		3		0	1		0		2%
	16	Perte contrôle droite		4		2	2		2		4%
	88	Perte contrôle		8		4	7		5		9%
17		Chaussée déformée	0		0		3	n.d.		2%	0%
18		Endormi	0		0		1	n.d.		1%	0%
19		Animal	1		0		1	n.d.		1%	0%
99	99	Autres	2	7	1	4	8	n.d.	16	5%	9%
XX				2		1	5		4		4%
TOTAL		49	64	38	59	65	93	n.d.	96	100%	100%

ANNEXE C
Micro-climat

Tableau 1 : Comparaison des températures moyennes aux stations choisies

Mois	St-Constant ¹	Laprairie ²	Dorval 1992-1996	Dorval 1941-1990 ³	St-Hubert 1992-1996	St-Hubert 1928-1990 ⁴
Janvier	-11,30	-9,89	-10,33	-10,30	-10,43	-10,20
Février	-9,32	-7,88	-10,11	-8,80	-10,23	-8,90
Mars	-2,01	-1,59	-2,59	-2,40	-2,83	-2,30
Avril	5,63	6,38	5,22	5,70	5,14	5,60
Mai	13,10	13,51	13,17	12,90	13,01	12,70
Juin	17,89	18,18	18,90	18,00	18,73	17,90
Juillet	20,57	21,17	21,04	20,80	20,80	20,60
Août	19,48	20,12	20,07	19,40	19,80	19,00
Septembre	13,66	14,49	14,94	14,50	14,54	14,20
Octobre	7,17	8,15	8,69	8,30	8,41	8,00
Novembre	1,41	2,09	1,33	1,60	1,18	1,40
Décembre	-7,00	-5,84	-4,41	-6,90	-4,54	-7,00
Année	5,88	6,89	6,40	6,10	6,21	5,90

Tableau 2 : Comparaison des températures maximales moyennes aux stations choisies

Mois	St-Constant ¹	Laprairie ²	Dorval 1992-1996	Dorval 1941-1990 ³	St-Hubert 1992-1996	St-Hubert 1928-1990 ⁴
Janvier	-6,71	-5,09	-6,48	-5,80	-6,36	-5,50
Février	-4,57	-3,12	-6,13	-4,20	-6,14	-4,10
Mars	2,40	3,08	1,43	2,00	1,47	2,30
Avril	10,79	11,56	9,53	10,70	9,66	11,10
Mai	19,18	19,22	18,14	18,50	18,22	18,80
Juin	23,57	23,83	23,58	23,40	23,70	23,90
Juillet	26,31	26,92	25,30	26,20	25,36	26,50
Août	25,09	25,41	24,63	24,60	24,75	24,80
Septembre	18,84	19,58	19,42	19,80	19,47	19,90
Octobre	11,74	12,65	12,63	13,00	12,57	13,10
Novembre	4,96	5,71	4,72	5,20	4,73	5,30
Décembre	-2,80	-1,56	-1,03	-2,90	-0,97	-2,70
Année	10,85	11,81	10,55	10,90	10,61	11,10

Sources :

¹ Ministère de l'environnement et de la Faune du Québec : Période d'observations 1977-1982² Ministère de l'environnement et de la Faune du Québec : Période d'observations 1977-1989³ Normales climatiques au Canada 1961-1990 - Québec : Période d'observations 1941-1990⁴ Normales climatiques au Canada 1961-1990 - Québec : Période d'observations 1928-1990

Tableau 3 : Comparaison des températures minimales moyennes aux stations choisies

Mois	St-Constant ¹	Laprairie ²	Dorval 1992-1996	Dorval 1941-1990 ³	St-Hubert 1992-1996	St-Hubert 1928-1990 ⁴
Janvier	-15,90	-14,40	-14,42	-14,90	-14,80	-15,10
Février	-14,00	-12,60	-14,68	-13,50	-14,98	-13,80
Mars	-6,42	-6,24	-7,14	-6,90	-7,59	-7,00
Avril	0,48	1,18	0,76	0,60	0,31	0,20
Mai	7,01	7,79	7,78	7,30	7,05	6,50
Juin	12,20	12,48	13,87	12,50	13,10	11,80
Juillet	14,86	15,53	16,54	15,40	15,89	14,70
Août	13,86	14,52	15,00	14,10	14,32	13,20
Septembre	8,51	9,41	10,15	9,30	9,22	8,40
Octobre	2,59	3,65	4,51	3,60	3,98	2,90
Novembre	-2,10	-1,69	-2,36	-2,00	-2,70	-2,50
Décembre	-11,20	-10,30	-7,75	-11,00	-8,24	-11,30
Année	0,92	1,74	1,93	1,20	1,37	0,60

Sources :

¹ Ministère de l'environnement et de la Faune du Québec : Période d'observations 1977-1982

² Ministère de l'environnement et de la Faune du Québec : Période d'observations 1977-1989

³ Normales climatiques au Canada 1961-1990 - Québec : Période d'observations 1941-1990

⁴ Normales climatiques au Canada 1961-1990 - Québec : Période d'observations 1928-1990



Figure 2 : Températures maximales mensuelles enregistrées

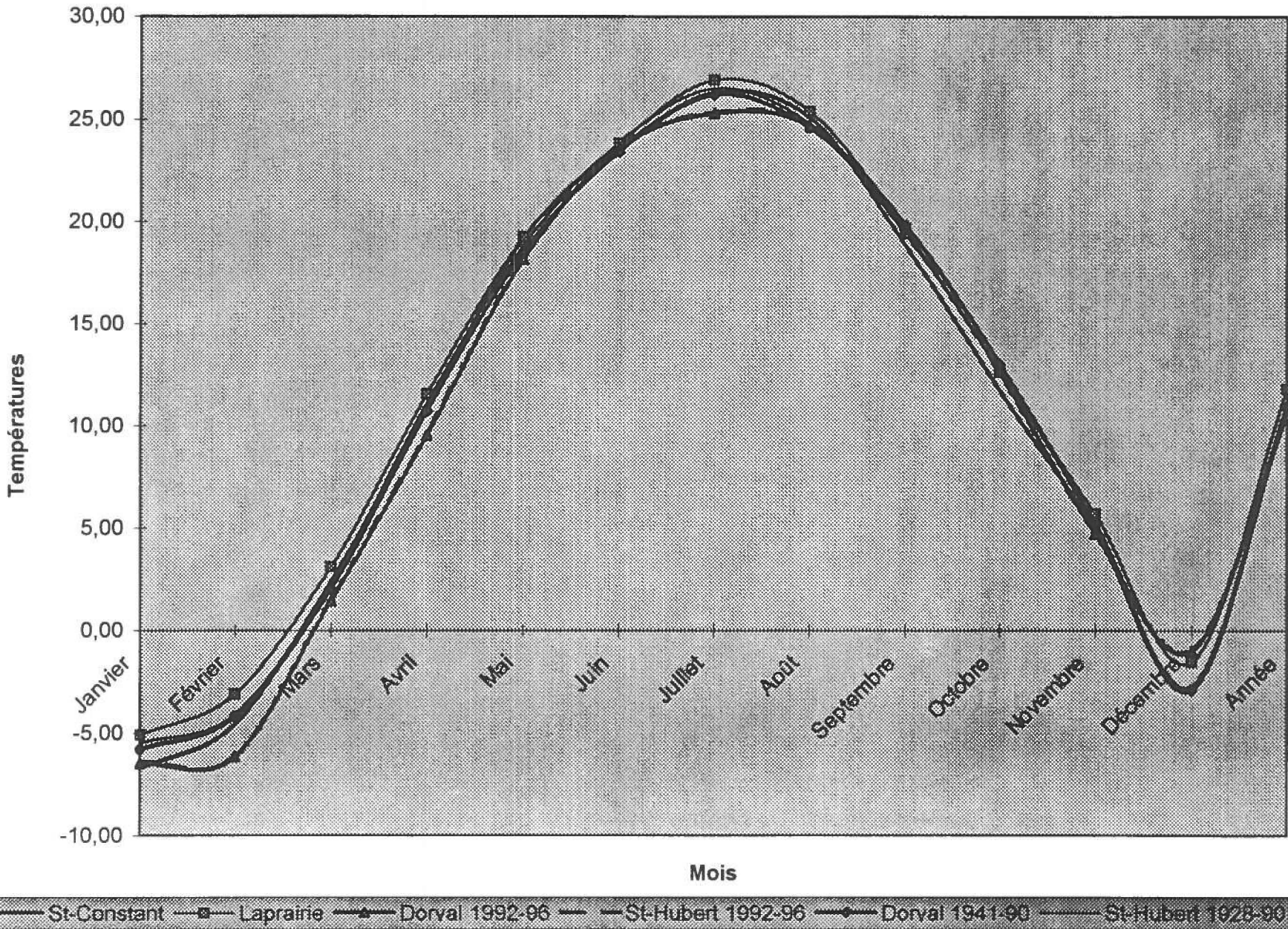


Figure 3 : Températures minimales mensuelles enregistrées

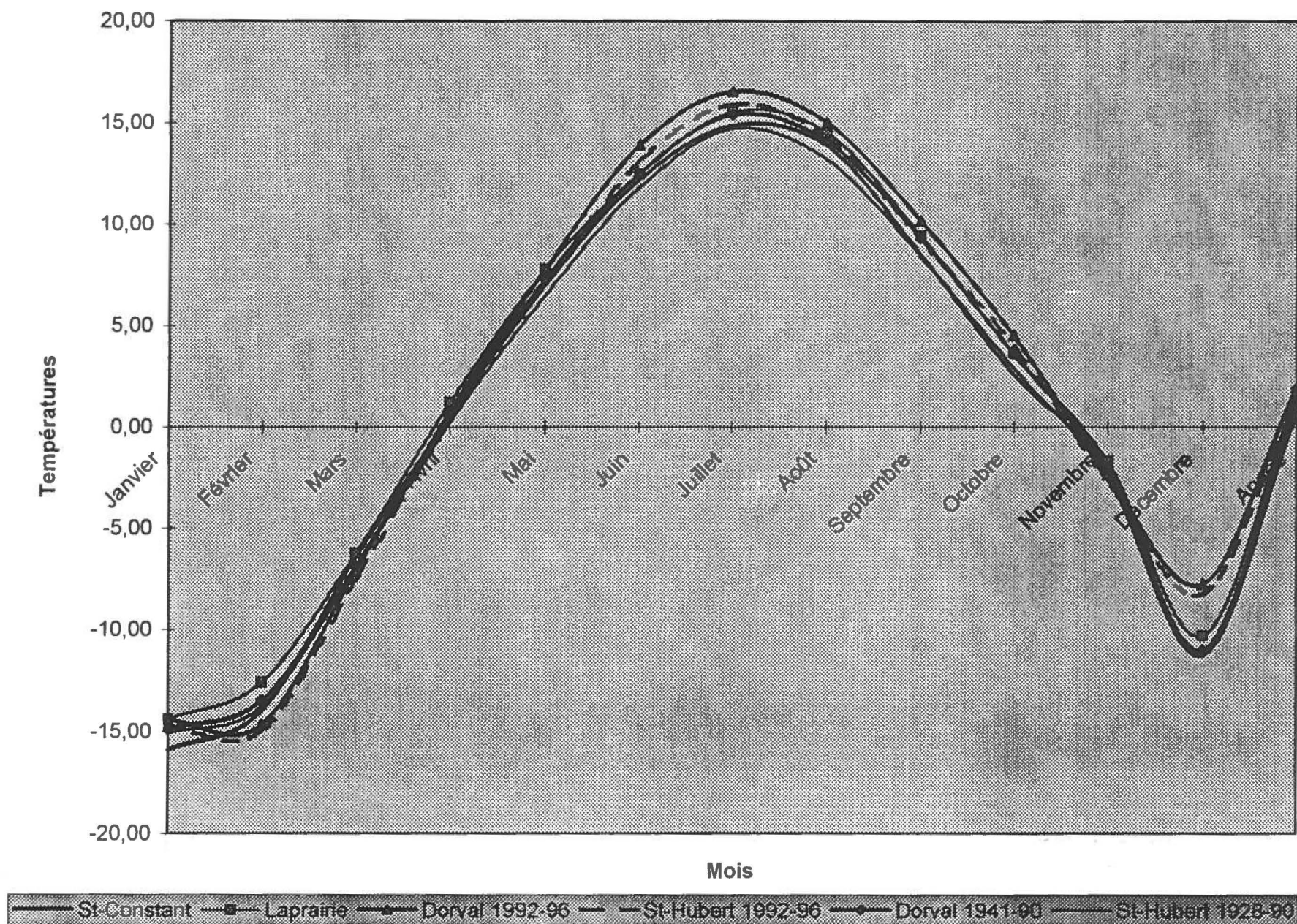


Figure 4 : Comparaison des roses des vents de Dorval et de St-Hubert (1955-1980)

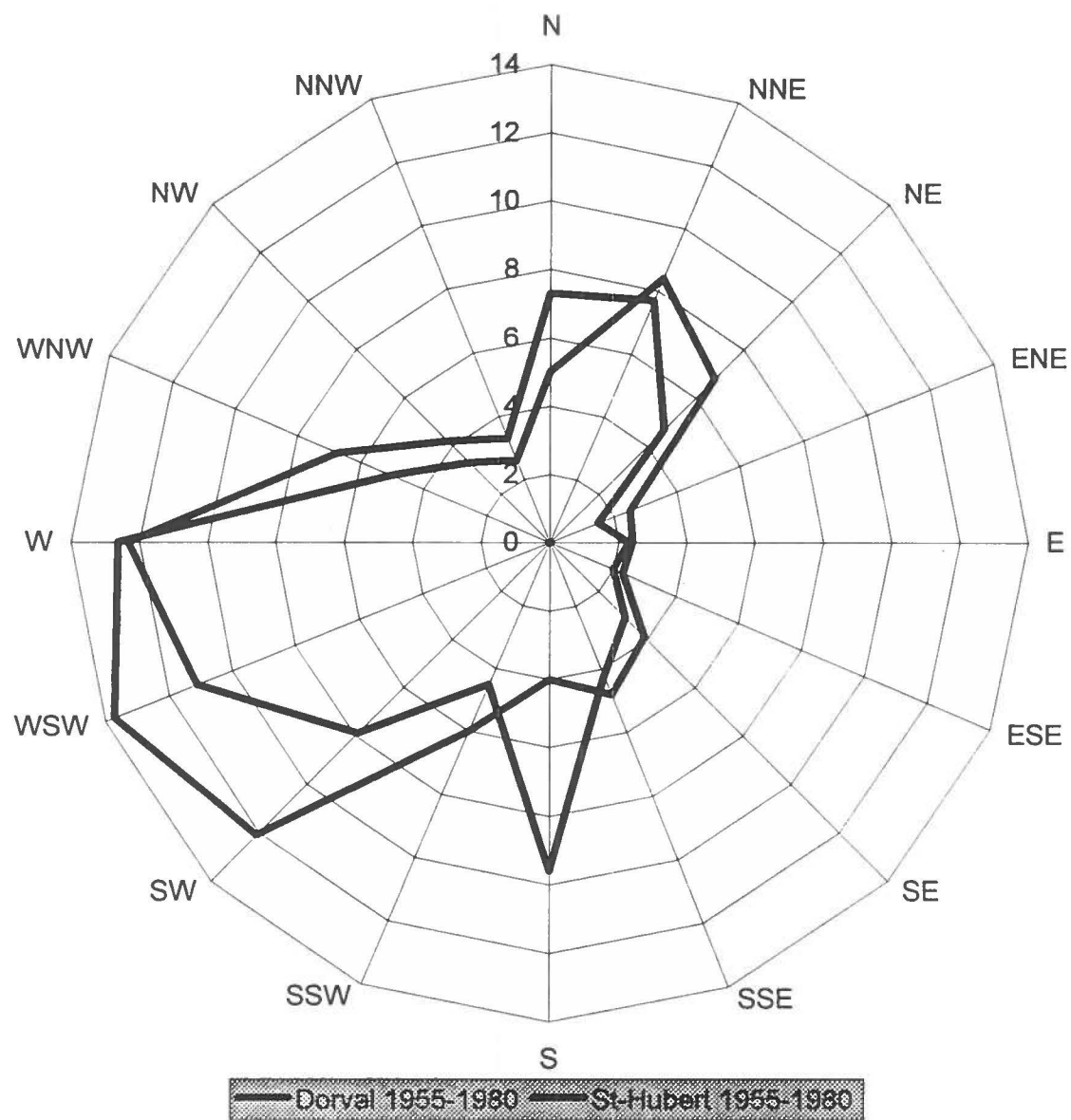


Figure 5 : Roses des vents de St-Constant et de Laprairie

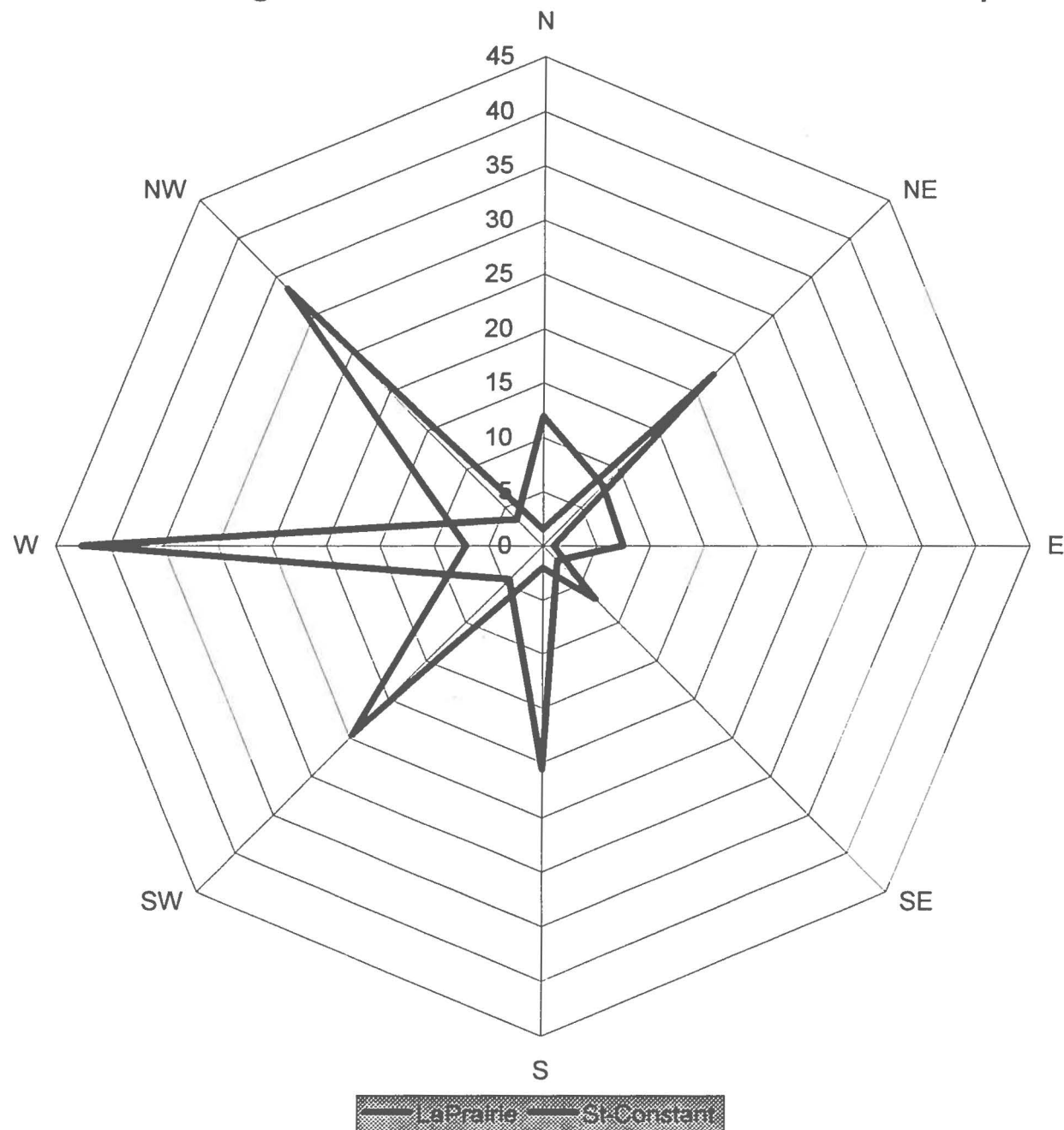


Tableau 4 : Précipitations comparées à Dorval, St-Constant, St-Hubert et Laprairie

Mois	Pluie Dorval (mm) ¹	Neige Dorval (cm) ¹	Total Dorval (mm) ¹	Pluie St-Constant (mm) ²	Neige St-Constant (cm) ²	Total St-Constant (mm) ²	Pluie St-Hubert (mm) ³	Neige St-Hubert (cm) ³	Total St-Hubert (mm) ³	Pluie Laprairie (mm) ⁴	Neige Laprairie (cm) ⁴	Total Laprairie (mm) ⁴
Total	736,3	214,2	939,7	928,9	181,2	1 109,9	778,5	237,2	1 016,6	761,0	155,1	923,5
Janvier	20,8	47,7	63,3	25,8	53,9	79,7	23,5	53,4	74,1	12,9	44,0	55,2
Février	18,8	41,2	56,4	24,5	30,6	55,0	20,4	45,4	65,1	16,3	26,7	41,9
Mars	34,1	31,3	67,6	52,5	33,9	86,4	38,2	34,5	74,2	37,6	26,0	63,6
Avril	62,6	10,9	74,8	72,7	9,4	82,0	64,5	12,4	77,8	66,5	7,3	73,0
Mai	66,7	1,6	68,3	90,1	0,0	90,1	73,7	1,5	75,2	74,8	0,0	74,8
Juin	82,5	0,0	82,5	116,3	0,0	116,3	86,7	0,0	86,7	94,0	0,0	94,0
Juillet	85,6	0,0	85,6	108,0	0,0	108,0	90,3	0,0	90,3	78,3	0,0	78,3
Août	100,3	0,0	100,3	95,4	0,0	95,4	103,6	0,0	103,6	88,7	0,0	88,7
Septembre	86,5	0,0	86,5	115,6	0,0	115,6	90,1	0,0	90,1	87,6	0,0	87,6
Octobre	72,8	2,6	75,4	90,9	0,5	91,3	76,9	2,1	79,2	90,2	0,2	90,5
Novembre	70,4	24,1	93,4	71,7	12,5	84,1	74,0	25,3	101,1	77,4	12,2	90,3
Décembre	35,1	54,8	85,6	36,1	47,8	83,8	36,5	62,6	99,1	29,5	38,9	68,4

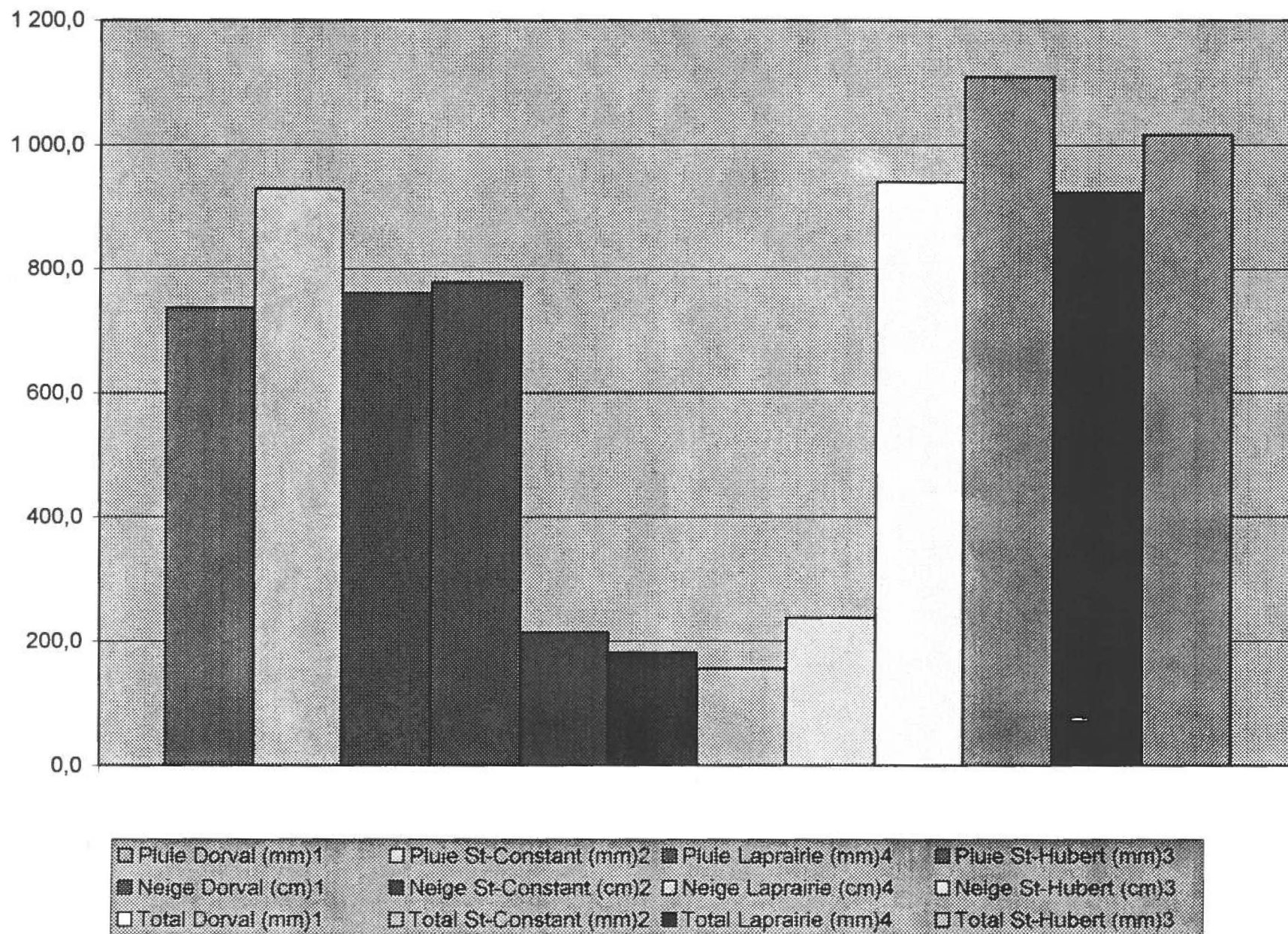
Sources : ¹ Normales climatiques au Canada 1961-1990 - Québec : Période d'observations 1941-1990

² Ministère de l'environnement et de la Faune du Québec : Période d'observations 1977-1982

³ Normales climatiques au Canada 1961-1990 - Québec : Période d'observations 1928-1990

⁴ Ministère de l'environnement et de la Faune du Québec : Période d'observations 1977-1989

Figure 6 : Précipitations annuelles à Dorval, St-Constant, St-Hubert et Laprairie



ANNEXE D

**Liste des utilisations du sol
en bordure de la route 132**

Tableau D *Utilisation actuelle du sol à l'intérieur et en périphérie de l'emprise de l'alternative nord (de l'ouest vers l'est)*

CÔTÉ SUD			CÔTÉ NORD		
NO	TYPE	DESCRIPTION	NO	TYPE	DESCRIPTION
1	I	Masti Mondiale	2	I	Les Industries associées de l'Acier Itée
3	C	Laidlaw Services environnementaux	4	R	Résidence unifamiliale
5	C	Studio Anne Bourbeau photographe-portraitiste	6	R	Résidence unifamiliale
7	C	Pièces d'auto Foreign	8	R	Résidences unifamiliales (2)
9	R	Résidence unifamiliale	10	R	Résidence unifamiliale
11a	R	Immeuble multifamilial (24 logements)	12	C	Filtr-eau Canada Itée
11b	C	Coiffure Bo-Look 4 résidences unifamiliales			
13	R	Bâtiment accessoire avec antennes de radiodiffusion	14	R	Résidences unifamiliales (2)
15	C	Banque Laurentienne	16	C	Les équipements industriels Roflex inc.
17	C	Centre commercial Promenades Saint-Constant	18	C	Clôture Lasalle
19a	C	Tim Horton	20	C	Les équipements Dépault Freightliner - pièces/services
19b	C	Station service (inopérante)			
21	C	Centre commercial	22	R	Résidence unifamiliale
23	C	Station service P/G	24	R/C	Résidence/entrepôt
25	R	Résidence unifamiliale	Terrain vague (utilisation antérieure non connue)		
27	C	Concessionnaire automobile Delco	26	R	Résidence unifamiliale
29	C	Tuiles et céramiques Saint-Constant	28	C	Transport Patenaude
31	R	Résidence unifamiliale	30	C	Donald Lebanc Automobiles inc.
33	C	Commerce de fruits et légumes	32	R	Résidence unifamiliale

Tableau D *Utilisation actuelle du sol à l'intérieur et en périphérie de l'emprise de l'alternative nord (de l'ouest vers l'est) (suite)*

CÔTÉ SUD			CÔTÉ NORD		
No	TYPE	DESCRIPTION	No	TYPE	DESCRIPTION
35	C	Midas commerce automobile	34	R	Résidence unifamiliale
37	C	Viau-auto location	36	R	Résidence unifamiliale
39	C	Pièces d'auto Duroy	38	R	Résidence unifamiliale
41	P	Aréna Saint-Constant Centre du Portage	40	C	Piscines Citadelle
43	C	Motels Saint-Constant	42	C	Super Gaz Station service
45	C	Pépinière La Vallée Verte Centre jardin	44	R	Résidence unifamiliale
47	C	Restaurant La Maison Kim-Bo	46	C	Vitrierie Descoteaux MARVAC, vente et service
49	C	Automobiles Serge Morand Vente et achat voitures d'occasion	48	C	Entrepôt Union Discount, location de véhicules automobiles
51	C	Garage - Autobus scolaires	50	C	D&P Marchand Portes, fenêtres, portes de garage
53	C	Concessionnaire automobile Ford-Mercury	52	C	Centre commercial Six boutiques Auto Élite Vente véhicules d'occasion
55	C	Morand voitures d'occasion	54	C	Les Pneus D.T. (actuellement fermé, à louer)
57	C	Restaurant La Belle Province	56	C	Azimet machinerie Interstate machinerie Tougas Transport
59	C	Communication Roussillon	58	C	Garderie L'Enfant Dô
61	C	Serrurier, enseignes, lettrage	60	R	Résidence unifamiliale
63	C	Restaurant Casa Piero	62	R	Résidence unifamiliale
65	C	Location Michel Robidoux Ryder	64	R	Résidence unifamiliale
67	C	Sun Chemical Encre GPI	66	R	Résidence unifamiliale

Tableau D *Utilisation actuelle du sol à l'intérieur et en périphérie de l'emprise de l'alternative nord (de l'ouest vers l'est) (suite)*

CÔTÉ SUD			CÔTÉ NORD		
No	TYPE	DESCRIPTION	No	TYPE	DESCRIPTION
69	C	Pépinière Delson	68	R	Résidence unifamiliale
71	C	Canadian Tire	70	C	Restaurant Manouche (fermé)
73	Bâtiment vacant		72	C	Restaurant Lafleur
75a	C	Conseil intermunicipal de transport Roussillon	74	R	Résidence unifamiliale
75b	C	Station service Esso			
77	C	Restaurants Mikes / Valentine	76	C	Garage Mécanitech
79	C	Commerces divers	78	C	Bar Sexie-Folie
81	C	Lou-tec Location outils et équipements divers	80	C	Entreprise location d'automobiles
83	C	Station service Super Gaz Dist. Guy Saucier Prod. et équip. sanitaires	82	C	Ultramar Provi-soir
85			84	C	La chaîne d'extermination Salon de bronzage et coiffure
87	C	Camions Fernand Frigault	86	R	Résidence unifamiliale
89	C	Denis Potvin automobiles	88	R	Résidence unifamiliale
91	C	Fencar Autos	90	R	Résidence unifamiliale
93	C	Station service Irving	92	C	Atelier du Petit Moteur
95			94	R	Résidence unifamiliale
97	C	J.P. Auto Vente voitures d'occasion	96	C	Service de pneus Goodyear (Gabriel Langlois)
99	R	Résidence unifamiliale	98	C	Saint-Constant Auto
101	C	Restaurant Saint-Hubert	100	C	Sergaz Station service et lave-auto
103	-	Grange Utilisation inconnue	102	C	Restaurant Bec Sucré
105	R	Résidence principale	104	C	Condominiums commerciaux (en construction)
107	C	Mini-entrepôt enr.	106	C	Le Docteur du Pare-brise

Tableau D *Utilisation actuelle du sol à l'intérieur et en périphérie de l'emprise de l'alternative nord (de l'ouest vers l'est) (suite)*

CÔTÉ SUD			CÔTÉ NORD		
No	TYPE	DESCRIPTION	No	TYPE	DESCRIPTION
109	p	Complexe 2 glaces	108	C	Centre de rénovation MATCO-Ravary
111	A	Terrain agricole	110	P	Réservoir Saint-Régis
			112	C	Shell Station service et lave-auto
			114	C	Lebeau vitres d'auto
			116	C	Rôtisserie L'Excellence
			118	R	Résidence unifamiliale
			120	C	Dekhockey Rive-Sud
			122	C	Gibeau Orange Julep
			124	C	Motel Frandy
			126	C	Chalet des glaces
			128	C	Concessionnaire GM Goodwill Candiac Voitures d'occasion
			130	C	Petro Canada Station service et lave-auto Mini-Putt (à l'arrière)
			132	R	Résidence unifamiliale (terrain commercial à vendre)
			134	I	Industrie Actol Itée
			136	C	Restaurant Dunkin Donuts
			138	C	Restaurant McDonald's
			140	R	Immeuble multifamilial
			142	R	Immeuble multifamilial

ANNEXE E
Fiches d'inventaire
du patrimoine architectural

ANNEXE E - FICHES D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL

MÉTHODOLOGIE

La méthodologie d'inventaire architectural repose sur deux grandes étapes : les travaux de terrain et la préparation des fiches d'inventaire informatisées.

L'inventaire sur le terrain

La première étape de la méthodologie d'inventaire comprend la prise de photographies (au moins deux par édifice) et la description des bâtiments sur le terrain à l'aide d'une fiche d'inventaire de terrain. Cette fiche est utilisée pour noter les coordonnées (numéro civique et nom de rue) et les principales caractéristiques des bâtiments. Il s'agit notamment de la nature des revêtements extérieurs de l'état physique.

Préparation des fiches d'inventaire informatisées

Une fois l'étape de l'inventaire sur le terrain accomplie, vient ensuite celle de la préparation des fiches d'inventaire informatisées. Celles-ci sont créées pour chaque édifice; nous intégrons les éléments d'information contenus dans le cahier de terrain et certaines données additionnelles

issues de l'analyse des photographies et de la documentation disponible.

Présentation de la fiche d'inventaire définitive

La fiche d'inventaire définitive, créée pour les besoins spécifiques de l'étude en cours, se compose d'une page format lettre. Les photos additionnelles sont placées sur d'autres pages.

no. civique	rue générique	rue spécifique	cadastre
2	montée	Griffin	P-126
4	montée	Griffin	P-126
15	montée	Griffin	127-28, 127-29, 127-30
400	chemin	Saint-François-Xavier	16-2
410	chemin	Saint-François-Xavier	P-113, P114
415	chemin	Saint-François-Xavier	P-18
461	chemin	Saint-François-Xavier	P-20
469	chemin	Saint-François-Xavier	P-20
483	chemin	Saint-François-Xavier	P-21
493	chemin	Saint-François-Xavier	P-21
507	chemin	Saint-François-Xavier	P-22
400	rang	Saint-Ignace	P-126
410	rang	Saint-Ignace	16-1
310	rang	Saint-Pierre	P-110, P-284, 285
320	rang	Saint-Pierre	P-109, P-286, P-231
323	rang	Saint-Pierre	P-287
324	rang	Saint-Pierre	P-287
328	rang	Saint-Pierre	
335	rang	Saint-Pierre	289-1
345	rang	Saint-Pierre	P-291
361	rang	Saint-Pierre	
365	rang	Saint-Pierre	P-229, P-292, P-293, P-294, P-99, P-100, P-101,
302	rang	Saint-Régis Nord	P-185
336	rang	Saint-Régis Nord	P-186
366	rang	Saint-Régis Nord	P-190
377	rang	Saint-Régis Nord	P-190, P-230, P-225
518	rang	Saint-Régis Nord	P-191, 191-2, P-224
552	rang	Saint-Régis Nord	P-192, P-223
575	rang	Saint-Régis Nord	P-193
316	rang	Saint-Régis Sud	P-187
321	rang	Saint-Régis Sud	P-235
361	rang	Saint-Régis Sud	P-233
371	rang	Saint-Régis Sud	P-232
426	rang	Saint-Régis Sud	226-1, 226-2, P-230-1, 230-2, 230-3, 230-4, P-23
499	rang	Saint-Régis Sud	221-1

municipalité: Saint-Constant
Église Baptiste de Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **2 montée Griffin**

Cadastre: **P-126**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Édifice dont le revêtement ancien et les fenêtres ont été modifiées. Présence d'une petite annexe perpendiculaire à l'église.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
01.97.15

municipalité: Saint-Constant
Église Baptiste de Saint-Constant
2 montée Griffin



no photo 2
01.97.13



no photo 3
01.97.22

Photos additionnelles (non codées)

municipalité: Saint-Constant
Église Baptiste de Saint-Constant
2 montée Griffin



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **4 montée Griffin**

Cadastre: **P-126**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **multicouche**

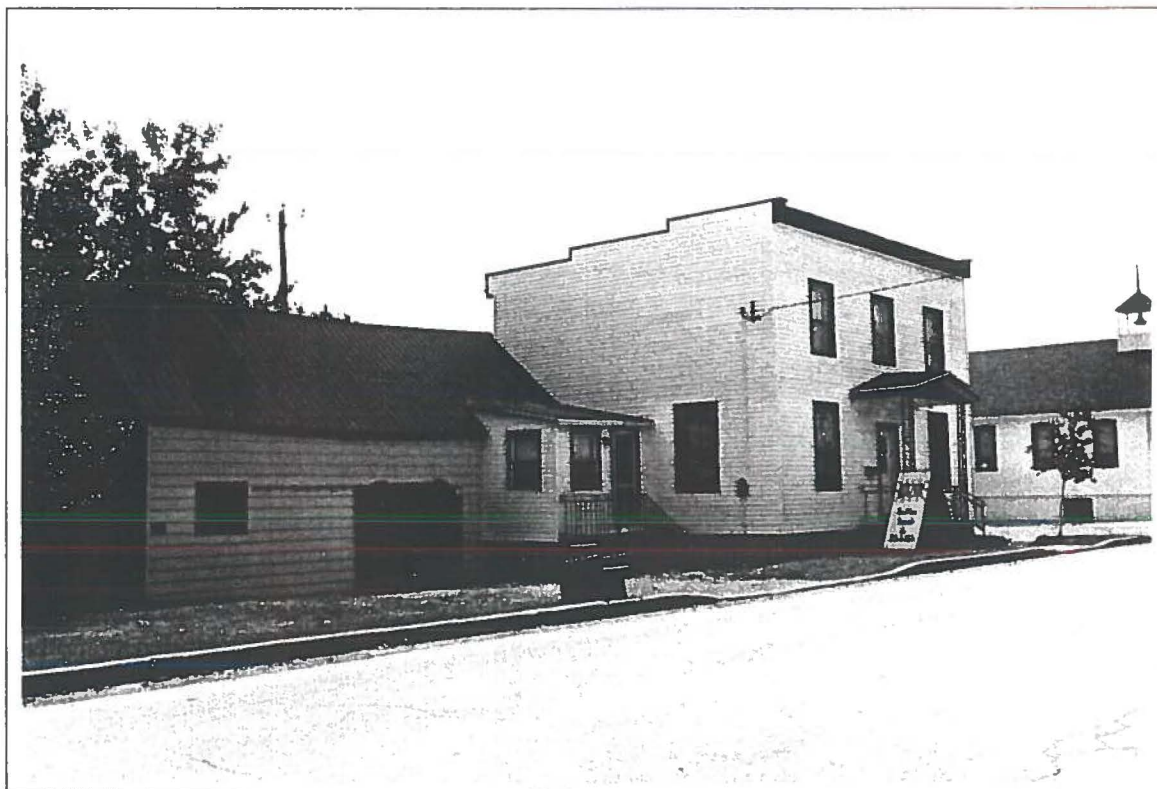
Forme de toit: **plat**

COMMENTAIRES

Peut-être s'agit-il d'un ancien presbytère? Présence d'un corps secondaire au mur latéral gauche. On retrouve un petit espace vert à côté de cette propriété.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

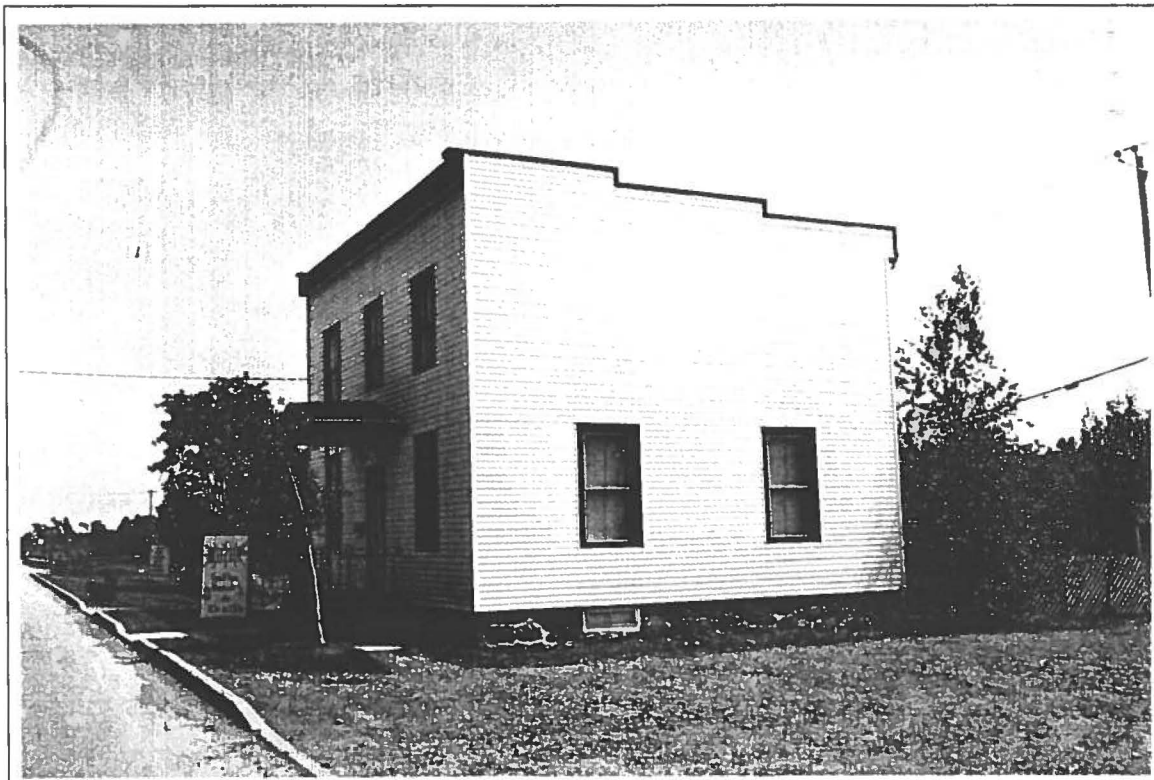
Aucune



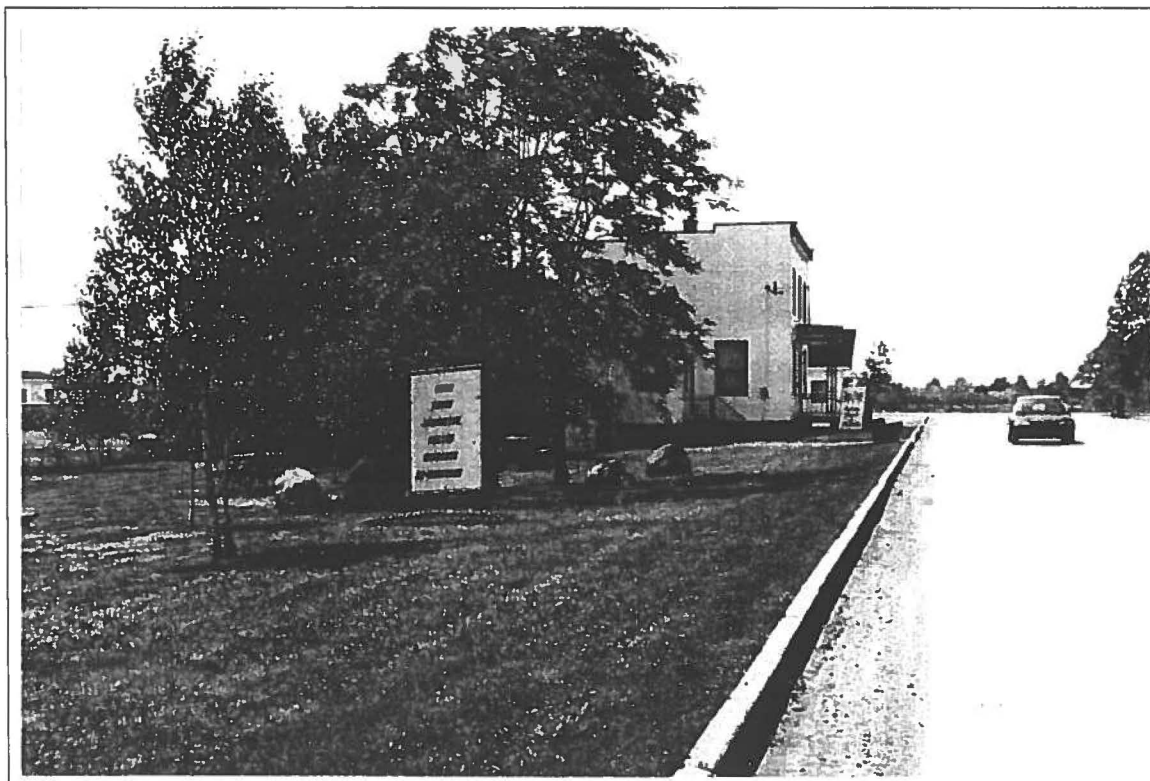
no photo 1
01.97.16

municipalité: Saint-Constant

4 montée Griffin



no photo 2
01.97.14



no photo 3
01.97.20

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **15 montée Griffin**

Cadastre: **127-28, 127-29, 127-30**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **déclin de bois (solarium)**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

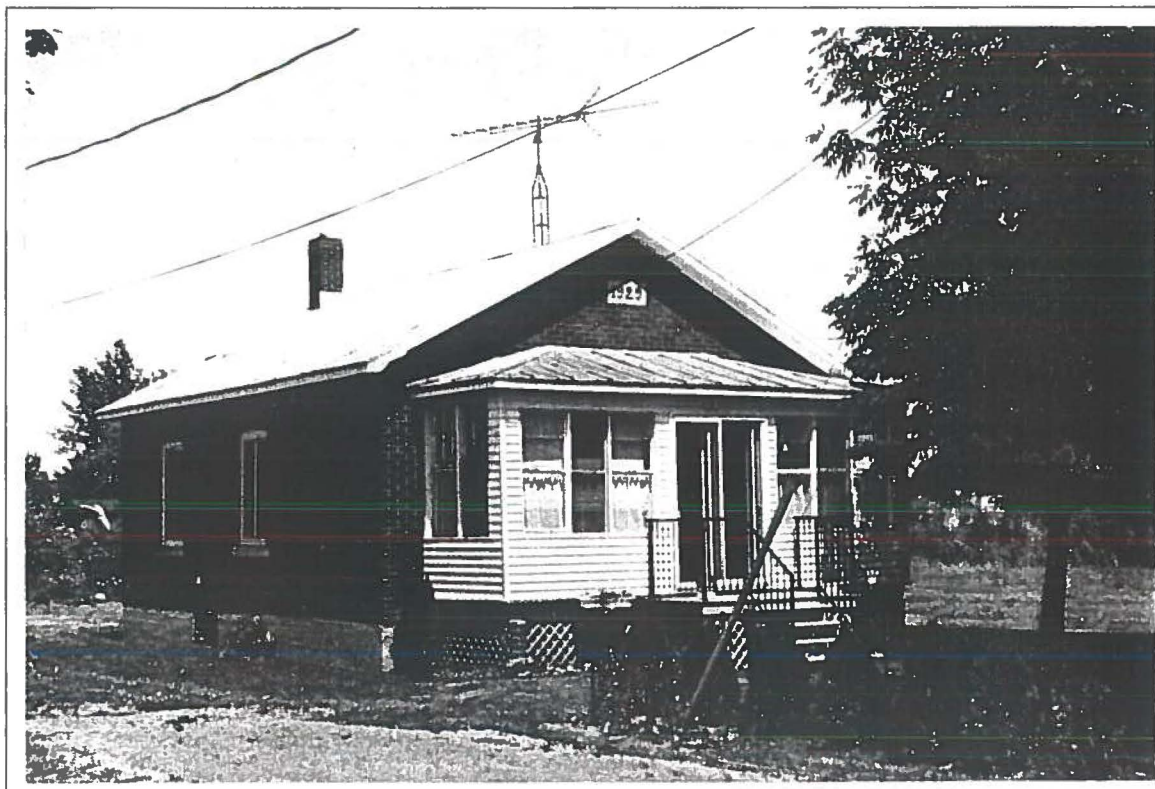
Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Maison située à l'extrémité d'une suite d'édifices au petit gabarit. Ce groupe de maisons ont vu leurs caractéristiques modifiées. Sur la façade du 15, présence du millésime 1929 sur la façade; ses fondations son en béton coulé. Propriété située devant la rivière à la Tortue.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



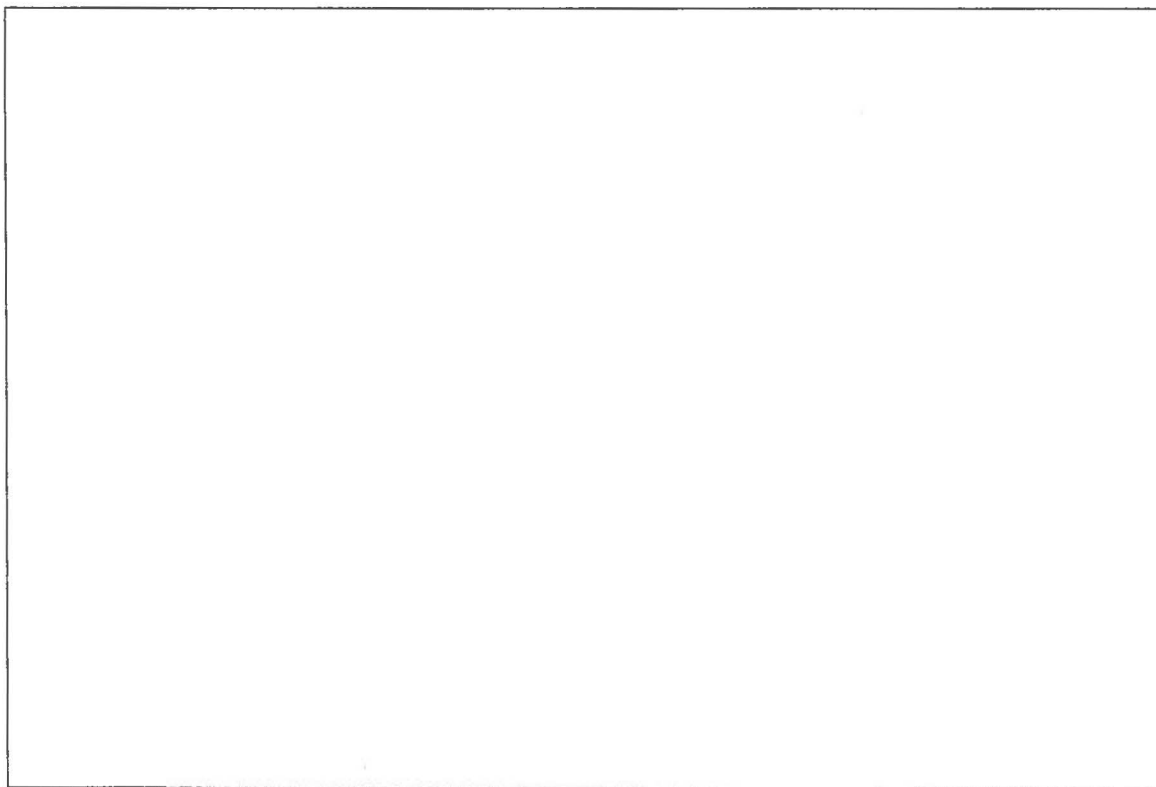
no photo 1
01.97.17

municipalité: Saint-Constant

15 montée Griffin



no photo 2
01.97.18



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **400 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **16-2**

Période de construction estimée: **1840-1860**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

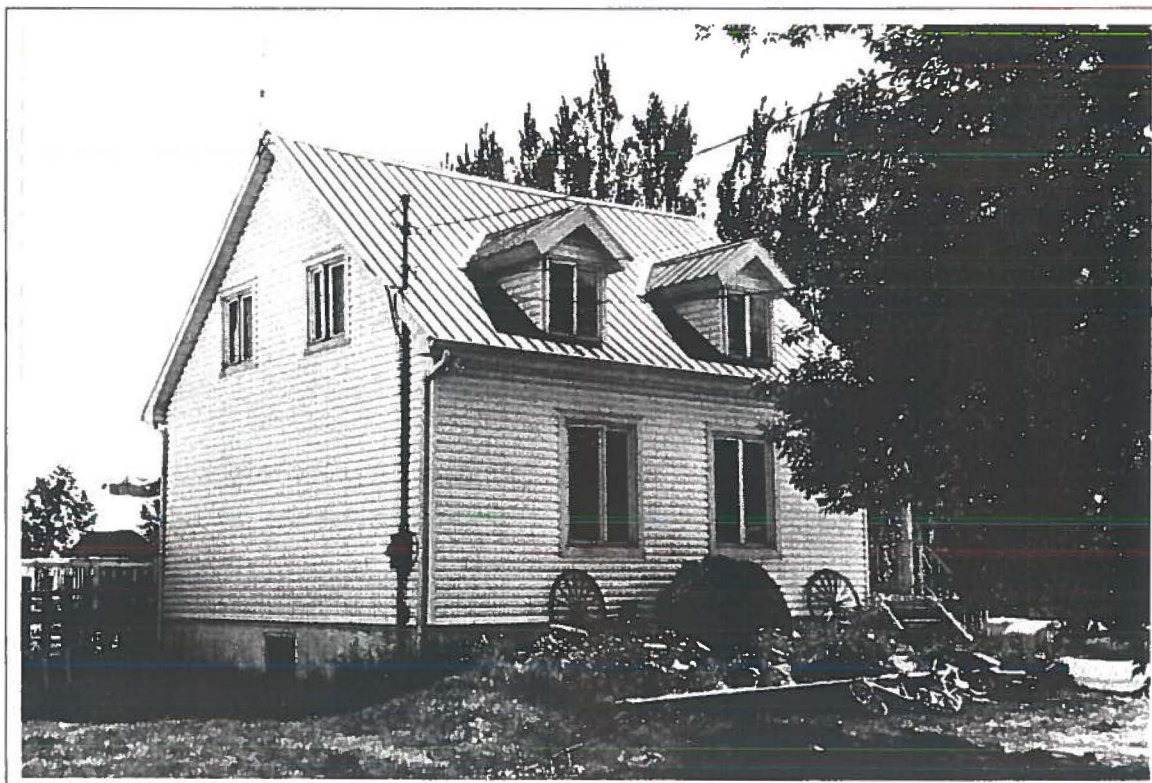
Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Selon la propriétaire rencontrée sur les lieux, la maison qui aurait 150 ans serait l'une des plus anciennes du secteur. Les fenêtres et les revêtements anciens ont été modifiés. Présence d'un petit bâtiment secondaire à l'arrière. Importance de la végétation (arbres). Édifice implanté selon un axe perpendiculaire aux lignes de lots.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
01.97.07

municipalité: Saint-Constant

400 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.97.03



no photo 3
01.97.02

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **410 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **P-113, P114**

Période de construction estimée: **1861-1880**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **déclin de bois (étroit)**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle agrafée**

Forme de toit: **à deux versants courbés**

COMMENTAIRES

Maison de petit gabarit, dont l'entrée se situe au mur latéral sud (il n'y a pas de porte en façade). Il s'agit d'une des rares maisons de la zone d'étude qui a conservé son revêtement de bois.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
01.97.08

municipalité: Saint-Constant

410 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.97.04

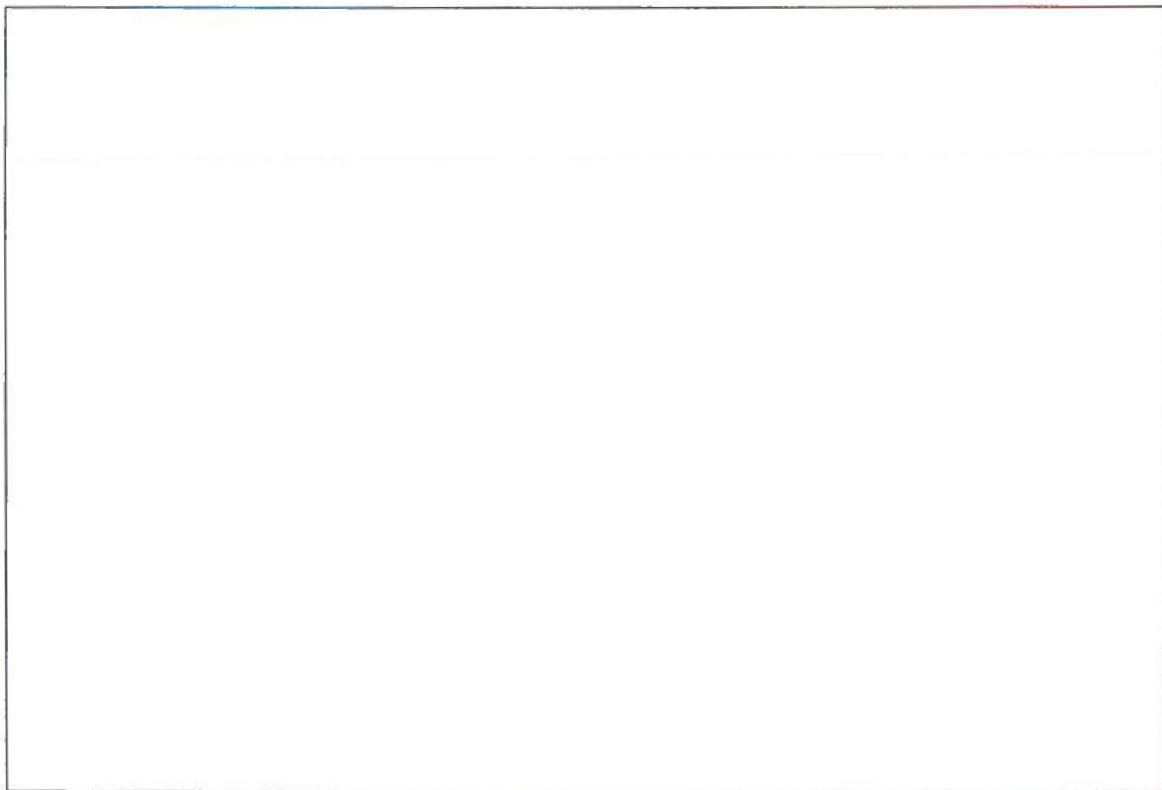


no photo 3
01.97.01

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

410 chemin Saint-François-Xavier



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **415 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **P-18**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **multicouche**

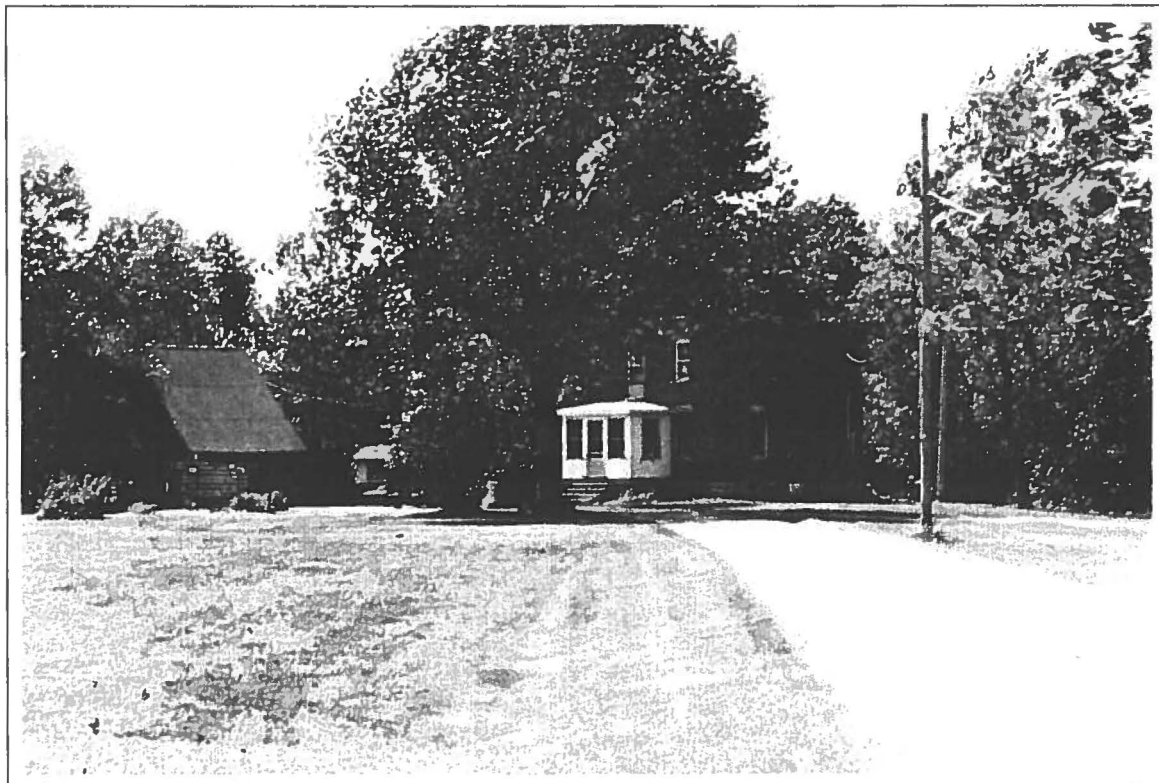
Forme de toit: **plat**

COMMENTAIRES

Propriété située entre la rivière et le rang Saint-François-Xavier. On y retrouve une remise de grandes dimensions.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

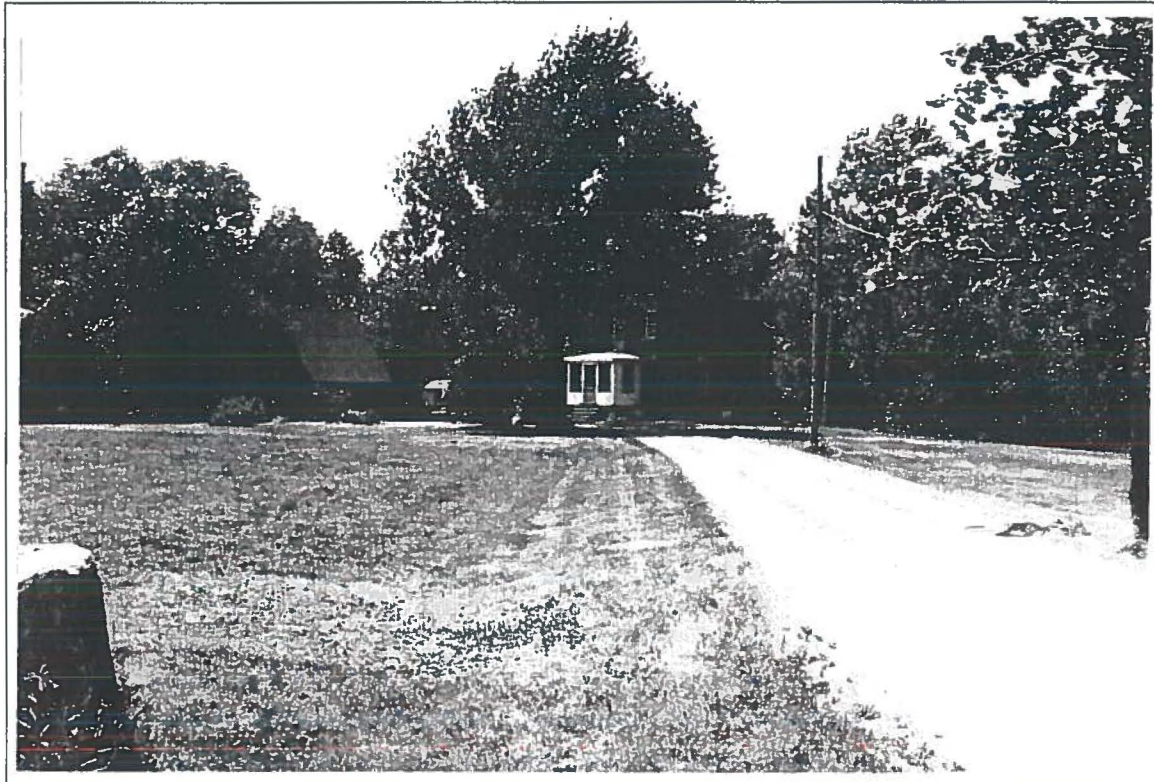
Aucune



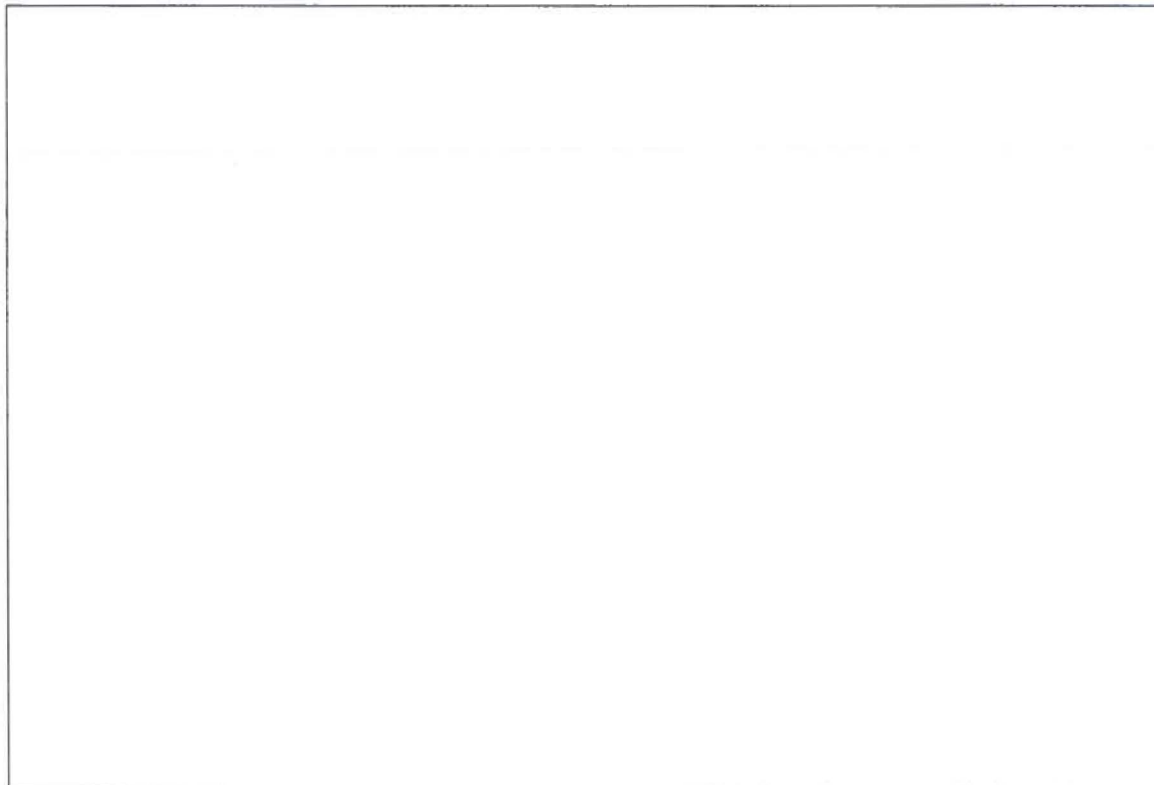
no photo 1
01.97.09

municipalité: Saint-Constant

415 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.97.10



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **grange-étable**

Adresse: **461 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **P-20**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: tôle profilée**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

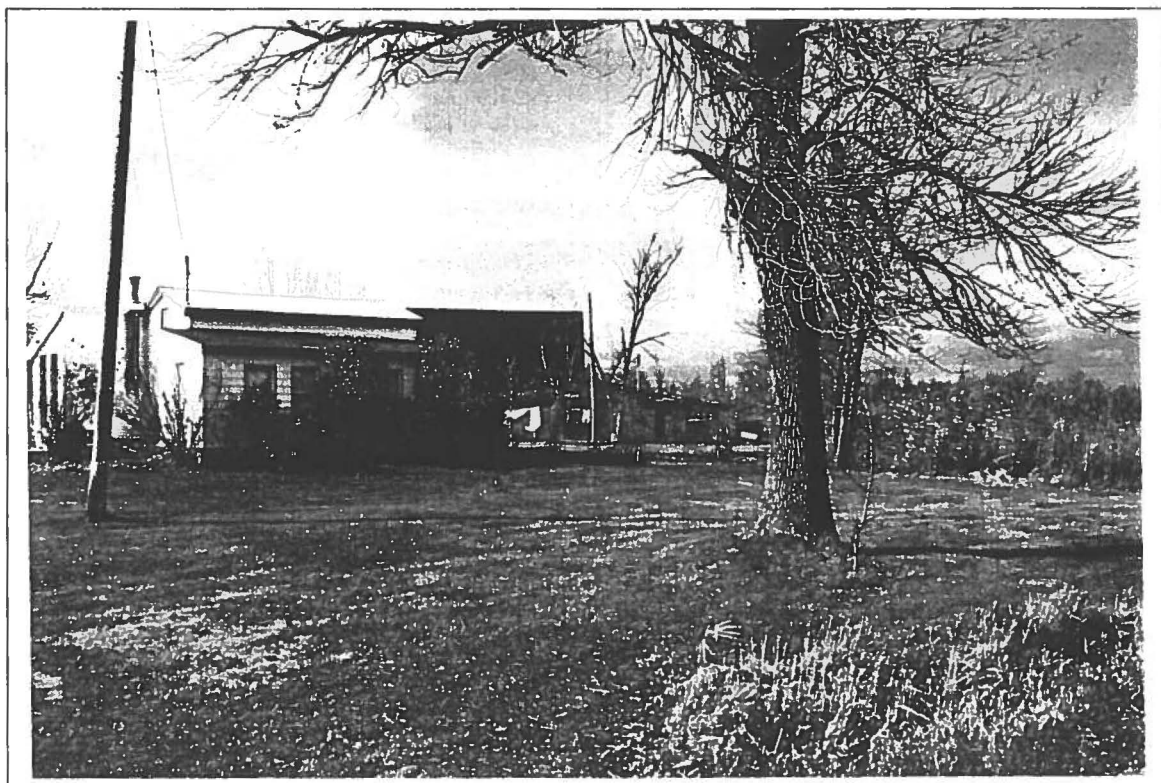
Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

La maison n'offre pas de valeur patrimoniale; seule la grange ancienne présente un intérêt sur ce plan.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Située à bonne distance du chemin, elle semble être utilisée à des fins d'entreposage; un appentis se trouve devant le mur gouttereau avant



no photo 1
01.96.17

municipalité: Saint-Constant

461 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.96.17



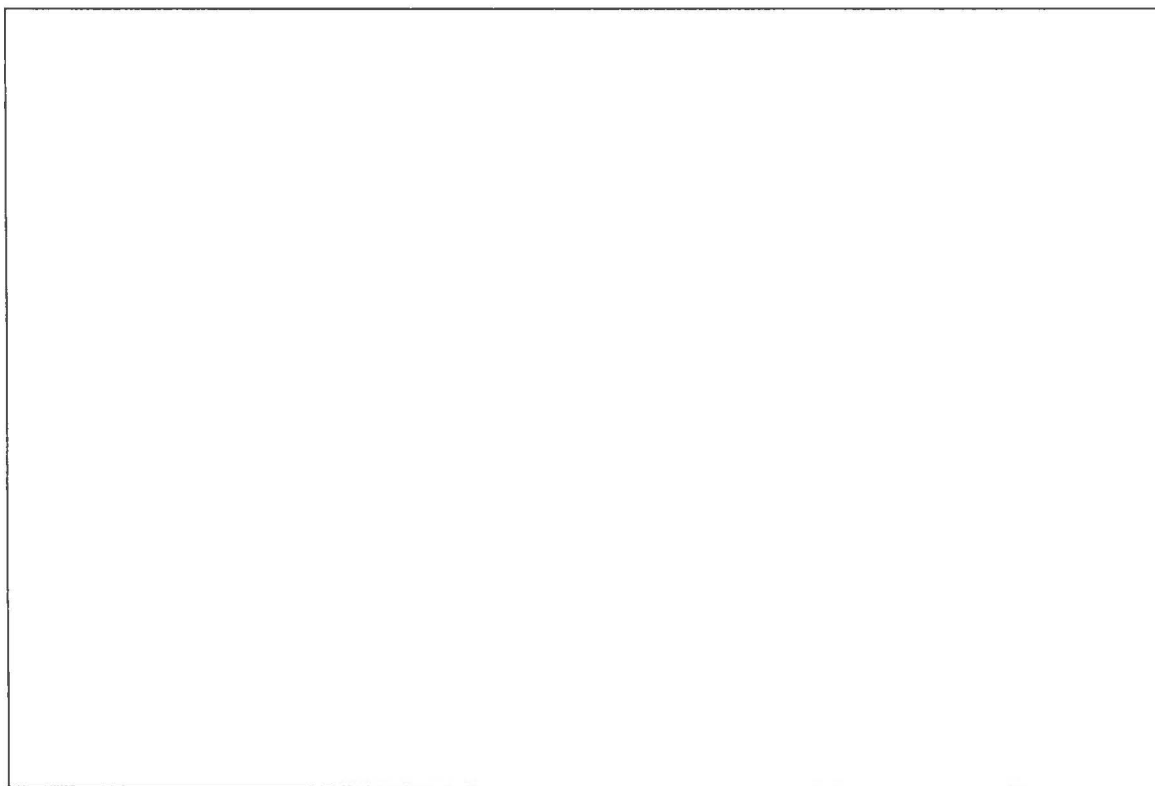
no photo 3

municipalité: Saint-Constant

469 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.96.18



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **469 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **P-20**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: maçonnerie artificielle**

Autre revêtement de mur: **matériau «moderne»: déclin d'aluminium**

Toiture: **tôle profilée**

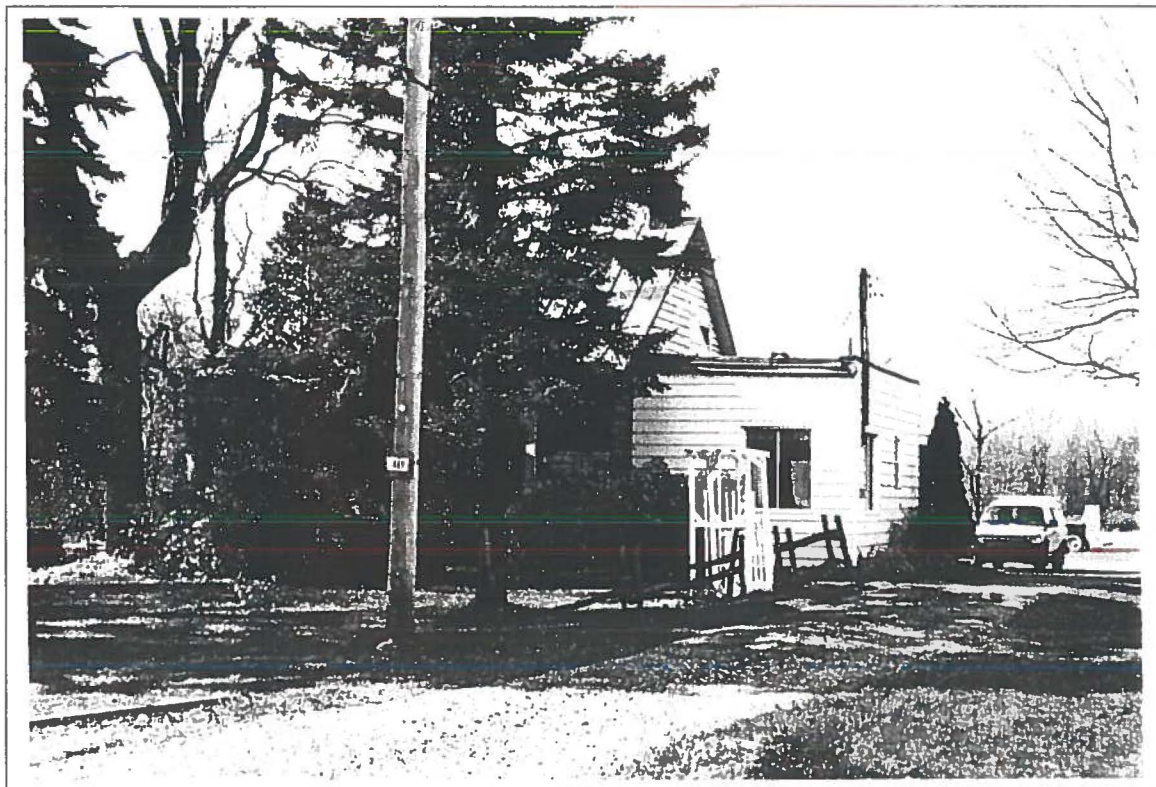
Forme de toit: **à deux versants courbés**

COMMENTAIRES

La maison a perdu toutes ces principales caractéristiques patrimoniales; présence d'un appentis le long du mur latéral droit; maison en bonne partie cachée sous la frondaison. On retrouve à l'arrière un bâtiment secondaire en blocs de béton.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
01.96.19

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **483 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **P-21**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Maison, en retrait de la rue, en cours de rénovation lors de notre visite; son solage est en béton coulé. Présence, à l'arrière de la maison, de trois bâtiments secondaires (remises et garage) et d'une grange intéressante; le tout forme un fort bel ensemble.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

L'édifice, de plan rectangulaire et au toit à deux versants droits, a conservé son revêtement de planches verticales; édifice en partie dissimulé par des cèdres



no photo 1
01.96.24

municipalité: Saint-Constant

483 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.96.23



no photo 3
01.96.25

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **493 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **P-21**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à quatre versants**

COMMENTAIRES

La maison est située à bonne distance de la rue; elle a perdu ses ouvertures et revêtements traditionnels. Un corps secondaire à toit plat est adossé au mur latéral droit. On retrouve à l'arrière une remise ancienne, revêtue de planches verticales; intéressante mais en très mauvais état. Importance du couvert végétal.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

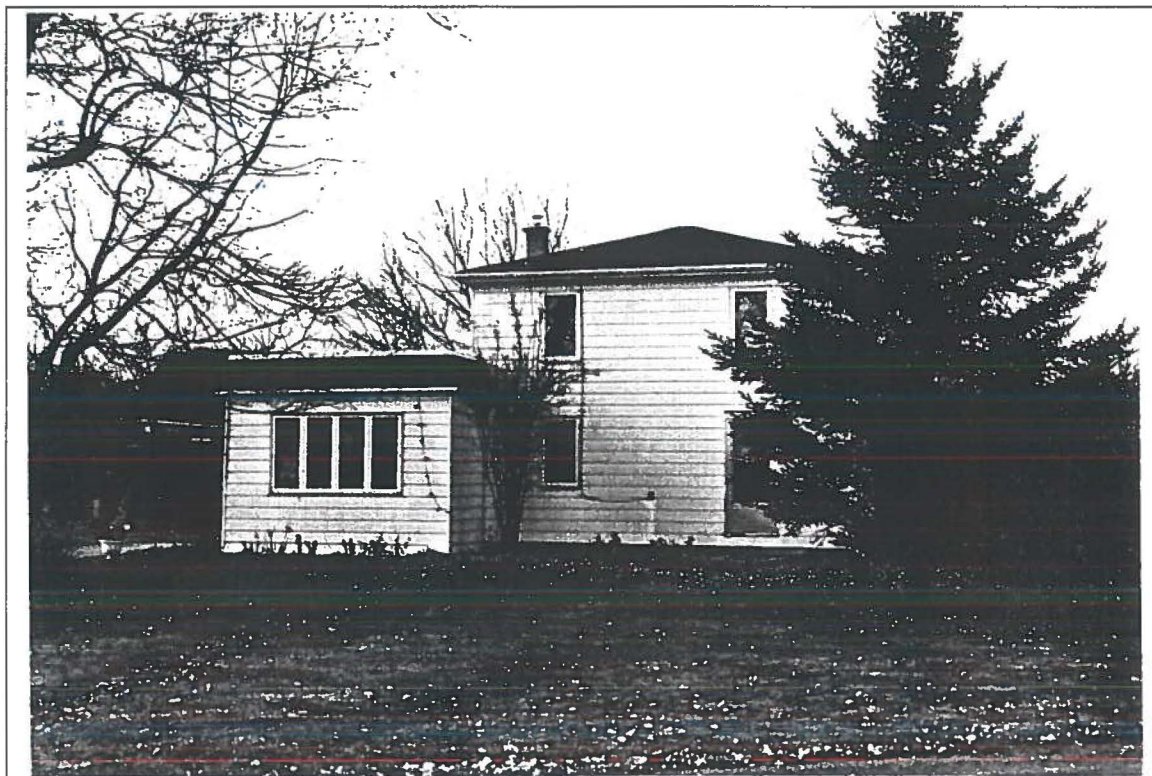
Aucune



no photo 1
01.96.27

municipalité: Saint-Constant

493 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.96.28



no photo 3
01.96.26

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **507 chemin Saint-François-Xavier**

Cadastre: **P-22**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur:

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Maison située à bonne distance de la route ayant perdu ses revêtements anciens et la plupart de ses composantes traditionnels. Petit bosquet de peupliers en façade. Présence à l'arrière d'un long bâtiment secondaire contemporain.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

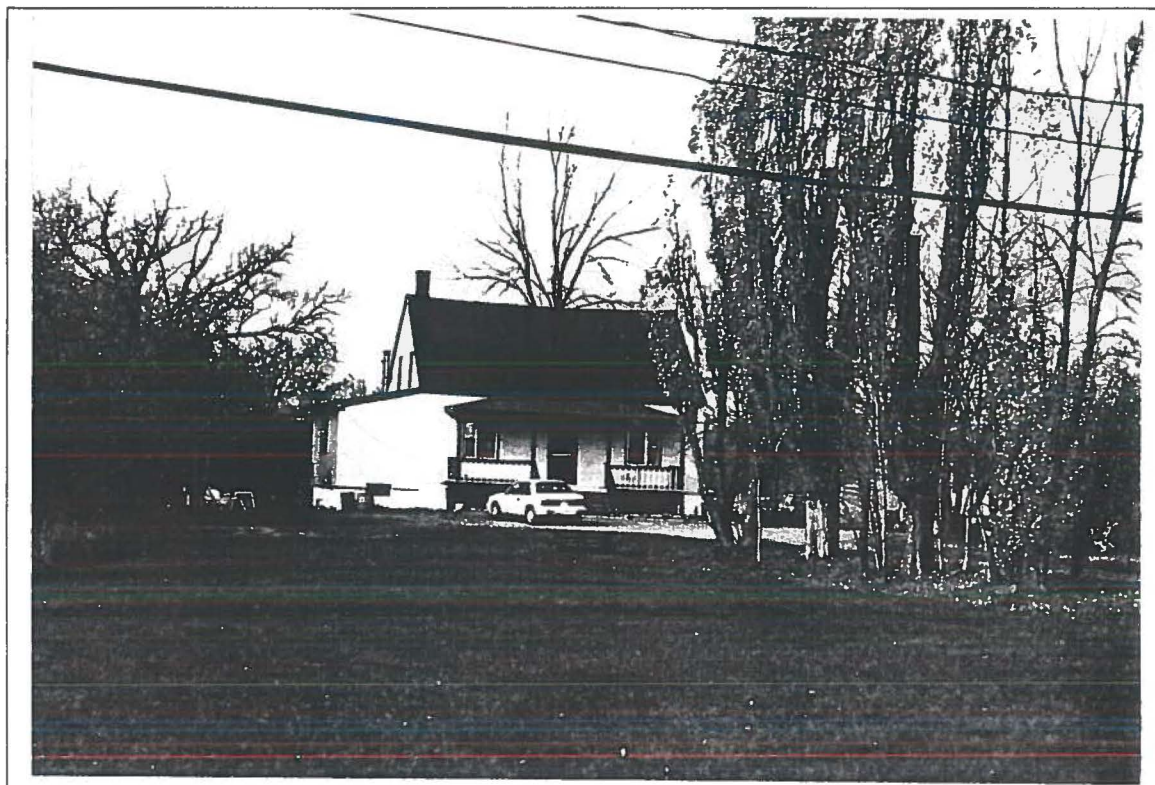
Aucune



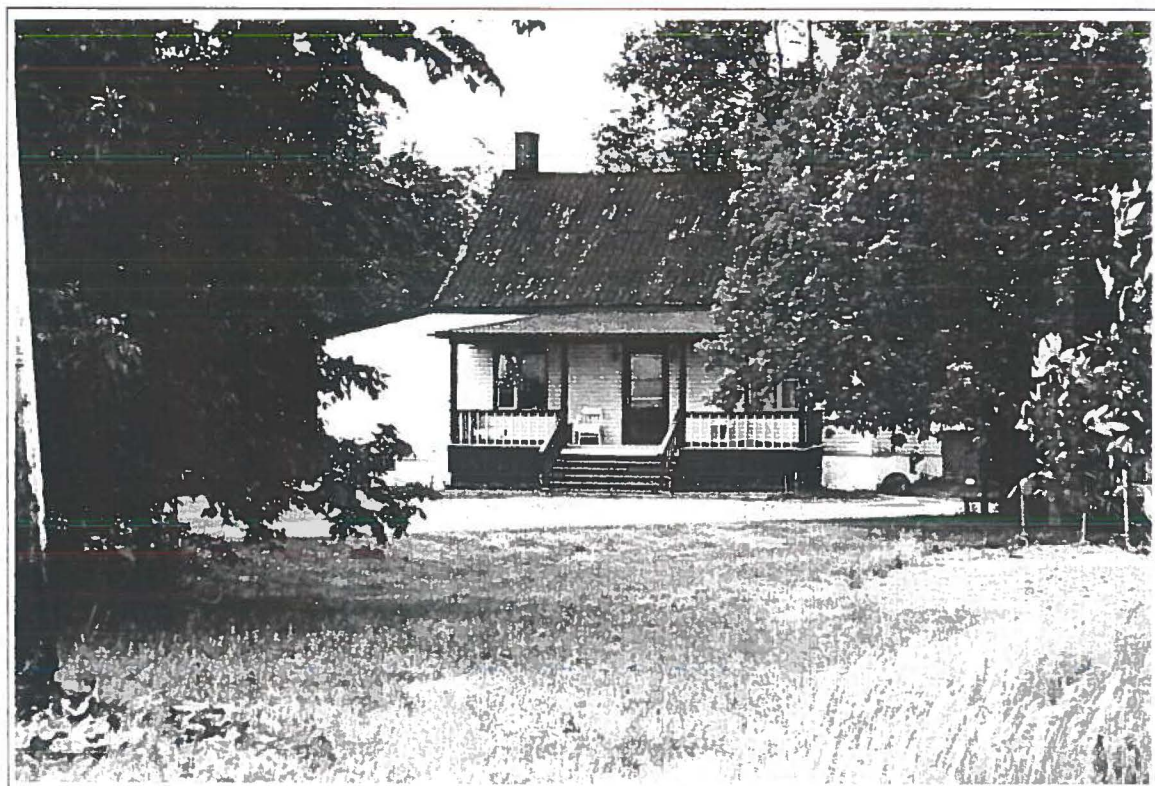
no photo 1
01.96.31

municipalité: Saint-Constant

507 chemin Saint-François-Xavier



no photo 2
01.96.30



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

507 chemin Saint-François-Xavier



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **400 rang Saint-Ignace**

Cadastre: **P-126**

Période de construction estimée: **1840-1860**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants courbés**

COMMENTAIRES

Importance du couvert végétal devant la maison. L'édifice est revêtu de briques rouges, caractéristique du secteur. Toutefois, les fenêtres et les portes ont été modifiées. Maison située loin du rang Saint-Ignace.

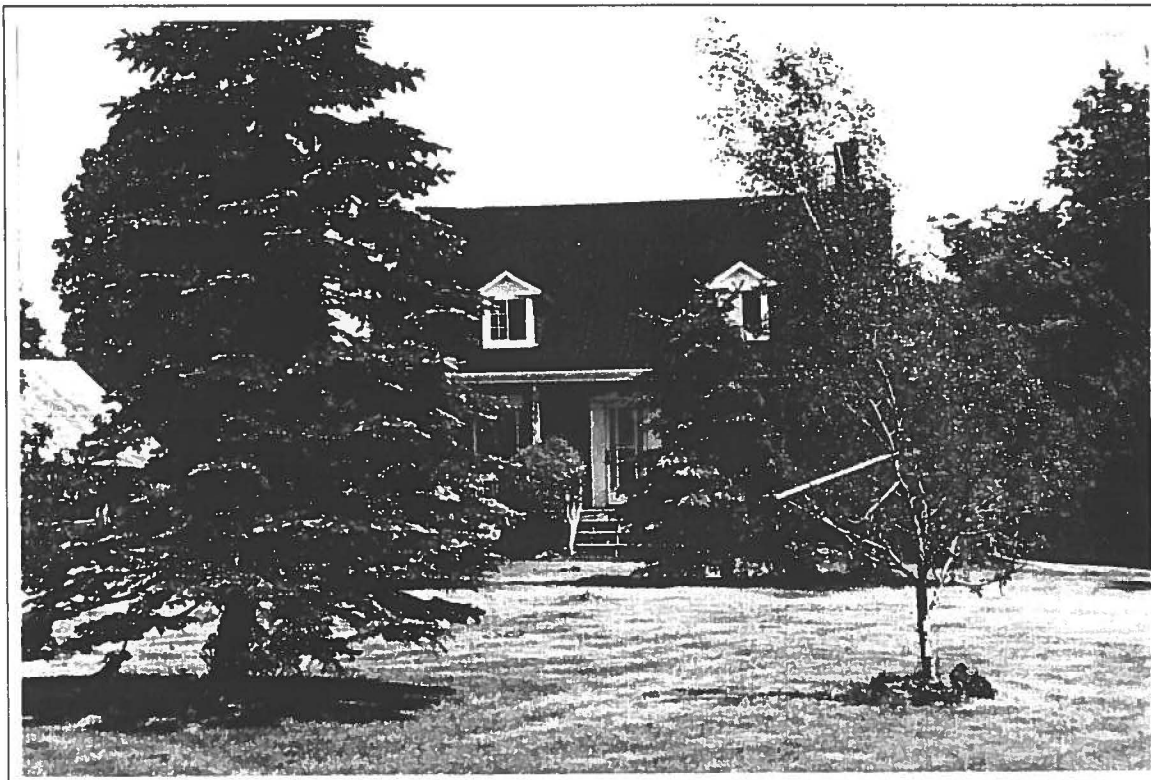
DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

moderne



municipalité: Saint-Constant

400 rang Saint-Ignace



no photo 2
01.97.24



no photo 3
01.97.25

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **hangar**

Adresse: **410 rang Saint-Ignace**

Cadastre: **16-1**

Période de construction estimée: **indéterminée**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **planche unie**

Autre revêtement de mur: **indéterminé**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Propriété comprenant une maison moderne (bungalow), un hangar à foin avec 3 silos et une remise. On note l'absence de grange-étable. Édifice implanté selon un axe perpendiculaire aux lignes de lots.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



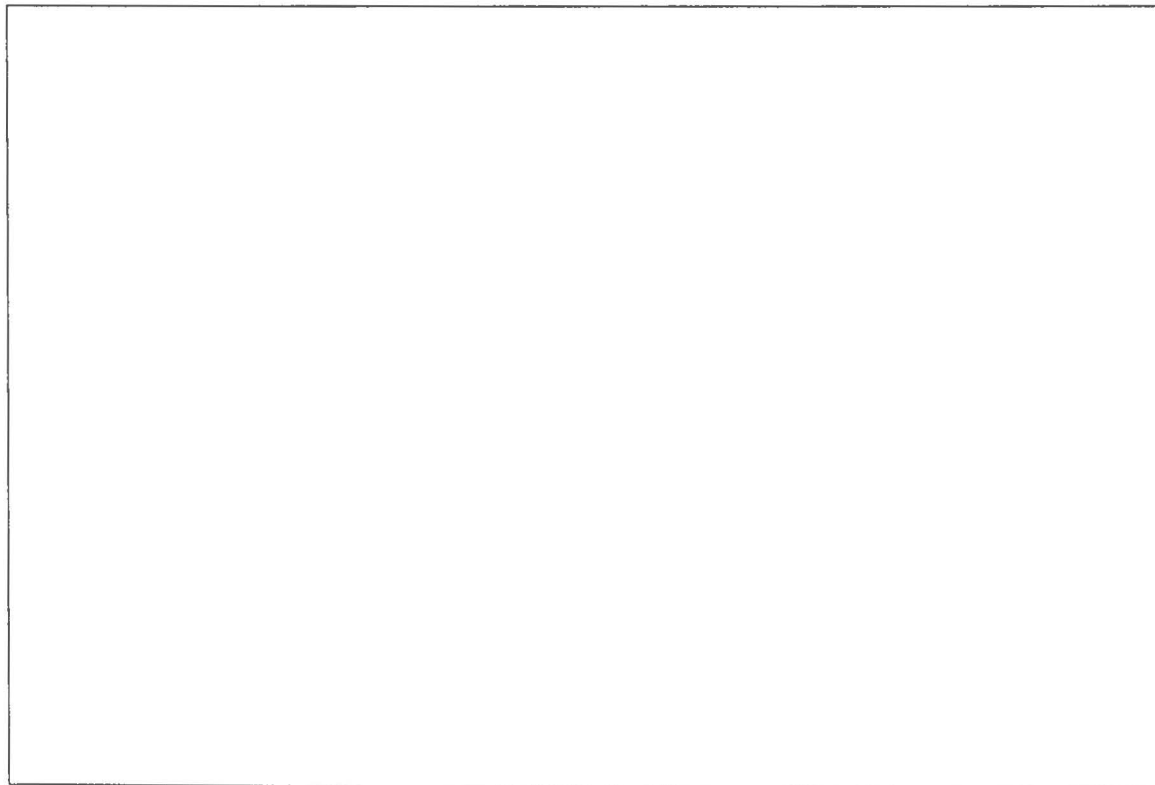
no photo 1
02.96.01

municipalité: Saint-Constant

410 rang Saint-Ignace



no photo 2
02.96.0



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **310 rang Saint-Pierre**

Cadastre: **P-110, P-284, 285**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Importante propriété agricole dont la grange-étable est située au bord de la route et la maison très en retrait de celle-ci. Importance du couvert végétal (arbres) devant la maison et en bordure du chemin d'accès. Un garage est annexé au mur latéral droit de la maison. L'édifice a perdu ses revêtements et fenêtres anciennes. Sur le propriété, on retrouve donc une grange-étable et deux petits bâtiments agricoles anciens. On notera que cette propriété est localisée à grande proximité du tracé envisagé dans le corridor sud.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Long édifice de type au toit à deux versants brisés, entièrement recouvert de tôle (murs et toiture). Les fenêtres anciennes ont été changées.



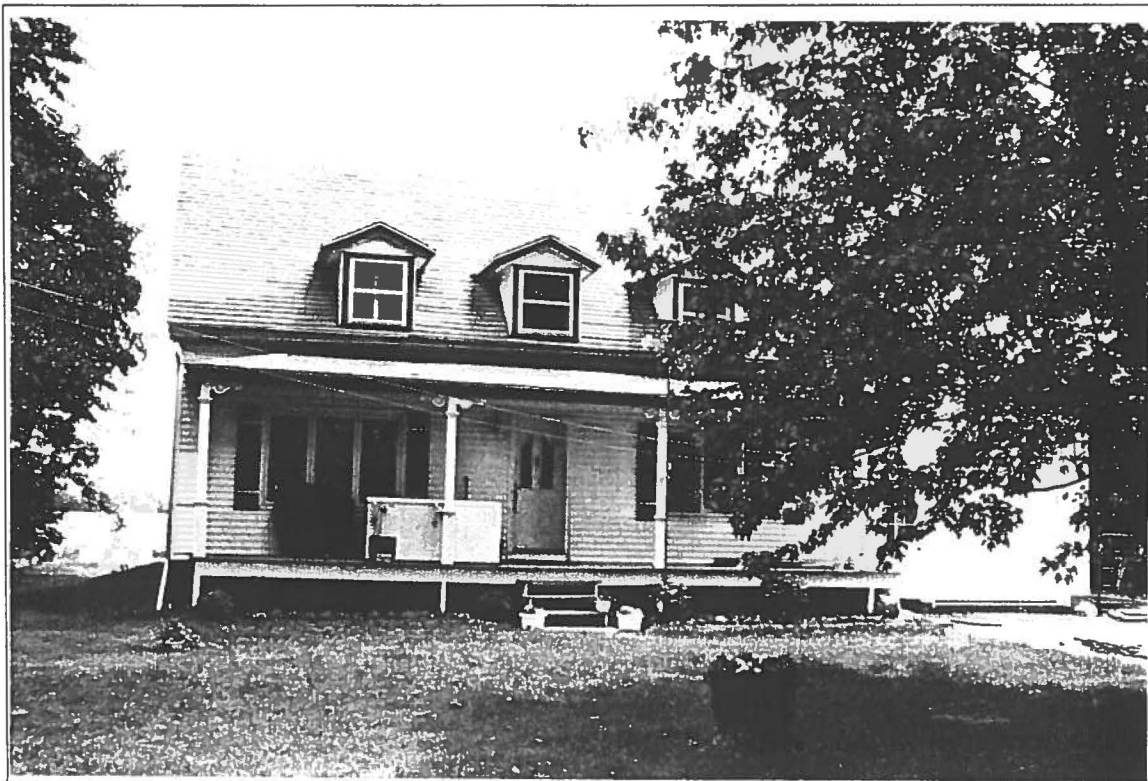
no photo 1

municipalité: Saint-Constant

310 rang Saint-Pierre



no photo 2

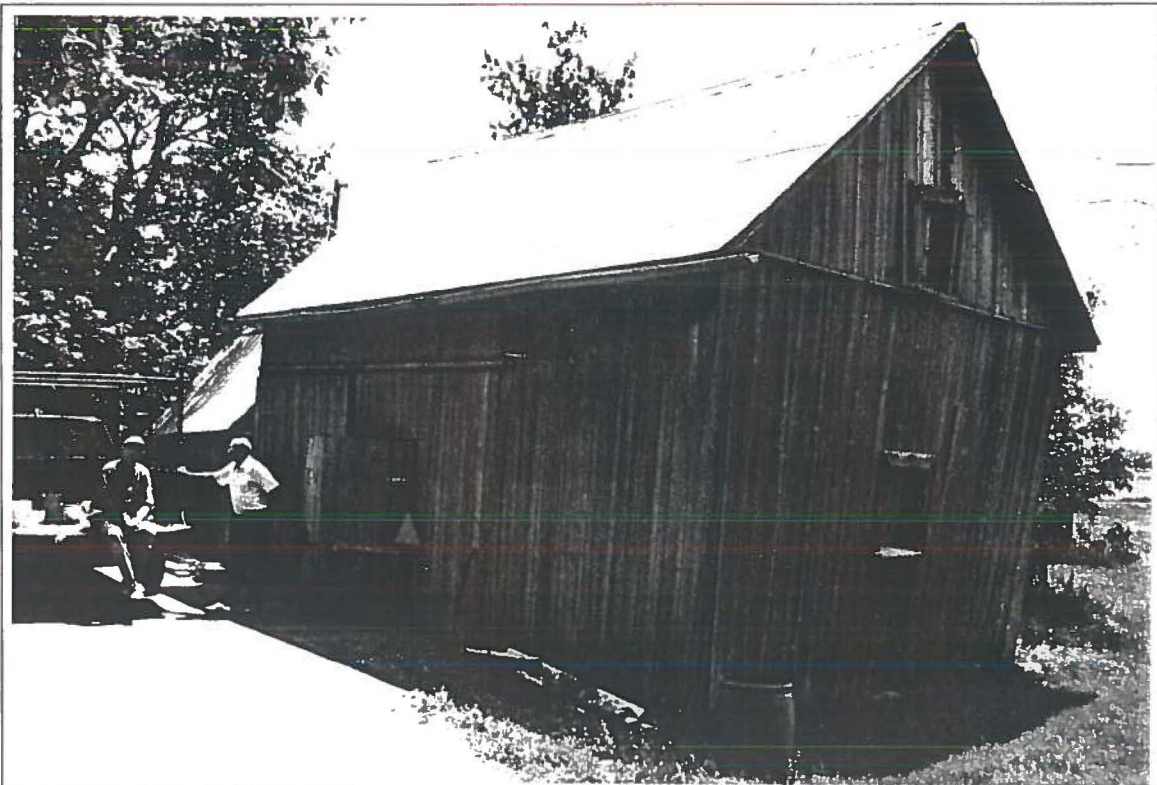
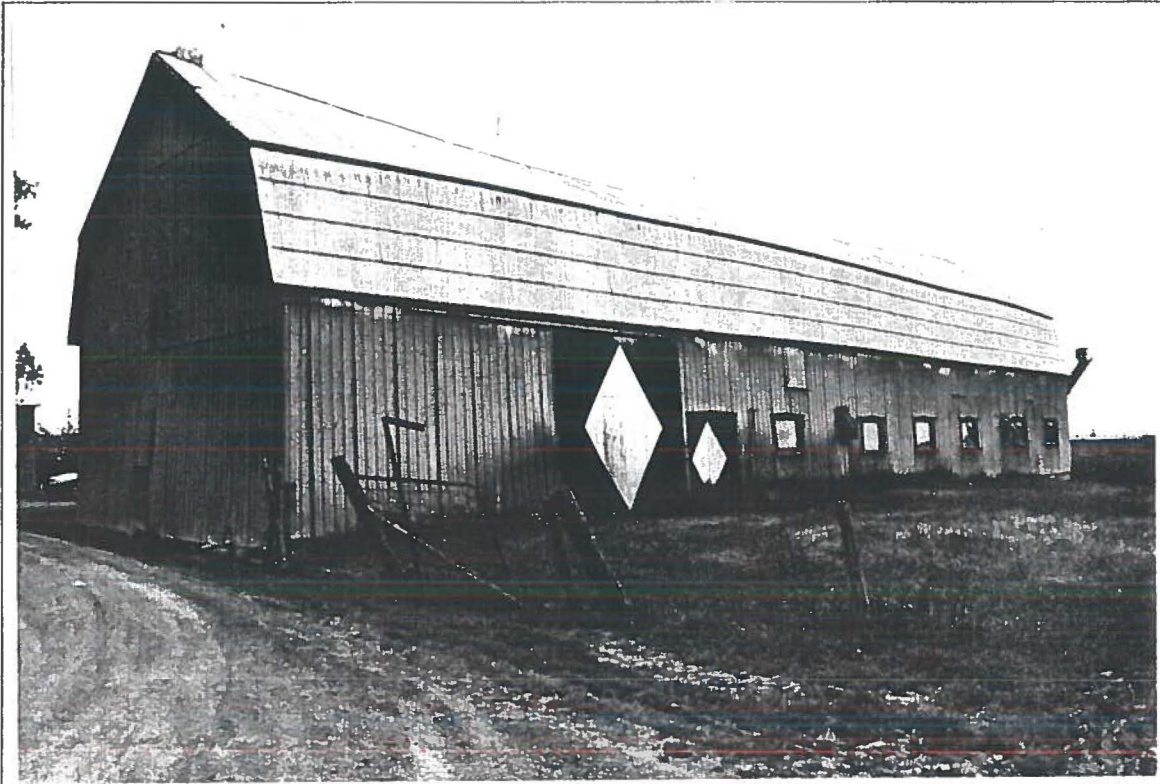


no photo 3

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

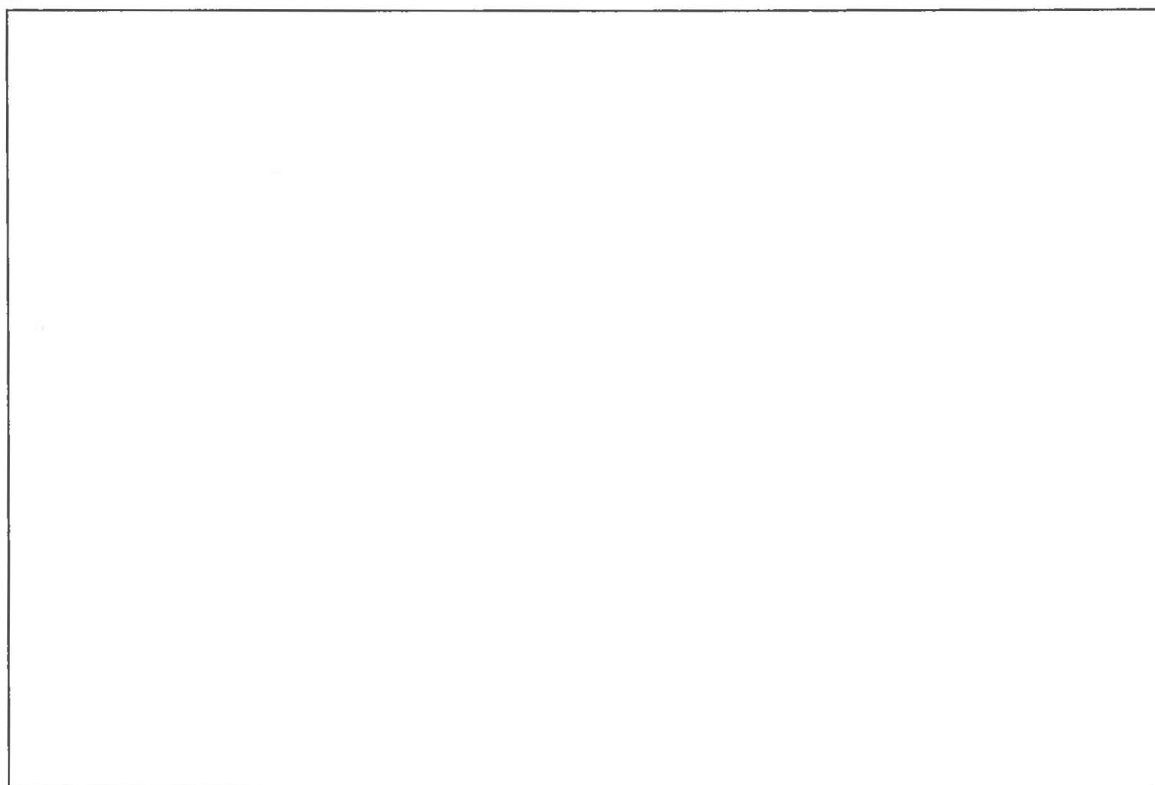
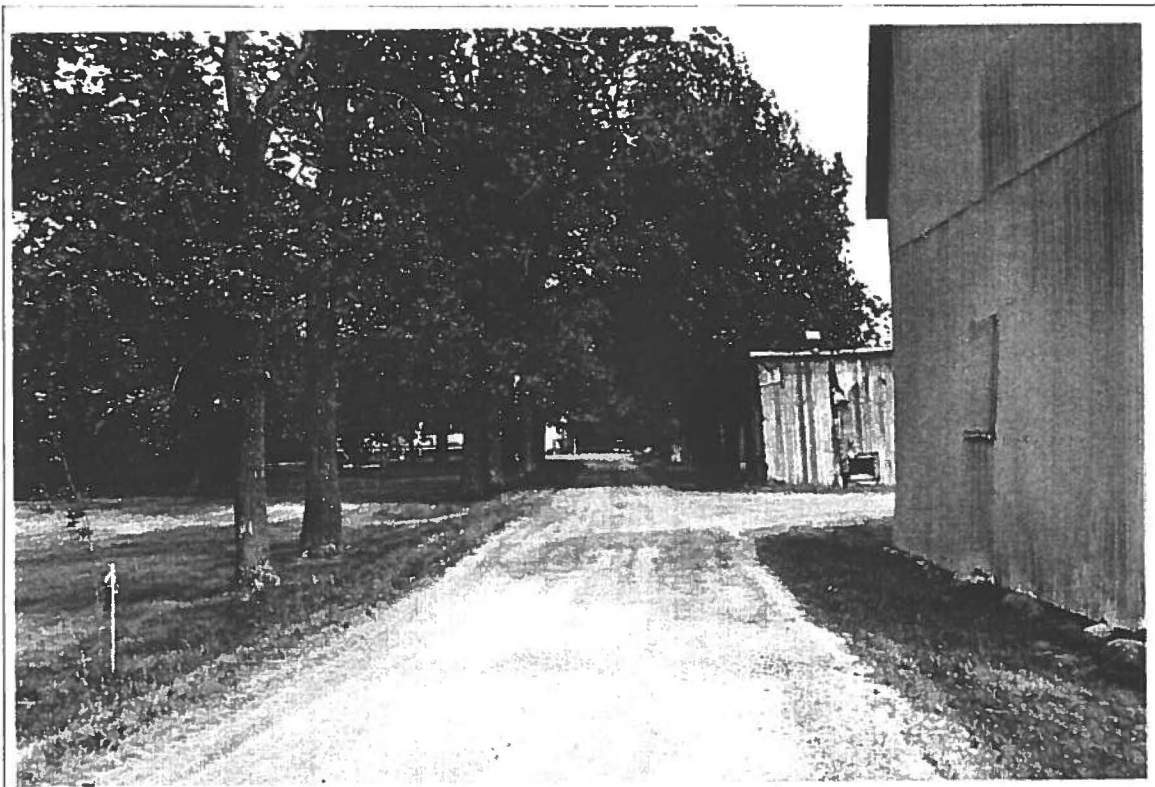
310 rang Saint-Pierre



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

310 rang Saint-Pierre



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **320 rang Saint-Pierre**

Cadastre: **P-109, P-286, P-231**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin d'aluminium**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Bel ensemble agricole, dont le bâtiment principal n'est toutefois pas très ancien. Présence d'un corps secondaire (aile) à l'arrière de la maison. On retrouve aussi trois remises au toit en appentis sur la propriété, dont deux sont jumelés. De l'autre côté du chemin, il y a deux bâtiments agricoles plutôt récents, dont le plus grand remplace une grange-étable qui figurait sur une photo du macro-inventaire aérien de 1978.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

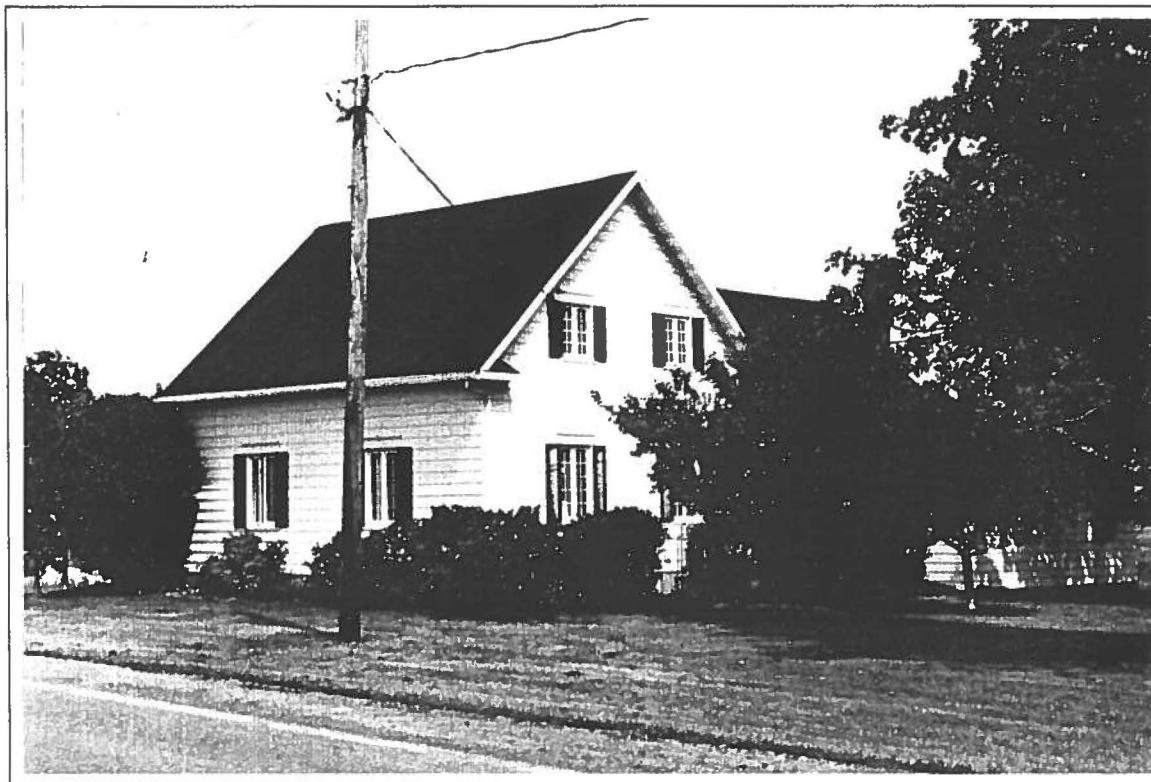
Aucune grange-étable ancienne



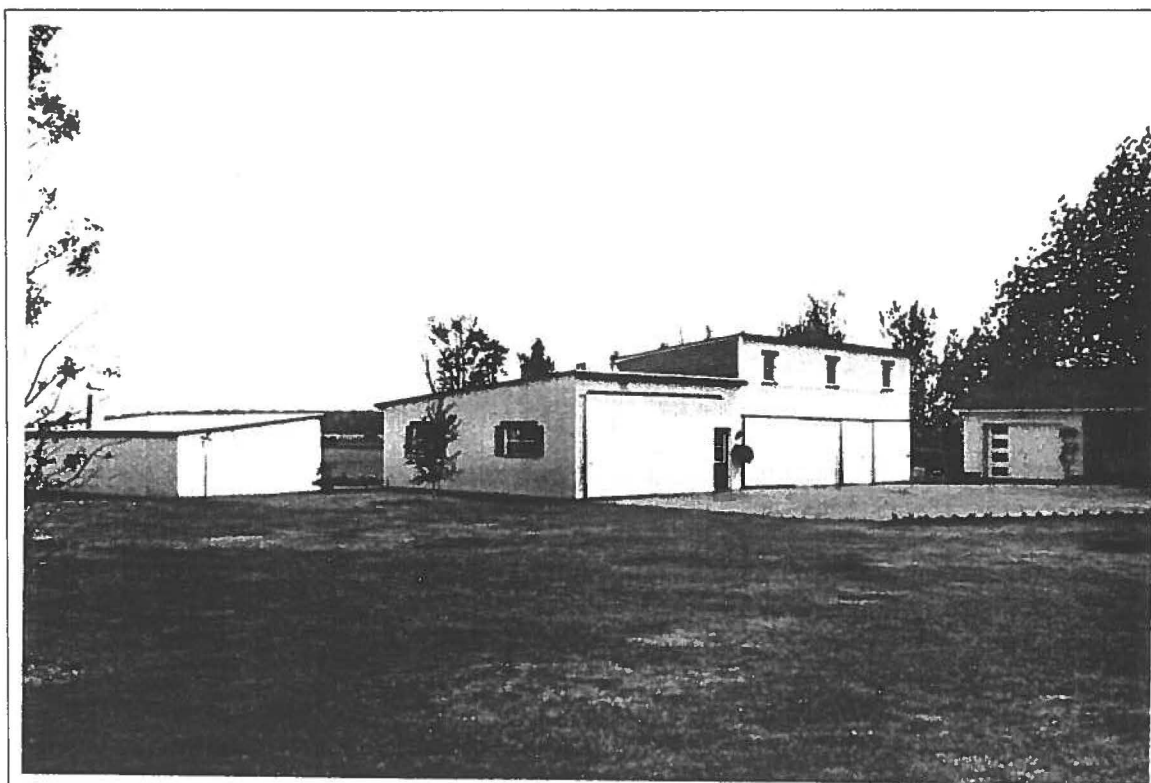
no photo 1
01.97.29

municipalité: Saint-Constant

320 rang Saint-Pierre



no photo 2
01.97.28

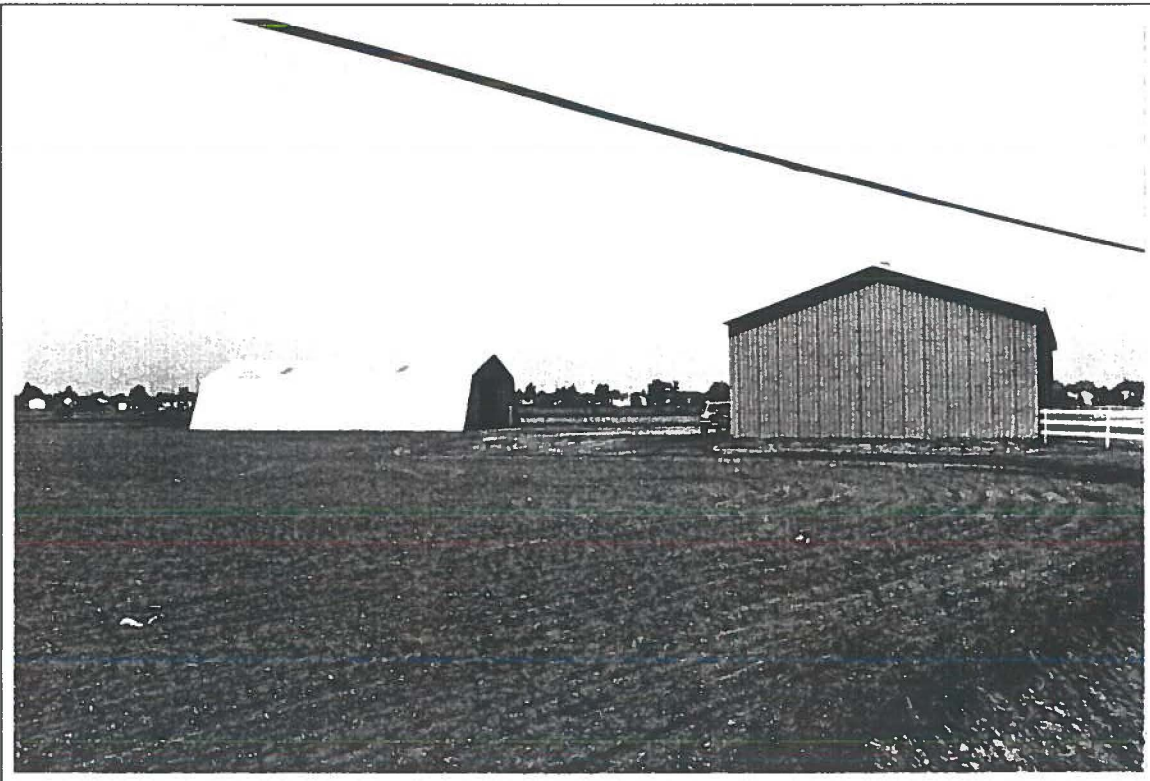
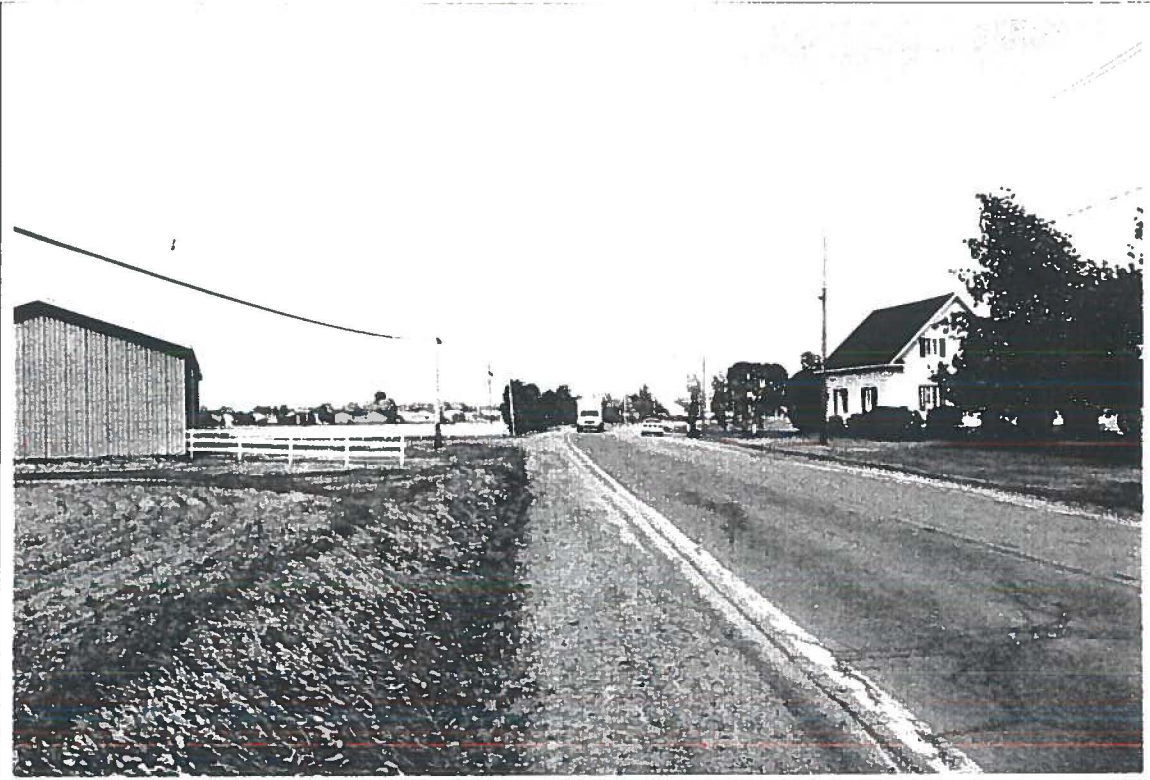


no photo 3
01.97.30

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

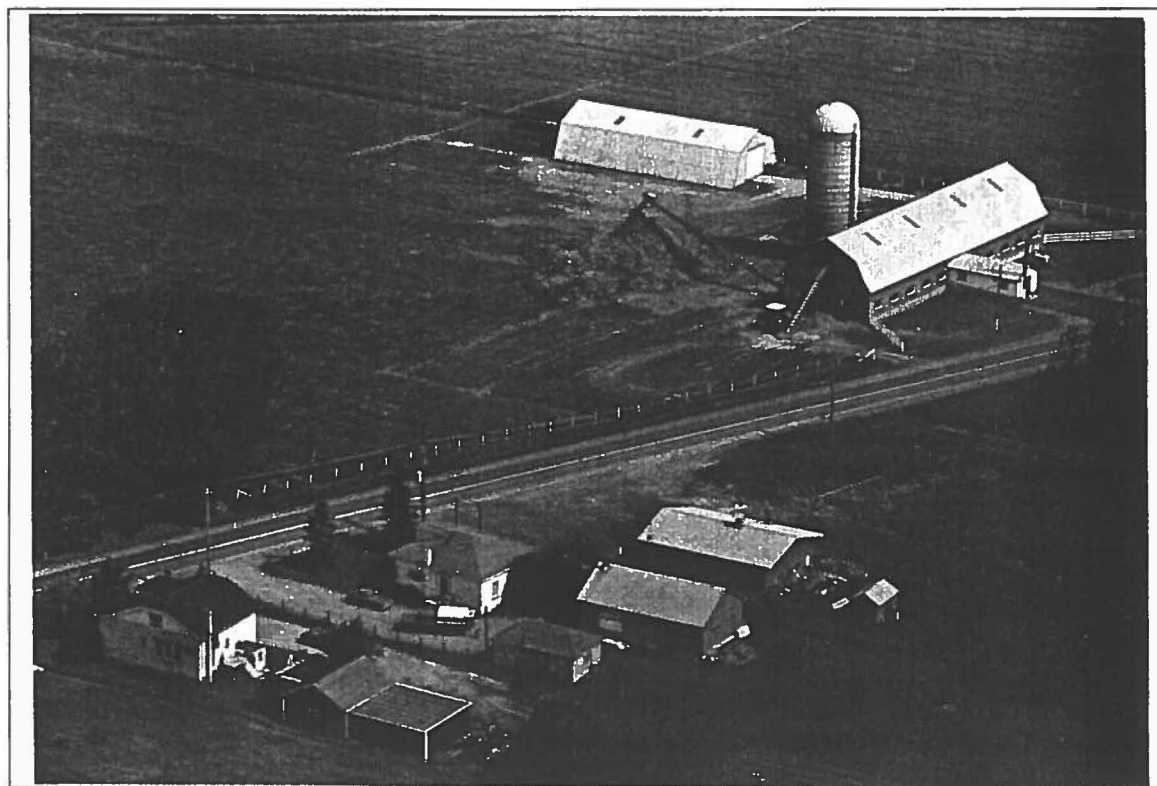
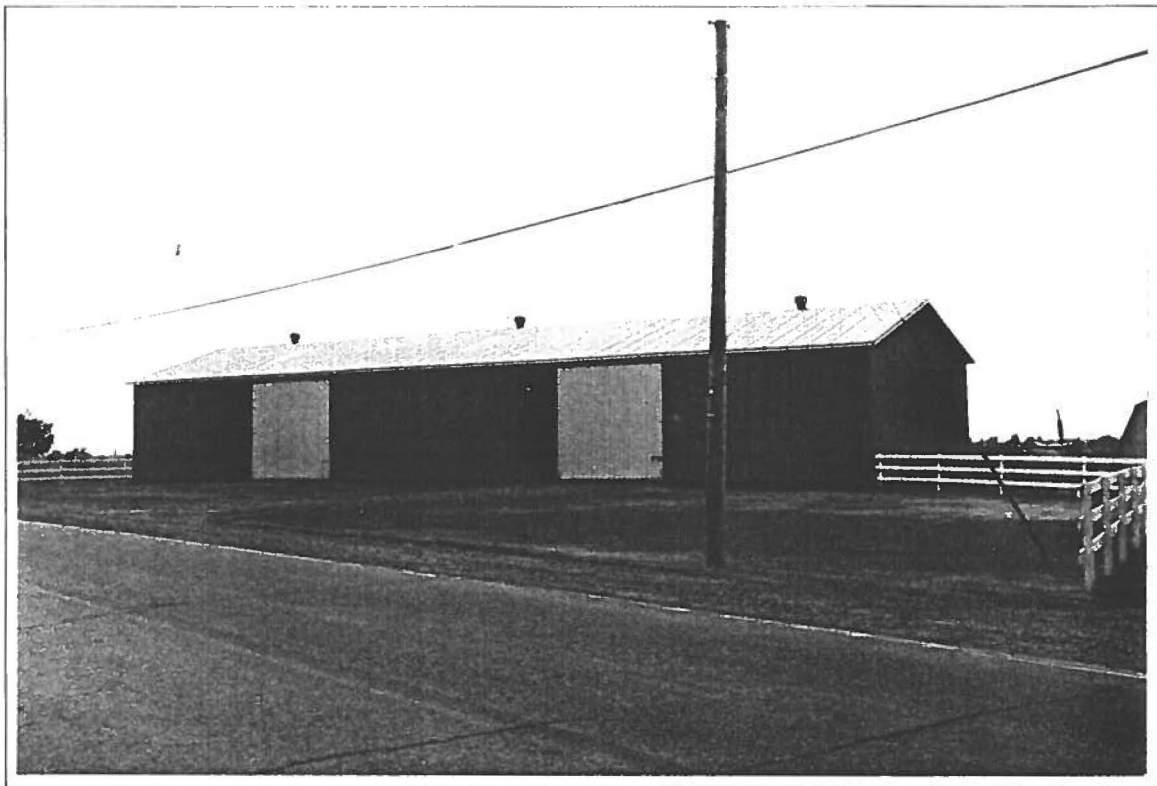
320 rang Saint-Pierre



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

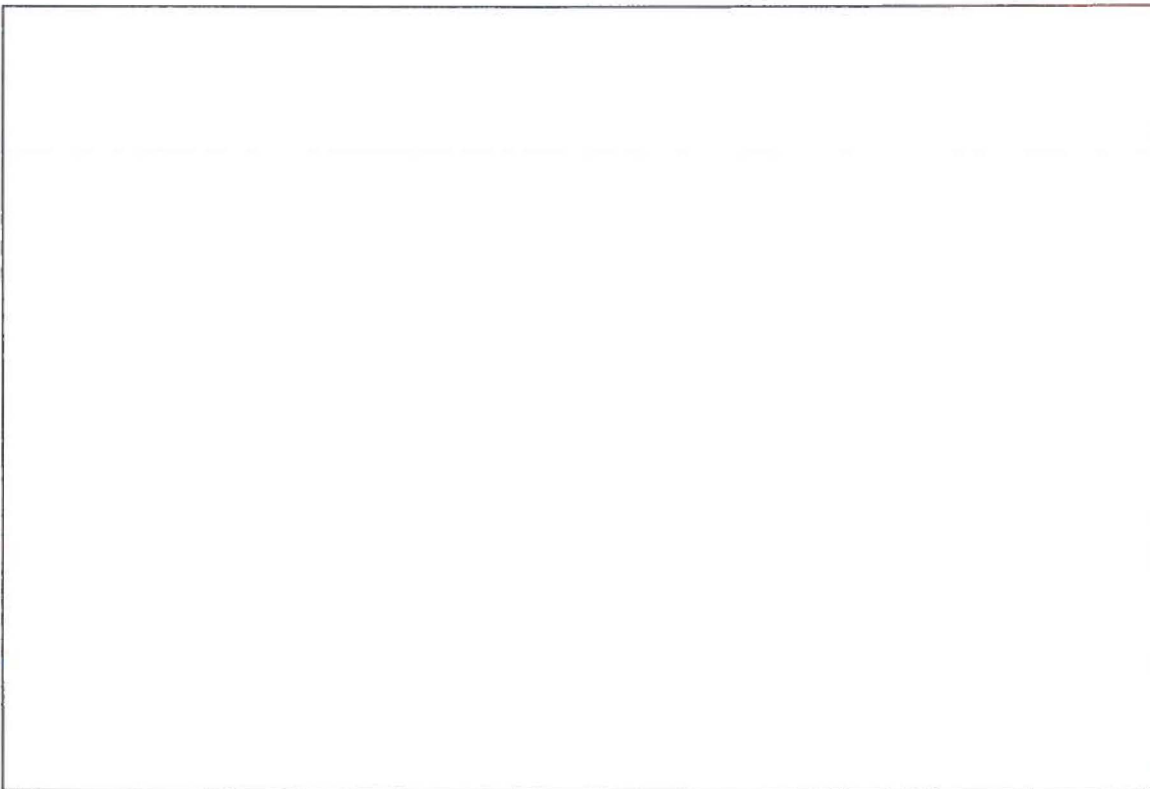
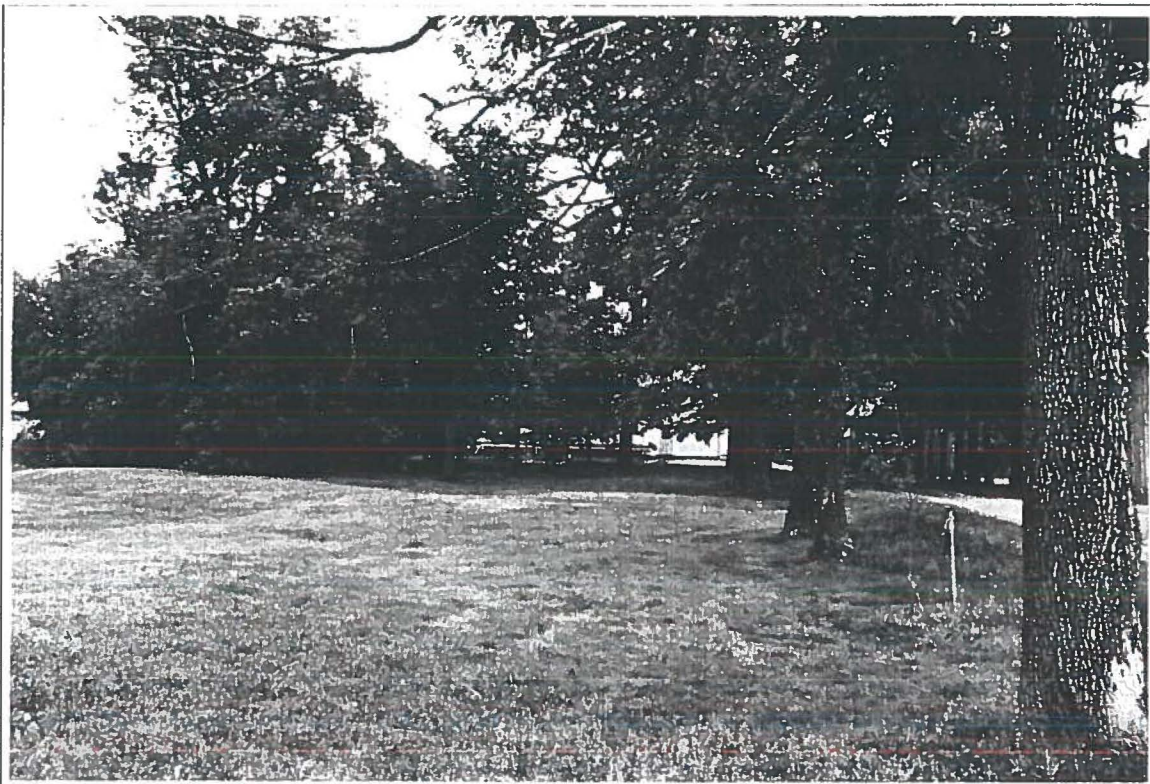
320 rang Saint-Pierre



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

321 rang Saint-Régis Sud



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **323 rang Saint-Pierre**

Cadastre: **P-287**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle agrafée**

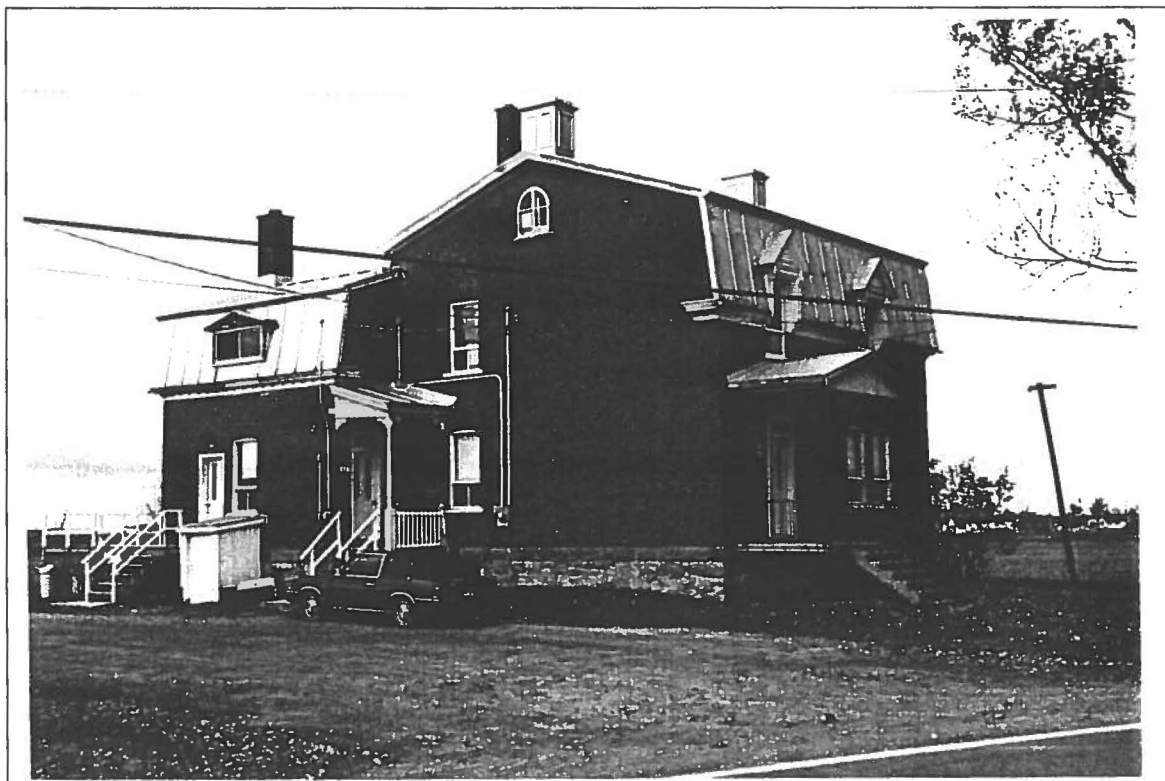
Forme de toit: **à terrasson (partie supérieure) et brisis (partie inférieure)**

COMMENTAIRES

Une des propriétés offrant le plus d'intérêt sur le plan patrimonial de toute la zone d'étude (autant au niveau de l'ancienneté que de la qualité du bâti). À l'arrière se trouve un petit corps secondaire de même style. Corniche ouvragée. Les fenêtres anciennes ont toutefois été remplacées. Le revêtement de brique rouge est représentatif des maisons les plus anciennes du secteur. La propriété forme un ensemble agricole intéressant, quoique incomplet (voir plus bas). Présence d'une rangée d'arbres devant la propriété.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

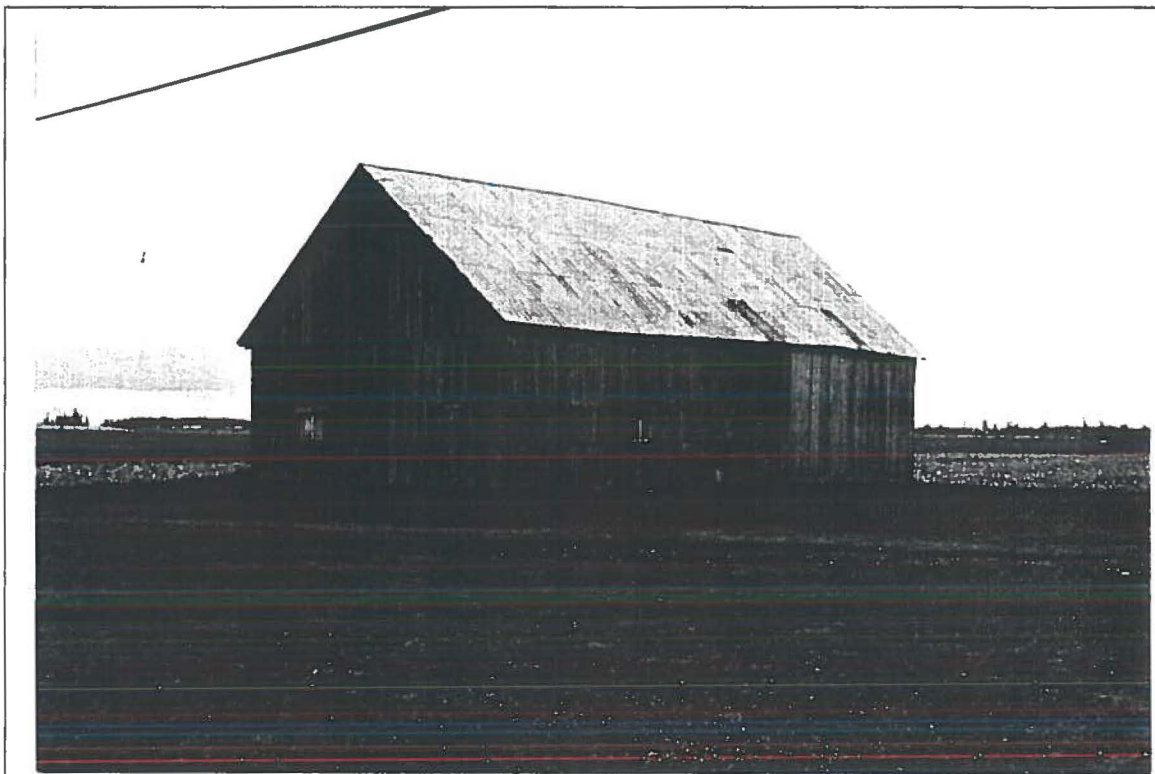
Édifice à toit à deux versants droits, dont les murs sont de planches verticales. Il date du début du siècle. À ce bâtiment en était auparavant annexé un autre; les deux formaient un plan en «L» (voir photo aérienne de 1978). Placé perpendiculairement par rapport à la rue,



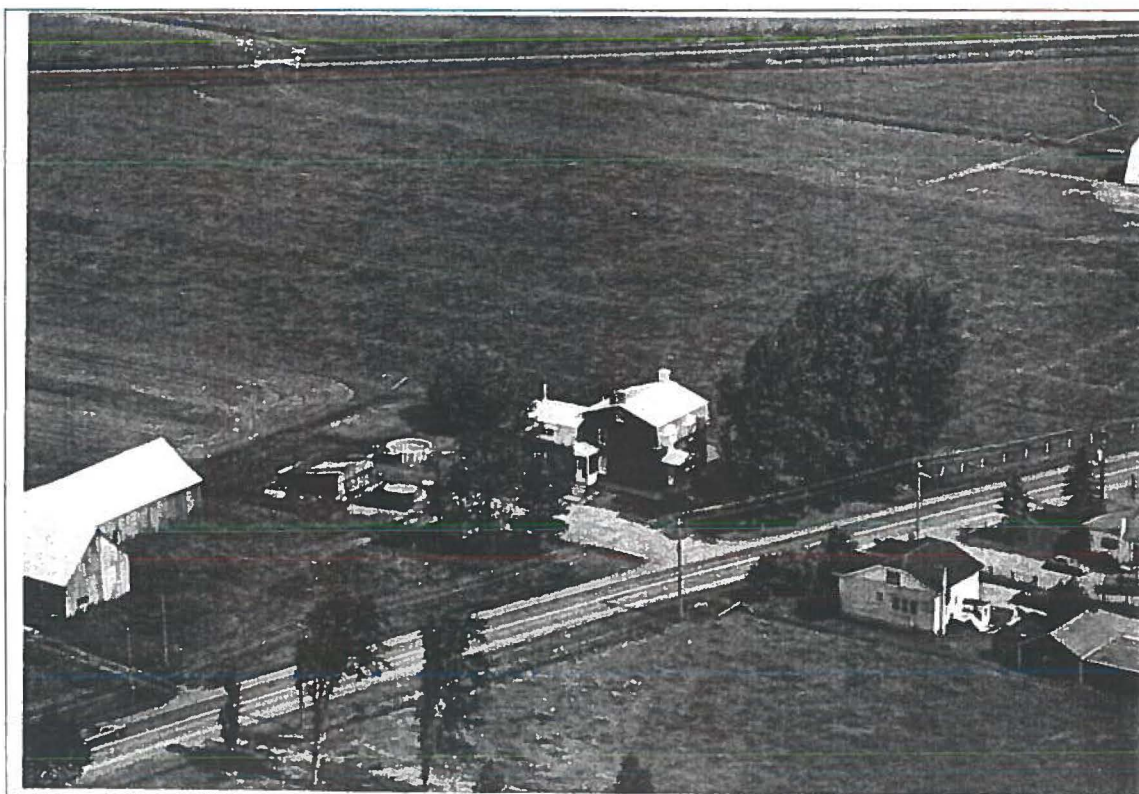
no photo 1
02.96.05

municipalité: Saint-Constant

323 rang Saint-Pierre



no photo 2
02.96.06



no photo 3
78.2222.8

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **324 rang Saint-Pierre**

Cadastre: **P-287**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

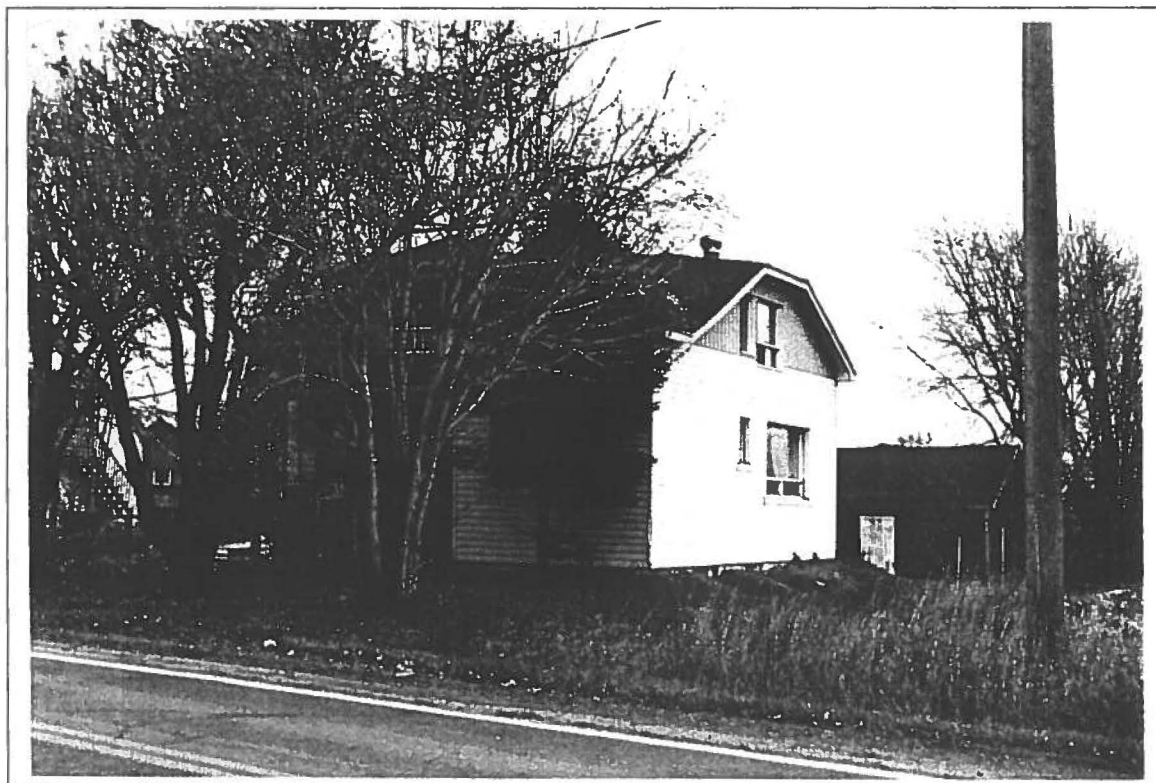
Forme de toit: **à deux versants avec croupes**

COMMENTAIRES

Les revêtements ont été modifiés récemment (autrefois en bois). On voit à l'arrière un bâtiment secondaire auquel est annexé un appentis au toit plat.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

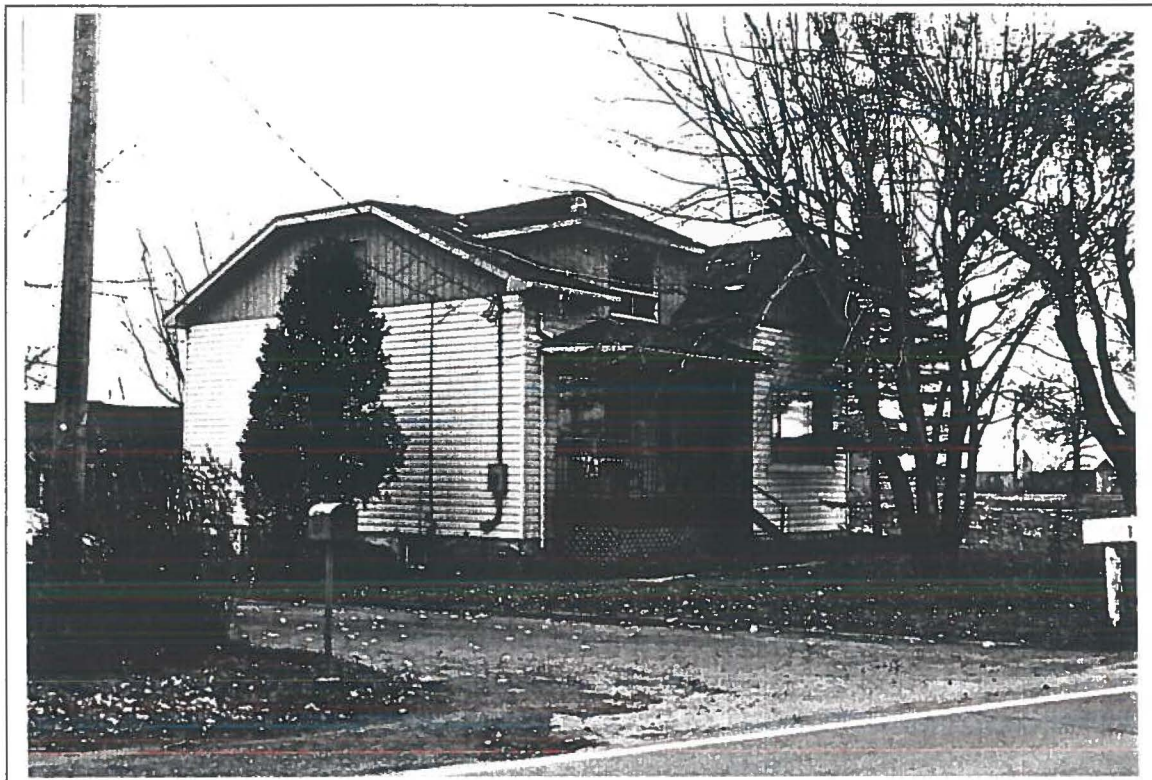
Aucune



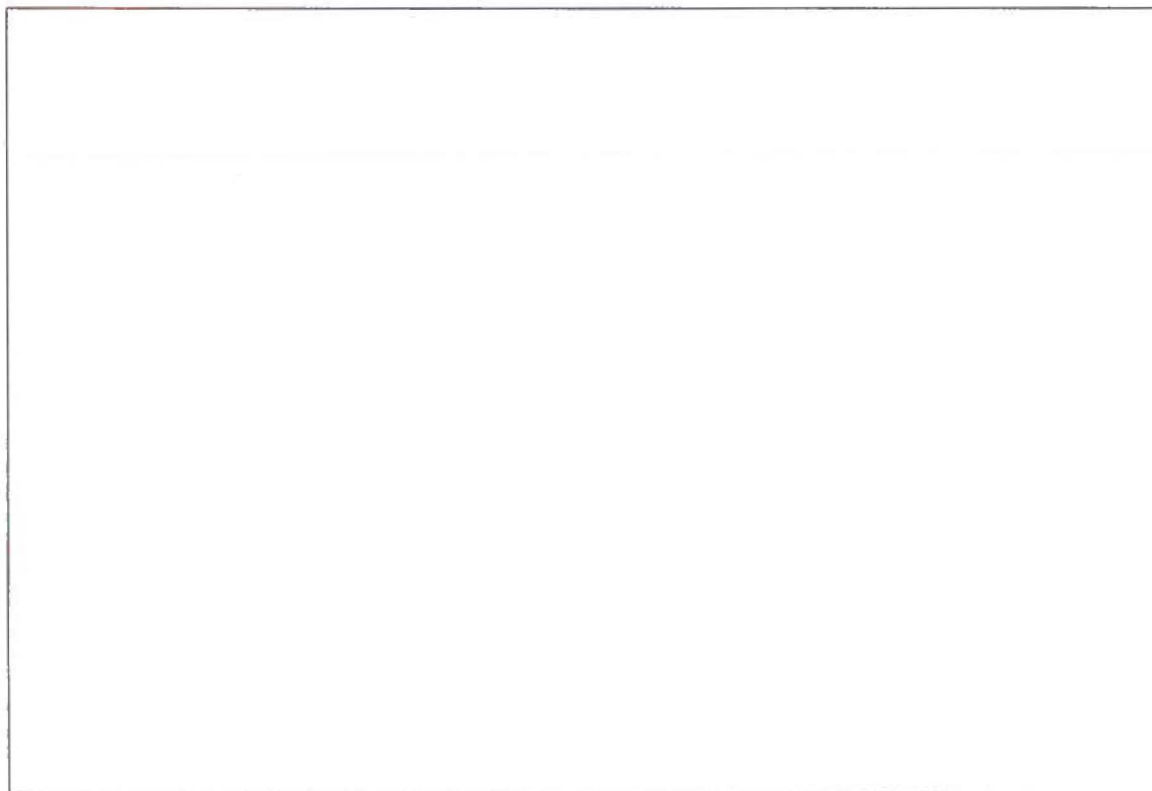
no photo 1
02.96.10

municipalité: Saint-Constant

324 rang Saint-Pierre



no photo 2
02.96.09



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **328 rang Saint-Pierre**

Cadastre:

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Cette maison à étable de comble est orientée perpendiculairement par rapport à la rue. Fait partie d'un ensemble agricole comprenant une grange-étable et au moins deux bâtiments secondaires. Les propriétés voisines sont surtout dotées de bungalow.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

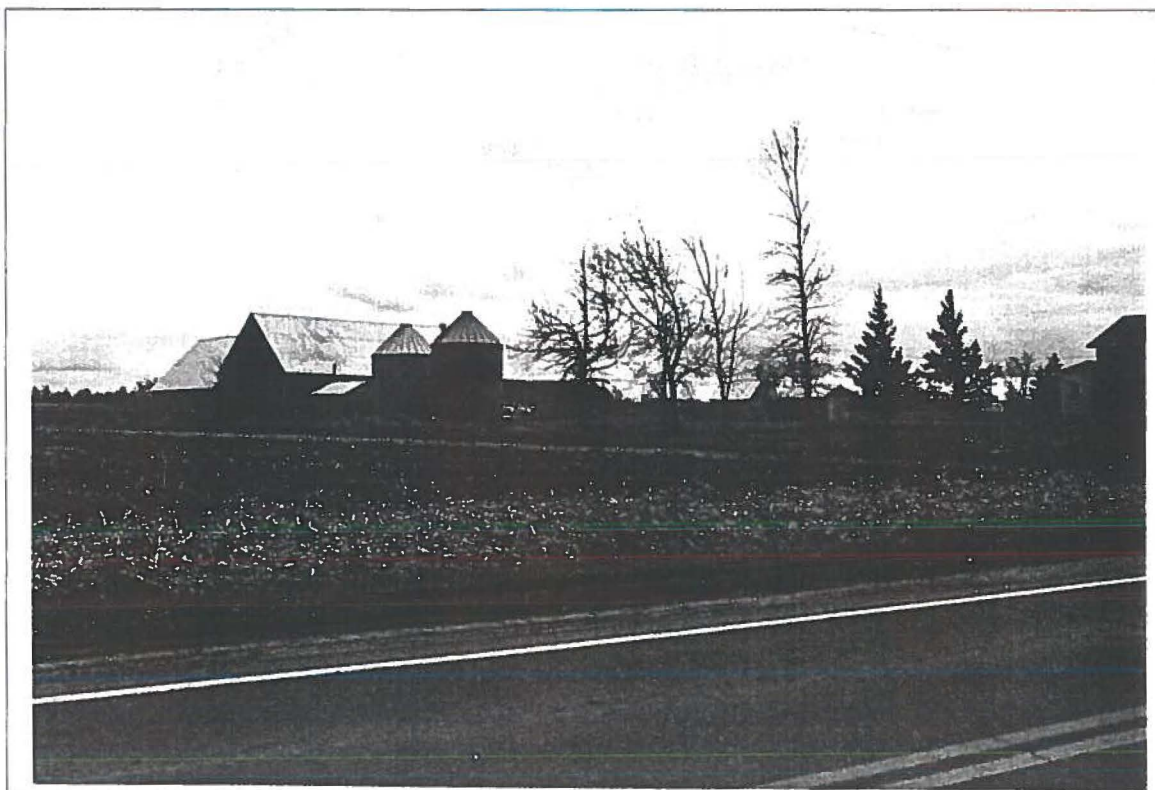
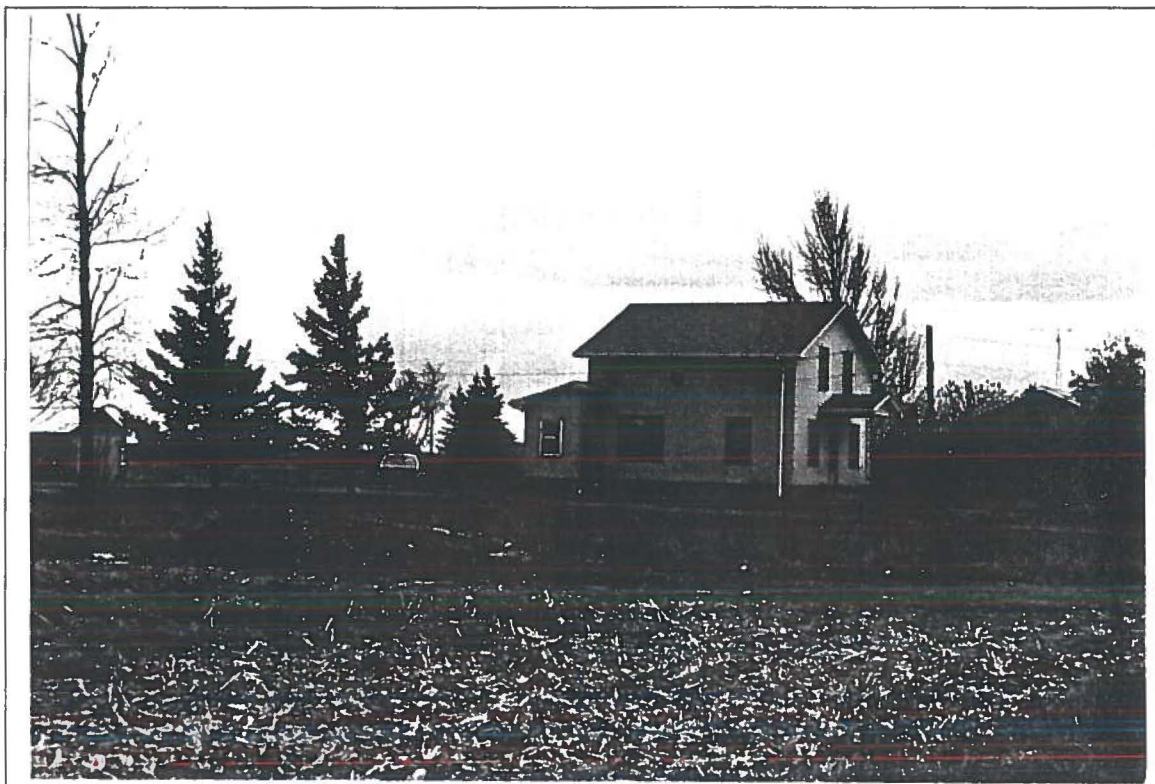
Grange-étable au toit à deux versants droits, dont les murs ont conservé leur revêtement de planches verticales. Elle est en partie cachée par deux silos. Un corps secondaire est annexé à l'arrière. Située très en retrait de la rue.



no photo 1
02.96.20

municipalité: Saint-Constant

328 rang Saint-Pierre



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **335 rang Saint-Pierre**

Cadastre: **289-1**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **déclin de bois**

Autre revêtement de mur: **bardeau d'asphalte**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Maison datant des années 1945 environ, orientée perpendiculairement par rapport à la rue. Aucune composante patrimoniale n'a été conservée. Présence sur la propriété d'une petite remise et d'une grange-étable.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Édifice ayant conservé ses revêtements traditionnel de mur (planches); elle ne semble toutefois plus utilisée.



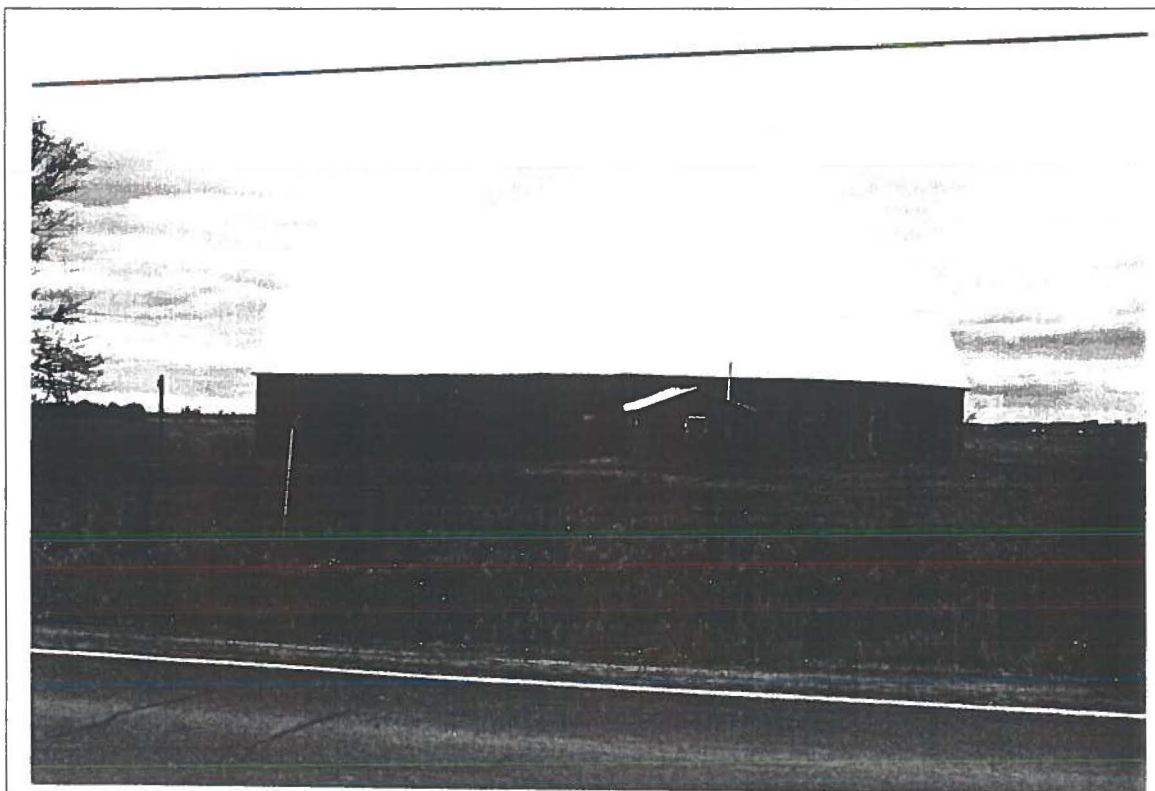
no photo 1
02.96.18

municipalité: Saint-Constant

335 rang Saint-Pierre



no photo 2
02.96.17



no photo 3
02.96.16

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **345 rang Saint-Pierre**

Cadastre: **P-291**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **multicouche**

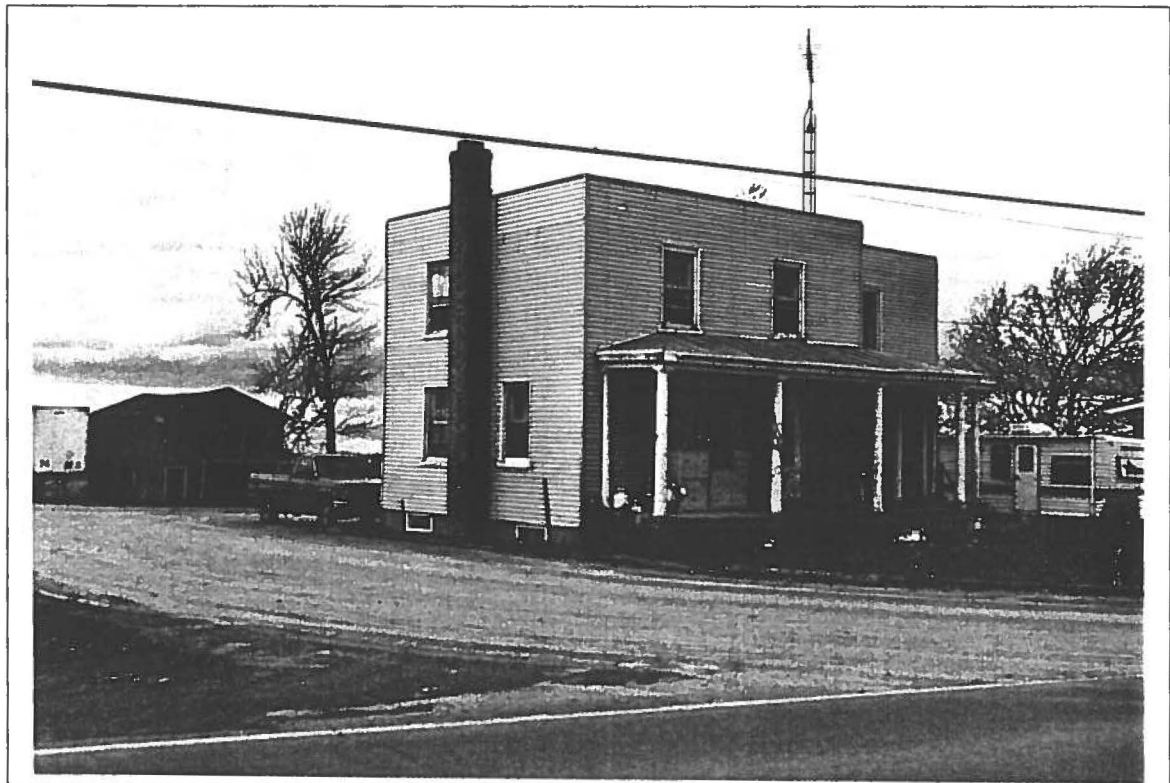
Forme de toit: **plat**

COMMENTAIRES

Cette maison a perdu ses revêtements anciens et la plupart de ses composantes traditionnelles. On notera la présence d'un garage récent à l'arrière. Édifice plutôt en mauvais état. Les voisins de la propriété sont des bungalows.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



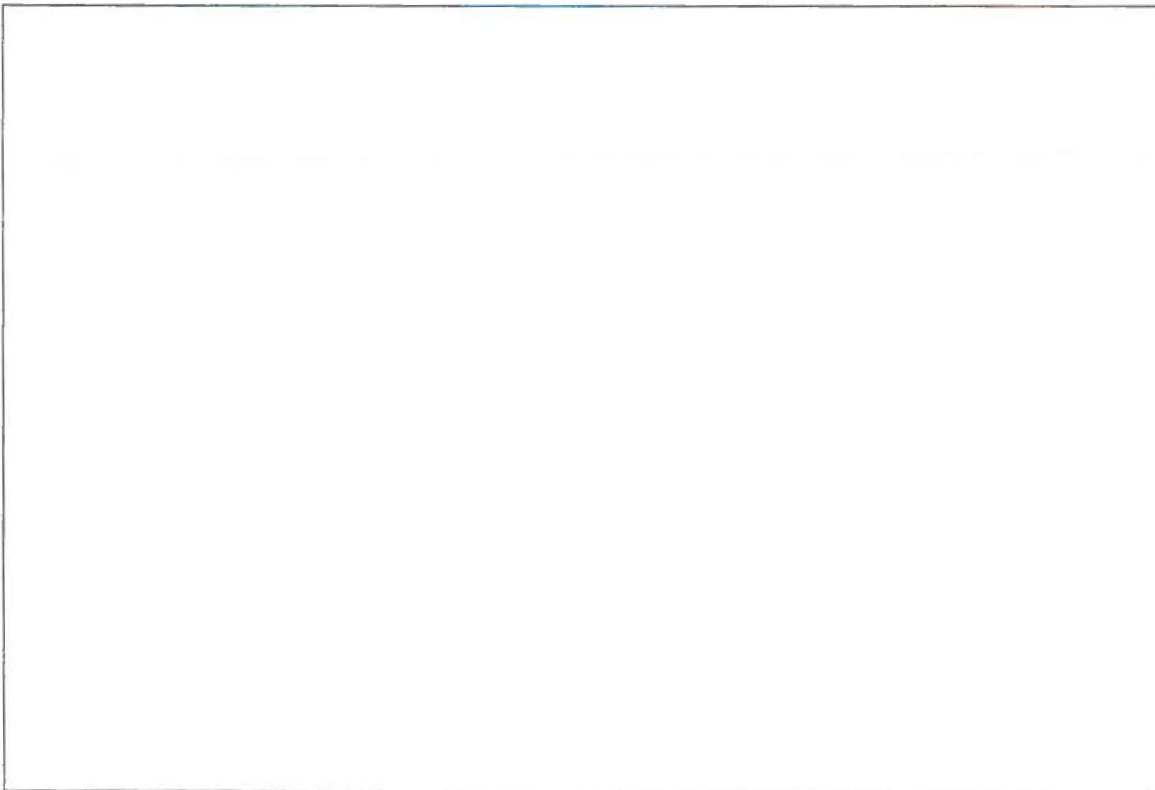
no photo 1
02.96.14

municipalité: Saint-Constant

345 rang Saint-Pierre



no photo 2
02.96.15



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **361 rang Saint-Pierre**

Cadastre:

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **crépi**

Autre revêtement de mur: **matériau «moderne»: masonite**

Toiture: **multicouche**

Forme de toit: **plat**

COMMENTAIRES

L'édifice a été passablement modifié. Seule la corniche a été conservée.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **365 rang Saint-Pierre**

Cadastre: **P-229, P-292, P-293, P-294, P-99, P-100, P-101, P-102**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **multicouche**

Forme de toit: **plat**

COMMENTAIRES

Important ensemble agricole situé à 1km du tracé envisagé dans le corridor sud. Présence de 3 bâtiments secondaires, dont une grange-étable d'un type plutôt récent. Propriété « entourée » d'édifices récents.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

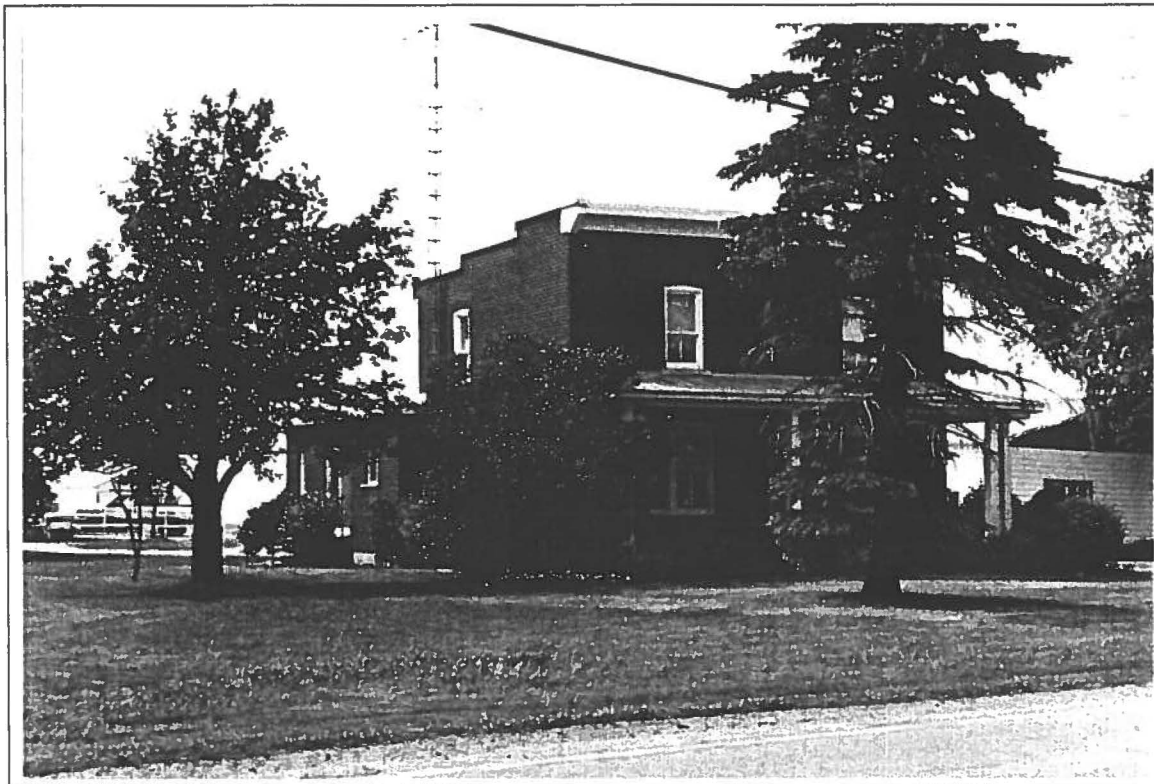
La grange-étable n'offre pas d'intérêt patrimonial.



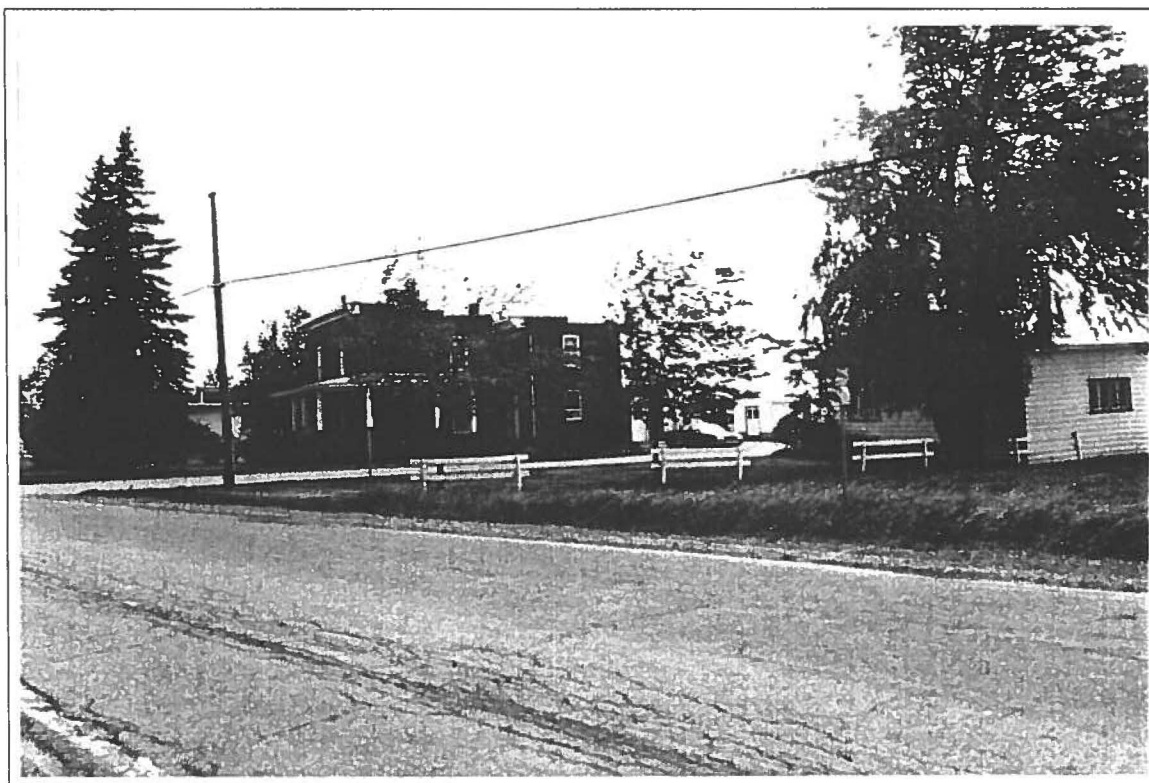
no photo 1

municipalité: Saint-Constant

365 rang Saint-Pierre



no photo 2

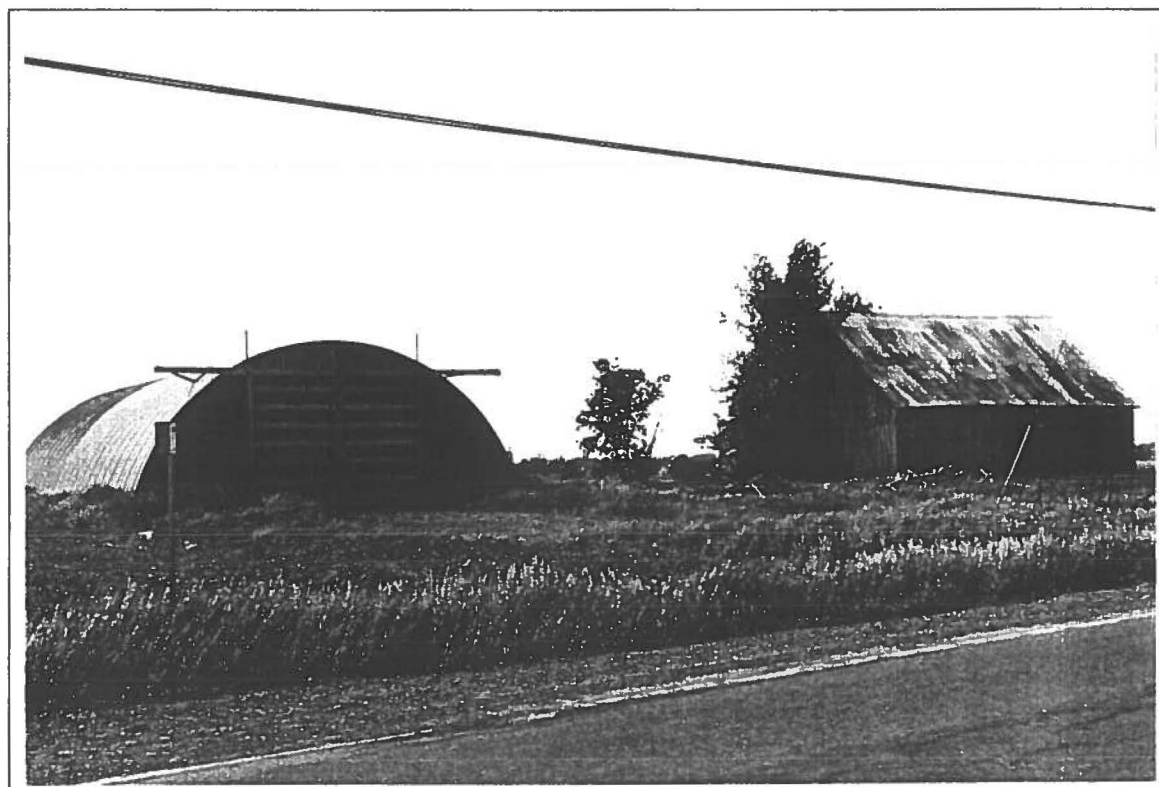


no photo 3

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

365 rang Saint-Pierre



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **302 rang Saint-Régis Nord**

Cadastre: **P-185**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **crépi**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Maison pas très ancienne, située en retrait du rang Saint-Régis Nord. Une remise (au toit de type brisé), placée perpendiculairement par rapport à la rue, se trouve sur la propriété. Devant la maison, il y a une grange-étable en mauvais état, vraisemblablement rattachée à une autre propriété mais sans doute, historiquement reliée au 302 rang Saint-Régis Nord.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

L'édifice est très ancien comme en témoigne son toit à deux versants courbés. En très mauvais état physique, il est revêtu de planches verticales et de tôle sur la toiture. Un long appentis est localisé sur le mur gouttereau nord.



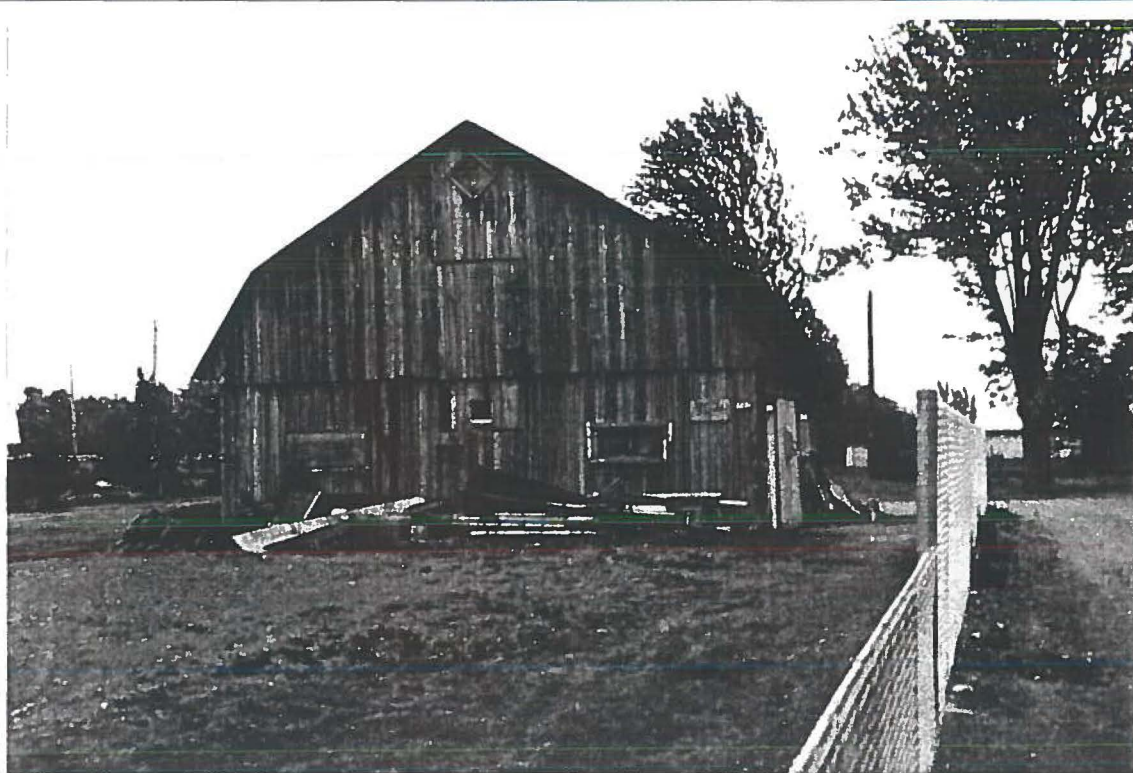
no photo 1
02.97.17

municipalité: Saint-Constant

302 rang Saint-Régis Nord



no photo 2
02.97.18

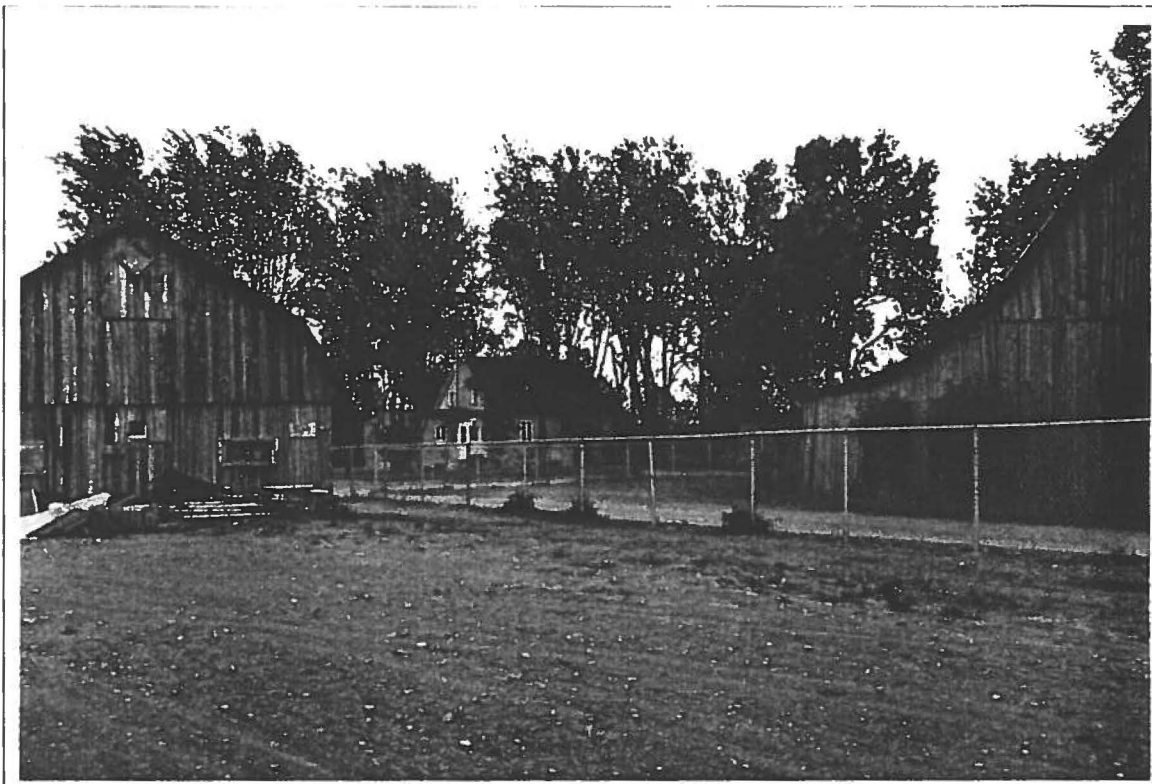


no photo 3
02.97.20

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

302 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

302 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **grange-étable**

Adresse: **336 rang Saint-Régis Nord**

Cadastre: **P-186**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **planche unie**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Propriété située loin de la route et très près de la rivière Saint-Régis. Outre la maison moderne, on y retrouve grange-étable ancienne et un autre édifice ancien, dont la fonction d'origine est indéterminée.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

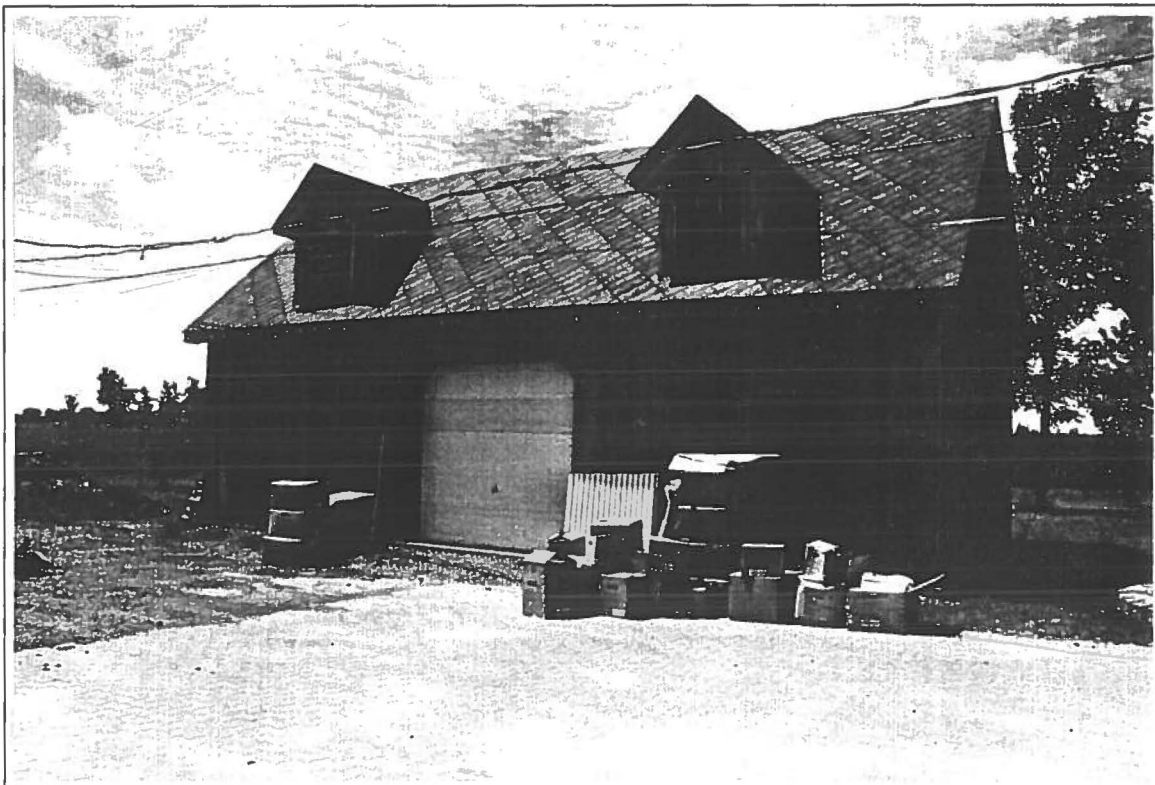
Long édifice au toit à deux versants droits, recouvert de planche sur les murs et de tôle sur la toiture. On y a jointé récemment un genre de porche, le long d'un des murs gouttereaux.



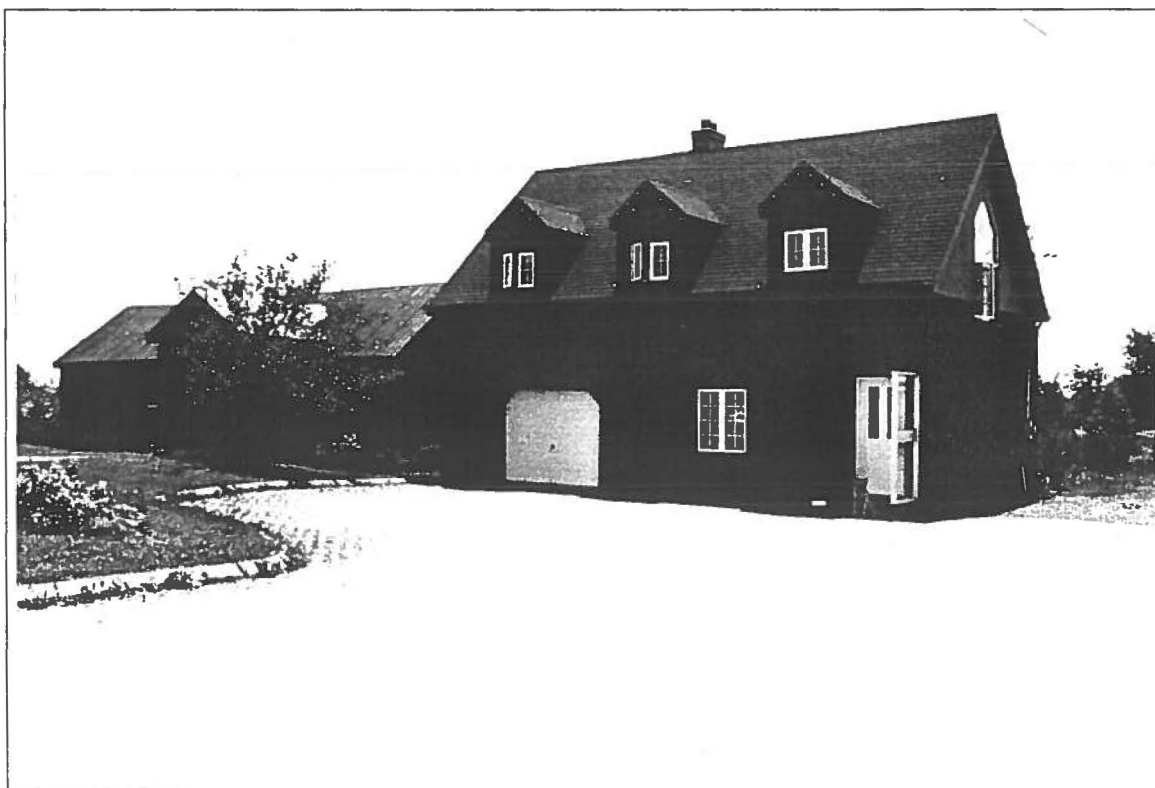
no photo 1

municipalité: Saint-Constant

336 rang Saint-Régis Nord



no photo 2

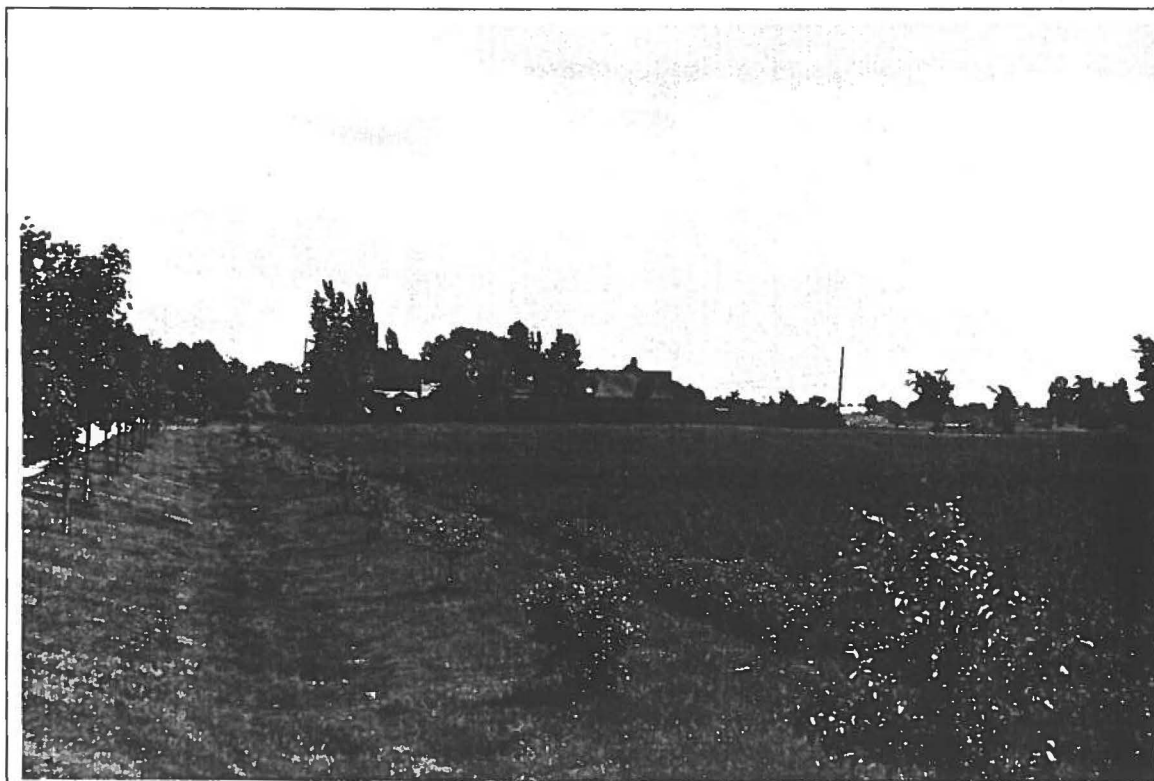


no photo 3

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

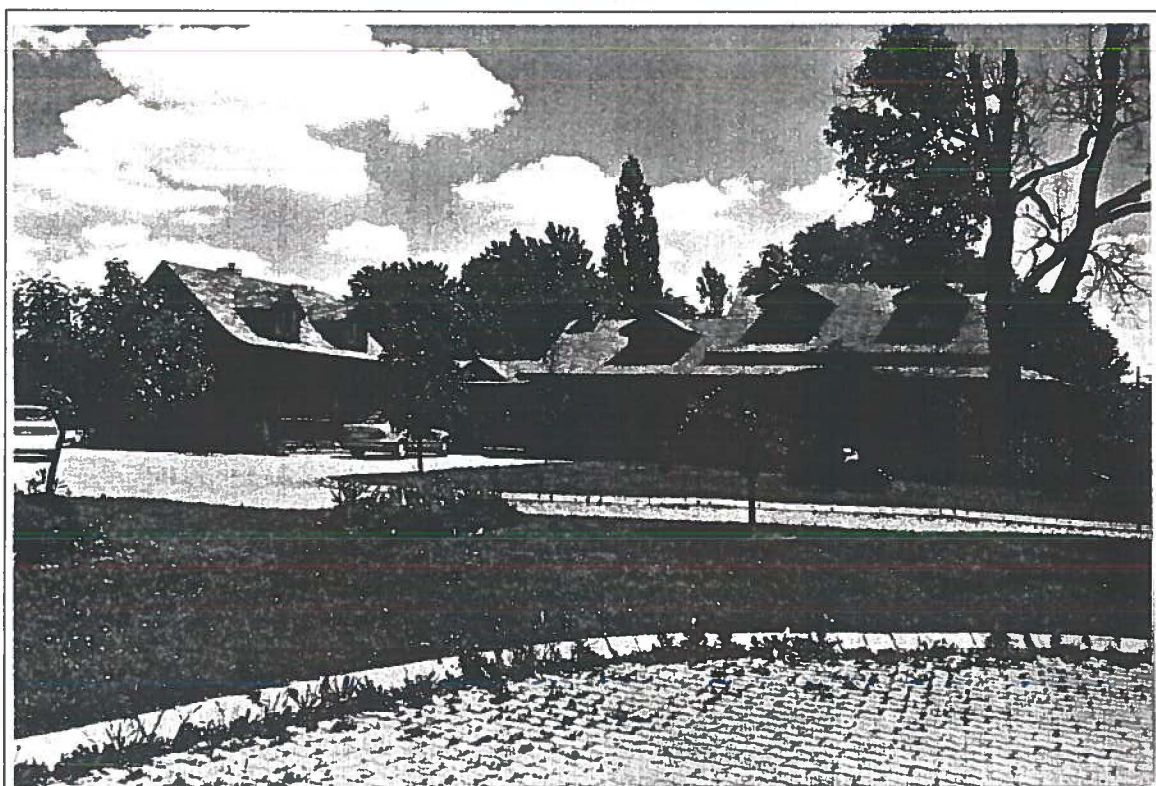
336 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

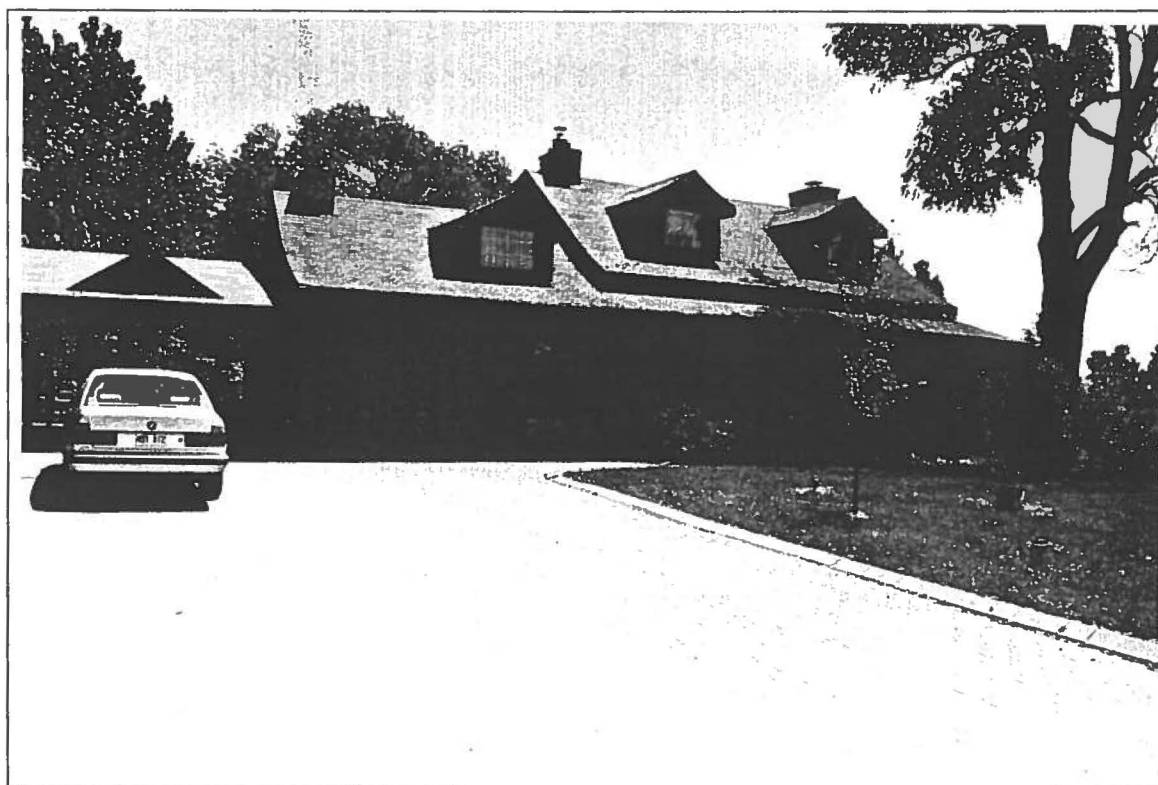
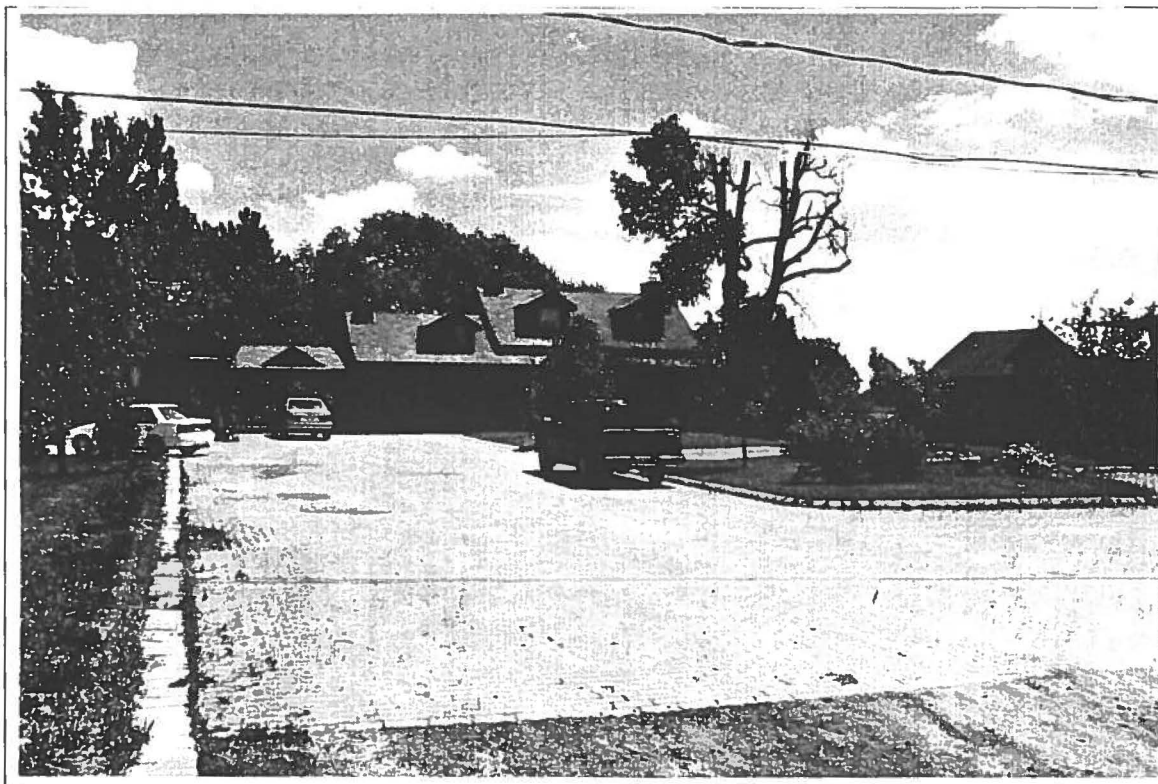
336 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

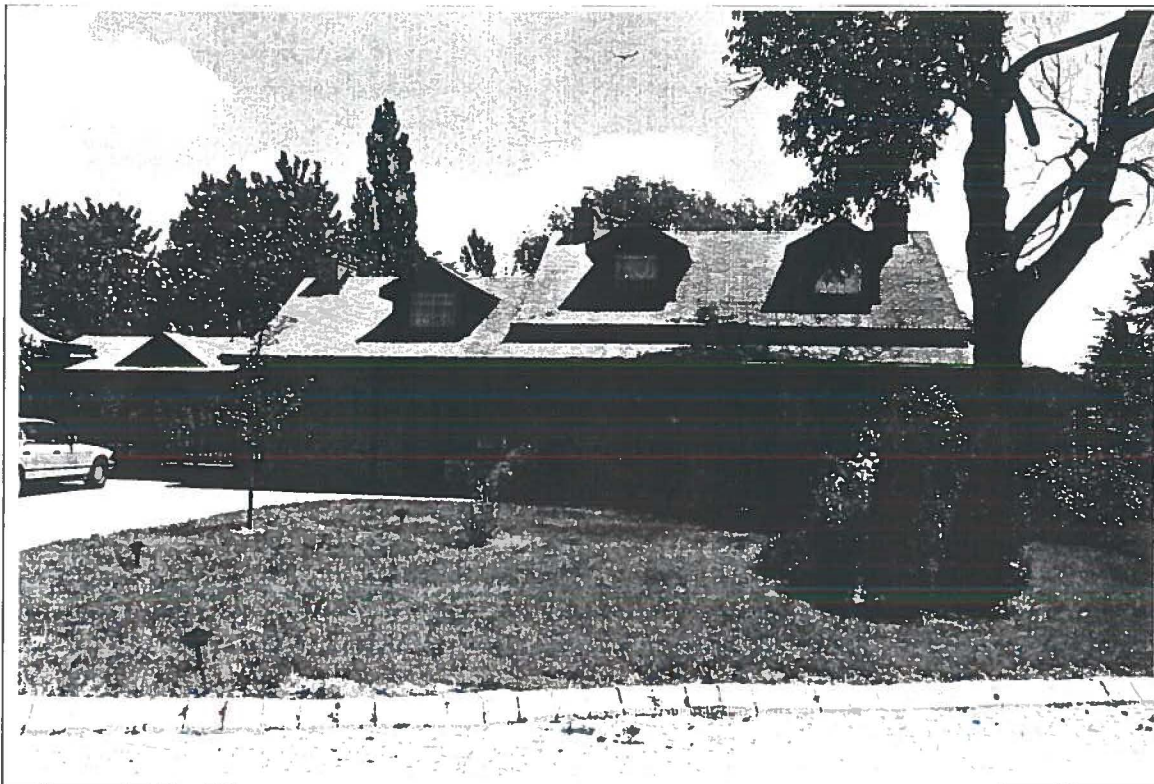
336 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

336 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **366 rang Saint-Régis Nord**

Cadastre: **P-190**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

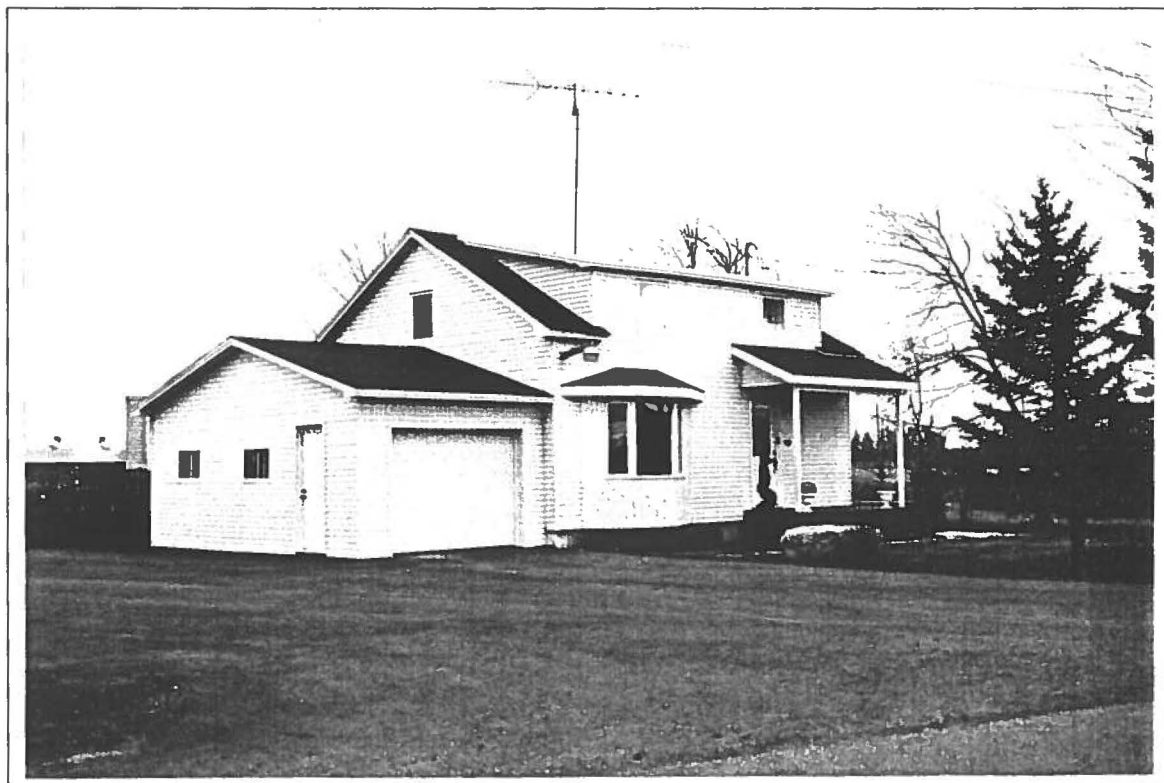
Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Maison rénovée récemment ayant perdu toutes ses caractéristiques patrimoniales. Un garage est annexé au mur latéral droit.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1
03.96.03

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **377 rang Saint-Régis Nord**

Cadastre: **P-190, P-230, P-225**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: masonite**

Autre revêtement de mur: **brique**

Toiture: **tôle à la canadienne**

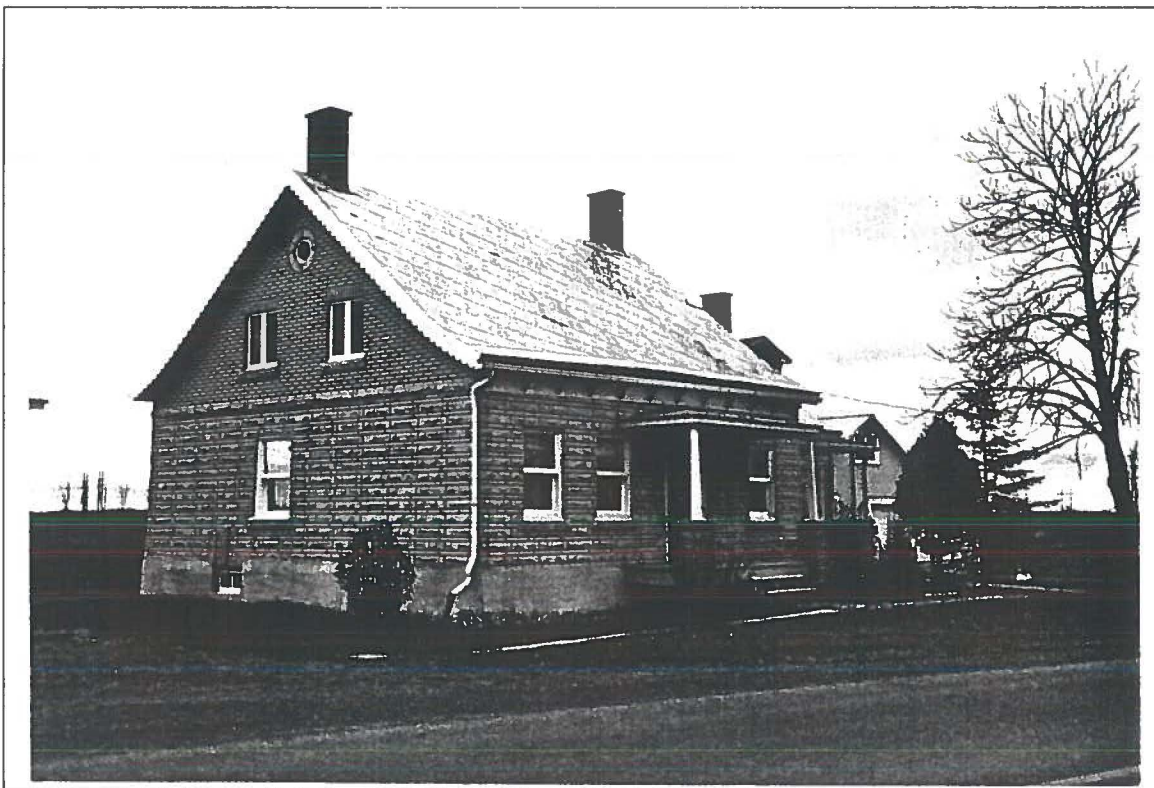
Forme de toit: **à deux versants courbés**

COMMENTAIRES

Ensemble agricole traditionnel important comprenant, outre la maison, deux corps secondaires, une grange-étable et au moins quatre bâtiments secondaires; la maison de conception québécoise est intéressante mais elle a été sérieusement modifiée, tant au niveau du corps principal que des corps secondaires. Les revêtements et les ouvertures ont été remplacés. Seules les consoles ont été conservées.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

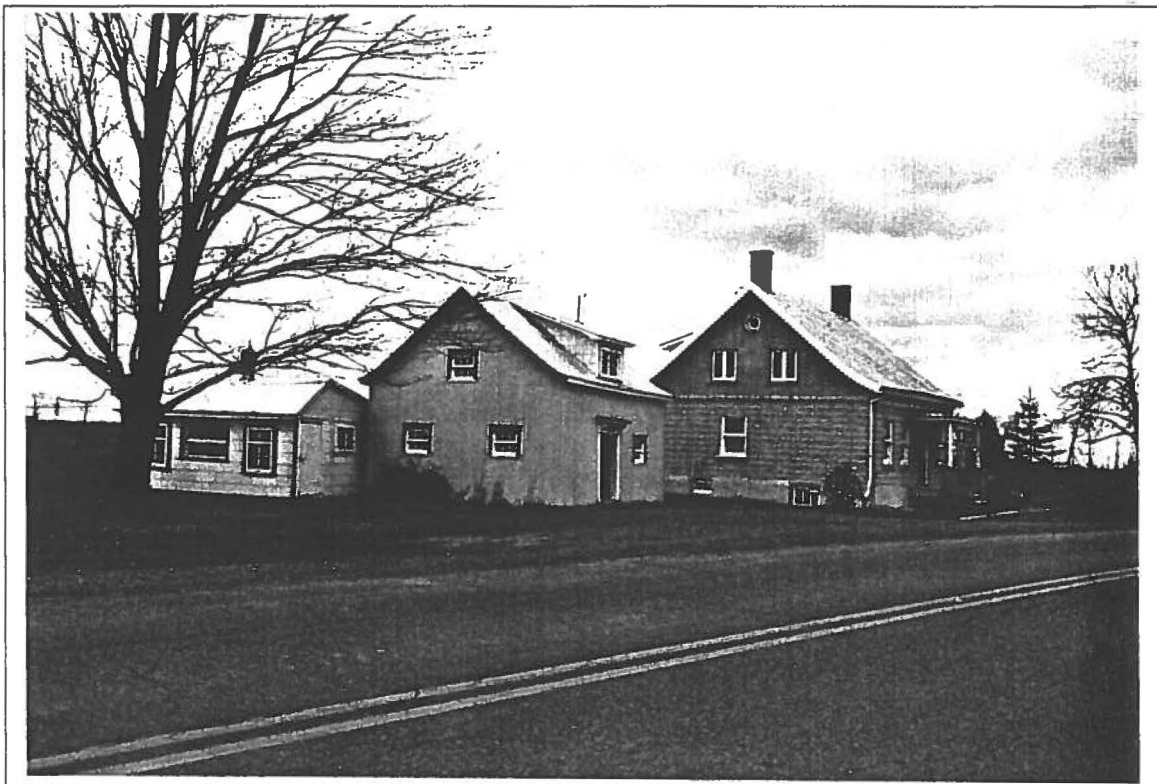
La grange-étable est composée de deux unités placées bout à bout; les deux unités sont revêtues de tôle profilée.



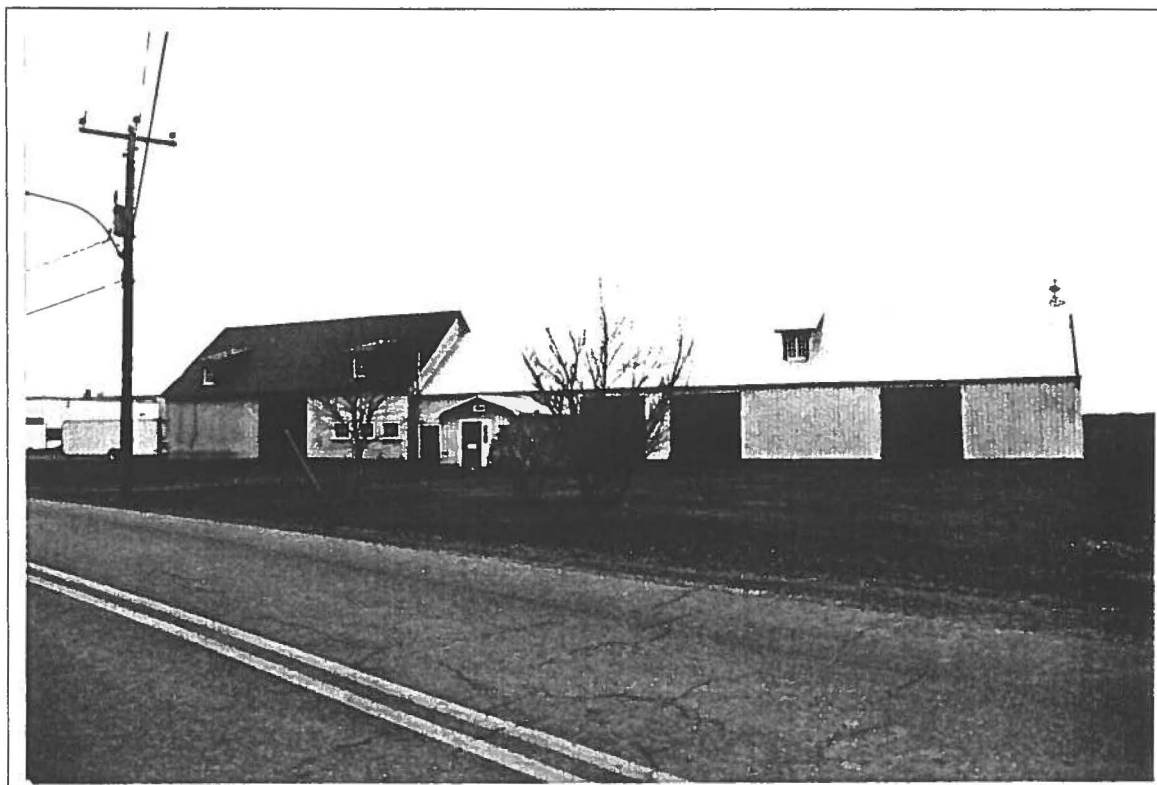
no photo 1
02.96.34

municipalité: Saint-Constant

377 rang Saint-Régis Nord



no photo 2
02.96.33



no photo 3
03.96.01

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: bâtiment principal (maison)

Adresse: 518 rang Saint-Régis Nord

Cadastre: P-191, 191-2, P-224

Période de construction estimée: 1881-1899

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): brique

Autre revêtement de mur: aucun

Toiture: tôle en plaques

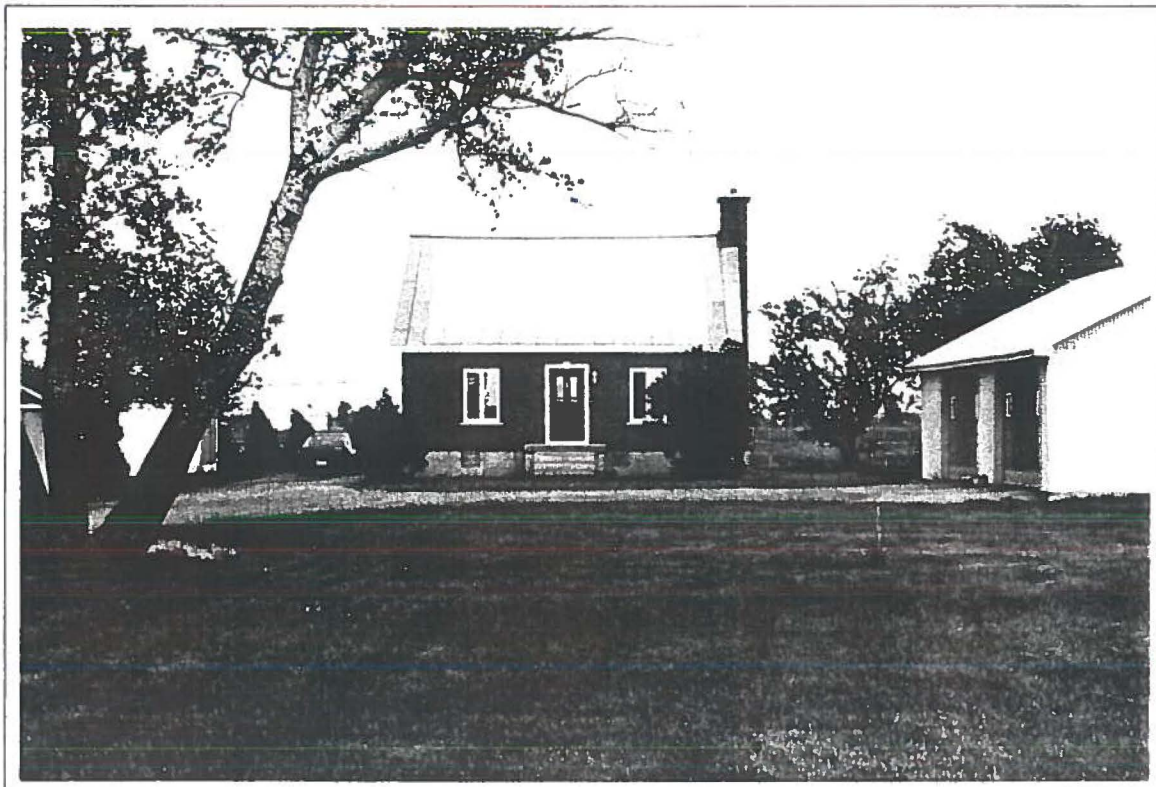
Forme de toit: à deux versants droits

COMMENTAIRES

Propriété constituée de plusieurs bâtiments faisant face à la rivière Saint-Régis et dos à la rue. Les bâtiments secondaires sont situés devant la maison, qui est davantage près de la rivière que de la rue. Propriété dotée d'un assez important couvert végétal. Les fenêtres de la maison ont été modifiées, la galerie est disparue. On remarquera sur la propriété voisine (de l'autre côté de la rue, au nord-ouest) la présence d'une petite remise en mauvais état physique.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

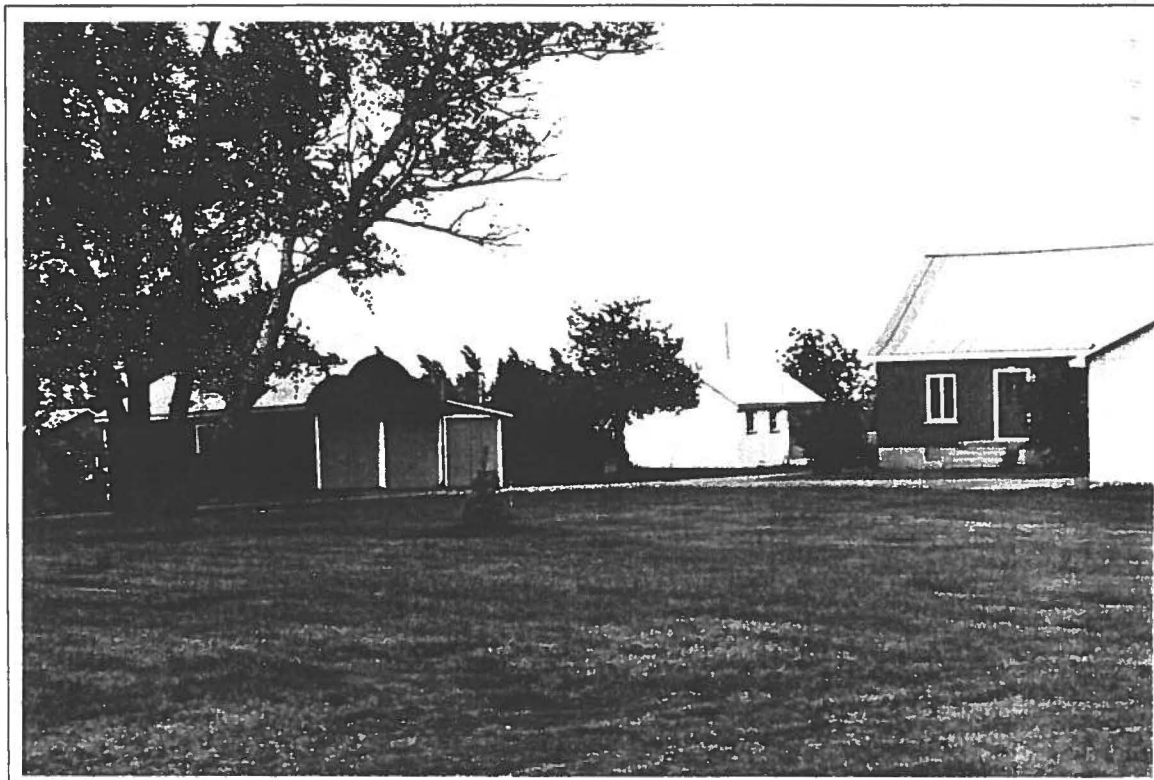
La grange-étable, qui figurait sur les photos du M.A.C de 1978 est disparue.



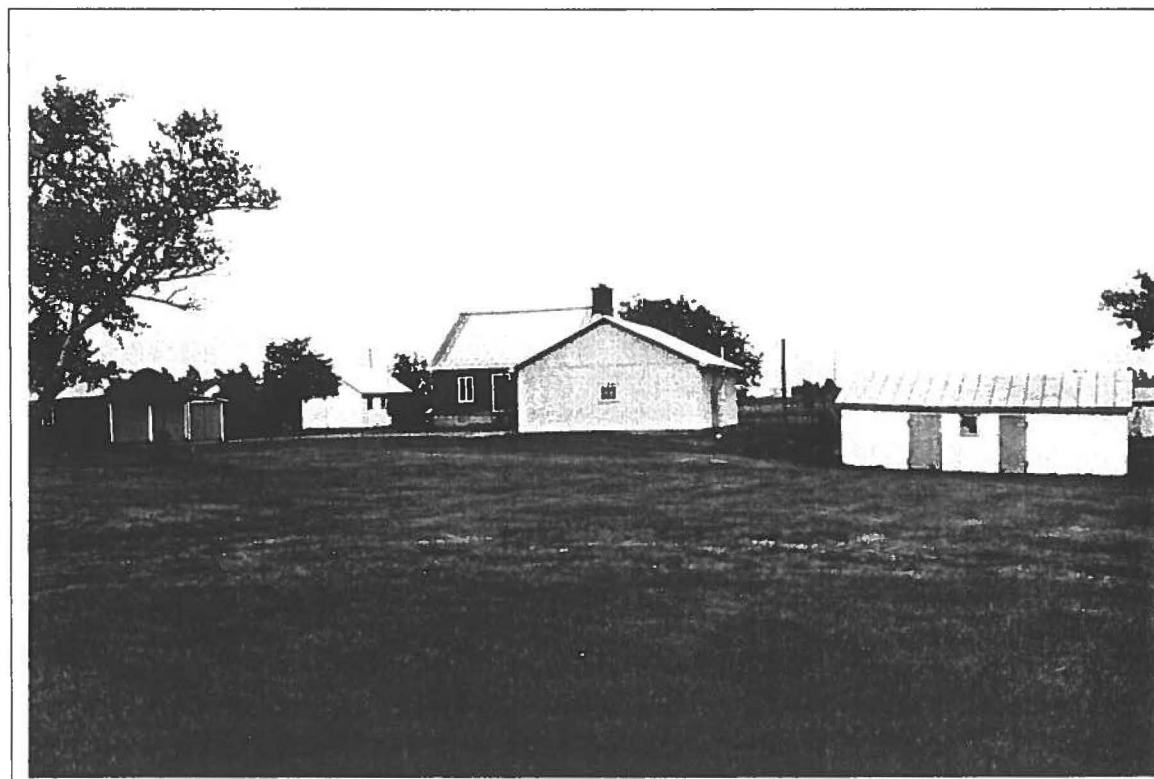
no photo 1
02.97.30

municipalité: Saint-Constant

518 rang Saint-Régis Nord



no photo 2
02.97.33

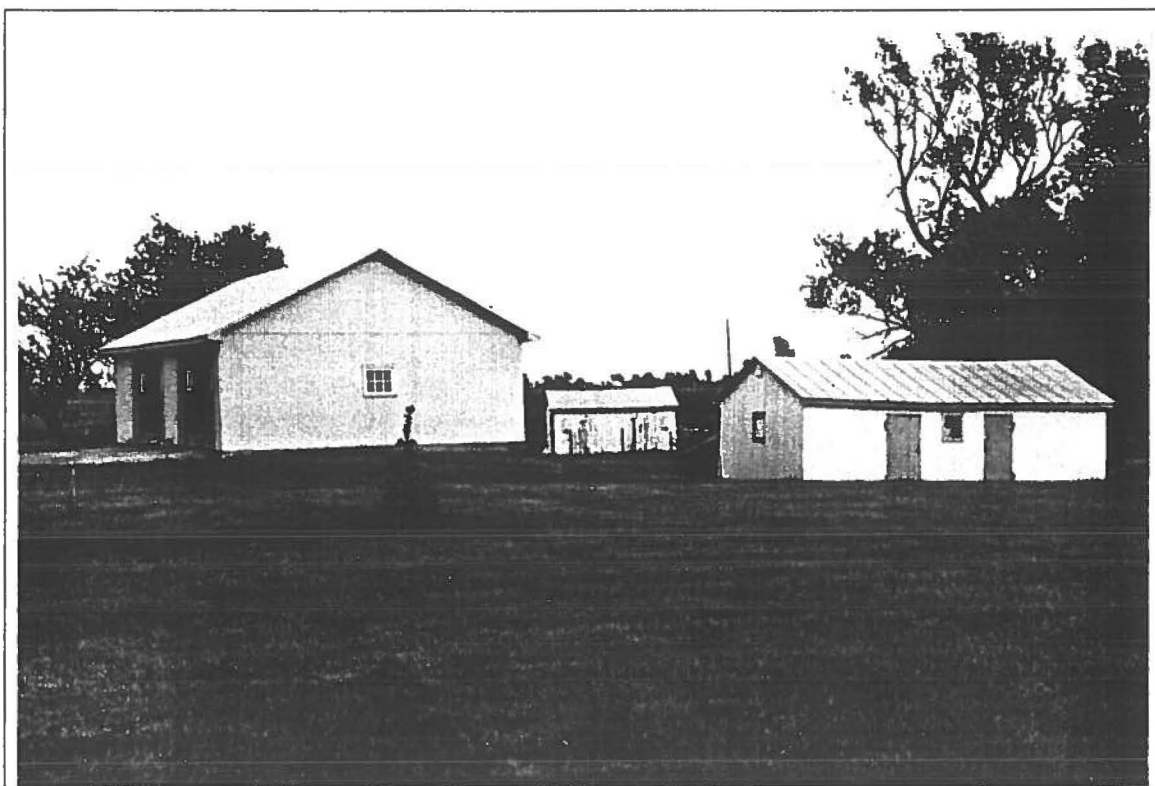


no photo 3
02.97.28

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

518 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

518 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: bâtiment principal (maison)

Adresse: 552 rang Saint-Régis Nord

Cadastre: P-192, P-223

Période de construction estimée: 1881-1899

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): matériau «moderne»: déclin de vinyle

Autre revêtement de mur: planche à feuillure

Toiture: bardeau d'asphalte

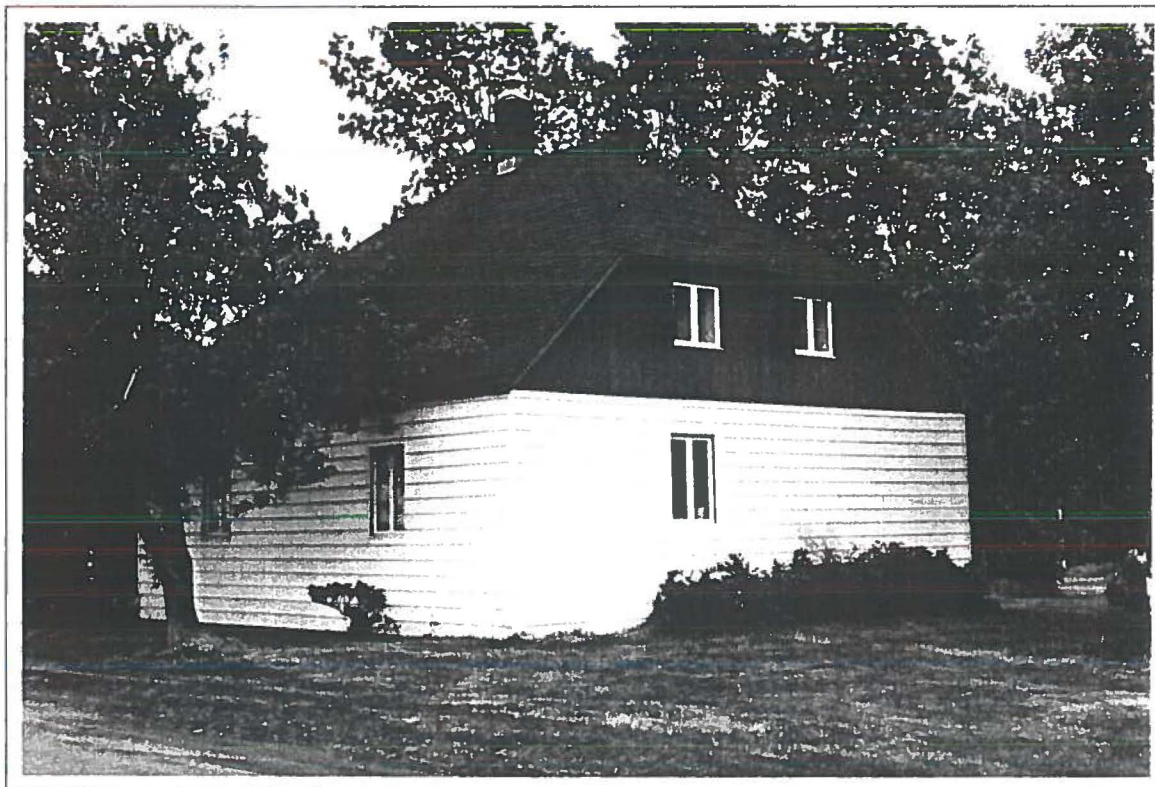
Forme de toit: à deux versants avec croupes

COMMENTAIRES

Cette maison, au toit à deux versants avec croupes, est d'un type peu courant à Saint-Constant.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

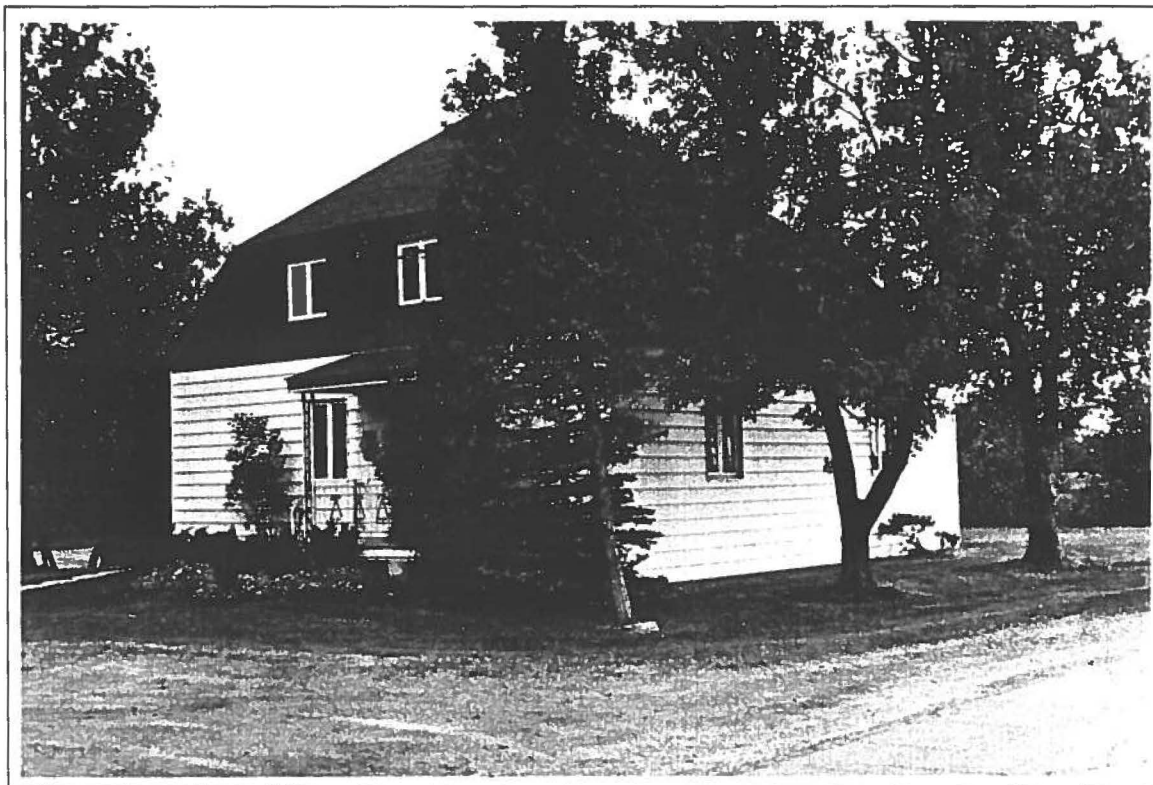
Aucune



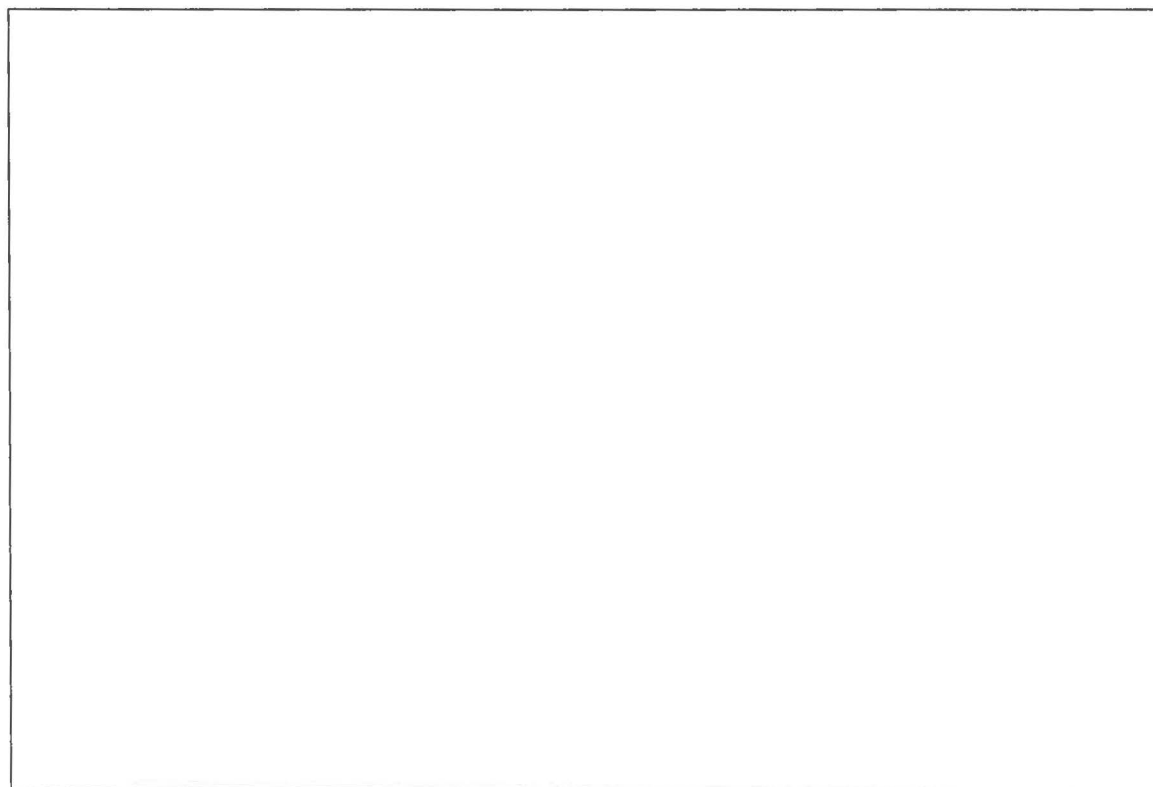
no photo 1
02.97.23

municipalité: Saint-Constant

552 rang Saint-Régis Nord



no photo 2
02.97.24



no photo 3

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **575 rang Saint-Régis Nord**

Cadastre: **P-193**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin de vinyle**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle en plaques**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Propriété (localisée du côté opposé de la rivière Saint-Régis) constituée d'une maison, d'une remise et d'une grange-étable. À la maison, qui a été passablement modifiée, est adossé un appentis (annexe) au toit plat. Présence de deux bâtiments secondaires sur la propriété, dont une grange-étable.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Édifice au toit à deux versants droits, entièrement revêtu de tôle, auquel est greffé perpendiculairement un autre bâtiment de plus modestes dimensions.



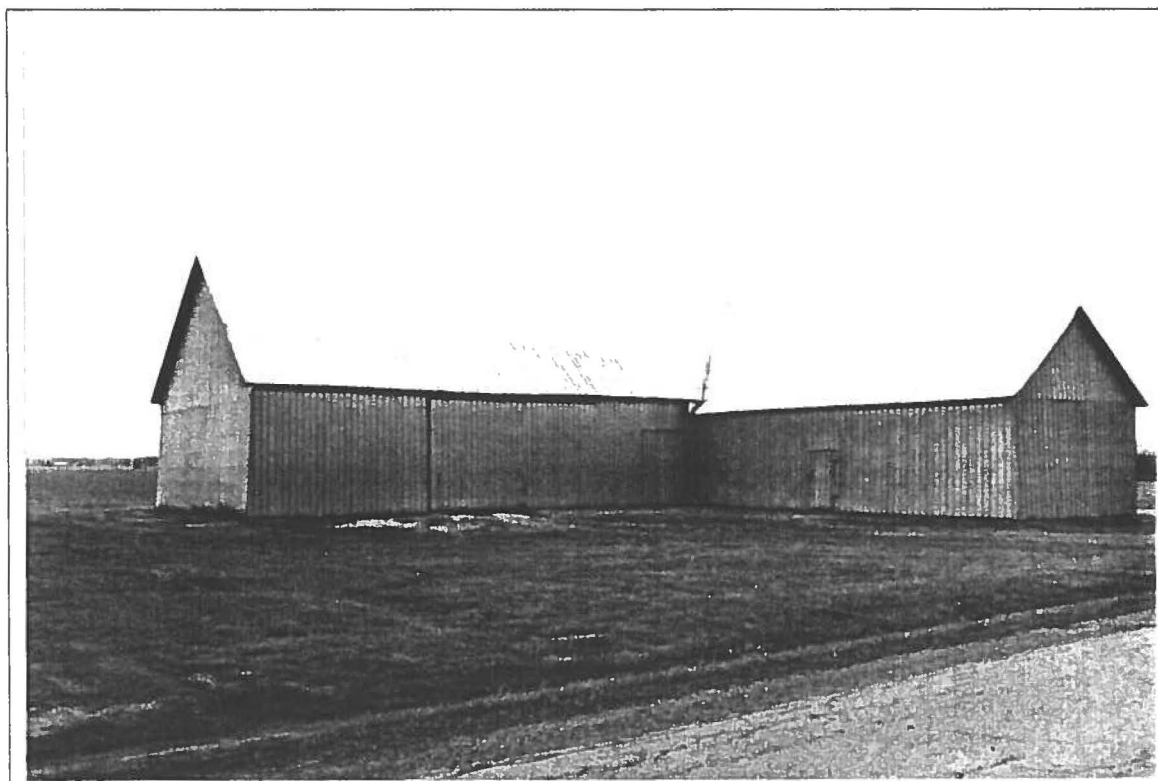
no photo 1
02.97.25

municipalité: Saint-Constant

575 rang Saint-Régis Nord



no photo 2
02.97.27



no photo 3
02.97.26

municipalité: Saint-Constant

Photos additionnelles (non codées)

575 rang Saint-Régis Nord



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **croix de chemin**

Adresse: **316 rang Saint-Régis Sud**

Cadastre: **P-187**

Période de construction estimée: **indéterminée**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **ne s'applique pas**

Autre revêtement de mur: **ne s'applique pas**

Toiture: **ne s'applique pas**

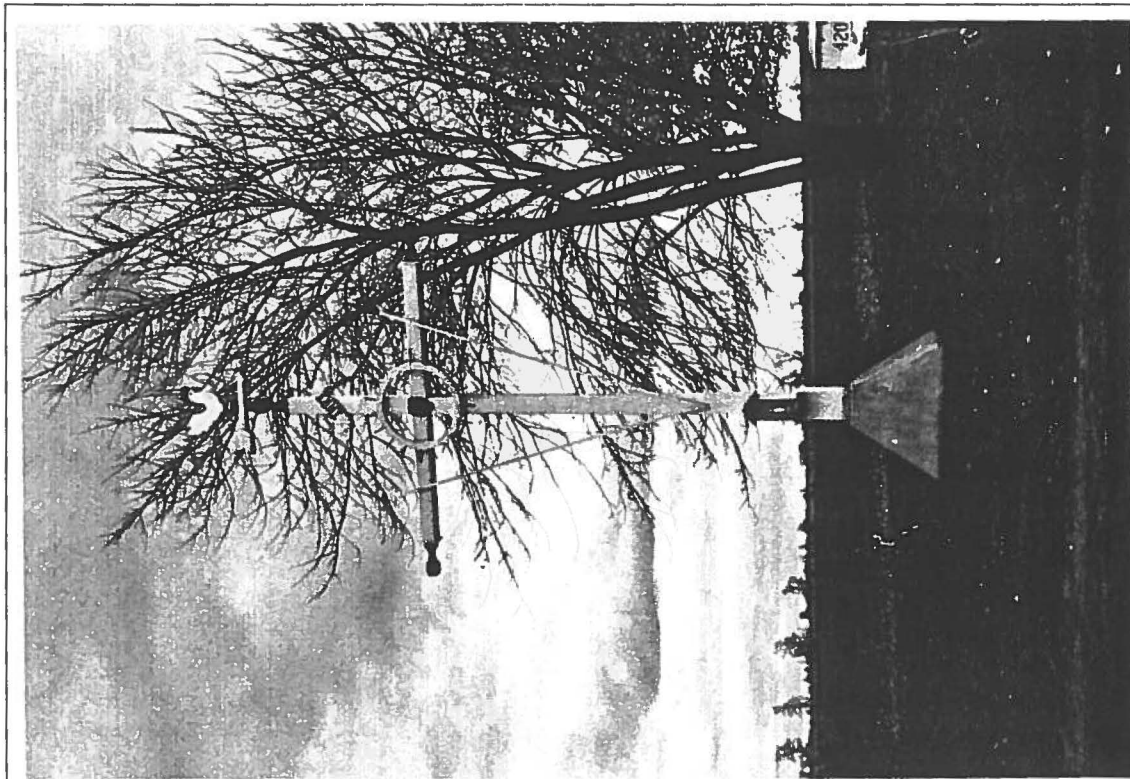
Forme de toit: **ne s'applique pas**

COMMENTAIRES

Croix en bois, montée sur un socle en béton, ornée des instruments de la passion et surmontée d'une girouette. À sa base se trouve une niche renfermant une statuette. Elle est située dans la courbe très prononcée du rang Saint-Régis Sud, sur la propriété du numéro civique 420.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **321 rang Saint-Régis Sud**

Cadastre: **P-235**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin d'aluminium**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **multicouche**

Forme de toit: **plat**

COMMENTAIRES

Le revêtement et les fenêtres ont été modifiées. On retrouve un corps secondaire au mur latéral est. L'avent est recouvert de tôle agrafée. Présence d'un garage sur la propriété. Importance des arbres dans la cours avant. Sur ce qui semble être la propriété voisine, on retrouve une imposante grange-étable que nous décrivons ci-après.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Il s'agit d'une longue grange-étable à toit à deux versants droits, recouvert de planches verticales et de tôle sur la toiture. Édifice probablement très ancien, en mauvais état et de très grandes dimensions. À son mur-pignon est, a été annexé un appentis.



no photo 1

02.97.12

municipalité: Saint-Constant

321 rang Saint-Régis Sud



no photo 2
02.97.15



no photo 3
02.97.14

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **361 rang Saint-Régis Sud**

Cadastre: **P-233**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **matériau «moderne»: déclin d'aluminium**

Autre revêtement de mur:

Toiture: **bardeau d'asphalte**

Forme de toit: **à terrasson (partie supérieure) et brisis (partie inférieure)**

COMMENTAIRES

Édifice mansardé très ayant perdu la majorité de ses composantes traditionnelles. Édifice situé très en retrait de la rue. Présence d'un bâtiment secondaire non patrimonial. Importance des arbres en façade.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



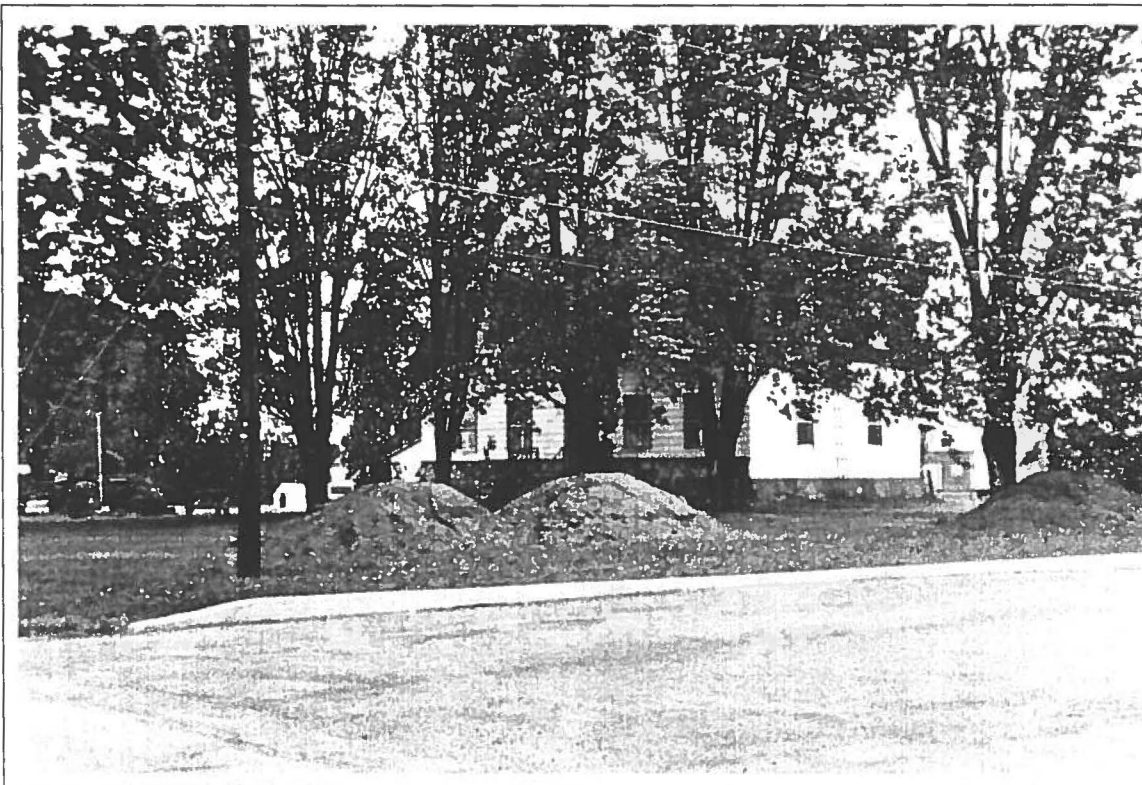
no photo 1
02.97.06

municipalité: Saint-Constant

361 rang Saint-Régis Sud



no photo 2
02.97.07



no photo 3
02.97.11

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **grange-étable**

Adresse: **371 rang Saint-Régis Sud**

Cadastre: **P-232**

Période de construction estimée: **1881-1899**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **planche unie**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à terrasson (partie supérieure) et brisis (partie inférieure)**

COMMENTAIRES

La maison n'offre d'intérêt patrimonial, seule la grange-étable est décrite ici.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

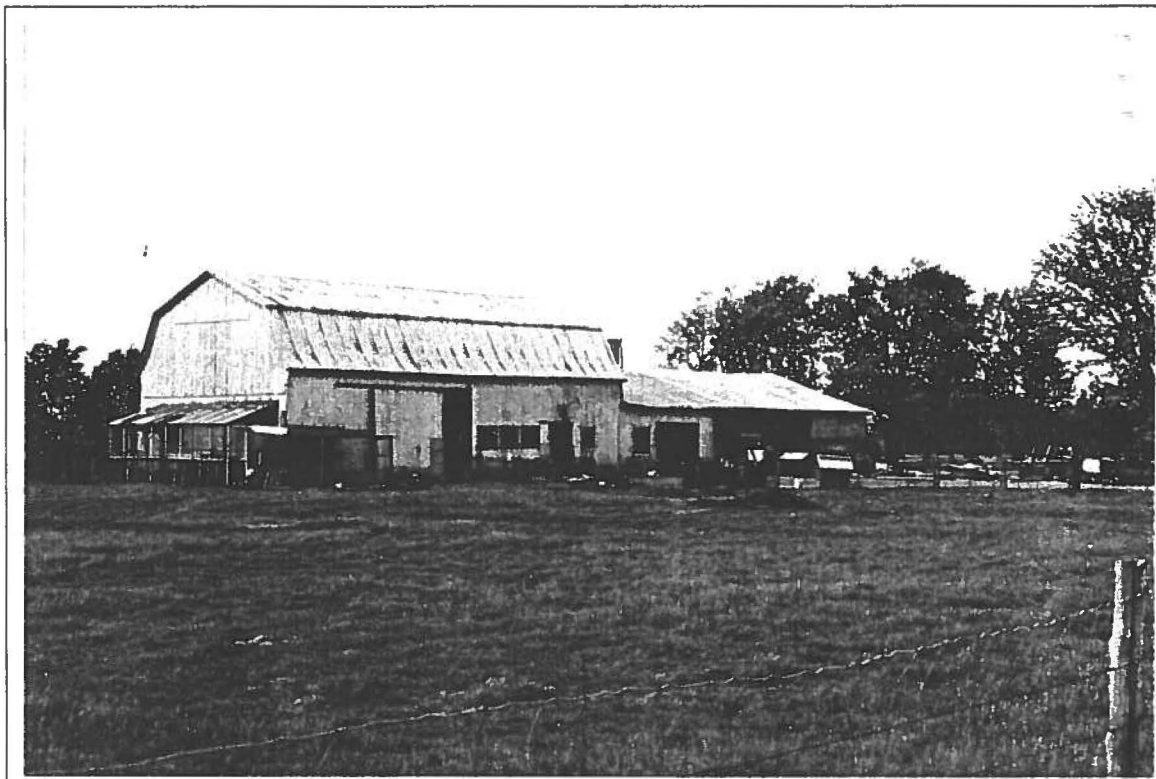
Édifice de type mansardé ayant conservé son revêtement de bois. Au mur latéral droit, est annexé un autre bâtiment, plus récent. Importance des arbres entre la grange-étable et la maison.



no photo 1
02.97.08

municipalité: Saint-Constant

371 rang Saint-Régis Sud



no photo 2
02.97.10



no photo 3
02.97.09

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **426 rang Saint-Régis Sud**

Cadastre: **226-1, 226-2, P-230-1, 230-2, 230-3, 230-4, P-231**

Période de construction estimée: **1936-1950**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **brique**

Autre revêtement de mur: **aucun**

Toiture: **tôle profilée**

Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Maison en brique jaune-brune appartenant à un important ensemble agricole. La maison a été passablement modifiée: remplacement des ouvertures, exhaussement du versant arrière du toit, modification des lucarnes, etc. On retrouve sur le site plusieurs bâtiments agricoles (grange-étable, entrepôts, remises, silos, etc.). Le plus important est la grange-étable. On note la présence de l'autre côté du chemin d'une petite porcherie ou poulailler.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

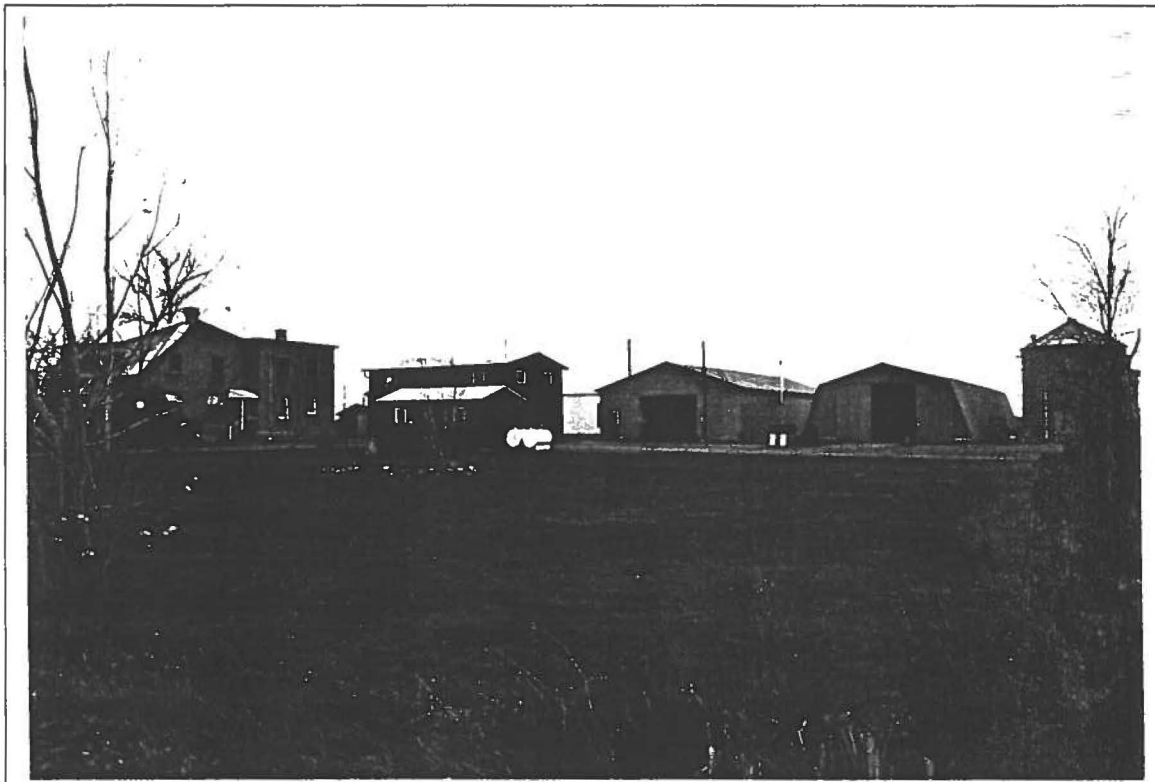
Vaste édifice constitué de deux longues sections placées perpendiculairement l'une à l'autre (en «L»). Les deux corps sont recouverts d'un toit à versants brisés.



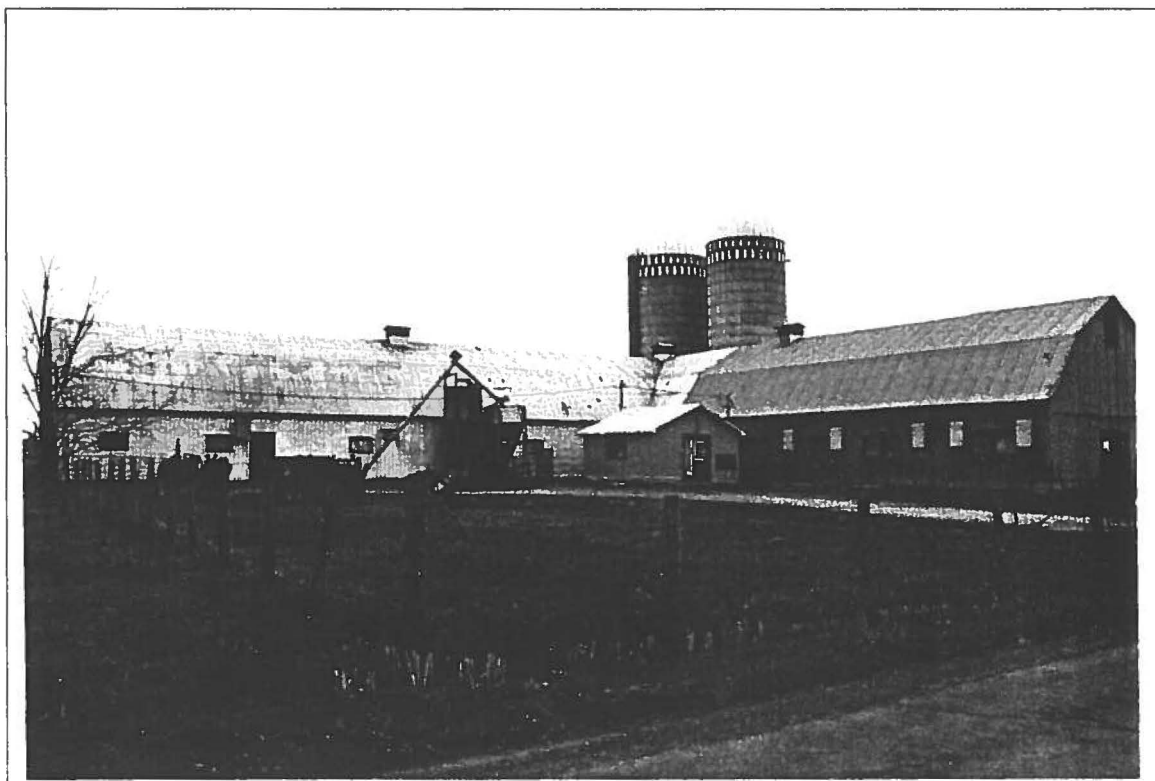
no photo 1
02.96.26

municipalité: Saint-Constant

426 rang Saint-Régis Sud



no photo 2
02.96.25



no photo 3
02.96.24

municipalité: Saint-Constant

IDENTIFICATION

Bâtiment décrit: **bâtiment principal (maison)**

Adresse: **499 rang Saint-Régis Sud**

Cadastre: **221-1**

Période de construction estimée: **1900-1935**

REVÊTEMENTS ET TOITURE

Murs (revêtement prédominant): **déclin de bois**

Autre revêtement de mur: **bardeau d'asphalte**

Toiture: **bardeau d'asphalte**

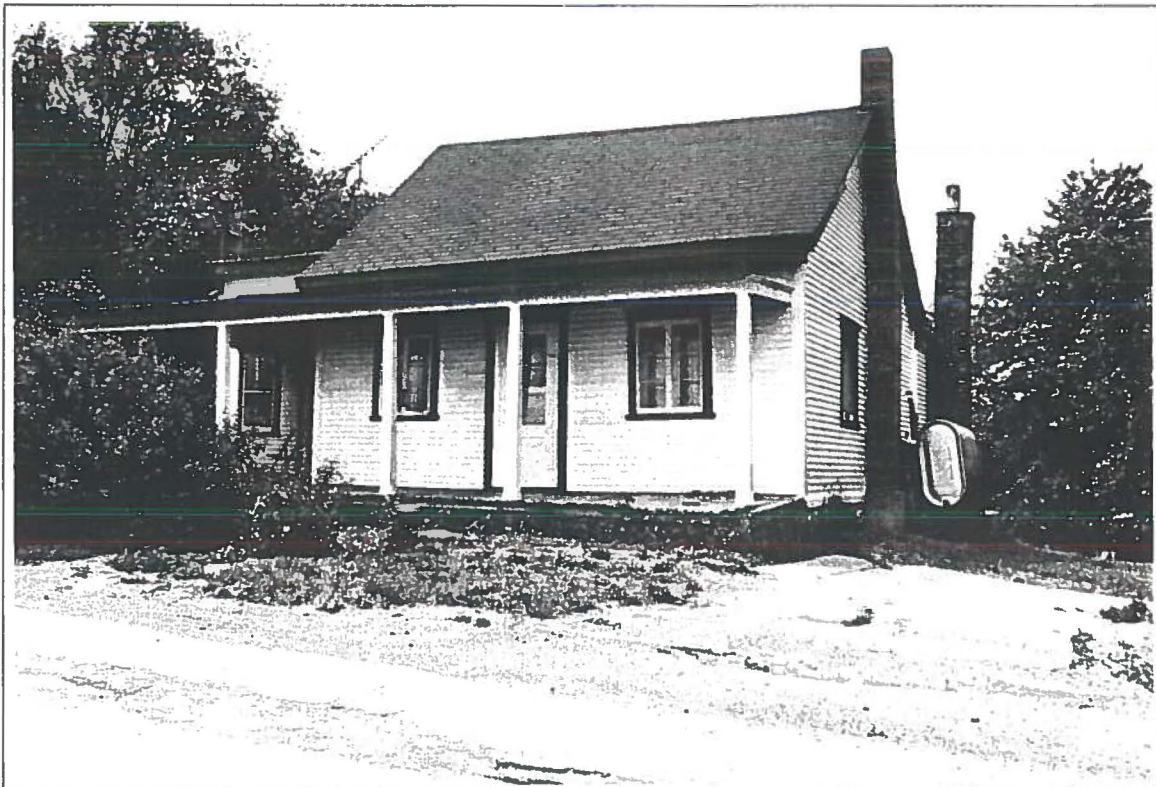
Forme de toit: **à deux versants droits**

COMMENTAIRES

Présence d'une petite annexe au mur latéral droit. On remarquera qu'il s'agit d'un des rares édifices de la zone d'étude qui a conservé ses revêtements et ses fenêtres anciennes.

DESCRIPTION DE LA GRANGE-ÉTABLE (S'IL Y A LIEU)

Aucune



no photo 1

ANNEXE F

Fiches d'évaluation des unités de paysage

TABLEAU F.1 INDICE D'ACCESSIBILITÉ VISUELLE (Corridor nord)

					UNITÉS DE PAYSAGE									
					ACCÈS AU PAYSAGE	INDICE SIMPLE	1a	1b	2	3	4	6	7a	7b
Capacité d'absorption	Végétation	Densité	Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	1	1	1	1	0	2	2	
		Hauteur	Friche Jeune forêt Forêt mature	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	1	0	2	1	0	2	2	
	Utilisation du sol	Densité	Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	2	0	2	2	2	0	0	
		Hauteur	Basse Moyenne Élevée	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	2	1	2	2	2	2	2	
		Complexité	Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	2	1	1	2	2	1	1	
	Relief		Plat Ondulé Montagneux	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	2	0	2	1	2	2	2	
	Type de vue		Ouverte Filtrée Fermée	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	0	1	1	0	0	0	
	INDICE DE CAPACITÉ D'ABSORPTION					MAX 14	11	11	3	11	10	8	9	9
	Observateurs	Riverains	Type	Résidence Travail Loisir	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	2	1	2	2	2	2
Nombre				Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	1	0	1	1	2	2	
Marge de recul			Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	2	2	0	0	
INDICE DE VISIBILITÉ DES RIVERAINS					MAX 6	3	1	3	1	5	5	4	4	
Usagers		Type	Touriste Navette Affaire	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	1	1	1	1	1	1	
		Nombre		Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	2	2	2	2	2	2	2	
		Vitesse de déplacement	< 60 km/h 60-90 km/h > 90 km/h	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	1	1	1	1	1	1	
INDICE DE VISIBILITÉ DES USAGERS					MAX 6	4	4	4	4	4	4	4	4	
INDICE D'ACCESSIBILITÉ VISUELLE						MAX 26	18	16	10	17	19	17	17	17

* L'accessibilité s'évalue sur une échelle de 0 à 26 . Indice fort > 18; indice moyen 9 à 18; indice faible < 9

TABLEAU F.2 INDICE D'HARMONIE (Corridor nord)

					UNITÉ DE PAYSAGE							
			HARMONIE	INDICE SIMPLE	1a	1b	2	3	4	6	7a	7b
du paysage	Principaux points de vues	Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	2	2	0	1
		Concordance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	0	0	2	2	0	1
	Ambiance existante	Intensité	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	0	0	2	1	0	0
		Concordance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	0	0	2	1	0	0
	INDICE D'HARMONIE DU PAYSAGE MAX. 8				3	0	0	0	8	6	0	2

					UNITÉ DE PAYSAGE							
			HARMONIE	INDICE SIMPLE	5a	5b	5c	5d	5e	5f	5g	8
du paysage	Principaux points de vues	Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	1	1	0	1	0
		Concordance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	1	0	1	1	0	1	0
	Ambiance existante	Intensité	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	1	0	1	1	0	0	0
		Concordance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	1	0	1	1	0	0	0
	INDICE D'HARMONIE DU PAYSAGE MAX. 8				0	3	0	4	4	0	2	0

*L'harmonie s'évalue sur une échelle de 0 à 8 (indice fort : >6, indice moyen : 4-6, indice faible : <4).

TABEAU F.3 INDICE DE DYNAMISME (Corridor nord)

					UNITÉS DE PAYSAGE							
			SÉQUENCE	INDICE SIMPLE	1a	1b	2	3	4	6	7a	7b
Dynamisme	Rythme interne de l'unité	Profil horizontal	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	0	0	2	1	0	0
		Profil vertical Montagneux Ondulé Plat	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	1	0	2	0	0	0
	Contraste	Couleur Échelle Masse plein/vide	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	1	0	2	2	1	1
	Diversité visuelle		Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	0	0	2	2	0	0
	Élément d'orientation		Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	0	0	2	1	0	0
	Éléments ponctuels d'intérêt	Nombre	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	2	1	0	0
		Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	2	1	0	0
	* Indice du dynamisme Max 14				4	1	2	0	14	8	1	1

* Les séquences s'évaluent sur une échelle de 0 à 14

(Indice fort : > 10, indice moyen : 6 à 10, indice faible : < 6)

TABEAU F.4 INDICE DE LA VALEUR ATTRIBUÉE (Corridor nord)

				UNITÉS DE PAYSAGE							
		VALEUR ATTRIBUÉE	INDICE SIMPLE	1a	1 b	2	3	4	6	7a	7 b
MISE-EN-SCÈNE	Nombre de sites	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	0	0	2	1	0	0
	Structure	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	0	0	2	1	0	0
HISTOIRE	Nombre de sites	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	0	0	0	0
SYMBOLISME	Nombre de sites	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	2	1	0	0
	Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	2	1	0	0
VOCATION	Douce Moyenne Dure	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	2	0	2	2	2	2
* INDICE DE LA VALEUR ATTRIBUÉE MAX.14				3	0	2	0	10	6	2	2

* La valeur attribuée s'évalue sur une échelle de 0 à 14
(Indice fort : > 8, indice moyen : 5-8, indice faible : < 5)

TABEAU F.5 INDICE DES COMPOSITES DE LA VALEUR VISUELLE DU PAYSAGE (Corridor nord)

		INDICE DES UNITÉS DE PAYSAGE									
		INDICE SIMPLE	PAYSAGE	1a	1b	2	3	4	6	7a	7b
Valeur intrinsèque	Accessibilité visuelle	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Visible Caché	M	M	M	M	F	M	M	M
	Harmonie	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Discordant Concordant	0	0	0	0	F	M	0	0
	Dynamisme	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Monotone Stimulant	0	0	0	0	F	M	0	0
	Valeur attribuée	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Valorisé Banal	0	0	0	0	F	M	0	0
	* Indice composite de la valeur visuelle Classe : Très fort - Fort Moyen - Faible			Faible	Faible	Faible	Faible	Très fort	Moyen	Faible	Faible

		INDICE DES UNITÉS DE PAYSAGE									
		INDICE SIMPLE	PAYSAGE	5a	5b	5c	5d	5e	5f	5g	8
Valeur intrinsèque	Accessibilité visuelle	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Visible Caché	F	M	M	M	F	M	F	M
	Harmonie	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Discordant Concordant	0	0	0	M	M	0	0	0
	Dynamisme	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Monotone Stimulant	0	0	0	M	M	0	0	0
	Valeur attribuée	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Valorisé Banal	0	0	0	M	0	0	0	0
	* Indice composite de la valeur visuelle Classe : Très fort - Fort Moyen - Faible			Faible	Faible	Faible	Moyen	Moyen	Faible	Faible	Faible

TABLEAU F.6 INDICE D'ACCESSIBILITÉ VISUELLE (Corridor sud)

					UNITÉS DE PAYSAGE									
					ACCÈS AU PAYSAGE	INDICE SIMPLE	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6
Capacité d'absorption	Végétation	Densité	Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	1	2	2	1	2	1	1	
		Hauteur	Friche Jeune forêt Forêt mature	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	1	2	2	0	2	0	0	
	Utilisation du sol	Densité	Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	2	2	2	2	2	2	2	
		Hauteur	Basse Moyenne Élevée	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	1	1	1	1	1	0	
		Complexité	Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	2	2	1	2	2	2	1	
	Relief		Plat Ondulé Montagneux	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	2	2	2	2	2	2	1	
	Type de vue		Ouverte Filtrée Fermée	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	2	2	2	2	2	1	0	
	INDICE DE CAPACITÉ D'ABSORPTION MAX 14					8	11	13	12	10	13	9	5	
Observateurs	Riverains	Type	Résidence Travail Loisir	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	2	2	2	2	2	2	2	
		Nombre		Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	0	0	0	0	0	0	
		Marge de recul	Faible Moyenne Forte	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	1	1	1	0	1	2	0	
	INDICE DE VISIBILITÉ DES RIVERAINS MAX 6					6	3	3	3	4	3	4	2	
	Usagers	Type	Touriste Navette Affaire	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	1	1	2	1	2	0	
		Nombre		Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	1	0	0	0	1	0	0	
		Vitesse de déplacement		Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	1	1	0	2	1	2	1	
	INDICE DE VISIBILITÉ DES USAGERS MAX 6					4	3	2	2	4	3	4	1	
INDICE D'ACCESSIBILITÉ VISUELLE MAX 26					18	17	18	17	18	19	17	8		

* L'accessibilité s'évalue sur une échelle de 0 à 26 . Indice fort > 18; indice moyen 9 à 18; indice faible < 9

TABEAU F.7 INDICE D'HARMONIE (Corridor sud)

					UNITÉ DE PAYSAGE							
			HARMONIE	INDICE SIMPLE	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6
du paysage	Principaux points de vues	Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	1	0	2	1	1	0
		Concordance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	1	0	2	1	1	0
	Ambiance existante	Intensité	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	1	0	2	1	2	0
		Concordance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	1	0	2	1	2	0
	INDICE D'HARMONIE DU PAYSAGE MAX. 8				4	0	4	0	8	4	6	0

*L'harmonie s'évalue sur une échelle de 0 à 8 (indice fort : >6, indice moyen : 4-6, indice faible : <4).

TABEAU F.8 INDICE DE DYNAMISME (Corridor sud)

					UNITÉS DE PAYSAGE							
			SÉQUENCE	INDICE SIMPLE	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6
Dynamisme	Rythme interne de l'unité	Profil horizontal	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	2	1	2	1	2	0
		Profil vertical	Montagneux Ondulé Plat	Forte Moyenne Faible	2 1 0	0	0	0	0	0	0	0
	Contraste	Couleur Échelle Masse plein/vide	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	2	1	2	2	2	0
	Diversité visuelle		Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	1	0	1	1	1	0
	Élément d'orientation		Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	1	1	1	1	1	2
	Éléments ponctuels d'intérêt	Nombre	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	2	0	2	2	1	0
		Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	2	0	2	2	2	0
	* Indice du dynamisme Max 14					12	0	10	3	10	9	9

* Les séquences s'évaluent sur une échelle de 0 à 14

(Indice fort : > 10, indice moyen : 6 à 10, indice faible : < 6)

TABEAU F.9 INDICE DE LA VALEUR ATTRIBUÉE (Corridor sud)

				UNITÉS DE PAYSAGE							
		VALEUR ATTRIBUÉE	INDICE SIMPLE	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6
MISE-EN-SCÈNE	Nombre de sites	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	2	0	2	1	1	0
	Structure	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	2	0	2	1	1	0
HISTOIRE	Nombre de sites	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	1	0	2	1	1	0
	Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	1	0	2	1	1	0
SYMBOLISME	Nombre de sites	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	1	0	2	1	1	0
	Importance	Forte Moyenne Faible	2 1 0	2	0	1	0	2	1	1	0
VOCATION	Douce Moyenne Dure	Forte Moyenne Faible	2 1 0	1	0	2	0	2	1	2	0
* INDICE DE LA VALEUR ATTRIBUÉE MAX.14				9	0	10	0	14	7	8	0

*La valeur attribuée s'évalue sur une échelle de 0 à 14
(Indice fort : >8, indice moyen : 5-8, indice faible : <5)

TABEAU F.10 INDICE DES COMPOSITES DE LA VALEUR VISUELLE DU PAYSAGE (Corridor sud)

			INDICE DES UNITÉS DE PAYSAGE								
		INDICE SIMPLE	PAYSAGE	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6
Valeur intrinsèque	Accessibilité visuelle	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Visible Caché	M	0	M	M	M	F	M	M
	Harmonie	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Discordant Concordant	M	0	M	0	F	M	M	0
	Dynamisme	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Monotone Stimulant	F	0	M	0	M	M	M	0
	Valeur attribuée	Fort - F Moyen - M Faible - 0	Valorisé Banal	F	0	F	0	F	M	M	0
* Indice composite de la valeur visuelle Classe : Très fort - Fort - Moyen - Faible				Fort	Faible	Moyen	Faible	Fort	Moyen	Moyen	Faible

ANNEXE G

Résultats des relevés de bruit

Tableau 1 Résultats des relevés de bruit effectués aux points 1 et 4

Localisation	Heure	Leq	Niveau de bruit en dB(A)					Automobiles	Camions int.	Camions lourds
			L1%	L10%	L50%	L90%	L99%			
Entrée d'une antenne radio (point 1)	15h30 - 16h30	71,2	76,0	74,1	70,0	64,5	56,1	2316	63	261
	16h30 - 17h30	71,3	75,9	74,5	70,4	64,3	56,3	2225	70	276
	17h30 - 18h30	71,1	76,1	74,5	70,2	64,1	56,2	2210	70	270
Entre le 255 et 265 rue Hantel (point 4)	11h30 - 12h30	67,6	73,5	71,0	66,7	59,6	58,4	2304	240	56
	12h30 - 13h30	67,5	73,2	71,1	66,5	59,6	58,3	2012	192	144
	13h30 - 14h30	67,3	73,1	71,0	66,4	59,6	58,4	2204	208	125

Date des relevés sonores 20 août 1997

Tableau 2 Résultats des relevés de bruit et de comptage effectués près du 5380 Route 132 (point 2)

Heure	Niveau de bruit en dB(A)					
	Leq	L1%	L10%	L50%	L90%	L99%
00h00 - 1h00	64,2	76	67	58	50	45
1h00 - 2h00	64,1	76	68	59	50	45
2h00 - 3h00	64,2	76	68	58	50	45
3h00 - 4h00	64,3	76	68	59	50	45
4h00 - 5h00	65,3	76	69	59	50	46
5h00 - 6h00	68,5	77	72	66	56	50
6h00 - 7h00	71,2	77	75	70	63	58
7h00 - 8h00	71,4	77	75	70	65	57
8h00 - 9h00	71,4	77	75	70	65	57
9h00 - 10h00	70,2	76	73	69	63	56
10h00 - 11h00	69,4	75	73	69	62	54
11h00 - 12h00	69,2	74	72	68	61	51
12h00 - 13h00	69,3	75	72	67	59	50
13h00 - 14h00	69,4	75	72	68	61	54
14h00 - 15h00	69,8	75	73	70	64	56
15h00 - 16h00	71,4	76	75	70	65	56
16h00 - 17h00	71,2	76	75	70	65	57
17h00 - 18h00	70,1	76	74	69	64	56
18h00 - 19h00	69,6	74	73	68	62	51
19h00 - 20h00	68,5	74	73	67	58	50
20h00 - 21h00	68,1	74	71	64	56	48
21h00 - 22h00	67,1	74	70	61	53	47
22h00 - 23h00	65,9	75	70	59	52	45
23h00 - 00h00	64,1	76	68	58	50	45
Leq (24h) :		68,9 dB(A)				

Résultats du comptage de 10:00 à 11:00 heures :

Automobiles : 1908
Camions intermédiaires : 42
Camions lourds : 324

Date des relevés sonores du 18 au 19 août 1997

Tableau 3 Résultats des relevés de bruit et de comptage effectués face au Centre des loisirs (point 3)

Heure	Leq	Niveau de bruit en dB(A)				
		L1%	L10%	L50%	L90%	L99%
00h00 - 1h00	54,6	64,4	59,2	47,1	39,0	38,9
1h00 - 2h00	54,5	65,1	59,3	47,7	39,1	38,9
2h00 - 3h00	54,6	65,0	59,0	47,4	39,1	38,8
3h00 - 4h00	54,7	64,9	59,1	48,0	39,4	39,1
4h00 - 5h00	55,7	65,6	59,0	48,1	39,7	39,4
5h00 - 6h00	58,9	65,7	61,0	55,1	44,2	42,0
6h00 - 7h00	61,6	66,1	62,5	58,2	52,1	48,9
7h00 - 8h00	61,8	66,4	62,6	59,0	53,4	49,1
8h00 - 9h00	61,8	65,3	62,4	59,0	53,7	49,2
9h00 - 10h00	60,6	64,9	62,0	58,2	52,5	49,0
10h00 - 11h00	59,6	64,3	62,8	56,9	50,8	48,1
11h00 - 12h00	59,4	64,9	62,5	56,0	50,1	48,0
12h00 - 13h00	59,5	64,8	60,4	56,0	49,8	47,1
13h00 - 14h00	59,2	63,4	61,5	56,5	50,1	48,0
14h00 - 15h00	59,5	63,3	61,5	57,9	53,0	50,0
15h00 - 16h00	60,6	63,4	61,6	59,9	53,5	50,1
16h00 - 17h00	61,1	65,1	63,9	60,1	53,5	50,2
17h00 - 18h00	59,9	65,2	63,8	59,5	52,9	49,2
18h00 - 19h00	59,5	65,7	64,1	57,8	51,9	48,8
19h00 - 20h00	58,8	64,0	62,5	56,5	47,5	45,6
20h00 - 21h00	58,5	64,2	61,3	53,1	44,3	41,9
21h00 - 22h00	57,6	64,3	61,0	49,8	42,1	40,1
22h00 - 23h00	55,2	64,2	60,3	48,4	41,5	39,5
23h00 - 00h00	54,5	64,5	59,9	47,3	39,3	38,8
Leq (24h) :		59,0				

Résultats du comptage de 10:00 à 11:00 heures :

Automobiles : 2228
Camions intermédiaires : 64
Camions lourds : 276

Date des relevés sonores du 19 au 20 août 1997

Tableau 4 Résultats des relevés de bruit effectués aux points 5, 7 et 8

Point	Localisation	Date, Heure	Niveau de bruit en dB(A)					
			Leq	L1%	L10%	L50%	L90%	L99%
5	461, Rang Saint-Régis Sud	19 août, 14h30 - 15h30	60,3	71,3	49,3	44,1	40,2	37,8
7	360, Route 209	19 août, 13h00 - 14h00	63,5	75,0	68,0	45,1	37,7	35,4
8	Rang Saint-François Xavier	19 août, 11h30 - 12h30	58,1	71,3	60,3	47,6	45,2	42,8

**Tableau 5 Résultats des relevés de bruit
effectués près du 30 rue Du Chatel (point 6)**

Heure	Leq	Niveau de bruit en dB(A)				
		L1%	L10%	L50%	L90%	L99%
00h00 - 1h00	35,6	36,7	36,0	35,5	33,4	33,1
1h00 - 2h00	35,7	36,7	36,1	35,6	33,3	33,2
2h00 - 3h00	35,1	36,1	35,7	35,0	33,0	32,9
3h00 - 4h00	35,7	36,5	36,2	35,5	33,4	33,3
4h00 - 5h00	35,6	36,6	36,1	35,6	33,5	33,4
5h00 - 6h00	38,7	41,9	40,4	38,7	35,6	35,4
6h00 - 7h00	45,2	47,8	46,3	45,0	42,9	42,5
7h00 - 8h00	47,1	51,2	48,0	46,6	45,0	43,5
8h00 - 9h00	47,5	51,2	49,0	46,9	45,2	44,5
9h00 - 10h00	46,8	50,8	49,2	46,4	45,3	44,7
10h00 - 11h00	47,0	50,9	49,5	46,5	45,6	44,9
11h00 - 12h00	47,1	51,0	49,9	46,6	45,5	45,0
12h00 - 13h00	48,2	52,8	51,2	47,6	46,3	45,2
13h00 - 14h00	48,5	52,9	51,5	47,8	46,7	45,8
14h00 - 15h00	48,9	54,5	51,5	48,6	47,4	46,9
15h00 - 16h00	49,1	55,5	51,7	48,7	47,8	47,3
16h00 - 17h00	49,2	55,5	51,8	48,7	47,7	47,4
17h00 - 18h00	47,0	50,8	49,4	46,4	45,1	44,4
18h00 - 19h00	45,0	47,8	46,2	45,0	42,9	42,5
19h00 - 20h00	44,8	47,1	46,0	44,6	42,9	42,1
20h00 - 21h00	43,3	47,1	45,6	43,0	39,0	38,3
21h00 - 22h00	38,8	41,8	40,4	38,7	35,8	35,6
22h00 - 23h00	37,1	40,3	39,1	37,0	34,0	33,6
23h00 - 00h00	35,8	37,0	35,8	35,4	33,6	33,4
Leq (24h) :		45,5				

Date des relevés sonores du 18 au 19 août 1997

ANNEXE H

Directive du Ministre de l'Environnement



Sainte-Foy, le 16 juillet 1993

Monsieur Yvon Tourigny
Sous-ministre adjoint
Directeur général de Montréal
Ministère des Transports du Québec
35, de Port-Royal Est
3e étage
Montréal (Québec)
H3L 3T1

OBJET: Avis de projet
Autoroute 30, tronçon de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

DOSSIER: 3211-05-029

Monsieur,

J'accuse réception de votre avis pour le projet ci-haut mentionné dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Je vous rappelle que le ministre de l'Environnement vous a transmis, en date du 26 août 1992, une directive ministérielle visée à l'article 31.2 de la Loi de la qualité de l'environnement en regard de votre projet de construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges.

Cette directive couvre donc le projet du tronçon de l'autoroute 30, de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, et en outre, son contenu a été préparé en collaboration avec les divers ministères concernés par la réalisation du projet.

26 JUL '93 12:18

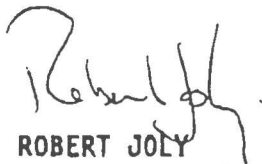
... /2



Par ailleurs, je dois préciser qu'il n'est pas de notre pratique de transmettre, au promoteur, les commentaires des organismes consultés. Si des éclaircissements vous étaient nécessaires en regard des commentaires de certains ministères, notre chargée de projet sera en mesure de répondre à vos questions ou d'en référer, le cas échéant, au ministère concerné.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur par intérim
des projets en milieu terrestre


ROBERT JOLY

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
BUREAU DU SOUS-MINISTRE
ADJOINT

JUL 21 1993

DIRECTION GÉNÉRALE DE
MONTRÉAL

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Directive du ministre indiquant la nature,
la portée et l'étendue de l'étude d'impact
sur l'environnement

Projet de construction de l'autoroute 30
entre l'autoroute 10 à Brossard
et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges

DOSSIER #3211-05-029

Juillet 1992

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET	1
1.1 Justification du projet	1
1.2 Analyse et choix des solutions	2
1.3 Description du projet	3
2. DESCRIPTION DU MILIEU	3
2.1 Identification de la zone d'étude	3
2.2 Inventaire de la zone d'étude	4
2.3 Composantes des milieux naturels et humains	4
2.3.1 Composantes des milieux naturels	5
2.3.2 Composantes des milieux humains	6
3. ANALYSE DES IMPACTS	7
3.1 Identification et évaluation des impacts	7
3.2 Description des travaux et identification des mesures d'atténuation	10
3.3 Sélection du tracé de moindre impact	11
4. SURVEILLANCE ET SUIVIS ENVIRONNEMENTAUX	11
4.1 Programme de surveillance	11
4.2 Projet de suivi	11
5. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT	12

INTRODUCTION

Le présent document a pour but de préciser la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qui doit être réalisée pour le projet de construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges.

Le contenu de l'étude d'impact est prévu à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9). L'étude d'impact doit être conçue comme un véritable outil pour examiner la sensibilité d'un territoire à une nouvelle intervention; elle doit être préparée selon une méthode scientifique et doit satisfaire le ministre.

Cette directive est préparée en fonction des renseignements contenus dans l'avis de projet. Si des éléments importants du projet devaient être modifiés par le promoteur, la directive ministérielle pourrait être réajustée en conséquence.

1. CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET

Dans cette section, le promoteur présente et explique le cheminement suivi pour arriver au choix de la solution proposée dans l'avis de projet. Cette démarche s'effectue en trois étapes: tout d'abord, le promoteur doit exposer les raisons qui justifient l'élaboration du projet et présenter les objectifs poursuivis; ensuite, il doit évaluer différents moyens pour atteindre les objectifs définis préalablement et démontrer clairement la pertinence de la solution retenue; finalement, il procède à la description de cette solution.

1.1 Justification du projet

Durant cette première étape, le promoteur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et les problèmes identifiés dans le milieu; il doit faire un rappel des éléments de planification qui sont à l'origine du projet, expliquer les objectifs poursuivis et montrer comment ceux-ci s'intègrent au plan d'ensemble du développement de la région. Cet exercice doit permettre de dégager les enjeux sociaux, économiques et environnementaux du projet.

Il est donc essentiel ici que le promoteur fasse l'exposé des caractéristiques du réseau routier régional, dresse un bilan de la situation actuelle et effectue une projection de la situation future.

Ce constat doit s'appuyer sur des données précises relatives à la circulation urbaine et interurbaine telles que: débits journaliers, composition, origine et destination du trafic, temps de parcours, accidents routiers. Le promoteur devra aussi faire état de la capacité routière, des niveaux de service, de la géométrie et de l'état structural du réseau routier, des secteurs de dépassement ou de tout autre élément d'analyse pertinent. Un rappel des normes en vigueur au ministère des Transports, quant aux problèmes à solutionner, doit également être fait.

Par la suite, le promoteur procède à une analyse de la situation. Cette analyse doit faire ressortir la problématique générale du transport sur les plans local et régional et doit identifier clairement les objectifs à atteindre afin de répondre de façon sécuritaire aux besoins de la clientèle visée. Elle doit aussi permettre au décideur et au public de bien comprendre les conséquences de la non-réalisation du projet et, en fin de compte, de bien cerner la place qu'occupera le prolongement projeté pour l'autoroute 30 à l'intérieur du réseau routier régional.

1.2 Analyse et choix des solutions

Lors de cette seconde étape, le promoteur doit présenter les options dont il dispose pour solutionner les problèmes identifiés à la première étape et démontrer que l'option retenue, ainsi que sa localisation, sont celles qui, en termes environnementaux et techno-économiques, sont les plus avantageuses.

En conséquence, bien qu'il n'ait présenté dans l'avis de projet qu'une seule solution (la construction d'un tronçon d'autoroute), le promoteur doit néanmoins exposer sa démarche préalable de recherche et d'identification des solutions possibles.

Par la suite, le promoteur doit effectuer une sélection entre les diverses options étudiées en démontrant la supériorité de l'option retenue aux fins de l'analyse d'impact. Cette démonstration doit être basée sur des critères clairs et précis; elle doit considérer les enjeux sociaux, économiques et environnementaux dégagés lors de la première étape; elle doit tenir compte de l'utilisation

actuelle et prévisible du territoire et des effets d'entraînement sur le réseau routier régional.

1.3 Description du projet

C'est à cette troisième étape que le promoteur doit décrire et illustrer les caractéristiques techniques des composantes du projet (chaussées, emprises, viaduc, bretelles, voies de service, types de drainage...) en incluant les profils, les sections types des composantes et leurs dimensions.

C'est également à ce stade de l'étude d'impact que le promoteur doit faire le point sur les relations existant entre son projet et tout autre projet en cours de réalisation ou de planification dans les secteurs adjacents au corridor retenu pour les travaux. Les renseignements sur les aménagements existants, projetés ou probables doivent être suffisamment détaillés pour permettre, dans la mesure du possible, de dégager les interactions potentielles. Le promoteur considérera notamment les autres réalisations prévues dans le plan de transport de la région de Montréal, les ouvrages maritimes tels que le canal de Beauharnois et les équipements d'Hydro-Québec, tels que la centrale Les Cèdres.

2. DESCRIPTION DU MILIEU

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des secteurs à relier, de la solution précédemment retenue et des contraintes majeures sur les plans environnementaux et techno-économiques, le promoteur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. La portion de territoire englobée par cette zone doit être suffisante pour permettre de circonscrire l'ensemble des effets directs et indirects du projet.

Le promoteur devra donc considérer une zone assez vaste pour étudier, non seulement les composantes du milieu directement touchées par la construction de l'autoroute 30, mais également, les effets du projet sur le transport dans la région de Montréal, sur la pérennité de la zone agricole de la rive sud montréalaise, de même que sur l'étalement urbain.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Le promoteur doit présenter une description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre au degré d'influence que le projet exerce sur celles-ci, de même qu'à leur importance dans la zone d'étude. Cette partie de l'étude doit présenter l'essentiel des données nécessaires pour permettre une analyse des impacts appropriée.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit:

1. les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres;
2. des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles;
3. des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

Il est à noter que les inventaires du milieu naturel doivent être réalisés durant les périodes d'utilisation critiques des habitats par les différentes espèces.

2.3 Composantes des milieux naturels et humains

Bien que le projet de prolongement de l'autoroute 30 soit susceptible d'affecter une grande variété de composantes environnementales, il n'est pas possible, ni souhaitable de les décrire en totalité. C'est pourquoi le promoteur doit concentrer ses efforts de recherche sur les composantes critiques des milieux naturels et humains et fournir l'information appropriée. Ces composantes environnementales, ainsi que les exigences quant à leur description, sont énumérées ci-après.

2.3.1 Composantes des milieux naturels

Une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- le milieu aquatique et semi-aquatique. Ceci comprend les éléments majeurs du réseau hydrographique (le fleuve Saint-Laurent, les canaux Beauharnois et Soulanges, les rivières Saint-Charles, Châteauguay, Saint-Louis...), les milieux humides et les zones inondables, de même que les caractéristiques hydrogéologiques du secteur. Un inventaire exhaustif devra être fait pour chacun des sites où une traversée est prévue et inclura: la pente des berges, les signes d'érosion et de perturbation (déblais, remblais...), la nature du substrat du lit des cours d'eau, la caractérisation de la végétation aquatique et riveraine présente;
- l'analyse de fond de terrain (la nature des sols et des dépôts de surface, le drainage, les pentes) incluant les zones de contrainte physique telles que les zones de mouvement de terrain ainsi que les aires d'extraction, de même que les caractéristiques hydrogéologiques du secteur: potentiel, utilisation et vulnérabilité des nappes aquifères;
- les habitats fauniques et floristiques significatifs, qu'ils soient terrestres ou aquatiques, actualisés pour les espèces présentant un intérêt spécial. De plus, le promoteur doit rendre compte de la présence effective (ou possible) d'espèces fauniques exploitées, ainsi que d'espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables, ou susceptibles d'être désignées comme tel. L'étude d'impact doit faire état des connaissances disponibles; le promoteur peut consulter la Direction de la conservation et du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement du Québec dans le cas de la flore, ou bien la Direction régionale du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche dans le cas de la faune;
- les communautés aviennes qui utilisent les groupements végétaux touchés par le projet. L'utilisation des groupements végétaux par les oiseaux migrateurs (nidification, alimentation, élevage des jeunes, repos et halte migratoire, hivernage) devra être caractérisée en fonction des saisons;
- les caractéristiques du couvert végétal de la zone d'étude: type de peuplement, stade de développement, distribution, valeur commerciale et écologique, utilisation actuelle et potentielle. Le promoteur devra faire état de la présence de peuplements fragiles ou exceptionnels dans le secteur.

2.3.2 Composantes des milieux humains

Le promoteur devra être attentif aux éléments suivants:

- les orientations, dispositions et usages prévus à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme, à l'état de planification ou en voie d'ébauche, des municipalités de Châteauguay, Léry, Maple-Grove, Beauharnois, Melocheville, Saint-Timothée, Pointe-des-Cascades, Les Cèdres et Vaudreuil;
- les orientations, dispositions, affectations et usages prévus au schéma d'aménagement ou au règlement de contrôle intérimaire des municipalités régionales de comté Roussillon, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges;
- les concentrations d'habitations, les projets de lotissement, les zones urbaines et leur périmètre d'extension prévisible. Le promoteur devra fournir, à cet effet, une carte cadastrale actualisée de la zone d'étude;
- les projets de développement domiciliaire, commercial, industriel, récréo-touristique et énergétique;
- les éléments du milieu agricole, notamment le potentiel des sols, la structure cadastrale, le dynamisme de l'activité agricole, les limites actuelles de la zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1) et l'évolution de ces limites depuis la mise en vigueur de ladite loi;
- les éléments significatifs du patrimoine archéologique et culturel. Le promoteur devra effectuer une étude de potentiel archéologique et, si des zones à fort ou moyen potentiel sont repérées, réaliser un inventaire de terrain sur ces zones et des fouilles selon les recommandations du rapport des archéologues;
- les éléments visuels d'intérêt local ou touristique, incluant le paysage;
- les sources d'alimentation en eau potable des résidents, incluant les puits privés, les puits municipaux et tout autre ouvrage de captage d'eau souterraine;
- les infrastructures de services publiques à proximité (lignes électriques aériennes, terrestres et souterraines, canaux, aqueducs et autres), particulièrement celles qui risquent d'être touchées par le projet;

- les lieux d'enfouissement;
- le climat sonore actuel dans la zone d'étude. Le promoteur devra cartographier celui-ci et fournir deux types de représentation; celles-ci seront basées, respectivement, sur les indices $Leq(h)$ et $Leq(24h)$.

3. ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse des impacts vise à démontrer la localisation optimale du projet dans la zone d'étude et à en déterminer l'acceptabilité environnementale. S'appuyant sur une connaissance adéquate du milieu, elle comprend l'identification et l'évaluation des impacts, ainsi que la proposition de mesures d'atténuation. Elle doit conduire, par la suite, à la sélection du tracé de moindre impact.

3.1 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques environnementales du milieu et des travaux prévus, le promoteur doit procéder à l'identification et à l'évaluation des perturbations potentielles engendrées par le projet.

Pour l'identification des impacts, le promoteur peut recourir soit à une liste ou à une matrice indiquant, d'une part, les différentes interventions prévues lors de la construction, l'exploitation et l'entretien du nouveau tronçon de l'autoroute 30 et, d'autre part, les perturbations correspondantes engendrées dans le milieu récepteur.

L'évaluation des impacts a pour objectif de déterminer l'envergure de ceux-ci. Cette étape comprend une description des impacts, ainsi qu'une évaluation qualitative et quantitative de ceux-ci.

Tout d'abord, le promoteur doit porter un jugement sur l'importance des perturbations identifiées et ce, à l'aide des critères tels que l'intensité, l'étendue et la durée. Rappelons ici que, dans le cadre de l'évaluation, l'utilisation de critères quantitatifs doit toujours être préférée, lorsque c'est possible, afin de respecter le caractère scientifique requis pour l'étude d'impact. Le respect de cette exigence assure une évaluation environnementale plus objective du projet.

Ensuite, le promoteur doit mettre ces critères en relation avec la valeur des éléments touchés. Cette valeur peut être établie à partir du caractère unique ou rare des éléments, leur importance par rapport à une vision globale du milieu ou en fonction des utilisateurs actuels et potentiels, ainsi que les dispositions pertinentes des règlements municipaux, provinciaux et fédéraux.

Sans être exhaustive, la liste suivante présente les répercussions du projet et les éléments auxquels le promoteur doit apporter une attention particulière:

- le déboisement;
- la perte ou la destruction partielle d'habitats fauniques et ses conséquences sur les populations fauniques. L'ampleur de ces impacts devra être évaluée à partir des superficies affectées, le nombre d'espèces touchées, la densité de leur population, la densité des couples nicheurs (dans le cas des espèces aviennes) et de critères tels que la rareté locale ou régionale de l'habitat, sa fonction écologique, sa qualité ainsi que la rareté ou la vulnérabilité des espèces utilisatrices. Le sanctuaire de pêche sur la rivière Châteauguay, de même que l'aire de repos de la sauvagine de part et d'autre des rives du canal de Beauharnois, devront faire l'objet d'un examen attentif;
- la perturbation du milieu aquatique lors des traversées de cours d'eau: les effets sur l'écoulement des eaux, le régime des glaces, la végétation riveraine et la faune (poisson, sauvagine);
- les effets anticipés sur le milieu agricole du territoire visé par le projet (modification du drainage, enclavement des lots, pertes de superficie de terres agricoles de classe 1 à 3 directement attribuables au projet, pression urbaine sur la zone agricole);
- la modification de la qualité et de la disponibilité des nappes aquifères;
- l'empiètement possible de l'emprise sur des lieux d'enfouissement de boues contaminées aux métaux (Parc industriel de Beauharnois);
- les effets sur la qualité de l'air pour la population résidant à proximité de l'autoroute projetée;
- la modification du climat sonore causée par la construction et l'exploitation de l'autoroute 30 dans la zone d'étude. Les résultats de la modélisation devront être cartographiés et présentés sous la forme de $L_{eq}(h)$ et de $L_{eq}(24h)$;

Projet de construction de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20
dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges

Page 9 de 13

- le cumul des impacts au voisinage de l'autoroute projetée, particulièrement en ce qui a trait à l'augmentation des niveaux de bruit, la perte d'espaces verts, l'érosion et la dégradation du milieu visuel;
- la prolifération de l'herbe à poux aux abords de la route;
- l'impact sur le Parc régional de Saint-Timothée;
- les effets sur l'utilisation actuelle et prévisible du territoire des M.R.C. touchées, principalement les affectations agricoles, l'extension des périmètres d'urbanisation, le déplacement des activités économiques (développement résidentiel, commercial et industriel) sur le territoire municipal, particulièrement à proximité des échangeurs et des voies d'accès;
- les effets sur la superficie des lots et les marges de recul avant des bâtiments, la destruction des lotissements existants et le morcellement des propriétés, l'expropriation de bâtiments (à Beauharnois et à Melocheville, entre autres);
- les répercussions sur les infrastructures publiques telles que la centrale Les Cèdres, ainsi que les deux conduites de gaz de Trans-Canada Pipelines situées dans le corridor à l'étude;
- les nuisances liées aux travaux de construction et à l'extraction du matériel d'emprunt (le bruit, les poussières, la perturbation de la circulation routière...);
- les effets possibles sur le patrimoine culturel et le potentiel archéologique, par exemple, à la Pointe du Buisson;
- la congestion à court ou moyen terme de la nouvelle autoroute projetée;
- l'importance du transport de matières dangereuses sur le nouvel axe routier, compte tenu de la dérivation du trafic de transit de l'île de Montréal et de la réalisation possible, à Valleyfield d'un projet de parc environnemental comportant un incinérateur de déchets dangereux. Évaluer les risques d'accidents majeurs impliquant ce type de transport, ainsi que les conséquences pour la population.

3.2 Description des travaux et identification des mesures d'atténuation

Dans cette partie, le promoteur doit mettre en relation les modalités de réalisation du projet et les mesures destinées à favoriser l'intégration de ce dernier dans la zone d'étude.

Tout d'abord, le promoteur doit décrire les principaux travaux de construction ainsi que les interventions en milieu aquatique et riverain, les dates probables de début et de fin des travaux et le calendrier de leur réalisation. Il doit préciser les conditions d'accès et présenter les modalités de raccordement au réseau actuel, les améliorations à y apporter (entrées et sorties de villes), les modalités d'entretien de la route et de l'aménagement de ses abords, de même que tout autre élément pertinent. La description doit également inclure le coût du projet, le nom des municipalités traversées et l'énumération des lots touchés. De plus, la procédure utilisée par le Service des expropriations et plus spécifiquement, les normes régissant le déplacement des bâtiments, doivent être décrites de façon succincte et vulgarisée en annexe.

Ensuite, le promoteur doit identifier les actions, les ouvrages et de façon générale, les mesures d'atténuation qui visent à maintenir à un niveau acceptable les répercussions indésirables du projet. Le tout doit viser la meilleure intégration possible du projet au milieu. Par ailleurs, le promoteur devra indiquer la nature et l'envergure des impacts résiduels engendrés par le projet après l'application des mesures d'atténuation.

En ce qui concerne la destruction possible d'habitats en milieu naturel, le promoteur doit élaborer les mesures d'atténuation en tenant compte d'un objectif de réduction maximale de la perte nette d'habitats. Pour le milieu humain, le promoteur doit considérer particulièrement l'efficacité de ses mesures d'atténuation quant à l'obtention et au maintien de niveaux résiduels d'impact sonore et visuel réduits et acceptables pour la population de la zone d'étude. Ainsi, il devra s'assurer que les niveaux sonores ambiants, en $L_{eq}(24h)$, de 55 dBA le jour et de 45 dBA la nuit, ne seront pas dépassés à la limite des terrains des résidences sises à proximité de l'autoroute projetée.

Le promoteur indiquera enfin toutes autres mesures qui pourraient être prises par lui ou par les autres intervenants publics en matière d'aménagement du territoire afin de limiter, s'il y a lieu, les impacts négatifs de l'implantation de l'autoroute.

3.3 Sélection du tracé de moindre impact

À l'intérieur de l'aire d'étude préalablement délimitée, le promoteur doit identifier et décrire le tracé de son projet d'autoroute qui suscite le moins d'impacts négatifs du point de vue techno-économique et environnemental.

La sélection de ce tracé doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux directs et indirects à court, moyen et long terme, sur les mesures d'atténuation proposées et sur le degré d'atteinte des objectifs définis à l'étape de justification du projet. Au besoin, des corrections de tracé ou des mesures d'atténuation supplémentaires pourront être proposées afin d'optimiser l'intégration de l'autoroute dans la zone d'étude.

4. SURVEILLANCE ET SUIVIS ENVIRONNEMENTAUX

4.1 Programme de surveillance

Afin d'assurer le respect de la décision prise par le gouvernement, l'ensemble des activités qui se rapportent aux autorisations émises doit demeurer sous surveillance. Le promoteur doit donc surveiller la réalisation de son projet de façon à ce que les conditions imposées soient intégralement respectées, tant lors de la construction que de l'exploitation. Le promoteur doit transmettre périodiquement les résultats de cette surveillance au ministère de l'Environnement.

Le promoteur doit décrire le programme de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer, durant les phases de construction et d'exploitation, du respect des mesures proposées dans l'étude d'impact et dans les plans et devis, des autorisations émises (décret, certificat d'autorisation), des normes, lois et règlements pertinents.

4.2 Projet de suivi

Si une incertitude persiste après la réalisation de l'étude d'impact, sur un impact ou un de ses aspects, le promoteur devra soumettre un projet de suivi pour diminuer l'incertitude et proposer une mesure d'atténuation adéquate, au besoin.

Le suivi environnemental est un projet de recherche scientifique où l'on doit d'abord retrouver l'exposé de la problématique et l'hypothèse de recherche retenue. Par la suite, on doit présenter le cheminement proposé, une description des méthodes et un aperçu des résultats escomptés.

Le guide général des études d'impact sur l'environnement présente les éléments essentiels de conception de programme de surveillance et de projet de suivi.

5. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

La directive, telle que rédigée, expose les éléments devant constituer l'étude d'impact. La présentation de ces éléments suit une séquence linéaire; toutefois, le promoteur est libre d'en modifier l'ordre de présentation.

L'étude d'impact doit être présentée d'une façon claire et concise; elle doit se concentrer sur les éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes utilisées doivent être présentées et explicitées. Lorsque des données quantitatives sont utilisées dans l'étude, elles doivent être présentées avec la valeur de leur incertitude. Les inventaires doivent être fournis avec des renseignements permettant d'apprécier leur qualité: localisation des stations, dates d'inventaire, techniques utilisées et limitations de ces dernières. Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes responsables de la réalisation de l'étude doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, le promoteur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de l'étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour compléter le dossier.

Ce résumé, publié séparément, doit inclure un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, le promoteur doit fournir trente (30) copies du dossier complet (si possible, une copie sur disquette format IBM WordPerfect version 5.1). Il est suggéré, qu'au cours de la préparation de l'étude, celui-ci demeure en contact régulier avec le ministère de l'Environnement et qu'une version provisoire de l'étude (15 copies) soit présentée avant son dépôt officiel.

Projet de construction de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20
dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges

Page 13 de 13

Pour fins de clarté dans l'identification des différents documents qui sont soumis et pour faciliter leur codification dans les banques informatisées, la page titre de l'étude doit contenir les informations suivantes: le nom du projet avec le lieu de réalisation, le titre du dossier incluant les termes "Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec", le sous-titre du document (ex.: résumé, rapport principal, annexe I sur...), la mention "Version provisoire" ou "Version finale", le nom du promoteur, le nom du consultant s'il y a lieu, et la date.

ANNEXE I

Compte-rendus des consultations

ANNEXE I - COMPTES-RENDUS DES CONSULTATIONS

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
Étude d'impact sur l'environnement
Ministère des Transports
N° 18677-000

Élaboration d'une option alternative de tracé
Consultation du comité technique
Lundi le 12 mai 1997

Compte-rendu de la réunion

Participants : M. Pierre Largy, sec. trés., M.R.C. de Roussillon
Mme Marie Dupont, urbaniste, Biancamano-Bolduc pour la M.R.C.
M. Louis Beauclair, économiste, U.P.A.
Mme Julie Nadon, urbaniste, Ville de Sainte-Catherine
Mme Sophie Laflamme, urbaniste, Ville de Delson
M. Réjean Parent, dir. gén., Ville de Sainte-Catherine
M. Mario Verville, urbaniste, Ville de Saint-Constant
M. Gaétan Demers, ing. et urbaniste, Ville de Candiac
M. Stéphane De Serres, urbaniste, Ville de Delson
M. Denis T. Tremblay, ing. min. des Transports
M. Gildard Lanteigne, ing. min. des Transports
Mme Élisabeth Boulet Clément, Roche Itée, pour le M.T.Q.

1. Présentation des participants et résumé sur les objectifs de la consultation et l'avancement de l'étude d'impact par le M.T.Q.
2. Compte-rendu des grandes lignes du rapport de l'étape 1, soit le rapport de justification par le consultant du M.T.Q. Bref rappel sur les principales caractéristiques socio-économiques du territoire à l'étude et sur les tendances du développement notamment en terme de croissance de la population et d'emplois.
3. Présentation par le M.T.Q. et par le consultant des résultats de l'enquête origine-destination d'octobre 1996 et des prévisions de déplacements pour l'horizon 2016 à partir des planches 4.1 et 4.2 du rapport de justification.
4. Bref rappel par la M.R.C. des propositions d'aménagement dans le schéma d'aménagement de 1985 et des propositions révisées en ce qui concerne la localisation

d'un axe autoroutier au sud. Justification de cet axe dans la logique des prolongements est et ouest dont le tracé autrefois avait été demandé par la MRC plus au sud de l'agglomération. La construction du contournement de Kanahwake et surtout la jonction du tronçon de l'autoroute 30 à l'est à la hauteur de la route 132 modifient grandement les objectifs mis de l'avant par la M.R.C. dans les années 1980. Toutefois la M.R.C. maintient comme une option à être étudiée par le M.T.Q. le tracé sud dans le PSAR n°2. La M.R.C. ne se prononce pas en faveur d'un tracé plutôt que l'autre. Elle précise par ailleurs qu'il n'y a pas d'expansion du périmètre urbain de prévue dans le PSAR n°2.

5. La Ville de Sainte-Catherine s'oppose actuellement à la variante nord (axe 132) pour l'autoroute 30. Celle-ci constituera une barrière artificielle non acceptable surtout dans le contexte où on parle de fusion entre les municipalités au nord et au sud de la route 132. La présence de quartiers résidentiels à proximité rend également plus difficile cette variante (environnement sonore).
6. La Ville de Candiac quant à elle favorise l'option nord dans l'axe de la route 132 car cela peut constituer une opportunité de revitaliser et réaménager les secteurs commerciaux actuels présentant peu d'intérêt du point de vue du design urbain. C'est une implantation plus logique de consolider la vocation commerciale à cet endroit.

Avec l'autoroute au sud, la Ville de Saint-Constant aura tendance à développer toujours plus au sud alors que déjà elle a des problèmes avec la capacité de ses infrastructures urbaines, occasionnant des charges importantes sur les réseaux intermunicipaux.

7. La Ville de Saint-Constant mentionne qu'elle n'a aucun besoin d'extensionner sa zone blanche car il lui reste encore 390 hectares à développer. La Ville a un préjugé favorable avec le tracé sud, celui-ci délimitant définitivement la zone urbaine de la zone agricole. Le tracé nord constituera une frontière entre Sainte-Catherine et Saint-Constant. À l'heure actuelle il y a près de 43 000 déplacements sur la route 132. Quelques participants municipaux indiquant que l'option sud permettrait de soustraire le transit au corridor de la route 132. Saint-Constant et Sainte-Catherine sont les grands perdants avec la variante nord. L'autoroute (axe 132) va générer du bruit et rendre difficile les accès aux commerces.

Les expropriations ont eu lieu entre 1968 et 1972. La conception géométrique date déjà de plusieurs années et c'est un véritable défi que de solutionner les problèmes de désign. Il faut peut-être adapter le projet à la réalité d'aujourd'hui.

8. Delson serait coupée en deux car cette ville s'étend jusqu'au fleuve. Le tracé sud pour elle est plus intéressant. L'exemple de la route 155 à Trois-Rivières est apportée.
9. Le projet prévoit une autoroute à 4 voies et des voies de services. L'exemple du boulevard Taschereau est apporté. Le M.T.Q. précise que ce boulevard n'est pas optimal, au contraire, on comptabilise de 1300 à 1400 accidents par année.
10. Le représentant de l'UPA mentionne qu'il s'opposera fortement au projet d'autant plus que le tracé nord est prévu depuis une trentaine d'années et tous les résidents et commerçants devaient être bien au fait de cette situation lors de leur établissement. Les expropriations sont même faites. Il ne voit pas pourquoi une option sud est

aujourd'hui envisagée dans la zone agricole. C'est un réflexe; le développement va se faire jusqu'au tracé au détriment des terres agricoles et puis peu à peu la pression va s'exercer au-delà.

Si le tracé sud est retenu on devra compenser en remembrant des secteurs agricoles orphelins de façon à éviter la friche et à favoriser des activités agricoles rentables.

11. Face au concept d'autoroute 30, barrière entre deux municipalités dans la variante « route 132 », on mentionne que la vie se déroule par quartier et pas nécessairement à l'échelle de toute une municipalité et que peut-être que l'autoroute ne serait pas véritablement une contrainte.
12. Les intervenants municipaux se questionnent sur la nature du projet, son dimensionnement, les bretelles de service, le nombre de voies.
13. Les problèmes causés par les inondations de novembre 1996 ont fait l'objet de discussions autour de la table. Quelques études en rapport avec l'hydraulicité des différents secteurs ont été mentionnées : une étude datant de 1987 pour le secteur de Candiac; une étude du ministère des Transports en 1995 pour les secteurs périphériques à la route 132 et une autre étude, en cours, pour la zone blanche de la municipalité de Saint-Constant et disponible d'ici 6 mois. Les limites des zones inondables ne sont pas encore fixées dans ce dernier cas. La zone verte au sud n'a pas fait l'objet d'étude particulière et l'option d'une autoroute au sud n'a jamais été considérée dans cette problématique. On devra songer à inclure dans la zone blanche des bassins de détention et/ou de rétention des eaux.

Un règlement est actuellement à l'étude concernant les zones de remblais entre les rangs dans la zone sud.

14. Les infrastructures urbaines coûtent de plus en plus cher et la municipalité de Saint-Constant revise actuellement son potentiel de développement à des fins urbaines. L'option d'une autoroute au sud amènerait de nouvelles pressions pour le développement des abords des échangeurs et sûrement avec des pressions politiques de nouvelles sorties. Le ministère fait mention qu'aucune sortie n'est prévue entre l'autoroute 15 et l'autoroute 30 dans l'option sud.
15. Le représentant de L'UPA mentionne que les espaces agricoles entre l'autoroute au sud et le périmètre urbain serait une perte nette pour l'agriculture.
16. Le secteur d'exploitation des gravières de Lafarge occupe de grandes superficies dans la zone agricole. La firme a des droits acquis. Les zones de dépôt de mort-terrain au sud seraient constituées d'argile sur plusieurs mètres d'épaisseur.

À l'est du territoire de Saint-Constant certaines zones affectées agricoles permettent également des usages industriels.

Saint-Constant devrait construire durant l'été 1997 une rue (sans service) donnant accès à un parc industriel à l'est. On mentionne qu'il y a trop de parcs industriels en regard des perspectives de croissance.

17. La route 132 présente actuellement des problèmes de circulation. Quelque soit l'option retenue, des travaux correcteurs devront avoir lieu sur la route 132.

Dans l'éventualité d'une autoroute au sud, les terrains du M.T.Q. en bordure de la route 132 pourraient être vendus; par contre plusieurs seraient difficiles à développer compte tenu de leur faible profondeur (± 100 pieds seulement).

18. Finalement le consultant de la M.R.C. a mentionné que dans la zone d'étude au sud il y avait potentiellement présence d'espèces végétales et fauniques menacées et protégées en vertu de la loi.

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
Étude d'impact sur l'environnement
Ministère des Transports
N° 18677-000

Élaboration d'une option alternative de tracé
Consultation du comité politique
Jeudi le 15 mai 1997

Compte-rendu de la réunion

Participants : Mme Jocelyne Bates, maire de Sainte-Catherine
M. Georges Gagné, maire de Delson
M. Daniel Ashby, maire de Saint-Constant
M. Pierre Largy, sec. trés., MRC de Roussillon
M. Denis T. Tremblay, ing., min. des Transports
M. Gildard Lanteigne, ing., min. des Transports
Mme Élisabeth Boulet Clément, Roche Itée, pour le MTQ

1. Présentation des participants, résumé des objectifs de la consultation et avancement de l'étude d'impact.
2. Compte-rendu des grandes lignes du rapport de justification notamment en ce qui concerne l'enquête d'octobre 1996, origine-destination, les perspectives de croissance et les prévisions de déplacements.
3. Rappel du calendrier de réalisation du projet soit, l'étude d'impact au printemps 1998, les audiences publiques et l'autorisation jusqu'en l'an 2000 et les expropriations par la suite, soit un calendrier menant en l'an 2002.

Avec l'option nord (route 132) et les expropriations déjà effectuées, le calendrier mène en l'an 2000.

4. Monsieur le maire de Saint-Constant mentionne qu'il aurait apprécié être informé de l'option sud avant que les agriculteurs ne soient rencontrés, car en même temps, il procédait à une consultation pour un règlement d'emprunt sur des infrastructures de protection contre les inondations. Le projet a été rejeté, certains citoyens mentionnant que l'autoroute au sud constituerait en quelque sorte une digue de protection contre les inondations dans la zone urbaine.

5. L'alternative de construire l'autoroute dans l'axe de la montée Saint-Régis a été évoquée. Toutefois compte tenu de l'emprise nécessaire (± 300 pieds), cette alternative a été vite rejetée.
6. Monsieur le maire de Saint-Constant précise que les prévisions d'achalandage sont trop optimistes. En effet compte tenu des coûts du développement urbain et des zones inondables dans sa municipalité, il envisage de réduire les zones de développement résidentiel.
7. Madame la mairesse de Sainte-Catherine mentionne qu'il reste très peu de zones à développer sur son territoire, aussi les prévisions de croissance lui semble également un peu élevées. Il reste 5 terres à développer, un maximum de 5000 personnes est envisageable.
8. Madame la mairesse de Sainte-Catherine n'accepte pas l'idée que le ministère construise une autoroute dans l'axe de la route 132, celle-ci formerait une barrière infranchissable. Des zones résidentielles à proximité se sont développées dans les dernières décennies et l'autoroute aurait beaucoup d'impact sur la qualité de vie des résidents. Par ailleurs avec des commerces de part et d'autre, l'accessibilité à ceux-ci serait plus que jamais limitée.

C'est en quelque sorte construire aujourd'hui un boulevard métropolitain en pleine ville surtout dans le contexte d'une fusion des municipalités périphériques.
9. La route 132 présente actuellement beaucoup de problèmes et elle affiche un taux élevé d'accidents. Le transit lourd comme les camions et remorques sur la 132 constitue une menace à la sécurité des résidents. Le transport lourd devrait être interdit sur la route 132 et déplacé vers une autoroute au sud.
10. Quelques précisions sont apportées par le ministère des Transports au sujet des échangeurs et viaducs dans le tracé nord. Pour le tracé sud, aucun échangeur ou sortie n'est prévu à part les jonctions avec les autoroutes 30 et 15.
11. Le projet du train métropolitain de Delson à Montréal est rappelé comme un élément pouvant réduire le taux de croissance des déplacements par le pont Mercier.
12. Monsieur le maire de Delson mentionne que ses objectifs étaient bons lorsqu'il a demandé il y a quelques années d'inscrire le tracé sud comme alternative. Il remarque aujourd'hui qu'il existe plusieurs contraintes à ce tracé.
13. Il faudra prévoir le passage, du nord au sud de la route 132, de la piste cyclable, peut-être dans l'axe de Georges Gagné ou Joques ou Principale.
14. Le ministère précise qu'il y aura d'autres consultations dans les mois qui viennent.

ANNEXE I - COMPTE-RENDUS DES CONSULTATIONS

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
Étude d'impact sur l'environnement
Ministère des Transports
N° 18677-000

Réunion d'information et de consultation au bureau de la M.R.C. Roussillon
Mardi le 9 décembre 1997, 9h30

Compte-rendu de la réunion

Personnes présentes : M. Pierre Largy, sec. trés., M.R.C. de Roussillon
Mme Marie Dupont, urbaniste, Biancamano-Bolduc pour la M.R.C.
M. Louis Beauclair, économiste, U.P.A.
Mme Julie Nadon, urbaniste, Ville de Sainte-Catherine
Mme Sophie Laflamme, urbaniste, Ville de Delson
M. Réjean Parent, dir. gén., Ville de Sainte-Catherine
M. Mario Verville, urbaniste, Ville de Saint-Constant
M. Gaétan Demers, ing. et urbaniste, Ville de Candiac
M. David Johnston, dir. gén., Ville de Candiac
M. Stéphane De Serres, urbaniste, Ville de Delson
M. Denis T. Tremblay, ing. min. des Transports
M. Gildard Lanteigne, ing. min. des Transports
Mme Élisabeth Boulet Clément, Roche Itée, pour le M.T.Q.

1. Le ministère des Transports, par l'entremise de son chargé de projet, monsieur Gildard Lanteigne, remercie l'organisateur de la réunion, monsieur Pierre Largy, pour avoir invité les répondants techniques municipaux et un représentant de l'UPA. À une question concernant la présence de ce dernier et l'absence des représentants des gens d'affaires, monsieur Largy précise que l'UPA, avec la modification de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la création des comités consultatifs agricoles, constitue un intervenant incontournable. Le ministère des Transports précise qu'une autre réunion devrait être organisée pour répondre aux souhaits des gens d'affaire.
2. Le ministère des Transports, par la suite, résume, pour les partenaires, le but de la réunion, notamment en ce qui concerne le cheminement du projet et le désir de recueillir des informations additionnelles, commentaires et réactions quant aux deux alternatives de tracé.

3. Un bref rappel des étapes franchies est fait, dont :

- la justification du projet;
- l'élaboration d'une option alternative de tracé au sud;
- la mise à jour de la conception géométrique du projet dans l'axe de la route 132 en fonction des conditions actuelles et futures de la circulation;
- l'évaluation comparative des tracés.

4. Le Ministère présente par la suite les caractéristiques du tracé nord :

- voies de service aménagées à sens unique;
- augmentation des traversées nord-sud, notamment à Maçon~Léo et Brébeuf~Legendre, pour une moyenne d'une traversée par kilomètre;
- modification de la courbe à l'extrémité ouest (rayon de 580 m) de façon à maintenir une vitesse de 100 km/h;
- conception améliorée du projet longitudinal de façon à réduire la fréquence des courbes verticales en optimisant les déblais-remblais.

5. Dès la présentation de l'alternative nord, plusieurs questions surgissent quant aux traverses proposées :

- On questionne la traversée à la hauteur de Masson et le Ministère explique que Masson est une collectrice importante du côté de Saint-Constant. Les représentants de Sainte-Catherine mentionnent que du côté de Sainte-Catherine, tout un secteur resterait enclavé. Il est dit que ce secteur devrait dans le futur être connecté au réseau local intérieur.
- La desserte du parc industriel de Sainte-Catherine à l'ouest pose certains problèmes, notamment pour les sorties vers l'est, le trafic étant plus élevé dans cette direction. Le rapport de Biancamano et Bolduc recommandait une autre option, soit une entrée à la 1^{ère} avenue. Le Ministère précise que dans le futur, il serait possible d'aménager une traversée au niveau du sol à la hauteur de la rue Pasteur à l'ouest.
- Le représentant de Saint-Constant demande pourquoi les échangeurs à des Écluses ne sont pas situés à l'entrée de la rue Saint-Pierre. Le Ministère répond qu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour cela.

Une appréhension est formulée par le représentant de Saint-Constant quant à l'impact sur l'achalandage de Saint-Pierre (diminution) et des Écluses (augmentation) et sur l'activité commerciale de Saint-Pierre. Actuellement, on compte 12 000 véhicules/j sur Saint-Pierre.

Les représentants du Ministère précisent que le transit nord-sud sur Saint-Pierre (route 209) ne sera pas affecté et qu'il n'y a pas vraiment de relations (selon les dires d'experts) entre circulation de transit et activité commerciale lorsque les commerces ne sont pas de type « routier ». La vocation des commerces de la rue Saint-Pierre est plutôt de nature locale et intermunicipale et ce réseau de circulation sera amélioré et plus sécuritaire.

- Les intervenants de Saint-Constant mentionnent qu'un projet est à l'étude dans le secteur de la rue Léo (terrain près des antennes) et qu'il faudrait prévoir une sortie. Le Ministère précise que le projet aurait dû être présenté. Saint-Constant répond que le projet est encore confidentiel.
 - Les représentants de Candiac demandent ce qui est prévu à l'est pour desservir le parc industriel et la zone commerciale. Le Ministère répond que la vocation de ce secteur est plus ou moins bien définie et que dans le futur, en fonction d'un type de développement proposé, une traverse en viaduc pourra être construite.
 - Le Ministère précise finalement que les objectifs de mobilité et de sécurité sur l'autoroute doivent être priorités et à cet effet, il faut réduire les accès sur l'autoroute. Il ne faudrait pas reproduire ici le profil de déplacements du boulevard Métropolitain où on rencontre de trop nombreux déplacements locaux.
 - Un intervenant demande qu'elle est la latitude des municipalités pour modifier le projet. Le Ministère répond que le projet est prévu depuis 30 ans, que des expropriations ont été faites et qu'il n'est pas question de tout changer.
6. Le ministère des Transports informe les représentants du milieu que dans l'alternative nord, toutes les rues locales actuelles sont branchées sur les voies de service et que les futures rues locales devraient être raccordées préférentiellement au réseau local intérieur pour une meilleure gestion des accès en vue de conserver l'efficacité de ces voies de service.
 7. À la demande des représentants quant à la planification des traversées cyclables, le Ministère répond que deux traversées sont prévues à Montchamp-Centrale et Principale, tel que prévu par le milieu.
 8. Le ministère des Transports informe également les représentants qu'après la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, les voies de service deviendraient la propriété des municipalités (à l'exception des structures) et que dans l'éventualité de l'autoroute 30 au sud, toute l'assiette de la route 132 deviendrait propriété des municipalités adjacentes au tracé et que celles-ci seraient responsables de leur entretien et améliorations futures.
 9. Le représentant de la Ville de Candiac questionne quant à l'impact sonore sur les résidences. Le Ministère répond qu'actuellement dans les simulations, aucune mesure d'atténuation n'a été prise en compte et que des ajustements pourront avoir lieu localement. À certains endroits, l'autoroute serait en dépression, donc les impacts seraient réduits considérablement. Le climat sonore le long de la route 132 est relativement élevé actuellement, on retrouve des secteurs entre 55 et 65 dBA.

10. Le ministère des Transports présente par la suite l'alternative sud de l'autoroute 30. Il précise que le tracé de moindre impact a été conditionné par :

- la disponibilité de sites sécuritaires pour les échangeurs sur les autoroutes 15 et 30 aux deux extrémités;
- par la traversée du secteur de la rivière à la Tortue;
- par l'implantation d'un tracé dans l'axe des terres;
- par l'évitement, dans la mesure du possible, des milieux bâtis et naturels d'intérêt.

Le projet sud inclut également d'autres interventions telles :

- une bretelle directionnelle à l'échangeur actuel sur les autoroutes 15 et 30;
- la réfection de l'étagement du chemin de fer du Canadien Pacifique sur l'autoroute 15;
- et des interventions sur la route 132 à l'est.

11. L'évaluation comparative des tracés au plan environnemental est présenté par le consultant du Ministère. Suite à l'appréciation de l'importance des divers impacts sur les éléments sensibles du milieu selon les alternatives, une synthèse des impacts est faite et l'analyse préférentielle d'un tracé par rapport à l'autre est présentée.

12. En cours de présentation, les simulations visuelles et sonores de la firme Roche ont permis d'étayer l'analyse des impacts des deux alternatives de tracé.

13. Le Ministère ajoute que des études détaillées sur l'hydrologie et l'hydraulique auront lieu lors de la conception du projet et les représentants de Candiac et Sainte-Catherine proposent au Ministère d'être partenaires étant donné qu'elles-mêmes doivent effectuer un certain nombre d'études sur les trois rivières du secteur.

14. Le Ministère informe les participants sur les coûts actuels prévus pour les alternatives : Sud, 70 M\$; Nord, 100 M\$.

15. Finalement, le représentant de l'UPA intervient pour dire qu'il appuie les analyses actuelles et la recommandation du tracé dans l'axe de la route 132. Il mentionne toutefois que l'UPA aurait été prête à s'asseoir avec le milieu pour décider d'un tracé au sud s'il n'y avait pas eu de possibilité au nord.

Malgré le coût de l'alternative nord, le milieu doit prendre sa décision et établir un consensus non en fonction d'une dépense de l'État mais en fonction d'un investissement pour le futur.

16. Le représentant de la MRC réitère sur la nécessité de dégager un consensus dans le milieu et entre les municipalités pour la poursuite du projet. Une rencontre avec l'AGA est proposée.

17. Les intervenants demandent des exemplaires de plans de l'avant-projet pour une analyse plus détaillée et le Ministère accepte d'en remettre aux municipalités.
18. La réunion est levée après les remerciements de circonstance.

ANNEXE I - COMPTE-RENDUS DES CONSULTATIONS

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
Étude d'impact sur l'environnement
Ministère des Transports
N° 18677-000

Mercredi le 10 décembre 1997

Compte-rendu de la réunion

Personnes présentes : M. Normand Cool, conseiller, Saint-Constant
M. André J. Côté, préfet, maire de Candiac
M. Pierre Largy, sec. trés., M.R.C. de Roussillon
M. Daniel Asliby, maire de Saint-Constant
M. Claude Bourgoin, conseiller district 4, Saint-Constant
M. Serge Geoffrion, bureau du député
M. Georges Gagné, maire de Delson
Mme Jocelyne Bates, mairesse de Sainte-Catherine
Mme Marie Dupont, urbaniste, Ville de Sainte-Catherine
M. Claude Girard, directeur, ministère des Transports du Québec
M. Gildard Lanteigne, ing., ministère des Transports du Québec
Mme Élisabeth Boulet Clément, Roche Itée

1. Le ministère des Transports remercie par l'entremise de son directeur, M. Claude Girard, les participants de leur présence, mentionne la réunion de la veille avec les représentants techniques et parle d'une rencontre à venir en janvier avec le public.
2. M. Girard situe le projet dans toute la démarche d'une étude d'impact sur l'environnement, le rôle du ministère des Transports, du ministère de l'Environnement et de la Faune et de l'échéancier probable, du dépôt de l'étude en juin 1998.
3. Mme Boulet Clément, consultante pour le ministère des Transports, présente un résumé de l'évaluation comparative des impacts des deux options de tracé et donne les conclusions de l'étude.
4. Mme Boulet Clément présente, de façon plus détaillée, les quatre simulations visuelles des tracés et résume les résultats sonores des simulations du projet dans les deux options. La ligne de transport d'énergie existante doit être ajoutée à une simulation visuelle.

5. M. Girard présente les évaluations de coûts des deux options. L'option A, dans la route 132, est plus élevée de quelques millions. Advenant le choix de l'option B, au sud, des réparations seraient nécessaires également sur la route 132 à l'est. M. Girard mentionne aussi que si le ministère des Transports construit l'autoroute au sud, il cédera l'emprise de la route 132 aux municipalités riveraines. Avec une construction de l'autoroute dans l'emprise de la route 132, seules les voies de service seront cédées aux municipalités.
6. Les options A et B sont par la suite présentées plus en détails aux participants.
7. Mme Bates, mairesse de Sainte-Catherine, remet en question le choix du tracé car il causerait, à son avis, plusieurs impacts sur les résidents de la municipalité. Elle indique qu'il aurait fallu attendre de finir l'étude sur l'alternative sud avant de construire l'échangeur à l'est. De plus, elle ajoute que le parc industriel à l'ouest sera mal desservi.
8. M. Gagné, maire de Delson, mentionne que les temps de parcours entre les deux côtés de la 132 seront augmentés et que les résidents seront réticents au projet.
9. On mentionne que l'élément camionnage est à considérer dans les deux options. Avec la construction de l'autoroute à Vaudreuil, le camionnage devrait augmenter un peu. Toutefois, le camionnage continuera de se faire par le pont Mercier pour l'ouest de l'Île de Montréal. Avec le développement attendu en rive sud dans les prochaines années, le pont Mercier serait légèrement soulagé.
10. On mentionne que les problèmes sur la route 132 doivent être réglés. On ne veut pas de Mirabel au sud et on ne croit pas au projet de Vaudreuil, pour un secteur actuellement en décroissance.
11. On mentionne qu'il sera possible d'avoir un réseau local sécuritaire de part et d'autre de l'autoroute dans l'axe de la route 132. On donne exemple de Candiac qui est également coupé par l'autoroute.
12. En l'absence du maire de Delson, les maires de Saint-Constant et Sainte-Catherine acceptent de former un comité pour analyser plus en profondeur le projet. Un consensus est nécessaire car il faudra vendre le projet aux citoyens.
13. Une information récente est donnée : le CN aurait planifié la fermeture du pont Victoria.
14. M. Serge Geoffrion, du bureau du député, conclut en quelque sorte qu'il faut analyser les avantages et désavantages et qu'il faut choisir une option économiquement valable pour le futur pour tous les intervenants et dans ce sens, il ne croit pas au projet de Vaudreuil à 500 M\$ dans le contexte actuel.
15. Le Ministère mentionne qu'un exemplaire des plans sera remis aux services techniques de chaque municipalité, tel qu'entendu. La réunion est par la suite levée.



Date Le 19 mars 1998

Endroit Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, 245 boul. Saint-Jean-Baptiste, Châteauguay, salle RC-02

Rédigé par Michel Séguin


Signature

Objet Rencontre des ministères et organismes
Autoroute 30 : tronçon Candiac/Sainte-Catherine

But Informer les participants et recueillir leurs préoccupations dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact

Étaient présents	Mme Marie Dupont	La société Biancomano, Bolduc
MM.	Éric Andriamanjay	MAPAQ
	Michel Avigliano	Société de développement économique de Roussillon (Soder)
	Louis Beauclair	UPA Saint-Jean-Valleyfield
	David Belgue	MAM
	Yves Bellefleur	Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine
	Marcel Bussièrès	Municipalité de Delson, membre du Comité intermunicipal
	Jean-Noël Côté	Comité d'action pour l'autoroute 30
	Stéphane De Serre	Municipalité de Delson
	Clément Desrosiers	CPTAQ
	Claude Fleury	Gestion Transidev inc.
	Claude Girard	Ministère des Transports
	Pascal Grenier	Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec
	Gildard Lanteigne	Ministère des Transports
	Pierre Largy	MRC de Roussillon
	Yvan Rompre	Ministère de la Métropole
	Michel Séguin	Ministère des Transports
	Yves Tremblay	Municipalité de Delson, membre du Comité intermunicipal

1. PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

- L'autoroute 30 dans un contexte général ;
- Focalisation sur le tronçon Candiac/Sainte-Catherine ;
 - Historique ;
 - Étude d'impact ;
 - Tracé et géométrie.

2. PROBLÉMATIQUES ET QUESTIONNEMENTS EXPRIMÉS PAR LES PARTICIPANTS**2.1 M. Yvan Rompré, Ministère de la Métropole**

- Quel est le rôle prévu pour l'autoroute 30 dans son ensemble (au-delà du tronçon Candiac/Sainte-Catherine) ? S'agit-il d'une route pour le trafic local, le transit régional, le transit national... ?
- Est-ce que cette autoroute, à long terme, pourrait se transformer en un vaste boulevard urbain ?
- Par rapport au tronçon visé, comment pouvons-nous préserver l'intégrité de la route (les voies de service, les bretelles, les voies centrales), alors qu'historiquement les municipalités n'ont pas réussi à gérer les utilisations du sol en bordure des routes, avec comme conséquence la perte de fonctionnalité ?
- Quelle est la réflexion de la MRC par rapport à un règlement de contrôle intérimaire ?
- Compte tenu des investissements requis, on ne devrait pas se satisfaire d'hypothèses quant au développement des abords de la route. Il faudrait que les investissements soient conditionnels à ce que les municipalités mettent en place des mesures effectives de «gestion des corridors routiers». C'est la seule façon de préserver cet investissement à long terme.

Cette condition apparaît d'autant plus nécessaire devant le constat d'un réseau routier municipal non hiérarchisé et discontinu d'une municipalité à une autre, et devant le constat des problèmes de la route 132.

2.2 M. David Belgue, Ministère des Affaires municipales

- Les usages qui prendront place en bordure de l'autoroute seront-ils de nature à nuire à sa fonctionnalité ?
- Est-ce que la géométrie de la route (accès, bretelles, échangeurs, voies de services...) a été optimisée ?
- Dans quelle mesure le projet aura-t-il des répercussions sur l'urbanisation et le pont Mercier ?

2.3 M. Pascal Grenier, Ministère de l'Environnement et de la Faune

- Puisque le corridor sud est moins urbanisé et que les terres ne sont pas toutes cultivées (à l'est), est-il certain que le tracé nord soit préférable ?
- Cette question se pose d'autant plus que les impacts durant la construction seront considérables, que le tracé sud est moins coûteux, et que l'impact du bruit au nord risque d'être important.

2.4 M. Louis Beauclair, Fédération de l'Union de producteurs agricoles Saint-Jean/Valleyfield

- En retenant le tracé au sud, les problèmes actuels (et à venir) de circulation sur la route 132 ne sont pas réglés ;
- Des impacts sur le milieu agricole sont à prévoir bien au-delà de la perte des superficies cultivées dans l'emprise. Que l'on pense par exemple :
 - Aux pressions qui ne manqueront pas de venir pour la mise en place d'échangeurs additionnels ;
 - La pression au dézonage du secteur entre la zone blanche et l'autoroute.
- Il faut éviter d'avoir le réflexe facile de tout mettre en zone agricole.

2.5 M. Clément Desrosiers, Commission de la protection du territoire agricole du Québec

- Les impacts d'un tracé au sud sont nombreux :
 - Perte irréversible de ressource sol due à l'emprise; par surcroît, il s'agit de sol de grande qualité, doté d'excellentes conditions climatiques ;
 - Morcellement possible des entreprises agricoles par le passage de l'autoroute, avec les problèmes de circulation de machinerie agricole ;
 - Marginalisation du secteur entre la zone non agricole et l'autoroute.
- Au-delà des impacts, il faut voir que le ministère des Transports du Québec devra d'abord démontrer qu'il n'y a pas d'espace approprié disponible pour le projet en dehors de la zone agricole. Les recommandations municipales devront aussi comprendre cette indication sur l'espace disponible.

2.6 M. Michel Avigliano, Société de développement économique de Roussillon

- Les commerces au rayonnement régional aux abords de la route 132 devraient assez bien supporter les impacts dus à la construction (1 à 2 ans) ;
- Toutefois, certains commerces plus locaux pourront souffrir plus durement pendant la construction ;
- Certaines pressions de développement se déploient dans le corridor sud (partie est), au cas où le tracé sud serait retenu .

2.7 M. Jean-Noël Côté, Comité d'action pour l'autoroute 30

- N'y a-t-il pas trop d'entrées/sorties sur le tronçon visé, avec comme conséquence la réduction de vitesse sur les voies centrales ? De ces voies rapides, le trafic qui entre et qui sort risque de congestionner la voie de droite ;
- Il ne faudrait pas que ce tronçon devienne le goulot d'étranglement de l'autoroute 30 dans son ensemble.

2.8 M. Yves Tremblay, conseiller de Delson, membre du comité intermunicipal

- Beaucoup d'intervenants peuvent blâmer les municipalités d'un certain laisser-aller dans la gestion du développement urbain. C'est ignorer le fait que les municipalités ont une croissance à favoriser, et que le MTQ a créé une attente (depuis 25 ans qu'il est propriétaire de l'emprise) qu'il a trop tardé à respecter.

2.9 M. Yves Bellefleur, Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine

- Dans le tracé sud, le caractère patrimonial d'une douzaine de maisons sera affecté, et le tracé passe dans deux zones pouvant être intéressantes d'un point de vue archéologique (dont la rivière à la Tortue) ;
- On peut aussi s'interroger sur les impacts possibles du tracé sud sur l'entreprise Charles River pour laquelle il travaille.

2.10 M. Pierre Largy, Municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon

- On ne peut que déplorer le manque d'échanges entre les municipalités, avec notamment comme résultat un réseau routier municipal discontinu et non hiérarchisé ;
- Les problèmes locaux qui se sont manifestés il y a quelques années, sont maintenant devenus des problèmes régionaux ;
- Cela démontre bien que les municipalités ont un examen à faire de leurs décisions passées trop souvent prises individuellement ;
- La MRC voudrait bien jouer son rôle mais elle n'est pas suffisamment appuyée tant au niveau local qu'au niveau provincial.



Date Le 17 février 1998

Endroit Hôtel de ville de Saint-Constant

Heure : 8 h 00 à 10 h 00 – réunion : «Les gens d'affaires de Roussillon»

Rédigé par Michel Séguin, arpse


Signature

Objet Projet A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine

But Information

Étaient	M ^{me} Julie Monette	Transport autobus C. Monette & Fils
Présents	M. André Trudeau	Restaurant McDonald's du CDN
	M. André Loyer	Restaurant St-Hubert, Candiac
	M. Roger Lavole	Agent Immobilier
	M. André Roy	Immeuble Renaissance
	M. Robert Dancose	Avocat
	M. Maurice Lupien	Sport Roussillon
	M ^{me} Julie Nadon	Ville de Sainte-Catherine
	M. Daniel Lamarche	Conseiller Sainte-Catherine
	M. François Corriveau	Pellemon Inc.
	M. Robert Proulx	Pellemon Inc.
	M. Daniel Viau	Viau Auto location Ltée
	M. Georges F. Lavoie	Fermes Agritex Inc.
	M. Raymond Létourneau	Conseiller municipal de St-Constant
	M ^{me} Huguette Archambault	Regroupement pour le développement de la rue Saint-Pierre
	M. Gildard Lanteigne	Transports Québec
	M. Michel Séguin	Transports Québec

Copie à

Objet Projet A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine

Détails	Action à prendre par Délai
1. Présentation de Gildard Lanteigne • Étape de justification franchie. • Alternatives nord et sud. • Conclusion de l'étude d'impacts : tracé nord. • Mise à jour de la conception géométrique. 2. Préoccupations soulevées/discussions • Étude de bruit. • Impacts sur les commerces (visibilité et achalandage). • «Virailages» est-ouest pour le trafic local. • Durée des travaux de construction et échéancier du projet. • Effet de congestion accrue sur le pont Honoré-Mercier. • Traverse de pignons. • Emprise actuelle vs emprise requise. • Coûts des options nord et sud. • Nature des réaménagements de la 132 si on faisait l'option sud. • Possibilités de mettre en place dès maintenant des incitatifs pour que les camions circulent à droite. • «Enclavement» des municipalités.	

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du 10 février 1998 à 20h à laquelle il y avait quorum.

RÉSOLUTION NUMÉRO: 40-98 COMITÉ INTERMUNICIPAL -
AUTOROUTE 30

CONSIDÉRANT le mandat accordé par le ministère des Transports du Québec à une firme privée pour la préparation d'un rapport concernant le futur tronçon de l'autoroute 30 situé entre Candiac et Sainte-Catherine;

CONSIDÉRANT que ce rapport traite notamment des différents scénarios retenus par le MTQ pour l'emplacement du tronçon ainsi que des impacts de chacun;

CONSIDÉRANT qu'une analyse approfondie dudit rapport devra être réalisée par les municipalités concernées afin qu'un consensus soit dégagé et que les représentations appropriées soient adressées audit ministère;

CONSIDÉRANT que le Conseil municipal juge opportun de créer, à cette fin, un comité intermunicipal formé de représentants des municipalités visées et de nommer des membres du Conseil pour y siéger;

Il est proposé résolu de nommer Messieurs les conseillers Yves Tremblay et Marcel Bussière pour représenter la ville de Delson au sein du comité intermunicipal concernant l'autoroute 30. Monsieur le maire Georges Gagné est d'office membre du comité.

De mandater le comité afin qu'il procède à l'analyse du rapport préparé par la firme Roche concernant l'emplacement du tronçon Candiac - Sainte-Catherine et ses impacts, qu'il dégage un consensus au sein des municipalités intéressées et transmette ses recommandations au Conseil municipal de chacune d'elles.

D'adresser une copie de la présente au Ministre des Transports du Québec, à Madame Monique Simard, députée de La Prairie, ainsi qu'aux villes de Candiac, Saint-Constant et Sainte-Catherine.

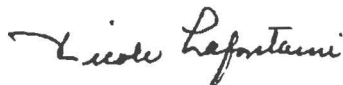
Le préambule de cette résolution en fait partie intégrante.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

(signé)
Renald Corriveau, maire suppléant

(signé)
Nicole Lafontaine, greffière

Copie authentique du Livre des procès-verbaux de la ville de Delson, donnée ce 10^e jour de février mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit.



Nicole Lafontaine, o.m.a.,
greffière

NOTE

Réunions d'information du public

Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac

Date : Les 16 et 17 juin 1998 à 19 h 30

Lieu : Centre municipal de Saint-Constant
160, boul. Monchamp à St-Constant

Le 16 juin : environ 170 personnes présentes

Un dépliant d'information est remis aux personnes à l'entrée. Les représentants du ministère des Transports du Québec, messieurs Claude Girard et Gildard Lanteigne présentent d'abord le projet dans le contexte de la démarche prévue par la Loi sur la qualité de l'environnement. Un rappel historique de l'autoroute 30 de Sorel à Salaberry-de-Valleyfield situe le projet par rapport à l'ensemble.

Les étapes de l'étude d'impact soit la justification du projet, la description des deux alternatives, le tracé retenu et la description du projet sont présentés au public. Le MTQ souligne qu'il poursuit actuellement l'étude d'aménagement des bretelles d'entrées et de sorties de même que la localisation de certaines traverses étagées afin d'optimiser ces aménagements en fonction des besoins des municipalités.

À la pause café, le public est invité à regarder les cartes représentant les deux alternatives de tracé ainsi que trois simulations visuelles réalisées le long du tracé retenu. Les participants peuvent également s'inscrire afin de pouvoir poser des questions au retour de la pause café pour obtenir plus d'information.

Au retour, les personnes inscrites sont appelées à tour de rôle pour poser leurs questions. Parmi ces personnes nous avons notées :

- | | |
|--|----------------------|
| ➤ M. Normand Cool, conseiller | Ville de St-Constant |
| ➤ M. Yves Gendron | Sainte-Catherine |
| ➤ M. Gérald Allaire | Sainte-Catherine |
| ➤ M ^{me} Christine Thibault | Saint-Constant |
| ➤ M. Joseph Poirier | Saint-Constant |
| ➤ M. André Côté | |
| ➤ M. François Gadoury | Saint-Constant |
| ➤ M. Gilles Roy | Saint-Constant |
| ➤ M. Sylvain Vincent | Saint-Constant |
| ➤ M. Robert Couture | Sainte-Catherine |
| ➤ M. Serge Décarie | Saint-Constant |
| ➤ M. Armand Choinière | Sainte-Catherine |
| ➤ M. Robert Lanctôt | Saint-Constant |
| ➤ M ^{me} Huguette Archambault | Saint-Constant |
| ➤ M ^{me} Johanne Desautels | Sainte-Catherine |
| ➤ M. Denis Bilodeau | Saint-Constant |
| ➤ M ^{me} Jocelyne Bates, mairesse | Sainte-Catherine |

Le premier intervenant est monsieur Normand Cool, conseiller municipal de St-Constant. Il est le porte-parole d'un comité formé de trois élus de chacune des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, auxquels ont été adjoint du personnel technique de ces municipalités. Il explique que les quatre municipalités touchées sont unanimes à vouloir le projet de l'autoroute 30 et à vouloir travailler ensemble pour optimiser ce projet. À cet effet, le Comité à l'intention de confier un mandat à un bureau d'experts-conseil afin de s'assurer que tous les impacts du projet ont été considérés à leur juste valeur et que le tracé le plus approprié a été retenu en fonction des impacts sur le milieu.

Plusieurs dizaines de questions suivent portant sur :

- L'impact du projet sur la circulation durant les travaux;
- L'impact sonore du projet après réalisation;
- L'effet de coupure du tissu urbain;
- L'impact du projet sur les commerces lors de la construction et après celle-ci;
- L'accès aux principales artères commerciales;
- L'accès le poids accordé à chacun des critères de choix de tracé lors de l'élaboration de l'étude d'impact;
- Les expropriations envisagées;
- L'impact sur les humains (la perception);
- Les critères de calcul de la projection de circulation en 2016;
- L'impact de l'augmentation du nombre de camions;
- Diverses questions relatives à l'aménagement géométrique.

Le 17 juin : environ 70 personnes

Même présentation du projet que la veille par les représentants du MTQ.

Même intervention de monsieur Normand Cool.

Monsieur Yves Bellefleur, président de la Société Royal-Roussillon, rappelle à l'assemblée l'existence de sites archéologiques et de bâtiments patrimoniaux le long du tracé sud. Il souligne que contrairement aux abords du tracé nord, l'aménagement du territoire au sud est bien structuré et d'un caractère champêtre homogène. Finalement, il craint la disparition de certaines entreprises agricoles advenant la réalisation de l'autoroute 30 au sud.

Les personnes qui se sont inscrites durant la pause-café pour poser des questions d'information procèdent à tour de rôle. Parmi ces personnes nous avons notées :

➤ M. Normand Cool, conseiller	Ville de Saint-Constant
➤ M. Pierre Laberge	Delson
➤ M. Marcel Morin	Saint-Constant
➤ M. Jean Hamelin	Sainte-Catherine
➤ M. Robert Charade	Delson
➤ M. Gérald Yelle	Saint-Constant
➤ M. Jean-Guy Bourdeau	Saint-Constant
➤ M. Denis Huet	Sainte-Catherine
➤ M. Denis Cabel	Saint-Constant
➤ M. Yves Bellefleur	Saint-Constant
➤ M. St-James	Saint-Constant

Les questions portent sensiblement sur les mêmes sujets que la veille. Cependant, des résidents de la zone agricole où se situerait l'option non retenue du tracé sud font valoir à quelques reprises que même si la densité de population y est moins élevée, le nombre, l'intensité et les conséquences des impacts de cette option de tracé sont effectivement aussi importants que pour le tracé nord. De plus, la viabilité de certaines entreprises agricoles serait remise en question. Finalement, on redoute la pression des promoteurs immobiliers pour faire dézonner les superficies agricoles incluses entre le tracé sud et la zone blanche.

- On insiste beaucoup sur les difficultés appréhendées de circuler sur la route 132 au cours des deux années prévues pour la construction;
- Quel seront les pertes de superficie en zone verte avec l'option sud;
- On s'informe sur la différence de coût entre les deux tracés;
- Quel sera le comportement du trafic se dirigeant vers le pont Mercier avec l'option sud;
- On suggère d'actualiser régulièrement les prévisions de circulation afin d'éviter un autre projet comme l'autoroute 13 (voie d'autobus);
- On demande si une voie réservée aux autobus a été prévue;

- On fait remarquer qu'il y aura plus de problèmes de déneigement avec le tracé nord qu'avec le tracé sud;
- Y aura-t-il des péages sur l'autoroute (c'est une possibilité).
- On demande pourquoi on ne construit pas toute la longueur du tracé en dépression par rapport au terrain naturel (secteur bas souvent inondé);
- On se demande pourquoi cette consultation si la Loi sur la protection du territoire des activités agricoles oblige de choisir le tracé nord (le gouvernement peut toujours voter une loi d'exception);
- On demande où l'on pourrait traverser l'autoroute si le tracé sud était retenu (viaduc à chaque rang);
- On demande quels sont les tracés que les maires des municipalités privilégient (pas de consensus);
- Quelle sera la circulation résiduelle sur la route 132 advenant la réalisation de l'option sud;
- Quelles seront les mesures d'atténuation du bruit (l'étude d'impact sonore est toujours en cours);
- A-t-on pensé au pavage ouvert comme à St-Lambert (l'expérience de St-Lambert n'a pas été concluante).

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du Conseil municipal de la Ville de Saint-Constant, tenue au lieu ordinaire de ses séances le dixième jour de février 1998 à 20 H 00, le tout conformément à la Loi.

À laquelle assemblée il y avait quorum sous la présidence de monsieur le maire Daniel Ashby.

52-98 CRÉATION ET NOMINATIONS - COMITÉ INTERMUNICIPAL -
AUTOROUTE 30

CONSIDÉRANT le mandat accordé par le ministère des Transports du Québec à une firme privée pour la préparation d'un rapport concernant le futur tronçon de l'autoroute 30 situé entre Candiac et Sainte-Catherine;

CONSIDÉRANT que ce rapport traite notamment des différents scénarios retenus par le MTQ pour l'emplacement du tronçon ainsi que des impacts de chacun;

CONSIDÉRANT qu'une analyse approfondie dudit rapport devra être réalisée par les municipalités concernées afin qu'un consensus soit dégagé et que les représentations appropriées soient adressées audit ministère;

CONSIDÉRANT que le Conseil municipal juge opportun de créer, à cette fin, un comité intermunicipal formé de représentants des municipalités visées et de nommer deux membres du Conseil pour y siéger;

Il est PROPOSÉ par monsieur Yves-André Ferland APPUYÉ de madame Nicole Gervais ET RÉSOLU À L'UNANIMITÉ:

De nommer monsieur Normand Cool et monsieur Raymond Létourneau pour représenter la ville de Saint-Constant au sein du comité intermunicipal concernant l'autoroute 30.

De mandater le comité afin qu'il procède à l'analyse du rapport préparé par la firme Roche concernant l'emplacement du tronçon Candiac - Sainte-Catherine et ses impacts, qu'il dégage un consensus au sein des municipalités intéressées et transmette ses recommandations au Conseil municipal de chacune d'elles.

D'adresser une copie de la présente au Ministre des Transports du Québec, à madame Monique Simard, députée de Laprairie ainsi qu'aux villes de Candiac, Delson et Sainte-Catherine.

(signé)
Daniel Ashby, maire

(signé)
Me Sophie Laflamme, greffière adjointe

Copie authentique du Livre des minutes de la ville de Saint-Constant, donnée ce treizième jour de février mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit.


Me Sophie Laflamme, greffière adjointe

ANNEXE J

Résultats des simulations sonores

Politique sur le bruit routier



Québec 

La grille d'évaluation permet d'évaluer les impacts sonores en fonction des niveaux sonores actuel et projeté.

Selon cette grille, plus le niveau sonore actuel est élevé, moins la différence entre celui-ci et le niveau sonore projeté doit être grande pour générer un impact sonore significatif nécessitant la mise en œuvre de mesures d'atténuation.

Ainsi, pour un niveau sonore actuel entre 45 et 51 dBA, l'augmentation du niveau sonore devra varier de 11 à 5 dBA avant de générer un impact sonore significatif. Entre 52 et 61 dBA, l'augmentation devra être de 4 dBA; à 62 dBA, l'augmentation devra être de 3 dBA; entre 63 et 69 dBA, l'augmentation devra être de 2 dBA; et, à partir de 70 dBA, une augmentation de 1 dBA suffira pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit.

En résumé, dans le cadre de projets de construction ou de reconstruction ayant pour effet d'augmenter la capacité ou de changer la vocation de la route, les critères utilisés pour déterminer l'intervention du Ministère sont les suivants :

- *jusqu'à 55 dBA L_{eq} , 24 h*, les impacts appréhendés seront tout au plus faibles et ne seront pas atténués puisqu'un niveau de 55 dBA L_{eq} , 24 h et moins est reconnu comme étant acceptable;
- *au dessus de 55 dBA L_{eq} , 24 h*, les impacts faibles ne feront pas l'objet d'une intervention¹¹;
- *au dessus de 55 dBA L_{eq} , 24 h*, les impacts moyens ou forts feront l'objet de mesures d'atténuation.

¹¹ Néanmoins, les zones sensibles déjà établies au moment de l'entrée en vigueur de la présente politique pourront être prises en considération lorsque les niveaux auront atteint 65 dBA L_{eq} , 24 h et, conformément à l'approche corrective, pourront bénéficier d'un partage des coûts.

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SONORE

NIVEAUX SONORES (dBA Leq, 24 h) :

NIVEAU PROJETÉ (HORIZON 10 ANS)

	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
NIVEAU	45	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	46	-	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	47	-	-	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	48	-	-	-	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	49	-	-	-	-	0	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	50	-	-	-	-	-	0	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	51	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	52	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	53	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
ACTUEL	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	
	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	
	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	
	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	
	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	
	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	2	3	3	3	3	
	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	2	3	3	3	3	
	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	2	3	3	3	
65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	2	3	3		
66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	2	3		
67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	2		
68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2		
69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2		
70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1		

- Diminution du niveau sonore
- 0 Impact nul
- 1 Impact faible
- 2 Impact moyen
- 3 Impact fort

Comparaison des résultats de calculs de la route 132 et de la variante nord en 2016

RÉCEPTEURS	132 EN 1996 SANS MOD.	A30 EN 2016	Impact dB(A)	Impact selon grille MTQ
2	67,9	70,9	3,0	Impact fort
3	65,3	68,7	3,4	Impact fort
4	63,3	67,0	3,7	Impact fort
5	61,7	65,6	3,9	Impact moyen
6	60,5	64,5	4,0	Impact moyen
7	59,4	63,5	4,1	Impact moyen
8	58,4	62,6	4,2	Impact moyen
9	57,5	61,8	4,3	Impact moyen
10	56,7	61,0	4,3	Impact moyen
11	56,0	60,4	4,4	Impact moyen
12	55,3	59,7	4,4	Impact moyen
17	61,8	69,9	8,1	Impact fort
18	60,5	67,0	6,5	Impact fort
19	59,4	65,3	5,9	Impact moyen
20	58,5	64,0	5,5	Impact moyen
21	57,6	62,9	5,3	Impact moyen
22	56,9	62,0	5,1	Impact moyen
23	56,2	61,2	5,0	Impact moyen
24	52,9	57,8	4,9	Impact moyen
25	72,4	72,6	0,2	Impact faible
26	64,9	66,1	1,2	Impact faible
27	61,2	62,0	0,8	Impact faible
28	57,3	57,6	0,3	Impact faible
29	52,3	54,4	2,1	Impact faible
30	51,1	53,3	2,2	Impact faible
31	49,7	52,4	2,7	Impact faible
32	48,7	51,5	2,8	Impact faible
33	47,9	50,7	2,8	Impact faible
34	47,2	50,0	2,8	Impact faible
35	46,6	49,4	2,8	Impact faible
36	46,0	48,8	2,8	Impact faible
40	63,4	70,3	6,9	Impact fort
41	61,9	67,9	6,0	Impact fort
42	60,6	66,2	5,6	Impact moyen
43	59,5	64,8	5,3	Impact moyen
44	58,6	63,7	5,1	Impact moyen
45	57,7	62,7	5,0	Impact moyen
46	57,0	61,8	4,8	Impact moyen
47	54,2	58,0	3,8	Impact moyen
48	51,5	55,2	3,7	Impact faible
52	63,3	69,0	5,7	Impact fort
53	61,7	65,0	3,3	Impact moyen
54	57,5	61,3	3,8	Impact moyen
55	54,4	58,0	3,6	Impact moyen
56	50,6	55,0	4,4	Impact faible
57	48,0	54,1	6,1	Impact faible
58	47,3	53,2	5,9	Impact faible
59	46,7	52,5	5,8	Impact faible
60	46,1	51,8	5,7	Impact faible
62	68,0	72,4	4,4	Impact fort
63	65,3	68,9	3,6	Impact fort
64	63,3	66,9	3,6	Impact fort
65	61,8	65,4	3,6	Impact moyen

Comparaison des résultats de calculs de la route 132 et de la variante nord en 2016

RÉCEPTEURS	132 EN 1996 SANS MOD.	A30 EN 2016	Impact dB(A)	Impact selon grille MTQ
66	57,5	61,8	4,3	Impact moyen
67	53,4	58,6	5,2	Impact moyen
68	50,5	55,8	5,3	Impact moyen
69	47,7	53,1	5,4	Impact faible
70	47,0	52,3	5,3	Impact faible
71	46,3	51,7	5,4	Impact faible
72	45,7	51,1	5,4	Impact faible
78	60,5	68,9	8,4	Impact fort
79	59,4	65,4	6,0	Impact moyen
80	58,4	63,7	5,3	Impact moyen
81	56,9	62,4	5,5	Impact moyen
82	56,2	61,5	5,3	Impact moyen
83	55,5	60,6	5,1	Impact moyen
84	54,8	59,8	5,0	Impact moyen
88	62,7	69,5	6,8	Impact fort
89	61,2	67,3	6,1	Impact fort
90	60,0	65,7	5,7	Impact moyen
91	58,9	64,4	5,5	Impact moyen
92	58,0	63,4	5,4	Impact moyen
93	57,2	62,4	5,2	Impact moyen
94	56,5	61,6	5,1	Impact moyen
95	55,8	60,8	5,0	Impact moyen
96	55,2	60,2	5,0	Impact moyen
98	67,3	69,7	2,4	Impact moyen
99	64,6	67,5	2,9	Impact moyen
100	62,6	65,9	3,3	Impact moyen
101	61,0	64,5	3,5	Impact moyen
102	56,7	62,0	5,3	Impact moyen
103	52,6	59,2	6,6	Impact moyen
104	51,7	58,3	6,6	Impact moyen
105	50,8	57,5	6,7	Impact moyen
106	46,3	55,1	8,8	Impact faible
107	45,6	54,5	8,9	Impact faible
108	45,0	53,9	8,9	Impact faible
110	61,9	69,1	7,2	Impact fort
111	57,2	64,8	7,6	Impact fort
112	55,2	62,1	6,9	Impact fort
113	53,6	59,6	6,0	Impact moyen
114	52,4	56,6	4,2	Impact moyen
115	51,3	55,6	4,3	Impact moyen
116	50,3	54,7	4,4	Impact faible
117	49,4	54,0	4,6	Impact faible
118	48,6	53,3	4,7	Impact faible
119	47,9	52,6	4,7	Impact faible
120	47,2	52,0	4,8	Impact faible
122	67,9	73,0	5,1	Impact fort
123	65,2	69,6	4,4	Impact fort
124	63,2	66,1	2,9	Impact moyen
125	58,5	62,5	4,0	Impact moyen
126	54,3	60,2	5,9	Impact moyen
127	49,4	57,0	7,6	Impact moyen
128	48,4	54,9	6,5	Impact faible
129	47,6	54,1	6,5	Impact faible

Comparaison des résultats de calculs de la route 132 et de la variante nord en 2016

RÉCEPTEURS	132 EN 1996 SANS MOD	A30 EN 2016	Impact dB(A)	Impact selon grille MTQ
130	46,8	53,3	6,5	Impact faible
131	46,1	52,6	6,5	Impact faible
132	45,5	51,9	6,4	Impact faible
136	63,3	67,8	4,5	Impact fort
137	61,7	65,5	3,8	Impact moyen
138	60,4	64,0	3,6	Impact moyen
139	59,3	62,8	3,5	Impact moyen
140	58,4	61,8	3,4	Impact moyen
141	57,5	60,9	3,4	Impact faible
142	56,7	60,2	3,5	Impact faible
143	56,0	59,4	3,4	Impact faible
144	55,3	58,8	3,5	Impact faible
151	59,4	67,7	8,3	Impact fort
152	58,5	64,9	6,4	Impact moyen
153	57,6	63,3	5,7	Impact moyen
154	56,8	62,2	5,4	Impact moyen
155	56,1	61,2	5,1	Impact moyen
156	48,6	52,6	4,0	Impact faible
160	63,2	69,7	6,5	Impact fort
161	61,7	67,5	5,8	Impact fort
162	60,4	65,9	5,5	Impact moyen
163	59,3	64,6	5,3	Impact moyen
164	58,4	63,5	5,1	Impact moyen
165	57,5	61,4	3,9	Impact moyen
166	53,7	58,5	4,8	Impact moyen
167	50,1	55,8	5,7	Impact moyen
168	47,5	55,0	7,5	Impact faible
172	63,1	66,3	3,2	Impact moyen
173	58,5	61,7	3,2	Impact faible
174	54,2	57,5	3,3	Impact faible
175	51,1	54,5	3,4	Impact faible
176	48,3	51,7	3,4	Impact faible
177	47,4	50,8	3,4	Impact faible
178	46,6	50,1	3,5	Impact faible
179	45,9	49,4	3,5	Impact faible
180	45,2	48,7	3,5	Impact faible
185	61,7	66,0	4,3	Impact moyen
186	60,2	64,6	4,4	Impact moyen
187	59,0	63,4	4,4	Impact moyen
188	58,0	62,4	4,4	Impact moyen
189	57,1	61,5	4,4	Impact moyen
190	56,2	60,7	4,5	Impact moyen
191	55,4	59,9	4,5	Impact moyen
192	54,7	59,2	4,5	Impact moyen

Comparaison du niveau de bruit ambiant et des résultats de calculs de la variante sud en 2016

RÉCEPTEURS	NIVEAU AMBIANT SANS MOD.	A30 EN 2016	Impact dB(A)	Impact selon grille MTQ
1	45,0	72,4	27,4	Impact fort
2	45,0	69,1	24,1	Impact fort
3	45,0	66,9	21,9	Impact fort
4	45,0	65,2	20,2	Impact fort
5	45,0	63,8	18,8	Impact fort
6	45,0	62,6	17,6	Impact fort
7	45,0	61,6	16,6	Impact fort
8	45,0	60,7	15,7	Impact fort
9	45,0	59,9	14,9	Impact fort
10	45,0	59,1	14,1	Impact fort
11	45,0	58,4	13,4	Impact fort
12	45,0	57,8	12,8	Impact fort
13	45,0	72,0	27,0	Impact fort
14	45,0	68,8	23,8	Impact fort
15	45,0	66,7	21,7	Impact fort
16	45,0	65,0	20,0	Impact fort
17	45,0	63,7	18,7	Impact fort
18	45,0	62,5	17,5	Impact fort
19	45,0	61,6	16,6	Impact fort
20	45,0	60,7	15,7	Impact fort
21	45,0	59,9	14,9	Impact fort
22	45,0	59,2	14,2	Impact fort
23	45,0	58,5	13,5	Impact fort
24	45,0	57,9	12,9	Impact fort
25	45,0	72,1	27,1	Impact fort
26	45,0	68,9	23,9	Impact fort
27	45,0	66,8	21,8	Impact fort
28	45,0	65,1	20,1	Impact fort
29	45,0	63,8	18,8	Impact fort
30	45,0	62,7	17,7	Impact fort
31	45,0	61,7	16,7	Impact fort
32	45,0	60,9	15,9	Impact fort
33	45,0	60,1	15,1	Impact fort
34	45,0	59,4	14,4	Impact fort
35	45,0	58,7	13,7	Impact fort
36	45,0	58,1	13,1	Impact fort
37	45,0	57,8	12,8	Impact fort
38	45,0	58,4	13,4	Impact fort
39	45,0	59,1	14,1	Impact fort
40	45,0	59,7	14,7	Impact fort
41	45,0	60,5	15,5	Impact fort
42	45,0	61,3	16,3	Impact fort
43	45,0	62,3	17,3	Impact fort
44	45,0	63,4	18,4	Impact fort
45	45,0	64,6	19,6	Impact fort
46	45,0	66,1	21,1	Impact fort
47	45,0	68,1	23,1	Impact fort
48	45,0	70,8	25,8	Impact fort
49	45,0	71,9	26,9	Impact fort
50	45,0	68,8	23,8	Impact fort
51	45,0	66,7	21,7	Impact fort
52	45,0	65,0	20,0	Impact fort
53	45,0	63,7	18,7	Impact fort

Comparaison du niveau de bruit ambiant et des résultats de calculs de la variante sud en 2016

RÉCEPTEURS	NIVEAU AMBIANT SANS MOD.	A30 EN 2016	Impact dB(A)	Impact selon grille MTQ
54	45,0	62,6	17,6	Impact fort
55	45,0	61,6	16,6	Impact fort
56	45,0	60,8	15,8	Impact fort
57	45,0	60,0	15,0	Impact fort
58	45,0	59,3	14,3	Impact fort
59	45,0	58,6	13,6	Impact fort
60	45,0	58,0	13,0	Impact fort
61	45,0	71,3	26,3	Impact fort
62	45,0	68,5	23,5	Impact fort
63	45,0	66,4	21,4	Impact fort
64	45,0	64,8	19,8	Impact fort
65	45,0	63,5	18,5	Impact fort
66	45,0	62,4	17,4	Impact fort
67	45,0	61,5	16,5	Impact fort
68	45,0	60,6	15,6	Impact fort
69	45,0	59,9	14,9	Impact fort
70	45,0	59,2	14,2	Impact fort
71	45,0	58,5	13,5	Impact fort
72	45,0	57,9	12,9	Impact fort
73	45,0	72,1	27,1	Impact fort
74	45,0	68,9	23,9	Impact fort
75	45,0	66,7	21,7	Impact fort
76	45,0	65,1	20,1	Impact fort
77	45,0	63,8	18,8	Impact fort
78	45,0	62,6	17,6	Impact fort
79	45,0	61,7	16,7	Impact fort
80	45,0	60,8	15,8	Impact fort
81	45,0	60,0	15,0	Impact fort
82	45,0	59,3	14,3	Impact fort
83	45,0	58,7	13,7	Impact fort
84	45,0	58,1	13,1	Impact fort
85	45,0	71,5	26,5	Impact fort
86	45,0	68,6	23,6	Impact fort
87	45,0	66,5	21,5	Impact fort
88	45,0	64,9	19,9	Impact fort
89	45,0	63,6	18,6	Impact fort
90	45,0	62,5	17,5	Impact fort
91	45,0	61,5	16,5	Impact fort
92	45,0	60,7	15,7	Impact fort
93	45,0	59,9	14,9	Impact fort
94	45,0	59,2	14,2	Impact fort
95	45,0	58,6	13,6	Impact fort
96	45,0	58,0	13,0	Impact fort
97	45,0	71,6	26,6	Impact fort
98	45,0	68,6	23,6	Impact fort
99	45,0	66,5	21,5	Impact fort
100	45,0	64,9	19,9	Impact fort
101	45,0	63,6	18,6	Impact fort
102	45,0	62,5	17,5	Impact fort
103	45,0	61,6	16,6	Impact fort
104	45,0	60,7	15,7	Impact fort
105	45,0	60,0	15,0	Impact fort
106	45,0	59,3	14,3	Impact fort

Comparaison du niveau de bruit ambiant et des résultats de calculs de la variante sud en 2016

RÉCEPTEURS	NIVEAU AMBIANT SANS MOD.	A30 EN 2016	Impact dB(A)	Impact selon grille MTQ
107	45,0	58,6	13,6	Impact fort
108	45,0	58,0	13,0	Impact fort
109	45,0	72,8	27,8	Impact fort
110	45,0	69,4	24,4	Impact fort
111	45,0	67,1	22,1	Impact fort
112	45,0	65,4	20,4	Impact fort
113	45,0	64,0	19,0	Impact fort
114	45,0	62,8	17,8	Impact fort
115	45,0	61,8	16,8	Impact fort
116	45,0	60,9	15,9	Impact fort
117	45,0	60,1	15,1	Impact fort
118	45,0	59,3	14,3	Impact fort
119	45,0	58,7	13,7	Impact fort
120	45,0	58,1	13,1	Impact fort
121	45,0	72,8	27,8	Impact fort
122	45,0	69,5	24,5	Impact fort
123	45,0	67,3	22,3	Impact fort
124	45,0	65,6	20,6	Impact fort
125	45,0	64,3	19,3	Impact fort
126	45,0	63,2	18,2	Impact fort
127	45,0	62,3	17,3	Impact fort
128	45,0	61,4	16,4	Impact fort
129	45,0	60,7	15,7	Impact fort
130	45,0	60,0	15,0	Impact fort
131	45,0	59,4	14,4	Impact fort
132	45,0	58,8	13,8	Impact fort
133	45,0	72,8	27,8	Impact fort
134	45,0	69,2	24,2	Impact fort
135	45,0	66,9	21,9	Impact fort
136	45,0	65,1	20,1	Impact fort
137	45,0	63,6	18,6	Impact fort
138	45,0	62,4	17,4	Impact fort
139	45,0	61,3	16,3	Impact fort
140	45,0	60,4	15,4	Impact fort
141	45,0	59,6	14,6	Impact fort
142	45,0	58,8	13,8	Impact fort
143	45,0	58,1	13,1	Impact fort
144	45,0	57,4	12,4	Impact moyen

Niveau d'atténuation de bruit obtenu à l'ouverture avec un écran de 3,5 mètres de hauteur
Autoroute 30 (tracé nord)

RÉCEPTEURS	Autoroute 30 sans écran en dB(A)	Autoroute 30 avec écran de 3,5 mètres en dB(A)	Atténuation en dB(A)
2	68,2	68,1	0,1
3	66,0	65,7	0,3
4	64,3	64,0	0,3
5	63,0	62,7	0,3
6	61,8	61,5	0,3
7	60,8	60,5	0,3
8	59,9	59,6	0,3
9	59,1	58,8	0,3
10	58,4	58,1	0,3
11	57,7	57,4	0,3
12	57,1	56,8	0,3
17	67,1	67,0	0,1
18	64,2	64,1	0,1
19	62,5	62,5	0,0
20	61,3	61,2	0,1
21	60,2	60,1	0,1
22	59,3	59,2	0,1
23	58,5	58,4	0,1
24	55,1	55,0	0,1
25	69,8	67,5	2,3
26	63,4	60,8	2,6
27	58,4	56,0	2,4
28	54,9	52,7	2,2
29	51,7	49,7	2,0
30	50,6	48,8	1,8
31	49,7	48,1	1,6
32	48,8	47,3	1,5
33	48,0	46,6	1,4
34	47,3	46,1	1,2
35	46,7	45,5	1,2
36	46,1	45,0	1,1
40	67,6	64,8	2,8
41	65,2	62,6	2,6
42	63,5	61,1	2,4
43	62,1	60,0	2,1
44	61,0	59,0	2,0
45	60,0	58,2	1,8
46	59,1	57,4	1,7
47	55,3	53,8	1,5
48	52,5	51,1	1,4
52	65,6	62,9	2,7
53	61,5	59,0	2,5
54	56,9	54,6	2,3
55	53,7	51,6	2,1
56	50,6	48,7	1,9
57	49,7	48,0	1,7
58	48,9	47,3	1,6

Niveau d'atténuation de bruit obtenu à l'ouverture avec un écran de 3,5 mètres de hauteur
Autoroute 30 (tracé nord)

RÉCEPTEURS	Autoroute 30 sans écran en dB(A)	Autoroute 30 avec écran de 3,5 mètres en dB(A)	Atténuation en dB(A)
59	48,1	46,7	1,4
60	47,4	46,1	1,3
62	69,6	66,9	2,7
63	66,1	62,3	3,8
64	64,1	60,2	3,9
65	62,7	58,9	3,8
66	58,3	54,5	3,8
67	54,3	50,7	3,6
68	51,4	48,1	3,3
69	48,7	45,6	3,1
70	48,0	45,1	2,9
71	47,3	44,5	2,8
72	46,7	44,1	2,6
78	66,0	65,2	0,8
79	62,6	61,4	1,2
80	60,9	59,6	1,3
81	59,7	58,3	1,4
82	58,7	57,4	1,3
83	57,9	56,7	1,2
84	57,1	56,0	1,1
88	66,7	63,9	2,8
89	64,6	62,0	2,6
90	63,0	60,6	2,4
91	61,7	59,5	2,2
92	60,7	58,6	2,1
93	59,7	57,9	1,8
94	58,9	57,2	1,7
95	58,1	56,5	1,6
96	57,5	55,9	1,6
98	67,0	64,2	2,8
99	64,8	62,2	2,6
100	63,2	60,8	2,4
101	61,8	59,7	2,1
102	57,7	55,8	1,9
103	55,0	53,4	1,6
104	54,2	52,7	1,5
105	53,5	52,1	1,4
106	50,6	49,5	1,1
107	50,1	49,0	1,1
108	49,6	48,6	1,0
110	64,8	61,9	2,9
111	60,4	57,7	2,7
112	57,7	55,3	2,4
113	54,4	52,2	2,2
114	51,4	49,5	1,9
115	50,4	48,7	1,7
116	49,6	48,0	1,6

**Niveau d'atténuation de bruit obtenu à l'ouverture avec un écran de 3,5 mètres de hauteur
Autoroute 30 (tracé nord)**

RÉCEPTEURS	Autoroute 30 sans écran en dB(A)	Autoroute 30 avec écran de 3,5 mètres en dB(A)	Atténuation en dB(A)
117	48,8	47,4	1,4
118	48,1	46,8	1,3
119	47,5	46,3	1,2
120	46,9	45,8	1,1
122	70,2	67,3	2,9
123	66,9	64,0	2,9
124	61,7	59,1	2,6
125	58,2	55,9	2,3
126	55,8	53,7	2,1
127	52,7	50,8	1,9
128	49,7	48,0	1,7
129	48,8	47,3	1,5
130	48,1	46,6	1,5
131	47,3	46,0	1,3
132	46,7	45,5	1,2
136	65,0	63,6	1,4
137	62,7	61,1	1,6
138	61,3	59,6	1,7
139	60,1	58,5	1,6
140	59,1	57,6	1,5
141	58,2	56,8	1,4
142	57,5	56,1	1,4
143	56,7	55,5	1,2
144	56,1	54,9	1,2
151	64,9	63,9	1,0
152	62,1	60,8	1,3
153	60,6	59,2	1,4
154	59,4	58,0	1,4
155	58,5	57,1	1,4
156	49,9	49,3	0,6
160	67,0	64,2	2,8
161	64,8	62,2	2,6
162	63,2	60,8	2,4
163	61,9	59,7	2,2
164	60,8	58,8	2,0
165	58,7	56,9	1,8
166	55,8	54,2	1,6
167	53,1	51,6	1,5
168	52,3	50,9	1,4
172	63,6	58,6	5,0
173	59,0	54,1	4,9
174	54,8	50,3	4,5
175	51,8	47,7	4,1
176	49,0	45,3	3,7
177	48,2	44,7	3,5
178	47,4	44,2	3,2
179	46,7	43,7	3,0

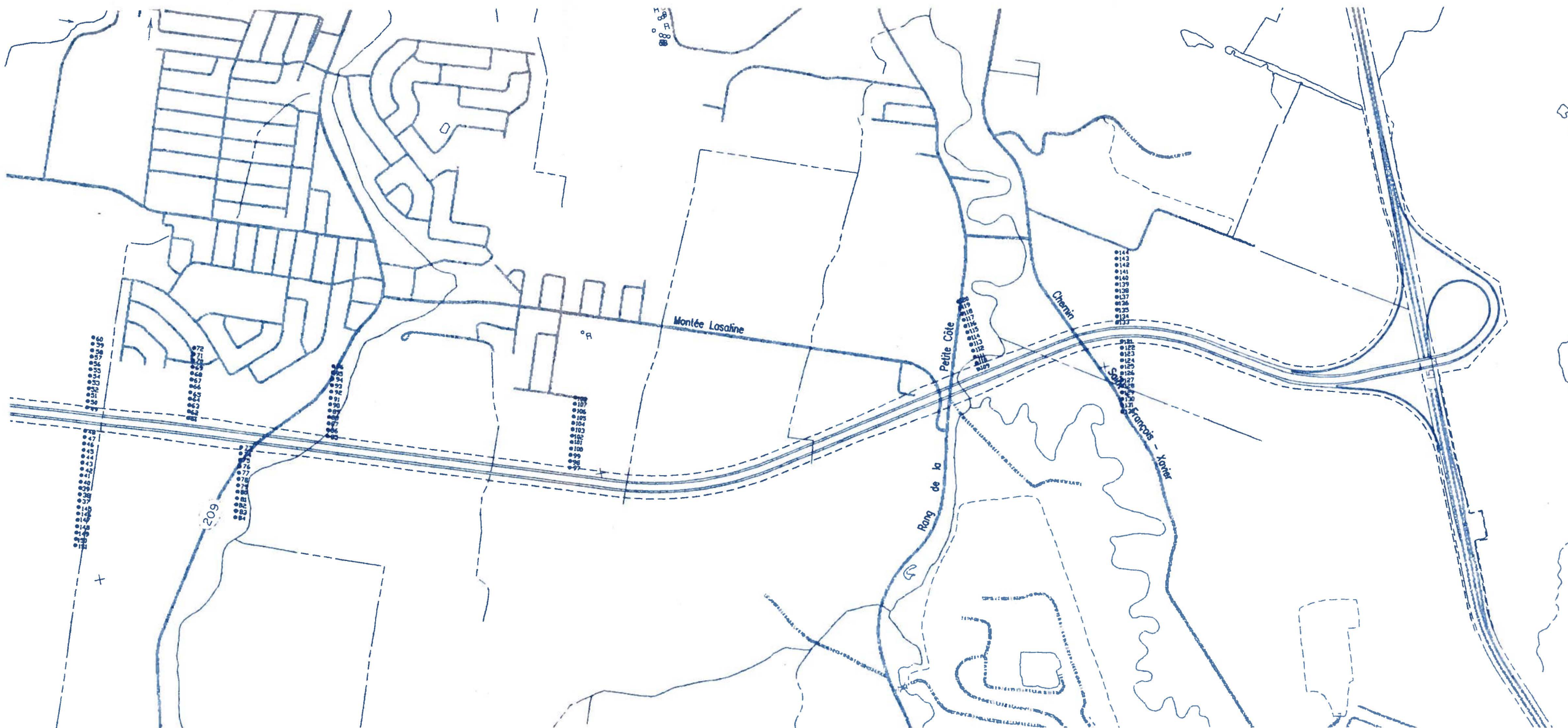
**Niveau d'atténuation de bruit obtenu à l'ouverture avec un écran de 3,5 mètres de hauteur
Autoroute 30 (tracé nord)**

RÉCEPTEURS	Autoroute 30 sans écran en dB(A)	Autoroute 30 avec écran de 3,5 mètres en dB(A)	Atténuation en dB(A)
180	46,1	43,2	2,9
185	63,4	57,9	5,5
186	62,0	57,1	4,9
187	60,8	56,3	4,5
188	59,7	55,6	4,1
189	58,8	54,9	3,9
190	58,0	54,4	3,6
191	57,2	53,8	3,4
192	56,6	53,4	3,2
193	73,6	73,5	0,1
194	69,0	68,9	0,1
195	66,4	66,3	0,1
196	64,5	64,5	0,0
197	63,1	63,0	0,1
198	61,9	61,9	0,0
199	61,0	60,9	0,1
200	60,1	60,0	0,1
201	59,3	59,2	0,1
202	58,6	58,5	0,1
203	64,2	63,5	0,7
204	61,8	61,0	0,8
205	60,4	59,5	0,9
206	59,2	58,3	0,9
207	56,8	56,1	0,7
208	55,9	55,2	0,7
209	55,1	54,5	0,6
210	54,4	53,8	0,6
211	58,2	57,1	1,1
212	58,9	57,7	1,2
213	59,8	58,4	1,4
214	60,7	59,2	1,5
215	61,7	60,1	1,6
216	63,0	61,1	1,9
217	64,4	62,4	2,0
218	66,5	64,4	2,1
219	63,9	62,1	1,8
220	61,0	58,8	2,2
221	57,2	54,4	2,8
222	54,1	51,1	3,0
223	53,0	49,7	3,3
224	50,0	47,3	2,7
225	49,4	46,9	2,5
226	48,8	46,4	2,4
227	61,7	60,4	1,3
228	60,3	58,9	1,4
229	59,2	57,8	1,4
230	58,3	57,0	1,3

**Niveau d'atténuation de bruit obtenu à l'ouverture avec un écran de 3,5 mètres de hauteur
Autoroute 30 (tracé nord)**

RÉCEPTEURS	Autoroute 30 sans écran en dB(A)	Autoroute 30 avec écran de 3,5 mètres en dB(A)	Atténuation en dB(A)
231	57,5	56,3	1,2
232	56,8	55,6	1,2
233	56,1	55,0	1,1
234	67,5	64,7	2,8
235	65,1	62,4	2,7
236	63,5	61,0	2,5
237	62,1	59,9	2,2
238	61,0	59,0	2,0

Note : Un total de 192 récepteurs communs ont été utilisés pour les simulations de la route 132 et l'autoroute 30. Pour les simulations de l'autoroute 30, des récepteurs supplémentaires ont été ajoutés (en raison de la largeur d'emprise plus importante), portant ainsi à 238 le nombre total de récepteurs.



Étude d'impact sur l'environnement
du prolongement de l'Autoroute 30
LOCALISATION DES RÉCEPTEURS – CORRIDOR SUD

Échelle : hor. 1:15 000

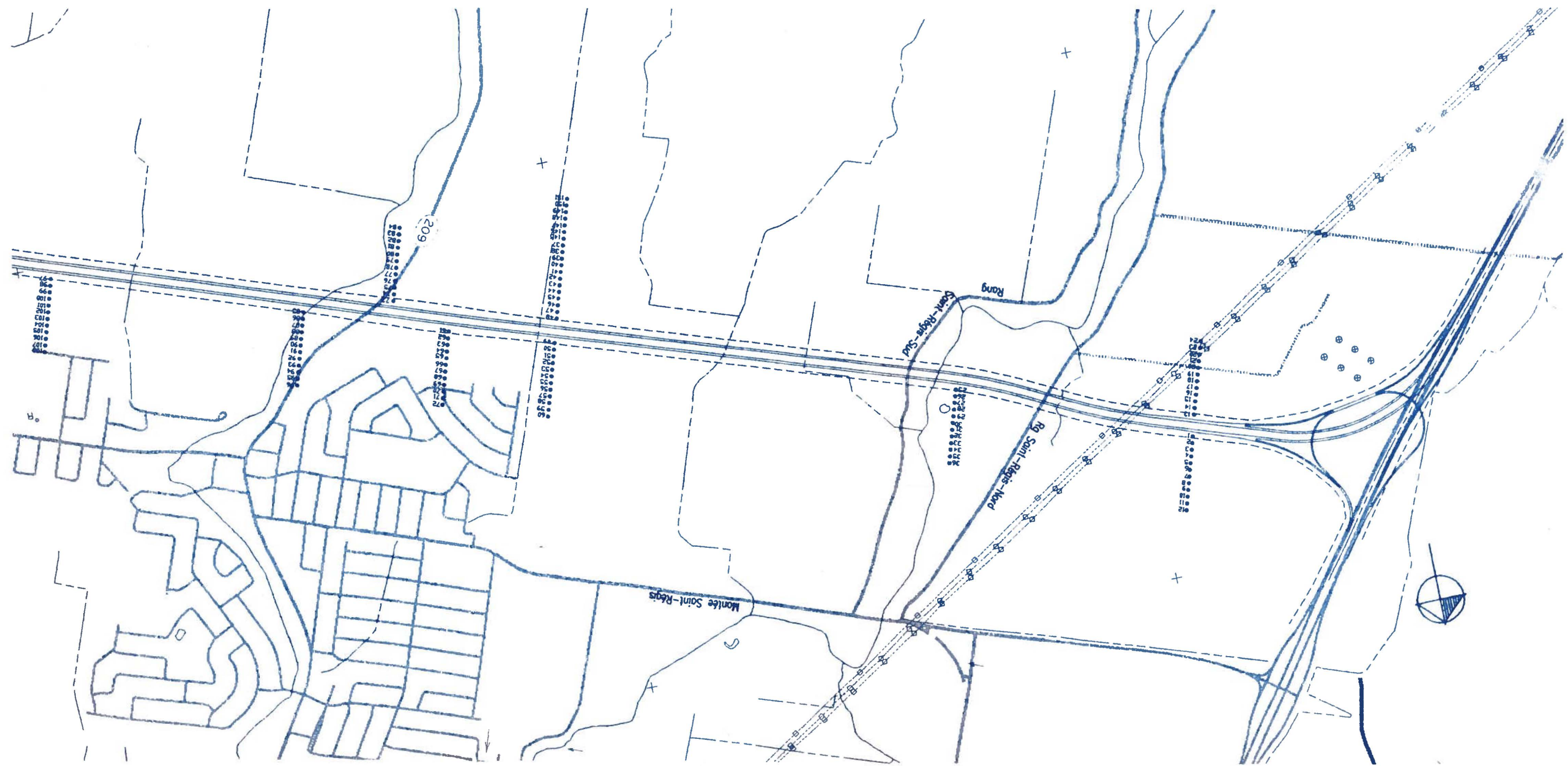
0 150 300m



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

ROCHE

Annexe J





Étude d'impact sur l'environnement
du prolongement de l'Autoroute 30
LOCALISATION DES RÉCEPTEURS - CORRIDOR NORD

Échelle : hor. 1:15 000

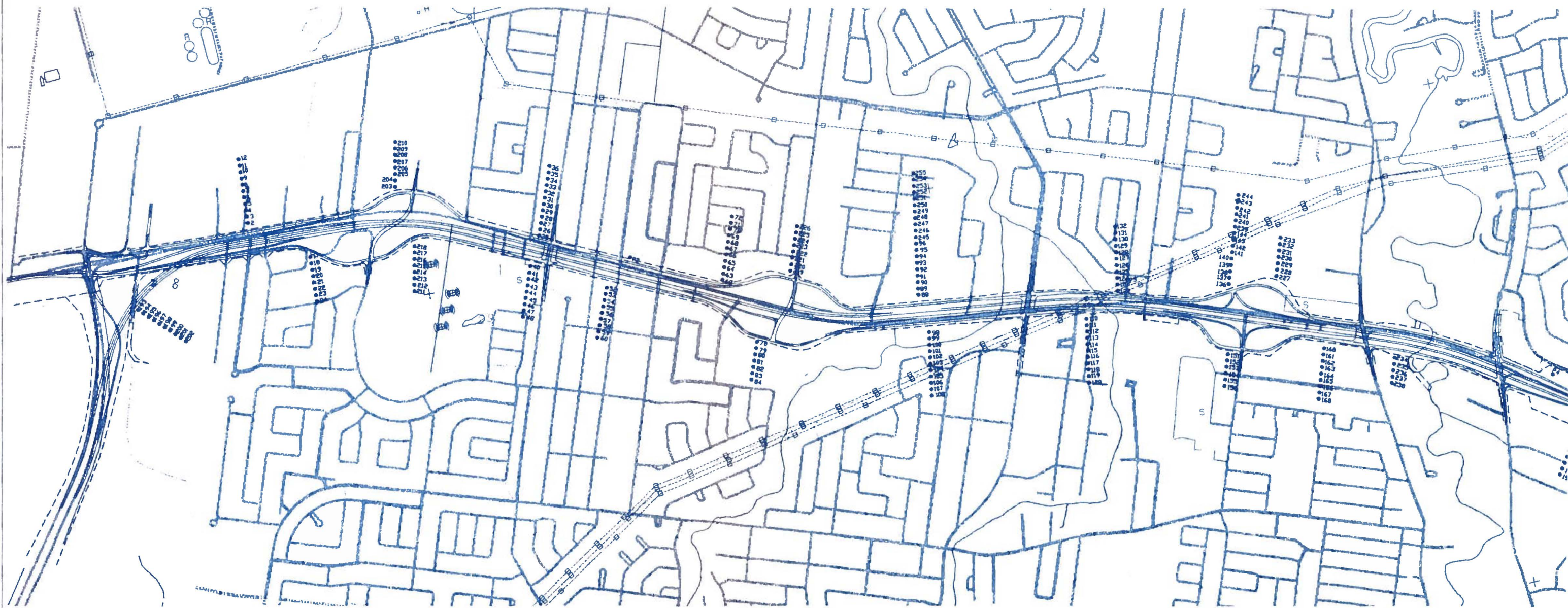
0 150 300m



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

ROCHE

Annexe J



Étude d'impact sur
du prolongement
LOCALISATION DES RÉCEPTEURS

Échelle : hor. 1:15 000

0 150 300m



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

RC

ANNEXE K

Contrôle de la petite herbe à poux

CONTRÔLE DE LA PETITE HERBE À POUX (*AMBROSIA ARTEMISIIFOLIA*)

Quatre saisons de pollinisation, qui se succèdent au cours de l'année, ont des incidences sur les personnes souffrant de pollinose : celles des cupressacées [avril] , des arbres [avril-juin] , des graminées [mai-juillet] et des composées, principalement la Petite Herbe à poux [juillet - mi-octobre] (Comtois et Gagnon, 1988; Comtois, 1988).

La Petite Herbe à poux (*Ambrosia artemisiifolia* L.), la plus abondante des herbes à poux présentes au Québec (Vincent, 1990), est considérée comme la plus importante source de pollens aéroallergènes et la principale cause de rhinite allergique saisonnière aussi désignée comme le rhume des foin ou la fièvre des foin, dans l'est de l'Amérique du Nord (Vincent, 1990; Maw, 1981; Frankton et Mulligan, 1974).

Cette annuelle, une plante pionnière des sols perturbés, colonise une grande variété d'habitats dont les abords routiers, particulièrement le premier ou les deux premiers mètres de l'accotement. Ainsi, le nouveau tronçon de l'autoroute 30, de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, peut favoriser sa présence dans la dépendance verte.

Ce tronçon de l'autoroute 30 traverse la municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon et les municipalités suivantes : Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac. Des études spécifiques concernant la présence de l'herbe à poux (par ex. CUQ [Lapointe, 1992], Laval [Demers, 1991]; CUM [Collins, 1990, 1988; Francoeur, 1990]; territoire du DSC Verdun [Rousseau, 1989]; MRC Joliette [Anonyme, 1989]) et la prévalence de la rhinite allergique (par ex., île de Montréal [Goulet en coll., 1996], Laval [Laplante, Poulin et Ranger, 1992]; MRC de Joliette [Cadieux et Fortin, 1992]; CUQ [IQOP, 1991], Laurentides [Banken et Comtois, 1990]) ont déjà été réalisées. Le portrait de l'infestation de l'herbe à poux dans la Montérégie a été dressé cet été par la Direction de la santé publique de la Montérégie avec la collaboration des municipalités participantes et sera disponible cet automne (Louis Jacques, Direction de la santé publique de la Montérégie, comm. pers., oct. 1997). Soulignons qu'au Québec, environ une personne sur 10 est allergique à ce pollen, que près de 665 000 personnes présentent des symptômes de rhinite allergique à la fin août et qu'environ 37 020 nouveau cas sont diagnostiqués chaque année (Jolicoeur et Christin, 1994).

Le ministère des Transports du Québec est conscient de la problématique de la Petite Herbe à poux (Beaumont, 1996, 1992). Ainsi, lors de la construction d'une infrastructure autoroutière, il remet en végétation ses abords routiers pour des fins esthétiques et de stabilisation et la couverture végétale qui s'établit réduit la présence de cette annuelle. De plus, les dépendances vertes font l'objet d'entretien. Le Ministère a publié en 1994 une norme révisée (1993-09-23) sur la tonte de gazon, la norme 1602, qui intègre des périodes de tonte orientée vers un contrôle de l'herbe à poux dans les dépendances vertes sous sa juridiction (Ministère des Transports du Québec, 1994). L'objectif visé par ce type d'entretien est de réduire, entre autres, la quantité de pollen émis par cette plante en coupant les plants juste avant la libération du pollen.

Au Québec, la date du 1^{er} août sert de balise pour les différentes campagnes d'éradication et c'est autour de cette date (une semaine avant et une semaine après) que devrait se faire une tonte des abords routiers. Dans les milieux urbains, une tonte supplémentaire est prévue environ un mois plus tard. Le seuil d'intervention est basé sur les critères suivants :

a) Milieu rural (2 coupes)

1 ^{re} coupe	: avant le 24 juin
2 ^e coupe	: entre le 25 juillet et le 7 août

b) Milieu rural (3 coupes)

1 ^{re} coupe	: avant le 24 juin
2 ^e coupe	: entre le 25 juillet et le 7 août
3 ^e coupe	: entre le 25 août et le 7 septembre

c) Milieu urbain (3 coupes)

1 ^{re} coupe	: avant la mi-juin
2 ^e coupe	: entre le 25 juillet et le 7 août
3 ^e coupe	: entre le 25 août et le 7 septembre

c) Milieu urbain (4 coupes)

1 ^{re} coupe	: avant la fin juin
2 ^e coupe	: avant le 24 juin
3 ^e coupe	: entre le 25 juillet et le 7 août
4 ^e coupe	: entre le 25 août et le 7 septembre

Le Ministère continuera, dans la mesure de ses moyens, d'améliorer sa gestion des dépendances vertes en intégrant des résultats de recherche orientée comme ceux de Beaumont (1997), Bachand en coll. (1996), Dallaire (1995) et Deslauriers (1992) mais la concertation de tous les intervenants du milieu doit se maintenir et s'harmoniser afin de trouver les solutions les plus adéquates au contrôle de la Petite Herbe à poux (Beaumont, 1997, 1996, 1992).

BIBLIOGRAPHIE

ANONYME, 1989, *Cartographie de l'herbe à poux sur le territoire de la MRC Joliette. Rapport des activités. Projet conjoint MRC Joliette - DSC Lanaudière*, 9 p.

BACHAND, S. en coll. CL. CHRISTIN, 1996, *Herbe à poux : guide de gestion et nouvelles méthodes de contrôle*, document réalisé par l'unité Santé au travail et environnementale, Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre (1996), xxi-202 p.

BANKEN, R. et P. COMTOIS, 1990, "Concentration du pollen de l'herbe à poux et la prévalence de la rhinite allergique dans deux municipalités des Laurentides", *L'union médicale du Canada*, 119 (4) : 178-183.

BEAUMONT, J. - P., 1997, "Vers une gestion intégrée et durable des dépendances vertes : le contrôle de la petite herbe à poux", *L'arracheur*, 5 (1) : 4.

BEAUMONT, J. - P., 1996, "Vers une gestion intégrée et durable des dépendances vertes : le contrôle de la Petite Herbe à poux (*Ambrosia artemisiifolia* L.)", communication présentée au 31^e congrès annuel de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), 26 mars 1996, hôtel Loews Le Concorde, Québec, (texte non publié).

BEAUMONT, J. - P., 1992, "Approche du ministère des Transports du Québec sur la problématique de l'Herbe à poux dans les abords routiers", communication présentée lors de la Journée d'information et d'échange sur la gestion des bords de routes et des espaces verts municipaux, 30 octobre 1992, Terrebonne, 5 p.

CADIEUX, É. et S. H. FORTIN, 1992, *Les allergies respiratoires causées par le pollen de l'herbe à poux chez la population de la MRC de Joliette en août 1990*, étude du Département de santé communautaire de Lanaudière, iv-14 p.

COLLINS, L., 1990, "La distribution de l'herbe à poux sur l'île de Montréal", *Quatre-temps (SAJIB)*, 14(3) : 22-25.

COLLINS, L., 1988, *Distribution et écologie d'une plante nuisible : Ambrosia artemisiifolia : le cas de Montréal*, étude réalisée dans le cadre du cours Géo. 3313 de l'Université de Montréal, s. p.

COMTOIS, P., 1988, "Aérobiologie et climatologie", *Le climat*, 6 : 19-24.

COMTOIS, P. et L. GAGNON, 1988, "Concentration pollinique et fréquence des symptômes de pollinose : une méthode pour déterminer les seuils cliniques", *Rev. fr. Allergol.*, 28 (4) : 279-286.

DALLAIRE, L., 1995, *Méthode de contrôle de l'Ambrosia en milieu urbain : plan d'intervention fonctionnel et efficace (PIFE)*, document réalisé par l'unité Santé au travail et santé environnementale, produit par la Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, x-87 p.

DEMERS, J. - J., 1991, *Présence de l'herbe à poux sur le territoire de la ville de Laval*, étude préparée pour le Département de santé communautaire de la Cité de la santé de Laval, 16 p.,

2 annexes.

DESLAURIERS, S., 1992, Répression mécanique de la petite herbe à poux (*Ambrosia artemisiifolia* L.) en milieu urbain et péri-urbain, mémoire présenté à l'Université du Québec à Trois-Rivières comme exigence partielle de la Maîtrise en Sciences de l'environnement, xi-124 p.

FRANCOEUR, R., 1990, "Les campagnes de dépistage de l'herbe à poux de la Communauté urbaine de Montréal", *Quatre-temps (SAJIB)*, 14(3) : 27-31.

FRANKTON, C. et G. A. MULLIGAN, 1974, *Les Mauvaises Herbes du Canada*, publication 948, révisée, ministère de l'Agriculture du Canada, 218 p.

GOULET, L. avec la coll. CL. CHRISTIN et É. HUDON, 1996, *Prévalence et gravité des symptômes d'allergie respiratoire chez les résidents de l'île de Montréal : rapport d'enquête*, document réalisé par l'unité Santé au travail environnementale de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et produit par la Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, 20 p., références, tableaux, annexes.

IQOP, 1991, *Sondage : Le rhume des foins causé par l'herbe à poux sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec : rapport descriptif et analytique*, rapport réalisé par l'Institut québécois d'opinion publique (IQOP) pour l'Association de lutte contre l'Ambrosia (ALCA-Québec), 23 p.

JOLICOEUR, N. et C. CHRISTIN, 1994, *Estimation des coûts économiques liés aux effets allergènes de l'herbe à poux (pour l'année 1992)*, étude réalisée par l'Unité de santé au travail et santé environnementale de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre et le comité de santé environnementale du Québec, vi-29 p., 1 annexe.

LAPLANTE, L., P. POULIN et F. RANGER, 1992, *La prévalence de la rhinite allergique à Laval*, étude du Module santé du travail et santé environnementale du DSC de la Santé de Laval, 24 p., annexe.

LAPOINTE, R., 1992, *Rapport d'analyse des relevés d'indice pollinique de l'herbe à poux : été 1992*, rapport réalisé pour l'Association de lutte contre l'Ambrosia (ALCA-Québec), 29 p.

MAW, M.G., 1981, "Ambrosia artemisiifolia L., Common Ragweed (Compositae)", in Kelleher, J. S. et M. A. Hulme, 1981, *Biological Control Programmes against Insects and Weeds in Canada 1969-1980*, Commonwealth Agricultural Bureaux, 410 p. (p. 111-112).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 1994, *Normes : ouvrages routiers : Tome VII : entretien*, Les Publications du Québec, pag. multiple.

ROUSSEAU, R., 1989, *Distribution de l'herbe à poux sur le territoire du DSC Verdun*, étude du DSC de Verdun, 26 p.

VINCENT, G., 1990, "La petite herbe à poux : la conquête du territoire", *Quatre-temps (SAJIB)*, 14 (3) : 3-9.

Tableau 2 : Résultats maximaux d'échantillonnage de l'ozone ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Station	Maximum horaire	Moyenne annuelle	Fréquence de dépassement de la norme horaire
06049 (Dorval)	179	44,8	0,27 %
06068 (Verdun)	192	35,5	0,47 %
06600 (Longueuil)	171	36,3	0,13 %
06760 (Brossard)	169	43,4	0,13 %

Source : Ministère de l'Environnement et de la Faune (Données préliminaires)

On constate qu'aux quatre stations, la norme du MEF est dépassée, celle-ci se situant à $157 \mu\text{g}/\text{m}^3$. La fréquence de dépassement aux quatre stations ne dépasse toutefois pas 0,5 %.

1.1.3 DIOXYDE DE SOUFRE

Deux stations sont utilisées pour l'échantillonnage du dioxyde de soufre à proximité du site étudié, soient les stations 06068 à Verdun et 06760 à Brossard. Les résultats maximaux obtenus à ces stations sont montrés au Tableau 3.

Tableau 3 : Résultats maximaux d'échantillonnage du dioxyde de soufre ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Station	Maximum horaire	Moyenne annuelle
06068 (Verdun)	223	14,7
06760 (Brossard)	210	5,8

Source : Ministère de l'Environnement et de la Faune (Données préliminaires)

Les résultats aux deux stations sont très nettement inférieurs à la norme horaire actuelle, qui est de $1\,310 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ainsi qu'à la norme horaire proposée de $891 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et à la norme annuelle de $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

1.1.4 PARTICULES EN SUSPENSION

Les quatre stations où sont relevées les concentrations de particules en suspension dans la zone d'étude sont les mêmes que celles où les concentrations d'ozone sont mesurées, soient les stations 06068 à Verdun, 06600 à Longueuil, 06760 à Brossard, et 06049 de Dorval. Les résultats maximaux à chacune de ces stations sont présentés au Tableau 4.

Tableau 4 : Résultats maximaux d'échantillonnage des particules en suspension ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Station	Maximum quotidien	Moyenne géométrique annuelle
06049 (Dorval)	72 (1995)	22 (1995)
	83 (1996)	26 (1996)
06068 (Verdun)	135 (1995)	41 (1995)
	126 (1996)	42 (1996)
06600 (Longueuil)	62 (1995)	27 (1995)
	112 (1996)	34 (1996)
06760 (Brossard)	89 (1995)	28 (1995)
	69 (1996)	30 (1996)

Source : Ministère de l'Environnement et de la Faune (Données préliminaires)

On constate qu'aux quatre stations, la norme du MEF est respectée, bien qu'à la station de Verdun, le résultat le plus élevé se situe à 90 % de la norme quotidienne qui est présentement de $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Les moyennes annuelles sont pour leur part toutes inférieures à la norme de $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

1.2 INVENTAIRE DES SOURCES D'ÉMISSION DU SECTEUR

La zone d'étude est principalement composée de résidences et d'édifices commerciaux. La principale source de pollution atmosphérique est la circulation des véhicules sur la route 132 actuelle. Les autres sources majeures de pollution atmosphérique du secteur sont situées en bordure du fleuve St-Laurent et sont relativement en retrait par rapport au tracé proposé pour l'autoroute 30. Les industries émettrices de pollution atmosphérique sont les suivantes :

- Nova Pb : Usine de récupération de plomb émettant des gaz de combustion;
- Servichem : Entreprise d'entreposage et d'ensachage de vrac solides et liquides émettant des particules provenant de l'érosion éolienne des tas de matières entreposées;
- BPB Westroc : Usine de production de panneaux de gypse émettant des gaz des combustion et de la vapeur d'eau;
- Laurentide : Filiale de Maple Leaf émettant des gaz de combustion;
- Industries associées de l'acier : Recyclage de ferraille (Émissions fugitives de particules).

De plus, la cimenterie de Lafarge Canada, bien que ne se trouvant pas immédiatement dans la zone d'étude, peut l'affecter également.

1.3 CHOIX DE LA STATION MÉTÉOROLOGIQUE

Comme on l'a vu à la section portant sur le micro-climat de la région de St-Constant, la station météorologique de l'aéroport de St-Hubert semble la plus représentative du secteur considéré. Afin de réaliser la modélisation, les données météorologiques horaires suivantes provenant de la station de St-Hubert pour les années 1992 à 1996 ont été utilisées:

- vitesse du vent;
- direction du vent;
- opacité nuageuse;
- couverture nuageuse;

- plafond nuageux;
- température ambiante.

De plus, les données de hauteur de mélange mesurées deux fois par jour à la station de Maniwaki ont également été utilisées, la seule autre station de mesure des hauteurs de mélange se trouvant à Sept-Îles, région où le régime aérologique est sensiblement différent de celui de la région de Montréal. Une correction de ces données a été apportée par Environnement Canada pour les rendre représentatives des conditions prévalant à St-Hubert.

Ces données ont ensuite été compilées à l'aide du programme RAMMET afin de calculer les classes de stabilité dont le programme a besoin pour la réalisation des calculs.

Le modèle de dispersion utilisé pour la réalisation des calculs est la version la plus récente du modèle CALINE3 (89219), développé par l'Agence américaine de protection de l'environnement. Ce logiciel a été toutefois modifié pour augmenter sa capacité de traitement. Dans sa version initiale, le logiciel ne peut traiter que 20 sections de route et 20 récepteurs à la fois. Pour les fins de ce projet, le nombre de sections de route fut porté à 200 et le nombre de récepteurs à 400.

Le format d'entrée des données météorologiques fut également modifié pour utiliser les données de sortie du logiciel RAMMET plutôt que le format particulier de CALINE3.

1.4 DONNÉES TOPOGRAPHIQUES

La topographie du site bordant le prolongement de l'autoroute 30 dans le tronçon de la route 138 est peu accidentée. Les données de topographie du secteur ont été extraites à partir de cartes topographiques numérisées provenant du ministère des Ressources naturelles du Québec. Ce sont également ces cartes qui ont servi à préparer les figures illustrant les résultats des modélisations.

Pour les fins de la modélisation, des récepteurs ont été placés à tous les 300 mètres perpendiculairement à la route, à des distances respectives de 75, 150, 300, 500 et 750 mètres de part et d'autre du centre de la route. Des récepteurs additionnels ont été placés également à des récepteurs sensibles, soient des parcs et des écoles situés à proximité du tracé proposé. Les cartes topographiques ont servi à déterminer l'élévation de chacun des récepteurs, information qui fut introduite dans le modèle utilisé. La Figure 1 illustre la topographie du secteur entourant l'usine et la position des récepteurs utilisés, alors que le Tableau 5 présente les élévations des récepteurs utilisés.

Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Topographie du
secteur étudié

N



No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

ROCHE

Figure 1

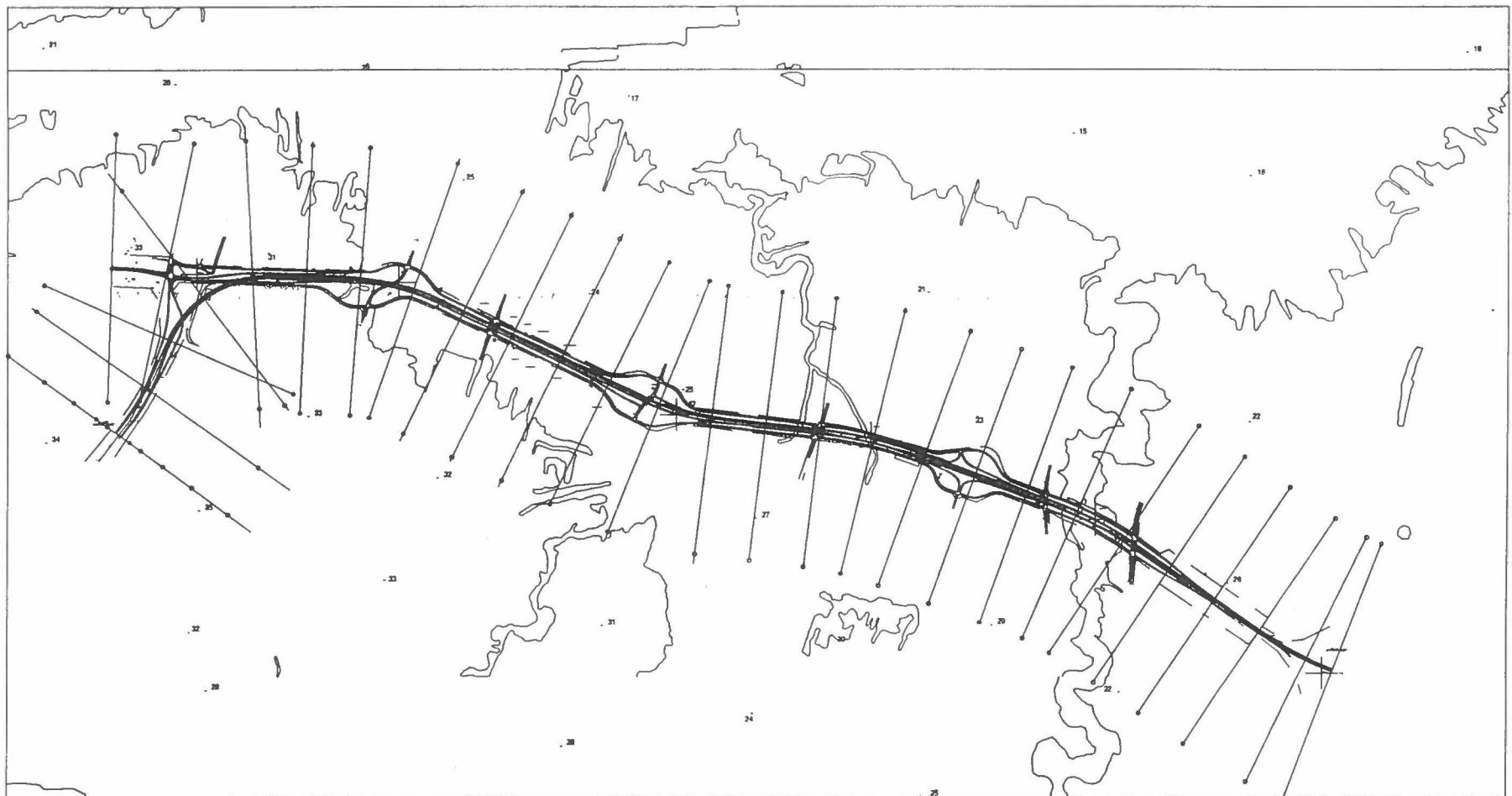


Tableau 5 : Élévation des récepteurs (m)

Identification	X	Y	Élévation
Récepteur 1	295 820	5 027 907	32
Récepteur 2	296 022	5 027 759	33
Récepteur 3	296 183	5 027 640	34
Récepteur 4	296 304	5 027 552	34
Récepteur 5	296 365	5 027 507	34
Récepteur 6	296 486	5 027 419	34
Récepteur 7	296 546	5 027 374	34
Récepteur 8	296 667	5 027 286	35
Récepteur 9	296 828	5 027 167	35
Récepteur 10	297 030	5 027 019	35
Récepteur 11	295 978	5 028 153	32
Récepteur 12	296 181	5 028 007	32
Récepteur 13	296 344	5 027 890	33
Récepteur 14	296 466	5 027 803	33
Récepteur 15	296 527	5 027 759	33
Récepteur 16	296 649	5 027 672	34
Récepteur 17	296 710	5 027 628	34
Récepteur 18	296 831	5 027 541	34
Récepteur 19	296 994	5 027 424	34
Récepteur 20	297 197	5 027 278	34
Récepteur 21	296 020	5 028 297	32
Récepteur 22	296 248	5 028 196	32
Récepteur 23	296 431	5 028 114	33
Récepteur 24	296 568	5 028 053	34
Récepteur 25	296 636	5 028 022	34
Récepteur 26	296 773	5 027 961	34
Récepteur 27	296 842	5 027 931	33
Récepteur 28	296 979	5 027 869	33
Récepteur 29	297 161	5 027 788	33
Récepteur 30	297 390	5 027 686	33
Récepteur 31	296 444	5 028 827	31
Récepteur 32	296 593	5 028 627	33
Récepteur 33	296 713	5 028 466	33
Récepteur 34	296 803	5 028 346	33
Récepteur 35	296 847	5 028 286	33
Récepteur 36	296 937	5 028 166	33
Récepteur 37	296 982	5 028 106	33
Récepteur 38	297 072	5 027 985	33
Récepteur 39	297 191	5 027 825	33
Récepteur 40	297 341	5 027 625	33
Récepteur 41	297 125	5 029 105	30
Récepteur 42	297 137	5 028 855	31
Récepteur 43	297 148	5 028 656	31
Récepteur 44	297 155	5 028 506	31

Tableau 5 : Élévation des récepteurs (m)

Identification	X	Y	Élévation
Récepteur 45	297 159	5 028 431	31
Récepteur 46	297 166	5 028 281	31
Récepteur 47	297 170	5 028 206	32
Récepteur 48	297 178	5 028 056	32
Récepteur 49	297 188	5 027 857	33
Récepteur 50	297 200	5 027 607	33
Récepteur 51	297 427	5 027 582	33
Récepteur 52	297 439	5 027 831	33
Récepteur 53	297 448	5 028 031	32
Récepteur 54	297 455	5 028 181	31
Récepteur 55	297 458	5 028 256	31
Récepteur 56	297 465	5 028 406	31
Récepteur 57	297 468	5 028 481	31
Récepteur 58	297 475	5 028 631	31
Récepteur 59	297 484	5 028 830	30
Récepteur 60	297 496	5 029 080	29
Récepteur 61	297 705	5 027 569	32
Récepteur 62	297 724	5 027 818	31
Récepteur 63	297 739	5 028 017	31
Récepteur 64	297 750	5 028 167	30
Récepteur 65	297 756	5 028 242	30
Récepteur 66	297 767	5 028 391	30
Récepteur 67	297 773	5 028 466	30
Récepteur 68	297 784	5 028 616	29
Récepteur 69	297 799	5 028 815	30
Récepteur 70	297 818	5 029 064	29
Récepteur 71	297 812	5 027 555	32
Récepteur 72	297 894	5 027 792	31
Récepteur 73	297 959	5 027 981	30
Récepteur 74	298 008	5 028 122	29
Récepteur 75	298 032	5 028 193	29
Récepteur 76	298 081	5 028 335	28
Récepteur 77	298 105	5 028 406	27
Récepteur 78	298 154	5 028 548	26
Récepteur 79	298 219	5 028 737	26
Récepteur 80	298 301	5 028 973	25
Récepteur 81	298 002	5 027 465	32
Récepteur 82	298 111	5 027 690	30
Récepteur 83	298 199	5 027 870	30
Récepteur 84	298 264	5 028 005	29
Récepteur 85	298 297	5 028 073	29
Récepteur 86	298 362	5 028 208	29
Récepteur 87	298 395	5 028 275	28
Récepteur 88	298 460	5 028 410	27

Tableau 5 : Élévation des récepteurs (m)

Identification	X	Y	Élévation
Récepteur 89	298 548	5 028 590	26
Récepteur 90	298 657	5 028 815	25
Récepteur 91	298 272	5 027 335	32
Récepteur 92	298 381	5 027 560	30
Récepteur 93	298 469	5 027 740	30
Récepteur 94	298 534	5 027 875	29
Récepteur 95	298 567	5 027 942	29
Récepteur 96	298 632	5 028 077	28
Récepteur 97	298 665	5 028 144	27
Récepteur 98	298 730	5 028 279	26
Récepteur 99	298 818	5 028 459	25
Récepteur 100	298 927	5 028 684	24
Récepteur 101	298 542	5 027 204	32
Récepteur 102	298 651	5 027 429	30
Récepteur 103	298 738	5 027 609	30
Récepteur 104	298 804	5 027 744	29
Récepteur 105	298 837	5 027 811	28
Récepteur 106	298 902	5 027 946	28
Récepteur 107	298 935	5 028 014	27
Récepteur 108	299 000	5 028 149	25
Récepteur 109	299 087	5 028 329	24
Récepteur 110	299 196	5 028 554	22
Récepteur 111	298 812	5 027 073	30
Récepteur 112	298 921	5 027 298	30
Récepteur 113	299 008	5 027 478	29
Récepteur 114	299 074	5 027 613	28
Récepteur 115	299 106	5 027 680	27
Récepteur 116	299 172	5 027 815	27
Récepteur 117	299 205	5 027 883	26
Récepteur 118	299 270	5 028 018	25
Récepteur 119	299 357	5 028 198	24
Récepteur 120	299 466	5 028 423	23
Récepteur 121	299 133	5 026 923	30
Récepteur 122	299 225	5 027 155	28
Récepteur 123	299 299	5 027 341	26
Récepteur 124	299 355	5 027 480	25
Récepteur 125	299 383	5 027 550	25
Récepteur 126	299 438	5 027 690	25
Récepteur 127	299 466	5 027 759	25
Récepteur 128	299 521	5 027 899	24
Récepteur 129	299 595	5 028 084	23
Récepteur 130	299 688	5 028 317	22
Récepteur 131	299 611	5 026 801	22
Récepteur 132	299 641	5 027 049	23

Tableau 5 : Élévation des récepteurs (m)

Identification	X	Y	Élévation
Récepteur 133	299 665	5 027 248	24
Récepteur 134	299 683	5 027 397	24
Récepteur 135	299 692	5 027 471	25
Récepteur 136	299 710	5 027 620	25
Récepteur 137	299 719	5 027 695	26
Récepteur 138	299 737	5 027 843	27
Récepteur 139	299 761	5 028 042	28
Récepteur 140	299 791	5 028 290	28
Récepteur 141	299 909	5 026 765	28
Récepteur 142	299 939	5 027 013	27
Récepteur 143	299 963	5 027 212	26
Récepteur 144	299 981	5 027 361	25
Récepteur 145	299 990	5 027 435	25
Récepteur 146	300 008	5 027 584	25
Récepteur 147	300 017	5 027 659	24
Récepteur 148	300 035	5 027 807	23
Récepteur 149	300 059	5 028 006	22
Récepteur 150	300 089	5 028 254	21
Récepteur 151	300 206	5 026 729	28
Récepteur 152	300 236	5 026 977	27
Récepteur 153	300 260	5 027 176	26
Récepteur 154	300 278	5 027 325	25
Récepteur 155	300 287	5 027 399	25
Récepteur 156	300 305	5 027 548	25
Récepteur 157	300 314	5 027 623	24
Récepteur 158	300 332	5 027 771	22
Récepteur 159	300 356	5 027 970	22
Récepteur 160	300 386	5 028 218	22
Récepteur 161	300 413	5 026 693	29
Récepteur 162	300 473	5 026 935	26
Récepteur 163	300 520	5 027 130	25
Récepteur 164	300 556	5 027 275	24
Récepteur 165	300 574	5 027 348	24
Récepteur 166	300 609	5 027 494	24
Récepteur 167	300 627	5 027 567	24
Récepteur 168	300 663	5 027 713	23
Récepteur 169	300 711	5 027 907	22
Récepteur 170	300 770	5 028 150	21
Récepteur 171	300 623	5 026 627	29
Récepteur 172	300 708	5 026 862	27
Récepteur 173	300 776	5 027 050	25
Récepteur 174	300 827	5 027 191	24
Récepteur 175	300 852	5 027 261	24
Récepteur 176	300 903	5 027 402	24

Tableau 5 : Élévation des récepteurs (m)

Identification	X	Y	Élévation
Récepteur 177	300 929	5 027 473	23
Récepteur 178	300 980	5 027 614	22
Récepteur 179	301 048	5 027 802	21
Récepteur 180	301 133	5 028 037	21
Récepteur 181	300 905	5 026 524	29
Récepteur 182	300 990	5 026 760	27
Récepteur 183	301 058	5 026 948	25
Récepteur 184	301 109	5 027 089	24
Récepteur 185	301 134	5 027 159	23
Récepteur 186	301 185	5 027 300	23
Récepteur 187	301 211	5 027 371	22
Récepteur 188	301 262	5 027 512	22
Récepteur 189	301 330	5 027 700	21
Récepteur 190	301 415	5 027 935	21
Récepteur 191	301 187	5 026 422	29
Récepteur 192	301 272	5 026 657	27
Récepteur 193	301 340	5 026 845	25
Récepteur 194	301 391	5 026 987	23
Récepteur 195	301 416	5 027 057	22
Récepteur 196	301 467	5 027 198	22
Récepteur 197	301 493	5 027 269	22
Récepteur 198	301 544	5 027 410	22
Récepteur 199	301 612	5 027 598	22
Récepteur 200	301 697	5 027 833	22
Récepteur 201	301 423	5 026 335	26
Récepteur 202	301 523	5 026 564	24
Récepteur 203	301 603	5 026 747	22
Récepteur 204	301 663	5 026 885	21
Récepteur 205	301 693	5 026 953	20
Récepteur 206	301 753	5 027 091	19
Récepteur 207	301 783	5 027 160	19
Récepteur 208	301 843	5 027 297	19
Récepteur 209	301 923	5 027 480	19
Récepteur 210	302 023	5 027 709	19
Récepteur 211	301 573	5 026 253	21
Récepteur 212	301 711	5 026 462	20
Récepteur 213	301 821	5 026 629	20
Récepteur 214	301 904	5 026 754	20
Récepteur 215	301 945	5 026 816	20
Récepteur 216	302 028	5 026 942	20
Récepteur 217	302 069	5 027 004	20
Récepteur 218	302 151	5 027 129	21
Récepteur 219	302 261	5 027 296	21
Récepteur 220	302 399	5 027 505	21

Tableau 5 : Élévation des récepteurs (m)

Identification	X	Y	Élévation
Récepteur 221	301 817	5 026 087	20
Récepteur 222	301 956	5 026 295	20
Récepteur 223	302 068	5 026 461	20
Récepteur 224	302 151	5 026 586	20
Récepteur 225	302 193	5 026 648	20
Récepteur 226	302 276	5 026 773	20
Récepteur 227	302 318	5 026 835	21
Récepteur 228	302 401	5 026 960	21
Récepteur 229	302 513	5 027 126	22
Récepteur 230	302 652	5 027 334	22
Récepteur 231	302 066	5 025 919	22
Récepteur 232	302 205	5 026 127	23
Récepteur 233	302 316	5 026 293	24
Récepteur 234	302 399	5 026 418	25
Récepteur 235	302 441	5 026 480	26
Récepteur 236	302 524	5 026 605	26
Récepteur 237	302 566	5 026 667	25
Récepteur 238	302 650	5 026 792	25
Récepteur 239	302 761	5 026 958	24
Récepteur 240	302 900	5 027 166	23
Récepteur 241	302 314	5 025 751	23
Récepteur 242	302 453	5 025 958	23
Récepteur 243	302 564	5 026 125	24
Récepteur 244	302 648	5 026 249	24
Récepteur 245	302 689	5 026 312	25
Récepteur 246	302 773	5 026 436	25
Récepteur 247	302 814	5 026 498	25
Récepteur 248	302 898	5 026 623	25
Récepteur 249	303 009	5 026 789	25
Récepteur 250	303 148	5 026 997	25
Récepteur 251	302 657	5 025 547	25
Récepteur 252	302 768	5 025 771	25
Récepteur 253	302 856	5 025 950	25
Récepteur 254	302 922	5 026 085	25
Récepteur 255	302 955	5 026 152	25
Récepteur 256	303 021	5 026 287	25
Récepteur 257	303 054	5 026 354	25
Récepteur 258	303 121	5 026 489	25
Récepteur 259	303 209	5 026 668	25
Récepteur 260	303 319	5 026 893	25
Récepteur 261	302 864	5 025 456	25
Récepteur 262	302 954	5 025 690	25
Récepteur 263	303 026	5 025 876	25
Récepteur 264	303 079	5 026 016	25

Tableau 5 : Élévation des récepteurs (m)

Identification	X	Y	Élévation
Récepteur 265	303 106	5 026 086	25
Récepteur 266	303 160	5 026 226	25
Récepteur 267	303 187	5 026 296	25
Récepteur 268	303 241	5 026 436	25
Récepteur 269	303 312	5 026 623	25
Récepteur 270	303 402	5 026 857	25
Récepteur 271	296 367	5 027 645	34
Récepteur 272	296 374	5 027 895	34
Récepteur 273	296 380	5 028 095	33
Récepteur 274	296 384	5 028 245	33
Récepteur 275	296 387	5 028 320	33
Récepteur 276	296 391	5 028 470	33
Récepteur 277	296 393	5 028 545	33
Récepteur 278	296 397	5 028 695	33
Récepteur 279	296 403	5 028 895	31
Récepteur 280	296 410	5 029 145	30
Récepteur 281	296 533	5 027 623	34
Récepteur 282	296 584	5 027 868	34
Récepteur 283	296 625	5 028 064	34
Récepteur 284	296 655	5 028 211	33
Récepteur 285	296 671	5 028 284	33
Récepteur 286	296 702	5 028 431	33
Récepteur 287	296 717	5 028 504	33
Récepteur 288	296 748	5 028 651	32
Récepteur 289	296 789	5 028 847	31
Récepteur 290	296 840	5 029 091	30
École Armand-Fr	296 937	5 026 755	33
Parc Roussillon	297 334	5 027 355	33
École St-Jean	298 987	5 028 460	23
Bibliothèque St-Cath.	299 261	5 028 637	22
Parc Fleur-de-Lys	299 249	5 028 540	22
Parc Côte St-Cath.	297 690	5 029 855	23
Parc Guy Cardinal	299 951	5 028 271	21
École Timon.-Bourl.	300 602	5 028 664	21
Collège Chls-Lemoyne	300 974	5 028 700	20
Arena	301 187	5 028 799	21
Parc Jogues	300 979	5 028 201	21
Parc St-Laurent	302 893	5 028 324	20
Parc Laurier	304 105	5 027 740	26
École Piche-Dufrost	299 594	5 026 581	30
Parc Hector-St-Cyr	300 783	5 026 280	30
John Adam Memorial	301 169	5 026 600	29
Centre sportif	301 041	5 025 855	25
Parc Champlain	302 855	5 027 376	22

1.5 CONFIGURATION DE LA ROUTE

Aux fins de la modélisation, le tracé de l'autoroute 30 a été subdivisé en 180 sections de route dont les coordonnées ont été extraites des cartes du projet. Ces sections épousent les 4 tronçons de la route, soit la voie principale en direction ouest, la voie principale en direction est et les voies de service nord et sud. Les coordonnées de début et de fin de chacune des sections utilisées pour les modélisations sont présentées au Tableau 6.

Pour les modélisations faites avec les conditions de 1996 et 2016, les données de circulation employées pour les voies principales et de service sont présentées au Tableau 7.

1.6 DONNÉES D'ÉMISSION

La dernière catégorie de données employée pour les modélisations est celle des données d'émission provenant des véhicules circulant sur l'autoroute. Ces quantités de polluants ont été calculées à l'aide du logiciel MOBILE5C, qui est une adaptation faite par Environnement Canada du logiciel MOBILE5 développé par l'Agence américaine de protection de l'environnement. Ce logiciel permet de calculer la moyenne pondérée des taux d'émission provenant des véhicules pour trois contaminants, soient les hydrocarbures, le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (NO_x). Le logiciel utilise comme données d'entrée les informations suivantes:

- La proportion des véhicules répertoriés au Québec en fonction de leur âge (de 1 à 25 ans) appartenant aux types suivants :
 - Véhicules légers à essence;
 - Camions légers à essence;
 - Camions lourds à essence;
 - Véhicules légers au diesel;
 - Camions légers au diesel;
 - Camions lourds au diesel;
 - Motocyclettes.

Cette répartition a été compilée par Environnement Canada et a été supposée la même pour les deux années de référence (1996 et 2016).

- L'année de référence pour laquelle les calculs sont réalisés (1996 ou 2016). Le programme utilise des facteurs d'émission appropriés pour les émissions des contaminants en fonction de l'âge des véhicules impliqués;
- Les températures ambiantes minimales et maximales de la journée, soit réserve d'un minimum variant entre -17,8°C et 37,8°C (0°F et 100 °F) et d'un maximum variant entre -12,2 °C et 43,3°C (10°F et 110 °F);
- Toutes les autres options du modèle ont été fixées selon les instructions d'Environnement Canada.

Les résultats de calcul des émissions des véhicules ont été compilés et sont présentés à l'Annexe I. On notera, à la lecture de ces données, que les taux d'émission par véhicule utilisés pour les modélisations sont nettement plus faibles pour les modélisations des conditions de 2016 que pour celles de 1996, ce qui reflète l'amélioration des technologies employées pour les émissions des véhicules. Trois figures, également présentées à l'Annexe I, servent à illustrer les tendances de réduction pour chacun des trois contaminants pour l'année 1992. Les tendances sont les mêmes pour les quatre autres années ayant servi à la modélisation. On note également que les taux d'émission sont plus élevés en hiver pour le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote, alors qu'ils sont supérieurs en été pour les hydrocarbures.

Ces valeurs ont été ensuite introduites dans le logiciel CALINE3, de pair avec les conditions météorologiques horaires (vitesse et direction des vents, hauteurs de mélange, température ambiante, classe de stabilité), le nombre de véhicules circulant sur les sections de l'autoroute ou sur les voies de services, les coordonnées de chacune des sections ainsi que les récepteurs où des calculs ont été effectués. Un total de 30 modélisations différentes ont été effectuées, soit des simulations pour les deux années de référence (1996 et 2016) avec les

conditions météorologiques des années 1992 à 1996 pour chacun des trois contaminants (hydrocarbures, CO et NO_x).

Les résultats des calculs ont été compilés pour trouver les valeurs maximales horaires à chaque récepteur et les 50 valeurs les plus élevées sur une base horaire pour l'ensemble des récepteurs. Le même exercice a été répété pour les valeurs maximales sur 8 heures pour le monoxyde de carbone et pour les valeurs maximales sur 24 heures pour les oxydes d'azote et les hydrocarbures. Les moyennes annuelles pour chaque récepteur ont également été déterminées pour chaque contaminant.

Les valeurs maximales mesurées dans l'air ambiant aux stations de mesures du MEF les plus représentatives du milieu étudié ont finalement été ajoutées aux résultats des modélisations et comparées aux normes d'air ambiant pour chaque contaminant.

Tableau 6 : Coordonnées utilisées pour les tronçons de la route

	De		A	
	X	Y	X	Y
Tronçon nord 1	296 412	5 027 473	296 471	5 027 554
Tronçon nord 2	296 471	5 027 554	296 596	5 027 768
Tronçon nord 3	296 596	5 027 768	296 699	5 027 996
Tronçon nord 4	296 699	5 027 996	296 750	5 028 088
Tronçon nord 5	296 750	5 028 088	296 816	5 028 169
Tronçon nord 6	296 816	5 028 169	296 895	5 028 237
Tronçon nord 7	296 895	5 028 237	296 985	5 028 291
Tronçon nord 8	296 985	5 028 291	297 082	5 028 328
Tronçon nord 9	297 082	5 028 328	297 178	5 028 348
Tronçon nord 10	297 178	5 028 348	297 276	5 028 351
Tronçon nord 11	297 276	5 028 351	297 749	5 028 329
Tronçon nord 12	297 749	5 028 329	297 905	5 028 312
Tronçon nord 13	297 905	5 028 312	298 058	5 028 273
Tronçon nord 14	298 058	5 028 273	298 204	5 028 214
Tronçon nord 15	298 204	5 028 214	298 352	5 028 142
Tronçon nord 16	298 352	5 028 142	299 338	5 027 664
Tronçon nord 17	299 338	5 027 664	299 526	5 027 592
Tronçon nord 18	299 526	5 027 592	299 703	5 027 557
Tronçon nord 19	299 703	5 027 557	300 319	5 027 482
Tronçon nord 20	300 319	5 027 482	300 805	5 027 370
Tronçon nord 21	300 805	5 027 370	300 835	5 027 359
Tronçon nord 22	300 835	5 027 359	301 622	5 027 074
Tronçon nord 23	301 622	5 027 074	301 923	5 026 932
Tronçon nord 24	301 923	5 026 932	302 021	5 026 869
Tronçon nord 25	302 021	5 026 869	302 772	5 026 352
Tronçon nord 26	302 772	5 026 352	303 135	5 026 161

Tableau 6 : Coordonnées utilisées pour les tronçons de la route

	De		A	
	X	Y	X	Y
Tronçon sud 1	296 439	5 027 453	296 498	5 027 534
Tronçon sud 2	296 498	5 027 534	296 645	5 027 809
Tronçon sud 3	296 645	5 027 809	296 696	5 027 950
Tronçon sud 4	296 696	5 027 950	296 744	5 028 050
Tronçon sud 5	296 744	5 028 050	296 809	5 028 139
Tronçon sud 6	296 809	5 028 139	296 890	5 028 215
Tronçon sud 7	296 890	5 028 215	296 984	5 028 273
Tronçon sud 8	296 984	5 028 273	297 087	5 028 314
Tronçon sud 9	297 087	5 028 314	297 180	5 028 332
Tronçon sud 10	297 180	5 028 332	297 275	5 028 336
Tronçon sud 11	297 275	5 028 336	297 727	5 028 315
Tronçon sud 12	297 727	5 028 315	297 883	5 028 297
Tronçon sud 13	297 883	5 028 297	298 035	5 028 259
Tronçon sud 14	298 035	5 028 259	298 181	5 028 200
Tronçon sud 15	298 181	5 028 200	298 342	5 028 122
Tronçon sud 16	298 342	5 028 122	299 328	5 027 644
Tronçon sud 17	299 328	5 027 644	299 520	5 027 570
Tronçon sud 18	299 520	5 027 570	299 700	5 027 534
Tronçon sud 19	299 700	5 027 534	300 316	5 027 460
Tronçon sud 20	300 316	5 027 460	300 798	5 027 349
Tronçon sud 21	300 798	5 027 349	300 827	5 027 338
Tronçon sud 22	300 827	5 027 338	301 614	5 027 053
Tronçon sud 23	301 614	5 027 053	301 911	5 026 913
Tronçon sud 24	301 911	5 026 913	301 990	5 026 863
Tronçon sud 25	301 990	5 026 863	302 785	5 026 331
Tronçon sud 26	302 785	5 026 331	303 131	5 026 151

Tableau 6 : Coordonnées utilisées pour les tronçons de la route

	De		A	
	X	Y	X	Y
Voie service nord 1	296 721	5 028 438	296 737	5 028 431
Voie service nord 2	296 737	5 028 431	296 816	5 028 406
Voie service nord 3	296 816	5 028 406	297 064	5 028 394
Voie service nord 4	297 064	5 028 394	297 190	5 028 388
Voie service nord 5	297 190	5 028 388	297 284	5 028 384
Voie service nord 6	297 284	5 028 384	297 802	5 028 370
Voie service nord 7	297 802	5 028 370	297 831	5 028 372
Voie service nord 8	297 831	5 028 372	297 859	5 028 380
Voie service nord 9	297 859	5 028 380	297 905	5 028 399
Voie service nord 10	297 905	5 028 399	297 996	5 028 404
Voie service nord 11	297 996	5 028 404	298 039	5 028 391
Voie service nord 12	298 039	5 028 391	298 124	5 028 335
Voie service nord 13	298 124	5 028 335	298 172	5 028 275
Voie service nord 14	298 172	5 028 275	298 195	5 028 251
Voie service nord 15	298 195	5 028 251	298 224	5 028 234
Voie service nord 16	298 224	5 028 234	298 363	5 028 166
Voie service nord 17	298 363	5 028 166	299 077	5 027 820
Voie service nord 18	299 077	5 027 820	299 127	5 027 801
Voie service nord 19	299 127	5 027 801	299 180	5 027 790
Voie service nord 20	299 180	5 027 790	299 234	5 027 788
Voie service nord 21	299 234	5 027 788	299 307	5 027 791
Voie service nord 22	299 307	5 027 791	299 339	5 027 789
Voie service nord 23	299 339	5 027 789	299 370	5 027 778
Voie service nord 24	299 370	5 027 778	299 481	5 027 720
Voie service nord 25	299 481	5 027 720	299 520	5 027 685
Voie service nord 26	299 520	5 027 685	299 545	5 027 649
Voie service nord 27	299 545	5 027 649	299 569	5 027 621
Voie service nord 28	299 569	5 027 621	299 601	5 027 601
Voie service nord 29	299 601	5 027 601	299 637	5 027 591
Voie service nord 30	299 637	5 027 591	300 284	5 027 513
Voie service nord 31	300 284	5 027 513	300 324	5 027 508
Voie service nord 32	300 324	5 027 508	300 340	5 027 506
Voie service nord 33	300 340	5 027 506	300 578	5 027 457
Voie service nord 34	300 578	5 027 457	300 811	5 027 388
Voie service nord 35	300 811	5 027 388	300 908	5 027 359
Voie service nord 36	300 908	5 027 359	300 943	5 027 353
Voie service nord 37	300 943	5 027 353	300 979	5 027 353
Voie service nord 38	300 979	5 027 353	301 069	5 027 362
Voie service nord 39	301 069	5 027 362	301 131	5 027 369
Voie service nord 40	301 131	5 027 369	301 166	5 027 369
Voie service nord 41	301 166	5 027 369	301 200	5 027 360
Voie service nord 42	301 200	5 027 360	301 231	5 027 344
Voie service nord 43	301 231	5 027 344	301 257	5 027 322
Voie service nord 44	301 257	5 027 322	301 278	5 027 293
Voie service nord 45	301 278	5 027 293	301 298	5 027 259
Voie service nord 46	301 298	5 027 259	301 313	5 027 237
Voie service nord 47	301 313	5 027 237	301 331	5 027 218
Voie service nord 48	301 331	5 027 218	301 353	5 027 202
Voie service nord 49	301 353	5 027 202	301 377	5 027 191
Voie service nord 50	301 377	5 027 191	301 631	5 027 099
Voie service nord 51	301 631	5 027 099	301 936	5 026 955
Voie service nord 52	301 936	5 026 955	302 027	5 026 897
Voie service nord 53	302 027	5 026 897	302 124	5 026 831
Voie service nord 54	302 124	5 026 831	302 275	5 026 720
Voie service nord 55	302 275	5 026 720	302 414	5 026 603
Voie service nord 56	302 414	5 026 603	302 774	5 026 355
Voie service nord 57	302 774	5 026 355	302 817	5 026 327
Voie service nord 58	302 817	5 026 327	303 136	5 026 165

Tableau 6 : Coordonnées utilisées pour les tronçons de la route

	De		A	
	X	Y	X	Y
Voie service sud 1	296 389	5 028 390	296 430	5 028 388
Voie service sud 2	296 430	5 028 388	296 606	5 028 368
Voie service sud 3	296 606	5 028 368	296 694	5 028 349
Voie service sud 4	296 694	5 028 349	296 740	5 028 340
Voie service sud 5	296 740	5 028 340	296 899	5 028 319
Voie service sud 6	296 899	5 028 319	297 087	5 028 311
Voie service sud 7	297 087	5 028 311	297 491	5 028 292
Voie service sud 8	297 491	5 028 292	297 525	5 028 287
Voie service sud 9	297 525	5 028 287	297 557	5 028 276
Voie service sud 10	297 557	5 028 276	297 586	5 028 258
Voie service sud 11	297 586	5 028 258	297 651	5 028 209
Voie service sud 12	297 651	5 028 209	297 679	5 028 193
Voie service sud 13	297 679	5 028 193	297 709	5 028 183
Voie service sud 14	297 709	5 028 183	297 742	5 028 180
Voie service sud 15	297 742	5 028 180	297 786	5 028 180
Voie service sud 16	297 786	5 028 180	297 832	5 028 180
Voie service sud 17	297 832	5 028 180	297 862	5 028 183
Voie service sud 18	297 862	5 028 183	297 891	5 028 193
Voie service sud 19	297 891	5 028 193	297 948	5 028 218
Voie service sud 20	297 948	5 028 218	297 975	5 028 227
Voie service sud 21	297 975	5 028 227	298 004	5 028 230
Voie service sud 22	298 004	5 028 230	298 032	5 028 228
Voie service sud 23	298 032	5 028 228	298 060	5 028 221
Voie service sud 24	298 060	5 028 221	298 176	5 028 173
Voie service sud 25	298 176	5 028 173	298 330	5 028 098
Voie service sud 26	298 330	5 028 098	299 021	5 027 763
Voie service sud 27	299 021	5 027 763	299 076	5 027 729
Voie service sud 28	299 076	5 027 729	299 122	5 027 684
Voie service sud 29	299 122	5 027 684	299 158	5 027 630
Voie service sud 30	299 158	5 027 630	299 170	5 027 610
Voie service sud 31	299 170	5 027 610	299 187	5 027 593
Voie service sud 32	299 187	5 027 593	299 207	5 027 580
Voie service sud 33	299 207	5 027 580	299 320	5 027 521
Voie service sud 34	299 320	5 027 521	299 348	5 027 510
Voie service sud 35	299 348	5 027 510	299 377	5 027 505
Voie service sud 36	299 377	5 027 505	299 407	5 027 507
Voie service sud 37	299 407	5 027 507	299 473	5 027 517
Voie service sud 38	299 473	5 027 517	299 506	5 027 521
Voie service sud 39	299 506	5 027 521	299 612	5 027 520
Voie service sud 40	299 612	5 027 520	300 246	5 027 443
Voie service sud 41	300 246	5 027 443	300 313	5 027 435
Voie service sud 42	300 313	5 027 435	300 393	5 027 425
Voie service sud 43	300 393	5 027 425	300 791	5 027 331
Voie service sud 44	300 791	5 027 331	300 885	5 027 294
Voie service sud 45	300 885	5 027 294	300 915	5 027 274
Voie service sud 46	300 915	5 027 274	300 935	5 027 244
Voie service sud 47	300 935	5 027 244	300 953	5 027 203
Voie service sud 48	300 953	5 027 203	300 962	5 027 187
Voie service sud 49	300 962	5 027 187	300 974	5 027 173
Voie service sud 50	300 974	5 027 173	300 989	5 027 162
Voie service sud 51	300 989	5 027 162	301 006	5 027 154
Voie service sud 52	301 006	5 027 154	301 117	5 027 114
Voie service sud 53	301 117	5 027 114	301 138	5 027 109
Voie service sud 54	301 138	5 027 109	301 160	5 027 107
Voie service sud 55	301 160	5 027 107	301 181	5 027 109
Voie service sud 56	301 181	5 027 109	301 202	5 027 115
Voie service sud 57	301 202	5 027 115	301 240	5 027 129
Voie service sud 58	301 240	5 027 129	301 268	5 027 136
Voie service sud 59	301 268	5 027 136	301 298	5 027 136
Voie service sud 60	301 298	5 027 136	301 326	5 027 129
Voie service sud 61	301 326	5 027 129	301 605	5 027 028
Voie service sud 62	301 605	5 027 028	301 898	5 026 890

Tableau 6 : Coordonnées utilisées pour les tronçons de la route

	De		A	
	X	Y	X	Y
Voie service sud 63	301 898	5 026 890	301 984	5 026 835
Voie service sud 64	301 984	5 026 835	302 073	5 026 777
Voie service sud 65	302 073	5 026 777	302 229	5 026 681
Voie service sud 66	302 229	5 026 681	302 342	5 026 618
Voie service sud 67	302 342	5 026 618	302 396	5 026 587
Voie service sud 68	302 396	5 026 587	302 783	5 026 328
Voie service sud 69	302 783	5 026 328	302 844	5 026 289
Voie service sud 70	302 844	5 026 289	303 130	5 026 148

Tableau 7 : Données de circulation utilisées pour les modélisations

	Conditions de 1996 (véhicules/jour)	Conditions de 2016 (véhicules/jour)
Voie principale direction ouest	17 928	22 212
Voie principale direction est	17 928	22 212
Voie de service nord	9 984	11 479
Voie de service sud	9 984	11 479

2.0 RÉSULTATS

Les résultats obtenus par modélisation pour chacun des trois contaminants étudiés, soit le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures et le dioxyde d'azote (NO₂) sont décrits aux sous-sections suivantes.

2.1 MONOXYDE DE CARBONE

Les résultats obtenus pour les concentrations de monoxyde de carbone montrent que le nouveau tracé de l'autoroute 30 n'entraînera pas de dépassement des critères d'air ambiant, même en tenant compte de la valeur maximale observée dans le milieu. Bien qu'il n'existe pas de station de mesure des concentrations de CO, on peut utiliser les valeurs obtenues dans le réseau de la Communauté urbaine de Montréal. Selon une conversion téléphonique avec M. Michel Bisson, du MEF, les concentrations maximales typiques du secteur sont de 2 300 µg/m³, soit 6,8 % de la norme.

Les résultats les plus élevés sur une base horaire avec les conditions de circulation de 1996 ont été observés avec les conditions météorologiques de 1993. Dans ce cas, la valeur maximale attribuable à l'autoroute est de 11 166 µg/m³, ce qui représente 32,84 % de la norme du Québec. Même en tenant compte des résultats de la CUM, les concentrations les plus élevées seraient inférieures à 40 % de la norme. Les conditions météorologiques menant à l'obtention de ce maximum correspondent à des conditions hivernales, où les taux d'émission de CO sont les plus élevés, sous une atmosphère très stable avec une hauteur de mélange très faible, ce qui crée un plafond empêchant la dispersion efficace des contaminants. Il faut noter également que les 50 résultats maximaux pour le CO en 1993 ont tous été obtenus pour la même journée. Les isocontours des concentrations maximales de CO pour l'année 1993, soit celle où les résultats les plus élevés ont été observés, sont présentés à la Figure 2.

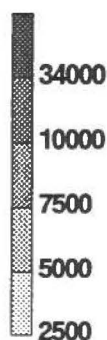
Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de CO sur base horaire
avec les conditions de circulation
de 1996 et les données météo de 1993

ROCHE



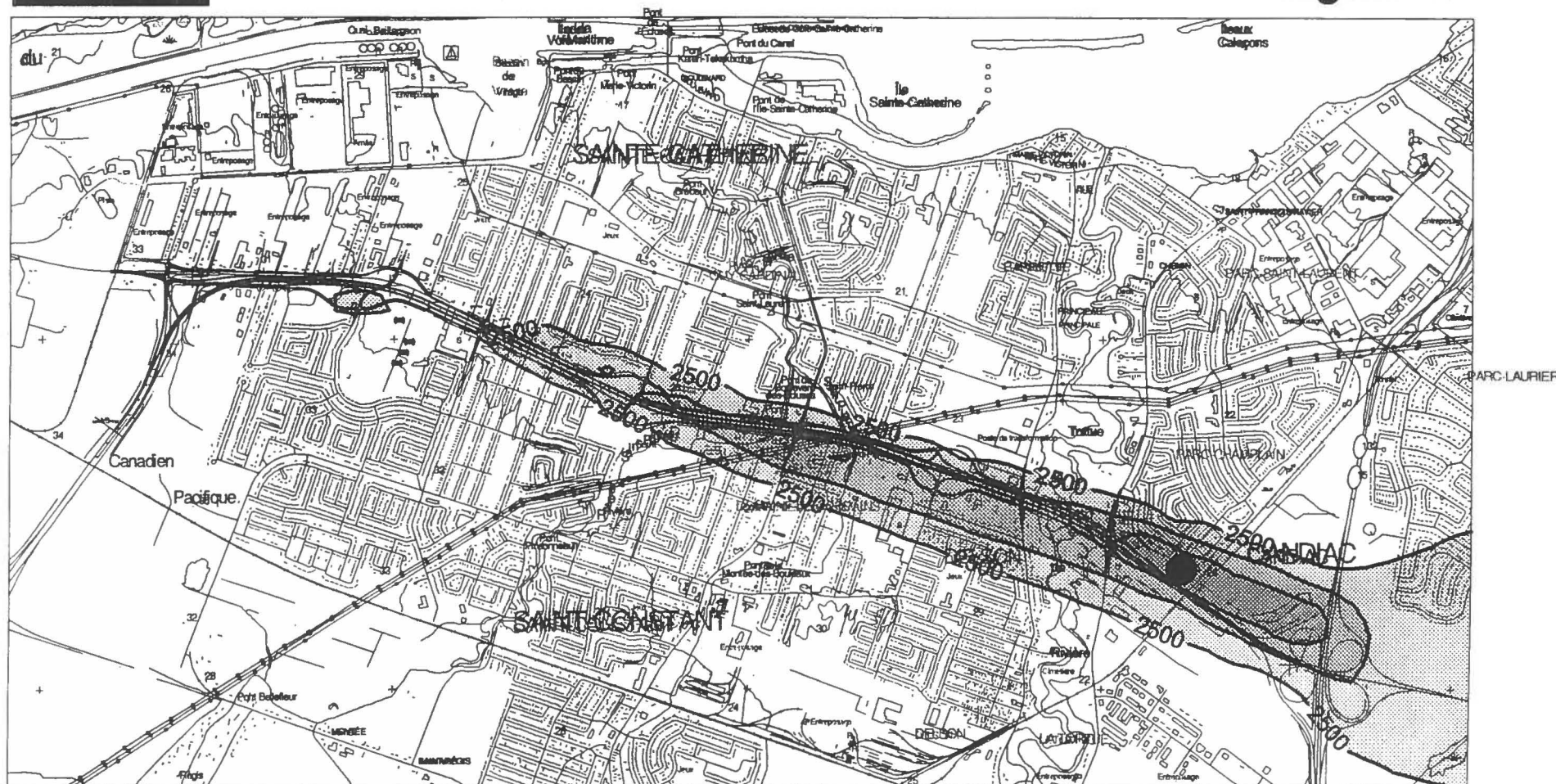
0 500 1000 1500 2000



● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 2



Les Tableaux des 50 valeurs horaires les plus élevées pour chacune des années où des modélisations ont été effectuées sont présentés à l'Annexe II.

Lorsqu'on considère les résultats sur 8 heures, ce sont les conditions météorologiques de 1992 qui ont provoqué la valeur maximale. Dans ce cas, le résultat maximal a été de $1\,897\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, soit 14,6 % de la norme applicable. Ce sont également des conditions hivernales qui ont mené à l'obtention de la valeur maximale. Les isocontours des concentrations les plus élevées avec les conditions météorologiques de 1992 sont présentés à la Figure 3, alors que les tableaux des 50 valeurs les plus élevées pour chaque année de modélisation sont montrés à l'Annexe III.

Malgré une baisse des émissions unitaires des véhicules due à l'amélioration des technologies automobiles, l'augmentation importante du nombre de véhicules prévue pour l'an 2016 occasionne une hausse non négligeable des concentrations de CO lorsqu'on considère les résultats des modélisations avec les conditions de circulation de cette année.

Les modélisations des conditions de circulation de 2016 ont montré que les résultats les plus élevés seraient également observés avec les conditions météorologiques de 1993. Dans ce cas, la valeur maximale attribuable à l'autoroute est de $13\,794\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, ce qui donne 40,57 % de la norme du Québec. Même en ajoutant une valeur de $2\,300\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, les concentrations les plus élevées demeureraient à moins de 50 % de la norme. Les conditions météorologiques menant à l'obtention de ce maximum sont très similaires à celles vues pour les résultats avec les données de circulation de 1996, soient des taux d'émission de CO élevés, une atmosphère très stable et une hauteur de mélange en très basse altitude. Les isocontours des concentrations maximales de CO pour l'année 1993, soit celle où les résultats les plus élevés ont été observés, sont présentés à la Figure 4. Les Tableaux des 50 valeurs horaires les plus élevées pour chacune des années où des modélisations ont été effectuées sont présentés à l'Annexe IV.

Dans le cas des résultats sur 8 heures, les données météorologiques de 1992 sont également responsables de la valeur maximale. Dans ce cas, le résultat le plus élevé a été de $2\,339\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, soit 18,0 % de la norme applicable. Ce sont également des conditions hivernales

qui ont mené à l'obtention de la valeur maximale. Les isocontours des concentrations les plus élevées avec les conditions météorologiques de 1992 sont présentés à la Figure 4, alors que les tableaux des 50 valeurs les plus élevées pour chaque année de modélisation sont montrés à l'Annexe V.

Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de CO sur 8 heures
avec les conditions de circulation
de 1996 et les données météo de 1992

ROCHE

N



0 500 1000 1500 2000

13000
2000
1500
1000
500

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 3



Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de CO sur base horaire
avec les conditions de circulation
de 2016 et les données météo de 1993

ROCHE

N



0 500 1000 1500 2000

34000
10000
7500
5000
2500

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 4



Modélisation des émissions de l'autoroute 30

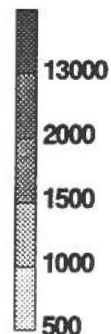
Isocontours des concentrations
maximales de CO sur 8 heures
avec les conditions de circulation
de 2016 et les données météo de 1992

ROCHE

N



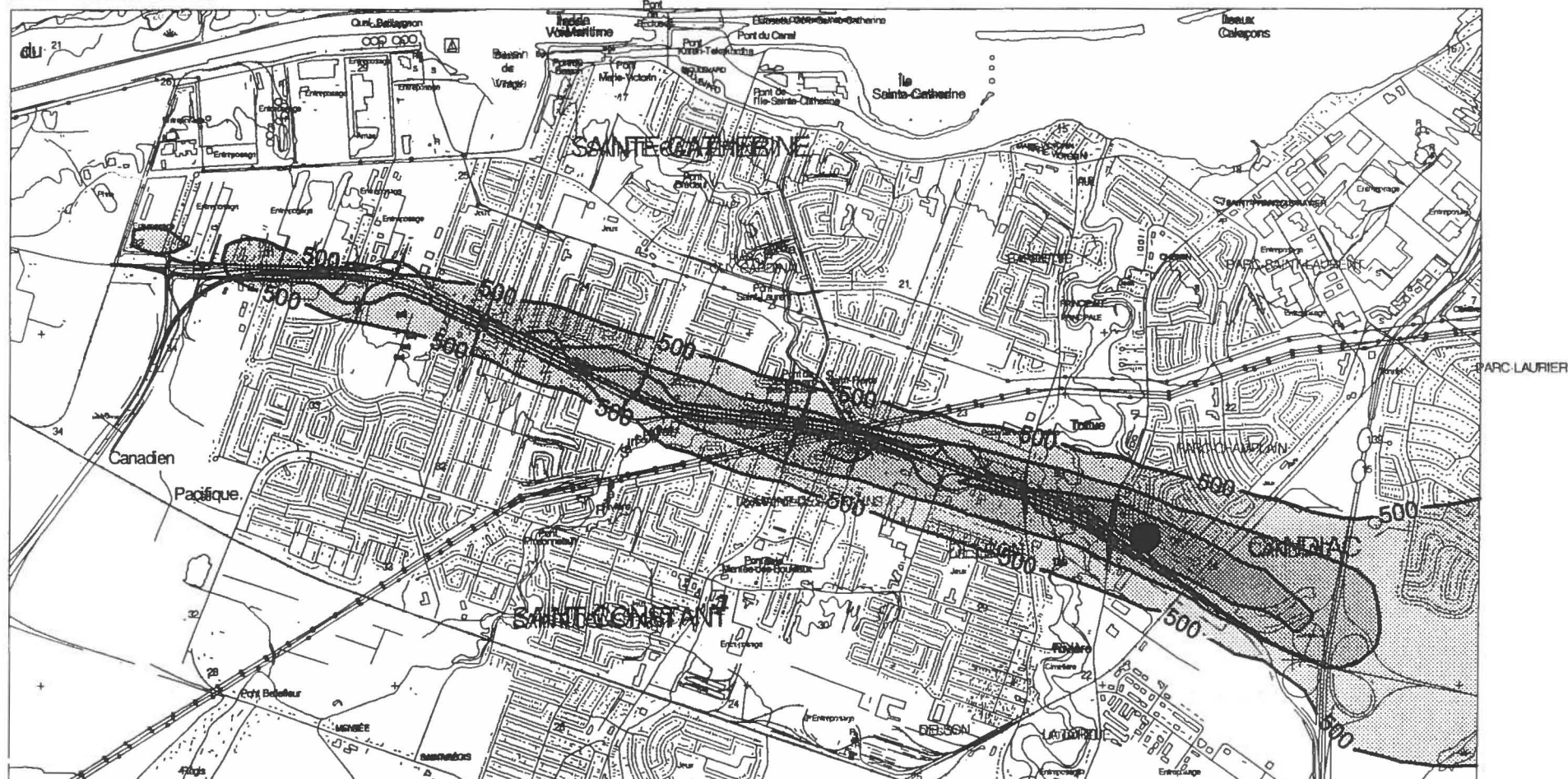
0 500 1000 1500 2000



● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 5



2.2 HYDROCARBURES

Il n'existe pas présentement de normes régissant la concentration d'hydrocarbures dans l'air ambiant. Les résultats les plus élevés sur une base horaire avec les conditions de circulation de 1996 ont, tout comme pour le CO, été observés avec les conditions météorologiques de 1993. Dans ce cas, la valeur maximale attribuable à l'autoroute est de $916 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Les conditions météorologiques menant à l'obtention de ce maximum correspondent à des conditions hivernales, sous une atmosphère très stable avec une hauteur de mélange très faible, soient des conditions similaires à celles observées pour le CO. Les Tableaux des 50 valeurs horaires les plus élevées pour chacune des années où des modélisations ont été effectuées sont présentés à l'Annexe VI.

Les valeurs maximales sur 24 heures ont été obtenues avec les conditions météorologiques de 1992. Le résultat le plus élevé a été de $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ce sont également des conditions hivernales qui ont mené à l'obtention de la valeur maximale. Les tableaux des 50 valeurs les plus élevées sur 24 heures pour chaque année de modélisation sont montrés à l'Annexe VII.

Les concentrations moyennes annuelles ont également été compilées et sont présentées à l'Annexe VIII. Les courbes d'isoconcentrations sur base annuelle pour l'année où les résultats furent les plus élevés, soit 1993, sont pour leur part illustrées à la Figure 6.

Un phénomène similaire à celui du CO est observé pour expliquer la différence de concentrations entre les résultats obtenus avec les données de circulation de 1996 et celles de 2016. En effet, les émissions de contaminants seront plus élevées en 2016 en raison de l'augmentation du trafic qui s'avère supérieure à la réduction des émissions unitaires de contaminants par les véhicules.

Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales d'hydrocarbures sur base
annuelle avec les conditions de circulation
de 1996 et les données météo de 1993

ROCHE

N



0 500 1000 1500 2000



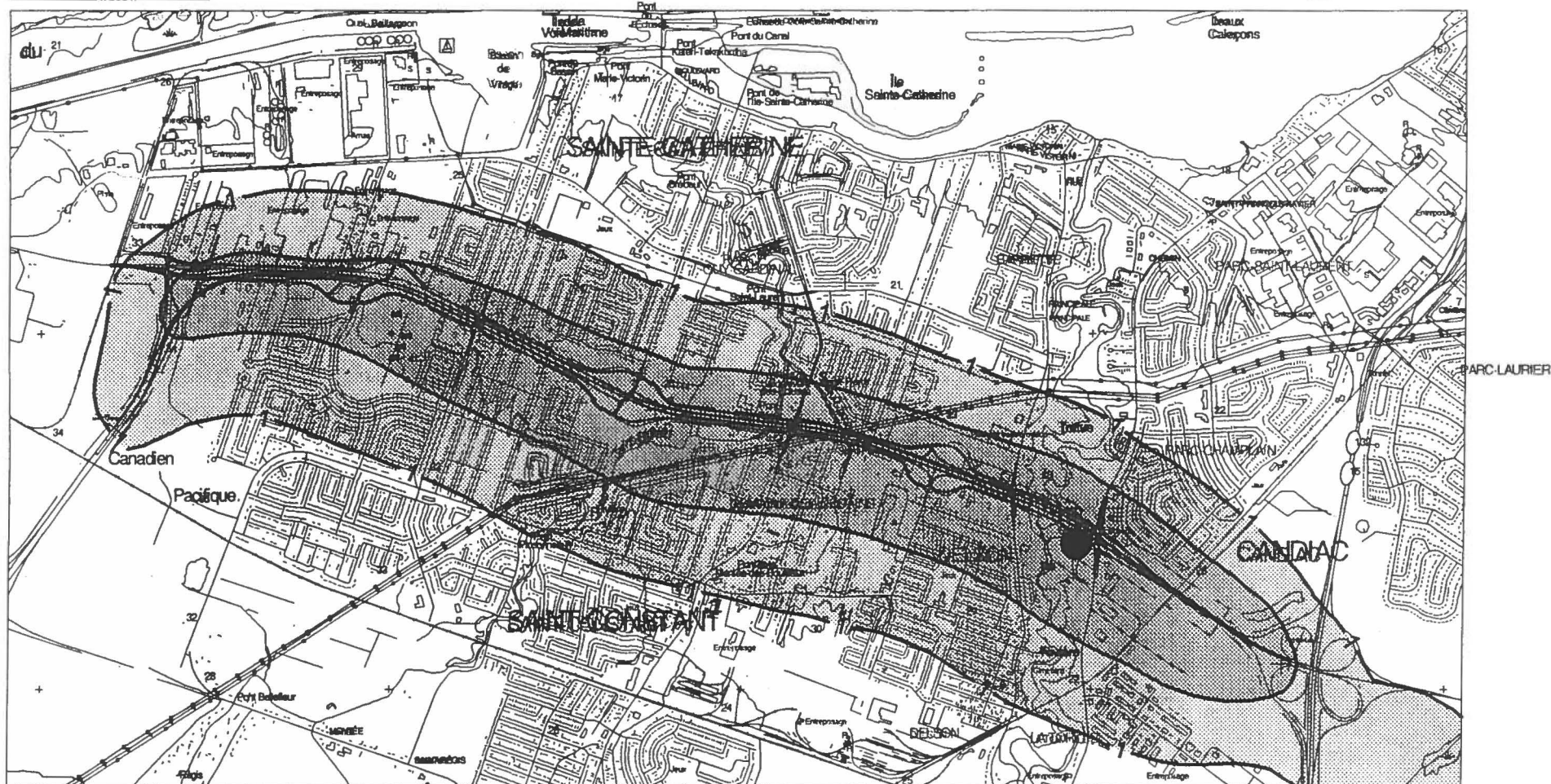
● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677

Date : Avril 1998

Échelle 1 : 35 000

Figure 6



Les résultats les plus élevés sur une base horaire avec les conditions de circulation de 2016 sont également observés avec les conditions météorologiques de 1993. La contribution de l'autoroute dans ce cas est de $1\,323\ \mu\text{g}/\text{m}^3$, soit une augmentation de 45 % par rapport à 1996. Les conditions météorologiques menant à l'obtention de ce maximum correspondent encore une fois à des conditions hivernales, sous une atmosphère très stable avec une hauteur de mélange très faible lors de l'heure de pointe du matin, soient des conditions similaires à celles observées pour le CO. Les Tableaux des 50 valeurs horaires les plus élevées pour chacune des années où des modélisations ont été effectuées sont présentés à l'Annexe IX.

Comme ce fut le cas pour les conditions d'achalandage de 1996, les valeurs maximales sur 24 heures ont été obtenues avec les conditions météorologiques de 1992. Le résultat le plus élevé a dans ce cas été de $98\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ et fut observé dans des conditions hivernales. Les tableaux des 50 valeurs les plus élevées sur 24 heures pour chaque année de modélisation sont montrés à l'Annexe X.

Les concentrations moyennes annuelles ont également été compilées et sont présentées à l'Annexe XI. Les courbes d'isoconcentrations sur base annuelle pour l'année où les résultats furent les plus élevés, soit 1993, sont pour leur part illustrées à la Figure 7.

Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales d'hydrocarbures sur base
annuelle avec les conditions de circulation
de 2016 et les données météo de 1993

ROCHE

N



0 500 1000 1500 2000

25

10

5

2

1

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677

Date : Avril 1998

Échelle 1 : 35 000

Figure 7



2.3 DIOXYDE D'AZOTE

En raison d'une concentration relativement élevée d'oxydes d'azote dans le secteur considéré, les valeurs maximales obtenues sur une base horaire sont très rapprochées de la norme applicable. Comme les données d'émissions obtenues par MOBILE5C sont exprimées en NOx, une conversion de ces résultats par la méthode de l'ozone limiteur a été réalisée en utilisant les données d'ozone de la station de Dorval, ce qui représente le pire cas. Les résultats les plus élevés sur une base horaire avec les conditions de circulation de 1996 ont, tout comme pour les deux autres contaminants, été observés avec les conditions météorologiques de 1993. Dans ce cas, la valeur maximale attribuable à l'autoroute est de 275 µg/m³, soit 66,4 % de la norme horaire. En tenant compte de la concentration maximale observée à la station de Brossard, qui est celle qui est la plus rapprochée du site considéré, on obtient une valeur maximale de 407 µg/m³, soit 98,2 % de la norme horaire. Les conditions météorologiques menant à l'obtention de ce maximum sont identiques à celles qui prévalaient pour les autres contaminants, soient des conditions hivernales, sous une atmosphère très stable avec une hauteur de mélange très faible. Les Tableaux des 50 valeurs horaires les plus élevées pour chacune des années où des modélisations ont été effectuées sont présentés à l'Annexe XII, alors que la Figure 8 illustre les isocontours des valeurs obtenues pour 1993. Il faut noter, toutefois, que les 50 valeurs maximales ont toutes été observées avec les mêmes conditions météorologiques.

Les valeurs maximales sur 24 heures ont été obtenues avec les conditions météorologiques de 1992. Dans ce cas, le résultat le plus élevé en provenance de l'autoroute a été de 61 µg/m³. Ce sont également des conditions hivernales qui ont mené à l'obtention de la valeur maximale. Les tableaux des 50 valeurs les plus élevées sur 24 heures pour chaque année de modélisation sont montrés à l'Annexe XIII, alors que la Figure 9 montre les isocontours des maximums quotidiens pour l'année 1992.

Les concentrations moyennes annuelles ont également été compilées et sont présentées à l'Annexe XIV. Les courbes d'isoconcentrations sur base annuelle pour l'année où les résultats furent les plus élevés, soit 1993, sont pour leur part illustrées à la Figure 10.

Tout comme pour le CO, l'augmentation du volume de circulation observé entre 1996 et 2016 est supérieure à la diminution unitaire des émissions de contaminants. Les résultats les plus élevés sur une base horaire avec les conditions de circulation de 2016 ont encore une fois été observés avec les conditions météorologiques de 1993. Dans ce cas, la valeur maximale attribuable à l'autoroute est de $372 \mu\text{g}/\text{m}^3$, soit 89,9 % de la norme horaire. En tenant compte de la concentration maximale observée à la station de Brossard, qui est celle qui est la plus rapprochée du site considéré, on obtient une valeur maximale de $504 \mu\text{g}/\text{m}^3$, soit 121,7 % de la norme horaire. Il faut noter, par contre, que la norme n'est excédée qu'en 13 récepteurs et ce, pour une seule heure sur les 5 années de données météorologiques utilisées pour les modélisations, ce qui nous laisse croire à un concours de circonstances où l'ensemble des conditions défavorables de dispersion, combinées à un trafic important lié à l'heure de pointe du matin, ont mené à ces dépassements. Les Tableaux des 50 valeurs horaires les plus élevées pour chacune des années où des modélisations ont été effectuées sont présentés à l'Annexe XV, alors que la Figure 11 montre les isocontours des valeurs obtenues pour 1993.

Les valeurs maximales sur 24 heures ont aussi été obtenues avec les conditions météorologiques de 1992. Dans ce cas, le résultat le plus élevé en provenance de l'autoroute a été de $69 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ce sont également des conditions hivernales qui ont mené à l'obtention de la valeur maximale. Les tableaux des 50 valeurs les plus élevées sur 24 heures pour chaque année de modélisation sont montrés à l'Annexe XVI, alors que la Figure 12 montre les isocontours des maximums quotidiens pour l'année 1992.

Les concentrations moyennes annuelles ont également été compilées et sont présentées à l'Annexe XVII. Les courbes d'isoconcentrations sur base annuelle pour l'année où les résultats furent les plus élevés, soit 1993, sont pour leur part illustrées à la Figure 13.

Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de NO₂ sur base horaire
avec les conditions de circulation
de 1996 et les données météo de 1993

ROCHE

N



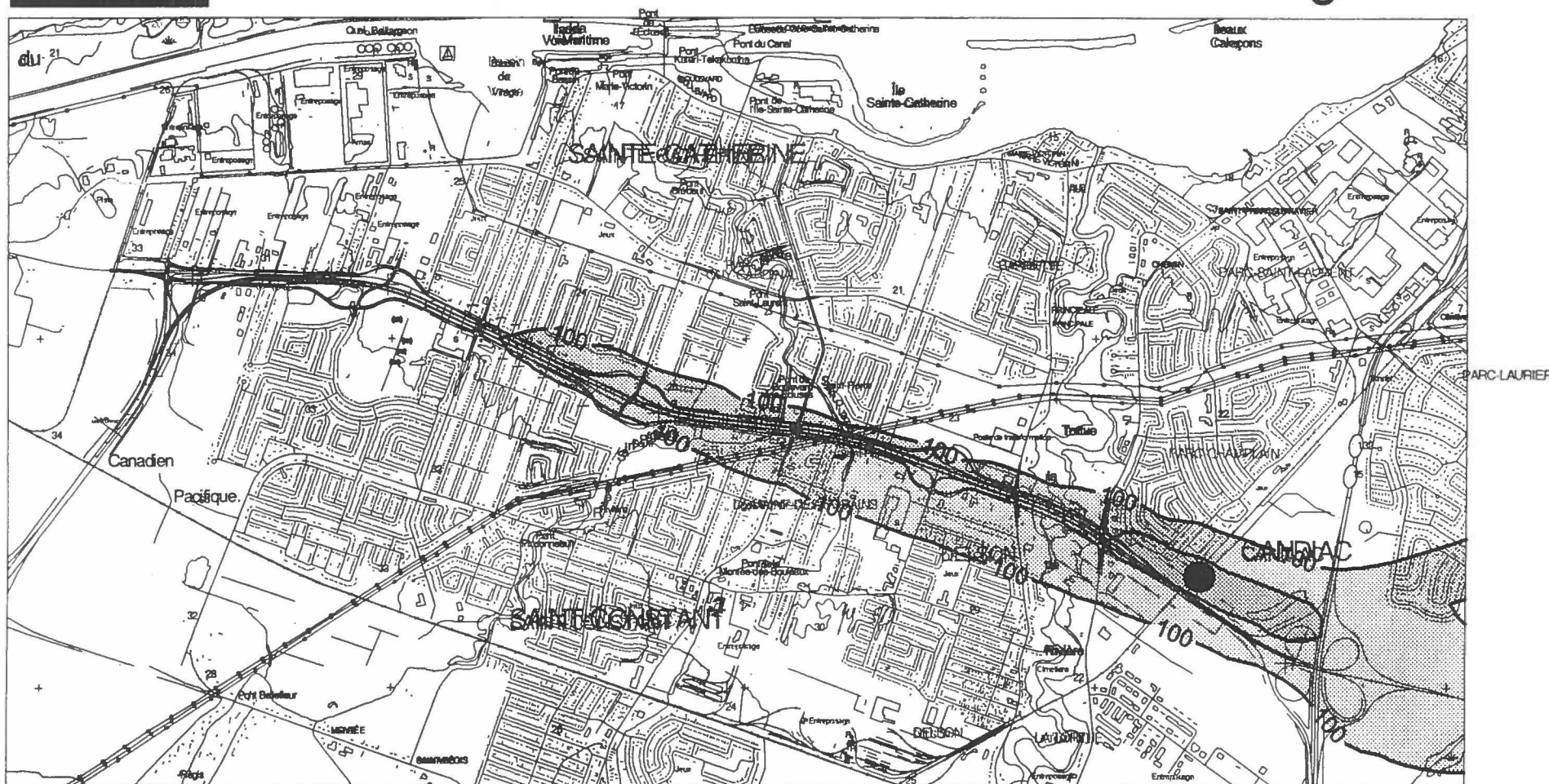
0 500 1000 1500 2000

414
400
300
200
100

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 8



Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de NO₂ sur 24 heures
avec les conditions de circulation
de 1996 et les données météo de 1992

ROCHE

N



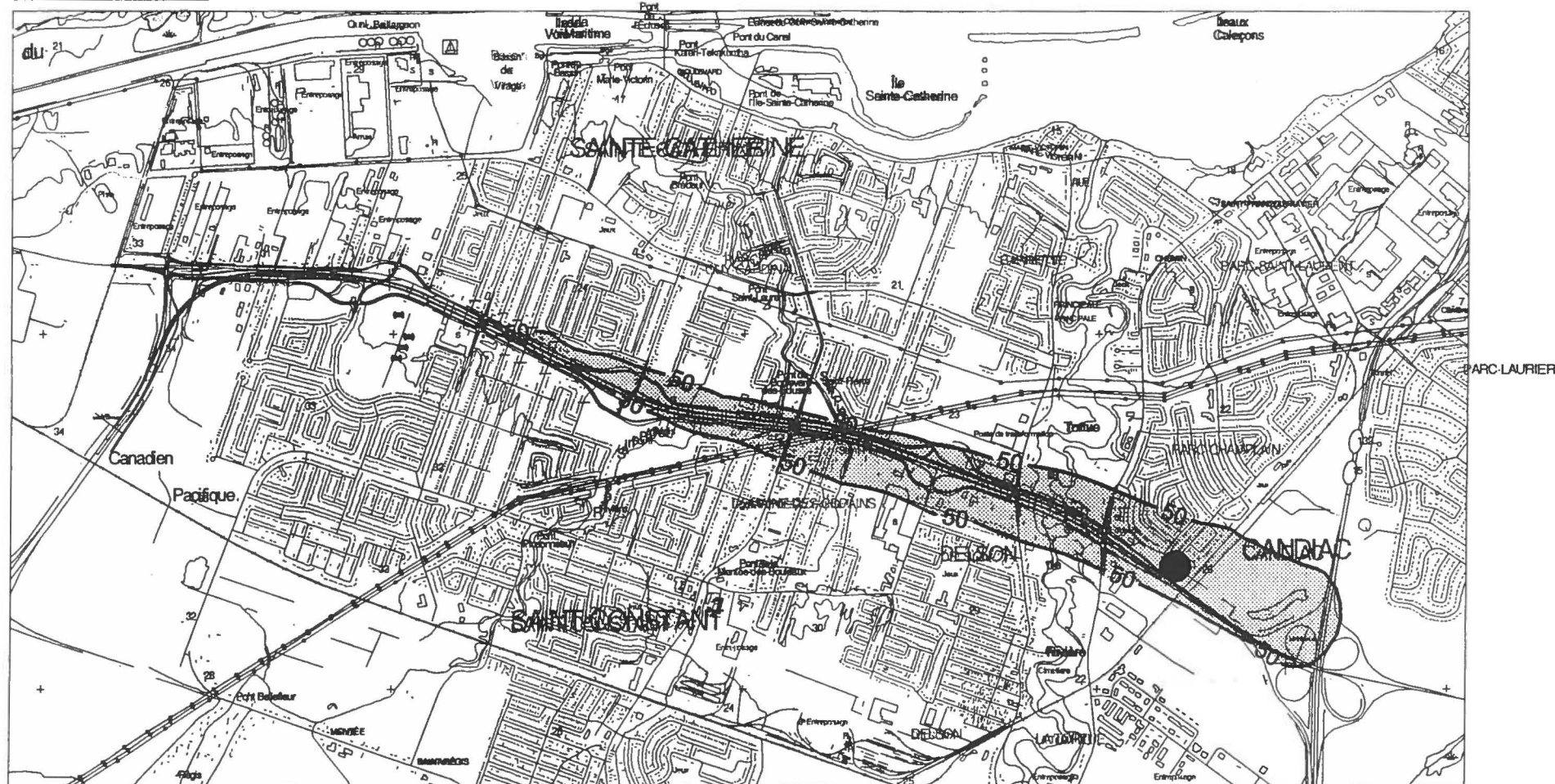
0 500 1000 1500 2000

207
200
150
100
50

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 9



Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de NO₂ sur base annuelle
avec les conditions de circulation
de 1996 et les données météo de 1993

ROCHE

N



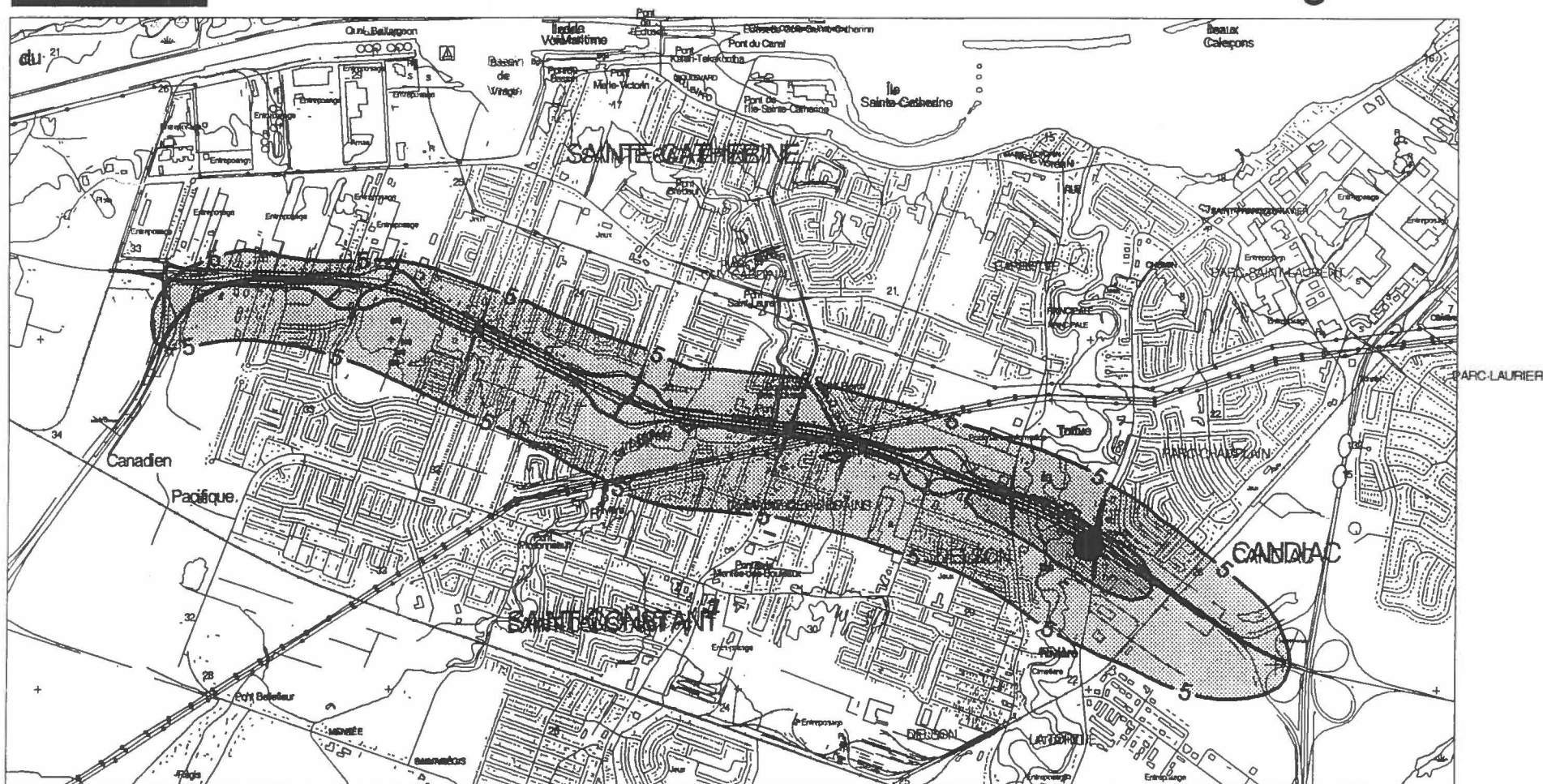
0 500 1000 1500 2000

103
50
25
10
5

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 10



Modélisation des émissions de l'autoroute 30

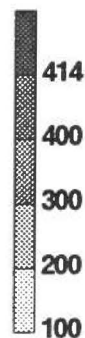
Isocontours des concentrations
maximales de NO₂ sur base horaire
avec les conditions de circulation
de 2016 et les données météo de 1993

ROCHE

N



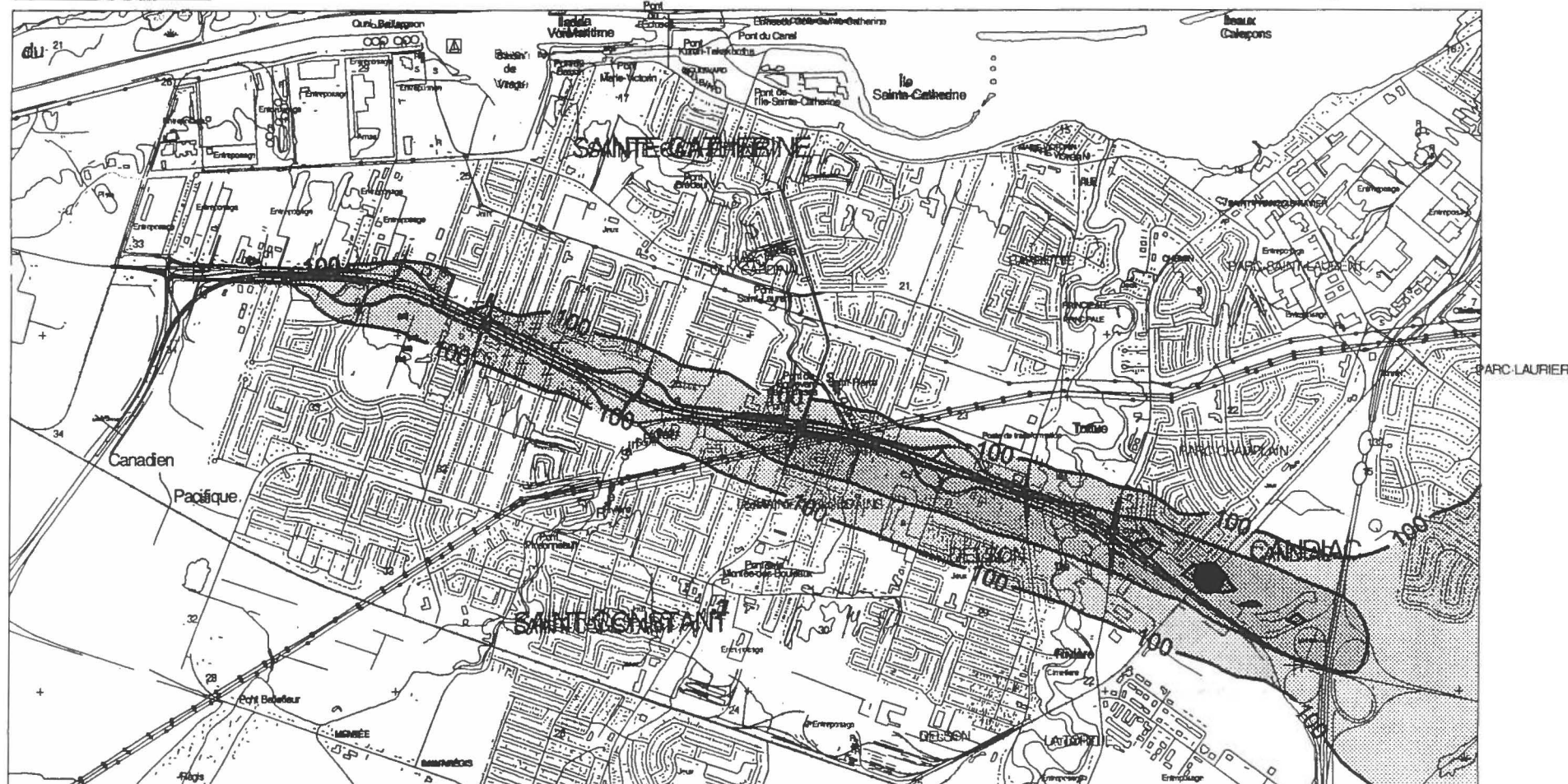
0 500 1000 1500 2000



● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 11



Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de NO₂ sur 24 heures
avec les conditions de circulation
de 2016 et les données météo de 1992

ROCHE

N



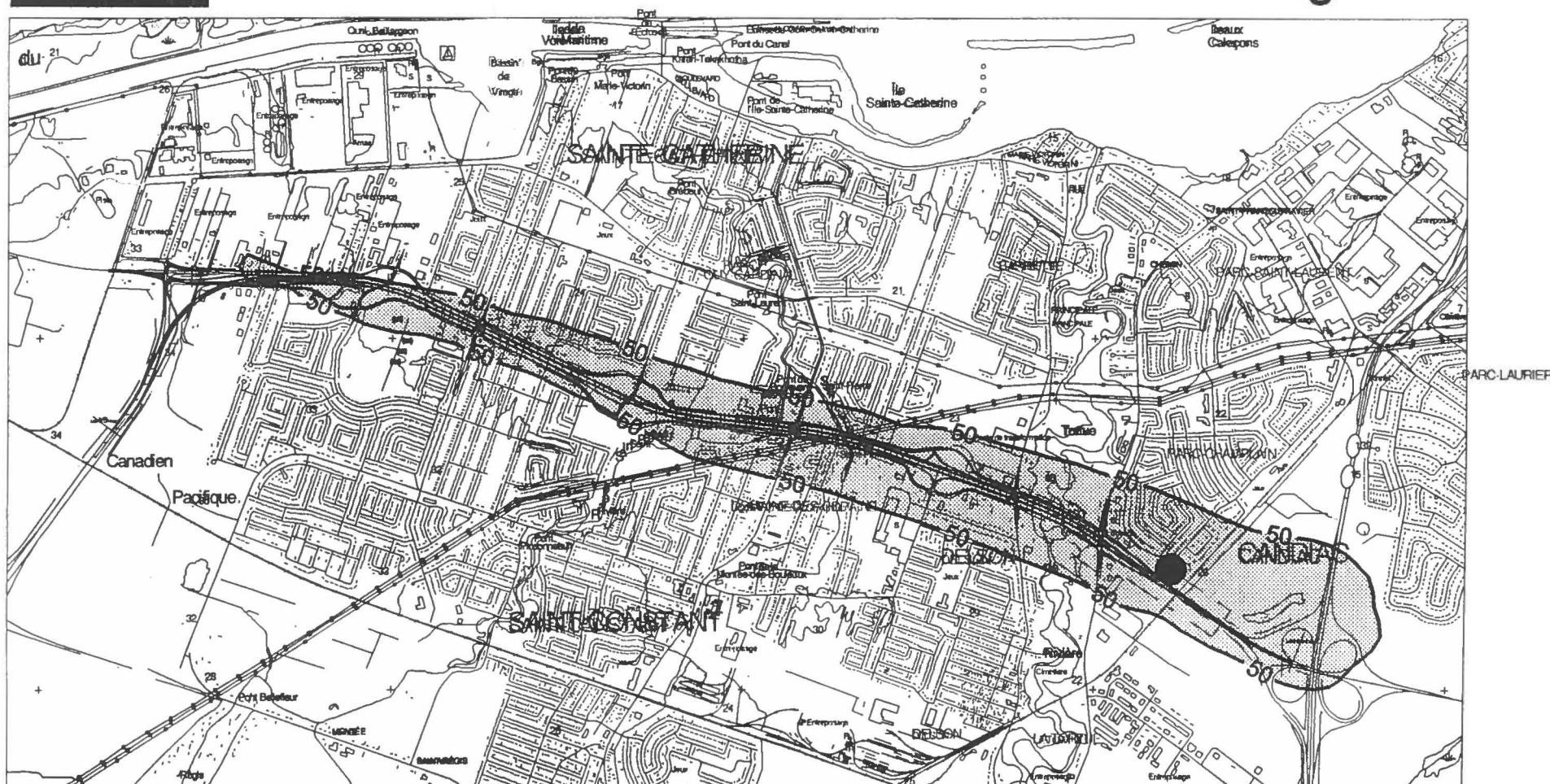
0 500 1000 1500 2000

207
200
150
100
50

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677
Date : Avril 1998
Échelle 1 : 35 000

Figure 12



Modélisation des émissions de l'autoroute 30

Isocontours des concentrations
maximales de NO₂ sur base annuelle
avec les conditions de circulation
de 2016 et les données météo de 1993

ROCHE

N



0 500 1000 1500 2000

103

50

25

10

5

● Récepteur ayant la
concentration maximale

No de projet : 18677

Date : Avril 1998

Échelle 1 : 35 000

Figure 13



3.0 CONCLUSION

La construction du prolongement de l'autoroute 30 dans le tracé de la route 132 entraînera une dégradation de la qualité de l'air ambiant dans le secteur bordant immédiatement l'autoroute, cette dégradation étant principalement due à l'augmentation du trafic routier dans le secteur.

Les résultats des modélisations montrent également que la présence de l'autoroute pourrait, en de rares occasions, provoquer un dépassement des normes d'air ambiant pour le dioxyde d'azote dans le secteur visé par l'étude. Pour que ce dépassement se réalise, il faut par contre que plusieurs conditions soient réalisées simultanément :

- Le niveau de contamination dû à d'autres sources doit déjà être supérieur à $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- La température extérieure doit être de moins de $- 25 \text{ }^\circ\text{C}$;
- L'atmosphère doit être très stable (Stabilité F);
- Toutes ces conditions doivent se produire un jour de semaine, au moment de l'heure de pointe du matin.

Comme on peut le voir, il est très peu probable que toutes ces conditions se réalisent en même temps, ce qui explique que ce phénomène ait été observé pendant une seule heure sur cinq années de modélisations.

On doit également noter que le niveau de contamination de l'air ambiant choisi pour les oxydes d'azote inclut probablement déjà une certaine part de circulation automobile dans le secteur où ce contaminant a été mesuré par le MEF. Il serait intéressant, dans le cadre d'un suivi éventuel de ce projet, de mesurer les taux d'oxydes d'azote en bordure de cette route pour vérifier si le niveau du secteur se situe au niveau supposé en utilisant les données de Brossard.



**DISPERSOFT
CONSULTANTS**

44, rue Richelieu
Québec, Québec
Canada G1R 1J3

Tél. : (418) 525-1156

Fax : (418) 525-5069

Internet :

boilard@zone.ca

Études de dispersion
des contaminants

Logiciels de
dispersion des

NOTE DE SERVICE

De : André Boilard, ing. MBA

À : Mme Élisabeth Boulet-Clément

**Objet: AUTOROUTE 30 : IMPACTS POSSIBLES SUR LA QUALITÉ
DE L'AIR DE L'UTILISATION DU TRONÇON SUD**

Chère madame,

Vous nous avez demandé de vérifier l'impact sur la qualité de l'air qu'aurait eu l'utilisation d'un nouveau tronçon passant au sud de la municipalité de St-Constant au lieu d'emprunter le tracé actuel de la route 132.

Les hypothèses utilisées pour cette vérification sont les suivantes :

- Trafic dans le tracé actuel de la route 132 : 55 000 à 60 000 véhicules/jour
- Trafic dans le nouveau tracé : 20 000 à 25 000 véhicules/jour
- Trafic utilisé dans l'étude : environ 80 000 véhicules/jour.

Sans avoir fait de calculs approfondis, nous avons supposé que la proportion des véhicules (camions lourds, camions légers, véhicules légers) aurait été similaire dans chaque tronçon à la proportion utilisée dans l'étude initiale. L'estimation a été faite sur les concentrations d'oxydes d'azote, qui était le contaminant le plus problématique.

En répartissant proportionnellement les émissions des 80 000 véhicules entre les deux tronçons, nous obtenons les résultats présentés au tableau ci-joint.

En fonction du trafic considéré sur les deux tronçons, on peut constater que les concentrations maximales d'oxydes d'azote diminueraient de 12,5 à 23,1 % sur une base horaire, de 7,16 à 10,7 % sur une base quotidienne et de 9,6 à 13,4 % sur une base annuelle. Par contre, l'impact de l'augmentation de la contamination due à la présence d'oxydes d'azote demeurerait tout de même important par rapport à la situation actuelle.

Il nous a été impossible de vérifier l'impact qu'aurait eu la distribution des véhicules sur une base horaire. Il est en effet vraisemblable de penser que la courbe de distribution des véhicules en fonction de l'heure de la journée serait différente sur les deux tronçons. Il aurait été intéressant de comparer les résultats des modélisations avec les deux tracés possibles.

Trafic 2016

Année modélisation	Chiffres étude			Tracé nord			Tracé nord			Tracé sud			Tracé sud		
	Route	Bruit de fond	Total	Route	Bruit de fond	Total	Route	Bruit de fond	Total	Route	Bruit de fond	Total	Route	Bruit de fond	Total
Trafic	80 000			55 000			60 000			25 000			20 000		
1 heure															
1992	280	132	412	193	132	325	210	132	342	88	132	220	70	132	202
1993	372	132	504	256	132	388	279	132	411	116	132	248	93	132	225
1994	179	132	311	123	132	255	134	132	266	56	132	188	45	132	177
1995	144	132	276	99	132	231	108	132	240	45	132	177	36	132	168
1996	132	132	264	91	132	223	99	132	231	41	132	173	33	132	165
Maximum	(121,7%) 504			(93,7%) 388			(99,3%) 411			(60,0%) 248			(54,3%) 225		
24 heures															
1992	69	132	201	47	132	179	52	132	184	22	132	154	17	132	149
1993	62	132	194	43	132	175	47	132	179	19	132	151	16	132	148
1994	55	132	187	38	132	170	41	132	173	17	132	149	14	132	146
1995	55	132	187	38	132	170	41	132	173	17	132	149	14	132	146
1996	53	132	185	36	132	168	40	132	172	17	132	149	13	132	145
Maximum	(97,1%) 201			(86,7%) 179			(88,8%) 184			(74,2%) 154			(72,1%) 149		
Annuel															
1992	16,8	24,7	41,5	11,6	24,7	36,3	12,6	24,7	37,3	5,3	24,7	30,0	4,2	24,7	28,9
1993	18,4	24,7	43,1	12,7	24,7	37,4	13,8	24,7	38,5	5,8	24,7	30,5	4,6	24,7	29,3
1994	16,2	24,7	40,9	11,1	24,7	35,8	12,1	24,7	36,8	5,1	24,7	29,8	4,0	24,7	28,7
1995	15,5	24,7	40,2	10,7	24,7	35,4	11,6	24,7	36,3	4,8	24,7	29,5	3,9	24,7	28,6
1996	15,9	24,7	40,6	11,0	24,7	35,7	11,9	24,7	36,6	5,0	24,7	29,7	4,0	24,7	28,7
Maximum	(41,9%) 43,1			(36,3%) 37,4			(37,4%) 38,5			(29,6%) 30,5			(28,5%) 29,3		

**ANNEXE I : DONNÉES OBTENUES PAR L'EXÉCUTION DU LOGICIEL
MOBILE5C**

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
92-01-01	1998	2,33	28,81	4,21	2018	1,81	18,99	3,19
92-01-02	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
92-01-03	1998	1,90	24,72	3,98	2018	1,51	16,26	3,02
92-01-04	1998	1,75	22,99	3,88	2018	1,41	15,12	2,94
92-01-05	1998	1,61	21,19	3,77	2018	1,32	13,93	2,86
92-01-06	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88
92-01-07	1998	1,78	23,34	3,90	2018	1,43	15,35	2,96
92-01-08	1998	2,12	26,85	4,10	2018	1,67	17,68	3,11
92-01-09	1998	1,87	24,45	3,96	2018	1,50	16,08	3,01
92-01-10	1998	1,91	24,78	3,98	2018	1,52	16,30	3,02
92-01-11	1998	2,31	28,60	4,19	2018	1,80	18,85	3,18
92-01-12	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
92-01-13	1998	1,80	23,65	3,92	2018	1,45	15,56	2,97
92-01-14	1998	1,75	22,97	3,88	2018	1,41	15,10	2,94
92-01-15	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-16	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-17	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-18	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-19	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-20	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-21	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
92-01-22	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-23	1998	1,97	25,45	4,02	2018	1,56	16,75	3,05
92-01-24	1998	1,90	24,75	3,98	2018	1,52	16,28	3,02
92-01-25	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-26	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-27	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-01-28	1998	2,36	29,02	4,22	2018	1,83	19,13	3,20
92-01-29	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
92-01-30	1998	1,71	22,43	3,85	2018	1,39	14,75	2,92
92-01-31	1998	1,82	23,83	3,93	2018	1,46	15,67	2,98
92-02-01	1998	2,28	28,32	4,18	2018	1,78	18,66	3,17
92-02-02	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
92-02-03	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
92-02-04	1998	2,30	28,49	4,19	2018	1,79	18,78	3,18
92-02-05	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
92-02-06	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-02-07	1998	1,96	25,33	4,01	2018	1,56	16,67	3,05
92-02-08	1998	1,83	23,95	3,94	2018	1,47	15,75	2,99
92-02-09	1998	2,31	28,60	4,19	2018	1,80	18,85	3,18
92-02-10	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
92-02-11	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
92-02-12	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-02-13	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14
92-02-14	1998	1,88	24,54	3,97	2018	1,50	16,14	3,01
92-02-15	1998	1,81	23,71	3,92	2018	1,45	15,59	2,98
92-02-16	1998	1,83	23,89	3,93	2018	1,47	15,71	2,98
92-02-17	1998	1,75	22,99	3,88	2018	1,41	15,12	2,94
92-02-18	1998	1,81	23,71	3,92	2018	1,45	15,59	2,98
92-02-19	1998	1,69	22,19	3,83	2018	1,37	14,59	2,91
92-02-20	1998	1,83	23,95	3,94	2018	1,47	15,75	2,99
92-02-21	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
92-02-22	1998	2,06	26,30	4,07	2018	1,63	17,32	3,09
92-02-23	1998	1,99	25,61	4,03	2018	1,58	16,85	3,06
92-02-24	1998	2,31	28,60	4,19	2018	1,80	18,85	3,18
92-02-25	1998	1,90	24,69	3,98	2018	1,51	16,24	3,02
92-02-26	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,39	14,79	2,92
92-02-27	1998	1,82	23,83	3,93	2018	1,46	15,67	2,98
92-02-28	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
92-02-29	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-03-01	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
92-03-02	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-03-03	1998	2,16	27,28	4,12	2018	1,70	17,97	3,13
92-03-04	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
92-03-05	1998	1,69	22,27	3,84	2018	1,37	14,64	2,91
92-03-06	1998	1,93	25,08	4,00	2018	1,54	16,50	3,04
92-03-07	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
92-03-08	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
92-03-09	1998	1,59	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
92-03-10	1998	1,68	19,17	3,63	2018	1,36	12,69	2,75
92-03-11	1998	1,64	21,64	3,80	2018	1,33	14,23	2,88
92-03-12	1998	2,30	28,53	4,19	2018	1,79	18,80	3,18
92-03-13	1998	2,36	29,09	4,22	2018	1,84	19,17	3,20
92-03-14	1998	2,30	28,53	4,19	2018	1,79	18,80	3,18
92-03-15	1998	2,28	28,39	4,18	2018	1,78	18,71	3,17
92-03-16	1998	2,13	27,02	4,11	2018	1,68	17,79	3,12
92-03-17	1998	1,77	23,22	3,89	2018	1,42	15,27	2,95
92-03-18	1998	2,05	26,21	4,06	2018	1,62	17,25	3,08
92-03-19	1998	2,05	26,21	4,06	2018	1,62	17,25	3,08
92-03-20	1998	1,90	24,75	3,98	2018	1,52	16,28	3,02
92-03-21	1998	2,00	25,70	4,04	2018	1,58	16,92	3,06
92-03-22	1998	2,09	26,63	4,09	2018	1,65	17,53	3,10
92-03-23	1998	1,90	24,78	3,98	2018	1,52	16,30	3,02
92-03-24	1998	1,88	24,54	3,97	2018	1,50	16,14	3,01
92-03-25	1998	1,70	22,46	3,85	2018	1,38	14,77	2,92
92-03-26	1998	1,61	19,68	3,68	2018	1,31	12,94	2,79
92-03-27	1998	1,72	19,07	3,64	2018	1,38	12,56	2,76
92-03-28	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
92-03-29	1998	1,59	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
92-03-30	1998	1,67	20,15	3,71	2018	1,35	13,25	2,82
92-03-31	1998	1,66	20,23	3,72	2018	1,34	13,30	2,82
92-04-01	1998	1,67	21,99	3,82	2018	1,36	14,46	2,90
92-04-02	1998	1,63	21,43	3,79	2018	1,33	14,09	2,87
92-04-03	1998	1,65	21,70	3,80	2018	1,34	14,26	2,89
92-04-04	1998	1,65	20,38	3,72	2018	1,33	13,40	2,83
92-04-05	1998	1,56	20,56	3,74	2018	1,28	13,52	2,83
92-04-06	1998	1,68	19,90	3,70	2018	1,36	13,09	2,80
92-04-07	1998	1,68	19,11	3,65	2018	1,35	12,57	2,77
92-04-08	1998	1,67	19,73	3,68	2018	1,35	12,97	2,80
92-04-09	1998	1,82	19,26	3,66	2018	1,46	12,66	2,77
92-04-10	1998	1,65	20,38	3,72	2018	1,33	13,40	2,83
92-04-11	1998	1,68	22,13	3,83	2018	1,37	14,55	2,91
92-04-12	1998	1,64	21,62	3,80	2018	1,34	14,21	2,88
92-04-13	1998	1,80	23,60	3,91	2018	1,45	15,52	2,97
92-04-14	1998	1,58	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
92-04-15	1998	1,60	21,08	3,77	2018	1,31	13,86	2,86
92-04-16	1998	1,50	19,75	3,69	2018	1,24	12,99	2,80
92-04-17	1998	1,62	20,18	3,71	2018	1,31	13,27	2,82
92-04-18	1998	1,74	19,09	3,65	2018	1,40	12,55	2,77
92-04-19	1998	2,14	19,65	3,54	2018	1,73	13,37	2,69
92-04-20	1998	2,20	19,86	3,47	2018	1,81	13,77	2,63
92-04-21	1998	2,87	19,80	3,34	2018	2,31	14,11	2,54
92-04-22	1998	2,26	19,84	3,48	2018	1,85	13,73	2,64
92-04-23	1998	1,84	19,52	3,57	2018	1,49	13,16	2,71
92-04-24	1998	1,81	19,40	3,59	2018	1,46	13,00	2,72
92-04-25	1998	1,72	19,07	3,64	2018	1,38	12,56	2,76
92-04-26	1998	1,86	19,19	3,62	2018	1,49	12,71	2,75
92-04-27	1998	1,99	19,37	3,60	2018	1,60	12,95	2,73
92-04-28	1998	2,00	19,68	3,53	2018	1,62	13,41	2,68
92-04-29	1998	2,16	19,79	3,50	2018	1,76	13,60	2,66
92-04-30	1998	1,87	19,50	3,57	2018	1,51	13,14	2,71
92-05-01	1998	1,79	19,21	3,62	2018	1,44	12,75	2,75
92-05-02	1998	1,77	19,43	3,58	2018	1,43	13,04	2,72
92-05-03	1998	1,79	19,30	3,61	2018	1,44	12,87	2,74
92-05-04	1998	1,83	19,13	3,63	2018	1,47	12,64	2,75
92-05-05	1998	1,81	19,38	3,59	2018	1,46	12,97	2,73
92-05-06	1998	1,92	19,30	3,61	2018	1,54	12,86	2,74
92-05-07	1998	2,28	19,75	3,51	2018	1,85	13,54	2,67
92-05-08	1998	2,82	19,90	3,41	2018	2,29	13,97	2,59
92-05-09	1998	2,24	19,89	3,43	2018	1,86	13,90	2,61
92-05-10	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,94	2,60
92-05-11	1998	3,04	19,88	3,39	2018	2,40	14,03	2,57
92-05-12	1998	3,14	19,72	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
92-05-13	1998	3,26	19,73	3,31	2018	2,47	14,13	2,52
92-05-14	1998	1,89	19,64	3,54	2018	1,54	13,34	2,69
92-05-15	1998	2,44	19,84	3,48	2018	1,98	13,71	2,64

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
92-05-16	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,95	2,59
92-05-17	1998	2,62	19,87	3,37	2018	2,17	14,06	2,56
92-05-18	1998	2,21	19,84	3,48	2018	1,81	13,71	2,64
92-05-19	1998	2,63	19,88	3,45	2018	2,13	13,83	2,62
92-05-20	1998	3,25	19,83	3,35	2018	2,48	14,09	2,55
92-05-21	1998	3,38	20,76	3,30	2018	2,51	14,97	2,51
92-05-22	1998	3,36	21,09	3,30	2018	2,50	15,22	2,51
92-05-23	1998	4,12	19,67	3,30	2018	2,88	14,13	2,50
92-05-24	1998	1,74	19,12	3,63	2018	1,40	12,63	2,76
92-05-25	1998	1,91	19,36	3,60	2018	1,54	12,94	2,73
92-05-26	1998	1,90	19,58	3,56	2018	1,54	13,25	2,70
92-05-27	1998	1,96	19,65	3,54	2018	1,60	13,37	2,69
92-05-28	1998	2,43	19,87	3,46	2018	1,98	13,81	2,62
92-05-29	1998	2,66	19,90	3,41	2018	2,18	13,98	2,59
92-05-30	1998	2,79	19,89	3,39	2018	2,28	14,02	2,58
92-05-31	1998	2,15	19,88	3,45	2018	1,79	13,84	2,62
92-06-01	1998	2,11	19,85	3,47	2018	1,74	13,74	2,64
92-06-02	1998	2,66	19,90	3,42	2018	2,18	13,95	2,59
92-06-03	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
92-06-04	1998	2,34	19,90	3,41	2018	1,94	13,96	2,59
92-06-05	1998	2,97	19,82	3,35	2018	2,36	14,10	2,54
92-06-06	1998	2,55	19,87	3,38	2018	2,13	14,06	2,56
92-06-07	1998	2,90	19,68	3,30	2018	2,30	14,13	2,50
92-06-08	1998	2,88	19,82	3,30	2018	2,28	14,25	2,50
92-06-09	1998	2,51	19,89	3,40	2018	2,08	14,00	2,58
92-06-10	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
92-06-11	1998	2,79	19,89	3,39	2018	2,28	14,02	2,58
92-06-12	1998	3,08	19,77	3,30	2018	2,37	14,21	2,50
92-06-13	1998	3,16	20,28	3,30	2018	2,41	14,60	2,51
92-06-14	1998	2,64	19,89	3,39	2018	2,18	14,02	2,58
92-06-15	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
92-06-16	1998	2,67	19,90	3,42	2018	2,18	13,94	2,60
92-06-17	1998	3,28	19,75	3,32	2018	2,48	14,12	2,52
92-06-18	1998	3,03	20,55	3,30	2018	2,34	14,80	2,51
92-06-19	1998	2,90	19,68	3,30	2018	2,30	14,13	2,50
92-06-20	1998	2,24	19,90	3,42	2018	1,87	13,93	2,60
92-06-21	1998	2,11	19,87	3,46	2018	1,75	13,81	2,63
92-06-22	1998	2,11	19,87	3,46	2018	1,74	13,79	2,63
92-06-23	1998	2,46	19,90	3,41	2018	2,04	13,97	2,59
92-06-24	1998	2,41	19,90	3,43	2018	1,99	13,93	2,60
92-06-25	1998	2,50	19,88	3,39	2018	2,08	14,03	2,57
92-06-26	1998	3,03	19,80	3,34	2018	2,38	14,11	2,54
92-06-27	1998	3,03	19,80	3,34	2018	2,38	14,11	2,54
92-06-28	1998	3,05	19,73	3,31	2018	2,38	14,13	2,52
92-06-29	1998	3,08	19,77	3,30	2018	2,37	14,21	2,50
92-06-30	1998	2,60	19,84	3,36	2018	2,18	14,09	2,55
92-07-01	1998	2,47	19,90	3,42	2018	2,03	13,93	2,60
92-07-02	1998	2,66	19,90	3,41	2018	2,18	13,98	2,59
92-07-03	1998	2,59	19,90	3,41	2018	2,13	13,97	2,59
92-07-04	1998	2,50	19,88	3,38	2018	2,08	14,04	2,57
92-07-05	1998	2,60	19,85	3,36	2018	2,18	14,08	2,55
92-07-06	1998	2,50	19,88	3,38	2018	2,08	14,04	2,57
92-07-07	1998	2,55	19,87	3,38	2018	2,13	14,06	2,56
92-07-08	1998	2,96	19,73	3,31	2018	2,34	14,13	2,52
92-07-09	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
92-07-10	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
92-07-11	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
92-07-12	1998	2,62	19,87	3,37	2018	2,17	14,06	2,56
92-07-13	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
92-07-14	1998	2,26	19,90	3,41	2018	1,90	13,98	2,59
92-07-15	1998	2,94	19,79	3,34	2018	2,34	14,11	2,53
92-07-16	1998	2,79	19,88	3,39	2018	2,28	14,03	2,57
92-07-17	1998	2,59	19,83	3,35	2018	2,17	14,10	2,54
92-07-18	1998	2,90	19,68	3,30	2018	2,30	14,13	2,50
92-07-19	1998	2,72	19,82	3,35	2018	2,24	14,10	2,54
92-07-20	1998	3,37	20,93	3,30	2018	2,50	15,09	2,51
92-07-21	1998	2,40	19,90	3,42	2018	1,99	13,95	2,59
92-07-22	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,95	2,59

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
92-07-23	1998	2,62	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
92-07-24	1998	3,12	19,79	3,34	2018	2,42	14,11	2,53
92-07-25	1998	2,99	19,76	3,33	2018	2,36	14,12	2,52
92-07-26	1998	2,83	19,70	3,30	2018	2,27	14,13	2,51
92-07-27	1998	2,79	19,73	3,31	2018	2,26	14,13	2,52
92-07-28	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
92-07-29	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
92-07-30	1998	2,55	19,87	3,38	2018	2,13	14,06	2,56
92-07-31	1998	2,24	19,89	3,44	2018	1,86	13,89	2,61
92-08-01	1998	2,34	19,90	3,41	2018	1,95	13,97	2,59
92-08-02	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
92-08-03	1998	2,68	19,77	3,33	2018	2,22	14,12	2,53
92-08-04	1998	2,44	19,87	3,38	2018	2,05	14,05	2,57
92-08-05	1998	2,55	19,87	3,38	2018	2,13	14,06	2,56
92-08-06	1998	2,86	19,80	3,34	2018	2,31	14,11	2,53
92-08-07	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
92-08-08	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
92-08-09	1998	2,84	19,70	3,31	2018	2,28	14,13	2,51
92-08-10	1998	2,91	19,69	3,30	2018	2,31	14,13	2,51
92-08-11	1998	2,77	19,87	3,37	2018	2,27	14,06	2,56
92-08-12	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,80	2,63
92-08-13	1998	2,36	19,88	3,45	2018	1,93	13,83	2,62
92-08-14	1998	2,39	19,89	3,40	2018	1,99	14,00	2,58
92-08-15	1998	2,74	19,84	3,36	2018	2,25	14,09	2,55
92-08-16	1998	2,62	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
92-08-17	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
92-08-18	1998	2,72	19,82	3,35	2018	2,24	14,10	2,54
92-08-19	1998	2,56	19,87	3,38	2018	2,13	14,05	2,57
92-08-20	1998	2,07	19,85	3,47	2018	1,71	13,75	2,63
92-08-21	1998	2,79	19,88	3,39	2018	2,28	14,03	2,57
92-08-22	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
92-08-23	1998	3,21	19,68	3,30	2018	2,44	14,13	2,50
92-08-24	1998	3,39	20,55	3,30	2018	2,52	14,80	2,51
92-08-25	1998	3,49	23,34	3,30	2018	2,55	16,94	2,52
92-08-26	1998	3,53	22,97	3,30	2018	2,57	16,65	2,52
92-08-27	1998	2,95	19,72	3,31	2018	2,33	14,13	2,51
92-08-28	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
92-08-29	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
92-08-30	1998	2,39	19,89	3,40	2018	2,00	14,00	2,58
92-08-31	1998	2,34	19,90	3,42	2018	1,94	13,95	2,60
92-09-01	1998	1,99	19,74	3,52	2018	1,63	13,52	2,67
92-09-02	1998	2,21	19,81	3,49	2018	1,80	13,65	2,65
92-09-03	1998	2,03	19,75	3,51	2018	1,66	13,54	2,67
92-09-04	1998	2,57	19,88	3,39	2018	2,13	14,03	2,57
92-09-05	1998	2,78	19,88	3,39	2018	2,27	14,04	2,57
92-09-06	1998	2,62	19,87	3,37	2018	2,17	14,06	2,56
92-09-07	1998	2,58	19,82	3,35	2018	2,17	14,10	2,54
92-09-08	1998	2,88	19,82	3,30	2018	2,28	14,25	2,50
92-09-09	1998	2,45	19,89	3,39	2018	2,04	14,02	2,58
92-09-10	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
92-09-11	1998	2,20	19,85	3,47	2018	1,81	13,75	2,64
92-09-12	1998	2,08	19,71	3,53	2018	1,69	13,46	2,68
92-09-13	1998	2,47	19,89	3,43	2018	2,03	13,91	2,61
92-09-14	1998	2,65	19,89	3,40	2018	2,18	14,00	2,58
92-09-15	1998	2,92	19,78	3,33	2018	2,33	14,12	2,53
92-09-16	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
92-09-17	1998	2,78	19,97	3,30	2018	2,23	14,36	2,50
92-09-18	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
92-09-19	1998	2,24	19,89	3,44	2018	1,85	13,86	2,62
92-09-20	1998	2,21	19,83	3,48	2018	1,81	13,69	2,64
92-09-21	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,80	2,63
92-09-22	1998	2,56	19,88	3,38	2018	2,13	14,04	2,57
92-09-23	1998	1,79	19,27	3,61	2018	1,44	12,82	2,74
92-09-24	1998	1,92	19,30	3,61	2018	1,54	12,86	2,74
92-09-25	1998	2,39	19,79	3,50	2018	1,94	13,62	2,65
92-09-26	1998	2,26	19,83	3,48	2018	1,85	13,71	2,64
92-09-27	1998	2,25	19,90	3,42	2018	1,88	13,95	2,59
92-09-28	1998	2,24	19,89	3,43	2018	1,86	13,90	2,61

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
92-09-29	1998	1,90	19,47	3,58	2018	1,54	13,09	2,72
92-09-30	1998	1,61	20,10	3,71	2018	1,31	13,22	2,81
92-10-01	1998	1,67	19,38	3,66	2018	1,36	12,74	2,78
92-10-02	1998	2,26	19,82	3,49	2018	1,85	13,68	2,65
92-10-03	1998	2,27	19,78	3,50	2018	1,85	13,59	2,66
92-10-04	1998	1,72	19,43	3,67	2018	1,39	12,78	2,78
92-10-05	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
92-10-06	1998	1,81	19,16	3,65	2018	1,45	12,60	2,77
92-10-07	1998	2,08	19,69	3,53	2018	1,69	13,44	2,68
92-10-08	1998	2,50	19,86	3,47	2018	2,03	13,77	2,63
92-10-09	1998	2,11	19,84	3,48	2018	1,73	13,71	2,64
92-10-10	1998	2,11	19,84	3,48	2018	1,73	13,71	2,64
92-10-11	1998	1,96	19,73	3,52	2018	1,60	13,50	2,67
92-10-12	1998	1,96	19,78	3,50	2018	1,61	13,58	2,66
92-10-13	1998	1,76	19,41	3,59	2018	1,43	13,01	2,72
92-10-14	1998	1,74	19,22	3,62	2018	1,40	12,76	2,74
92-10-15	1998	1,81	19,45	3,58	2018	1,47	13,07	2,72
92-10-16	1998	2,00	19,70	3,53	2018	1,62	13,44	2,68
92-10-17	1998	1,69	19,28	3,66	2018	1,36	12,68	2,77
92-10-18	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
92-10-19	1998	1,63	20,03	3,70	2018	1,32	13,17	2,81
92-10-20	1998	1,56	20,51	3,73	2018	1,28	13,48	2,83
92-10-21	1998	1,61	19,75	3,69	2018	1,31	12,99	2,80
92-10-22	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
92-10-23	1998	1,79	19,21	3,62	2018	1,44	12,75	2,75
92-10-24	1998	1,76	19,36	3,60	2018	1,43	12,94	2,73
92-10-25	1998	1,62	19,85	3,69	2018	1,31	13,05	2,80
92-10-26	1998	1,65	20,03	3,70	2018	1,33	13,17	2,81
92-10-27	1998	1,61	19,60	3,68	2018	1,31	12,89	2,79
92-10-28	1998	1,67	19,38	3,66	2018	1,36	12,74	2,78
92-10-29	1998	1,59	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
92-10-30	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,36	14,53	2,90
92-10-31	1998	1,70	22,43	3,85	2018	1,38	14,75	2,92
92-11-01	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,38	14,79	2,92
92-11-02	1998	1,70	22,43	3,85	2018	1,38	14,75	2,92
92-11-03	1998	1,68	19,21	3,65	2018	1,36	12,63	2,77
92-11-04	1998	1,82	19,54	3,56	2018	1,47	13,20	2,70
92-11-05	1998	1,68	19,08	3,64	2018	1,35	12,57	2,76
92-11-06	1998	1,59	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
92-11-07	1998	1,76	23,14	3,89	2018	1,42	15,21	2,95
92-11-08	1998	1,78	23,37	3,90	2018	1,44	15,37	2,96
92-11-09	1998	1,76	23,16	3,89	2018	1,42	15,23	2,95
92-11-10	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,38	14,79	2,92
92-11-11	1998	1,72	19,06	3,64	2018	1,38	12,54	2,76
92-11-12	1998	1,86	19,11	3,63	2018	1,49	12,62	2,76
92-11-13	1998	1,90	19,47	3,58	2018	1,54	13,09	2,72
92-11-14	1998	1,56	20,51	3,73	2018	1,28	13,48	2,83
92-11-15	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,39	14,79	2,92
92-11-16	1998	1,80	23,60	3,91	2018	1,45	15,52	2,97
92-11-17	1998	1,70	22,38	3,84	2018	1,38	14,71	2,92
92-11-18	1998	1,91	24,84	3,99	2018	1,52	16,34	3,02
92-11-19	1998	1,96	25,33	4,01	2018	1,56	16,67	3,05
92-11-20	1998	1,86	24,33	3,96	2018	1,49	16,00	3,00
92-11-21	1998	1,86	19,19	3,62	2018	1,49	12,71	2,75
92-11-22	1998	1,81	19,40	3,59	2018	1,46	13,00	2,72
92-11-23	1998	1,59	20,85	3,75	2018	1,30	13,71	2,85
92-11-24	1998	1,56	20,43	3,73	2018	1,28	13,43	2,83
92-11-25	1998	1,60	19,75	3,69	2018	1,30	12,99	2,80
92-11-26	1998	1,72	19,28	3,61	2018	1,39	12,83	2,74
92-11-27	1998	1,66	19,53	3,67	2018	1,35	12,84	2,79
92-11-28	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
92-11-29	1998	1,54	20,18	3,71	2018	1,27	13,27	2,82
92-11-30	1998	1,56	20,51	3,73	2018	1,28	13,48	2,83
92-12-01	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88
92-12-02	1998	1,62	20,18	3,71	2018	1,31	13,27	2,82
92-12-03	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
92-12-04	1998	1,81	23,71	3,92	2018	1,46	15,59	2,98
92-12-05	1998	1,98	25,58	4,03	2018	1,57	16,83	3,06

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
92-12-06	1998	1,83	23,92	3,93	2018	1,46	15,73	2,98
92-12-07	1998	1,76	23,05	3,88	2018	1,42	15,16	2,95
92-12-08	1998	2,08	26,46	4,08	2018	1,64	17,42	3,09
92-12-09	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
92-12-10	1998	2,02	25,92	4,05	2018	1,60	17,06	3,07
92-12-11	1998	1,75	22,94	3,88	2018	1,41	15,08	2,94
92-12-12	1998	1,76	23,14	3,89	2018	1,42	15,21	2,95
92-12-13	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,36	14,53	2,90
92-12-14	1998	1,83	23,95	3,94	2018	1,47	15,75	2,99
92-12-15	1998	1,72	22,66	3,86	2018	1,39	14,90	2,93
92-12-16	1998	1,69	20,00	3,70	2018	1,36	13,15	2,81
92-12-17	1998	1,53	20,10	3,71	2018	1,26	13,22	2,81
92-12-18	1998	1,75	22,94	3,88	2018	1,41	15,08	2,94
92-12-19	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,38	14,79	2,92
92-12-20	1998	1,66	21,91	3,82	2018	1,35	14,41	2,90
92-12-21	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
92-12-22	1998	1,65	21,75	3,81	2018	1,35	14,30	2,89
92-12-23	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
92-12-24	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
92-12-25	1998	2,06	26,34	4,07	2018	1,63	17,34	3,09
92-12-26	1998	2,17	27,35	4,13	2018	1,70	18,01	3,13
92-12-27	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
92-12-28	1998	1,93	25,02	4,00	2018	1,53	16,46	3,03
92-12-29	1998	1,76	23,14	3,89	2018	1,42	15,21	2,95
92-12-30	1998	1,97	25,49	4,02	2018	1,57	16,77	3,05
92-12-31	1998	1,81	23,71	3,92	2018	1,46	15,59	2,98
93-01-01	1998	2,00	25,70	4,04	2018	1,58	16,92	3,06
93-01-02	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
93-01-03	1998	1,97	25,45	4,02	2018	1,56	16,75	3,05
93-01-04	1998	1,63	19,78	3,69	2018	1,33	13,00	2,80
93-01-05	1998	1,59	21,00	3,76	2018	1,30	13,81	2,85
93-01-06	1998	1,87	24,42	3,96	2018	1,50	16,06	3,01
93-01-07	1998	1,76	23,14	3,89	2018	1,42	15,21	2,95
93-01-08	1998	2,03	26,05	4,05	2018	1,61	17,15	3,08
93-01-09	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-01-10	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-01-11	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
93-01-12	1998	2,31	28,60	4,19	2018	1,80	18,85	3,18
93-01-13	1998	2,19	27,51	4,14	2018	1,71	18,12	3,14
93-01-14	1998	2,34	28,91	4,21	2018	1,82	19,06	3,19
93-01-15	1998	2,34	28,91	4,21	2018	1,82	19,06	3,19
93-01-16	1998	1,93	25,05	4,00	2018	1,54	16,48	3,03
93-01-17	1998	1,80	23,60	3,91	2018	1,45	15,52	2,97
93-01-18	1998	2,25	28,12	4,17	2018	1,76	18,53	3,16
93-01-19	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
93-01-20	1998	1,87	24,45	3,96	2018	1,50	16,08	3,01
93-01-21	1998	1,79	23,48	3,91	2018	1,44	15,44	2,97
93-01-22	1998	1,58	20,69	3,74	2018	1,29	13,60	2,84
93-01-23	1998	1,59	20,85	3,75	2018	1,30	13,71	2,85
93-01-24	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
93-01-25	1998	1,83	24,00	3,94	2018	1,47	15,79	2,99
93-01-26	1998	1,97	25,42	4,02	2018	1,56	16,73	3,05
93-01-27	1998	1,88	24,54	3,97	2018	1,50	16,14	3,01
93-01-28	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
93-01-29	1998	2,36	29,09	4,22	2018	1,84	19,17	3,20
93-01-30	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-01-31	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-01	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-02	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-03	1998	1,84	24,09	3,94	2018	1,48	15,85	2,99
93-02-04	1998	2,10	26,72	4,09	2018	1,66	17,59	3,10
93-02-05	1998	2,08	26,53	4,08	2018	1,64	17,47	3,10
93-02-06	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-07	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-08	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
93-02-09	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-10	1998	2,01	25,80	4,04	2018	1,59	16,98	3,07
93-02-11	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
93-02-12	1998	2,27	28,22	4,17	2018	1,77	18,59	3,17
93-02-13	1998	1,90	24,66	3,98	2018	1,51	16,22	3,02
93-02-14	1998	2,17	27,35	4,13	2018	1,70	18,01	3,13
93-02-15	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14
93-02-16	1998	1,90	24,72	3,98	2018	1,51	16,26	3,02
93-02-17	1998	2,08	26,50	4,08	2018	1,64	17,44	3,10
93-02-18	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-19	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-20	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-21	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-02-22	1998	2,21	27,71	4,15	2018	1,73	18,25	3,15
93-02-23	1998	2,10	26,72	4,09	2018	1,66	17,59	3,10
93-02-24	1998	2,38	29,23	4,23	2018	1,85	19,27	3,21
93-02-25	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
93-02-26	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
93-02-27	1998	2,36	29,02	4,22	2018	1,83	19,13	3,20
93-02-28	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
93-03-01	1998	2,08	26,53	4,08	2018	1,64	17,47	3,10
93-03-02	1998	1,86	24,33	3,96	2018	1,49	16,00	3,00
93-03-03	1998	1,68	22,16	3,83	2018	1,37	14,57	2,91
93-03-04	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
93-03-05	1998	1,88	24,45	3,96	2018	1,50	16,08	3,01
93-03-06	1998	1,95	25,24	4,01	2018	1,55	16,61	3,04
93-03-07	1998	1,73	22,77	3,87	2018	1,40	14,97	2,93
93-03-08	1998	1,69	22,27	3,84	2018	1,37	14,64	2,91
93-03-09	1998	1,72	22,55	3,85	2018	1,39	14,82	2,92
93-03-10	1998	1,70	22,38	3,84	2018	1,38	14,71	2,92
93-03-11	1998	1,94	25,18	4,01	2018	1,55	16,57	3,04
93-03-12	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
93-03-13	1998	2,33	28,81	4,21	2018	1,81	18,99	3,19
93-03-14	1998	2,36	29,09	4,22	2018	1,84	19,17	3,20
93-03-15	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
93-03-16	1998	1,70	22,38	3,84	2018	1,38	14,71	2,92
93-03-17	1998	1,85	24,15	3,95	2018	1,48	15,89	3,00
93-03-18	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
93-03-19	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14
93-03-20	1998	1,96	25,33	4,01	2018	1,56	16,67	3,05
93-03-21	1998	1,67	22,02	3,82	2018	1,36	14,48	2,90
93-03-22	1998	1,69	22,27	3,84	2018	1,37	14,64	2,91
93-03-23	1998	1,85	24,15	3,95	2018	1,48	15,89	3,00
93-03-24	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,36	14,53	2,90
93-03-25	1998	1,58	20,82	3,75	2018	1,29	13,69	2,85
93-03-26	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
93-03-27	1998	1,85	19,26	3,61	2018	1,49	12,80	2,74
93-03-28	1998	1,78	19,11	3,65	2018	1,42	12,57	2,77
93-03-29	1998	1,63	19,68	3,68	2018	1,32	12,94	2,79
93-03-30	1998	1,82	19,20	3,62	2018	1,47	12,73	2,75
93-03-31	1998	1,63	21,40	3,79	2018	1,33	14,07	2,87
93-04-01	1998	1,75	22,88	3,87	2018	1,41	15,05	2,94
93-04-02	1998	1,67	21,99	3,82	2018	1,36	14,46	2,90
93-04-03	1998	1,72	22,55	3,85	2018	1,39	14,82	2,92
93-04-04	1998	1,58	20,85	3,75	2018	1,30	13,71	2,85
93-04-05	1998	1,76	19,55	3,67	2018	1,42	12,86	2,79
93-04-06	1998	1,74	19,73	3,68	2018	1,41	12,97	2,80
93-04-07	1998	1,92	19,26	3,61	2018	1,54	12,81	2,74
93-04-08	1998	1,90	19,47	3,58	2018	1,54	13,09	2,72
93-04-09	1998	1,97	19,62	3,55	2018	1,59	13,31	2,69
93-04-10	1998	1,86	19,60	3,55	2018	1,52	13,29	2,70
93-04-11	1998	1,63	19,68	3,68	2018	1,32	12,94	2,79
93-04-12	1998	1,58	20,77	3,75	2018	1,30	13,65	2,84
93-04-13	1998	1,65	19,28	3,66	2018	1,34	12,68	2,77
93-04-14	1998	1,76	19,30	3,61	2018	1,42	12,87	2,74
93-04-15	1998	1,82	19,20	3,62	2018	1,47	12,73	2,75
93-04-16	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,94	2,60
93-04-17	1998	2,11	19,79	3,50	2018	1,73	13,61	2,66
93-04-18	1998	1,66	19,18	3,65	2018	1,34	12,62	2,77
93-04-19	1998	1,67	19,73	3,68	2018	1,35	12,97	2,80
93-04-20	1998	1,63	21,37	3,78	2018	1,33	14,05	2,87

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
93-04-21	1998	1,56	20,43	3,73	2018	1,28	13,43	2,83
93-04-22	1998	1,59	20,93	3,76	2018	1,30	13,76	2,85
93-04-23	1998	1,82	19,26	3,61	2018	1,46	12,81	2,74
93-04-24	1998	1,98	19,50	3,57	2018	1,59	13,15	2,71
93-04-25	1998	1,91	19,72	3,52	2018	1,56	13,49	2,67
93-04-26	1998	1,72	19,06	3,64	2018	1,38	12,54	2,76
93-04-27	1998	1,74	19,63	3,68	2018	1,40	12,91	2,79
93-04-28	1998	2,16	19,54	3,56	2018	1,73	13,19	2,71
93-04-29	1998	2,60	19,90	3,42	2018	2,13	13,94	2,60
93-04-30	1998	2,24	19,89	3,44	2018	1,85	13,86	2,62
93-05-01	1998	2,43	19,85	3,47	2018	1,98	13,75	2,63
93-05-02	1998	2,21	19,81	3,49	2018	1,81	13,67	2,65
93-05-03	1998	2,66	19,90	3,41	2018	2,18	13,98	2,59
93-05-04	1998	2,44	19,89	3,39	2018	2,04	14,02	2,58
93-05-05	1998	2,34	19,89	3,40	2018	1,96	14,01	2,58
93-05-06	1998	2,41	19,89	3,43	2018	1,98	13,91	2,61
93-05-07	1998	2,07	19,80	3,50	2018	1,69	13,63	2,65
93-05-08	1998	2,67	19,90	3,42	2018	2,18	13,94	2,60
93-05-09	1998	3,23	19,70	3,31	2018	2,45	14,13	2,51
93-05-10	1998	2,24	19,88	3,45	2018	1,85	13,85	2,62
93-05-11	1998	3,10	19,86	3,37	2018	2,42	14,07	2,56
93-05-12	1998	2,47	19,90	3,42	2018	2,03	13,93	2,60
93-05-13	1998	1,87	19,54	3,56	2018	1,51	13,20	2,70
93-05-14	1998	2,01	19,59	3,55	2018	1,62	13,27	2,70
93-05-15	1998	2,35	19,90	3,43	2018	1,94	13,92	2,60
93-05-16	1998	2,03	19,83	3,48	2018	1,67	13,70	2,64
93-05-17	1998	1,87	19,56	3,56	2018	1,51	13,23	2,70
93-05-18	1998	2,13	19,74	3,52	2018	1,73	13,51	2,67
93-05-19	1998	1,84	19,60	3,55	2018	1,50	13,29	2,70
93-05-20	1998	1,91	19,72	3,52	2018	1,56	13,49	2,67
93-05-21	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
93-05-22	1998	2,20	19,86	3,46	2018	1,81	13,78	2,63
93-05-23	1998	2,26	19,82	3,49	2018	1,85	13,68	2,65
93-05-24	1998	2,00	19,82	3,49	2018	1,65	13,68	2,65
93-05-25	1998	2,34	19,90	3,42	2018	1,94	13,94	2,60
93-05-26	1998	2,24	19,88	3,45	2018	1,85	13,85	2,62
93-05-27	1998	2,07	19,81	3,49	2018	1,70	13,65	2,65
93-05-28	1998	1,87	19,67	3,54	2018	1,53	13,39	2,68
93-05-29	1998	2,07	19,80	3,50	2018	1,69	13,63	2,65
93-05-30	1998	2,47	19,89	3,43	2018	2,03	13,91	2,61
93-05-31	1998	2,15	19,85	3,47	2018	1,77	13,74	2,64
93-06-01	1998	1,90	19,70	3,53	2018	1,55	13,44	2,68
93-06-02	1998	2,20	19,85	3,47	2018	1,81	13,75	2,64
93-06-03	1998	2,07	19,84	3,48	2018	1,70	13,72	2,64
93-06-04	1998	2,20	19,86	3,47	2018	1,81	13,77	2,63
93-06-05	1998	2,36	19,87	3,46	2018	1,93	13,80	2,63
93-06-06	1998	1,89	19,65	3,54	2018	1,54	13,37	2,69
93-06-07	1998	2,55	19,89	3,44	2018	2,08	13,89	2,61
93-06-08	1998	2,42	19,88	3,45	2018	1,98	13,85	2,62
93-06-09	1998	2,84	19,78	3,33	2018	2,30	14,12	2,53
93-06-10	1998	2,68	19,77	3,33	2018	2,22	14,12	2,53
93-06-11	1998	2,50	19,88	3,38	2018	2,08	14,04	2,57
93-06-12	1998	3,26	19,73	3,31	2018	2,47	14,13	2,52
93-06-13	1998	3,66	21,37	3,30	2018	2,64	15,43	2,51
93-06-14	1998	3,32	21,60	3,30	2018	2,48	15,61	2,51
93-06-15	1998	2,82	19,76	3,32	2018	2,28	14,12	2,52
93-06-16	1998	2,39	19,89	3,39	2018	2,00	14,02	2,58
93-06-17	1998	2,75	19,85	3,36	2018	2,26	14,08	2,55
93-06-18	1998	2,34	19,89	3,39	2018	1,97	14,02	2,58
93-06-19	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
93-06-20	1998	2,74	19,84	3,36	2018	2,25	14,09	2,55
93-06-21	1998	2,58	19,82	3,35	2018	2,17	14,10	2,54
93-06-22	1998	2,40	19,89	3,41	2018	1,99	13,99	2,59
93-06-23	1998	2,76	19,86	3,37	2018	2,26	14,07	2,56
93-06-24	1998	3,05	19,82	3,35	2018	2,40	14,10	2,54
93-06-25	1998	3,46	19,69	3,30	2018	2,56	14,13	2,51
93-06-26	1998	2,86	20,07	3,30	2018	2,27	14,44	2,50
93-06-27	1998	3,08	19,77	3,30	2018	2,37	14,21	2,50

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
93-06-28	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
93-06-29	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
93-06-30	1998	2,74	19,84	3,36	2018	2,25	14,09	2,55
93-07-01	1998	3,26	19,73	3,31	2018	2,47	14,13	2,52
93-07-02	1998	3,21	19,68	3,30	2018	2,44	14,13	2,50
93-07-03	1998	2,59	19,83	3,36	2018	2,18	14,09	2,55
93-07-04	1998	2,94	19,71	3,31	2018	2,32	14,13	2,51
93-07-05	1998	3,38	20,76	3,30	2018	2,51	14,97	2,51
93-07-06	1998	4,37	26,05	3,31	2018	2,98	19,01	2,53
93-07-07	1998	3,71	24,85	3,30	2018	2,65	18,09	2,53
93-07-08	1998	3,06	21,54	3,30	2018	2,34	15,56	2,51
93-07-09	1998	3,43	23,85	3,30	2018	2,51	17,33	2,52
93-07-10	1998	3,21	22,78	3,30	2018	2,41	16,51	2,52
93-07-11	1998	3,31	21,77	3,30	2018	2,47	15,74	2,51
93-07-12	1998	3,31	21,77	3,30	2018	2,47	15,74	2,51
93-07-13	1998	2,89	19,66	3,30	2018	2,29	14,13	2,50
93-07-14	1998	2,58	19,82	3,35	2018	2,17	14,10	2,54
93-07-15	1998	2,83	19,77	3,33	2018	2,29	14,12	2,53
93-07-16	1998	2,55	19,87	3,38	2018	2,13	14,06	2,56
93-07-17	1998	2,72	19,82	3,35	2018	2,24	14,10	2,54
93-07-18	1998	3,41	20,23	3,30	2018	2,53	14,56	2,51
93-07-19	1998	3,36	21,09	3,30	2018	2,50	15,22	2,51
93-07-20	1998	3,07	19,92	3,30	2018	2,37	14,32	2,50
93-07-21	1998	2,60	19,85	3,36	2018	2,18	14,08	2,55
93-07-22	1998	2,22	19,90	3,42	2018	1,86	13,96	2,59
93-07-23	1998	2,61	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
93-07-24	1998	3,15	19,73	3,31	2018	2,42	14,13	2,52
93-07-25	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
93-07-26	1998	2,89	19,83	3,35	2018	2,33	14,10	2,54
93-07-27	1998	2,58	19,81	3,34	2018	2,17	14,11	2,54
93-07-28	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
93-07-29	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
93-07-30	1998	2,82	19,68	3,30	2018	2,26	14,13	2,51
93-07-31	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
93-08-01	1998	3,31	21,77	3,30	2018	2,47	15,74	2,51
93-08-02	1998	3,03	20,55	3,30	2018	2,34	14,80	2,51
93-08-03	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
93-08-04	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
93-08-05	1998	2,44	19,87	3,38	2018	2,05	14,05	2,57
93-08-06	1998	2,74	19,84	3,36	2018	2,25	14,09	2,55
93-08-07	1998	2,97	19,82	3,35	2018	2,36	14,10	2,54
93-08-08	1998	3,02	19,78	3,33	2018	2,37	14,12	2,53
93-08-09	1998	3,21	19,68	3,30	2018	2,44	14,13	2,50
93-08-10	1998	3,00	19,68	3,30	2018	2,35	14,13	2,51
93-08-11	1998	2,88	19,82	3,30	2018	2,28	14,25	2,50
93-08-12	1998	2,82	19,68	3,30	2018	2,26	14,13	2,51
93-08-13	1998	3,07	19,92	3,30	2018	2,37	14,32	2,50
93-08-14	1998	3,17	20,13	3,30	2018	2,41	14,48	2,50
93-08-15	1998	3,15	20,50	3,30	2018	2,40	14,76	2,51
93-08-16	1998	3,62	21,89	3,30	2018	2,62	15,83	2,51
93-08-17	1998	3,04	20,39	3,30	2018	2,35	14,68	2,51
93-08-18	1998	2,96	19,73	3,31	2018	2,34	14,13	2,51
93-08-19	1998	3,13	19,71	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
93-08-20	1998	2,60	19,85	3,36	2018	2,18	14,08	2,55
93-08-21	1998	2,41	19,89	3,43	2018	1,98	13,91	2,61
93-08-22	1998	2,60	19,90	3,42	2018	2,13	13,94	2,60
93-08-23	1998	2,98	19,83	3,35	2018	2,37	14,10	2,54
93-08-24	1998	2,69	19,78	3,33	2018	2,22	14,12	2,53
93-08-25	1998	3,61	23,99	3,30	2018	2,60	17,43	2,52
93-08-26	1998	4,13	25,48	3,30	2018	2,86	18,57	2,53
93-08-27	1998	4,31	24,05	3,30	2018	2,97	17,48	2,52
93-08-28	1998	3,17	20,13	3,30	2018	2,41	14,48	2,50
93-08-29	1998	2,75	19,86	3,37	2018	2,26	14,07	2,56
93-08-30	1998	3,01	19,77	3,33	2018	2,36	14,12	2,53
93-08-31	1998	4,29	24,31	3,30	2018	2,95	17,68	2,52
93-09-01	1998	2,62	19,87	3,38	2018	2,17	14,05	2,57
93-09-02	1998	2,78	19,88	3,39	2018	2,27	14,04	2,57
93-09-03	1998	2,78	19,72	3,31	2018	2,25	14,13	2,51

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
93-09-04	1998	2,49	19,87	3,37	2018	2,08	14,06	2,56
93-09-05	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
93-09-06	1998	2,20	19,88	3,45	2018	1,82	13,86	2,62
93-09-07	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
93-09-08	1998	2,47	19,90	3,43	2018	2,03	13,92	2,60
93-09-09	1998	2,51	19,89	3,39	2018	2,08	14,02	2,58
93-09-10	1998	2,34	19,90	3,42	2018	1,94	13,94	2,60
93-09-11	1998	1,99	19,74	3,52	2018	1,63	13,52	2,67
93-09-12	1998	2,26	19,82	3,49	2018	1,85	13,68	2,65
93-09-13	1998	3,02	19,70	3,30	2018	2,35	14,13	2,51
93-09-14	1998	3,28	22,12	3,30	2018	2,45	16,01	2,51
93-09-15	1998	2,94	19,87	3,38	2018	2,35	14,05	2,57
93-09-16	1998	2,13	19,70	3,53	2018	1,73	13,45	2,68
93-09-17	1998	2,11	19,84	3,48	2018	1,73	13,71	2,64
93-09-18	1998	2,20	19,89	3,43	2018	1,83	13,91	2,61
93-09-19	1998	1,90	19,60	3,55	2018	1,54	13,29	2,70
93-09-20	1998	1,90	19,49	3,57	2018	1,54	13,13	2,71
93-09-21	1998	2,17	19,73	3,52	2018	1,76	13,50	2,67
93-09-22	1998	2,50	19,86	3,46	2018	2,03	13,79	2,63
93-09-23	1998	2,20	19,88	3,45	2018	1,82	13,86	2,62
93-09-24	1998	2,16	19,83	3,48	2018	1,77	13,69	2,64
93-09-25	1998	2,35	19,89	3,43	2018	1,94	13,91	2,61
93-09-26	1998	2,11	19,86	3,47	2018	1,74	13,78	2,63
93-09-27	1998	2,08	19,86	3,46	2018	1,72	13,79	2,63
93-09-28	1998	2,00	19,81	3,49	2018	1,64	13,65	2,65
93-09-29	1998	1,74	19,22	3,62	2018	1,40	12,76	2,74
93-09-30	1998	1,73	19,23	3,65	2018	1,39	12,65	2,77
93-10-01	1998	1,89	19,25	3,61	2018	1,52	12,79	2,74
93-10-02	1998	1,84	19,63	3,54	2018	1,50	13,34	2,69
93-10-03	1998	1,74	19,22	3,62	2018	1,40	12,76	2,74
93-10-04	1998	1,97	19,55	3,56	2018	1,60	13,21	2,70
93-10-05	1998	1,68	19,11	3,65	2018	1,35	12,57	2,77
93-10-06	1998	1,90	19,54	3,56	2018	1,54	13,19	2,71
93-10-07	1998	2,42	19,89	3,44	2018	1,98	13,86	2,62
93-10-08	1998	1,62	19,53	3,67	2018	1,32	12,84	2,79
93-10-09	1998	1,60	19,85	3,69	2018	1,30	13,05	2,80
93-10-10	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
93-10-11	1998	1,54	20,36	3,72	2018	1,27	13,38	2,82
93-10-12	1998	1,66	19,10	3,63	2018	1,34	12,61	2,76
93-10-13	1998	1,59	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
93-10-14	1998	1,54	20,23	3,72	2018	1,26	13,30	2,82
93-10-15	1998	1,90	19,13	3,63	2018	1,52	12,64	2,75
93-10-16	1998	2,26	19,83	3,48	2018	1,85	13,71	2,64
93-10-17	1998	2,01	19,84	3,48	2018	1,66	13,71	2,64
93-10-18	1998	2,00	19,70	3,53	2018	1,62	13,44	2,68
93-10-19	1998	1,69	19,28	3,66	2018	1,36	12,68	2,77
93-10-20	1998	1,92	19,30	3,61	2018	1,54	12,86	2,74
93-10-21	1998	1,87	19,65	3,54	2018	1,52	13,37	2,69
93-10-22	1998	1,68	19,20	3,62	2018	1,36	12,72	2,75
93-10-23	1998	1,64	19,43	3,67	2018	1,33	12,78	2,78
93-10-24	1998	2,08	19,71	3,53	2018	1,69	13,46	2,68
93-10-25	1998	1,69	19,75	3,69	2018	1,37	12,99	2,80
93-10-26	1998	1,84	19,09	3,65	2018	1,47	12,55	2,77
93-10-27	1998	1,79	19,50	3,57	2018	1,45	13,14	2,71
93-10-28	1998	1,62	19,43	3,67	2018	1,32	12,78	2,78
93-10-29	1998	1,74	19,26	3,61	2018	1,40	12,80	2,74
93-10-30	1998	1,66	19,18	3,65	2018	1,34	12,62	2,77
93-10-31	1998	1,56	20,54	3,73	2018	1,28	13,50	2,83
93-11-01	1998	1,68	22,08	3,83	2018	1,36	14,51	2,90
93-11-02	1998	1,79	23,48	3,91	2018	1,44	15,44	2,97
93-11-03	1998	1,63	21,51	3,79	2018	1,33	14,14	2,88
93-11-04	1998	1,61	19,68	3,68	2018	1,31	12,94	2,79
93-11-05	1998	1,72	19,16	3,63	2018	1,39	12,68	2,75
93-11-06	1998	1,72	19,43	3,67	2018	1,39	12,78	2,78
93-11-07	1998	1,78	23,37	3,90	2018	1,44	15,37	2,96
93-11-08	1998	1,56	20,54	3,73	2018	1,28	13,50	2,83
93-11-09	1998	1,72	19,06	3,64	2018	1,38	12,54	2,76
93-11-10	1998	1,61	20,10	3,71	2018	1,31	13,22	2,81

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
93-11-11	1998	1,65	20,03	3,70	2018	1,33	13,17	2,81
93-11-12	1998	1,60	21,08	3,77	2018	1,31	13,86	2,86
93-11-13	1998	1,59	20,98	3,76	2018	1,30	13,79	2,85
93-11-14	1998	1,89	19,65	3,54	2018	1,54	13,37	2,69
93-11-15	1998	1,61	19,60	3,68	2018	1,31	12,89	2,79
93-11-16	1998	1,61	20,00	3,70	2018	1,31	13,15	2,81
93-11-17	1998	1,60	19,75	3,69	2018	1,30	12,99	2,80
93-11-18	1998	1,59	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
93-11-19	1998	1,67	20,41	3,73	2018	1,35	13,42	2,83
93-11-20	1998	1,56	20,56	3,74	2018	1,28	13,52	2,83
93-11-21	1998	1,58	20,82	3,75	2018	1,29	13,69	2,85
93-11-22	1998	1,77	19,09	3,64	2018	1,42	12,58	2,76
93-11-23	1998	1,80	23,51	3,91	2018	1,44	15,46	2,97
93-11-24	1998	1,95	25,24	4,01	2018	1,55	16,61	3,04
93-11-25	1998	2,18	27,41	4,13	2018	1,71	18,05	3,13
93-11-26	1998	1,93	25,05	4,00	2018	1,54	16,48	3,03
93-11-27	1998	1,59	20,93	3,76	2018	1,30	13,76	2,85
93-11-28	1998	1,87	19,42	3,59	2018	1,51	13,03	2,72
93-11-29	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
93-11-30	1998	1,82	23,83	3,93	2018	1,46	15,67	2,98
93-12-01	1998	1,82	23,83	3,93	2018	1,46	15,67	2,98
93-12-02	1998	1,72	22,60	3,86	2018	1,39	14,86	2,93
93-12-03	1998	1,62	19,53	3,67	2018	1,32	12,84	2,79
93-12-04	1998	1,59	20,85	3,75	2018	1,30	13,71	2,85
93-12-05	1998	1,63	21,37	3,78	2018	1,33	14,05	2,87
93-12-06	1998	1,61	21,19	3,77	2018	1,32	13,93	2,86
93-12-07	1998	1,63	21,40	3,79	2018	1,33	14,07	2,87
93-12-08	1998	1,72	22,60	3,86	2018	1,39	14,86	2,93
93-12-09	1998	1,68	22,16	3,83	2018	1,37	14,57	2,91
93-12-10	1998	1,63	19,35	3,66	2018	1,33	12,73	2,78
93-12-11	1998	1,60	21,08	3,77	2018	1,31	13,86	2,86
93-12-12	1998	1,93	25,08	4,00	2018	1,54	16,50	3,04
93-12-13	1998	1,81	23,71	3,92	2018	1,45	15,59	2,98
93-12-14	1998	1,70	22,43	3,85	2018	1,38	14,75	2,92
93-12-15	1998	1,62	20,18	3,71	2018	1,31	13,27	2,82
93-12-16	1998	1,79	23,42	3,90	2018	1,44	15,40	2,96
93-12-17	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
93-12-18	1998	1,80	23,60	3,91	2018	1,45	15,52	2,97
93-12-19	1998	1,75	22,94	3,88	2018	1,41	15,08	2,94
93-12-20	1998	1,56	20,54	3,73	2018	1,28	13,50	2,83
93-12-21	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
93-12-22	1998	1,84	24,09	3,94	2018	1,48	15,85	2,99
93-12-23	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-12-24	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14
93-12-25	1998	1,96	25,33	4,01	2018	1,56	16,67	3,05
93-12-26	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14
93-12-27	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-12-28	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-12-29	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-12-30	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
93-12-31	1998	2,12	26,89	4,10	2018	1,67	17,70	3,11
94-01-01	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,36	14,53	2,90
94-01-02	1998	1,93	25,08	4,00	2018	1,54	16,50	3,04
94-01-03	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-04	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-05	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-06	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-07	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-08	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-09	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-10	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-11	1998	2,29	28,43	4,19	2018	1,78	18,73	3,18
94-01-12	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
94-01-13	1998	2,18	27,41	4,13	2018	1,71	18,05	3,13
94-01-14	1998	2,30	28,53	4,19	2018	1,79	18,80	3,18
94-01-15	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-16	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-17	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
94-01-18	1998	2,31	28,60	4,19	2018	1,80	18,85	3,18
94-01-19	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-20	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-21	1998	2,29	28,43	4,19	2018	1,78	18,73	3,18
94-01-22	1998	2,29	28,43	4,19	2018	1,78	18,73	3,18
94-01-23	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-24	1998	2,25	28,12	4,17	2018	1,76	18,53	3,16
94-01-25	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-26	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-27	1998	2,36	29,02	4,22	2018	1,83	19,13	3,20
94-01-28	1998	1,65	21,72	3,81	2018	1,34	14,28	2,89
94-01-29	1998	1,89	24,63	3,97	2018	1,51	16,20	3,02
94-01-30	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-01-31	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-02-01	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
94-02-02	1998	2,33	28,81	4,21	2018	1,81	18,99	3,19
94-02-03	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
94-02-04	1998	2,08	26,46	4,08	2018	1,64	17,42	3,09
94-02-05	1998	1,92	24,90	3,99	2018	1,53	16,38	3,03
94-02-06	1998	2,27	28,22	4,17	2018	1,77	18,59	3,17
94-02-07	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
94-02-08	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-02-09	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-02-10	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-02-11	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-02-12	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
94-02-13	1998	1,92	24,96	3,99	2018	1,53	16,42	3,03
94-02-14	1998	2,17	27,35	4,13	2018	1,70	18,01	3,13
94-02-15	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
94-02-16	1998	2,05	26,21	4,06	2018	1,62	17,25	3,08
94-02-17	1998	1,97	25,39	4,02	2018	1,56	16,71	3,05
94-02-18	1998	2,01	25,83	4,04	2018	1,59	17,00	3,07
94-02-19	1998	1,65	21,80	3,81	2018	1,34	14,33	2,89
94-02-20	1998	1,72	19,20	3,62	2018	1,39	12,72	2,75
94-02-21	1998	1,68	19,90	3,70	2018	1,36	13,09	2,80
94-02-22	1998	1,90	24,78	3,98	2018	1,52	16,30	3,02
94-02-23	1998	2,25	28,12	4,17	2018	1,76	18,53	3,16
94-02-24	1998	2,10	26,66	4,09	2018	1,65	17,55	3,10
94-02-25	1998	2,20	27,61	4,14	2018	1,72	18,19	3,14
94-02-26	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-02-27	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
94-02-28	1998	2,32	28,70	4,20	2018	1,81	18,92	3,19
94-03-01	1998	2,27	28,22	4,17	2018	1,77	18,59	3,17
94-03-02	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
94-03-03	1998	2,14	27,05	4,11	2018	1,68	17,81	3,12
94-03-04	1998	1,69	22,24	3,84	2018	1,37	14,62	2,91
94-03-05	1998	1,75	22,97	3,88	2018	1,41	15,10	2,94
94-03-06	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
94-03-07	1998	1,68	22,16	3,83	2018	1,37	14,57	2,91
94-03-08	1998	1,65	21,72	3,81	2018	1,34	14,28	2,89
94-03-09	1998	1,86	24,30	3,96	2018	1,49	15,98	3,00
94-03-10	1998	1,82	23,83	3,93	2018	1,46	15,67	2,98
94-03-11	1998	1,92	24,96	3,99	2018	1,53	16,42	3,03
94-03-12	1998	2,13	26,95	4,10	2018	1,67	17,75	3,11
94-03-13	1998	1,81	23,71	3,92	2018	1,46	15,59	2,98
94-03-14	1998	1,76	23,11	3,89	2018	1,42	15,20	2,95
94-03-15	1998	1,63	21,51	3,79	2018	1,33	14,14	2,88
94-03-16	1998	1,75	22,94	3,88	2018	1,41	15,08	2,94
94-03-17	1998	2,01	25,83	4,04	2018	1,59	17,00	3,07
94-03-18	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
94-03-19	1998	1,74	22,80	3,87	2018	1,40	14,99	2,94
94-03-20	1998	1,70	22,32	3,84	2018	1,37	14,68	2,91
94-03-21	1998	1,65	20,38	3,72	2018	1,33	13,40	2,83
94-03-22	1998	1,56	20,54	3,73	2018	1,28	13,50	2,83
94-03-23	1998	1,69	19,75	3,69	2018	1,37	12,99	2,80
94-03-24	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
94-03-25	1998	1,56	20,51	3,73	2018	1,28	13,48	2,83
94-03-26	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
94-03-27	1998	1,67	22,02	3,82	2018	1,36	14,48	2,90
94-03-28	1998	1,56	20,43	3,73	2018	1,28	13,43	2,83
94-03-29	1998	1,56	20,54	3,73	2018	1,28	13,50	2,83
94-03-30	1998	1,69	22,24	3,84	2018	1,37	14,62	2,91
94-03-31	1998	1,63	20,36	3,72	2018	1,32	13,38	2,82
94-04-01	1998	1,65	21,72	3,81	2018	1,34	14,28	2,89
94-04-02	1998	1,61	21,27	3,78	2018	1,32	13,98	2,87
94-04-03	1998	1,62	20,18	3,71	2018	1,31	13,27	2,82
94-04-04	1998	1,66	19,88	3,69	2018	1,34	13,07	2,80
94-04-05	1998	1,74	19,20	3,62	2018	1,40	12,72	2,75
94-04-06	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88
94-04-07	1998	1,66	21,86	3,81	2018	1,35	14,37	2,89
94-04-08	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
94-04-09	1998	1,70	19,83	3,69	2018	1,37	13,04	2,80
94-04-10	1998	1,86	19,58	3,56	2018	1,51	13,25	2,70
94-04-11	1998	1,68	19,11	3,65	2018	1,35	12,57	2,77
94-04-12	1998	1,92	19,30	3,61	2018	1,54	12,86	2,74
94-04-13	1998	1,72	19,26	3,61	2018	1,39	12,80	2,74
94-04-14	1998	1,75	19,42	3,59	2018	1,42	13,03	2,72
94-04-15	1998	2,56	19,87	3,46	2018	2,08	13,82	2,62
94-04-16	1998	2,21	19,84	3,48	2018	1,81	13,71	2,64
94-04-17	1998	1,64	19,60	3,68	2018	1,33	12,89	2,79
94-04-18	1998	1,67	19,73	3,68	2018	1,35	12,97	2,80
94-04-19	1998	2,22	19,77	3,51	2018	1,81	13,57	2,66
94-04-20	1998	1,68	19,08	3,64	2018	1,35	12,57	2,76
94-04-21	1998	1,65	19,70	3,68	2018	1,34	12,95	2,79
94-04-22	1998	1,67	20,05	3,70	2018	1,35	13,18	2,81
94-04-23	1998	1,92	19,26	3,61	2018	1,54	12,81	2,74
94-04-24	1998	2,38	19,83	3,48	2018	1,94	13,69	2,64
94-04-25	1998	1,87	19,42	3,59	2018	1,51	13,03	2,72
94-04-26	1998	1,76	19,36	3,60	2018	1,43	12,94	2,73
94-04-27	1998	2,69	19,89	3,44	2018	2,18	13,88	2,61
94-04-28	1998	1,67	20,05	3,70	2018	1,35	13,18	2,81
94-04-29	1998	1,84	19,42	3,59	2018	1,49	13,03	2,72
94-04-30	1998	1,81	19,50	3,57	2018	1,47	13,14	2,71
94-05-01	1998	1,68	19,20	3,62	2018	1,36	12,72	2,75
94-05-02	1998	1,74	19,26	3,61	2018	1,40	12,80	2,74
94-05-03	1998	2,07	19,45	3,58	2018	1,66	13,07	2,72
94-05-04	1998	2,37	19,85	3,47	2018	1,94	13,76	2,63
94-05-05	1998	2,49	19,88	3,45	2018	2,03	13,82	2,62
94-05-06	1998	2,25	19,86	3,46	2018	1,85	13,78	2,63
94-05-07	1998	2,21	19,84	3,48	2018	1,81	13,73	2,64
94-05-08	1998	1,84	19,63	3,54	2018	1,50	13,34	2,69
94-05-09	1998	2,49	19,88	3,45	2018	2,03	13,84	2,62
94-05-10	1998	1,89	19,65	3,54	2018	1,54	13,37	2,69
94-05-11	1998	2,22	19,78	3,50	2018	1,81	13,60	2,66
94-05-12	1998	1,89	19,64	3,54	2018	1,54	13,34	2,69
94-05-13	1998	1,81	19,35	3,60	2018	1,46	12,93	2,73
94-05-14	1998	2,50	19,86	3,47	2018	2,03	13,77	2,63
94-05-15	1998	2,36	19,89	3,44	2018	1,94	13,86	2,62
94-05-16	1998	1,90	19,70	3,53	2018	1,55	13,44	2,68
94-05-17	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,80	2,63
94-05-18	1998	1,87	19,62	3,55	2018	1,52	13,31	2,69
94-05-19	1998	2,26	19,84	3,48	2018	1,85	13,73	2,64
94-05-20	1998	2,56	19,88	3,45	2018	2,08	13,86	2,62
94-05-21	1998	2,65	19,89	3,40	2018	2,18	14,00	2,58
94-05-22	1998	3,47	19,70	3,31	2018	2,56	14,13	2,51
94-05-23	1998	2,45	19,89	3,40	2018	2,04	14,01	2,58
94-05-24	1998	2,41	19,89	3,44	2018	1,98	13,89	2,61
94-05-25	1998	2,24	19,89	3,43	2018	1,86	13,91	2,60
94-05-26	1998	1,76	19,36	3,60	2018	1,43	12,94	2,73
94-05-27	1998	2,68	19,89	3,43	2018	2,18	13,91	2,60
94-05-28	1998	2,48	19,89	3,44	2018	2,03	13,89	2,61
94-05-29	1998	4,21	19,77	3,33	2018	2,93	14,12	2,53
94-05-30	1998	2,92	19,78	3,33	2018	2,33	14,12	2,53
94-05-31	1998	3,35	21,26	3,30	2018	2,49	15,35	2,51
94-06-01	1998	2,47	19,90	3,42	2018	2,03	13,93	2,60
94-06-02	1998	1,87	19,62	3,55	2018	1,52	13,31	2,69

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
94-06-03	1998	2,59	19,90	3,41	2018	2,13	13,98	2,59
94-06-04	1998	2,66	19,90	3,41	2018	2,18	13,98	2,59
94-06-05	1998	3,18	19,76	3,33	2018	2,44	14,12	2,52
94-06-06	1998	2,60	19,84	3,36	2018	2,18	14,09	2,55
94-06-07	1998	2,63	19,88	3,38	2018	2,17	14,04	2,57
94-06-08	1998	2,35	19,89	3,43	2018	1,94	13,91	2,61
94-06-09	1998	2,78	19,88	3,39	2018	2,27	14,04	2,57
94-06-10	1998	2,55	19,89	3,44	2018	2,08	13,87	2,61
94-06-11	1998	3,08	19,84	3,36	2018	2,41	14,08	2,55
94-06-12	1998	2,72	19,82	3,35	2018	2,24	14,10	2,54
94-06-13	1998	3,18	19,97	3,30	2018	2,42	14,36	2,50
94-06-14	1998	2,70	19,79	3,34	2018	2,23	14,11	2,53
94-06-15	1998	3,64	21,54	3,30	2018	2,64	15,56	2,51
94-06-16	1998	4,52	24,99	3,30	2018	3,07	18,20	2,53
94-06-17	1998	4,81	28,03	3,31	2018	3,20	20,52	2,54
94-06-18	1998	4,95	27,40	3,31	2018	3,29	20,04	2,54
94-06-19	1998	3,03	20,55	3,30	2018	2,34	14,80	2,51
94-06-20	1998	3,39	20,55	3,30	2018	2,52	14,80	2,51
94-06-21	1998	2,99	20,98	3,30	2018	2,32	15,14	2,51
94-06-22	1998	2,90	19,68	3,30	2018	2,30	14,13	2,50
94-06-23	1998	2,93	19,70	3,31	2018	2,31	14,13	2,51
94-06-24	1998	2,88	19,82	3,35	2018	2,32	14,10	2,54
94-06-25	1998	2,53	19,84	3,36	2018	2,14	14,09	2,55
94-06-26	1998	2,60	19,85	3,36	2018	2,18	14,08	2,55
94-06-27	1998	2,34	19,90	3,41	2018	1,95	13,98	2,59
94-06-28	1998	2,77	19,71	3,31	2018	2,24	14,13	2,51
94-06-29	1998	2,98	19,71	3,30	2018	2,33	14,17	2,50
94-06-30	1998	2,87	19,72	3,31	2018	2,29	14,13	2,52
94-07-01	1998	2,86	19,80	3,34	2018	2,31	14,11	2,53
94-07-02	1998	2,76	19,86	3,37	2018	2,26	14,07	2,56
94-07-03	1998	2,75	19,86	3,37	2018	2,26	14,07	2,56
94-07-04	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
94-07-05	1998	2,95	19,72	3,31	2018	2,33	14,13	2,51
94-07-06	1998	2,88	19,82	3,30	2018	2,28	14,25	2,50
94-07-07	1998	3,15	20,50	3,30	2018	2,40	14,76	2,51
94-07-08	1998	3,04	20,39	3,30	2018	2,35	14,68	2,51
94-07-09	1998	3,34	21,43	3,30	2018	2,48	15,48	2,51
94-07-10	1998	2,89	19,66	3,30	2018	2,29	14,13	2,50
94-07-11	1998	2,86	19,80	3,34	2018	2,31	14,11	2,53
94-07-12	1998	2,88	19,73	3,32	2018	2,30	14,13	2,52
94-07-13	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
94-07-14	1998	3,25	19,72	3,31	2018	2,46	14,13	2,51
94-07-15	1998	2,93	19,78	3,33	2018	2,33	14,12	2,53
94-07-16	1998	2,89	19,66	3,30	2018	2,29	14,13	2,50
94-07-17	1998	3,15	20,50	3,30	2018	2,40	14,76	2,51
94-07-18	1998	2,99	20,98	3,30	2018	2,32	15,14	2,51
94-07-19	1998	3,00	20,87	3,30	2018	2,33	15,05	2,51
94-07-20	1998	4,10	23,60	3,30	2018	2,85	17,13	2,52
94-07-21	1998	3,93	24,99	3,30	2018	2,76	18,20	2,53
94-07-22	1998	3,61	23,99	3,30	2018	2,60	17,43	2,52
94-07-23	1998	3,21	22,78	3,30	2018	2,41	16,51	2,52
94-07-24	1998	3,28	22,12	3,30	2018	2,45	16,01	2,51
94-07-25	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
94-07-26	1998	3,05	20,23	3,30	2018	2,36	14,56	2,51
94-07-27	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
94-07-28	1998	2,48	19,86	3,37	2018	2,09	14,07	2,56
94-07-29	1998	3,19	19,82	3,30	2018	2,42	14,25	2,50
94-07-30	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
94-07-31	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
94-08-01	1998	3,35	21,26	3,30	2018	2,49	15,35	2,51
94-08-02	1998	2,39	19,89	3,39	2018	2,00	14,02	2,58
94-08-03	1998	2,80	19,74	3,32	2018	2,27	14,13	2,52
94-08-04	1998	3,12	20,76	3,30	2018	2,39	14,97	2,51
94-08-05	1998	2,24	19,88	3,45	2018	1,85	13,85	2,62
94-08-06	1998	2,54	19,90	3,43	2018	2,08	13,92	2,60
94-08-07	1998	2,77	19,87	3,38	2018	2,27	14,05	2,56
94-08-08	1998	4,28	21,15	3,30	2018	2,96	15,26	2,51
94-08-09	1998	3,16	20,28	3,30	2018	2,41	14,60	2,51

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
94-08-10	1998	2,50	19,88	3,39	2018	2,08	14,03	2,57
94-08-11	1998	2,61	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
94-08-12	1998	2,90	19,75	3,32	2018	2,31	14,12	2,52
94-08-13	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
94-08-14	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
94-08-15	1998	2,24	19,89	3,43	2018	1,86	13,90	2,61
94-08-16	1998	2,78	19,88	3,39	2018	2,27	14,04	2,57
94-08-17	1998	2,99	19,76	3,33	2018	2,36	14,12	2,52
94-08-18	1998	3,16	20,28	3,30	2018	2,41	14,60	2,51
94-08-19	1998	3,06	19,74	3,32	2018	2,38	14,13	2,52
94-08-20	1998	3,04	20,39	3,30	2018	2,35	14,68	2,51
94-08-21	1998	2,60	19,85	3,36	2018	2,18	14,08	2,55
94-08-22	1998	2,62	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
94-08-23	1998	2,47	19,89	3,43	2018	2,03	13,91	2,61
94-08-24	1998	2,65	19,89	3,40	2018	2,18	14,00	2,58
94-08-25	1998	2,44	19,88	3,38	2018	2,04	14,05	2,57
94-08-26	1998	3,00	19,68	3,30	2018	2,35	14,13	2,51
94-08-27	1998	3,04	20,39	3,30	2018	2,35	14,68	2,51
94-08-28	1998	3,03	19,71	3,31	2018	2,36	14,13	2,51
94-08-29	1998	2,39	19,89	3,40	2018	2,00	14,00	2,58
94-08-30	1998	2,45	19,89	3,40	2018	2,04	14,01	2,58
94-08-31	1998	1,98	19,81	3,49	2018	1,62	13,65	2,65
94-09-01	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
94-09-02	1998	2,25	19,86	3,47	2018	1,85	13,77	2,63
94-09-03	1998	2,17	19,76	3,51	2018	1,76	13,56	2,66
94-09-04	1998	2,27	19,79	3,50	2018	1,85	13,62	2,66
94-09-05	1998	2,25	19,86	3,47	2018	1,85	13,77	2,63
94-09-06	1998	2,07	19,85	3,47	2018	1,71	13,75	2,63
94-09-07	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,95	2,59
94-09-08	1998	2,50	19,88	3,39	2018	2,08	14,03	2,57
94-09-09	1998	2,24	19,88	3,45	2018	1,85	13,85	2,62
94-09-10	1998	2,03	19,80	3,50	2018	1,66	13,63	2,65
94-09-11	1998	2,52	19,89	3,41	2018	2,08	13,99	2,59
94-09-12	1998	2,56	19,88	3,39	2018	2,12	14,03	2,57
94-09-13	1998	2,39	19,89	3,40	2018	1,99	14,00	2,58
94-09-14	1998	2,47	19,90	3,42	2018	2,03	13,93	2,60
94-09-15	1998	2,61	19,89	3,43	2018	2,13	13,91	2,60
94-09-16	1998	2,64	19,89	3,39	2018	2,18	14,02	2,58
94-09-17	1998	2,75	19,86	3,37	2018	2,26	14,07	2,56
94-09-18	1998	1,96	19,68	3,53	2018	1,60	13,42	2,68
94-09-19	1998	2,15	19,85	3,47	2018	1,77	13,74	2,64
94-09-20	1998	2,77	19,87	3,38	2018	2,27	14,05	2,56
94-09-21	1998	2,64	19,89	3,39	2018	2,18	14,02	2,58
94-09-22	1998	2,65	19,89	3,40	2018	2,18	14,00	2,58
94-09-23	1998	2,11	19,86	3,47	2018	1,74	13,78	2,63
94-09-24	1998	2,39	19,89	3,40	2018	1,99	14,00	2,58
94-09-25	1998	2,39	19,89	3,39	2018	2,00	14,02	2,58
94-09-26	1998	2,54	19,85	3,37	2018	2,13	14,08	2,56
94-09-27	1998	2,43	19,87	3,38	2018	2,05	14,06	2,56
94-09-28	1998	2,34	19,90	3,41	2018	1,94	13,96	2,59
94-09-29	1998	1,99	19,78	3,50	2018	1,63	13,58	2,66
94-09-30	1998	1,79	19,50	3,57	2018	1,45	13,14	2,71
94-10-01	1998	1,90	19,52	3,57	2018	1,54	13,16	2,71
94-10-02	1998	1,74	19,36	3,60	2018	1,41	12,94	2,73
94-10-03	1998	1,81	19,48	3,58	2018	1,47	13,11	2,71
94-10-04	1998	1,79	19,48	3,58	2018	1,45	13,11	2,71
94-10-05	1998	1,76	19,38	3,59	2018	1,43	12,97	2,73
94-10-06	1998	1,86	19,58	3,56	2018	1,51	13,25	2,70
94-10-07	1998	2,41	19,89	3,43	2018	1,98	13,91	2,61
94-10-08	1998	2,64	19,88	3,39	2018	2,18	14,03	2,57
94-10-09	1998	2,41	19,89	3,43	2018	1,98	13,91	2,61
94-10-10	1998	1,74	19,38	3,59	2018	1,41	12,97	2,73
94-10-11	1998	1,98	19,45	3,58	2018	1,59	13,07	2,72
94-10-12	1998	1,98	19,45	3,58	2018	1,59	13,07	2,72
94-10-13	1998	2,28	19,75	3,51	2018	1,85	13,54	2,67
94-10-14	1998	1,79	19,14	3,63	2018	1,44	12,65	2,75
94-10-15	1998	1,81	19,16	3,65	2018	1,45	12,60	2,77
94-10-16	1998	2,03	19,41	3,59	2018	1,63	13,01	2,72

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
94-10-17	1998	1,91	19,36	3,60	2018	1,54	12,94	2,73
94-10-18	1998	1,76	19,36	3,60	2018	1,43	12,94	2,73
94-10-19	1998	2,16	19,84	3,48	2018	1,77	13,71	2,64
94-10-20	1998	2,04	19,84	3,47	2018	1,68	13,73	2,64
94-10-21	1998	2,15	19,87	3,46	2018	1,78	13,80	2,63
94-10-22	1998	1,90	19,70	3,53	2018	1,55	13,44	2,68
94-10-23	1998	2,15	19,87	3,46	2018	1,78	13,80	2,63
94-10-24	1998	2,03	19,80	3,50	2018	1,66	13,63	2,65
94-10-25	1998	1,81	19,50	3,57	2018	1,47	13,14	2,71
94-10-26	1998	1,76	19,30	3,61	2018	1,42	12,87	2,74
94-10-27	1998	1,72	19,13	3,63	2018	1,38	12,64	2,75
94-10-28	1998	2,09	19,66	3,54	2018	1,69	13,38	2,69
94-10-29	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
94-10-30	1998	2,07	19,82	3,49	2018	1,70	13,67	2,65
94-10-31	1998	1,87	19,50	3,57	2018	1,51	13,14	2,71
94-11-01	1998	1,72	19,35	3,60	2018	1,40	12,93	2,73
94-11-02	1998	1,66	19,08	3,64	2018	1,34	12,57	2,76
94-11-03	1998	1,81	19,35	3,60	2018	1,46	12,93	2,73
94-11-04	1998	2,03	19,78	3,50	2018	1,66	13,58	2,66
94-11-05	1998	2,21	19,81	3,49	2018	1,81	13,67	2,65
94-11-06	1998	2,03	19,73	3,52	2018	1,66	13,50	2,67
94-11-07	1998	1,72	19,20	3,62	2018	1,39	12,72	2,75
94-11-08	1998	1,84	19,52	3,57	2018	1,49	13,16	2,71
94-11-09	1998	1,78	19,36	3,60	2018	1,44	12,94	2,73
94-11-10	1998	1,55	20,36	3,72	2018	1,27	13,38	2,82
94-11-11	1998	1,59	20,95	3,76	2018	1,30	13,77	2,85
94-11-12	1998	1,58	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
94-11-13	1998	1,70	19,93	3,70	2018	1,38	13,10	2,80
94-11-14	1998	1,98	19,50	3,57	2018	1,59	13,15	2,71
94-11-15	1998	1,90	19,54	3,56	2018	1,54	13,19	2,71
94-11-16	1998	1,71	20,03	3,70	2018	1,38	13,17	2,81
94-11-17	1998	1,52	20,03	3,70	2018	1,25	13,17	2,81
94-11-18	1998	1,98	19,45	3,58	2018	1,59	13,07	2,72
94-11-19	1998	1,86	19,58	3,56	2018	1,51	13,25	2,70
94-11-20	1998	1,66	20,33	3,72	2018	1,35	13,37	2,82
94-11-21	1998	1,78	19,21	3,65	2018	1,43	12,63	2,77
94-11-22	1998	1,74	19,09	3,65	2018	1,40	12,55	2,77
94-11-23	1998	1,80	23,60	3,91	2018	1,45	15,52	2,97
94-11-24	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
94-11-25	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
94-11-26	1998	1,81	23,71	3,92	2018	1,46	15,59	2,98
94-11-27	1998	1,99	25,61	4,03	2018	1,58	16,85	3,06
94-11-28	1998	1,60	21,06	3,77	2018	1,31	13,84	2,86
94-11-29	1998	1,56	20,43	3,73	2018	1,28	13,43	2,83
94-11-30	1998	1,76	23,16	3,89	2018	1,42	15,23	2,95
94-12-01	1998	1,79	23,48	3,91	2018	1,44	15,44	2,97
94-12-02	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
94-12-03	1998	1,63	19,78	3,69	2018	1,33	13,00	2,80
94-12-04	1998	1,72	19,09	3,63	2018	1,38	12,59	2,76
94-12-05	1998	1,53	20,00	3,70	2018	1,26	13,15	2,81
94-12-06	1998	1,65	19,28	3,66	2018	1,34	12,68	2,77
94-12-07	1998	1,76	23,05	3,88	2018	1,42	15,16	2,95
94-12-08	1998	1,82	23,83	3,93	2018	1,46	15,67	2,98
94-12-09	1998	1,87	24,45	3,96	2018	1,50	16,08	3,01
94-12-10	1998	1,85	24,09	3,94	2018	1,48	15,85	2,99
94-12-11	1998	2,00	25,73	4,04	2018	1,58	16,94	3,06
94-12-12	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-12-13	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-12-14	1998	2,22	27,81	4,15	2018	1,74	18,32	3,15
94-12-15	1998	2,10	26,66	4,09	2018	1,65	17,55	3,10
94-12-16	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
94-12-17	1998	1,65	21,75	3,81	2018	1,35	14,30	2,89
94-12-18	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
94-12-19	1998	1,78	23,37	3,90	2018	1,44	15,37	2,96
94-12-20	1998	1,76	23,16	3,89	2018	1,42	15,23	2,95
94-12-21	1998	1,62	20,18	3,71	2018	1,31	13,27	2,82
94-12-22	1998	1,67	20,51	3,73	2018	1,35	13,48	2,83
94-12-23	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,36	14,53	2,90

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
94-12-24	1998	1,65	21,72	3,81	2018	1,35	14,28	2,89
94-12-25	1998	1,64	21,59	3,80	2018	1,33	14,19	2,88
94-12-26	1998	1,86	24,24	3,95	2018	1,49	15,95	3,00
94-12-27	1998	1,74	22,83	3,87	2018	1,41	15,01	2,94
94-12-28	1998	1,71	22,43	3,85	2018	1,38	14,75	2,92
94-12-29	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
94-12-30	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
94-12-31	1998	2,22	27,81	4,15	2018	1,74	18,32	3,15
95-01-01	1998	1,95	25,24	4,01	2018	1,55	16,61	3,04
95-01-02	1998	1,90	24,72	3,98	2018	1,52	16,26	3,02
95-01-03	1998	1,98	25,52	4,02	2018	1,57	16,79	3,05
95-01-04	1998	2,10	26,66	4,09	2018	1,65	17,55	3,10
95-01-05	1998	2,16	27,28	4,12	2018	1,70	17,97	3,13
95-01-06	1998	1,81	23,68	3,92	2018	1,46	15,58	2,97
95-01-07	1998	1,92	24,90	3,99	2018	1,53	16,38	3,03
95-01-08	1998	1,96	25,36	4,02	2018	1,56	16,69	3,05
95-01-09	1998	2,05	26,24	4,07	2018	1,62	17,27	3,08
95-01-10	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-01-11	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-01-12	1998	2,14	27,05	4,11	2018	1,68	17,81	3,12
95-01-13	1998	1,81	23,68	3,92	2018	1,46	15,58	2,97
95-01-14	1998	1,69	22,21	3,83	2018	1,37	14,60	2,91
95-01-15	1998	1,91	19,42	3,59	2018	1,54	13,02	2,72
95-01-16	1998	1,65	20,03	3,70	2018	1,33	13,17	2,81
95-01-17	1998	1,70	22,38	3,84	2018	1,38	14,71	2,92
95-01-18	1998	1,69	22,21	3,83	2018	1,37	14,60	2,91
95-01-19	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
95-01-20	1998	1,59	20,93	3,76	2018	1,30	13,76	2,85
95-01-21	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
95-01-22	1998	1,74	22,83	3,87	2018	1,41	15,01	2,94
95-01-23	1998	1,81	23,68	3,92	2018	1,46	15,58	2,97
95-01-24	1998	1,79	23,48	3,91	2018	1,44	15,44	2,97
95-01-25	1998	1,88	24,48	3,97	2018	1,50	16,10	3,01
95-01-26	1998	2,14	27,11	4,11	2018	1,68	17,86	3,12
95-01-27	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
95-01-28	1998	2,36	29,09	4,22	2018	1,84	19,17	3,20
95-01-29	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14
95-01-30	1998	1,92	24,90	3,99	2018	1,53	16,38	3,03
95-01-31	1998	1,74	22,83	3,87	2018	1,40	15,01	2,94
95-02-01	1998	1,72	22,60	3,86	2018	1,39	14,86	2,93
95-02-02	1998	2,27	28,22	4,17	2018	1,77	18,59	3,17
95-02-03	1998	2,31	28,60	4,19	2018	1,80	18,85	3,18
95-02-04	1998	2,18	27,41	4,13	2018	1,71	18,05	3,13
95-02-05	1998	2,29	28,43	4,19	2018	1,78	18,73	3,18
95-02-06	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-02-07	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-02-08	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
95-02-09	1998	2,01	25,80	4,04	2018	1,59	16,98	3,07
95-02-10	1998	2,18	27,41	4,13	2018	1,71	18,05	3,13
95-02-11	1998	1,96	25,36	4,02	2018	1,56	16,69	3,05
95-02-12	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-02-13	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
95-02-14	1998	2,08	26,46	4,08	2018	1,64	17,42	3,09
95-02-15	1998	1,99	25,61	4,03	2018	1,58	16,85	3,06
95-02-16	1998	1,73	22,77	3,87	2018	1,40	14,97	2,93
95-02-17	1998	1,87	24,45	3,96	2018	1,50	16,08	3,01
95-02-18	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,36	14,53	2,90
95-02-19	1998	1,65	21,75	3,81	2018	1,34	14,30	2,89
95-02-20	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
95-02-21	1998	1,86	24,24	3,95	2018	1,49	15,95	3,00
95-02-22	1998	2,05	26,21	4,06	2018	1,62	17,25	3,08
95-02-23	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,38	14,79	2,92
95-02-24	1998	1,85	24,15	3,95	2018	1,48	15,89	3,00
95-02-25	1998	2,44	29,73	4,25	2018	1,89	19,60	3,23
95-02-26	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-02-27	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
95-02-28	1998	2,01	25,83	4,04	2018	1,59	17,00	3,07
95-03-01	1998	2,03	26,05	4,05	2018	1,61	17,15	3,08

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
95-03-02	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
95-03-03	1998	2,24	28,02	4,16	2018	1,75	18,46	3,16
95-03-04	1998	1,99	25,67	4,03	2018	1,58	16,90	3,06
95-03-05	1998	2,00	25,73	4,04	2018	1,58	16,94	3,06
95-03-06	1998	1,88	24,48	3,97	2018	1,50	16,10	3,01
95-03-07	1998	1,55	20,46	3,73	2018	1,27	13,45	2,83
95-03-08	1998	1,54	20,36	3,72	2018	1,27	13,38	2,82
95-03-09	1998	2,01	25,83	4,04	2018	1,59	17,00	3,07
95-03-10	1998	2,22	27,81	4,15	2018	1,74	18,32	3,15
95-03-11	1998	2,20	27,65	4,14	2018	1,72	18,21	3,14
95-03-12	1998	1,67	22,05	3,82	2018	1,36	14,50	2,90
95-03-13	1998	1,81	19,33	3,60	2018	1,46	12,90	2,73
95-03-14	1998	1,72	19,16	3,63	2018	1,39	12,68	2,75
95-03-15	1998	1,72	19,09	3,63	2018	1,38	12,59	2,76
95-03-16	1998	1,79	19,27	3,61	2018	1,44	12,82	2,74
95-03-17	1998	1,58	20,77	3,75	2018	1,30	13,65	2,84
95-03-18	1998	1,65	20,38	3,72	2018	1,33	13,40	2,83
95-03-19	1998	1,69	20,10	3,71	2018	1,37	13,22	2,81
95-03-20	1998	1,78	19,11	3,65	2018	1,42	12,57	2,77
95-03-21	1998	1,76	19,30	3,61	2018	1,42	12,87	2,74
95-03-22	1998	1,65	19,28	3,66	2018	1,34	12,68	2,77
95-03-23	1998	1,59	20,95	3,76	2018	1,30	13,77	2,85
95-03-24	1998	1,74	22,80	3,87	2018	1,40	14,99	2,94
95-03-25	1998	1,70	19,93	3,70	2018	1,38	13,10	2,80
95-03-26	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
95-03-27	1998	1,70	19,83	3,69	2018	1,37	13,04	2,80
95-03-28	1998	1,52	20,03	3,70	2018	1,25	13,17	2,81
95-03-29	1998	1,47	19,30	3,66	2018	1,22	12,70	2,78
95-03-30	1998	1,74	19,09	3,65	2018	1,40	12,55	2,77
95-03-31	1998	1,60	21,06	3,77	2018	1,31	13,84	2,86
95-04-01	1998	1,77	23,22	3,89	2018	1,42	15,27	2,95
95-04-02	1998	1,65	21,70	3,80	2018	1,34	14,26	2,89
95-04-03	1998	1,60	21,08	3,77	2018	1,31	13,86	2,86
95-04-04	1998	1,61	21,24	3,78	2018	1,31	13,96	2,87
95-04-05	1998	2,15	27,15	4,12	2018	1,69	17,88	3,12
95-04-06	1998	1,94	25,15	4,00	2018	1,54	16,55	3,04
95-04-07	1998	1,75	22,97	3,88	2018	1,41	15,10	2,94
95-04-08	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
95-04-09	1998	1,53	20,13	3,71	2018	1,26	13,23	2,81
95-04-10	1998	1,59	20,93	3,76	2018	1,30	13,76	2,85
95-04-11	1998	1,51	19,88	3,69	2018	1,24	13,07	2,80
95-04-12	1998	1,81	19,50	3,57	2018	1,47	13,14	2,71
95-04-13	1998	1,76	19,30	3,61	2018	1,42	12,87	2,74
95-04-14	1998	1,64	19,60	3,68	2018	1,33	12,89	2,79
95-04-15	1998	1,56	20,56	3,74	2018	1,28	13,52	2,83
95-04-16	1998	1,57	20,69	3,74	2018	1,29	13,60	2,84
95-04-17	1998	1,53	20,13	3,71	2018	1,26	13,23	2,81
95-04-18	1998	1,83	19,09	3,63	2018	1,47	12,59	2,76
95-04-19	1998	2,11	19,81	3,49	2018	1,73	13,65	2,65
95-04-20	1998	1,84	19,45	3,58	2018	1,49	13,07	2,72
95-04-21	1998	2,06	19,54	3,56	2018	1,66	13,19	2,71
95-04-22	1998	1,79	19,41	3,59	2018	1,45	13,01	2,72
95-04-23	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
95-04-24	1998	1,86	19,15	3,63	2018	1,49	12,67	2,75
95-04-25	1998	1,85	19,26	3,61	2018	1,49	12,80	2,74
95-04-26	1998	1,84	19,54	3,56	2018	1,49	13,20	2,70
95-04-27	1998	1,90	19,58	3,56	2018	1,54	13,25	2,70
95-04-28	1998	1,79	19,45	3,58	2018	1,45	13,07	2,72
95-04-29	1998	1,76	19,38	3,59	2018	1,43	12,97	2,73
95-04-30	1998	1,84	19,45	3,58	2018	1,49	13,07	2,72
95-05-01	1998	3,00	19,90	3,42	2018	2,38	13,95	2,60
95-05-02	1998	2,28	19,76	3,51	2018	1,85	13,56	2,66
95-05-03	1998	2,38	19,83	3,48	2018	1,94	13,69	2,64
95-05-04	1998	2,48	19,89	3,44	2018	2,03	13,86	2,62
95-05-05	1998	2,41	19,90	3,43	2018	1,99	13,93	2,60
95-05-06	1998	1,79	19,27	3,61	2018	1,44	12,82	2,74
95-05-07	1998	1,79	19,30	3,66	2018	1,43	12,70	2,78
95-05-08	1998	2,23	19,74	3,51	2018	1,81	13,52	2,67

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
95-05-09	1998	2,50	19,86	3,46	2018	2,03	13,79	2,63
95-05-10	1998	2,20	19,85	3,47	2018	1,81	13,75	2,64
95-05-11	1998	1,91	19,72	3,52	2018	1,56	13,49	2,67
95-05-12	1998	1,91	19,72	3,52	2018	1,56	13,49	2,67
95-05-13	1998	2,40	19,90	3,42	2018	1,99	13,95	2,59
95-05-14	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,94	2,60
95-05-15	1998	1,89	19,64	3,54	2018	1,54	13,34	2,69
95-05-16	1998	2,17	19,76	3,51	2018	1,76	13,56	2,66
95-05-17	1998	1,96	19,74	3,52	2018	1,60	13,52	2,67
95-05-18	1998	2,03	19,78	3,50	2018	1,66	13,58	2,66
95-05-19	1998	2,26	19,84	3,48	2018	1,85	13,73	2,64
95-05-20	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
95-05-21	1998	2,60	19,90	3,42	2018	2,13	13,95	2,59
95-05-22	1998	2,15	19,87	3,46	2018	1,78	13,81	2,62
95-05-23	1998	2,34	19,90	3,43	2018	1,94	13,93	2,60
95-05-24	1998	2,20	19,89	3,44	2018	1,83	13,88	2,61
95-05-25	1998	2,42	19,88	3,45	2018	1,98	13,85	2,62
95-05-26	1998	2,79	19,88	3,39	2018	2,28	14,03	2,57
95-05-27	1998	2,47	19,90	3,42	2018	2,03	13,93	2,60
95-05-28	1998	2,66	19,90	3,41	2018	2,18	13,98	2,59
95-05-29	1998	2,51	19,89	3,40	2018	2,08	14,00	2,58
95-05-30	1998	2,61	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
95-05-31	1998	2,98	19,71	3,30	2018	2,33	14,17	2,50
95-06-01	1998	3,32	21,60	3,30	2018	2,48	15,61	2,51
95-06-02	1998	3,05	19,73	3,31	2018	2,38	14,13	2,52
95-06-03	1998	2,24	19,89	3,43	2018	1,86	13,90	2,61
95-06-04	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,95	2,59
95-06-05	1998	2,50	19,88	3,39	2018	2,08	14,03	2,57
95-06-06	1998	3,14	19,72	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
95-06-07	1998	3,46	19,69	3,30	2018	2,56	14,13	2,51
95-06-08	1998	2,25	19,86	3,46	2018	1,85	13,78	2,63
95-06-09	1998	2,36	19,89	3,44	2018	1,94	13,86	2,62
95-06-10	1998	2,83	19,90	3,42	2018	2,29	13,93	2,60
95-06-11	1998	2,82	19,76	3,32	2018	2,28	14,12	2,52
95-06-12	1998	2,40	19,90	3,41	2018	1,99	13,96	2,59
95-06-13	1998	2,79	19,89	3,39	2018	2,28	14,02	2,58
95-06-14	1998	2,63	19,88	3,39	2018	2,18	14,04	2,57
95-06-15	1998	2,93	19,87	3,37	2018	2,35	14,06	2,56
95-06-16	1998	2,99	19,76	3,33	2018	2,36	14,12	2,52
95-06-17	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
95-06-18	1998	3,76	24,52	3,30	2018	2,68	17,83	2,52
95-06-19	1998	4,00	26,27	3,31	2018	2,78	19,18	2,53
95-06-20	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
95-06-21	1998	2,78	19,88	3,39	2018	2,27	14,04	2,57
95-06-22	1998	3,52	19,75	3,32	2018	2,59	14,12	2,52
95-06-23	1998	3,68	20,98	3,30	2018	2,65	15,14	2,51
95-06-24	1998	3,94	22,78	3,30	2018	2,78	16,51	2,52
95-06-25	1998	4,52	24,99	3,30	2018	3,07	18,20	2,53
95-06-26	1998	3,15	20,50	3,30	2018	2,40	14,76	2,51
95-06-27	1998	3,21	19,68	3,30	2018	2,44	14,13	2,50
95-06-28	1998	3,13	19,71	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
95-06-29	1998	3,79	22,12	3,30	2018	2,70	16,01	2,51
95-06-30	1998	4,05	23,99	3,30	2018	2,83	17,43	2,52
95-07-01	1998	3,31	21,77	3,30	2018	2,47	15,74	2,51
95-07-02	1998	2,68	19,77	3,33	2018	2,22	14,12	2,53
95-07-03	1998	2,86	19,80	3,34	2018	2,31	14,11	2,53
95-07-04	1998	3,44	19,66	3,30	2018	2,54	14,13	2,50
95-07-05	1998	3,96	22,54	3,30	2018	2,79	16,32	2,52
95-07-06	1998	4,10	25,69	3,30	2018	2,84	18,73	2,53
95-07-07	1998	3,07	21,43	3,30	2018	2,35	15,48	2,51
95-07-08	1998	2,70	19,79	3,34	2018	2,23	14,11	2,53
95-07-09	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
95-07-10	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
95-07-11	1998	2,86	19,80	3,34	2018	2,31	14,11	2,53
95-07-12	1998	3,44	19,66	3,30	2018	2,54	14,13	2,50
95-07-13	1998	4,08	23,79	3,30	2018	2,84	17,28	2,52
95-07-14	1998	4,09	27,48	3,31	2018	2,82	20,10	2,54
95-07-15	1998	3,38	20,76	3,30	2018	2,51	14,97	2,51

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
95-07-16	1998	2,62	19,87	3,37	2018	2,17	14,06	2,56
95-07-17	1998	2,44	19,87	3,38	2018	2,05	14,05	2,57
95-07-18	1998	2,98	19,71	3,30	2018	2,33	14,17	2,50
95-07-19	1998	3,06	20,07	3,30	2018	2,36	14,44	2,50
95-07-20	1998	2,53	19,82	3,35	2018	2,14	14,10	2,54
95-07-21	1998	3,07	19,92	3,30	2018	2,37	14,32	2,50
95-07-22	1998	3,41	20,23	3,30	2018	2,53	14,56	2,51
95-07-23	1998	2,77	19,71	3,31	2018	2,24	14,13	2,51
95-07-24	1998	3,03	20,55	3,30	2018	2,34	14,80	2,51
95-07-25	1998	3,59	22,24	3,30	2018	2,61	16,10	2,51
95-07-26	1998	3,06	21,54	3,30	2018	2,34	15,56	2,51
95-07-27	1998	3,16	20,28	3,30	2018	2,41	14,60	2,51
95-07-28	1998	3,41	20,23	3,30	2018	2,53	14,56	2,51
95-07-29	1998	3,61	23,99	3,30	2018	2,60	17,43	2,52
95-07-30	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
95-07-31	1998	3,63	21,71	3,30	2018	2,63	15,69	2,51
95-08-01	1998	4,38	23,47	3,30	2018	3,00	17,03	2,52
95-08-02	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
95-08-03	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
95-08-04	1998	2,98	21,15	3,30	2018	2,31	15,26	2,51
95-08-05	1998	2,71	19,81	3,34	2018	2,24	14,11	2,54
95-08-06	1998	2,72	19,82	3,35	2018	2,24	14,10	2,54
95-08-07	1998	3,11	19,78	3,33	2018	2,41	14,12	2,53
95-08-08	1998	3,25	19,72	3,31	2018	2,46	14,13	2,51
95-08-09	1998	3,42	20,02	3,30	2018	2,53	14,40	2,50
95-08-10	1998	3,41	20,23	3,30	2018	2,53	14,56	2,51
95-08-11	1998	3,32	21,60	3,30	2018	2,48	15,61	2,51
95-08-12	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
95-08-13	1998	2,82	19,76	3,32	2018	2,28	14,12	2,52
95-08-14	1998	3,13	19,71	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
95-08-15	1998	3,76	24,52	3,30	2018	2,68	17,83	2,52
95-08-16	1998	3,31	21,77	3,30	2018	2,47	15,74	2,51
95-08-17	1998	3,92	22,97	3,30	2018	2,77	16,65	2,52
95-08-18	1998	2,96	19,73	3,31	2018	2,34	14,13	2,52
95-08-19	1998	3,16	19,74	3,32	2018	2,43	14,13	2,52
95-08-20	1998	3,35	21,26	3,30	2018	2,49	15,35	2,51
95-08-21	1998	3,67	23,47	3,30	2018	2,64	17,03	2,52
95-08-22	1998	2,48	19,86	3,37	2018	2,09	14,07	2,56
95-08-23	1998	2,50	19,88	3,39	2018	2,08	14,03	2,57
95-08-24	1998	2,40	19,89	3,41	2018	1,99	13,99	2,59
95-08-25	1998	2,57	19,89	3,39	2018	2,13	14,02	2,58
95-08-26	1998	2,46	19,90	3,41	2018	2,04	13,98	2,59
95-08-27	1998	2,63	19,88	3,39	2018	2,18	14,04	2,57
95-08-28	1998	2,93	19,87	3,37	2018	2,35	14,06	2,56
95-08-29	1998	3,05	19,73	3,31	2018	2,38	14,13	2,52
95-08-30	1998	2,76	19,86	3,37	2018	2,26	14,07	2,56
95-08-31	1998	2,44	19,88	3,38	2018	2,04	14,04	2,57
95-09-01	1998	2,51	19,89	3,39	2018	2,08	14,02	2,58
95-09-02	1998	2,66	19,90	3,41	2018	2,18	13,96	2,59
95-09-03	1998	2,66	19,90	3,41	2018	2,18	13,96	2,59
95-09-04	1998	2,97	19,82	3,35	2018	2,36	14,10	2,54
95-09-05	1998	2,99	19,76	3,33	2018	2,36	14,12	2,52
95-09-06	1998	2,42	19,89	3,44	2018	1,98	13,88	2,61
95-09-07	1998	2,95	19,88	3,39	2018	2,36	14,03	2,57
95-09-08	1998	2,04	19,66	3,54	2018	1,66	13,38	2,68
95-09-09	1998	2,26	19,83	3,48	2018	1,85	13,71	2,64
95-09-10	1998	2,03	19,76	3,51	2018	1,66	13,56	2,66
95-09-11	1998	2,38	19,83	3,48	2018	1,94	13,69	2,64
95-09-12	1998	2,93	19,87	3,37	2018	2,35	14,06	2,56
95-09-13	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
95-09-14	1998	2,34	19,90	3,42	2018	1,94	13,94	2,60
95-09-15	1998	2,07	19,79	3,50	2018	1,69	13,61	2,66
95-09-16	1998	2,38	19,83	3,48	2018	1,94	13,69	2,64
95-09-17	1998	2,07	19,83	3,48	2018	1,70	13,71	2,64
95-09-18	1998	2,04	19,68	3,53	2018	1,66	13,41	2,68
95-09-19	1998	2,23	19,74	3,51	2018	1,81	13,52	2,67
95-09-20	1998	2,16	19,84	3,48	2018	1,77	13,73	2,64
95-09-21	1998	2,11	19,87	3,46	2018	1,75	13,82	2,62

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
95-09-22	1998	2,63	19,88	3,38	2018	2,17	14,04	2,57
95-09-23	1998	1,90	19,54	3,56	2018	1,54	13,19	2,71
95-09-24	1998	1,91	19,36	3,60	2018	1,54	12,94	2,73
95-09-25	1998	2,07	19,76	3,51	2018	1,69	13,56	2,66
95-09-26	1998	2,20	19,88	3,45	2018	1,82	13,83	2,62
95-09-27	1998	2,20	19,87	3,46	2018	1,81	13,81	2,62
95-09-28	1998	1,97	19,59	3,55	2018	1,59	13,28	2,70
95-09-29	1998	2,30	19,67	3,54	2018	1,86	13,39	2,68
95-09-30	1998	2,56	19,87	3,46	2018	2,08	13,82	2,62
95-10-01	1998	2,59	19,90	3,41	2018	2,13	13,97	2,59
95-10-02	1998	2,64	19,88	3,39	2018	2,18	14,03	2,57
95-10-03	1998	1,96	19,79	3,50	2018	1,61	13,60	2,66
95-10-04	1998	1,87	19,63	3,54	2018	1,52	13,34	2,69
95-10-05	1998	2,03	19,81	3,49	2018	1,67	13,67	2,65
95-10-06	1998	1,80	19,55	3,56	2018	1,46	13,22	2,70
95-10-07	1998	2,15	19,87	3,46	2018	1,78	13,80	2,63
95-10-08	1998	2,01	19,84	3,48	2018	1,66	13,71	2,64
95-10-09	1998	1,88	19,69	3,53	2018	1,53	13,44	2,68
95-10-10	1998	2,11	19,79	3,50	2018	1,73	13,61	2,66
95-10-11	1998	2,25	19,87	3,46	2018	1,85	13,81	2,62
95-10-12	1998	2,61	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
95-10-13	1998	3,03	19,80	3,34	2018	2,38	14,11	2,54
95-10-14	1998	2,52	19,89	3,41	2018	2,08	13,99	2,59
95-10-15	1998	1,90	19,68	3,53	2018	1,55	13,41	2,68
95-10-16	1998	1,68	19,17	3,63	2018	1,36	12,69	2,75
95-10-17	1998	1,72	19,20	3,62	2018	1,39	12,72	2,75
95-10-18	1998	2,25	19,86	3,47	2018	1,85	13,77	2,63
95-10-19	1998	1,79	19,30	3,61	2018	1,44	12,87	2,74
95-10-20	1998	2,56	19,88	3,45	2018	2,08	13,86	2,62
95-10-21	1998	2,63	19,88	3,39	2018	2,18	14,04	2,57
95-10-22	1998	1,79	19,50	3,57	2018	1,45	13,14	2,71
95-10-23	1998	2,03	19,76	3,51	2018	1,66	13,56	2,66
95-10-24	1998	2,43	19,87	3,46	2018	1,98	13,79	2,63
95-10-25	1998	1,84	19,62	3,55	2018	1,50	13,31	2,69
95-10-26	1998	1,90	19,62	3,55	2018	1,54	13,31	2,69
95-10-27	1998	1,89	19,65	3,54	2018	1,54	13,37	2,69
95-10-28	1998	1,96	19,79	3,50	2018	1,61	13,60	2,66
95-10-29	1998	1,68	19,21	3,65	2018	1,36	12,63	2,77
95-10-30	1998	1,63	21,40	3,79	2018	1,33	14,07	2,87
95-10-31	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
95-11-01	1998	1,59	20,85	3,75	2018	1,30	13,71	2,85
95-11-02	1998	1,81	19,38	3,59	2018	1,46	12,97	2,73
95-11-03	1998	1,97	19,59	3,55	2018	1,59	13,28	2,70
95-11-04	1998	1,57	20,72	3,74	2018	1,29	13,62	2,84
95-11-05	1998	1,58	20,82	3,75	2018	1,30	13,69	2,85
95-11-06	1998	1,64	19,43	3,67	2018	1,33	12,78	2,78
95-11-07	1998	1,63	19,35	3,66	2018	1,33	12,73	2,78
95-11-08	1998	1,59	20,87	3,75	2018	1,30	13,72	2,85
95-11-09	1998	1,88	24,54	3,97	2018	1,50	16,14	3,01
95-11-10	1998	1,66	21,97	3,82	2018	1,35	14,44	2,90
95-11-11	1998	2,11	19,80	3,50	2018	1,73	13,63	2,65
95-11-12	1998	1,43	19,42	3,59	2018	1,19	13,03	2,72
95-11-13	1998	1,88	24,54	3,97	2018	1,50	16,14	3,01
95-11-14	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
95-11-15	1998	1,63	20,36	3,72	2018	1,32	13,38	2,82
95-11-16	1998	1,63	21,40	3,79	2018	1,33	14,07	2,87
95-11-17	1998	1,76	23,14	3,89	2018	1,42	15,21	2,95
95-11-18	1998	1,79	23,48	3,91	2018	1,44	15,44	2,97
95-11-19	1998	1,72	22,55	3,85	2018	1,39	14,82	2,92
95-11-20	1998	1,63	21,40	3,79	2018	1,33	14,07	2,87
95-11-21	1998	1,60	19,93	3,70	2018	1,30	13,10	2,80
95-11-22	1998	1,69	22,27	3,84	2018	1,37	14,64	2,91
95-11-23	1998	1,70	22,41	3,85	2018	1,38	14,73	2,92
95-11-24	1998	2,04	26,08	4,06	2018	1,61	17,17	3,08
95-11-25	1998	2,02	25,92	4,05	2018	1,60	17,06	3,07
95-11-26	1998	1,70	22,30	3,84	2018	1,38	14,66	2,91
95-11-27	1998	1,90	24,66	3,98	2018	1,51	16,22	3,02
95-11-28	1998	1,97	25,42	4,02	2018	1,56	16,73	3,05

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
95-11-29	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
95-11-30	1998	2,16	27,28	4,12	2018	1,70	17,97	3,13
95-12-01	1998	1,65	21,70	3,80	2018	1,34	14,26	2,89
95-12-02	1998	1,86	24,33	3,96	2018	1,49	16,00	3,00
95-12-03	1998	2,17	27,38	4,13	2018	1,70	18,03	3,13
95-12-04	1998	1,85	24,12	3,95	2018	1,48	15,87	2,99
95-12-05	1998	1,69	22,30	3,84	2018	1,37	14,66	2,91
95-12-06	1998	1,57	20,67	3,74	2018	1,28	13,59	2,84
95-12-07	1998	2,06	26,34	4,07	2018	1,63	17,34	3,09
95-12-08	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
95-12-09	1998	2,10	26,72	4,09	2018	1,66	17,59	3,10
95-12-10	1998	2,18	27,41	4,13	2018	1,71	18,05	3,13
95-12-11	1998	2,28	28,39	4,18	2018	1,78	18,71	3,17
95-12-12	1998	2,44	29,73	4,25	2018	1,89	19,60	3,23
95-12-13	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-12-14	1998	2,27	28,22	4,17	2018	1,77	18,59	3,17
95-12-15	1998	2,00	25,73	4,04	2018	1,58	16,94	3,06
95-12-16	1998	1,91	24,75	3,98	2018	1,52	16,28	3,02
95-12-17	1998	1,83	23,89	3,93	2018	1,47	15,71	2,98
95-12-18	1998	2,13	27,02	4,11	2018	1,68	17,79	3,12
95-12-19	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
95-12-20	1998	2,12	26,92	4,10	2018	1,67	17,72	3,11
95-12-21	1998	1,92	24,96	3,99	2018	1,53	16,42	3,03
95-12-22	1998	1,81	23,68	3,92	2018	1,46	15,58	2,97
95-12-23	1998	1,80	23,51	3,91	2018	1,44	15,46	2,97
95-12-24	1998	1,93	24,99	4,00	2018	1,53	16,44	3,03
95-12-25	1998	1,85	24,09	3,94	2018	1,48	15,85	2,99
95-12-26	1998	1,92	24,96	3,99	2018	1,53	16,42	3,03
95-12-27	1998	1,92	24,96	3,99	2018	1,53	16,42	3,03
95-12-28	1998	1,96	25,33	4,01	2018	1,56	16,67	3,05
95-12-29	1998	2,05	26,24	4,07	2018	1,62	17,27	3,08
95-12-30	1998	1,93	25,05	4,00	2018	1,54	16,48	3,03
95-12-31	1998	1,86	24,30	3,96	2018	1,49	15,98	3,00
96-01-01	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
96-01-02	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-03	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-04	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-05	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-06	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-07	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-08	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-09	1998	2,32	28,70	4,20	2018	1,81	18,92	3,19
96-01-10	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
96-01-11	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-12	1998	2,30	28,49	4,19	2018	1,79	18,78	3,18
96-01-13	1998	2,01	25,80	4,04	2018	1,59	16,98	3,07
96-01-14	1998	1,91	24,81	3,98	2018	1,52	16,32	3,02
96-01-15	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-01-16	1998	1,99	25,61	4,03	2018	1,58	16,85	3,06
96-01-17	1998	1,54	20,25	3,72	2018	1,27	13,32	2,82
96-01-18	1998	1,68	19,11	3,65	2018	1,35	12,57	2,77
96-01-19	1998	1,50	19,73	3,68	2018	1,24	12,97	2,80
96-01-20	1998	2,10	26,66	4,09	2018	1,65	17,55	3,10
96-01-21	1998	2,00	25,70	4,04	2018	1,58	16,92	3,06
96-01-22	1998	1,78	23,34	3,90	2018	1,43	15,35	2,96
96-01-23	1998	1,67	21,89	3,81	2018	1,36	14,39	2,89
96-01-24	1998	1,61	21,19	3,77	2018	1,31	13,93	2,86
96-01-25	1998	2,18	27,41	4,13	2018	1,71	18,05	3,13
96-01-26	1998	1,97	25,42	4,02	2018	1,56	16,73	3,05
96-01-27	1998	1,74	19,63	3,68	2018	1,40	12,91	2,79
96-01-28	1998	1,95	25,24	4,01	2018	1,55	16,61	3,04
96-01-29	1998	2,01	25,83	4,04	2018	1,59	17,00	3,07
96-01-30	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
96-01-31	1998	2,36	29,02	4,22	2018	1,83	19,13	3,20
96-02-01	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-02-02	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
96-02-03	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-02-04	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
96-02-05	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
96-02-06	1998	2,40	29,40	4,24	2018	1,86	19,39	3,21
96-02-07	1998	1,92	24,96	3,99	2018	1,53	16,42	3,03
96-02-08	1998	1,63	21,40	3,79	2018	1,33	14,07	2,87
96-02-09	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,37	14,53	2,90
96-02-10	1998	1,90	24,72	3,98	2018	1,52	16,26	3,02
96-02-11	1998	1,96	25,36	4,02	2018	1,56	16,69	3,05
96-02-12	1998	2,33	28,81	4,21	2018	1,81	18,99	3,19
96-02-13	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24
96-02-14	1998	2,45	29,83	4,26	2018	1,89	19,67	3,23
96-02-15	1998	2,36	29,02	4,22	2018	1,83	19,13	3,20
96-02-16	1998	2,27	28,22	4,17	2018	1,77	18,59	3,17
96-02-17	1998	2,08	26,50	4,08	2018	1,64	17,44	3,10
96-02-18	1998	2,29	28,43	4,19	2018	1,78	18,73	3,18
96-02-19	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
96-02-20	1998	1,56	20,54	3,73	2018	1,28	13,50	2,83
96-02-21	1998	1,64	19,43	3,67	2018	1,33	12,78	2,78
96-02-22	1998	1,58	20,77	3,75	2018	1,30	13,65	2,84
96-02-23	1998	1,58	20,77	3,75	2018	1,30	13,65	2,84
96-02-24	1998	1,62	19,93	3,70	2018	1,32	13,10	2,80
96-02-25	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
96-02-26	1998	1,70	22,41	3,85	2018	1,38	14,73	2,92
96-02-27	1998	1,76	23,11	3,89	2018	1,42	15,20	2,95
96-02-28	1998	1,78	23,34	3,90	2018	1,43	15,35	2,96
96-02-29	1998	2,23	27,91	4,16	2018	1,74	18,39	3,15
96-03-01	1998	1,88	24,48	3,97	2018	1,50	16,10	3,01
96-03-02	1998	1,76	23,14	3,89	2018	1,42	15,21	2,95
96-03-03	1998	1,85	24,18	3,95	2018	1,48	15,91	3,00
96-03-04	1998	2,12	26,92	4,10	2018	1,67	17,72	3,11
96-03-05	1998	1,91	24,84	3,99	2018	1,52	16,34	3,02
96-03-06	1998	2,12	26,92	4,10	2018	1,67	17,72	3,11
96-03-07	1998	2,28	28,39	4,18	2018	1,78	18,71	3,17
96-03-08	1998	2,25	28,12	4,17	2018	1,76	18,53	3,16
96-03-09	1998	2,23	27,91	4,16	2018	1,74	18,39	3,15
96-03-10	1998	1,94	25,12	4,00	2018	1,54	16,53	3,04
96-03-11	1998	1,71	22,55	3,85	2018	1,39	14,82	2,92
96-03-12	1998	1,64	21,59	3,80	2018	1,33	14,19	2,88
96-03-13	1998	1,70	19,83	3,69	2018	1,37	13,04	2,80
96-03-14	1998	1,79	19,24	3,62	2018	1,44	12,78	2,74
96-03-15	1998	1,60	21,08	3,77	2018	1,31	13,86	2,86
96-03-16	1998	1,72	22,60	3,86	2018	1,39	14,86	2,93
96-03-17	1998	1,67	21,99	3,82	2018	1,36	14,46	2,90
96-03-18	1998	1,59	20,93	3,76	2018	1,30	13,76	2,85
96-03-19	1998	1,48	19,50	3,67	2018	1,23	12,82	2,79
96-03-20	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
96-03-21	1998	1,60	21,03	3,76	2018	1,31	13,83	2,86
96-03-22	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,37	14,53	2,90
96-03-23	1998	1,78	23,28	3,90	2018	1,43	15,31	2,96
96-03-24	1998	1,71	22,43	3,85	2018	1,38	14,75	2,92
96-03-25	1998	2,10	19,57	3,56	2018	1,69	13,24	2,70
96-03-26	1998	1,59	20,93	3,76	2018	1,30	13,76	2,85
96-03-27	1998	2,04	26,08	4,06	2018	1,61	17,17	3,08
96-03-28	1998	1,80	23,57	3,91	2018	1,44	15,50	2,97
96-03-29	1998	1,61	21,27	3,78	2018	1,32	13,98	2,87
96-03-30	1998	1,61	21,27	3,78	2018	1,32	13,98	2,87
96-03-31	1998	1,58	20,77	3,75	2018	1,29	13,65	2,84
96-04-01	1998	1,79	19,30	3,66	2018	1,43	12,70	2,78
96-04-02	1998	1,56	20,56	3,74	2018	1,28	13,52	2,83
96-04-03	1998	1,65	21,78	3,81	2018	1,35	14,32	2,89
96-04-04	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
96-04-05	1998	1,60	21,06	3,77	2018	1,31	13,84	2,86
96-04-06	1998	1,56	20,56	3,74	2018	1,28	13,52	2,83
96-04-07	1998	1,63	19,60	3,68	2018	1,32	12,89	2,79
96-04-08	1998	1,57	20,69	3,74	2018	1,29	13,60	2,84
96-04-09	1998	1,60	21,08	3,77	2018	1,31	13,86	2,86
96-04-10	1998	1,65	21,78	3,81	2018	1,35	14,32	2,89
96-04-11	1998	1,84	19,40	3,59	2018	1,49	13,00	2,72
96-04-12	1998	1,83	19,09	3,63	2018	1,47	12,59	2,76

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
96-04-13	1998	1,59	20,95	3,76	2018	1,30	13,77	2,85
96-04-14	1998	1,63	21,43	3,79	2018	1,33	14,09	2,87
96-04-15	1998	1,45	19,09	3,63	2018	1,20	12,59	2,76
96-04-16	1998	1,63	19,60	3,68	2018	1,32	12,89	2,79
96-04-17	1998	1,62	20,18	3,71	2018	1,31	13,27	2,82
96-04-18	1998	1,82	19,20	3,62	2018	1,47	12,73	2,75
96-04-19	1998	2,38	19,82	3,49	2018	1,94	13,67	2,65
96-04-20	1998	2,13	19,74	3,52	2018	1,73	13,51	2,67
96-04-21	1998	2,11	19,84	3,48	2018	1,73	13,71	2,64
96-04-22	1998	2,13	19,74	3,52	2018	1,73	13,51	2,67
96-04-23	1998	1,84	19,62	3,55	2018	1,50	13,31	2,69
96-04-24	1998	1,68	19,55	3,67	2018	1,36	12,86	2,79
96-04-25	1998	1,74	19,12	3,63	2018	1,40	12,63	2,76
96-04-26	1998	2,11	19,84	3,48	2018	1,73	13,71	2,64
96-04-27	1998	1,74	19,09	3,65	2018	1,40	12,55	2,77
96-04-28	1998	1,72	19,06	3,64	2018	1,38	12,54	2,76
96-04-29	1998	1,92	19,30	3,61	2018	1,54	12,86	2,74
96-04-30	1998	1,99	19,75	3,51	2018	1,63	13,54	2,67
96-05-01	1998	2,03	19,75	3,51	2018	1,66	13,54	2,67
96-05-02	1998	1,81	19,52	3,57	2018	1,47	13,16	2,71
96-05-03	1998	2,22	19,76	3,51	2018	1,80	13,55	2,66
96-05-04	1998	2,07	19,75	3,51	2018	1,69	13,54	2,67
96-05-05	1998	1,90	19,54	3,56	2018	1,54	13,19	2,71
96-05-06	1998	1,90	19,47	3,58	2018	1,54	13,09	2,72
96-05-07	1998	2,27	19,80	3,49	2018	1,85	13,64	2,65
96-05-08	1998	2,41	19,89	3,43	2018	1,98	13,91	2,61
96-05-09	1998	2,41	19,89	3,44	2018	1,98	13,89	2,61
96-05-10	1998	1,91	19,74	3,52	2018	1,56	13,51	2,67
96-05-11	1998	1,79	19,45	3,58	2018	1,45	13,07	2,72
96-05-12	1998	1,61	19,75	3,69	2018	1,31	12,99	2,80
96-05-13	1998	1,74	19,26	3,61	2018	1,40	12,80	2,74
96-05-14	1998	1,97	19,62	3,55	2018	1,59	13,31	2,69
96-05-15	1998	2,27	19,80	3,49	2018	1,85	13,64	2,65
96-05-16	1998	2,26	19,85	3,47	2018	1,85	13,74	2,64
96-05-17	1998	2,40	19,90	3,42	2018	1,99	13,94	2,60
96-05-18	1998	2,62	19,87	3,38	2018	2,17	14,05	2,57
96-05-19	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
96-05-20	1998	2,88	19,82	3,30	2018	2,28	14,25	2,50
96-05-21	1998	2,72	19,82	3,35	2018	2,24	14,10	2,54
96-05-22	1998	2,62	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
96-05-23	1998	2,40	19,90	3,41	2018	1,99	13,96	2,59
96-05-24	1998	2,03	19,74	3,52	2018	1,66	13,52	2,67
96-05-25	1998	1,97	19,62	3,55	2018	1,59	13,31	2,69
96-05-26	1998	2,38	19,83	3,48	2018	1,94	13,69	2,64
96-05-27	1998	2,43	19,85	3,47	2018	1,98	13,75	2,63
96-05-28	1998	2,53	19,90	3,42	2018	2,08	13,94	2,60
96-05-29	1998	1,84	19,42	3,59	2018	1,49	13,03	2,72
96-05-30	1998	2,26	19,84	3,48	2018	1,85	13,73	2,64
96-05-31	1998	2,79	19,88	3,39	2018	2,28	14,03	2,57
96-06-01	1998	2,99	19,76	3,33	2018	2,36	14,12	2,52
96-06-02	1998	3,48	19,72	3,31	2018	2,57	14,13	2,51
96-06-03	1998	2,96	19,73	3,31	2018	2,34	14,13	2,52
96-06-04	1998	2,72	19,82	3,35	2018	2,24	14,10	2,54
96-06-05	1998	2,55	19,87	3,38	2018	2,13	14,06	2,56
96-06-06	1998	2,44	19,89	3,39	2018	2,04	14,02	2,58
96-06-07	1998	2,08	19,86	3,46	2018	1,72	13,79	2,63
96-06-08	1998	2,15	19,87	3,46	2018	1,78	13,81	2,62
96-06-09	1998	2,55	19,87	3,38	2018	2,13	14,06	2,56
96-06-10	1998	2,83	19,70	3,30	2018	2,27	14,13	2,51
96-06-11	1998	3,32	21,60	3,30	2018	2,48	15,61	2,51
96-06-12	1998	3,14	20,66	3,30	2018	2,39	14,89	2,51
96-06-13	1998	2,68	19,77	3,33	2018	2,22	14,12	2,53
96-06-14	1998	3,07	19,92	3,30	2018	2,37	14,32	2,50
96-06-15	1998	2,93	19,78	3,33	2018	2,33	14,12	2,53
96-06-16	1998	2,64	19,89	3,39	2018	2,18	14,02	2,58
96-06-17	1998	3,22	19,69	3,30	2018	2,45	14,13	2,51
96-06-18	1998	2,74	19,84	3,36	2018	2,25	14,09	2,55
96-06-19	1998	2,99	19,76	3,33	2018	2,36	14,12	2,52

Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
96-06-20	1998	2,54	19,86	3,37	2018	2,13	14,07	2,56
96-06-21	1998	2,92	19,78	3,33	2018	2,33	14,12	2,53
96-06-22	1998	2,24	19,89	3,44	2018	1,86	13,89	2,61
96-06-23	1998	2,45	19,89	3,40	2018	2,04	14,00	2,58
96-06-24	1998	2,46	19,89	3,41	2018	2,04	13,99	2,59
96-06-25	1998	2,62	19,86	3,37	2018	2,18	14,07	2,56
96-06-26	1998	2,63	19,88	3,39	2018	2,18	14,04	2,57
96-06-27	1998	2,24	19,90	3,42	2018	1,87	13,93	2,60
96-06-28	1998	2,74	19,84	3,36	2018	2,25	14,09	2,55
96-06-29	1998	2,44	19,88	3,38	2018	2,04	14,05	2,57
96-06-30	1998	2,53	19,83	3,35	2018	2,14	14,10	2,54
96-07-01	1998	3,12	20,76	3,30	2018	2,39	14,97	2,51
96-07-02	1998	3,14	20,66	3,30	2018	2,39	14,89	2,51
96-07-03	1998	2,70	19,78	3,33	2018	2,23	14,12	2,53
96-07-04	1998	2,22	19,90	3,42	2018	1,85	13,95	2,60
96-07-05	1998	2,94	19,71	3,31	2018	2,32	14,13	2,51
96-07-06	1998	2,60	19,84	3,36	2018	2,18	14,09	2,55
96-07-07	1998	2,62	19,87	3,38	2018	2,17	14,05	2,57
96-07-08	1998	2,86	19,71	3,31	2018	2,29	14,13	2,51
96-07-09	1998	2,86	19,71	3,31	2018	2,29	14,13	2,51
96-07-10	1998	2,50	19,88	3,38	2018	2,08	14,04	2,57
96-07-11	1998	2,89	19,74	3,32	2018	2,31	14,13	2,52
96-07-12	1998	3,05	20,23	3,30	2018	2,36	14,56	2,51
96-07-13	1998	2,69	19,78	3,33	2018	2,22	14,12	2,53
96-07-14	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
96-07-15	1998	2,89	19,66	3,30	2018	2,29	14,13	2,50
96-07-16	1998	2,91	19,69	3,30	2018	2,31	14,13	2,51
96-07-17	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
96-07-18	1998	3,34	21,43	3,30	2018	2,48	15,48	2,51
96-07-19	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
96-07-20	1998	2,44	19,88	3,38	2018	2,04	14,04	2,57
96-07-21	1998	2,95	19,72	3,31	2018	2,33	14,13	2,51
96-07-22	1998	3,18	19,76	3,33	2018	2,44	14,12	2,52
96-07-23	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
96-07-24	1998	3,09	19,67	3,30	2018	2,38	14,13	2,50
96-07-25	1998	2,68	19,76	3,32	2018	2,21	14,12	2,52
96-07-26	1998	2,89	19,66	3,30	2018	2,29	14,13	2,50
96-07-27	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
96-07-28	1998	2,87	19,80	3,34	2018	2,31	14,11	2,54
96-07-29	1998	3,02	19,78	3,33	2018	2,37	14,12	2,53
96-07-30	1998	2,57	19,80	3,34	2018	2,16	14,11	2,54
96-07-31	1998	2,49	19,86	3,37	2018	2,09	14,07	2,56
96-08-01	1998	2,44	19,87	3,38	2018	2,05	14,05	2,57
96-08-02	1998	2,71	19,80	3,34	2018	2,23	14,11	2,54
96-08-03	1998	3,17	20,13	3,30	2018	2,41	14,48	2,50
96-08-04	1998	3,36	21,09	3,30	2018	2,50	15,22	2,51
96-08-05	1998	3,77	22,30	3,30	2018	2,69	16,14	2,52
96-08-06	1998	4,10	23,60	3,30	2018	2,85	17,13	2,52
96-08-07	1998	3,89	23,34	3,30	2018	2,75	16,94	2,52
96-08-08	1998	3,45	23,66	3,30	2018	2,52	17,18	2,52
96-08-09	1998	3,11	20,93	3,30	2018	2,38	15,09	2,51
96-08-10	1998	2,51	19,89	3,39	2018	2,08	14,02	2,58
96-08-11	1998	2,60	19,90	3,42	2018	2,13	13,95	2,59
96-08-12	1998	2,77	19,87	3,38	2018	2,27	14,05	2,56
96-08-13	1998	2,95	19,72	3,31	2018	2,33	14,13	2,51
96-08-14	1998	2,98	19,75	3,32	2018	2,35	14,12	2,52
96-08-15	1998	3,45	19,68	3,30	2018	2,55	14,13	2,50
96-08-16	1998	2,80	19,71	3,30	2018	2,24	14,17	2,50
96-08-17	1998	2,84	19,70	3,31	2018	2,28	14,13	2,51
96-08-18	1998	2,90	19,75	3,32	2018	2,31	14,12	2,52
96-08-19	1998	2,91	19,85	3,36	2018	2,34	14,08	2,55
96-08-20	1998	3,26	19,73	3,31	2018	2,47	14,13	2,52
96-08-21	1998	3,35	21,26	3,30	2018	2,49	15,35	2,51
96-08-22	1998	3,22	19,69	3,30	2018	2,45	14,13	2,51
96-08-23	1998	2,86	19,71	3,31	2018	2,29	14,13	2,51
96-08-24	1998	3,13	19,71	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
96-08-25	1998	3,39	20,55	3,30	2018	2,52	14,80	2,51
96-08-26	1998	2,39	19,89	3,40	2018	2,00	14,00	2,58

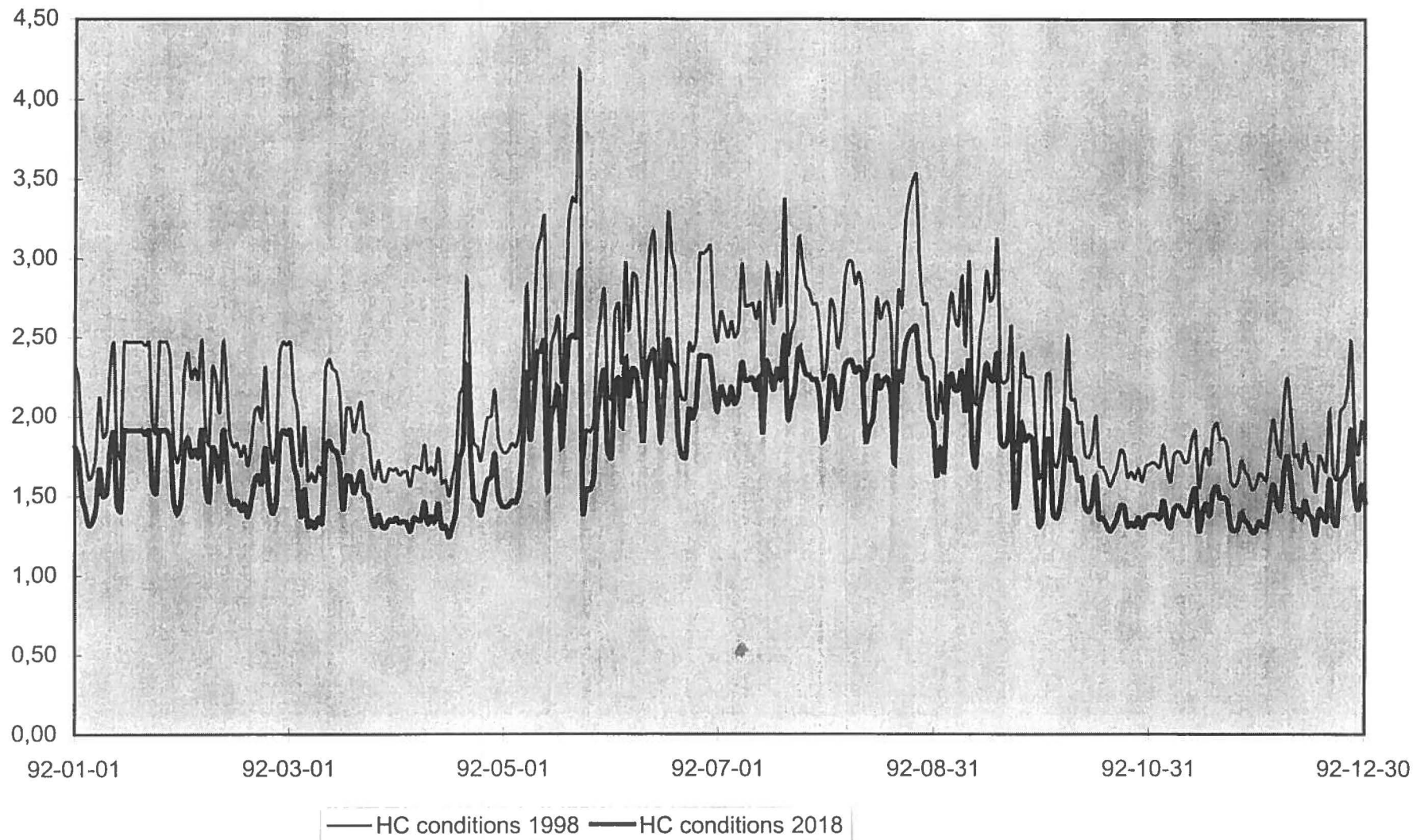
Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
96-08-27	1998	2,40	19,90	3,41	2018	1,99	13,97	2,59
96-08-28	1998	2,98	19,83	3,35	2018	2,37	14,10	2,54
96-08-29	1998	3,07	19,75	3,32	2018	2,39	14,12	2,52
96-08-30	1998	2,65	19,89	3,40	2018	2,18	14,00	2,58
96-08-31	1998	2,99	19,67	3,30	2018	2,34	14,13	2,50
96-09-01	1998	3,42	20,02	3,30	2018	2,53	14,40	2,50
96-09-02	1998	3,21	19,68	3,30	2018	2,44	14,13	2,50
96-09-03	1998	3,13	19,71	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
96-09-04	1998	3,41	20,23	3,30	2018	2,53	14,56	2,51
96-09-05	1998	3,56	22,66	3,30	2018	2,59	16,42	2,52
96-09-06	1998	3,19	19,82	3,30	2018	2,42	14,25	2,50
96-09-07	1998	3,13	19,71	3,31	2018	2,41	14,13	2,51
96-09-08	1998	2,49	19,87	3,37	2018	2,08	14,06	2,56
96-09-09	1998	2,39	19,87	3,38	2018	2,02	14,05	2,56
96-09-10	1998	2,45	19,89	3,40	2018	2,04	14,01	2,58
96-09-11	1998	2,77	19,87	3,37	2018	2,27	14,06	2,56
96-09-12	1998	2,60	19,85	3,36	2018	2,18	14,08	2,55
96-09-13	1998	2,45	19,89	3,39	2018	2,04	14,02	2,58
96-09-14	1998	2,15	19,88	3,45	2018	1,79	13,84	2,62
96-09-15	1998	2,03	19,83	3,48	2018	1,67	13,70	2,64
96-09-16	1998	2,03	19,84	3,48	2018	1,68	13,72	2,64
96-09-17	1998	2,46	19,90	3,41	2018	2,04	13,98	2,59
96-09-18	1998	2,64	19,89	3,39	2018	2,18	14,02	2,58
96-09-19	1998	2,66	19,90	3,42	2018	2,18	13,95	2,59
96-09-20	1998	2,65	19,89	3,40	2018	2,18	14,00	2,58
96-09-21	1998	2,73	19,83	3,35	2018	2,25	14,10	2,55
96-09-22	1998	2,03	19,80	3,50	2018	1,66	13,63	2,65
96-09-23	1998	1,87	19,50	3,57	2018	1,51	13,14	2,71
96-09-24	1998	2,01	19,59	3,55	2018	1,62	13,27	2,70
96-09-25	1998	1,87	19,65	3,54	2018	1,52	13,37	2,69
96-09-26	1998	2,21	19,81	3,49	2018	1,81	13,67	2,65
96-09-27	1998	2,07	19,75	3,51	2018	1,69	13,54	2,67
96-09-28	1998	2,24	19,89	3,44	2018	1,86	13,89	2,61
96-09-29	1998	2,20	19,88	3,45	2018	1,82	13,86	2,62
96-09-30	1998	1,90	19,58	3,56	2018	1,54	13,25	2,70
96-10-01	1998	2,55	19,89	3,44	2018	2,08	13,87	2,61
96-10-02	1998	2,40	19,90	3,41	2018	1,99	13,96	2,59
96-10-03	1998	1,68	19,11	3,65	2018	1,35	12,57	2,77
96-10-04	1998	1,68	19,90	3,70	2018	1,36	13,09	2,80
96-10-05	1998	1,49	19,60	3,68	2018	1,23	12,89	2,79
96-10-06	1998	2,05	19,60	3,55	2018	1,66	13,29	2,69
96-10-07	1998	2,35	19,89	3,44	2018	1,94	13,88	2,61
96-10-08	1998	1,91	19,72	3,52	2018	1,56	13,49	2,67
96-10-09	1998	1,96	19,75	3,51	2018	1,60	13,54	2,67
96-10-10	1998	1,79	19,30	3,61	2018	1,44	12,87	2,74
96-10-11	1998	1,67	20,15	3,71	2018	1,35	13,25	2,82
96-10-12	1998	1,88	19,30	3,61	2018	1,51	12,87	2,74
96-10-13	1998	1,90	19,70	3,53	2018	1,55	13,44	2,68
96-10-14	1998	2,05	19,58	3,56	2018	1,66	13,26	2,70
96-10-15	1998	1,66	20,33	3,72	2018	1,35	13,37	2,82
96-10-16	1998	1,97	19,59	3,55	2018	1,59	13,28	2,70
96-10-17	1998	1,67	19,73	3,68	2018	1,35	12,97	2,80
96-10-18	1998	2,02	19,49	3,57	2018	1,62	13,13	2,71
96-10-19	1998	2,04	19,64	3,54	2018	1,65	13,35	2,69
96-10-20	1998	1,81	19,52	3,57	2018	1,47	13,16	2,71
96-10-21	1998	1,62	19,11	3,65	2018	1,31	12,57	2,77
96-10-22	1998	1,76	19,41	3,59	2018	1,43	13,01	2,72
96-10-23	1998	1,89	19,65	3,54	2018	1,54	13,37	2,69
96-10-24	1998	1,84	19,60	3,55	2018	1,50	13,29	2,70
96-10-25	1998	1,81	19,40	3,59	2018	1,46	13,00	2,72
96-10-26	1998	1,91	19,36	3,60	2018	1,54	12,94	2,73
96-10-27	1998	1,97	19,55	3,56	2018	1,60	13,21	2,70
96-10-28	1998	1,99	19,73	3,52	2018	1,63	13,50	2,67
96-10-29	1998	1,73	19,23	3,65	2018	1,39	12,65	2,77
96-10-30	1998	1,82	19,20	3,62	2018	1,47	12,73	2,75
96-10-31	1998	1,76	19,22	3,62	2018	1,42	12,76	2,74
96-11-01	1998	1,63	20,36	3,72	2018	1,32	13,38	2,82
96-11-02	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87

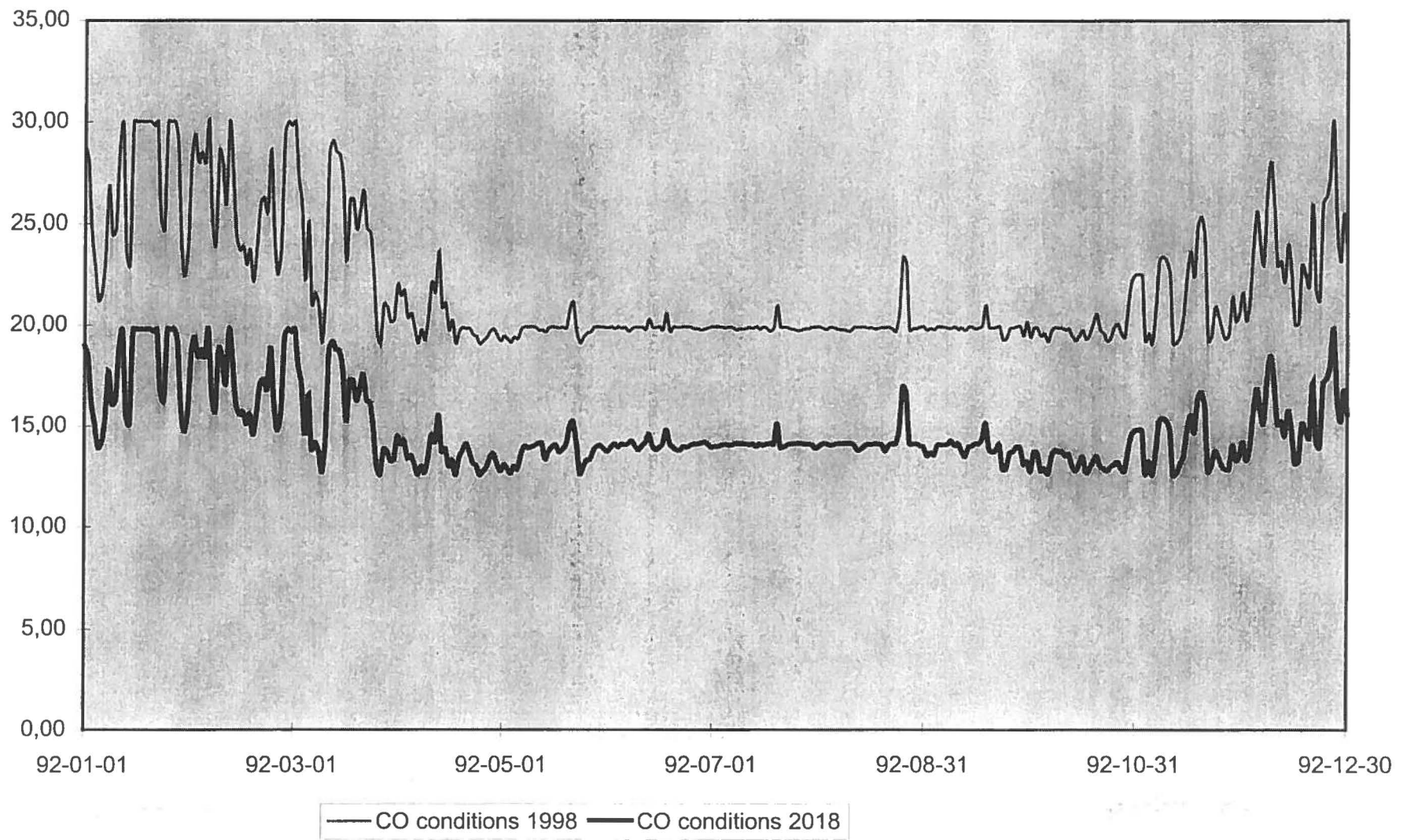
Taux d'émissions utilisés pour les modélisations

Date	Année	Hydrocarbures	CO	NOx	Année	Hydrocarbures	CO	NOx
96-11-03	1998	1,67	22,02	3,82	2018	1,36	14,48	2,90
96-11-04	1998	1,69	19,75	3,69	2018	1,37	12,99	2,80
96-11-05	1998	1,66	19,45	3,67	2018	1,34	12,79	2,78
96-11-06	1998	1,74	19,09	3,63	2018	1,40	12,59	2,76
96-11-07	1998	2,24	19,88	3,45	2018	1,85	13,85	2,62
96-11-08	1998	2,24	19,89	3,43	2018	1,86	13,90	2,61
96-11-09	1998	1,87	19,42	3,59	2018	1,51	13,03	2,72
96-11-10	1998	1,63	20,36	3,72	2018	1,32	13,38	2,82
96-11-11	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
96-11-12	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,39	14,79	2,92
96-11-13	1998	1,86	24,24	3,95	2018	1,49	15,95	3,00
96-11-14	1998	1,90	24,72	3,98	2018	1,51	16,26	3,02
96-11-15	1998	2,03	25,99	4,05	2018	1,60	17,10	3,07
96-11-16	1998	1,87	24,45	3,96	2018	1,50	16,08	3,01
96-11-17	1998	1,62	21,43	3,79	2018	1,32	14,09	2,87
96-11-18	1998	1,68	22,10	3,83	2018	1,36	14,53	2,90
96-11-19	1998	1,65	21,72	3,81	2018	1,35	14,28	2,89
96-11-20	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88
96-11-21	1998	1,72	22,55	3,85	2018	1,39	14,82	2,92
96-11-22	1998	1,65	21,72	3,81	2018	1,35	14,28	2,89
96-11-23	1998	1,76	23,14	3,89	2018	1,42	15,21	2,95
96-11-24	1998	2,14	27,05	4,11	2018	1,68	17,81	3,12
96-11-25	1998	1,92	24,90	3,99	2018	1,53	16,38	3,03
96-11-26	1998	1,83	23,89	3,93	2018	1,47	15,71	2,98
96-11-27	1998	1,91	24,78	3,98	2018	1,52	16,30	3,02
96-11-28	1998	1,90	24,72	3,98	2018	1,52	16,26	3,02
96-11-29	1998	1,80	23,51	3,91	2018	1,44	15,46	2,97
96-11-30	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
96-12-01	1998	1,87	19,50	3,57	2018	1,51	13,14	2,71
96-12-02	1998	1,68	19,21	3,65	2018	1,36	12,63	2,77
96-12-03	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88
96-12-04	1998	1,63	21,40	3,79	2018	1,33	14,07	2,87
96-12-05	1998	1,68	22,08	3,83	2018	1,36	14,51	2,90
96-12-06	1998	1,67	21,99	3,82	2018	1,36	14,46	2,90
96-12-07	1998	1,62	21,32	3,78	2018	1,32	14,02	2,87
96-12-08	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88
96-12-09	1998	1,71	22,49	3,85	2018	1,38	14,79	2,92
96-12-10	1998	1,78	23,37	3,90	2018	1,44	15,37	2,96
96-12-11	1998	1,77	23,19	3,89	2018	1,43	15,25	2,95
96-12-12	1998	1,71	22,43	3,85	2018	1,38	14,75	2,92
96-12-13	1998	1,63	21,37	3,78	2018	1,33	14,05	2,87
96-12-14	1998	1,64	21,56	3,80	2018	1,34	14,18	2,88
96-12-15	1998	1,74	19,09	3,65	2018	1,40	12,55	2,77
96-12-16	1998	1,55	20,36	3,72	2018	1,27	13,38	2,82
96-12-17	1998	1,68	19,04	3,64	2018	1,35	12,52	2,76
96-12-18	1998	1,60	19,93	3,70	2018	1,30	13,10	2,80
96-12-19	1998	1,65	21,75	3,81	2018	1,35	14,30	2,89
96-12-20	1998	1,87	24,42	3,96	2018	1,50	16,06	3,01
96-12-21	1998	1,94	25,15	4,00	2018	1,54	16,55	3,04
96-12-22	1998	1,74	22,83	3,87	2018	1,41	15,01	2,94
96-12-23	1998	1,67	21,91	3,82	2018	1,36	14,41	2,90
96-12-24	1998	1,66	19,88	3,69	2018	1,34	13,07	2,80
96-12-25	1998	1,90	24,69	3,98	2018	1,51	16,24	3,02
96-12-26	1998	2,01	25,80	4,04	2018	1,59	16,98	3,07
96-12-27	1998	1,91	24,84	3,99	2018	1,52	16,34	3,02
96-12-28	1998	1,69	22,27	3,84	2018	1,37	14,64	2,91
96-12-29	1998	1,61	21,22	3,77	2018	1,32	13,95	2,86
96-12-30	1998	2,02	25,92	4,05	2018	1,60	17,06	3,07
96-12-31	1998	2,47	30,01	4,27	2018	1,91	19,79	3,24

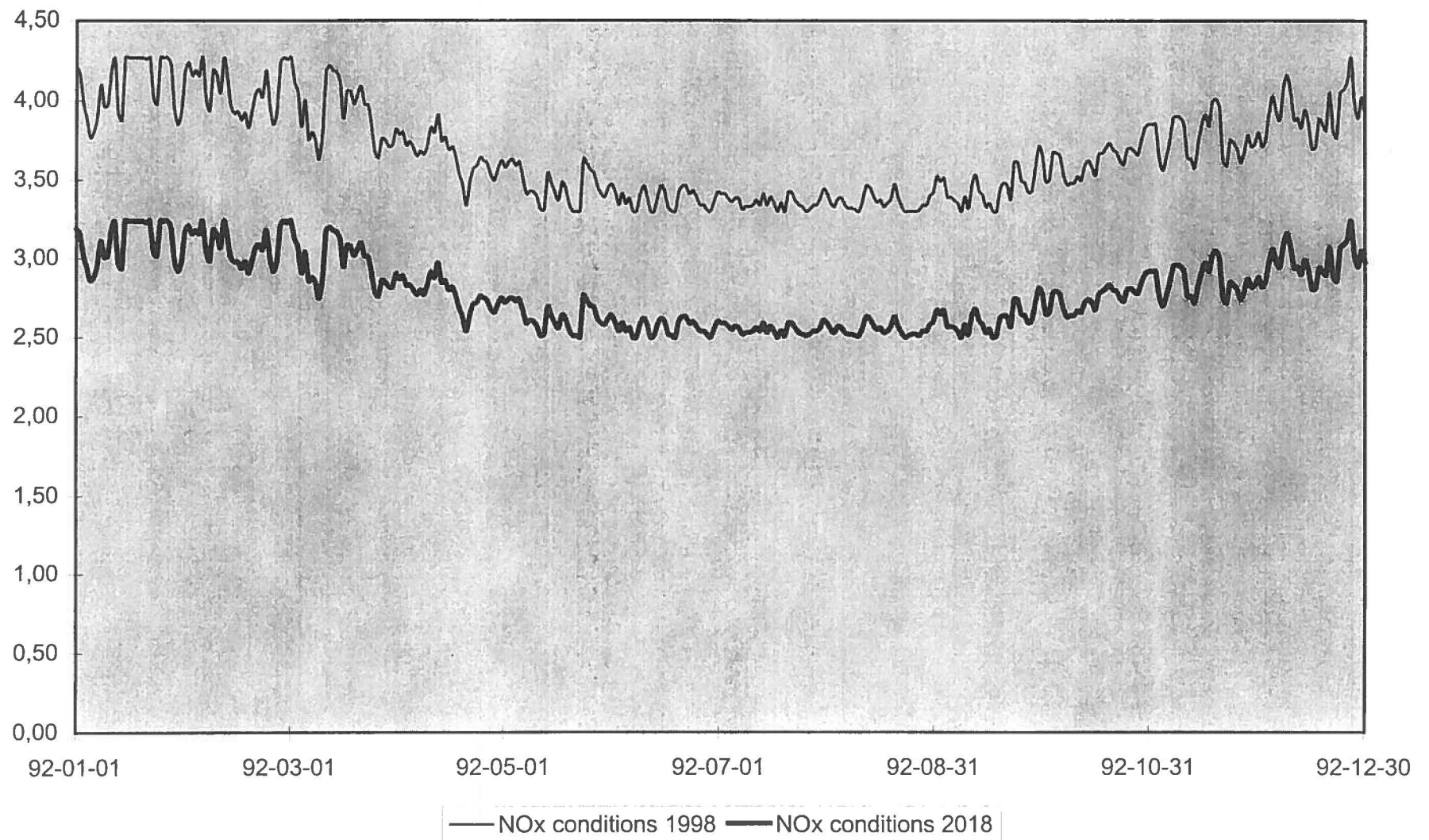
Comparaison entre les émissions d'hydrocarbures avec les conditions de circulation de 1998 et de 2018



Comparaison entre les émissions de CO avec les conditions de circulation de 1998 et de 2018



Comparaison entre les émissions de NOx avec les conditions de circulation de 1998 et de 2018



**ANNEXE II : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS DE
CO SUR BASE HORAIRE AVEC LES DONNÉES DE
CIRCULATION DE 1996**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1996 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	3 970	302 955	5 026 152	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,68%
2	3 835	302 689	5 026 312	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,28%
3	3 815	299 683	5 027 397	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,22%
4	3 733	299 665	5 027 248	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,98%
5	3 696	299 355	5 027 480	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,87%
6	3 390	303 106	5 026 086	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,97%
7	3 381	303 079	5 026 016	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,94%
8	3 295	299 939	5 027 013	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,69%
9	3 202	299 074	5 027 613	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,42%
10	3 046	300 236	5 026 977	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,96%
11	3 038	296 671	5 028 284	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,94%
12	2 992	298 081	5 028 335	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	8,80%
13	2 960	300 413	5 026 693	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,71%
14	2 927	299 963	5 027 212	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,61%
15	2 899	300 623	5 026 627	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,53%
16	2 888	302 441	5 026 480	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,49%
17	2 762	296 713	5 028 466	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,12%
18	2 758	297 756	5 028 242	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	8,11%
19	2 717	296 593	5 028 627	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,99%
20	2 683	300 905	5 026 524	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,89%
21	2 646	300 783	5 026 280	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,78%
22	2 626	299 074	5 027 613	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,72%
23	2 610	297 155	5 028 506	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,68%
24	2 595	301 904	5 026 754	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,63%
25	2 584	298 804	5 027 744	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,60%
26	2 574	298 804	5 027 744	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,57%
27	2 567	302 922	5 026 085	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,55%
28	2 557	296 387	5 028 320	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,52%
29	2 518	301 945	5 026 816	96-09-24 19:00	288	1,03	1 824	11,15	F	7,41%
30	2 503	298 534	5 027 875	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,36%
31	2 485	300 206	5 026 729	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,31%
32	2 456	296 702	5 028 431	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,22%
33	2 445	301 663	5 026 885	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,19%
34	2 445	302 193	5 026 648	96-11-25 08:00	288	1,03	50	-7,25	E	7,19%
35	2 438	301 945	5 026 816	96-11-25 08:00	288	1,03	50	-7,25	E	7,17%
36	2 434	299 299	5 027 341	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,16%
37	2 423	302 151	5 026 586	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,13%
38	2 404	298 395	5 028 275	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	7,07%
39	2 395	301 187	5 026 422	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,04%
40	2 376	296 391	5 028 470	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,99%
41	2 361	302 399	5 026 418	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,94%
42	2 350	298 264	5 028 005	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,91%
43	2 340	302 648	5 026 249	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,88%
44	2 332	301 697	5 027 833	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,86%
45	2 305	298 469	5 027 740	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,78%
46	2 299	297 458	5 028 256	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,76%
47	2 297	302 023	5 027 709	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,76%
48	2 283	302 193	5 026 648	96-09-24 19:00	288	1,03	1 824	11,15	F	6,72%
49	2 275	298 738	5 027 609	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,69%
50	2 241	298 199	5 027 870	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,59%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1992 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	7 746	301 945	5 026 816	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	22,78%
2	6 942	302 276	5 026 773	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	20,42%
3	6 735	302 193	5 026 648	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	19,81%
4	6 590	301 693	5 026 953	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	19,38%
5	6 078	300 556	5 027 275	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,88%
6	6 075	302 524	5 026 605	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,87%
7	6 074	302 028	5 026 942	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,86%
8	6 052	301 416	5 027 057	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,80%
9	5 952	300 278	5 027 325	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,51%
10	5 813	302 566	5 026 667	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,10%
11	5 758	302 814	5 026 498	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,93%
12	5 602	300 827	5 027 191	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,48%
13	5 499	301 134	5 027 159	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,17%
14	5 448	302 441	5 026 480	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,02%
15	5 345	303 054	5 026 354	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,72%
16	5 229	301 109	5 027 089	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,38%
17	5 188	303 187	5 026 296	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,26%
18	5 162	302 773	5 026 436	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,18%
19	5 131	301 391	5 026 987	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,09%
20	4 909	299 106	5 027 680	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,44%
21	4 868	302 318	5 026 835	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,32%
22	4 856	299 981	5 027 361	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,28%
23	4 830	303 121	5 026 489	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,21%
24	4 827	303 241	5 026 436	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,20%
25	4 681	302 689	5 026 312	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,77%
26	4 676	301 663	5 026 885	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,75%
27	4 675	301 753	5 027 091	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,75%
28	4 665	298 837	5 027 811	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,72%
29	4 626	303 021	5 026 287	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,61%
30	4 622	299 383	5 027 550	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,59%
31	4 563	299 692	5 027 471	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,42%
32	4 530	299 438	5 027 690	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,32%
33	4 514	303 160	5 026 226	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,28%
34	4 460	302 898	5 026 623	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,12%
35	4 449	303 106	5 026 086	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,09%
36	4 442	300 520	5 027 130	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,06%
37	4 343	302 955	5 026 152	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	12,77%
38	4 214	301 467	5 027 198	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	12,39%
39	4 164	300 776	5 027 050	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	12,25%
40	4 026	298 567	5 027 942	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	11,84%
41	4 010	299 710	5 027 620	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	11,80%
42	3 994	300 852	5 027 261	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	11,75%
43	3 922	299 990	5 027 435	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	11,53%
44	3 913	300 260	5 027 176	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	11,51%
45	3 799	301 058	5 026 948	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	11,17%
46	3 764	299 172	5 027 815	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	11,07%
47	3 646	301 340	5 026 845	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	10,72%
48	3 645	301 904	5 026 754	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	10,72%
49	3 460	302 650	5 026 792	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	10,18%
50	3 429	302 069	5 027 004	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	10,08%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1993 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	11 166	302 193	5 026 648	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	32,84%
2	10 088	302 524	5 026 605	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	29,67%
3	9 708	302 441	5 026 480	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	28,55%
4	9 344	302 773	5 026 436	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	27,48%
5	8 995	301 945	5 026 816	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	26,45%
6	8 671	302 689	5 026 312	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	25,50%
7	8 632	303 021	5 026 287	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	25,39%
8	8 625	299 981	5 027 361	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	25,37%
9	8 559	300 278	5 027 325	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	25,17%
10	8 519	302 276	5 026 773	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	25,05%
11	8 431	303 160	5 026 226	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	24,80%
12	8 352	303 054	5 026 354	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	24,56%
13	8 260	303 187	5 026 296	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	24,29%
14	7 930	303 106	5 026 086	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	23,32%
15	7 907	302 955	5 026 152	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	23,26%
16	7 754	300 520	5 027 130	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,81%
17	7 727	301 391	5 026 987	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,73%
18	7 708	301 663	5 026 885	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,67%
19	7 668	300 556	5 027 275	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,55%
20	7 578	301 109	5 027 089	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,29%
21	7 571	302 814	5 026 498	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,27%
22	7 549	300 260	5 027 176	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,20%
23	7 532	300 827	5 027 191	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	22,15%
24	7 270	300 776	5 027 050	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	21,38%
25	6 941	299 383	5 027 550	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	20,41%
26	6 868	301 340	5 026 845	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	20,20%
27	6 866	301 058	5 026 948	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	20,19%
28	6 855	301 904	5 026 754	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	20,16%
29	6 569	301 603	5 026 747	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	19,32%
30	6 420	299 106	5 027 680	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	18,88%
31	6 272	299 692	5 027 471	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	18,45%
32	5 774	301 821	5 026 629	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	16,98%
33	5 623	302 151	5 026 586	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	16,54%
34	5 216	298 837	5 027 811	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	15,34%
35	4 896	299 963	5 027 212	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	14,40%
36	4 850	302 566	5 026 667	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	14,26%
37	4 685	301 693	5 026 953	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	13,78%
38	4 640	302 068	5 026 461	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	13,65%
39	4 563	302 399	5 026 418	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	13,42%
40	4 555	299 683	5 027 397	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	13,40%
41	4 474	300 708	5 026 862	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	13,16%
42	4 456	300 990	5 026 760	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	13,11%
43	4 383	301 272	5 026 657	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	12,89%
44	4 358	299 438	5 027 690	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	12,82%
45	4 279	301 523	5 026 564	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	12,59%
46	4 108	300 473	5 026 935	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	12,08%
47	4 026	302 028	5 026 942	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	11,84%
48	3 774	299 990	5 027 435	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	11,10%
49	3 710	301 416	5 027 057	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	10,91%
50	3 703	301 711	5 026 462	93-02-19 07.00	290	1,03	13	-26,65	F	10,89%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1994 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	3 781	301 693	5 026 953	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	11,12%
2	3 208	301 945	5 026 816	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	9,44%
3	3 188	301 467	5 027 198	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	9,38%
4	2 861	301 211	5 027 371	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	8,42%
5	2 860	301 945	5 026 816	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	8,41%
6	2 695	301 753	5 027 091	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	7,93%
7	2 630	301 693	5 026 953	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	7,73%
8	2 457	302 276	5 026 773	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	7,23%
9	2 446	300 929	5 027 473	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	7,19%
10	2 442	300 663	5 027 713	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	7,18%
11	2 413	302 193	5 026 648	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	7,10%
12	2 383	302 028	5 026 942	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	7,01%
13	2 301	301 416	5 027 057	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	6,77%
14	2 268	301 416	5 027 057	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	6,67%
15	2 250	297 773	5 028 466	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	6,62%
16	2 239	301 185	5 027 300	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	6,59%
17	2 221	298 567	5 027 942	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	6,53%
18	2 217	300 356	5 027 970	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	6,52%
19	2 176	302 566	5 026 667	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	6,40%
20	2 168	298 297	5 028 073	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	6,38%
21	2 080	298 081	5 028 335	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	6,12%
22	2 031	298 362	5 028 208	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,97%
23	1 997	300 556	5 027 275	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,87%
24	1 995	300 980	5 027 614	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,87%
25	1 978	301 134	5 027 159	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,82%
26	1 966	297 475	5 028 631	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,78%
27	1 953	298 032	5 028 193	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,74%
28	1 949	301 134	5 027 159	94-02-09 20:00	119	1,03	1 986	-19,45	F	5,73%
29	1 933	301 493	5 027 269	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,69%
30	1 933	300 059	5 028 006	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,68%
31	1 882	302 193	5 026 648	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,54%
32	1 867	302 318	5 026 835	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,49%
33	1 867	303 121	5 026 489	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,49%
34	1 847	303 241	5 026 436	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,43%
35	1 834	302 814	5 026 498	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,39%
36	1 794	300 278	5 027 325	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,28%
37	1 789	300 827	5 027 191	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,26%
38	1 763	301 753	5 027 091	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,19%
39	1 761	297 341	5 027 625	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,18%
40	1 731	302 898	5 026 623	94-03-01 07:00	285	1,00	53	-20,55	F	5,09%
41	1 717	302 441	5 026 480	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,05%
42	1 711	297 784	5 028 616	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	5,03%
43	1 687	298 105	5 028 406	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	4,96%
44	1 679	302 193	5 026 648	94-02-15 08:00	294	1,54	294	-20,05	F	4,94%
45	1 676	300 332	5 027 771	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	4,93%
46	1 663	298 837	5 027 811	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	4,89%
47	1 656	297 465	5 028 406	94-11-13 07:00	243	1,00	14	-1,65	E	4,87%
48	1 648	300 852	5 027 261	94-02-09 20:00	119	1,03	1 986	-19,45	F	4,85%
49	1 646	297 484	5 028 830	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	4,84%
50	1 633	298 632	5 028 077	94-02-19 07:00	130	1,00	15	-10,05	F	4,80%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1995 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	2 821	302 441	5 026 480	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	8,30%
2	2 815	302 689	5 026 312	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	8,28%
3	2 731	302 955	5 026 152	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	8,03%
4	2 702	303 106	5 026 086	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,95%
5	2 671	302 193	5 026 648	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,85%
6	2 584	303 021	5 026 287	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,60%
7	2 548	302 773	5 026 436	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,49%
8	2 545	301 945	5 026 816	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	7,49%
9	2 522	303 160	5 026 226	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,42%
10	2 438	299 981	5 027 361	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,17%
11	2 408	299 355	5 027 480	95-12-08 19:00	95	1,00	1 022	-17,25	F	7,08%
12	2 339	300 574	5 027 348	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,88%
13	2 190	302 524	5 026 605	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,44%
14	2 179	297 756	5 028 242	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,41%
15	2 168	300 260	5 027 176	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,38%
16	2 152	302 276	5 026 773	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	6,33%
17	2 126	300 852	5 027 261	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,25%
18	2 114	300 305	5 027 548	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,22%
19	2 090	301 693	5 026 953	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	6,15%
20	2 049	301 904	5 026 754	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,03%
21	2 025	300 287	5 027 399	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	5,96%
22	2 007	299 963	5 027 212	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,90%
23	1 994	301 134	5 027 159	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	5,86%
24	1 957	299 008	5 027 478	95-12-08 19:00	95	1,00	1 022	-17,25	F	5,76%
25	1 956	302 193	5 026 648	95-11-18 07:00	290	1,00	1 648	-7,25	F	5,75%
26	1 945	299 683	5 027 397	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,72%
27	1 917	302 193	5 026 648	95-02-23 20:00	292	1,00	1 715	-0,55	F	5,64%
28	1 896	300 008	5 027 584	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	5,58%
29	1 877	302 193	5 026 648	95-02-10 08:00	289	1,54	125	-15,05	F	5,52%
30	1 847	297 767	5 028 391	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	5,43%
31	1 844	301 663	5 026 885	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,42%
32	1 823	300 852	5 027 261	95-01-23 19:00	274	1,03	387	-3,35	F	5,36%
33	1 822	301 663	5 026 885	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	5,36%
34	1 818	302 151	5 026 586	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	5,35%
35	1 813	300 278	5 027 325	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,33%
36	1 811	300 556	5 027 275	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	5,33%
37	1 807	301 945	5 026 816	95-02-10 08:00	289	1,54	125	-15,05	F	5,32%
38	1 807	300 520	5 027 130	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,32%
39	1 798	301 945	5 026 816	95-03-16 20:00	286	1,00	804	5,55	F	5,29%
40	1 788	301 185	5 027 300	95-01-23 19:00	274	1,03	387	-3,35	F	5,26%
41	1 784	302 193	5 026 648	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	5,25%
42	1 775	302 028	5 026 942	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	5,22%
43	1 763	301 904	5 026 754	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,18%
44	1 756	300 708	5 026 862	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,17%
45	1 752	302 193	5 026 648	95-12-13 20:00	290	1,54	962	-16,65	F	5,15%
46	1 744	301 134	5 027 159	95-02-15 07:00	281	1,03	2 713	-16,65	F	5,13%
47	1 740	300 473	5 026 935	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,12%
48	1 739	301 340	5 026 845	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,11%
49	1 726	301 416	5 027 057	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	5,08%
50	1 710	301 391	5 026 987	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	5,03%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1996 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	3 970	302 955	5 026 152	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,68%
2	3 835	302 689	5 026 312	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,28%
3	3 815	299 683	5 027 397	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,22%
4	3 733	299 665	5 027 248	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,98%
5	3 696	299 355	5 027 480	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,87%
6	3 390	303 106	5 026 086	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,97%
7	3 381	303 079	5 026 016	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,94%
8	3 295	299 939	5 027 013	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,69%
9	3 202	299 074	5 027 613	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,42%
10	3 046	300 236	5 026 977	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,96%
11	3 038	296 671	5 028 284	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,94%
12	2 992	298 081	5 028 335	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	8,80%
13	2 960	300 413	5 026 693	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,71%
14	2 927	299 963	5 027 212	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,61%
15	2 899	300 623	5 026 627	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,53%
16	2 888	302 441	5 026 480	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,49%
17	2 762	296 713	5 028 466	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,12%
18	2 758	297 756	5 028 242	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	8,11%
19	2 717	296 593	5 028 627	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,99%
20	2 683	300 905	5 026 524	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,89%
21	2 646	300 783	5 026 280	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,78%
22	2 626	299 074	5 027 613	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,72%
23	2 610	297 155	5 028 506	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,68%
24	2 595	301 904	5 026 754	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,63%
25	2 584	298 804	5 027 744	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,60%
26	2 574	298 804	5 027 744	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,57%
27	2 567	302 922	5 026 085	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,55%
28	2 557	296 387	5 028 320	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,52%
29	2 518	301 945	5 026 816	96-09-24 19:00	288	1,03	1 824	11,15	F	7,41%
30	2 503	298 534	5 027 875	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,36%
31	2 485	300 206	5 026 729	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,31%
32	2 456	296 702	5 028 431	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	7,22%
33	2 445	301 663	5 026 885	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,19%
34	2 445	302 193	5 026 648	96-11-25 08:00	288	1,03	50	-7,25	E	7,19%
35	2 438	301 945	5 026 816	96-11-25 08:00	288	1,03	50	-7,25	E	7,17%
36	2 434	299 299	5 027 341	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,16%
37	2 423	302 151	5 026 586	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,13%
38	2 404	298 395	5 028 275	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	7,07%
39	2 395	301 187	5 026 422	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	7,04%
40	2 376	296 391	5 028 470	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,99%
41	2 361	302 399	5 026 418	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,94%
42	2 350	298 264	5 028 005	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,91%
43	2 340	302 648	5 026 249	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,88%
44	2 332	301 697	5 027 833	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,86%
45	2 305	298 469	5 027 740	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,78%
46	2 299	297 458	5 028 256	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,76%
47	2 297	302 023	5 027 709	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	6,76%
48	2 283	302 193	5 026 648	96-09-24 19:00	288	1,03	1 824	11,15	F	6,72%
49	2 275	298 738	5 027 609	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,69%
50	2 241	298 199	5 027 870	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	6,59%

**ANNEXE III : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS DE
CO SUR 8 HEURES AVEC LES DONNÉES DE
CIRCULATION DE 1996**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1996 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	598	301 693	5 026 953	96-02-01 19 00	4,60%
2	581	301 693	5 026 953	96-02-01 20 00	4,47%
3	560	301 945	5 026 816	96-11-25 15 00	4,30%
4	559	301 134	5 027 159	96-02-01 19 00	4,30%
5	558	301 693	5 026 953	96-02-01 21 00	4,29%
6	555	302 193	5 026 648	96-11-25 13 00	4,27%
7	546	301 134	5 027 159	96-02-01 20 00	4,20%
8	543	302 193	5 026 648	96-11-25 15 00	4,18%
9	533	301 945	5 026 816	96-02-01 19 00	4,10%
10	533	301 416	5 027 057	96-02-01 19 00	4,10%
11	532	302 193	5 026 648	96-11-25 12 00	4,10%
12	532	301 693	5 026 953	96-02-01 23 00	4,09%
13	532	301 693	5 026 953	96-02-02 00 00	4,09%
14	531	302 689	5 026 312	96-11-16 19 00	4,08%
15	530	301 134	5 027 159	96-02-01 21 00	4,07%
16	528	302 955	5 026 152	96-11-16 19 00	4,06%
17	526	301 693	5 026 953	96-02-01 22 00	4,04%
18	521	301 945	5 026 816	96-11-25 14 00	4,01%
19	519	301 693	5 026 953	96-11-25 15 00	3,99%
20	516	301 945	5 026 816	96-02-01 20 00	3,97%
21	513	302 689	5 026 312	96-11-16 20 00	3,95%
22	512	299 665	5 027 248	96-02-19 14 00	3,94%
23	511	301 416	5 027 057	96-02-01 20 00	3,93%
24	510	299 665	5 027 248	96-02-19 13 00	3,92%
25	509	301 134	5 027 159	96-02-01 22 00	3,91%
26	508	302 955	5 026 152	96-11-16 20 00	3,91%
27	508	302 193	5 026 648	96-11-25 14 00	3,91%
28	507	299 665	5 027 248	96-02-19 12 00	3,90%
29	507	301 945	5 026 816	96-11-25 13 00	3,90%
30	506	301 134	5 027 159	96-02-01 23 00	3,89%
31	504	299 665	5 027 248	96-02-19 11 00	3,88%
32	503	301 134	5 027 159	96-02-02 00 00	3,87%
33	503	300 852	5 027 261	96-02-01 19 00	3,87%
34	502	301 693	5 026 953	96-10-29 22 00	3,86%
35	501	299 665	5 027 248	96-02-19 10 00	3,85%
36	498	299 683	5 027 397	96-02-19 14 00	3,83%
37	498	302 028	5 026 942	96-02-01 20 00	3,83%
38	498	299 665	5 027 248	96-02-19 09 00	3,83%
39	497	302 193	5 026 648	96-11-25 11 00	3,83%
40	497	302 028	5 026 942	96-02-01 19 00	3,82%
41	496	302 955	5 026 152	96-02-19 07 00	3,82%
42	496	302 955	5 026 152	96-02-19 08 00	3,82%
43	496	302 955	5 026 152	96-02-19 09 00	3,82%
44	496	302 955	5 026 152	96-02-19 10 00	3,82%
45	496	302 955	5 026 152	96-02-19 11 00	3,82%
46	496	302 955	5 026 152	96-02-19 12 00	3,82%
47	496	302 955	5 026 152	96-02-19 13 00	3,82%
48	496	302 955	5 026 152	96-02-19 14 00	3,82%
49	496	299 683	5 027 397	96-02-19 13 00	3,81%
50	494	299 683	5 027 397	96-02-19 12 00	3,80%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1992 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	1 897	301 945	5 026 816	92-01-02 13:00	14,59%
2	1 828	301 945	5 026 816	92-01-02 12:00	14,06%
3	1 824	301 945	5 026 816	92-01-02 14:00	14,03%
4	1 813	302 193	5 026 648	92-01-02 13:00	13,94%
5	1 776	302 193	5 026 648	92-01-02 14:00	13,66%
6	1 755	301 945	5 026 816	92-01-02 11:00	13,50%
7	1 734	302 193	5 026 648	92-01-02 12:00	13,34%
8	1 691	301 945	5 026 816	92-01-02 10:00	13,01%
9	1 651	302 193	5 026 648	92-01-02 11:00	12,70%
10	1 639	301 945	5 026 816	92-01-02 15:00	12,61%
11	1 622	302 276	5 026 773	92-01-02 13:00	12,48%
12	1 608	301 945	5 026 816	92-01-02 09:00	12,37%
13	1 588	302 193	5 026 648	92-01-02 15:00	12,22%
14	1 577	302 276	5 026 773	92-01-02 12:00	12,13%
15	1 574	302 193	5 026 648	92-01-02 10:00	12,11%
16	1 546	302 276	5 026 773	92-01-02 14:00	11,89%
17	1 544	300 556	5 027 275	92-01-02 13:00	11,87%
18	1 539	300 278	5 027 325	92-01-02 13:00	11,84%
19	1 526	302 276	5 026 773	92-01-02 11:00	11,74%
20	1 502	300 556	5 027 275	92-01-02 14:00	11,56%
21	1 502	300 278	5 027 325	92-01-02 14:00	11,55%
22	1 485	302 524	5 026 605	92-01-02 13:00	11,43%
23	1 483	302 276	5 026 773	92-01-02 10:00	11,41%
24	1 481	302 193	5 026 648	92-01-02 09:00	11,39%
25	1 477	300 556	5 027 275	92-01-02 12:00	11,36%
26	1 472	300 278	5 027 325	92-01-02 12:00	11,32%
27	1 466	301 693	5 026 953	92-01-02 13:00	11,28%
28	1 462	302 441	5 026 480	92-01-02 14:00	11,24%
29	1 457	302 441	5 026 480	92-01-02 13:00	11,21%
30	1 441	302 524	5 026 605	92-01-02 14:00	11,09%
31	1 436	302 524	5 026 605	92-01-02 12:00	11,05%
32	1 422	301 693	5 026 953	92-01-02 14:00	10,94%
33	1 421	301 693	5 026 953	92-01-02 12:00	10,93%
34	1 421	302 276	5 026 773	92-01-02 09:00	10,93%
35	1 419	301 945	5 026 816	92-01-02 08:00	10,92%
36	1 416	300 827	5 027 191	92-01-02 13:00	10,89%
37	1 405	300 556	5 027 275	92-01-02 11:00	10,81%
38	1 400	300 278	5 027 325	92-01-02 11:00	10,77%
39	1 384	302 441	5 026 480	92-01-02 12:00	10,65%
40	1 384	302 524	5 026 605	92-01-02 11:00	10,65%
41	1 380	300 556	5 027 275	92-01-02 15:00	10,62%
42	1 373	300 827	5 027 191	92-01-02 14:00	10,56%
43	1 371	300 278	5 027 325	92-01-02 15:00	10,54%
44	1 368	302 276	5 026 773	92-01-02 15:00	10,52%
45	1 365	301 693	5 026 953	92-01-02 11:00	10,50%
46	1 362	299 981	5 027 361	92-01-02 13:00	10,47%
47	1 361	302 441	5 026 480	92-01-02 15:00	10,47%
48	1 358	300 827	5 027 191	92-01-02 12:00	10,44%
49	1 347	299 981	5 027 361	92-01-02 14:00	10,36%
50	1 337	301 109	5 027 089	92-01-02 13:00	10,28%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1993 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	1 497	302 193	5 026 648	93-02-19 11:00	11,51%
2	1 495	302 193	5 026 648	93-02-19 12:00	11,50%
3	1 493	302 193	5 026 648	93-02-19 13:00	11,49%
4	1 487	302 193	5 026 648	93-02-19 14:00	11,44%
5	1 476	302 193	5 026 648	93-02-19 10:00	11,35%
6	1 453	302 193	5 026 648	93-02-19 08:00	11,18%
7	1 450	302 193	5 026 648	93-02-19 09:00	11,15%
8	1 431	302 193	5 026 648	93-02-19 07:00	11,01%
9	1 329	302 524	5 026 605	93-02-19 11:00	10,22%
10	1 327	302 524	5 026 605	93-02-19 12:00	10,21%
11	1 325	302 524	5 026 605	93-02-19 13:00	10,19%
12	1 318	302 524	5 026 605	93-02-19 14:00	10,14%
13	1 310	302 524	5 026 605	93-02-19 10:00	10,07%
14	1 305	302 441	5 026 480	93-02-19 11:00	10,04%
15	1 304	302 441	5 026 480	93-02-19 12:00	10,03%
16	1 304	302 441	5 026 480	93-02-19 13:00	10,03%
17	1 302	302 441	5 026 480	93-02-19 14:00	10,02%
18	1 296	302 524	5 026 605	93-02-19 08:00	9,97%
19	1 291	302 524	5 026 605	93-02-19 07:00	9,93%
20	1 288	302 524	5 026 605	93-02-19 09:00	9,91%
21	1 287	302 441	5 026 480	93-02-19 10:00	9,90%
22	1 281	301 693	5 026 953	93-12-08 23:00	9,85%
23	1 274	301 693	5 026 953	93-12-08 22:00	9,80%
24	1 267	302 441	5 026 480	93-02-19 09:00	9,75%
25	1 264	302 441	5 026 480	93-02-19 08:00	9,72%
26	1 241	302 773	5 026 436	93-02-19 11:00	9,54%
27	1 239	302 773	5 026 436	93-02-19 12:00	9,53%
28	1 237	302 773	5 026 436	93-02-19 13:00	9,51%
29	1 230	302 441	5 026 480	93-02-19 07:00	9,46%
30	1 230	302 773	5 026 436	93-02-19 14:00	9,46%
31	1 220	302 773	5 026 436	93-02-19 10:00	9,38%
32	1 218	299 981	5 027 361	93-02-19 14:00	9,37%
33	1 212	301 134	5 027 159	93-12-08 23:00	9,32%
34	1 209	299 981	5 027 361	93-02-19 13:00	9,30%
35	1 204	301 663	5 026 885	93-02-19 14:00	9,26%
36	1 203	302 773	5 026 436	93-02-19 08:00	9,25%
37	1 201	301 693	5 026 953	93-12-09 00:00	9,24%
38	1 201	301 945	5 026 816	93-02-19 11:00	9,24%
39	1 200	300 278	5 027 325	93-02-19 14:00	9,23%
40	1 199	301 945	5 026 816	93-02-19 12:00	9,23%
41	1 197	301 945	5 026 816	93-02-19 13:00	9,21%
42	1 197	302 773	5 026 436	93-02-19 09:00	9,21%
43	1 196	301 663	5 026 885	93-02-19 13:00	9,20%
44	1 195	299 981	5 027 361	93-02-19 12:00	9,19%
45	1 193	302 773	5 026 436	93-02-19 07:00	9,17%
46	1 192	300 278	5 027 325	93-02-19 13:00	9,17%
47	1 191	301 945	5 026 816	93-02-19 14:00	9,16%
48	1 190	302 689	5 026 312	93-02-19 11:00	9,15%
49	1 189	302 689	5 026 312	93-02-19 12:00	9,15%
50	1 188	302 689	5 026 312	93-02-19	9,14%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1994 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	814	301 693	5 026 953	94-02-19 10:00	6,26%
2	814	301 693	5 026 953	94-02-19 11:00	6,26%
3	812	301 693	5 026 953	94-02-19 12:00	6,25%
4	811	301 693	5 026 953	94-02-19 13:00	6,24%
5	767	301 693	5 026 953	94-02-19 09:00	5,90%
6	725	301 693	5 026 953	94-02-19 14:00	5,58%
7	686	301 693	5 026 953	94-02-19 08:00	5,28%
8	656	301 945	5 026 816	94-02-19 10:00	5,05%
9	656	301 945	5 026 816	94-02-19 11:00	5,04%
10	654	301 945	5 026 816	94-02-19 12:00	5,03%
11	653	301 945	5 026 816	94-02-19 13:00	5,02%
12	648	301 467	5 027 198	94-02-19 10:00	4,98%
13	647	301 467	5 027 198	94-02-19 11:00	4,97%
14	645	301 467	5 027 198	94-02-19 12:00	4,96%
15	643	301 467	5 027 198	94-02-19 13:00	4,95%
16	617	301 945	5 026 816	94-02-19 09:00	4,74%
17	616	301 467	5 027 198	94-02-19 09:00	4,74%
18	614	301 693	5 026 953	94-03-01 12:00	4,72%
19	606	301 945	5 026 816	94-03-01 12:00	4,66%
20	604	301 693	5 026 953	94-03-01 11:00	4,65%
21	597	301 945	5 026 816	94-02-19 14:00	4,59%
22	590	301 945	5 026 816	94-03-01 11:00	4,54%
23	584	301 416	5 027 057	94-02-19 10:00	4,50%
24	584	301 416	5 027 057	94-02-19 11:00	4,49%
25	583	301 416	5 027 057	94-02-19 12:00	4,49%
26	583	301 416	5 027 057	94-02-19 13:00	4,48%
27	578	301 467	5 027 198	94-02-19 14:00	4,45%
28	577	301 693	5 026 953	94-03-01 13:00	4,44%
29	574	301 693	5 026 953	94-03-01 10:00	4,42%
30	571	301 945	5 026 816	94-03-01 13:00	4,39%
31	565	301 693	5 026 953	94-02-19 07:00	4,34%
32	561	301 467	5 027 198	94-02-19 08:00	4,32%
33	552	301 945	5 026 816	94-03-01 10:00	4,24%
34	551	302 689	5 026 312	94-03-14 23:00	4,24%
35	546	302 028	5 026 942	94-03-01 12:00	4,20%
36	545	302 689	5 026 312	94-03-14 21:00	4,19%
37	544	301 945	5 026 816	94-02-19 08:00	4,18%
38	543	301 693	5 026 953	94-03-01 09:00	4,18%
39	542	302 028	5 026 942	94-03-01 11:00	4,17%
40	540	301 663	5 026 885	94-03-14 23:00	4,15%
41	537	299 683	5 027 397	94-03-14 23:00	4,13%
42	537	299 683	5 027 397	94-03-14 22:00	4,13%
43	534	301 416	5 027 057	94-03-01 12:00	4,11%
44	534	301 416	5 027 057	94-02-19 09:00	4,11%
45	531	301 185	5 027 300	94-02-19 10:00	4,09%
46	531	299 683	5 027 397	94-03-14 21:00	4,08%
47	530	301 185	5 027 300	94-02-19 11:00	4,08%
48	529	301 185	5 027 300	94-02-19 12:00	4,07%
49	528	301 185	5 027 300	94-02-19 13:00	4,06%
50	527	302 689	5 026 312	94-03-14 22:00	4,06%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1995 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	1 026	301 134	5 027 159	95-12-30 01:00	7,89%
2	992	301 134	5 027 159	95-12-29 23:00	7,63%
3	989	301 134	5 027 159	95-12-30 00:00	7,61%
4	975	300 574	5 027 348	95-12-30 01:00	7,50%
5	961	300 852	5 027 261	95-12-30 01:00	7,39%
6	952	299 355	5 027 480	95-12-09 01:00	7,32%
7	939	300 574	5 027 348	95-12-29 23:00	7,23%
8	939	299 355	5 027 480	95-12-08 23:00	7,23%
9	939	300 574	5 027 348	95-12-30 00:00	7,23%
10	937	300 852	5 027 261	95-12-29 23:00	7,21%
11	935	300 852	5 027 261	95-12-30 00:00	7,19%
12	928	299 355	5 027 480	95-12-09 00:00	7,14%
13	919	301 904	5 026 754	95-12-29 23:00	7,07%
14	902	301 134	5 027 159	95-12-29 22:00	6,94%
15	894	301 904	5 026 754	95-12-30 00:00	6,87%
16	891	300 305	5 027 548	95-12-30 01:00	6,86%
17	885	301 904	5 026 754	95-12-30 01:00	6,81%
18	873	300 574	5 027 348	95-12-30 02:00	6,72%
19	867	299 355	5 027 480	95-12-08 22:00	6,67%
20	867	299 683	5 027 397	95-12-08 23:00	6,67%
21	858	301 134	5 027 159	95-12-30 02:00	6,60%
22	855	300 305	5 027 548	95-12-29 23:00	6,58%
23	855	300 305	5 027 548	95-12-30 00:00	6,58%
24	853	299 683	5 027 397	95-12-09 01:00	6,56%
25	847	299 683	5 027 397	95-12-09 00:00	6,52%
26	842	300 852	5 027 261	95-12-29 22:00	6,48%
27	841	301 904	5 026 754	95-12-29 22:00	6,47%
28	839	300 852	5 027 261	95-12-30 02:00	6,46%
29	832	300 574	5 027 348	95-12-29 22:00	6,40%
30	827	297 767	5 028 391	95-12-30 01:00	6,36%
31	821	299 355	5 027 480	95-12-09 02:00	6,32%
32	819	301 663	5 026 885	95-12-29 23:00	6,30%
33	816	297 756	5 028 242	95-12-30 01:00	6,28%
34	802	297 756	5 028 242	95-12-29 23:00	6,17%
35	801	299 355	5 027 480	95-12-08 21:00	6,16%
36	798	297 767	5 028 391	95-12-29 23:00	6,14%
37	798	297 767	5 028 391	95-12-30 00:00	6,13%
38	794	297 756	5 028 242	95-12-30 00:00	6,11%
39	794	300 305	5 027 548	95-12-30 02:00	6,11%
40	790	301 904	5 026 754	95-12-30 02:00	6,07%
41	789	301 663	5 026 885	95-12-30 00:00	6,07%
42	788	300 609	5 027 494	95-12-30 01:00	6,06%
43	779	298 032	5 028 193	95-12-30 01:00	5,99%
44	776	299 683	5 027 397	95-12-08 22:00	5,97%
45	776	302 151	5 026 586	95-12-29 23:00	5,97%
46	768	301 904	5 026 754	95-12-29 21:00	5,91%
47	767	300 287	5 027 399	95-12-30 01:00	5,90%
48	767	301 663	5 026 885	95-12-30 01:00	5,90%
49	761	301 134	5 027 159	95-12-29 21:00	5,86%
50	760	299 299	5 027 341	95-12-08	5,84%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1996 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	598	301 693	5 026 953	96-02-01 19:00	4,60%
2	581	301 693	5 026 953	96-02-01 20:00	4,47%
3	560	301 945	5 026 816	96-11-25 15:00	4,30%
4	559	301 134	5 027 159	96-02-01 19:00	4,30%
5	558	301 693	5 026 953	96-02-01 21:00	4,29%
6	555	302 193	5 026 648	96-11-25 13:00	4,27%
7	546	301 134	5 027 159	96-02-01 20:00	4,20%
8	543	302 193	5 026 648	96-11-25 15:00	4,18%
9	533	301 945	5 026 816	96-02-01 19:00	4,10%
10	533	301 416	5 027 057	96-02-01 19:00	4,10%
11	532	302 193	5 026 648	96-11-25 12:00	4,10%
12	532	301 693	5 026 953	96-02-01 23:00	4,09%
13	532	301 693	5 026 953	96-02-02 00:00	4,09%
14	531	302 689	5 026 312	96-11-16 19:00	4,08%
15	530	301 134	5 027 159	96-02-01 21:00	4,07%
16	528	302 955	5 026 152	96-11-16 19:00	4,06%
17	526	301 693	5 026 953	96-02-01 22:00	4,04%
18	521	301 945	5 026 816	96-11-25 14:00	4,01%
19	519	301 693	5 026 953	96-11-25 15:00	3,99%
20	516	301 945	5 026 816	96-02-01 20:00	3,97%
21	513	302 689	5 026 312	96-11-16 20:00	3,95%
22	512	299 665	5 027 248	96-02-19 14:00	3,94%
23	511	301 416	5 027 057	96-02-01 20:00	3,93%
24	510	299 665	5 027 248	96-02-19 13:00	3,92%
25	509	301 134	5 027 159	96-02-01 22:00	3,91%
26	508	302 955	5 026 152	96-11-16 20:00	3,91%
27	508	302 193	5 026 648	96-11-25 14:00	3,91%
28	507	299 665	5 027 248	96-02-19 12:00	3,90%
29	507	301 945	5 026 816	96-11-25 13:00	3,90%
30	506	301 134	5 027 159	96-02-01 23:00	3,89%
31	504	299 665	5 027 248	96-02-19 11:00	3,88%
32	503	301 134	5 027 159	96-02-02 00:00	3,87%
33	503	300 852	5 027 261	96-02-01 19:00	3,87%
34	502	301 693	5 026 953	96-10-29 22:00	3,86%
35	501	299 665	5 027 248	96-02-19 10:00	3,85%
36	498	299 683	5 027 397	96-02-19 14:00	3,83%
37	498	302 028	5 026 942	96-02-01 20:00	3,83%
38	498	299 665	5 027 248	96-02-19 09:00	3,83%
39	497	302 193	5 026 648	96-11-25 11:00	3,83%
40	497	302 028	5 026 942	96-02-01 19:00	3,82%
41	496	302 955	5 026 152	96-02-19 07:00	3,82%
42	496	302 955	5 026 152	96-02-19 08:00	3,82%
43	496	302 955	5 026 152	96-02-19 09:00	3,82%
44	496	302 955	5 026 152	96-02-19 10:00	3,82%
45	496	302 955	5 026 152	96-02-19 11:00	3,82%
46	496	302 955	5 026 152	96-02-19 12:00	3,82%
47	496	302 955	5 026 152	96-02-19 13:00	3,82%
48	496	302 955	5 026 152	96-02-19 14:00	3,82%
49	496	299 683	5 027 397	96-02-19 13:00	3,81%
50	494	299 683	5 027 397	96-02-19 12:00	3,80%

**ANNEXE IV : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS DE
CO SUR BASE HORAIRE AVEC LES DONNÉES DE
CIRCULATION DE 2016**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1992 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	9 551	302 028	5 026 942	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	28,09%
2	8 557	302 318	5 026 835	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	25,17%
3	8 307	302 276	5 026 773	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	24,43%
4	8 120	301 753	5 027 091	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	23,88%
5	7 493	300 574	5 027 348	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	22,04%
6	7 488	302 069	5 027 004	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	22,02%
7	7 488	302 566	5 026 667	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	22,02%
8	7 462	301 467	5 027 198	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	21,95%
9	7 342	300 287	5 027 399	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	21,59%
10	7 162	302 650	5 026 792	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	21,07%
11	7 096	302 898	5 026 623	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	20,87%
12	6 906	300 852	5 027 261	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	20,31%
13	6 766	301 185	5 027 300	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	19,90%
14	6 716	302 524	5 026 605	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	19,75%
15	6 592	303 121	5 026 489	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	19,39%
16	6 428	301 134	5 027 159	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	18,91%
17	6 388	303 241	5 026 436	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	18,79%
18	6 356	302 814	5 026 498	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	18,70%
19	6 299	301 416	5 027 057	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	18,53%
20	6 048	299 172	5 027 815	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,79%
21	6 002	302 401	5 026 960	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,65%
22	5 993	299 990	5 027 435	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,63%
23	5 953	303 209	5 026 668	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,51%
24	5 950	303 312	5 026 623	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	17,50%
25	5 772	302 773	5 026 436	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,98%
26	5 751	301 783	5 027 160	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,91%
27	5 748	298 902	5 027 946	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,90%
28	5 748	301 693	5 026 953	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,90%
29	5 707	299 438	5 027 690	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,79%
30	5 700	303 054	5 026 354	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,77%
31	5 619	299 710	5 027 620	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,53%
32	5 571	303 187	5 026 296	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,39%
33	5 554	299 466	5 027 759	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,33%
34	5 497	303 009	5 026 789	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,17%
35	5 489	303 160	5 026 226	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,14%
36	5 475	300 556	5 027 275	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	16,10%
37	5 362	303 021	5 026 287	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,77%
38	5 171	301 493	5 027 269	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,21%
39	5 132	300 827	5 027 191	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	15,09%
40	4 964	298 632	5 028 077	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,60%
41	4 928	299 719	5 027 695	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,50%
42	4 906	300 903	5 027 402	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,43%
43	4 825	300 008	5 027 584	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,19%
44	4 820	300 278	5 027 325	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	14,18%
45	4 690	301 109	5 027 089	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,79%
46	4 635	299 205	5 027 883	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,63%
47	4 489	301 945	5 026 816	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,20%
48	4 483	301 391	5 026 987	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	13,19%
49	4 261	302 761	5 026 958	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	12,53%
50	4 217	302 151	5 027 129	92-01-02 08:00	286	1,00	18	-13,85	E	12,40%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1993 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	13 794	302 276	5 026 773	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	40,57%
2	12 452	302 566	5 026 667	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	36,62%
3	11 972	302 524	5 026 605	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	35,21%
4	11 524	302 814	5 026 498	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	33,89%
5	11 094	302 028	5 026 942	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	32,63%
6	10 688	299 990	5 027 435	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	31,44%
7	10 688	302 773	5 026 436	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	31,44%
8	10 640	303 054	5 026 354	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	31,29%
9	10 562	300 287	5 027 399	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	31,07%
10	10 513	302 318	5 026 835	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	30,92%
11	10 401	303 187	5 026 296	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	30,59%
12	10 303	303 121	5 026 489	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	30,30%
13	10 192	303 241	5 026 436	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	29,98%
14	9 774	303 160	5 026 226	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	28,75%
15	9 746	303 021	5 026 287	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	28,66%
16	9 572	300 556	5 027 275	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	28,15%
17	9 504	301 416	5 027 057	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	27,95%
18	9 487	301 693	5 026 953	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	27,90%
19	9 449	300 574	5 027 348	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	27,79%
20	9 340	302 898	5 026 623	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	27,47%
21	9 337	300 278	5 027 325	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	27,46%
22	9 326	301 134	5 027 159	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	27,43%
23	9 286	300 852	5 027 261	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	27,31%
24	8 968	300 827	5 027 191	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	26,38%
25	8 565	299 438	5 027 690	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	25,19%
26	8 474	301 109	5 027 089	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	24,92%
27	8 457	301 391	5 026 987	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	24,87%
28	8 436	301 945	5 026 816	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	24,81%
29	8 089	301 663	5 026 885	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	23,79%
30	7 924	299 172	5 027 815	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	23,30%
31	7 701	299 710	5 027 620	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	22,65%
32	7 115	301 904	5 026 754	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	20,93%
33	6 927	302 193	5 026 648	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	20,37%
34	6 444	298 902	5 027 946	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	18,95%
35	6 032	299 981	5 027 361	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	17,74%
36	5 971	302 650	5 026 792	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	17,56%
37	5 757	301 753	5 027 091	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	16,93%
38	5 719	302 151	5 026 586	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	16,82%
39	5 622	302 441	5 026 480	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	16,54%
40	5 591	299 692	5 027 471	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	16,45%
41	5 515	300 776	5 027 050	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	16,22%
42	5 495	301 058	5 026 948	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	16,16%
43	5 405	301 340	5 026 845	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	15,90%
44	5 366	299 466	5 027 759	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	15,78%
45	5 275	301 603	5 026 747	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	15,52%
46	5 057	300 520	5 027 130	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	14,87%
47	4 945	302 069	5 027 004	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	14,55%
48	4 645	300 008	5 027 584	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	13,66%
49	4 565	301 821	5 026 629	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	13,43%
50	4 538	301 467	5 027 198	93-02-19 07:00	290	1,03	13	-26,65	F	13,35%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	4 657	301 753	5 027 091	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	13,70%
2	3 935	302 028	5 026 942	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	11,57%
3	3 922	301 493	5 027 269	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	11,53%
4	3 525	302 028	5 026 942	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	10,37%
5	3 517	301 262	5 027 512	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	10,34%
6	3 307	301 783	5 027 160	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	9,73%
7	3 248	301 753	5 027 091	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	9,55%
8	3 031	302 318	5 026 835	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	8,91%
9	3 003	300 980	5 027 614	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,83%
10	3 001	300 711	5 027 907	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,83%
11	2 966	302 276	5 026 773	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,72%
12	2 937	302 069	5 027 004	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	8,64%
13	2 837	301 467	5 027 198	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	8,34%
14	2 790	301 467	5 027 198	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,21%
15	2 752	297 784	5 028 616	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,09%
16	2 743	301 211	5 027 371	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,07%
17	2 722	300 386	5 028 218	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,01%
18	2 720	298 632	5 028 077	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	8,00%
19	2 684	302 650	5 026 792	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	7,89%
20	2 658	298 362	5 028 208	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	7,82%
21	2 552	298 105	5 028 406	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	7,51%
22	2 493	298 395	5 028 275	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	7,33%
23	2 468	300 574	5 027 348	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	7,26%
24	2 453	301 048	5 027 802	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	7,22%
25	2 430	301 185	5 027 300	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	7,15%
26	2 410	297 484	5 028 830	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	7,09%
27	2 406	298 081	5 028 335	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	7,08%
28	2 405	301 185	5 027 300	94-02-09 20 00	119	1,03	1 986	-19,45	F	7,07%
29	2 378	300 089	5 028 254	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,99%
30	2 373	301 544	5 027 410	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,98%
31	2 316	302 276	5 026 773	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,81%
32	2 301	302 401	5 026 960	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,77%
33	2 300	303 209	5 026 668	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,76%
34	2 277	303 312	5 026 623	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,70%
35	2 256	302 898	5 026 623	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,64%
36	2 216	300 287	5 027 399	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,52%
37	2 203	300 852	5 027 261	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,48%
38	2 165	301 783	5 027 160	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,37%
39	2 162	297 125	5 029 105	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,36%
40	2 131	303 009	5 026 789	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	6,27%
41	2 110	302 524	5 026 605	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,21%
42	2 104	297 799	5 028 815	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,19%
43	2 081	302 276	5 026 773	94-02-15 08 00	294	1,54	294	-20,05	F	6,12%
44	2 074	298 154	5 028 548	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,10%
45	2 064	297 468	5 028 481	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E	6,07%
46	2 063	300 356	5 027 970	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,07%
47	2 060	301 185	5 027 300	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F	6,06%
48	2 058	298 902	5 027 946	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	6,05%
49	2 046	300 903	5 027 402	94-02-09 20 00	119	1,03	1 986	-19,45	F	6,02%
50	2 026	297 496	5 029 080	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	5,96%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	3 677	302 524	5 026 605	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	10,81%
2	3 660	302 773	5 026 436	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	10,77%
3	3 551	303 021	5 026 287	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	10,45%
4	3 514	303 160	5 026 226	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	10,34%
5	3 482	302 276	5 026 773	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	10,24%
6	3 364	303 054	5 026 354	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	9,89%
7	3 318	302 814	5 026 498	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	9,76%
8	3 283	303 187	5 026 296	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	9,66%
9	3 179	299 990	5 027 435	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	9,35%
10	3 152	302 028	5 026 942	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	9,27%
11	2 979	299 383	5 027 550	95-12-08 19:00	95	1,00	1 022	-17,25	F	8,76%
12	2 896	300 609	5 027 494	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	8,52%
13	2 849	302 566	5 026 667	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	8,38%
14	2 825	300 278	5 027 325	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	8,31%
15	2 705	297 767	5 028 391	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	7,96%
16	2 662	302 318	5 026 835	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	7,83%
17	2 626	300 903	5 027 402	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	7,72%
18	2 624	299 981	5 027 361	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,72%
19	2 614	300 314	5 027 623	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	7,69%
20	2 578	301 753	5 027 091	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	7,58%
21	2 540	299 692	5 027 471	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,47%
22	2 517	301 945	5 026 816	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	7,40%
23	2 496	300 305	5 027 548	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	7,34%
24	2 445	301 185	5 027 300	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	7,19%
25	2 425	299 074	5 027 613	95-12-08 19:00	95	1,00	1 022	-17,25	F	7,13%
26	2 404	302 276	5 026 773	95-11-18 07:00	290	1,00	1 648	-7,25	F	7,07%
27	2 399	301 693	5 026 953	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	7,05%
28	2 362	302 276	5 026 773	95-02-23 20:00	292	1,00	1 715	-0,55	F	6,95%
29	2 357	300 287	5 027 399	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,93%
30	2 350	300 556	5 027 275	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,91%
31	2 332	300 017	5 027 659	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,86%
32	2 313	302 276	5 026 773	95-02-10 08:00	289	1,54	125	-15,05	F	6,80%
33	2 293	301 945	5 026 816	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,74%
34	2 288	300 776	5 027 050	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,73%
35	2 273	297 773	5 028 466	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,69%
36	2 268	300 520	5 027 130	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,67%
37	2 253	301 391	5 026 987	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,63%
38	2 251	302 028	5 026 942	95-03-16 20:00	286	1,00	804	5,55	F	6,62%
39	2 250	300 903	5 027 402	95-01-23 19:00	274	1,03	387	-3,35	F	6,62%
40	2 240	300 574	5 027 348	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	6,59%
41	2 240	301 693	5 026 953	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,59%
42	2 237	302 193	5 026 648	95-12-29 19:00	116	1,00	1 603	-9,45	F	6,58%
43	2 232	302 028	5 026 942	95-02-10 08:00	289	1,54	125	-15,05	F	6,57%
44	2 224	301 416	5 027 057	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,54%
45	2 201	301 663	5 026 885	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,47%
46	2 200	301 211	5 027 371	95-01-23 19:00	274	1,03	387	-3,35	F	6,47%
47	2 200	302 276	5 026 773	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	6,47%
48	2 195	302 069	5 027 004	95-02-03 19:00	286	1,54	606	-12,25	F	6,46%
49	2 193	301 058	5 026 948	95-09-30 06:00	293	1,00	16	4,45	F	6,45%
50	2 167	302 276	5 026 773	95-12-13 20:00	290	1,54	962	-16,65	F	6,37%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur une base horaire en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
		X	Y							
1	4 888	303 021	5 026 287	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	14,38%
2	4 731	299 692	5 027 471	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	13,91%
3	4 725	302 773	5 026 436	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	13,90%
4	4 603	299 683	5 027 397	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	13,54%
5	4 549	299 383	5 027 550	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	13,38%
6	4 171	303 160	5 026 226	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	12,27%
7	4 164	303 106	5 026 086	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	12,25%
8	4 058	299 963	5 027 212	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,93%
9	3 939	299 106	5 027 680	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,58%
10	3 762	300 260	5 027 176	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	11,06%
11	3 718	296 702	5 028 431	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	10,93%
12	3 671	298 105	5 028 406	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	10,80%
13	3 649	300 473	5 026 935	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,73%
14	3 607	299 981	5 027 361	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,61%
15	3 574	300 708	5 026 862	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,51%
16	3 549	302 524	5 026 605	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	10,44%
17	3 392	297 767	5 028 391	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	9,98%
18	3 391	296 803	5 028 346	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	9,97%
19	3 334	296 713	5 028 466	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	9,80%
20	3 304	300 990	5 026 760	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,72%
21	3 254	301 169	5 026 600	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,57%
22	3 241	299 106	5 027 680	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	9,53%
23	3 213	297 159	5 028 431	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	9,45%
24	3 205	302 028	5 026 942	96-09-24 19:00	288	1,03	1 824	11,15	F	9,43%
25	3 200	301 945	5 026 816	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,41%
26	3 186	298 837	5 027 811	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	9,37%
27	3 169	298 837	5 027 811	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,32%
28	3 165	302 955	5 026 152	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	9,31%
29	3 137	296 391	5 028 470	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	9,23%
30	3 078	298 567	5 027 942	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	9,05%
31	3 049	300 236	5 026 977	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,97%
32	3 025	301 693	5 026 953	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,90%
33	3 018	302 276	5 026 773	96-11-25 08:00	288	1,03	50	-7,25	E	8,88%
34	3 018	296 717	5 028 504	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,88%
35	3 007	302 028	5 026 942	96-11-25 08:00	288	1,03	50	-7,25	E	8,84%
36	2 987	302 193	5 026 648	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,78%
37	2 981	299 355	5 027 480	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,77%
38	2 975	298 460	5 028 410	96-01-07 08:00	264	1,54	19	-28,35	F	8,75%
39	2 949	301 272	5 026 657	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,67%
40	2 915	296 393	5 028 545	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,57%
41	2 906	302 441	5 026 480	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,55%
42	2 899	302 276	5 026 773	96-09-24 19:00	288	1,03	1 824	11,15	F	8,53%
43	2 888	298 297	5 028 073	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,49%
44	2 881	302 689	5 026 312	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,47%
45	2 872	301 423	5 026 335	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,45%
46	2 843	298 534	5 027 875	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,36%
47	2 835	297 465	5 028 406	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,34%
48	2 827	301 573	5 026 253	96-02-19 07:00	300	1,03	17	-17,25	F	8,32%
49	2 807	298 804	5 027 744	96-11-13 07:00	102	1,54	16	-6,65	D	8,25%
50	2 763	302 318	5 026 835	96-09-24 19:00	288	1,03	1 824	11,15	F	8,13%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	1 002	301 753	5 027 091	94-02-19 10:00	7,71%
2	1 001	301 753	5 027 091	94-02-19 11:00	7,70%
3	999	301 753	5 027 091	94-02-19 12:00	7,69%
4	998	301 753	5 027 091	94-02-19 13:00	7,67%
5	944	301 753	5 027 091	94-02-19 09:00	7,26%
6	893	301 753	5 027 091	94-02-19 14:00	6,87%
7	845	301 753	5 027 091	94-02-19 08:00	6,50%
8	806	302 028	5 026 942	94-02-19 10:00	6,20%
9	805	302 028	5 026 942	94-02-19 11:00	6,19%
10	803	302 028	5 026 942	94-02-19 12:00	6,17%
11	801	302 028	5 026 942	94-02-19 13:00	6,16%
12	797	301 493	5 027 269	94-02-19 10:00	6,13%
13	795	301 493	5 027 269	94-02-19 11:00	6,12%
14	794	301 493	5 027 269	94-02-19 12:00	6,11%
15	791	301 493	5 027 269	94-02-19 13:00	6,09%
16	759	301 753	5 027 091	94-03-01 12:00	5,83%
17	758	301 493	5 027 269	94-02-19 09:00	5,83%
18	757	302 028	5 026 942	94-02-19 09:00	5,82%
19	747	302 028	5 026 942	94-03-01 12:00	5,75%
20	746	301 753	5 027 091	94-03-01 11:00	5,74%
21	733	302 028	5 026 942	94-02-19 14:00	5,64%
22	727	302 028	5 026 942	94-03-01 11:00	5,59%
23	719	301 467	5 027 198	94-02-19 10:00	5,53%
24	719	301 467	5 027 198	94-02-19 11:00	5,53%
25	718	301 467	5 027 198	94-02-19 12:00	5,52%
26	717	301 467	5 027 198	94-02-19 13:00	5,51%
27	714	301 753	5 027 091	94-03-01 13:00	5,49%
28	711	301 493	5 027 269	94-02-19 14:00	5,47%
29	710	301 753	5 027 091	94-03-01 10:00	5,46%
30	705	302 028	5 026 942	94-03-01 13:00	5,42%
31	695	301 753	5 027 091	94-02-19 07:00	5,35%
32	690	301 493	5 027 269	94-02-19 08:00	5,31%
33	680	302 028	5 026 942	94-03-01 10:00	5,23%
34	678	302 773	5 026 436	94-03-14 23:00	5,22%
35	675	302 069	5 027 004	94-03-01 12:00	5,19%
36	671	302 773	5 026 436	94-03-14 21:00	5,16%
37	671	301 753	5 027 091	94-03-01 09:00	5,16%
38	669	302 069	5 027 004	94-03-01 11:00	5,15%
39	668	299 692	5 027 471	94-03-14 22:00	5,14%
40	668	299 692	5 027 471	94-03-14 23:00	5,14%
41	667	302 028	5 026 942	94-02-19 08:00	5,13%
42	665	301 693	5 026 953	94-03-14 23:00	5,11%
43	661	301 467	5 027 198	94-03-01 12:00	5,08%
44	661	299 692	5 027 471	94-03-14 21:00	5,08%
45	657	301 467	5 027 198	94-02-19 09:00	5,05%
46	652	303 021	5 026 287	94-03-14 23:00	5,01%
47	651	301 211	5 027 371	94-02-19 10:00	5,00%
48	650	302 773	5 026 436	94-03-14 22:00	5,00%
49	650	301 211	5 027 371	94-02-19 11:00	5,00%
50	649	303 021	5 026 287	94-03-14 21:00	4,99%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	1 261	301 185	5 027 300	95-12-30 01:00	9,70%
2	1 220	301 185	5 027 300	95-12-29 23:00	9,38%
3	1 216	301 185	5 027 300	95-12-30 00:00	9,35%
4	1 206	300 609	5 027 494	95-12-30 01:00	9,28%
5	1 188	300 903	5 027 402	95-12-30 01:00	9,14%
6	1 178	299 383	5 027 550	95-12-09 01:00	9,06%
7	1 162	299 383	5 027 550	95-12-08 23:00	8,94%
8	1 162	300 609	5 027 494	95-12-29 23:00	8,94%
9	1 162	300 609	5 027 494	95-12-30 00:00	8,94%
10	1 158	300 903	5 027 402	95-12-29 23:00	8,90%
11	1 155	300 903	5 027 402	95-12-30 00:00	8,88%
12	1 148	299 383	5 027 550	95-12-09 00:00	8,83%
13	1 129	301 945	5 026 816	95-12-29 23:00	8,69%
14	1 108	301 185	5 027 300	95-12-29 22:00	8,53%
15	1 101	300 314	5 027 623	95-12-30 01:00	8,47%
16	1 098	301 945	5 026 816	95-12-30 00:00	8,45%
17	1 087	301 945	5 026 816	95-12-30 01:00	8,36%
18	1 081	300 609	5 027 494	95-12-30 02:00	8,31%
19	1 074	299 383	5 027 550	95-12-08 22:00	8,26%
20	1 070	299 692	5 027 471	95-12-08 23:00	8,23%
21	1 056	300 314	5 027 623	95-12-29 23:00	8,13%
22	1 056	300 314	5 027 623	95-12-30 00:00	8,13%
23	1 055	301 185	5 027 300	95-12-30 02:00	8,12%
24	1 052	299 692	5 027 471	95-12-09 01:00	8,09%
25	1 045	299 692	5 027 471	95-12-09 00:00	8,04%
26	1 040	300 903	5 027 402	95-12-29 22:00	8,00%
27	1 037	300 903	5 027 402	95-12-30 02:00	7,98%
28	1 034	301 945	5 026 816	95-12-29 22:00	7,95%
29	1 029	300 609	5 027 494	95-12-29 22:00	7,92%
30	1 020	297 773	5 028 466	95-12-30 01:00	7,85%
31	1 015	299 383	5 027 550	95-12-09 02:00	7,81%
32	1 012	297 767	5 028 391	95-12-30 01:00	7,79%
33	1 007	301 693	5 026 953	95-12-29 23:00	7,75%
34	994	297 767	5 028 391	95-12-29 23:00	7,64%
35	991	299 383	5 027 550	95-12-08 21:00	7,63%
36	985	297 767	5 028 391	95-12-30 00:00	7,58%
37	983	297 773	5 028 466	95-12-29 23:00	7,56%
38	983	297 773	5 028 466	95-12-30 00:00	7,56%
39	981	300 314	5 027 623	95-12-30 02:00	7,54%
40	971	300 627	5 027 567	95-12-30 01:00	7,47%
41	970	301 693	5 026 953	95-12-30 00:00	7,46%
42	970	301 945	5 026 816	95-12-30 02:00	7,46%
43	958	298 081	5 028 335	95-12-30 01:00	7,37%
44	957	299 692	5 027 471	95-12-08 22:00	7,36%
45	955	302 193	5 026 648	95-12-29 23:00	7,35%
46	945	300 305	5 027 548	95-12-30 01:00	7,27%
47	944	301 945	5 026 816	95-12-29 21:00	7,26%
48	942	301 693	5 026 953	95-12-30 01:00	7,25%
49	941	297 767	5 028 391	95-12-30 02:00	7,24%
50	936	299 355	5 027 480	95-12-08	7,20%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de CO sur 8 heures en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
		X	Y		
1	740	301 753	5 027 091	96-02-01 19 00	5,69%
2	718	301 753	5 027 091	96-02-01 20 00	5,53%
3	694	301 185	5 027 300	96-02-01 19 00	5,34%
4	690	302 028	5 026 942	96-11-25 15 00	5,31%
5	689	301 753	5 027 091	96-02-01 21 00	5,30%
6	684	302 276	5 026 773	96-11-25 13 00	5,27%
7	678	301 185	5 027 300	96-02-01 20 00	5,21%
8	670	302 276	5 026 773	96-11-25 15 00	5,15%
9	661	301 467	5 027 198	96-02-01 19 00	5,09%
10	660	302 028	5 026 942	96-02-01 19 00	5,08%
11	657	301 753	5 027 091	96-02-01 23 00	5,05%
12	657	301 753	5 027 091	96-02-02 00 00	5,05%
13	657	302 276	5 026 773	96-11-25 12 00	5,05%
14	656	301 185	5 027 300	96-02-01 21 00	5,05%
15	653	302 773	5 026 436	96-11-16 19 00	5,03%
16	650	301 753	5 027 091	96-02-01 22 00	5,00%
17	650	303 021	5 026 287	96-11-16 19 00	5,00%
18	643	302 028	5 026 942	96-11-25 14 00	4,95%
19	640	301 753	5 027 091	96-11-25 15 00	4,92%
20	638	302 028	5 026 942	96-02-01 20 00	4,91%
21	634	301 467	5 027 198	96-02-01 20 00	4,88%
22	632	302 773	5 026 436	96-11-16 20 00	4,86%
23	631	299 683	5 027 397	96-02-19 14 00	4,85%
24	630	301 185	5 027 300	96-02-01 22 00	4,84%
25	628	299 683	5 027 397	96-02-19 13 00	4,83%
26	627	302 276	5 026 773	96-11-25 14 00	4,82%
27	626	301 185	5 027 300	96-02-01 23 00	4,82%
28	626	303 021	5 026 287	96-11-16 20 00	4,81%
29	625	302 028	5 026 942	96-09-06 22 00	4,81%
30	625	299 683	5 027 397	96-02-19 12 00	4,80%
31	624	302 028	5 026 942	96-11-25 13 00	4,80%
32	623	301 185	5 027 300	96-02-02 00 00	4,79%
33	621	300 903	5 027 402	96-02-01 19 00	4,78%
34	621	299 683	5 027 397	96-02-19 11 00	4,78%
35	618	301 753	5 027 091	96-10-29 22 00	4,76%
36	618	299 692	5 027 471	96-02-19 14 00	4,75%
37	617	299 683	5 027 397	96-02-19 10 00	4,75%
38	616	302 069	5 027 004	96-02-01 20 00	4,74%
39	615	299 692	5 027 471	96-02-19 13 00	4,73%
40	614	302 069	5 027 004	96-02-01 19 00	4,73%
41	614	302 276	5 026 773	96-11-25 11 00	4,72%
42	613	299 683	5 027 397	96-02-19 09 00	4,72%
43	613	299 692	5 027 471	96-02-19 12 00	4,71%
44	611	303 021	5 026 287	96-02-19 07 00	4,70%
45	611	303 021	5 026 287	96-02-19 08 00	4,70%
46	611	303 021	5 026 287	96-02-19 09 00	4,70%
47	611	303 021	5 026 287	96-02-19 10 00	4,70%
48	611	303 021	5 026 287	96-02-19 11 00	4,70%
49	611	303 021	5 026 287	96-02-19 12 00	4,70%
50	611	303 021	5 026 287	96-02-19 13 00	4,70%

**ANNEXE VI : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS
D'HYDROCARBURES SUR BASE HORAIRE AVEC LES
DONNÉES DE CIRCULATION DE 1996**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1992 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	625	301 945	5 026 816	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
2	558	302 276	5 026 773	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
3	541	302 193	5 026 648	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
4	531	301 693	5 026 953	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
5	491	302 524	5 026 605	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
6	491	300 556	5 027 275	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
7	489	302 028	5 026 942	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
8	487	301 416	5 027 057	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
9	479	300 278	5 027 325	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
10	464	302 814	5 026 498	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
11	463	302 566	5 026 667	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
12	452	300 827	5 027 191	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
13	440	301 134	5 027 159	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
14	436	302 441	5 026 480	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
15	426	303 054	5 026 354	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
16	423	301 109	5 027 089	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
17	414	302 773	5 026 436	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
18	412	301 391	5 026 987	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
19	411	303 187	5 026 296	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
20	392	299 106	5 027 680	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
21	390	302 318	5 026 835	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
22	389	299 981	5 027 361	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
23	385	303 121	5 026 489	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
24	385	303 241	5 026 436	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
25	377	301 663	5 026 885	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
26	376	301 753	5 027 091	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
27	375	298 837	5 027 811	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
28	369	299 383	5 027 550	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
29	366	302 689	5 026 312	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
30	363	303 021	5 026 287	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
31	360	299 692	5 027 471	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
32	358	299 438	5 027 690	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
33	356	303 160	5 026 226	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
34	355	300 520	5 027 130	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
35	350	302 898	5 026 623	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
36	349	303 106	5 026 086	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
37	348	302 955	5 026 152	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
38	337	301 467	5 027 198	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
39	336	300 776	5 027 050	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
40	320	300 852	5 027 261	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
41	319	298 567	5 027 942	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
42	317	299 710	5 027 620	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
43	317	300 260	5 027 176	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
44	312	299 990	5 027 435	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
45	304	301 058	5 026 948	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
46	300	299 172	5 027 815	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
47	293	301 904	5 026 754	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
48	288	301 340	5 026 845	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
49	276	302 069	5 027 004	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
50	274	302 650	5 026 792	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1993 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	916	302 193	5 026 648	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
2	832	302 524	5 026 605	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
3	798	302 441	5 026 480	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
4	770	302 773	5 026 436	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
5	740	301 945	5 026 816	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
6	715	302 689	5 026 312	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
7	712	303 021	5 026 287	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
8	706	299 981	5 027 361	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
9	704	300 278	5 027 325	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
10	699	302 276	5 026 773	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
11	693	303 160	5 026 226	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
12	685	303 054	5 026 354	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
13	680	303 187	5 026 296	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
14	653	303 106	5 026 086	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
15	648	302 955	5 026 152	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
16	641	300 520	5 027 130	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
17	635	301 391	5 026 987	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
18	631	301 663	5 026 885	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
19	628	300 556	5 027 275	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
20	624	302 814	5 026 498	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
21	620	301 109	5 027 089	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
22	620	300 260	5 027 176	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
23	619	300 827	5 027 191	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
24	599	300 776	5 027 050	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
25	570	299 383	5 027 550	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
26	566	301 058	5 026 948	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
27	563	301 340	5 026 845	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
28	562	301 904	5 026 754	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
29	540	301 603	5 026 747	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
30	527	299 106	5 027 680	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
31	515	299 692	5 027 471	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
32	474	301 821	5 026 629	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
33	463	302 151	5 026 586	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
34	429	298 837	5 027 811	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
35	401	299 963	5 027 212	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
36	398	302 566	5 026 667	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
37	385	301 693	5 026 953	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
38	381	302 068	5 026 461	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
39	378	299 683	5 027 397	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
40	374	302 399	5 026 418	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
41	369	300 708	5 026 862	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
42	368	300 990	5 026 760	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
43	362	301 272	5 026 657	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
44	359	299 438	5 027 690	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
45	354	301 523	5 026 564	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
46	341	300 473	5 026 935	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
47	331	302 028	5 026 942	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
48	309	299 990	5 027 435	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
49	304	301 711	5 026 462	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
50	301	301 416	5 027 057	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1994 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	286	301 693	5 026 953	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
2	243	301 945	5 026 816	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
3	241	301 467	5 027 198	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
4	229	301 945	5 026 816	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
5	217	301 211	5 027 371	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
6	205	301 753	5 027 091	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
7	205	301 693	5 026 953	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
8	198	301 134	5 027 159	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
9	195	301 693	5 026 953	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
10	193	302 276	5 026 773	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
11	187	302 028	5 026 942	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
12	185	300 929	5 027 473	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
13	184	300 663	5 027 713	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
14	184	301 945	5 026 816	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
15	183	302 193	5 026 648	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
16	182	301 416	5 027 057	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
17	174	301 416	5 027 057	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
18	173	302 566	5 026 667	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
19	172	300 852	5 027 261	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
20	171	301 416	5 027 057	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
21	171	297 773	5 028 466	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
22	171	301 185	5 027 300	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
23	169	298 567	5 027 942	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
24	167	300 356	5 027 970	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
25	163	298 297	5 028 073	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
26	161	301 134	5 027 159	94-02-09 20 00	119	1,03	1 986	-19,45	F
27	157	301 134	5 027 159	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F
28	156	298 081	5 028 335	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
29	156	301 134	5 027 159	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
30	156	302 028	5 026 942	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
31	154	300 556	5 027 275	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
32	153	298 362	5 028 208	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
33	150	301 467	5 027 198	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
34	150	300 980	5 027 614	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
35	149	301 693	5 026 953	94-07-04 22 00	284	1,03	1 662	16,15	F
36	149	301 693	5 026 953	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F
37	148	302 318	5 026 835	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
38	147	297 475	5 028 631	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
39	147	298 567	5 027 942	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
40	147	303 121	5 026 489	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
41	146	301 945	5 026 816	94-07-04 22 00	284	1,03	1 662	16,15	F
42	146	298 032	5 028 193	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
43	146	300 059	5 028 006	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
44	145	301 493	5 027 269	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
45	145	302 193	5 026 648	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
46	145	301 945	5 026 816	94-08-27 20 00	134	1,00	2 007	20,55	F
47	145	301 416	5 027 057	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F
48	144	303 241	5 026 436	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
49	142	300 278	5 027 325	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
50	142	302 814	5 026 498	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1995 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	363	302 689	5 026 312	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
2	362	302 441	5 026 480	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
3	353	302 955	5 026 152	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
4	349	303 106	5 026 086	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
5	343	302 193	5 026 648	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
6	332	303 021	5 026 287	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
7	326	302 773	5 026 436	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
8	324	303 160	5 026 226	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
9	313	299 981	5 027 361	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
10	281	302 524	5 026 605	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
11	280	300 260	5 027 176	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
12	258	299 963	5 027 212	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
13	250	299 683	5 027 397	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
14	237	301 663	5 026 885	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
15	234	300 520	5 027 130	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
16	232	300 278	5 027 325	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
17	226	301 904	5 026 754	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
18	226	300 708	5 026 862	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
19	225	300 473	5 026 935	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
20	224	301 340	5 026 845	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
21	219	301 391	5 026 987	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
22	217	301 603	5 026 747	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
23	215	300 990	5 026 760	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
24	213	299 383	5 027 550	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
25	212	300 776	5 027 050	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
26	212	302 151	5 026 586	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
27	211	301 821	5 026 629	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
28	209	301 058	5 026 948	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
29	207	301 109	5 027 089	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
30	207	301 272	5 026 657	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
31	199	302 068	5 026 461	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
32	198	301 523	5 026 564	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
33	198	302 399	5 026 418	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
34	197	299 355	5 027 480	95-12-08 19 00	95	1,00	1 022	-17,25	F
35	195	301 945	5 026 816	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F
36	195	300 827	5 027 191	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
37	191	300 556	5 027 275	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
38	188	303 187	5 026 296	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
39	188	301 711	5 026 462	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
40	185	303 054	5 026 354	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
41	183	302 316	5 026 293	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
42	183	300 574	5 027 348	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F
43	182	302 648	5 026 249	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
44	176	299 106	5 027 680	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
45	175	300 236	5 026 977	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
46	173	301 945	5 026 816	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
47	169	302 922	5 026 085	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
48	168	303 079	5 026 016	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
49	167	300 852	5 027 261	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F
50	166	301 956	5 026 295	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1996 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	308	302 955	5 026 152	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
2	296	302 689	5 026 312	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
3	295	299 683	5 027 397	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
4	289	299 665	5 027 248	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
5	286	299 355	5 027 480	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
6	266	302 193	5 026 648	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
7	263	303 106	5 026 086	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
8	261	303 079	5 026 016	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
9	255	299 939	5 027 013	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
10	251	301 945	5 026 816	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
11	249	299 074	5 027 613	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
12	247	298 081	5 028 335	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F
13	246	301 945	5 026 816	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
14	236	300 236	5 026 977	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
15	230	300 413	5 026 693	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
16	230	296 671	5 028 284	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
17	227	299 963	5 027 212	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
18	226	297 756	5 028 242	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F
19	225	302 193	5 026 648	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
20	225	302 441	5 026 480	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
21	224	300 623	5 026 627	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
22	216	302 276	5 026 773	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
23	210	302 276	5 026 773	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
24	208	300 905	5 026 524	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
25	207	300 783	5 026 280	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
26	207	296 713	5 028 466	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
27	207	302 524	5 026 605	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
28	206	296 593	5 028 627	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
29	201	298 804	5 027 744	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
30	201	300 278	5 027 325	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
31	201	301 904	5 026 754	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
32	201	299 074	5 027 613	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
33	200	302 922	5 026 085	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
34	197	298 804	5 027 744	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
35	197	298 395	5 028 275	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F
36	196	297 155	5 028 506	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
37	195	301 945	5 026 816	96-09-06 22 00	285	1,00	1 628	18,35	F
38	194	296 387	5 028 320	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
39	194	301 134	5 027 159	96-08-19 20 00	279	1,03	1 431	16,65	F
40	192	300 206	5 026 729	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
41	191	299 299	5 027 341	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
42	191	299 981	5 027 361	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
43	190	300 556	5 027 275	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
44	189	301 663	5 026 885	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
45	189	298 534	5 027 875	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
46	188	296 702	5 028 431	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
47	186	301 697	5 027 833	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
48	186	302 151	5 026 586	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
49	186	300 278	5 027 325	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
50	184	300 556	5 027 275	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F

**ANNEXE VII : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS
D'HYDROCARBURES SUR 24 HEURES AVEC LES
DONNÉES DE CIRCULATION DE 1996**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1992 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	66	301 945	5 026 816	92-01-02 22 00
2	65	301 945	5 026 816	92-01-02 23 00
3	65	301 945	5 026 816	92-01-03 00 00
4	65	301 945	5 026 816	92-01-03 01 00
5	65	301 945	5 026 816	92-01-03 02 00
6	65	301 945	5 026 816	92-01-03 03 00
7	65	301 945	5 026 816	92-01-03 04 00
8	65	301 945	5 026 816	92-01-03 05 00
9	62	301 945	5 026 816	92-01-02 17 00
10	62	302 193	5 026 648	92-01-02 22 00
11	62	301 945	5 026 816	92-01-02 18 00
12	62	301 945	5 026 816	92-01-02 19 00
13	61	302 193	5 026 648	92-01-02 23 00
14	61	302 193	5 026 648	92-01-03 00 00
15	61	302 193	5 026 648	92-01-03 01 00
16	61	302 193	5 026 648	92-01-03 02 00
17	61	302 193	5 026 648	92-01-03 03 00
18	61	302 193	5 026 648	92-01-03 04 00
19	61	301 945	5 026 816	92-01-02 20 00
20	61	302 193	5 026 648	92-01-03 05 00
21	61	301 945	5 026 816	92-01-02 21 00
22	61	302 193	5 026 648	92-01-02 17 00
23	61	301 945	5 026 816	92-01-03 06 00
24	60	302 193	5 026 648	92-01-02 18 00
25	60	302 193	5 026 648	92-01-02 19 00
26	60	302 193	5 026 648	92-01-02 20 00
27	60	302 193	5 026 648	92-01-02 21 00
28	59	301 945	5 026 816	92-01-02 16 00
29	58	302 193	5 026 648	92-01-03 06 00
30	57	301 945	5 026 816	92-01-02 15 00
31	57	302 193	5 026 648	92-01-02 16 00
32	56	301 945	5 026 816	92-01-02 14 00
33	55	302 193	5 026 648	92-01-02 15 00
34	55	300 556	5 027 275	92-01-02 22 00
35	55	300 556	5 027 275	92-01-02 23 00
36	55	300 556	5 027 275	92-01-03 00 00
37	55	300 556	5 027 275	92-01-03 01 00
38	55	300 556	5 027 275	92-01-03 02 00
39	55	300 556	5 027 275	92-01-03 03 00
40	55	300 556	5 027 275	92-01-03 04 00
41	55	300 556	5 027 275	92-01-03 05 00
42	54	300 278	5 027 325	92-01-02 22 00
43	54	300 278	5 027 325	92-01-02 23 00
44	54	300 278	5 027 325	92-01-03 00 00
45	54	300 278	5 027 325	92-01-03 01 00
46	54	300 278	5 027 325	92-01-03 02 00
47	54	300 278	5 027 325	92-01-03 03 00
48	54	300 278	5 027 325	92-01-03 04 00
49	54	302 276	5 026 773	92-01-02 22 00
50	54	300 278	5 027 325	92-01-03 05 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1993 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	49	302 193	5 026 648	93-09-02 07 00
2	48	302 193	5 026 648	93-09-02 08 00
3	48	302 193	5 026 648	93-09-02 09 00
4	48	302 193	5 026 648	93-09-02 10 00
5	48	302 193	5 026 648	93-09-02 11 00
6	47	302 193	5 026 648	93-09-02 12 00
7	46	302 193	5 026 648	93-09-02 13 00
8	46	302 193	5 026 648	93-02-19 11 00
9	46	302 193	5 026 648	93-09-02 14 00
10	45	302 193	5 026 648	93-02-19 12 00
11	45	302 193	5 026 648	93-02-19 13 00
12	45	302 193	5 026 648	93-09-02 06 00
13	45	302 193	5 026 648	93-02-19 10 00
14	45	302 193	5 026 648	93-02-19 14 00
15	45	302 193	5 026 648	93-09-02 15 00
16	45	302 193	5 026 648	93-02-19 15 00
17	44	302 193	5 026 648	93-02-19 16 00
18	44	302 193	5 026 648	93-02-19 09 00
19	44	302 193	5 026 648	93-02-19 08 00
20	44	302 193	5 026 648	93-02-19 17 00
21	44	302 193	5 026 648	93-02-19 07 00
22	44	302 193	5 026 648	93-02-19 18 00
23	43	302 193	5 026 648	93-02-19 19 00
24	43	302 193	5 026 648	93-09-02 16 00
25	43	302 193	5 026 648	93-02-19 20 00
26	43	302 193	5 026 648	93-09-02 19 00
27	42	302 193	5 026 648	93-09-02 18 00
28	42	302 193	5 026 648	93-09-02 17 00
29	42	302 193	5 026 648	93-02-19 21 00
30	42	302 193	5 026 648	93-02-19 22 00
31	42	302 193	5 026 648	93-02-20 05 00
32	42	302 193	5 026 648	93-02-19 23 00
33	42	302 193	5 026 648	93-02-20 00 00
34	42	302 193	5 026 648	93-02-20 06 00
35	41	302 193	5 026 648	93-02-20 01 00
36	41	302 193	5 026 648	93-02-20 03 00
37	41	302 193	5 026 648	93-02-20 04 00
38	41	302 193	5 026 648	93-02-20 02 00
39	41	302 193	5 026 648	93-09-02 05 00
40	41	302 524	5 026 605	93-02-19 11 00
41	41	302 524	5 026 605	93-02-19 12 00
42	41	302 524	5 026 605	93-02-19 10 00
43	40	302 524	5 026 605	93-02-19 13 00
44	40	302 524	5 026 605	93-02-19 14 00
45	40	302 193	5 026 648	93-09-02 04 00
46	40	302 524	5 026 605	93-02-19 15 00
47	40	302 524	5 026 605	93-02-19 08 00
48	40	302 524	5 026 605	93-02-19 09 00
49	40	302 524	5 026 605	93-02-19 07 00
50	40	302 193	5 026 648	93-09-02 20 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1994 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	26	301 693	5 026 953	94-02-19 10 00
2	26	301 693	5 026 953	94-02-19 11 00
3	26	301 693	5 026 953	94-02-19 12 00
4	25	301 693	5 026 953	94-02-19 09 00
5	25	302 151	5 026 586	94-08-07 19 00
6	25	301 693	5 026 953	94-02-19 13 00
7	25	302 648	5 026 249	94-08-07 19 00
8	25	302 151	5 026 586	94-08-07 18 00
9	25	302 151	5 026 586	94-08-07 20 00
10	24	301 693	5 026 953	94-02-19 14 00
11	24	302 648	5 026 249	94-08-07 18 00
12	24	302 922	5 026 085	94-08-07 19 00
13	24	301 693	5 026 953	94-02-19 15 00
14	24	302 648	5 026 249	94-08-07 20 00
15	23	302 151	5 026 586	94-08-07 21 00
16	23	301 693	5 026 953	94-02-19 08 00
17	23	301 693	5 026 953	94-02-19 16 00
18	23	302 922	5 026 085	94-08-07 18 00
19	23	302 922	5 026 085	94-08-07 20 00
20	23	302 151	5 026 586	94-08-08 23 00
21	23	302 151	5 026 586	94-08-09 00 00
22	23	302 151	5 026 586	94-08-07 17 00
23	23	301 904	5 026 754	94-08-07 19 00
24	23	302 399	5 026 418	94-08-07 19 00
25	23	301 904	5 026 754	94-08-07 18 00
26	23	302 151	5 026 586	94-08-08 22 00
27	22	302 151	5 026 586	94-08-09 01 00
28	22	301 663	5 026 885	94-08-08 23 00
29	22	301 663	5 026 885	94-08-09 00 00
30	22	301 904	5 026 754	94-08-07 20 00
31	22	302 151	5 026 586	94-08-08 21 00
32	22	301 693	5 026 953	94-02-19 17 00
33	22	302 648	5 026 249	94-08-07 17 00
34	22	302 648	5 026 249	94-08-07 21 00
35	22	302 151	5 026 586	94-08-09 02 00
36	22	301 904	5 026 754	94-08-08 23 00
37	22	301 904	5 026 754	94-08-09 00 00
38	22	301 663	5 026 885	94-08-08 22 00
39	22	302 399	5 026 418	94-08-07 18 00
40	22	301 663	5 026 885	94-08-08 21 00
41	22	301 663	5 026 885	94-08-09 01 00
42	22	302 151	5 026 586	94-08-08 20 00
43	22	302 399	5 026 418	94-08-07 20 00
44	22	303 079	5 026 016	94-08-07 19 00
45	22	301 663	5 026 885	94-08-08 20 00
46	22	301 663	5 026 885	94-08-09 02 00
47	22	302 151	5 026 586	94-08-09 03 00
48	22	301 663	5 026 885	94-08-07 18 00
49	22	302 151	5 026 586	94-08-07 22 00
50	22	301 904	5 026 754	94-08-08 22 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1995 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	30	301 904	5 026 754	95-12-30 06 00
2	29	301 904	5 026 754	95-12-30 07 00
3	29	301 904	5 026 754	95-12-30 08 00
4	29	301 904	5 026 754	95-12-30 09 00
5	29	301 904	5 026 754	95-12-30 10 00
6	29	301 134	5 027 159	95-12-30 10 00
7	29	301 134	5 027 159	95-12-30 11 00
8	29	301 904	5 026 754	95-12-30 11 00
9	29	301 134	5 027 159	95-12-30 12 00
10	29	301 134	5 027 159	95-12-30 13 00
11	28	301 134	5 027 159	95-12-30 14 00
12	28	301 134	5 027 159	95-12-30 15 00
13	28	301 134	5 027 159	95-12-30 16 00
14	28	301 904	5 026 754	95-12-30 12 00
15	28	299 355	5 027 480	95-12-09 02 00
16	28	299 355	5 027 480	95-12-09 03 00
17	28	299 355	5 027 480	95-12-09 04 00
18	28	299 355	5 027 480	95-12-09 05 00
19	28	299 355	5 027 480	95-12-09 06 00
20	28	299 355	5 027 480	95-12-09 07 00
21	28	299 355	5 027 480	95-12-09 08 00
22	28	299 355	5 027 480	95-12-09 01 00
23	28	299 355	5 027 480	95-12-09 09 00
24	28	301 134	5 027 159	95-12-30 17 00
25	28	301 904	5 026 754	95-12-30 05 00
26	28	301 134	5 027 159	95-12-30 09 00
27	28	299 355	5 027 480	95-12-09 10 00
28	28	301 904	5 026 754	95-12-30 13 00
29	28	299 355	5 027 480	95-12-09 11 00
30	28	301 904	5 026 754	95-12-30 14 00
31	28	301 904	5 026 754	95-12-30 04 00
32	28	301 134	5 027 159	95-12-30 08 00
33	28	301 904	5 026 754	95-12-30 03 00
34	28	300 852	5 027 261	95-12-30 10 00
35	28	300 852	5 027 261	95-12-30 11 00
36	28	300 852	5 027 261	95-12-30 12 00
37	28	301 904	5 026 754	95-12-30 15 00
38	28	300 852	5 027 261	95-12-30 13 00
39	28	301 904	5 026 754	95-12-30 02 00
40	27	299 355	5 027 480	95-12-09 12 00
41	27	300 852	5 027 261	95-12-30 14 00
42	27	301 134	5 027 159	95-12-30 07 00
43	27	299 355	5 027 480	95-12-08 23 00
44	27	299 355	5 027 480	95-12-09 00 00
45	27	300 852	5 027 261	95-12-30 15 00
46	27	301 904	5 026 754	95-12-30 01 00
47	27	300 852	5 027 261	95-12-30 16 00
48	27	301 663	5 026 885	95-12-30 06 00
49	27	299 355	5 027 480	95-12-09 13 00
50	27	301 134	5 027 159	95-12-30 06 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1996 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	29	301 945	5 026 816	96-09-07 03 00
2	29	301 945	5 026 816	96-09-07 02 00
3	29	301 945	5 026 816	96-09-07 04 00
4	29	301 945	5 026 816	96-09-07 06 00
5	29	301 945	5 026 816	96-09-07 01 00
6	29	301 945	5 026 816	96-09-07 05 00
7	29	301 945	5 026 816	96-09-06 23 00
8	29	301 945	5 026 816	96-09-07 00 00
9	29	301 945	5 026 816	96-09-07 07 00
10	29	301 945	5 026 816	96-09-07 08 00
11	29	301 945	5 026 816	96-09-07 09 00
12	29	301 945	5 026 816	96-09-06 22 00
13	28	301 945	5 026 816	96-09-07 10 00
14	28	301 945	5 026 816	96-09-07 11 00
15	27	301 945	5 026 816	96-09-07 12 00
16	27	301 945	5 026 816	96-08-20 07 00
17	27	301 693	5 026 953	96-08-20 07 00
18	27	301 945	5 026 816	96-09-07 13 00
19	27	301 945	5 026 816	96-09-07 14 00
20	26	302 193	5 026 648	96-09-07 03 00
21	26	302 193	5 026 648	96-09-07 02 00
22	26	302 193	5 026 648	96-09-07 04 00
23	26	302 193	5 026 648	96-09-07 01 00
24	26	302 193	5 026 648	96-09-07 05 00
25	26	302 193	5 026 648	96-09-07 06 00
26	26	302 193	5 026 648	96-09-06 23 00
27	26	302 193	5 026 648	96-09-07 00 00
28	26	302 193	5 026 648	96-09-07 08 00
29	26	302 193	5 026 648	96-09-07 07 00
30	26	301 945	5 026 816	96-08-20 08 00
31	26	301 945	5 026 816	96-09-07 15 00
32	26	302 193	5 026 648	96-09-06 22 00
33	26	301 693	5 026 953	96-08-20 08 00
34	26	302 193	5 026 648	96-09-07 09 00
35	26	302 193	5 026 648	96-09-07 10 00
36	25	301 945	5 026 816	96-08-20 09 00
37	25	301 693	5 026 953	96-08-20 09 00
38	25	301 945	5 026 816	96-08-20 11 00
39	25	302 193	5 026 648	96-09-07 11 00
40	25	301 945	5 026 816	96-08-20 10 00
41	25	301 945	5 026 816	96-09-07 16 00
42	25	301 693	5 026 953	96-08-20 11 00
43	25	301 693	5 026 953	96-09-07 03 00
44	25	301 693	5 026 953	96-09-07 02 00
45	25	301 693	5 026 953	96-09-07 04 00
46	25	301 693	5 026 953	96-09-07 01 00
47	25	301 693	5 026 953	96-09-07 05 00
48	25	301 693	5 026 953	96-09-07 06 00
49	25	302 193	5 026 648	96-09-07 12 00
50	24	301 693	5 026 953	96-09-06 23 00

**ANNEXE VIII : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS
D'HYDROCARBURES SUR BASE ANNUELLE AVEC LES
DONNÉES DE CIRCULATION DE 1996**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1992 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	4,80	302 151	5 026 586
2	4,69	301 663	5 026 885
3	4,69	301 904	5 026 754
4	4,23	301 391	5 026 987
5	4,11	301 603	5 026 747
6	4,11	301 821	5 026 629
7	4,11	302 068	5 026 461
8	3,89	302 193	5 026 648
9	3,77	301 109	5 027 089
10	3,77	301 693	5 026 953
11	3,66	299 683	5 027 397
12	3,66	299 981	5 027 361
13	3,66	300 278	5 027 325
14	3,66	300 520	5 027 130
15	3,66	300 556	5 027 275
16	3,66	300 827	5 027 191
17	3,66	301 340	5 026 845
18	3,66	301 945	5 026 816
19	3,54	299 665	5 027 248
20	3,54	299 963	5 027 212
21	3,54	300 260	5 027 176
22	3,54	300 776	5 027 050
23	3,43	299 355	5 027 480
24	3,43	302 316	5 026 293
25	3,43	302 399	5 026 418
26	3,43	302 648	5 026 249
27	3,31	301 058	5 026 948
28	3,31	302 564	5 026 125
29	3,20	299 299	5 027 341
30	3,20	301 416	5 027 057
31	3,09	299 074	5 027 613
32	3,09	301 134	5 027 159
33	3,09	301 753	5 027 091
34	3,09	302 028	5 026 942
35	3,09	302 276	5 026 773
36	2,97	298 199	5 027 870
37	2,97	298 469	5 027 740
38	2,97	298 738	5 027 609
39	2,97	298 804	5 027 744
40	2,97	299 008	5 027 478
41	2,97	299 383	5 027 550
42	2,97	299 692	5 027 471
43	2,97	302 922	5 026 085
44	2,86	297 959	5 027 981
45	2,86	298 534	5 027 875
46	2,86	299 990	5 027 435
47	2,86	300 574	5 027 348
48	2,86	300 852	5 027 261
49	2,86	301 467	5 027 198
50	2,86	301 711	5 026 462

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1993 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	5,48	302 151	5 026 586
2	5,39	301 663	5 026 885
3	5,37	301 904	5 026 754
4	4,85	301 391	5 026 987
5	4,75	301 821	5 026 629
6	4,66	302 068	5 026 461
7	4,66	301 603	5 026 747
8	4,35	299 683	5 027 397
9	4,34	301 109	5 027 089
10	4,34	299 981	5 027 361
11	4,29	300 556	5 027 275
12	4,27	300 827	5 027 191
13	4,25	301 340	5 026 845
14	4,24	300 278	5 027 325
15	4,18	300 520	5 027 130
16	4,14	299 665	5 027 248
17	4,09	299 355	5 027 480
18	4,07	300 776	5 027 050
19	4,05	300 260	5 027 176
20	4,05	302 648	5 026 249
21	4,04	299 963	5 027 212
22	3,99	302 193	5 026 648
23	3,95	302 399	5 026 418
24	3,90	302 316	5 026 293
25	3,86	302 564	5 026 125
26	3,86	301 058	5 026 948
27	3,78	301 945	5 026 816
28	3,77	299 299	5 027 341
29	3,74	301 693	5 026 953
30	3,63	299 074	5 027 613
31	3,51	299 008	5 027 478
32	3,48	298 804	5 027 744
33	3,48	302 922	5 026 085
34	3,45	298 469	5 027 740
35	3,42	298 738	5 027 609
36	3,38	298 199	5 027 870
37	3,29	301 711	5 026 462
38	3,29	298 534	5 027 875
39	3,27	301 416	5 027 057
40	3,22	297 959	5 027 981
41	3,20	298 264	5 028 005
42	3,18	299 383	5 027 550
43	3,17	301 134	5 027 159
44	3,16	301 956	5 026 295
45	3,14	299 692	5 027 471
46	3,14	301 523	5 026 564
47	3,04	302 276	5 026 773
48	2,99	302 856	5 025 950
49	2,98	302 441	5 026 480
50	2,98	302 689	5 026 312

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1994 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	4,80	302 151	5 026 586
2	4,64	301 904	5 026 754
3	4,62	301 663	5 026 885
4	4,18	301 391	5 026 987
5	4,17	301 821	5 026 629
6	4,12	302 068	5 026 461
7	4,05	301 603	5 026 747
8	3,80	299 683	5 027 397
9	3,68	299 981	5 027 361
10	3,67	301 340	5 026 845
11	3,67	301 109	5 027 089
12	3,64	299 665	5 027 248
13	3,62	300 556	5 027 275
14	3,60	300 278	5 027 325
15	3,56	300 827	5 027 191
16	3,53	300 520	5 027 130
17	3,53	299 355	5 027 480
18	3,46	299 963	5 027 212
19	3,44	302 316	5 026 293
20	3,43	300 260	5 027 176
21	3,43	302 648	5 026 249
22	3,42	300 776	5 027 050
23	3,41	302 564	5 026 125
24	3,39	302 399	5 026 418
25	3,33	302 193	5 026 648
26	3,33	299 299	5 027 341
27	3,29	301 693	5 026 953
28	3,28	301 058	5 026 948
29	3,20	301 945	5 026 816
30	3,02	299 074	5 027 613
31	2,98	298 469	5 027 740
32	2,98	299 008	5 027 478
33	2,94	298 199	5 027 870
34	2,92	298 738	5 027 609
35	2,91	302 922	5 026 085
36	2,89	298 804	5 027 744
37	2,86	301 711	5 026 462
38	2,85	301 416	5 027 057
39	2,81	301 956	5 026 295
40	2,78	301 134	5 027 159
41	2,77	297 959	5 027 981
42	2,76	298 534	5 027 875
43	2,74	298 264	5 028 005
44	2,71	299 692	5 027 471
45	2,69	301 523	5 026 564
46	2,64	299 383	5 027 550
47	2,63	302 028	5 026 942
48	2,63	301 753	5 027 091
49	2,63	302 276	5 026 773
50	2,60	299 990	5 027 435

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1995 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	4,79	302 151	5 026 586
2	4,68	301 663	5 026 885
3	4,67	301 904	5 026 754
4	4,23	301 391	5 026 987
5	4,16	301 821	5 026 629
6	4,09	302 068	5 026 461
7	4,05	301 603	5 026 747
8	3,89	299 683	5 027 397
9	3,81	299 981	5 027 361
10	3,77	301 109	5 027 089
11	3,75	300 556	5 027 275
12	3,72	300 278	5 027 325
13	3,69	301 340	5 026 845
14	3,66	299 665	5 027 248
15	3,64	300 827	5 027 191
16	3,63	299 355	5 027 480
17	3,58	300 520	5 027 130
18	3,56	301 693	5 026 953
19	3,52	302 193	5 026 648
20	3,51	299 963	5 027 212
21	3,49	300 260	5 027 176
22	3,46	300 776	5 027 050
23	3,41	302 648	5 026 249
24	3,40	302 316	5 026 293
25	3,40	301 945	5 026 816
26	3,38	302 399	5 026 418
27	3,38	299 299	5 027 341
28	3,35	302 564	5 026 125
29	3,31	301 058	5 026 948
30	3,11	301 416	5 027 057
31	3,08	299 074	5 027 613
32	3,04	301 134	5 027 159
33	3,04	298 469	5 027 740
34	3,03	299 008	5 027 478
35	3,01	298 199	5 027 870
36	2,98	298 804	5 027 744
37	2,98	298 738	5 027 609
38	2,93	299 692	5 027 471
39	2,89	297 959	5 027 981
40	2,88	301 753	5 027 091
41	2,87	302 028	5 026 942
42	2,86	302 922	5 026 085
43	2,84	301 711	5 026 462
44	2,84	299 383	5 027 550
45	2,84	302 276	5 026 773
46	2,83	298 534	5 027 875
47	2,83	299 990	5 027 435
48	2,83	300 574	5 027 348
49	2,82	300 852	5 027 261
50	2,82	298 264	5 028 005

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1996 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	4,60	302 151	5 026 586
2	4,49	301 904	5 026 754
3	4,48	301 663	5 026 885
4	4,03	301 391	5 026 987
5	3,98	301 821	5 026 629
6	3,92	302 068	5 026 461
7	3,88	301 603	5 026 747
8	3,74	301 693	5 026 953
9	3,68	299 683	5 027 397
10	3,63	301 109	5 027 089
11	3,61	299 981	5 027 361
12	3,61	302 193	5 026 648
13	3,59	300 556	5 027 275
14	3,57	301 945	5 026 816
15	3,55	300 278	5 027 325
16	3,52	301 340	5 026 845
17	3,52	300 827	5 027 191
18	3,51	299 665	5 027 248
19	3,45	299 355	5 027 480
20	3,43	300 520	5 027 130
21	3,35	299 963	5 027 212
22	3,33	300 260	5 027 176
23	3,33	302 648	5 026 249
24	3,30	300 776	5 027 050
25	3,28	302 316	5 026 293
26	3,27	302 399	5 026 418
27	3,24	302 564	5 026 125
28	3,22	299 299	5 027 341
29	3,20	301 058	5 026 948
30	3,18	301 416	5 027 057
31	3,06	301 134	5 027 159
32	2,98	301 753	5 027 091
33	2,97	299 074	5 027 613
34	2,95	302 028	5 026 942
35	2,93	299 692	5 027 471
36	2,89	302 276	5 026 773
37	2,89	298 469	5 027 740
38	2,88	299 008	5 027 478
39	2,87	299 990	5 027 435
40	2,87	298 804	5 027 744
41	2,86	298 199	5 027 870
42	2,85	299 383	5 027 550
43	2,85	300 574	5 027 348
44	2,83	302 922	5 026 085
45	2,83	298 738	5 027 609
46	2,82	300 852	5 027 261
47	2,79	300 287	5 027 399
48	2,75	301 467	5 027 198
49	2,75	301 711	5 026 462
50	2,74	297 959	5 027 981

**ANNEXE IX : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS
D'HYDROCARBURES SUR BASE HORAIRE AVEC LES
DONNÉES DE CIRCULATION DE 2016**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1992 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	907	301 945	5 026 816	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
2	815	302 276	5 026 773	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
3	786	302 193	5 026 648	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
4	770	301 693	5 026 953	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
5	718	302 524	5 026 605	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
6	713	302 028	5 026 942	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
7	711	300 556	5 027 275	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
8	706	301 416	5 027 057	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
9	697	300 278	5 027 325	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
10	685	302 566	5 026 667	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
11	679	302 814	5 026 498	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
12	660	300 827	5 027 191	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
13	640	301 134	5 027 159	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
14	635	302 441	5 026 480	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
15	629	303 054	5 026 354	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
16	610	301 109	5 027 089	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
17	609	303 187	5 026 296	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
18	605	302 773	5 026 436	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
19	593	301 391	5 026 987	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
20	574	303 121	5 026 489	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
21	572	302 318	5 026 835	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
22	571	299 106	5 027 680	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
23	568	303 241	5 026 436	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
24	568	299 981	5 027 361	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
25	551	302 689	5 026 312	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
26	548	301 663	5 026 885	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
27	548	303 021	5 026 287	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
28	546	298 837	5 027 811	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
29	544	301 753	5 027 091	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
30	542	299 383	5 027 550	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
31	531	299 692	5 027 471	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
32	531	302 898	5 026 623	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
33	529	303 160	5 026 226	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
34	528	299 438	5 027 690	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
35	521	300 520	5 027 130	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
36	514	303 106	5 026 086	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
37	503	302 955	5 026 152	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
38	489	300 776	5 027 050	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
39	488	301 467	5 027 198	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
40	473	298 567	5 027 942	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
41	472	299 710	5 027 620	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
42	462	300 852	5 027 261	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
43	456	299 990	5 027 435	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
44	456	300 260	5 027 176	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
45	445	301 058	5 026 948	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
46	443	299 172	5 027 815	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
47	426	301 340	5 026 845	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
48	424	301 904	5 026 754	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
49	403	302 650	5 026 792	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E
50	401	302 069	5 027 004	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1993 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	1 332	302 193	5 026 648	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
2	1 201	302 524	5 026 605	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
3	1 157	302 441	5 026 480	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
4	1 110	302 773	5 026 436	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
5	1 072	301 945	5 026 816	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
6	1 033	299 981	5 027 361	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
7	1 029	302 689	5 026 312	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
8	1 026	303 021	5 026 287	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
9	1 018	300 278	5 027 325	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
10	1 013	302 276	5 026 773	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
11	1 002	303 160	5 026 226	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
12	995	303 054	5 026 354	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
13	980	303 187	5 026 296	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
14	939	302 955	5 026 152	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
15	939	303 106	5 026 086	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
16	924	300 520	5 027 130	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
17	918	301 663	5 026 885	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
18	917	301 391	5 026 987	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
19	912	300 556	5 027 275	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
20	901	300 260	5 027 176	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
21	901	301 109	5 027 089	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
22	900	302 814	5 026 498	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
23	896	300 827	5 027 191	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
24	863	300 776	5 027 050	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
25	824	299 383	5 027 550	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
26	816	301 904	5 026 754	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
27	815	301 058	5 026 948	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
28	815	301 340	5 026 845	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
29	781	301 603	5 026 747	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
30	766	299 106	5 027 680	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
31	745	299 692	5 027 471	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
32	692	301 821	5 026 629	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
33	670	302 151	5 026 586	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
34	622	298 837	5 027 811	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
35	579	299 963	5 027 212	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
36	574	302 566	5 026 667	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
37	558	301 693	5 026 953	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
38	552	302 068	5 026 461	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
39	542	299 683	5 027 397	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
40	541	302 399	5 026 418	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
41	534	300 708	5 026 862	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
42	529	300 990	5 026 760	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
43	520	301 272	5 026 657	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
44	519	299 438	5 027 690	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
45	509	301 523	5 026 564	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
46	488	300 473	5 026 935	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
47	477	302 028	5 026 942	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
48	447	299 990	5 027 435	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
49	440	301 711	5 026 462	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F
50	437	301 416	5 027 057	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	436	301 693	5 026 953	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
2	368	301 945	5 026 816	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
3	367	301 467	5 027 198	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
4	333	301 945	5 026 816	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
5	329	301 211	5 027 371	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
6	310	301 753	5 027 091	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
7	306	301 693	5 026 953	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
8	283	302 276	5 026 773	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
9	281	300 663	5 027 713	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
10	281	300 929	5 027 473	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
11	277	302 193	5 026 648	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
12	275	302 028	5 026 942	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
13	271	301 416	5 027 057	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
14	263	301 134	5 027 159	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F
15	260	301 416	5 027 057	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
16	258	301 185	5 027 300	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
17	257	297 773	5 028 466	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
18	255	301 134	5 027 159	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
19	255	300 356	5 027 970	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
20	253	298 567	5 027 942	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
21	253	302 566	5 026 667	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
22	248	298 297	5 028 073	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
23	247	301 693	5 026 953	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
24	240	301 693	5 026 953	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F
25	239	301 416	5 027 057	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F
26	237	298 081	5 028 335	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
27	235	300 556	5 027 275	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
28	232	301 134	5 027 159	94-02-09 20 00	119	1,03	1 986	-19,45	F
29	231	298 362	5 028 208	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
30	231	301 134	5 027 159	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
31	229	301 693	5 026 953	94-07-04 22 00	284	1,03	1 662	16,15	F
32	229	301 945	5 026 816	94-07-04 22 00	284	1,03	1 662	16,15	F
33	229	300 980	5 027 614	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
34	228	301 945	5 026 816	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
35	228	302 193	5 026 648	94-05-23 22 00	289	1,00	1 553	15,55	F
36	226	298 032	5 028 193	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
37	225	301 416	5 027 057	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
38	224	297 475	5 028 631	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
39	222	300 059	5 028 006	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
40	220	301 493	5 027 269	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F
41	219	302 193	5 026 648	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
42	217	297 465	5 028 406	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E
43	217	300 852	5 027 261	94-06-18 20 00	280	1,03	2 726	25,05	E
44	216	301 467	5 027 198	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F
45	216	303 121	5 026 489	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
46	215	303 241	5 026 436	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
47	215	301 945	5 026 816	94-05-23 22 00	289	1,00	1 553	15,55	F
48	212	300 278	5 027 325	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F
49	212	301 945	5 026 816	94-10-23 19 00	288	2,06	1 993	12,75	F
50	211	302 318	5 026 835	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	554	302 441	5 026 480	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
2	552	302 689	5 026 312	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
3	533	302 955	5 026 152	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
4	529	303 106	5 026 086	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
5	522	302 193	5 026 648	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
6	506	303 021	5 026 287	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
7	499	302 773	5 026 436	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
8	494	303 160	5 026 226	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
9	478	299 981	5 027 361	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
10	429	302 524	5 026 605	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
11	425	300 260	5 027 176	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
12	393	299 963	5 027 212	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
13	381	299 683	5 027 397	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
14	360	301 663	5 026 885	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
15	353	300 278	5 027 325	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
16	353	300 520	5 027 130	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
17	345	301 904	5 026 754	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
18	343	300 708	5 026 862	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
19	339	300 473	5 026 935	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
20	338	301 340	5 026 845	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
21	334	301 391	5 026 987	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
22	330	301 603	5 026 747	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
23	330	300 990	5 026 760	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
24	323	299 383	5 027 550	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
25	322	300 776	5 027 050	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
26	321	301 821	5 026 629	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
27	318	302 151	5 026 586	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
28	317	301 058	5 026 948	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
29	316	301 109	5 027 089	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
30	315	301 272	5 026 657	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
31	303	301 523	5 026 564	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
32	301	302 068	5 026 461	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
33	298	302 399	5 026 418	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
34	297	300 827	5 027 191	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
35	294	301 945	5 026 816	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F
36	292	300 556	5 027 275	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
37	287	301 711	5 026 462	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
38	287	303 187	5 026 296	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
39	286	299 355	5 027 480	95-12-08 19 00	95	1,00	1 022	-17,25	F
40	284	303 054	5 026 354	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
41	277	302 316	5 026 293	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
42	274	302 648	5 026 249	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
43	270	300 574	5 027 348	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F
44	268	299 106	5 027 680	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
45	265	300 236	5 026 977	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
46	262	301 945	5 026 816	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
47	256	302 922	5 026 085	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
48	254	301 956	5 026 295	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
49	254	303 079	5 026 016	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F
50	251	302 564	5 026 125	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur une base horaire en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité
		X	Y						
1	455	302 955	5 026 152	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
2	440	299 683	5 027 397	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
3	438	302 689	5 026 312	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
4	430	299 665	5 027 248	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
5	425	299 355	5 027 480	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
6	387	303 079	5 026 016	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
7	387	303 106	5 026 086	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
8	383	302 193	5 026 648	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
9	381	301 945	5 026 816	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
10	379	299 939	5 027 013	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
11	369	299 074	5 027 613	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
12	367	301 945	5 026 816	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
13	357	298 081	5 028 335	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F
14	352	300 236	5 026 977	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
15	349	302 193	5 026 648	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
16	343	300 413	5 026 693	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
17	342	296 671	5 028 284	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
18	336	299 963	5 027 212	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
19	335	300 623	5 026 627	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
20	328	302 276	5 026 773	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
21	327	297 756	5 028 242	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F
22	327	302 441	5 026 480	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
23	317	302 276	5 026 773	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
24	312	296 713	5 028 466	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
25	309	300 905	5 026 524	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
26	305	300 783	5 026 280	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
27	304	302 524	5 026 605	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
28	303	296 593	5 028 627	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
29	302	299 074	5 027 613	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
30	298	301 904	5 026 754	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
31	298	298 804	5 027 744	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
32	297	297 155	5 028 506	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
33	296	301 134	5 027 159	96-08-19 20 00	279	1,03	1 431	16,65	F
34	296	298 804	5 027 744	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
35	293	300 278	5 027 325	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F
36	292	302 922	5 026 085	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
37	288	300 206	5 026 729	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
38	288	296 387	5 028 320	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
39	287	298 534	5 027 875	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
40	286	298 395	5 028 275	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F
41	282	300 556	5 027 275	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
42	282	301 663	5 026 885	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
43	281	300 278	5 027 325	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
44	279	301 945	5 026 816	96-11-25 08 00	288	1,03	50	-7,25	E
45	279	302 193	5 026 648	96-11-25 08 00	288	1,03	50	-7,25	E
46	278	299 299	5 027 341	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
47	278	296 702	5 028 431	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D
48	277	302 151	5 026 586	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F
49	276	302 524	5 026 605	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F
50	275	300 556	5 027 275	96-09-06 20 00	289	1,03	1 596	20,05	F

**ANNEXE X : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS
D'HYDROCARBURES SUR 24 HEURES AVEC LES
DONNÉES DE CIRCULATION DE 2016**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1992 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	98	301 945	5 026 816	92-01-02 22 00
2	97	301 945	5 026 816	92-01-02 23 00
3	97	301 945	5 026 816	92-01-03 00 00
4	97	301 945	5 026 816	92-01-03 01 00
5	97	301 945	5 026 816	92-01-03 02 00
6	97	301 945	5 026 816	92-01-03 03 00
7	97	301 945	5 026 816	92-01-03 04 00
8	96	301 945	5 026 816	92-01-03 05 00
9	93	302 193	5 026 648	92-01-02 22 00
10	92	301 945	5 026 816	92-01-02 17 00
11	92	301 945	5 026 816	92-01-02 18 00
12	92	302 193	5 026 648	92-01-02 23 00
13	92	302 193	5 026 648	92-01-03 00 00
14	92	302 193	5 026 648	92-01-03 01 00
15	92	302 193	5 026 648	92-01-03 02 00
16	92	302 193	5 026 648	92-01-03 03 00
17	92	302 193	5 026 648	92-01-03 04 00
18	91	302 193	5 026 648	92-01-03 05 00
19	91	301 945	5 026 816	92-01-02 19 00
20	91	301 945	5 026 816	92-01-02 20 00
21	91	301 945	5 026 816	92-01-02 21 00
22	91	302 193	5 026 648	92-01-02 17 00
23	90	301 945	5 026 816	92-01-03 06 00
24	90	302 193	5 026 648	92-01-02 18 00
25	90	302 193	5 026 648	92-01-02 19 00
26	89	302 193	5 026 648	92-01-02 20 00
27	89	302 193	5 026 648	92-01-02 21 00
28	87	301 945	5 026 816	92-01-02 16 00
29	87	302 193	5 026 648	92-01-03 06 00
30	85	302 193	5 026 648	92-01-02 16 00
31	85	301 945	5 026 816	92-01-02 15 00
32	83	301 945	5 026 816	92-01-02 14 00
33	82	302 193	5 026 648	92-01-02 15 00
34	81	300 556	5 027 275	92-01-02 22 00
35	81	300 556	5 027 275	92-01-02 23 00
36	81	300 556	5 027 275	92-01-03 00 00
37	81	300 556	5 027 275	92-01-03 01 00
38	81	300 556	5 027 275	92-01-03 02 00
39	81	300 556	5 027 275	92-01-03 03 00
40	81	300 556	5 027 275	92-01-03 04 00
41	81	300 556	5 027 275	92-01-03 05 00
42	81	300 278	5 027 325	92-01-02 22 00
43	81	300 278	5 027 325	92-01-02 23 00
44	81	300 278	5 027 325	92-01-03 00 00
45	81	300 278	5 027 325	92-01-03 01 00
46	81	300 278	5 027 325	92-01-03 02 00
47	81	300 278	5 027 325	92-01-03 03 00
48	81	300 278	5 027 325	92-01-03 04 00
49	81	300 278	5 027 325	92-01-03 05 00
50	80	302 276	5 026 773	92-01-02 22 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1993 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	77	302 193	5 026 648	93-09-02 07 00
2	76	302 193	5 026 648	93-09-02 08 00
3	75	302 193	5 026 648	93-09-02 10 00
4	75	302 193	5 026 648	93-09-02 09 00
5	75	302 193	5 026 648	93-09-02 11 00
6	73	302 193	5 026 648	93-09-02 12 00
7	73	302 193	5 026 648	93-09-02 13 00
8	71	302 193	5 026 648	93-09-02 14 00
9	71	302 193	5 026 648	93-09-02 06 00
10	71	302 193	5 026 648	93-09-02 15 00
11	68	302 193	5 026 648	93-09-02 16 00
12	67	302 193	5 026 648	93-09-02 19 00
13	67	302 193	5 026 648	93-09-02 18 00
14	67	302 193	5 026 648	93-02-19 11 00
15	66	302 193	5 026 648	93-09-02 17 00
16	66	302 193	5 026 648	93-02-19 12 00
17	66	302 193	5 026 648	93-02-19 13 00
18	66	302 193	5 026 648	93-02-19 10 00
19	66	302 193	5 026 648	93-02-19 14 00
20	65	302 193	5 026 648	93-02-19 15 00
21	65	302 193	5 026 648	93-02-19 16 00
22	65	302 193	5 026 648	93-02-19 09 00
23	65	302 193	5 026 648	93-02-19 08 00
24	64	302 193	5 026 648	93-02-19 17 00
25	64	302 193	5 026 648	93-09-02 05 00
26	64	302 193	5 026 648	93-02-19 07 00
27	64	302 193	5 026 648	93-02-19 18 00
28	63	302 193	5 026 648	93-02-19 19 00
29	63	302 193	5 026 648	93-02-19 20 00
30	63	302 193	5 026 648	93-09-02 20 00
31	63	302 193	5 026 648	93-09-02 04 00
32	62	301 945	5 026 816	93-09-02 07 00
33	62	302 193	5 026 648	93-09-02 03 00
34	61	301 945	5 026 816	93-09-02 08 00
35	61	302 193	5 026 648	93-02-19 21 00
36	61	301 693	5 026 953	93-12-09 09 00
37	61	299 981	5 027 361	93-09-02 18 00
38	61	302 193	5 026 648	93-02-19 22 00
39	61	302 193	5 026 648	93-02-20 05 00
40	61	301 693	5 026 953	93-12-09 02 00
41	61	302 193	5 026 648	93-09-02 02 00
42	61	301 693	5 026 953	93-12-09 03 00
43	60	301 693	5 026 953	93-12-09 04 00
44	60	301 693	5 026 953	93-12-09 10 00
45	60	302 193	5 026 648	93-02-19 23 00
46	60	302 193	5 026 648	93-02-20 00 00
47	60	299 981	5 027 361	93-09-02 19 00
48	60	302 193	5 026 648	93-02-20 06 00
49	60	301 693	5 026 953	93-12-09 05 00
50	60	301 945	5 026 816	93-09-02 09 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	40	301 693	5 026 953	94-02-19 10 00
2	40	301 693	5 026 953	94-02-19 11 00
3	39	301 693	5 026 953	94-02-19 12 00
4	39	302 151	5 026 586	94-08-07 19 00
5	38	301 693	5 026 953	94-02-19 09 00
6	38	301 693	5 026 953	94-02-19 13 00
7	38	302 648	5 026 249	94-08-07 19 00
8	38	302 151	5 026 586	94-08-07 20 00
9	38	302 151	5 026 586	94-08-07 18 00
10	38	302 922	5 026 085	94-08-07 19 00
11	37	302 648	5 026 249	94-08-07 18 00
12	37	301 693	5 026 953	94-02-19 14 00
13	37	302 922	5 026 085	94-08-07 18 00
14	37	302 648	5 026 249	94-08-07 20 00
15	36	302 151	5 026 586	94-08-07 21 00
16	36	302 922	5 026 085	94-08-07 20 00
17	36	301 693	5 026 953	94-02-19 15 00
18	36	301 693	5 026 953	94-02-19 08 00
19	35	301 693	5 026 953	94-02-19 16 00
20	35	301 904	5 026 754	94-08-07 19 00
21	35	302 151	5 026 586	94-08-07 17 00
22	35	302 399	5 026 418	94-08-07 19 00
23	35	301 904	5 026 754	94-08-07 18 00
24	34	302 399	5 026 418	94-08-07 18 00
25	34	301 904	5 026 754	94-08-07 20 00
26	34	302 648	5 026 249	94-08-07 17 00
27	34	303 079	5 026 016	94-08-07 19 00
28	34	302 648	5 026 249	94-08-07 21 00
29	34	302 922	5 026 085	94-08-07 17 00
30	34	301 663	5 026 885	94-08-07 18 00
31	34	302 399	5 026 418	94-08-07 20 00
32	34	301 693	5 026 953	94-02-19 17 00
33	34	302 151	5 026 586	94-08-07 22 00
34	34	303 079	5 026 016	94-08-07 18 00
35	33	301 663	5 026 885	94-08-07 19 00
36	33	302 922	5 026 085	94-08-07 21 00
37	33	302 151	5 026 586	94-08-07 16 00
38	33	302 193	5 026 648	94-05-24 12 00
39	33	301 904	5 026 754	94-08-07 21 00
40	33	303 079	5 026 016	94-08-07 20 00
41	33	301 693	5 026 953	94-02-19 18 00
42	33	302 193	5 026 648	94-05-24 11 00
43	33	301 945	5 026 816	94-02-19 10 00
44	33	302 193	5 026 648	94-05-24 13 00
45	33	301 467	5 027 198	94-02-19 10 00
46	32	301 663	5 026 885	94-08-07 20 00
47	32	301 904	5 026 754	94-08-07 17 00
48	32	302 151	5 026 586	94-08-08 05 00
49	32	302 193	5 026 648	94-05-24 10 00
50	32	301 693	5 026 953	94-02-19 19 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	44	301 904	5 026 754	95-12-30 06 00
2	44	301 904	5 026 754	95-12-30 07 00
3	44	301 904	5 026 754	95-12-30 08 00
4	43	301 904	5 026 754	95-12-30 09 00
5	43	301 904	5 026 754	95-12-30 10 00
6	43	301 904	5 026 754	95-12-30 11 00
7	42	301 134	5 027 159	95-12-30 10 00
8	42	301 134	5 027 159	95-12-30 11 00
9	42	301 904	5 026 754	95-12-30 12 00
10	42	301 134	5 027 159	95-12-30 12 00
11	42	301 134	5 027 159	95-12-30 13 00
12	42	301 134	5 027 159	95-12-30 14 00
13	42	301 134	5 027 159	95-12-30 15 00
14	42	301 904	5 026 754	95-12-30 05 00
15	42	301 134	5 027 159	95-12-30 16 00
16	42	301 904	5 026 754	95-12-30 13 00
17	42	301 134	5 027 159	95-12-30 17 00
18	42	301 134	5 027 159	95-12-30 09 00
19	42	301 904	5 026 754	95-12-30 14 00
20	42	301 904	5 026 754	95-12-30 04 00
21	41	299 355	5 027 480	95-12-09 02 00
22	41	299 355	5 027 480	95-12-09 03 00
23	41	299 355	5 027 480	95-12-09 04 00
24	41	299 355	5 027 480	95-12-09 05 00
25	41	299 355	5 027 480	95-12-09 06 00
26	41	299 355	5 027 480	95-12-09 07 00
27	41	299 355	5 027 480	95-12-09 08 00
28	41	299 355	5 027 480	95-12-09 01 00
29	41	299 355	5 027 480	95-12-09 09 00
30	41	301 904	5 026 754	95-12-30 03 00
31	41	301 904	5 026 754	95-12-30 15 00
32	41	299 355	5 027 480	95-12-09 10 00
33	41	301 904	5 026 754	95-12-30 02 00
34	41	301 134	5 027 159	95-12-30 08 00
35	41	299 355	5 027 480	95-12-09 11 00
36	41	301 904	5 026 754	95-12-30 01 00
37	41	301 663	5 026 885	95-12-30 06 00
38	41	301 134	5 027 159	95-12-30 07 00
39	41	300 852	5 027 261	95-12-30 10 00
40	41	300 852	5 027 261	95-12-30 11 00
41	41	301 904	5 026 754	95-12-30 16 00
42	41	301 663	5 026 885	95-12-30 07 00
43	40	300 852	5 027 261	95-12-30 12 00
44	40	300 852	5 027 261	95-12-30 13 00
45	40	300 574	5 027 348	95-12-30 10 00
46	40	300 574	5 027 348	95-12-30 11 00
47	40	301 134	5 027 159	95-12-30 06 00
48	40	300 852	5 027 261	95-12-30 14 00
49	40	300 574	5 027 348	95-12-30 12 00
50	40	300 574	5 027 348	95-12-30 13 00

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur 24 heures en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur		Date
		X	Y	
1	42	301 945	5 026 816	96-09-07 03 00
2	42	301 945	5 026 816	96-09-07 02 00
3	42	301 945	5 026 816	96-09-07 04 00
4	42	301 945	5 026 816	96-09-07 01 00
5	42	301 945	5 026 816	96-09-07 05 00
6	42	301 945	5 026 816	96-09-07 06 00
7	42	301 945	5 026 816	96-09-06 23 00
8	42	301 945	5 026 816	96-09-07 00 00
9	41	301 945	5 026 816	96-08-20 07 00
10	41	301 945	5 026 816	96-09-07 08 00
11	41	301 693	5 026 953	96-08-20 07 00
12	41	301 945	5 026 816	96-09-07 07 00
13	41	301 945	5 026 816	96-09-07 09 00
14	41	301 945	5 026 816	96-09-06 22 00
15	41	301 945	5 026 816	96-09-07 10 00
16	40	301 945	5 026 816	96-08-20 08 00
17	40	301 945	5 026 816	96-09-07 11 00
18	40	301 693	5 026 953	96-08-20 08 00
19	39	301 945	5 026 816	96-09-07 12 00
20	39	301 945	5 026 816	96-08-20 09 00
21	39	301 945	5 026 816	96-09-07 13 00
22	38	301 693	5 026 953	96-08-20 09 00
23	38	301 945	5 026 816	96-08-20 11 00
24	38	301 945	5 026 816	96-09-07 14 00
25	38	302 193	5 026 648	96-09-07 03 00
26	38	302 193	5 026 648	96-09-07 02 00
27	38	302 193	5 026 648	96-09-07 04 00
28	38	302 193	5 026 648	96-09-07 01 00
29	38	302 193	5 026 648	96-09-07 05 00
30	38	302 193	5 026 648	96-09-07 06 00
31	38	302 193	5 026 648	96-09-06 23 00
32	38	302 193	5 026 648	96-09-07 00 00
33	38	302 193	5 026 648	96-09-07 08 00
34	38	301 945	5 026 816	96-08-20 10 00
35	38	302 193	5 026 648	96-09-07 07 00
36	38	302 193	5 026 648	96-09-07 09 00
37	38	301 693	5 026 953	96-08-20 11 00
38	38	302 193	5 026 648	96-09-06 22 00
39	38	301 693	5 026 953	96-08-20 03 00
40	37	301 693	5 026 953	96-08-20 04 00
41	37	301 945	5 026 816	96-08-20 03 00
42	37	301 945	5 026 816	96-08-20 04 00
43	37	301 693	5 026 953	96-08-20 06 00
44	37	301 693	5 026 953	96-08-20 05 00
45	37	301 945	5 026 816	96-09-07 15 00
46	37	301 945	5 026 816	96-08-20 06 00
47	37	301 693	5 026 953	96-08-20 10 00
48	37	301 945	5 026 816	96-08-20 05 00
49	37	302 193	5 026 648	96-09-07 10 00
50	37	301 693	5 026 953	96-08-20 02 00

**ANNEXE XI : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS
D'HYDROCARBURES SUR BASE ANNUELLE AVEC LES
DONNÉES DE CIRCULATION DE 2016**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1992 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	7,27	302 151	5 026 586
2	7,17	301 663	5 026 885
3	7,15	301 904	5 026 754
4	6,49	301 391	5 026 987
5	6,38	301 821	5 026 629
6	6,29	301 603	5 026 747
7	6,27	302 068	5 026 461
8	5,92	301 109	5 027 089
9	5,88	302 193	5 026 648
10	5,81	301 693	5 026 953
11	5,75	301 340	5 026 845
12	5,75	300 827	5 027 191
13	5,75	299 683	5 027 397
14	5,73	299 981	5 027 361
15	5,72	300 556	5 027 275
16	5,68	301 945	5 026 816
17	5,63	300 520	5 027 130
18	5,62	300 278	5 027 325
19	5,58	299 665	5 027 248
20	5,51	300 776	5 027 050
21	5,43	300 260	5 027 176
22	5,42	299 963	5 027 212
23	5,38	299 355	5 027 480
24	5,28	302 648	5 026 249
25	5,24	302 316	5 026 293
26	5,23	301 058	5 026 948
27	5,20	302 399	5 026 418
28	5,14	302 564	5 026 125
29	5,07	299 299	5 027 341
30	5,01	301 416	5 027 057
31	4,90	301 134	5 027 159
32	4,77	299 074	5 027 613
33	4,74	302 276	5 026 773
34	4,72	302 028	5 026 942
35	4,66	301 753	5 027 091
36	4,66	299 383	5 027 550
37	4,63	299 008	5 027 478
38	4,63	298 804	5 027 744
39	4,62	299 692	5 027 471
40	4,62	298 469	5 027 740
41	4,58	298 738	5 027 609
42	4,57	298 199	5 027 870
43	4,55	302 922	5 026 085
44	4,54	300 852	5 027 261
45	4,48	301 711	5 026 462
46	4,48	300 574	5 027 348
47	4,45	299 990	5 027 435
48	4,45	297 959	5 027 981
49	4,40	298 534	5 027 875
50	4,38	301 467	5 027 198

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1993 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	8,26	302 151	5 026 586
2	8,18	301 663	5 026 885
3	8,15	301 904	5 026 754
4	7,42	301 391	5 026 987
5	7,20	301 821	5 026 629
6	7,11	301 603	5 026 747
7	7,06	302 068	5 026 461
8	6,77	301 109	5 027 089
9	6,65	299 683	5 027 397
10	6,63	299 981	5 027 361
11	6,59	300 827	5 027 191
12	6,58	300 556	5 027 275
13	6,52	301 340	5 026 845
14	6,47	300 278	5 027 325
15	6,42	300 520	5 027 130
16	6,36	299 355	5 027 480
17	6,33	300 776	5 027 050
18	6,33	299 665	5 027 248
19	6,19	300 260	5 027 176
20	6,16	299 963	5 027 212
21	6,11	302 648	5 026 249
22	6,05	302 193	5 026 648
23	6,03	301 058	5 026 948
24	5,98	302 399	5 026 418
25	5,92	302 316	5 026 293
26	5,89	299 299	5 027 341
27	5,85	302 564	5 026 125
28	5,75	301 945	5 026 816
29	5,72	301 693	5 026 953
30	5,62	299 074	5 027 613
31	5,48	299 008	5 027 478
32	5,39	298 804	5 027 744
33	5,29	298 738	5 027 609
34	5,26	298 469	5 027 740
35	5,23	302 922	5 026 085
36	5,16	298 199	5 027 870
37	5,05	298 534	5 027 875
38	5,05	301 711	5 026 462
39	5,04	301 416	5 027 057
40	4,99	297 959	5 027 981
41	4,96	301 134	5 027 159
42	4,95	299 383	5 027 550
43	4,92	298 264	5 028 005
44	4,91	301 523	5 026 564
45	4,89	301 956	5 026 295
46	4,83	299 692	5 027 471
47	4,61	302 276	5 026 773
48	4,61	298 008	5 028 122
49	4,58	300 473	5 026 935
50	4,55	302 441	5 026 480

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	7,24	302 151	5 026 586
2	7,05	301 904	5 026 754
3	7,05	301 663	5 026 885
4	6,40	301 391	5 026 987
5	6,33	301 821	5 026 629
6	6,24	302 068	5 026 461
7	6,19	301 603	5 026 747
8	5,82	299 683	5 027 397
9	5,77	301 109	5 027 089
10	5,66	301 340	5 026 845
11	5,64	299 981	5 027 361
12	5,59	300 556	5 027 275
13	5,57	299 665	5 027 248
14	5,55	300 827	5 027 191
15	5,53	299 355	5 027 480
16	5,50	300 278	5 027 325
17	5,46	300 520	5 027 130
18	5,35	300 776	5 027 050
19	5,30	299 963	5 027 212
20	5,26	300 260	5 027 176
21	5,22	299 299	5 027 341
22	5,22	302 648	5 026 249
23	5,21	302 316	5 026 293
24	5,19	301 058	5 026 948
25	5,16	302 564	5 026 125
26	5,15	302 399	5 026 418
27	5,06	302 193	5 026 648
28	5,04	301 693	5 026 953
29	4,88	301 945	5 026 816
30	4,74	299 074	5 027 613
31	4,68	299 008	5 027 478
32	4,55	298 469	5 027 740
33	4,53	298 738	5 027 609
34	4,52	298 804	5 027 744
35	4,49	298 199	5 027 870
36	4,43	301 711	5 026 462
37	4,42	301 416	5 027 057
38	4,37	301 134	5 027 159
39	4,37	302 922	5 026 085
40	4,35	297 959	5 027 981
41	4,32	301 956	5 026 295
42	4,27	298 534	5 027 875
43	4,25	301 523	5 026 564
44	4,22	298 264	5 028 005
45	4,20	299 692	5 027 471
46	4,17	299 383	5 027 550
47	4,05	301 753	5 027 091
48	4,02	302 028	5 026 942
49	4,02	299 990	5 027 435
50	4,02	302 276	5 026 773

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	7,15	302 151	5 026 586
2	7,05	301 663	5 026 885
3	7,03	301 904	5 026 754
4	6,43	301 391	5 026 987
5	6,24	301 821	5 026 629
6	6,13	302 068	5 026 461
7	6,13	301 603	5 026 747
8	5,89	299 683	5 027 397
9	5,86	301 109	5 027 089
10	5,76	299 981	5 027 361
11	5,72	300 556	5 027 275
12	5,64	300 278	5 027 325
13	5,63	299 355	5 027 480
14	5,61	301 340	5 026 845
15	5,61	300 827	5 027 191
16	5,52	299 665	5 027 248
17	5,46	300 520	5 027 130
18	5,44	301 693	5 026 953
19	5,36	302 193	5 026 648
20	5,34	300 776	5 027 050
21	5,30	299 963	5 027 212
22	5,28	300 260	5 027 176
23	5,20	299 299	5 027 341
24	5,20	301 945	5 026 816
25	5,17	301 058	5 026 948
26	5,12	302 648	5 026 249
27	5,10	302 316	5 026 293
28	5,07	302 399	5 026 418
29	5,02	302 564	5 026 125
30	4,80	301 416	5 027 057
31	4,76	301 134	5 027 159
32	4,76	299 074	5 027 613
33	4,71	299 008	5 027 478
34	4,60	298 469	5 027 740
35	4,59	298 804	5 027 744
36	4,58	298 738	5 027 609
37	4,57	298 199	5 027 870
38	4,51	299 692	5 027 471
39	4,45	297 959	5 027 981
40	4,44	299 383	5 027 550
41	4,43	301 753	5 027 091
42	4,38	302 028	5 026 942
43	4,38	300 852	5 027 261
44	4,38	299 990	5 027 435
45	4,37	300 574	5 027 348
46	4,34	298 534	5 027 875
47	4,32	301 711	5 026 462
48	4,32	302 276	5 026 773
49	4,29	298 264	5 028 005
50	4,25	302 922	5 026 085

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration d'hydrocarbures sur base annuelle en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Coordonnées récepteur	
		X	Y
1	6,96	302 151	5 026 586
2	6,86	301 663	5 026 885
3	6,83	301 904	5 026 754
4	6,21	301 391	5 026 987
5	6,06	301 821	5 026 629
6	5,97	302 068	5 026 461
7	5,94	301 603	5 026 747
8	5,77	301 693	5 026 953
9	5,71	301 109	5 027 089
10	5,66	299 683	5 027 397
11	5,57	300 556	5 027 275
12	5,55	299 981	5 027 361
13	5,54	302 193	5 026 648
14	5,50	300 827	5 027 191
15	5,49	301 945	5 026 816
16	5,45	300 278	5 027 325
17	5,42	301 340	5 026 845
18	5,42	299 355	5 027 480
19	5,39	299 665	5 027 248
20	5,31	300 520	5 027 130
21	5,19	300 776	5 027 050
22	5,15	299 963	5 027 212
23	5,12	300 260	5 027 176
24	5,09	302 648	5 026 249
25	5,05	299 299	5 027 341
26	5,04	301 058	5 026 948
27	4,99	302 399	5 026 418
28	4,98	302 316	5 026 293
29	4,97	301 416	5 027 057
30	4,92	302 564	5 026 125
31	4,82	301 134	5 027 159
32	4,69	299 074	5 027 613
33	4,59	301 753	5 027 091
34	4,57	299 692	5 027 471
35	4,54	302 028	5 026 942
36	4,52	299 008	5 027 478
37	4,49	298 804	5 027 744
38	4,49	299 383	5 027 550
39	4,46	299 990	5 027 435
40	4,45	302 276	5 026 773
41	4,44	300 852	5 027 261
42	4,44	300 574	5 027 348
43	4,43	298 469	5 027 740
44	4,41	298 738	5 027 609
45	4,39	298 199	5 027 870
46	4,33	301 467	5 027 198
47	4,32	300 287	5 027 399
48	4,29	297 959	5 027 981
49	4,27	302 922	5 026 085
50	4,24	298 534	5 027 875

**ANNEXE XII : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS DE
NO₂ SUR BASE HORAIRE AVEC LES DONNÉES DE
CIRCULATION DE 1996**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur une base horaire en 1992 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
				X	Y							
1	210	132	342	501 945	5 026 816	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	82,61%
2	193	132	325	302 276	5 026 773	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	78,39%
3	188	132	320	302 193	5 026 648	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	77,34%
4	185	132	317	301 693	5 026 953	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	76,67%
5	175	132	307	302 028	5 026 942	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	74,04%
6	174	132	306	300 556	5 027 275	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	73,95%
7	174	132	306	302 524	5 026 605	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	73,95%
8	173	132	305	301 416	5 027 057	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	73,77%
9	172	132	304	300 278	5 027 325	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	73,46%
10	168	132	300	302 566	5 026 667	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	72,58%
11	167	132	299	302 814	5 026 498	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	72,29%
12	163	132	295	300 827	5 027 191	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	71,35%
13	161	132	293	301 134	5 027 159	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	70,88%
14	160	132	292	302 441	5 026 480	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	70,47%
15	158	132	290	303 054	5 026 354	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	70,14%
16	155	132	287	301 109	5 027 089	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	69,35%
17	154	132	286	303 187	5 026 296	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	69,17%
18	154	132	286	302 773	5 026 436	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	69,08%
19	154	132	286	301 391	5 026 987	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	68,99%
20	149	132	281	299 106	5 027 680	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	67,92%
21	148	132	280	299 981	5 027 361	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	67,72%
22	148	132	280	302 318	5 026 835	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	67,69%
23	147	132	279	303 241	5 026 436	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	67,45%
24	147	132	279	303 121	5 026 489	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	67,38%
25	144	132	276	301 663	5 026 885	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	66,73%
26	144	132	276	302 689	5 026 312	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	66,71%
27	144	132	276	301 753	5 027 091	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	66,62%
28	144	132	276	298 837	5 027 811	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	66,59%
29	143	132	275	299 383	5 027 550	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	66,32%
30	143	132	275	303 021	5 026 287	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	66,32%
31	141	132	273	299 692	5 027 471	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	65,97%
32	141	132	273	299 438	5 027 690	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	65,90%
33	141	132	273	303 160	5 026 226	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	65,88%
34	139	132	271	300 520	5 027 130	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	65,54%
35	139	132	271	302 898	5 026 623	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	65,54%
36	139	132	271	303 106	5 026 086	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	65,47%
37	137	132	269	302 955	5 026 152	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	64,87%
38	134	132	266	301 467	5 027 198	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	64,24%
39	132	132	264	300 776	5 027 050	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	63,86%
40	130	132	262	298 567	5 027 942	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	63,21%
41	129	132	261	299 710	5 027 620	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	63,09%
42	129	132	261	300 852	5 027 261	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	63,01%
43	128	132	260	299 990	5 027 435	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	62,78%
44	127	132	259	300 260	5 027 176	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	62,67%
45	125	132	257	301 058	5 026 948	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	62,04%
46	124	132	256	299 172	5 027 815	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	61,91%
47	122	132	254	301 904	5 026 754	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	61,37%
48	122	132	254	301 340	5 026 845	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	61,28%
49	118	132	250	302 650	5 026 792	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	60,43%
50	116	132	248	302 069	5 027 004	92-01-02 08 00	286	1,00	18	-13,85	E	60,02%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur une base horaire en 1993 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
				X	Y							
1	275	132	407	302 193	5 026 648	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	98,20%
2	252	132	384	302 524	5 026 605	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	92,74%
3	244	132	376	302 441	5 026 480	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	90,80%
4	237	132	369	302 773	5 026 436	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	89,13%
5	229	132	361	301 945	5 026 816	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	87,16%
6	223	132	355	302 689	5 026 312	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	85,69%
7	222	132	354	303 021	5 026 287	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	85,46%
8	222	132	354	299 981	5 027 361	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	85,43%
9	220	132	352	300 278	5 027 325	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	85,10%
10	219	132	351	302 276	5 026 773	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	84,78%
11	218	132	350	303 160	5 026 226	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	84,54%
12	216	132	348	303 054	5 026 354	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	84,17%
13	214	132	346	303 187	5 026 296	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	83,64%
14	207	132	339	303 106	5 026 086	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	81,92%
15	207	132	339	302 955	5 026 152	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	81,83%
16	203	132	335	301 391	5 026 987	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	81,01%
17	203	132	335	300 520	5 027 130	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	80,99%
18	203	132	335	301 663	5 026 885	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	80,80%
19	202	132	334	300 556	5 027 275	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	80,58%
20	200	132	332	301 109	5 027 089	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	80,19%
21	200	132	332	302 814	5 026 498	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	80,09%
22	199	132	331	300 260	5 027 176	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	80,00%
23	199	132	331	300 827	5 027 191	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	79,86%
24	193	132	325	300 776	5 027 050	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	78,60%
25	187	132	319	299 383	5 027 550	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	77,03%
26	185	132	317	301 058	5 026 948	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	76,65%
27	185	132	317	301 340	5 026 845	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	76,56%
28	185	132	317	301 904	5 026 754	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	76,51%
29	179	132	311	301 603	5 026 747	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	75,15%
30	176	132	308	299 106	5 027 680	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	74,36%
31	173	132	305	299 692	5 027 471	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	73,59%
32	162	132	294	301 821	5 026 629	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	71,09%
33	159	132	291	302 151	5 026 586	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	70,25%
34	151	132	283	298 837	5 027 811	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	68,36%
35	144	132	276	299 963	5 027 212	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	66,73%
36	143	132	275	302 566	5 026 667	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	66,38%
37	140	132	272	301 693	5 026 953	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	65,74%
38	139	132	271	302 068	5 026 461	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	65,42%
39	137	132	269	302 399	5 026 418	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	65,06%
40	137	132	269	299 683	5 027 397	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	65,04%
41	135	132	267	300 708	5 026 862	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	64,55%
42	135	132	267	300 990	5 026 760	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	64,45%
43	134	132	266	301 272	5 026 657	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	64,17%
44	133	132	265	299 438	5 027 690	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	64,10%
45	132	132	264	301 523	5 026 564	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	63,72%
46	128	132	260	300 473	5 026 935	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	62,78%
47	126	132	258	302 028	5 026 942	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	62,22%
48	121	132	253	299 990	5 027 435	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	61,11%
49	120	132	252	301 416	5 027 057	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	60,82%
50	120	132	252	301 711	5 026 462	93-02-19 07 00	290	1,03	13	-26,65	F	60,76%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur une base horaire en 1994 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
				X	Y							
1	139	132	271	301 693	5 026 953	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	65,49%
2	124	132	256	301 945	5 026 816	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	61,95%
3	124	132	256	301 467	5 027 198	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	61,88%
4	116	132	248	301 211	5 027 371	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	59,81%
5	111	132	243	301 753	5 027 091	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	58,80%
6	105	132	237	300 929	5 027 473	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	57,31%
7	105	132	237	300 663	5 027 713	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	57,27%
8	105	132	237	301 945	5 026 816	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	57,17%
9	104	132	236	302 193	5 026 648	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	57,08%
10	101	132	233	301 416	5 027 057	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,19%
11	100	132	232	297 773	5 028 466	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,06%
12	100	132	232	301 185	5 027 300	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,02%
13	100	132	232	301 693	5 026 953	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	55,95%
14	99	132	231	298 567	5 027 942	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	55,90%
15	99	132	231	300 356	5 027 970	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	55,88%
16	98	132	230	298 297	5 028 073	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	55,59%
17	96	132	228	302 276	5 026 773	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	55,17%
18	96	132	228	298 081	5 028 335	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	55,03%
19	95	132	227	302 028	5 026 942	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	54,72%
20	94	132	226	298 362	5 028 208	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	54,70%
21	94	132	226	300 980	5 027 614	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	54,51%
22	93	132	225	297 475	5 028 631	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	54,28%
23	93	132	225	298 032	5 028 193	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	54,26%
24	92	132	224	301 416	5 027 057	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	54,20%
25	92	132	224	301 493	5 027 269	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	54,13%
26	92	132	224	300 059	5 028 006	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	54,09%
27	90	132	222	302 566	5 026 667	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	53,54%
28	88	132	220	297 465	5 028 406	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E	53,05%
29	87	132	219	297 341	5 027 625	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,98%
30	87	132	219	297 784	5 028 616	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,79%
31	87	132	219	302 441	5 026 480	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,79%
32	86	132	218	298 105	5 028 406	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,63%
33	86	132	218	301 134	5 027 159	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	52,60%
34	86	132	218	300 332	5 027 771	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,54%
35	86	132	218	300 556	5 027 275	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	52,54%
36	85	132	217	297 458	5 028 256	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E	52,49%
37	85	132	217	298 837	5 027 811	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,46%
38	85	132	217	297 690	5 029 855	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,39%
39	84	132	216	298 632	5 028 077	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,28%
40	84	132	216	297 484	5 028 830	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,25%
41	84	132	216	300 627	5 027 567	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	52,06%
42	83	132	215	302 318	5 026 835	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	52,01%
43	83	132	215	301 134	5 027 159	94-02-09 20 00	119	1,03	1 986	-19,45	F	51,98%
44	83	132	215	302 193	5 026 648	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	51,97%
45	83	132	215	303 121	5 026 489	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	51,88%
46	83	132	215	297 773	5 028 466	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E	51,83%
47	82	132	214	301 134	5 027 159	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F	51,80%
48	82	132	214	302 814	5 026 498	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	51,76%
49	82	132	214	303 241	5 026 436	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	51,76%
50	82	132	214	300 574	5 027 348	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	51,66%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur une base horaire en 1995 avec les conditions de circulation de 1996

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
				X	Y							
1	114	132	246	302 689	5 026 312	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	59,47%
2	114	132	246	302 441	5 026 480	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	59,44%
3	112	132	244	302 955	5 026 152	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	58,98%
4	111	132	243	303 106	5 026 086	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	58,81%
5	111	132	243	302 193	5 026 648	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	58,59%
6	109	132	241	303 021	5 026 287	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	58,11%
7	107	132	239	302 773	5 026 436	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,85%
8	107	132	239	303 160	5 026 226	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,74%
9	105	132	237	299 981	5 027 361	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,17%
10	98	132	230	302 524	5 026 605	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	55,61%
11	98	132	230	300 260	5 027 176	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	55,50%
12	97	132	229	301 945	5 026 816	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F	55,36%
13	96	132	228	300 574	5 027 348	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	54,98%
14	94	132	226	299 963	5 027 212	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	54,56%
15	93	132	225	299 355	5 027 480	95-12-08 19 00	95	1,00	1 022	-17,25	F	54,27%
16	92	132	224	299 683	5 027 397	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	54,15%
17	92	132	224	297 756	5 028 242	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	54,05%
18	92	132	224	301 945	5 026 816	95-03-16 20 00	286	1,00	804	5,55	F	54,00%
19	91	132	223	300 852	5 027 261	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	53,89%
20	91	132	223	300 305	5 027 548	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	53,86%
21	90	132	222	302 193	5 026 648	95-11-18 07 00	290	1,00	1 648	-7,25	F	53,60%
22	89	132	221	301 663	5 026 885	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	53,50%
23	89	132	221	302 193	5 026 648	95-02-23 20 00	292	1,00	1 715	-0,55	F	53,48%
24	89	132	221	301 904	5 026 754	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	53,45%
25	89	132	221	300 278	5 027 325	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	53,39%
26	89	132	221	300 520	5 027 130	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	53,31%
27	88	132	220	302 276	5 026 773	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F	53,15%
28	88	132	220	301 134	5 027 159	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	53,15%
29	88	132	220	300 287	5 027 399	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	53,13%
30	88	132	220	301 904	5 026 754	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	53,06%
31	88	132	220	300 708	5 026 862	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	53,02%
32	87	132	219	301 340	5 026 845	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,90%
33	87	132	219	300 473	5 026 935	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,88%
34	87	132	219	300 852	5 027 261	95-01-23 19 00	274	1,03	387	-3,35	F	52,83%
35	86	132	218	301 693	5 026 953	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F	52,72%
36	86	132	218	301 391	5 026 987	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,72%
37	86	132	218	301 603	5 026 747	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,64%
38	86	132	218	301 185	5 027 300	95-01-23 19 00	274	1,03	387	-3,35	F	52,64%
39	86	132	218	300 990	5 026 760	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,60%
40	86	132	218	300 008	5 027 584	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	52,58%
41	85	132	217	299 383	5 027 550	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,39%
42	85	132	217	300 776	5 027 050	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,31%
43	84	132	216	302 276	5 026 773	95-03-16 20 00	286	1,00	804	5,55	F	52,25%
44	84	132	216	301 821	5 026 629	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,23%
45	84	132	216	302 151	5 026 586	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,22%
46	84	132	216	301 058	5 026 948	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,15%
47	84	132	216	297 767	5 028 391	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	52,14%
48	84	132	216	302 151	5 026 586	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	52,14%
49	84	132	216	301 109	5 027 089	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,13%
50	84	132	216	301 272	5 026 657	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	52,13%

**ANNEXE V : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS DE
CO SUR 8 HEURES AVEC LES DONNÉES DE
CIRCULATION DE 2016**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur une base horaire en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
				X	Y							
1	179	132	311	301 693	5 026 953	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	75,24%
2	159	132	291	301 945	5 026 816	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	70,18%
3	158	132	290	301 467	5 027 198	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	70,08%
4	146	132	278	301 211	5 027 371	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	67,20%
5	140	132	272	301 753	5 027 091	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	65,74%
6	131	132	263	300 929	5 027 473	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	63,58%
7	131	132	263	300 663	5 027 713	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	63,53%
8	131	132	263	301 945	5 026 816	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	63,46%
9	130	132	262	302 193	5 026 648	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	63,32%
10	125	132	257	301 416	5 027 057	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	62,05%
11	124	132	256	297 773	5 028 466	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	61,81%
12	124	132	256	301 693	5 026 953	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	61,74%
13	123	132	255	301 185	5 027 300	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	61,70%
14	123	132	255	300 356	5 027 970	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	61,60%
15	123	132	255	298 567	5 027 942	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	61,51%
16	121	132	253	298 297	5 028 073	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	61,11%
17	118	132	250	302 276	5 026 773	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	60,49%
18	118	132	250	298 081	5 028 335	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	60,31%
19	117	132	249	302 028	5 026 942	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	60,03%
20	116	132	248	298 362	5 028 208	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	59,91%
21	115	132	247	300 980	5 027 614	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	59,64%
22	114	132	246	297 475	5 028 631	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	59,32%
23	114	132	246	298 032	5 028 193	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	59,32%
24	114	132	246	301 416	5 027 057	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	59,30%
25	113	132	245	301 493	5 027 269	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	59,10%
26	113	132	245	300 059	5 028 006	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	59,06%
27	110	132	242	302 566	5 026 667	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	58,42%
28	107	132	239	297 465	5 028 406	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E	57,76%
29	106	132	238	297 341	5 027 625	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	57,57%
30	105	132	237	302 441	5 026 480	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	57,20%
31	105	132	237	297 784	5 028 616	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	57,18%
32	104	132	236	300 556	5 027 275	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	56,99%
33	104	132	236	297 458	5 028 256	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E	56,92%
34	104	132	236	298 105	5 028 406	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,91%
35	103	132	235	298 837	5 027 811	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,82%
36	103	132	235	300 332	5 027 771	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,82%
37	103	132	235	301 134	5 027 159	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	56,82%
38	102	132	234	297 484	5 028 830	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,58%
39	102	132	234	297 690	5 029 855	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,54%
40	102	132	234	298 632	5 028 077	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,51%
41	100	132	232	300 627	5 027 567	94-02-19 07 00	130	1,00	15	-10,05	F	56,16%
42	100	132	232	303 121	5 026 489	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	56,16%
43	100	132	232	301 134	5 027 159	94-02-09 20 00	119	1,03	1 986	-19,45	F	56,13%
44	100	132	232	302 193	5 026 648	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	56,12%
45	100	132	232	303 241	5 026 436	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	56,07%
46	100	132	232	302 318	5 026 835	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	56,06%
47	100	132	232	297 773	5 028 466	94-11-13 07 00	243	1,00	14	-1,65	E	55,99%
48	99	132	231	301 134	5 027 159	94-10-23 18 00	281	1,54	1 979	12,75	F	55,86%
49	99	132	231	302 814	5 026 498	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	55,74%
50	98	132	230	300 827	5 027 191	94-03-01 07 00	285	1,00	53	-20,55	F	55,50%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur une base horaire en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
				X	Y							
1	144	132	276	302 441	5 026 480	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	66,69%
2	144	132	276	302 689	5 026 312	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	66,63%
3	141	132	273	302 955	5 026 152	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	65,92%
4	140	132	272	303 106	5 026 086	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	65,67%
5	139	132	271	302 193	5 026 648	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	65,50%
6	136	132	268	303 021	5 026 287	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	64,75%
7	135	132	267	302 773	5 026 436	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	64,40%
8	134	132	266	303 160	5 026 226	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	64,14%
9	131	132	263	299 981	5 027 361	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	63,45%
10	122	132	254	302 524	5 026 605	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	61,27%
11	121	132	253	300 260	5 027 176	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	61,05%
12	120	132	252	301 945	5 026 816	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F	60,86%
13	118	132	250	300 574	5 027 348	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	60,43%
14	115	132	247	299 963	5 027 212	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	59,74%
15	114	132	246	299 355	5 027 480	95-12-08 19 00	95	1,00	1 022	-17,25	F	59,34%
16	113	132	245	297 756	5 028 242	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	59,28%
17	113	132	245	299 683	5 027 397	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	59,16%
18	112	132	244	301 945	5 026 816	95-03-16 20 00	286	1,00	804	5,55	F	59,02%
19	111	132	243	300 852	5 027 261	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	58,66%
20	110	132	242	302 193	5 026 648	95-02-23 20 00	292	1,00	1 715	-0,55	F	58,57%
21	110	132	242	300 305	5 027 548	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	58,57%
22	110	132	242	302 193	5 026 648	95-11-18 07 00	290	1,00	1 648	-7,25	F	58,40%
23	109	132	241	301 663	5 026 885	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	58,22%
24	108	132	240	301 904	5 026 754	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	58,06%
25	108	132	240	300 278	5 027 325	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,94%
26	108	132	240	302 276	5 026 773	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F	57,92%
27	108	132	240	300 520	5 027 130	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,91%
28	108	132	240	300 287	5 027 399	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	57,87%
29	106	132	238	300 708	5 026 862	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,55%
30	106	132	238	301 904	5 026 754	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,52%
31	106	132	238	301 134	5 027 159	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	57,48%
32	106	132	238	300 473	5 026 935	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,39%
33	105	132	237	301 693	5 026 953	95-02-03 19 00	286	1,54	606	-12,25	F	57,35%
34	105	132	237	301 340	5 026 845	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,30%
35	105	132	237	300 852	5 027 261	95-01-23 19 00	274	1,03	387	-3,35	F	57,29%
36	104	132	236	301 391	5 026 987	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	57,10%
37	104	132	236	301 185	5 027 300	95-01-23 19 00	274	1,03	387	-3,35	F	57,02%
38	104	132	236	301 603	5 026 747	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,92%
39	103	132	235	300 990	5 026 760	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,83%
40	102	132	234	300 008	5 027 584	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	56,61%
41	102	132	234	299 383	5 027 550	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,55%
42	102	132	234	300 776	5 027 050	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,49%
43	101	132	233	301 821	5 026 629	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,37%
44	101	132	233	302 151	5 026 586	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,37%
45	101	132	233	302 276	5 026 773	95-03-16 20 00	286	1,00	804	5,55	F	56,33%
46	101	132	233	301 663	5 026 885	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	56,31%
47	101	132	233	302 193	5 026 648	95-02-10 08 00	289	1,54	125	-15,05	F	56,30%
48	101	132	233	302 151	5 026 586	95-12-29 19 00	116	1,00	1 603	-9,45	F	56,29%
49	101	132	233	301 058	5 026 948	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,27%
50	101	132	233	301 109	5 027 089	95-09-30 06 00	293	1,00	16	4,45	F	56,27%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur une base horaire en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Direction	Vitesse	Hauteur mélange	Température	Classe de stabilité	Pourcentage de la norme
				X	Y							
1	170	132	302	302 955	5 026 152	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	72,96%
2	167	132	299	299 683	5 027 397	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	72,13%
3	166	132	298	302 689	5 026 312	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	71,87%
4	163	132	295	299 665	5 027 248	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	71,26%
5	162	132	294	299 355	5 027 480	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	70,95%
6	152	132	284	303 079	5 026 016	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	68,50%
7	151	132	283	303 106	5 026 086	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	68,46%
8	149	132	281	299 939	5 027 013	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	67,91%
9	146	132	278	299 074	5 027 613	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	67,11%
10	145	132	277	296 671	5 028 284	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	66,90%
11	141	132	273	300 236	5 026 977	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	65,93%
12	138	132	270	300 413	5 026 693	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	65,28%
13	137	132	269	299 963	5 027 212	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	64,95%
14	137	132	269	301 945	5 026 816	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F	64,92%
15	136	132	268	300 623	5 026 627	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	64,85%
16	136	132	268	296 713	5 028 466	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	64,73%
17	135	132	267	302 441	5 026 480	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	64,59%
18	135	132	267	296 593	5 028 627	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	64,38%
19	132	132	264	299 074	5 027 613	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	63,67%
20	131	132	263	297 155	5 028 506	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	63,48%
21	131	132	263	298 081	5 028 335	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F	63,41%
22	130	132	262	298 804	5 027 744	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	63,37%
23	129	132	261	300 905	5 026 524	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	63,13%
24	129	132	261	296 387	5 028 320	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	63,08%
25	128	132	260	300 783	5 026 280	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	62,80%
26	128	132	260	298 534	5 027 875	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	62,73%
27	128	132	260	302 193	5 026 648	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F	62,71%
28	126	132	258	301 904	5 026 754	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	62,38%
29	126	132	258	298 804	5 027 744	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	62,24%
30	126	132	258	296 702	5 028 431	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	62,21%
31	125	132	257	302 922	5 026 085	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	62,12%
32	124	132	256	302 276	5 026 773	96-09-24 19 00	288	1,03	1 824	11,15	F	61,87%
33	124	132	256	302 193	5 026 648	96-11-25 08 00	288	1,03	50	-7,25	E	61,86%
34	124	132	256	297 756	5 028 242	96-01-07 08 00	264	1,54	19	-28,35	F	61,84%
35	124	132	256	301 945	5 026 816	96-11-25 08 00	288	1,03	50	-7,25	E	61,82%
36	123	132	255	296 391	5 028 470	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	61,69%
37	123	132	255	300 206	5 026 729	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	61,49%
38	122	132	254	298 264	5 028 005	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	61,29%
39	122	132	254	301 663	5 026 885	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	61,23%
40	121	132	253	299 299	5 027 341	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	61,09%
41	121	132	253	298 469	5 027 740	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	61,09%
42	121	132	253	302 151	5 026 586	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	61,03%
43	120	132	252	297 458	5 028 256	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	60,96%
44	120	132	252	301 187	5 026 422	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	60,83%
45	120	132	252	298 738	5 027 609	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	60,82%
46	119	132	251	298 199	5 027 870	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	60,59%
47	118	132	250	302 399	5 026 418	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	60,49%
48	118	132	250	302 648	5 026 249	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	60,40%
49	118	132	250	301 697	5 027 833	96-02-19 07 00	300	1,03	17	-17,25	F	60,33%
50	118	132	250	298 008	5 028 122	96-11-13 07 00	102	1,54	16	-6,65	D	60,28%

**ANNEXE XVI : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS DE
NO₂ SUR 24 HEURES AVEC LES DONNÉES DE
CIRCULATION DE 2016**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur 24 heures en 1992 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Pourcenta ge de la norme
				X	Y		
1	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-02 22 00	97,06%
2	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-02 23 00	96,94%
3	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-03 00 00	96,94%
4	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-03 01 00	96,93%
5	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-03 02 00	96,93%
6	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-03 04 00	96,92%
7	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-03 03 00	96,92%
8	69	132	201	301 945	5 026 816	92-01-03 05 00	96,87%
9	68	132	200	302 193	5 026 648	92-01-02 22 00	96,44%
10	67	132	199	301 945	5 026 816	92-01-02 17 00	96,37%
11	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-02 23 00	96,31%
12	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-03 00 00	96,31%
13	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-03 01 00	96,30%
14	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-03 02 00	96,30%
15	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-03 04 00	96,29%
16	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-03 03 00	96,29%
17	67	132	199	301 945	5 026 816	92-01-02 18 00	96,28%
18	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-03 05 00	96,26%
19	67	132	199	301 945	5 026 816	92-01-02 19 00	96,23%
20	67	132	199	301 945	5 026 816	92-01-02 20 00	96,18%
21	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-02 17 00	96,16%
22	67	132	199	301 945	5 026 816	92-01-02 21 00	96,15%
23	67	132	199	301 945	5 026 816	92-01-03 06 00	96,11%
24	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-02 18 00	96,07%
25	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-02 19 00	96,02%
26	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-02 20 00	95,96%
27	67	132	199	302 193	5 026 648	92-01-02 21 00	95,94%
28	66	132	198	302 193	5 026 648	92-01-03 06 00	95,67%
29	66	132	198	301 945	5 026 816	92-01-02 16 00	95,64%
30	66	132	198	302 193	5 026 648	92-01-02 16 00	95,41%
31	65	132	197	301 945	5 026 816	92-01-02 15 00	95,33%
32	65	132	197	301 945	5 026 816	92-01-02 14 00	95,06%
33	65	132	197	302 193	5 026 648	92-01-02 15 00	95,03%
34	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-02 22 00	95,00%
35	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-02 23 00	95,00%
36	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-03 00 00	95,00%
37	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-03 01 00	95,00%
38	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-03 02 00	95,00%
39	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-03 03 00	95,00%
40	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-03 04 00	95,00%
41	65	132	197	300 556	5 027 275	92-01-03 05 00	94,98%
42	65	132	197	300 278	5 027 325	92-01-02 22 00	94,95%
43	65	132	197	300 278	5 027 325	92-01-02 23 00	94,95%
44	65	132	197	300 278	5 027 325	92-01-03 00 00	94,95%
45	65	132	197	300 278	5 027 325	92-01-03 01 00	94,95%
46	65	132	197	300 278	5 027 325	92-01-03 02 00	94,95%
47	65	132	197	300 278	5 027 325	92-01-03 03 00	94,95%
48	65	132	197	300 278	5 027 325	92-01-03 04 00	94,95%
49	64	132	196	300 278	5 027 325	92-01-03 05 00	94,92%
50	64	132	196	302 276	5 026 773	92-01-02 22 00	94,91%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur 24 heures en 1993 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Pourcenta ge de la norme
				X	Y		
1	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 09 00	93,74%
2	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 02 00	93,69%
3	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 03 00	93,68%
4	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 10 00	93,67%
5	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 04 00	93,66%
6	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 05 00	93,65%
7	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 06 00	93,61%
8	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 11 00	93,58%
9	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 01 00	93,56%
10	62	132	194	301 693	5 026 953	93-12-09 07 00	93,51%
11	61	132	193	301 693	5 026 953	93-12-09 12 00	93,39%
12	61	132	193	301 693	5 026 953	93-12-09 08 00	93,36%
13	61	132	193	301 693	5 026 953	93-12-08 23:00	93,27%
14	61	132	193	301 693	5 026 953	93-12-09 00:00	93,27%
15	61	132	193	301 693	5 026 953	93-12-09 13 00	93,19%
16	61	132	193	301 134	5 027 159	93-12-09 09 00	93,14%
17	61	132	193	301 134	5 027 159	93-12-09 10 00	93,13%
18	61	132	193	301 134	5 027 159	93-12-09 11 00	93,08%
19	61	132	193	301 693	5 026 953	93-12-09 14 00	93,01%
20	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 09 00	92,94%
21	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 02 00	92,94%
22	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 10 00	92,93%
23	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 09 00	92,93%
24	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 10 00	92,92%
25	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 03 00	92,92%
26	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 12 00	92,92%
27	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 02 00	92,92%
28	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 03 00	92,92%
29	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 04 00	92,91%
30	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 05 00	92,91%
31	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 04 00	92,90%
32	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 01 00	92,90%
33	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 05 00	92,90%
34	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 06 00	92,89%
35	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 06 00	92,86%
36	60	132	192	301 693	5 026 953	93-12-08 22 00	92,86%
37	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 11 00	92,86%
38	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 07 00	92,86%
39	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 11 00	92,84%
40	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 01 00	92,81%
41	60	132	192	301 945	5 026 816	93-12-09 07 00	92,80%
42	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 03 00	92,79%
43	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 05 00	92,79%
44	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 02 00	92,79%
45	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 04 00	92,79%
46	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 08 00	92,78%
47	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 06 00	92,77%
48	60	132	192	301 134	5 027 159	93-12-09 13 00	92,75%
49	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 07 00	92,75%
50	60	132	192	301 416	5 027 057	93-12-09 01 00	92,73%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur 24 heures en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
				X	Y		
1	55	132	187	301 693	5 026 953	94-02-19 10 00	90,43%
2	55	132	187	301 693	5 026 953	94-02-19 11 00	90,39%
3	55	132	187	301 693	5 026 953	94-02-19 12 00	90,28%
4	55	132	187	301 693	5 026 953	94-02-19 09 00	90,18%
5	55	132	187	301 693	5 026 953	94-02-19 13 00	90,17%
6	54	132	186	301 693	5 026 953	94-02-19 14 00	89,99%
7	54	132	186	301 693	5 026 953	94-02-19 15 00	89,90%
8	54	132	186	301 693	5 026 953	94-02-19 16 00	89,80%
9	54	132	186	301 693	5 026 953	94-02-19 08 00	89,74%
10	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 17 00	89,58%
11	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 18 00	89,44%
12	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 19 00	89,39%
13	53	132	185	301 945	5 026 816	94-02-19 10 00	89,36%
14	53	132	185	301 467	5 027 198	94-02-19 10 00	89,36%
15	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 20 00	89,35%
16	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 21 00	89,33%
17	53	132	185	301 945	5 026 816	94-02-19 11 00	89,32%
18	53	132	185	301 467	5 027 198	94-02-19 11 00	89,32%
19	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 22 00	89,31%
20	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 23 00	89,26%
21	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-20 00 00	89,26%
22	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-20 01 00	89,25%
23	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-20 02 00	89,24%
24	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-20 03 00	89,24%
25	53	132	185	301 467	5 027 198	94-02-19 12 00	89,24%
26	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-20 04 00	89,23%
27	53	132	185	301 945	5 026 816	94-02-19 12 00	89,23%
28	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-20 05 00	89,22%
29	53	132	185	301 693	5 026 953	94-02-19 07 00	89,21%
30	53	132	185	301 467	5 027 198	94-02-19 09 00	89,19%
31	53	132	185	301 467	5 027 198	94-02-19 13 00	89,15%
32	53	132	185	302 193	5 026 648	94-03-15 05 00	89,15%
33	53	132	185	301 945	5 026 816	94-02-19 09 00	89,15%
34	52	132	184	301 945	5 026 816	94-02-19 13 00	89,13%
35	52	132	184	302 193	5 026 648	94-03-15 04 00	89,07%
36	52	132	184	301 467	5 027 198	94-02-19 14 00	89,03%
37	52	132	184	302 689	5 026 312	94-03-15 05 00	89,00%
38	52	132	184	302 193	5 026 648	94-03-15 03 00	88,99%
39	52	132	184	302 193	5 026 648	94-03-15 06 00	88,97%
40	52	132	184	301 945	5 026 816	94-02-19 14 00	88,96%
41	52	132	184	302 689	5 026 312	94-03-15 06 00	88,96%
42	52	132	184	301 467	5 027 198	94-02-19 15 00	88,94%
43	52	132	184	302 193	5 026 648	94-03-15 02 00	88,91%
44	52	132	184	301 663	5 026 885	94-03-15 10 00	88,90%
45	52	132	184	301 467	5 027 198	94-02-19 08 00	88,90%
46	52	132	184	302 689	5 026 312	94-03-15 04 00	88,90%
47	52	132	184	302 193	5 026 648	94-03-15 01 00	88,89%
48	52	132	184	301 945	5 026 816	94-02-19 15 00	88,88%
49	52	132	184	301 663	5 026 885	94-03-15 11 00	88,87%
50	52	132	184	302 689	5 026 312	94-03-15 03 00	88,85%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur 24 heures en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
				X	Y		
1	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 06 00	90,45%
2	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 07 00	90,42%
3	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 08 00	90,38%
4	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 09 00	90,33%
5	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 10 00	90,26%
6	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 11 00	90,25%
7	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 10 00	90,21%
8	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 11 00	90,21%
9	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 12 00	90,21%
10	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 12 00	90,20%
11	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 13 00	90,20%
12	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 14 00	90,18%
13	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 15 00	90,17%
14	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 16 00	90,16%
15	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 13 00	90,16%
16	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 05 00	90,15%
17	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 17 00	90,14%
18	55	132	187	301 134	5 027 159	95-12-30 09 00	90,12%
19	55	132	187	301 904	5 026 754	95-12-30 14 00	90,11%
20	54	132	186	301 904	5 026 754	95-12-30 04 00	90,07%
21	54	132	186	301 904	5 026 754	95-12-30 15 00	90,06%
22	54	132	186	301 904	5 026 754	95-12-30 03 00	90,04%
23	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 10 00	90,04%
24	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 11 00	90,03%
25	54	132	186	301 134	5 027 159	95-12-30 08 00	90,02%
26	54	132	186	301 904	5 026 754	95-12-30 02 00	90,01%
27	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 12 00	90,01%
28	54	132	186	301 663	5 026 885	95-12-30 06 00	90,01%
29	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 13 00	90,00%
30	54	132	186	301 904	5 026 754	95-12-30 01 00	89,98%
31	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 14 00	89,98%
32	54	132	186	301 663	5 026 885	95-12-30 07 00	89,98%
33	54	132	186	301 134	5 027 159	95-12-30 07 00	89,97%
34	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 10 00	89,96%
35	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 11 00	89,96%
36	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 15 00	89,96%
37	54	132	186	301 904	5 026 754	95-12-30 16 00	89,95%
38	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 12 00	89,95%
39	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 13 00	89,95%
40	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 16 00	89,95%
41	54	132	186	300 852	5 027 261	95-12-30 09 00	89,94%
42	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 14 00	89,93%
43	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 15 00	89,93%
44	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 16 00	89,93%
45	54	132	186	301 663	5 026 885	95-12-30 08 00	89,93%
46	54	132	186	301 134	5 027 159	95-12-30 06 00	89,91%
47	54	132	186	300 574	5 027 348	95-12-30 17 00	89,91%
48	54	132	186	301 134	5 027 159	95-12-30 05 00	89,90%
49	54	132	186	301 134	5 027 159	95-12-30 04 00	89,90%
50	54	132	186	301 134	5 027 159	95-12-30 03 00	89,90%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur 24 heures en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Date	Pourcentage de la norme
				X	Y		
1	53	132	185	302 689	5 026 312	96-11-16 22 00	89,60%
2	53	132	185	302 689	5 026 312	96-11-16 21 00	89,59%
3	53	132	185	302 689	5 026 312	96-11-16 20 00	89,59%
4	53	132	185	302 689	5 026 312	96-11-16 19 00	89,58%
5	53	132	185	302 193	5 026 648	96-11-16 22 00	89,57%
6	53	132	185	302 193	5 026 648	96-11-16 21 00	89,55%
7	53	132	185	302 955	5 026 152	96-11-16 22 00	89,55%
8	53	132	185	302 955	5 026 152	96-11-16 21 00	89,55%
9	53	132	185	302 955	5 026 152	96-11-16 20 00	89,55%
10	53	132	185	302 955	5 026 152	96-11-16 19 00	89,54%
11	53	132	185	302 193	5 026 648	96-11-16 20 00	89,54%
12	53	132	185	302 193	5 026 648	96-11-16 19 00	89,51%
13	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 17 00	89,48%
14	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 10 00	89,48%
15	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 13 00	89,43%
16	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 12 00	89,43%
17	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 14 00	89,42%
18	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 11 00	89,42%
19	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 16 00	89,41%
20	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 06 00	89,41%
21	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 09 00	89,34%
22	53	132	185	299 990	5 027 435	96-11-14 17 00	89,33%
23	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-13 23 00	89,33%
24	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 00 00	89,33%
25	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 15 00	89,30%
26	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 01 00	89,29%
27	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 02 00	89,28%
28	53	132	185	299 990	5 027 435	96-11-14 10 00	89,28%
29	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 03 00	89,27%
30	53	132	185	298 534	5 027 875	96-11-14 06 00	89,26%
31	53	132	185	299 990	5 027 435	96-11-14 14 00	89,25%
32	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 08 00	89,25%
33	53	132	185	299 990	5 027 435	96-11-14 12 00	89,24%
34	53	132	185	299 990	5 027 435	96-11-14 13 00	89,24%
35	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 05 00	89,24%
36	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-14 04 00	89,24%
37	53	132	185	299 074	5 027 613	96-11-14 06 00	89,24%
38	53	132	185	299 990	5 027 435	96-11-14 16 00	89,24%
39	53	132	185	299 692	5 027 471	96-11-14 08 00	89,23%
40	53	132	185	299 990	5 027 435	96-11-14 11 00	89,22%
41	53	132	185	303 106	5 026 086	96-11-16 21 00	89,20%
42	53	132	185	303 106	5 026 086	96-11-16 22 00	89,20%
43	53	132	185	303 106	5 026 086	96-11-16 19 00	89,20%
44	53	132	185	303 106	5 026 086	96-11-16 20 00	89,20%
45	53	132	185	298 534	5 027 875	96-11-13 23 00	89,20%
46	53	132	185	298 534	5 027 875	96-11-14 00 00	89,20%
47	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-13 22 00	89,20%
48	53	132	185	298 534	5 027 875	96-11-14 01 00	89,17%
49	53	132	185	298 804	5 027 744	96-11-13 21 00	89,17%
50	53	132	185	302 441	5 026 480	96-11-16 22 00	89,17%

**ANNEXE XVII : TABLEAUX DES 50 RÉSULTATS LES PLUS ÉLEVÉS DE
NO₂ SUR BASE ANNUELLE AVEC LES DONNÉES DE
CIRCULATION DE 2016**

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur base annuelle en 1992 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Pourcentage de la norme
				X	Y	
1	16,83	24,70	41,53	301 663	5 026 885	40,32%
2	16,80	24,70	41,50	302 151	5 026 586	40,29%
3	16,71	24,70	41,41	301 904	5 026 754	40,20%
4	15,42	24,70	40,12	301 391	5 026 987	38,95%
5	14,82	24,70	39,52	302 193	5 026 648	38,37%
6	14,80	24,70	39,50	301 821	5 026 629	38,35%
7	14,74	24,70	39,44	301 693	5 026 953	38,29%
8	14,65	24,70	39,35	301 603	5 026 747	38,20%
9	14,44	24,70	39,14	302 068	5 026 461	38,00%
10	14,40	24,70	39,10	301 945	5 026 816	37,96%
11	14,32	24,70	39,02	301 109	5 027 089	37,88%
12	13,77	24,70	38,47	300 827	5 027 191	37,35%
13	13,73	24,70	38,43	300 556	5 027 275	37,32%
14	13,57	24,70	38,27	301 340	5 026 845	37,16%
15	13,55	24,70	38,25	299 981	5 027 361	37,14%
16	13,53	24,70	38,23	299 683	5 027 397	37,12%
17	13,36	24,70	38,06	300 278	5 027 325	36,95%
18	13,31	24,70	38,01	300 520	5 027 130	36,90%
19	13,06	24,70	37,76	300 776	5 027 050	36,66%
20	13,02	24,70	37,72	299 665	5 027 248	36,62%
21	12,89	24,70	37,59	299 355	5 027 480	36,50%
22	12,78	24,70	37,48	301 416	5 027 057	36,39%
23	12,73	24,70	37,43	300 260	5 027 176	36,34%
24	12,67	24,70	37,37	299 963	5 027 212	36,28%
25	12,60	24,70	37,30	301 058	5 026 948	36,21%
26	12,44	24,70	37,14	301 134	5 027 159	36,06%
27	12,21	24,70	36,91	302 648	5 026 249	35,83%
28	12,11	24,70	36,81	302 399	5 026 418	35,74%
29	12,11	24,70	36,81	302 276	5 026 773	35,73%
30	12,10	24,70	36,80	302 028	5 026 942	35,73%
31	12,06	24,70	36,76	299 299	5 027 341	35,69%
32	12,05	24,70	36,75	302 316	5 026 293	35,68%
33	12,01	24,70	36,71	301 753	5 027 091	35,64%
34	11,85	24,70	36,55	299 383	5 027 550	35,48%
35	11,76	24,70	36,46	299 692	5 027 471	35,40%
36	11,74	24,70	36,44	302 564	5 026 125	35,37%
37	11,63	24,70	36,33	300 852	5 027 261	35,27%
38	11,52	24,70	36,22	299 074	5 027 613	35,16%
39	11,44	24,70	36,14	300 574	5 027 348	35,09%
40	11,35	24,70	36,05	299 990	5 027 435	35,00%
41	11,33	24,70	36,03	301 467	5 027 198	34,98%
42	11,18	24,70	35,88	298 804	5 027 744	34,83%
43	11,05	24,70	35,75	299 008	5 027 478	34,71%
44	10,95	24,70	35,65	300 287	5 027 399	34,61%
45	10,92	24,70	35,62	300 903	5 027 402	34,58%
46	10,88	24,70	35,58	302 441	5 026 480	34,55%
47	10,88	24,70	35,58	302 689	5 026 312	34,54%
48	10,86	24,70	35,56	298 738	5 027 609	34,53%
49	10,85	24,70	35,55	298 469	5 027 740	34,51%
50	10,81	24,70	35,51	298 199	5 027 870	34,48%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur base annuelle en 1993 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Pourcentage de la norme
				X	Y	
1	18,44	24,70	43,14	302 151	5 026 586	41,89%
2	18,41	24,70	43,11	301 663	5 026 885	41,86%
3	18,24	24,70	42,94	301 904	5 026 754	41,69%
4	16,88	24,70	41,58	301 391	5 026 987	40,37%
5	16,25	24,70	40,95	301 821	5 026 629	39,76%
6	16,07	24,70	40,77	301 603	5 026 747	39,58%
7	15,90	24,70	40,60	302 068	5 026 461	39,42%
8	15,59	24,70	40,29	301 109	5 027 089	39,11%
9	15,17	24,70	39,87	299 683	5 027 397	38,70%
10	15,12	24,70	39,82	299 981	5 027 361	38,66%
11	15,10	24,70	39,80	300 556	5 027 275	38,65%
12	15,05	24,70	39,75	300 827	5 027 191	38,59%
13	14,94	24,70	39,64	301 340	5 026 845	38,48%
14	14,82	24,70	39,52	300 278	5 027 325	38,36%
15	14,73	24,70	39,43	300 520	5 027 130	38,28%
16	14,68	24,70	39,38	299 355	5 027 480	38,23%
17	14,54	24,70	39,24	300 776	5 027 050	38,09%
18	14,47	24,70	39,17	299 665	5 027 248	38,03%
19	14,42	24,70	39,12	302 193	5 026 648	37,98%
20	14,13	24,70	38,83	300 260	5 027 176	37,69%
21	14,09	24,70	38,79	299 963	5 027 212	37,66%
22	14,03	24,70	38,73	301 058	5 026 948	37,60%
23	13,81	24,70	38,51	301 693	5 026 953	37,39%
24	13,79	24,70	38,49	301 945	5 026 816	37,37%
25	13,71	24,70	38,41	302 648	5 026 249	37,29%
26	13,67	24,70	38,37	299 299	5 027 341	37,25%
27	13,37	24,70	38,07	302 316	5 026 293	36,96%
28	13,35	24,70	38,05	302 399	5 026 418	36,94%
29	13,19	24,70	37,89	302 564	5 026 125	36,79%
30	12,86	24,70	37,56	299 074	5 027 613	36,47%
31	12,66	24,70	37,36	299 008	5 027 478	36,27%
32	12,30	24,70	37,00	298 804	5 027 744	35,92%
33	12,14	24,70	36,84	298 738	5 027 609	35,77%
34	12,05	24,70	36,75	301 416	5 027 057	35,68%
35	11,99	24,70	36,69	298 469	5 027 740	35,62%
36	11,84	24,70	36,54	301 134	5 027 159	35,47%
37	11,77	24,70	36,47	298 199	5 027 870	35,41%
38	11,74	24,70	36,44	299 383	5 027 550	35,38%
39	11,66	24,70	36,36	302 922	5 026 085	35,30%
40	11,56	24,70	36,26	301 711	5 026 462	35,21%
41	11,55	24,70	36,25	297 959	5 027 981	35,19%
42	11,49	24,70	36,19	298 534	5 027 875	35,13%
43	11,43	24,70	36,13	299 692	5 027 471	35,08%
44	11,35	24,70	36,05	301 523	5 026 564	35,00%
45	11,27	24,70	35,97	302 276	5 026 773	34,93%
46	11,20	24,70	35,90	301 956	5 026 295	34,85%
47	11,19	24,70	35,89	298 264	5 028 005	34,84%
48	11,02	24,70	35,72	302 028	5 026 942	34,68%
49	10,91	24,70	35,61	301 753	5 027 091	34,57%
50	10,79	24,70	35,49	302 441	5 026 480	34,45%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur base annuelle en 1994 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Pourcentage de la norme
				X	Y	
1	16,17	24,70	40,87	302 151	5 026 586	39,68%
2	15,93	24,70	40,63	301 663	5 026 885	39,45%
3	15,89	24,70	40,59	301 904	5 026 754	39,41%
4	14,58	24,70	39,28	301 391	5 026 987	38,13%
5	14,27	24,70	38,97	301 821	5 026 629	37,84%
6	14,02	24,70	38,72	302 068	5 026 461	37,60%
7	14,00	24,70	38,70	301 603	5 026 747	37,58%
8	13,38	24,70	38,08	301 109	5 027 089	36,97%
9	13,19	24,70	37,89	299 683	5 027 397	36,79%
10	12,93	24,70	37,63	301 340	5 026 845	36,53%
11	12,84	24,70	37,54	299 355	5 027 480	36,44%
12	12,82	24,70	37,52	300 556	5 027 275	36,43%
13	12,79	24,70	37,49	299 981	5 027 361	36,40%
14	12,70	24,70	37,40	300 827	5 027 191	36,31%
15	12,60	24,70	37,30	299 665	5 027 248	36,21%
16	12,52	24,70	37,22	300 278	5 027 325	36,13%
17	12,43	24,70	37,13	300 520	5 027 130	36,04%
18	12,27	24,70	36,97	300 776	5 027 050	35,89%
19	12,06	24,70	36,76	301 058	5 026 948	35,69%
20	12,05	24,70	36,75	299 299	5 027 341	35,68%
21	12,00	24,70	36,70	299 963	5 027 212	35,63%
22	11,91	24,70	36,61	300 260	5 027 176	35,54%
23	11,72	24,70	36,42	301 693	5 026 953	35,36%
24	11,66	24,70	36,36	302 316	5 026 293	35,30%
25	11,60	24,70	36,30	302 648	5 026 249	35,24%
26	11,56	24,70	36,26	302 193	5 026 648	35,21%
27	11,48	24,70	36,18	302 564	5 026 125	35,13%
28	11,46	24,70	36,16	302 399	5 026 418	35,11%
29	11,26	24,70	35,96	301 945	5 026 816	34,91%
30	10,98	24,70	35,68	299 074	5 027 613	34,64%
31	10,89	24,70	35,59	299 008	5 027 478	34,55%
32	10,52	24,70	35,22	298 804	5 027 744	34,19%
33	10,50	24,70	35,20	298 738	5 027 609	34,18%
34	10,44	24,70	35,14	301 416	5 027 057	34,12%
35	10,42	24,70	35,12	298 469	5 027 740	34,10%
36	10,34	24,70	35,04	301 134	5 027 159	34,02%
37	10,28	24,70	34,98	298 199	5 027 870	33,97%
38	10,07	24,70	34,77	301 711	5 026 462	33,76%
39	10,05	24,70	34,75	297 959	5 027 981	33,74%
40	9,98	24,70	34,68	299 692	5 027 471	33,67%
41	9,90	24,70	34,60	299 383	5 027 550	33,59%
42	9,84	24,70	34,54	298 534	5 027 875	33,54%
43	9,83	24,70	34,53	301 956	5 026 295	33,52%
44	9,79	24,70	34,49	301 523	5 026 564	33,49%
45	9,72	24,70	34,42	298 264	5 028 005	33,42%
46	9,59	24,70	34,29	299 990	5 027 435	33,29%
47	9,52	24,70	34,22	301 753	5 027 091	33,22%
48	9,45	24,70	34,15	302 922	5 026 085	33,15%
49	9,42	24,70	34,12	300 574	5 027 348	33,13%
50	9,37	24,70	34,07	302 028	5 026 942	33,08%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur base annuelle en 1995 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Pourcentage de la norme
				X	Y	
1	15,51	24,70	40,21	302 151	5 026 586	39,04%
2	15,50	24,70	40,20	301 663	5 026 885	39,03%
3	15,34	24,70	40,04	301 904	5 026 754	38,87%
4	14,28	24,70	38,98	301 391	5 026 987	37,84%
5	13,64	24,70	38,34	301 821	5 026 629	37,22%
6	13,44	24,70	38,14	301 603	5 026 747	37,03%
7	13,33	24,70	38,03	302 068	5 026 461	36,93%
8	13,26	24,70	37,96	301 109	5 027 089	36,86%
9	12,96	24,70	37,66	299 683	5 027 397	36,57%
10	12,93	24,70	37,63	300 556	5 027 275	36,53%
11	12,82	24,70	37,52	299 981	5 027 361	36,42%
12	12,66	24,70	37,36	300 278	5 027 325	36,27%
13	12,64	24,70	37,34	299 355	5 027 480	36,25%
14	12,59	24,70	37,29	301 693	5 026 953	36,20%
15	12,59	24,70	37,29	300 827	5 027 191	36,20%
16	12,45	24,70	37,15	301 340	5 026 845	36,07%
17	12,19	24,70	36,89	300 520	5 027 130	35,82%
18	12,16	24,70	36,86	302 193	5 026 648	35,79%
19	12,02	24,70	36,72	299 665	5 027 248	35,65%
20	11,97	24,70	36,67	301 945	5 026 816	35,60%
21	11,95	24,70	36,65	300 776	5 027 050	35,58%
22	11,67	24,70	36,37	301 058	5 026 948	35,31%
23	11,65	24,70	36,35	300 260	5 027 176	35,29%
24	11,61	24,70	36,31	299 963	5 027 212	35,25%
25	11,58	24,70	36,28	299 299	5 027 341	35,23%
26	11,14	24,70	35,84	301 416	5 027 057	34,80%
27	11,12	24,70	35,82	301 134	5 027 159	34,78%
28	11,07	24,70	35,77	302 316	5 026 293	34,73%
29	11,02	24,70	35,72	302 648	5 026 249	34,68%
30	10,92	24,70	35,62	302 399	5 026 418	34,58%
31	10,78	24,70	35,48	302 564	5 026 125	34,44%
32	10,69	24,70	35,39	299 074	5 027 613	34,36%
33	10,66	24,70	35,36	299 692	5 027 471	34,33%
34	10,63	24,70	35,33	299 008	5 027 478	34,30%
35	10,46	24,70	35,16	299 383	5 027 550	34,13%
36	10,41	24,70	35,11	301 753	5 027 091	34,09%
37	10,36	24,70	35,06	298 804	5 027 744	34,04%
38	10,36	24,70	35,06	300 852	5 027 261	34,04%
39	10,34	24,70	35,04	299 990	5 027 435	34,02%
40	10,33	24,70	35,03	300 574	5 027 348	34,01%
41	10,30	24,70	35,00	298 738	5 027 609	33,98%
42	10,26	24,70	34,96	302 028	5 026 942	33,94%
43	10,25	24,70	34,95	298 469	5 027 740	33,93%
44	10,20	24,70	34,90	298 199	5 027 870	33,88%
45	10,08	24,70	34,78	297 959	5 027 981	33,77%
46	10,05	24,70	34,75	302 276	5 026 773	33,74%
47	10,01	24,70	34,71	300 287	5 027 399	33,69%
48	9,99	24,70	34,69	300 008	5 027 584	33,68%
49	9,85	24,70	34,55	301 467	5 027 198	33,54%
50	9,75	24,70	34,45	300 903	5 027 402	33,45%

Tableau des 50 résultats les plus élevés de concentration de NOx sur base annuelle en 1996 avec les conditions de circulation de 2016

Rang	Concentration	Concentration maximale ambiante	Concentration maximale totale	Coordonnées récepteur		Pourcentage de la norme
				X	Y	
1	15,93	24,70	40,63	302 151	5 026 586	39,44%
2	15,85	24,70	40,55	301 663	5 026 885	39,37%
3	15,74	24,70	40,44	301 904	5 026 754	39,26%
4	14,52	24,70	39,22	301 391	5 026 987	38,08%
5	13,95	24,70	38,65	301 821	5 026 629	37,53%
6	13,73	24,70	38,43	301 603	5 026 747	37,31%
7	13,68	24,70	38,38	302 068	5 026 461	37,26%
8	13,64	24,70	38,34	301 693	5 026 953	37,23%
9	13,57	24,70	38,27	301 109	5 027 089	37,16%
10	13,16	24,70	37,86	299 683	5 027 397	36,76%
11	13,09	24,70	37,79	300 556	5 027 275	36,69%
12	13,01	24,70	37,71	302 193	5 026 648	36,61%
13	12,91	24,70	37,61	300 827	5 027 191	36,51%
14	12,90	24,70	37,60	299 981	5 027 361	36,51%
15	12,90	24,70	37,60	301 945	5 026 816	36,51%
16	12,87	24,70	37,57	299 355	5 027 480	36,48%
17	12,75	24,70	37,45	300 278	5 027 325	36,36%
18	12,71	24,70	37,41	301 340	5 026 845	36,32%
19	12,48	24,70	37,18	299 665	5 027 248	36,10%
20	12,41	24,70	37,11	300 520	5 027 130	36,03%
21	12,21	24,70	36,91	300 776	5 027 050	35,84%
22	11,99	24,70	36,69	301 058	5 026 948	35,62%
23	11,94	24,70	36,64	299 963	5 027 212	35,58%
24	11,91	24,70	36,61	299 299	5 027 341	35,54%
25	11,88	24,70	36,58	301 416	5 027 057	35,51%
26	11,87	24,70	36,57	300 260	5 027 176	35,51%
27	11,65	24,70	36,35	302 648	5 026 249	35,29%
28	11,55	24,70	36,25	301 134	5 027 159	35,20%
29	11,45	24,70	36,15	302 399	5 026 418	35,10%
30	11,43	24,70	36,13	302 316	5 026 293	35,08%
31	11,18	24,70	35,88	299 074	5 027 613	34,83%
32	11,17	24,70	35,87	302 564	5 026 125	34,83%
33	11,12	24,70	35,82	299 692	5 027 471	34,78%
34	11,06	24,70	35,76	301 753	5 027 091	34,72%
35	10,94	24,70	35,64	299 383	5 027 550	34,60%
36	10,86	24,70	35,56	299 990	5 027 435	34,52%
37	10,84	24,70	35,54	302 028	5 026 942	34,50%
38	10,78	24,70	35,48	300 574	5 027 348	34,45%
39	10,78	24,70	35,48	299 008	5 027 478	34,44%
40	10,77	24,70	35,47	298 804	5 027 744	34,44%
41	10,75	24,70	35,45	300 852	5 027 261	34,42%
42	10,58	24,70	35,28	302 276	5 026 773	34,25%
43	10,48	24,70	35,18	300 287	5 027 399	34,16%
44	10,48	24,70	35,18	301 467	5 027 198	34,16%
45	10,46	24,70	35,16	298 738	5 027 609	34,13%
46	10,41	24,70	35,11	298 469	5 027 740	34,08%
47	10,32	24,70	35,02	298 199	5 027 870	34,00%
48	10,22	24,70	34,92	297 959	5 027 981	33,90%
49	10,10	24,70	34,80	298 534	5 027 875	33,79%
50	10,10	24,70	34,80	300 008	5 027 584	33,79%

ANNEXE M

Cahier des charges et devis généraux -MTQ

7.13 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

7.13.1 GÉNÉRALITÉS

Lors de l'exécution des travaux, l'entrepreneur doit respecter les exigences du contrat relatives à la protection de l'environnement, notamment celles relevant de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (L.R.Q., c. C-61.1), de la *Loi sur les forêts* (L.R.Q., c. F-4.1) et des règlements afférents.

Les dépenses inhérentes à la protection de l'environnement sont incluses dans les prix du contrat sauf pour les ouvrages mentionnés aux bordereaux.

7.13.2 TROUSSE DE RÉCUPÉRATION DE PRODUITS PÉTROLIERS

L'entrepreneur doit disposer en permanence d'une trousse d'urgence de récupération de produits pétroliers comprenant des boudins de confinement, des rouleaux absorbants, de la mousse de sphagnum, ainsi que les contenants et matériels connexes (gants, etc.) essentiels pour parer aux déversements accidentels de faible envergure et assurer la récupération, l'entreposage du matériel souillé et la gestion des sols et matériels contaminés.

7.13.3 PROTECTION DES PLANS D'EAU

7.13.3.1 Généralités

Lors de l'exécution de travaux à proximité du milieu hydrique ou dans le milieu hydrique (ruisseau, rivière, fleuve, lac, mer, marécage ou marais), l'entrepreneur doit, en fonction des caractéristiques des sols rencontrés, déterminer le mode et le type de construction des ouvrages provisoires de façon à ne pas polluer l'environnement. L'entrepreneur doit prendre les précautions nécessaires pour assurer en tout temps la qualité et le libre écoulement de l'eau. Tout ouvrage provisoire doit être stabilisé à l'amont et à l'aval afin de conserver l'intégrité de l'habitat du poisson et permettre son libre passage en tout temps.

À la fin des travaux, tous les ouvrages provisoires doivent être démolis et le site des travaux doit être remis dans son état naturel tout en tenant compte des périodes de restriction pour protéger le recrutement du poisson.

Les travaux sur le littoral et la bande riveraine des plans d'eau définie dans la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* sont interdits à moins qu'ils aient fait l'objet d'un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement et de la Faune. Si, par le seul choix de sa méthode de construction, l'entrepreneur intervient sur le littoral ou la bande riveraine, il doit obtenir au préalable un certificat du ministère de l'Environnement et de la Faune.

7.13.3.2 Ouvrages de rétention

a) Berme filtrante et trappe à sédiments

Les travaux exécutés par l'entrepreneur ne doivent pas endommager les plans d'eau situés à proximité, y compris les fossés publics et privés. L'entrepreneur doit prévoir durant les travaux, aux endroits requis, la construction et l'entretien de bermes filtrantes et trappes à sédiments, afin de précipiter les matières en suspension entraînées par l'eau de ruissellement, avant son arrivée dans un plan d'eau.

Afin de limiter le transport de sédiments vers le plan d'eau, l'entrepreneur doit construire dès le début des travaux, une berme filtrante et une trappe à sédiments dans un fossé drainant l'aire de travail, selon les exigences suivantes :

- la berme filtrante doit être construite en travers du fossé, à une hauteur suffisante pour permettre à l'eau de s'écouler au travers; le matériau utilisé est un matériau d'empierrement de calibre 70 - 20 mm ne contenant pas plus de 5 % de matières fines passant le tamis de 80 μ m;
- une trappe à sédiments ayant les dimensions suffisantes pour retenir les sédiments doit être creusée en amont de la berme;
- lorsque la trappe à sédiments est remplie à 50 %, les sédiments retenus doivent être enlevés et, lorsque nécessaire, le matériau filtrant doit être nettoyé ou remplacé.

Les trappes doivent être réaménagées à la fin des travaux. Au moment de l'exécution de travaux sur les terres forestières du domaine public, les trappes doivent être situées à une distance d'au moins 20 m du plan d'eau.

b) Bassin de sédimentation ou filtre naturel

Les eaux provenant de l'assèchement des excavations et des batardeaux doivent être évacuées dans un bassin de sédimentation ou une zone de végétation conformément aux exigences suivantes :

- le bassin de sédimentation doit être conçu en fonction du débit à recevoir et à évacuer;
- lorsque le bassin de sédimentation est rempli à 50 %, il doit être nettoyé;
- le filtre naturel doit être situé dans un champ de graminées (herbes), dans une tourbière ou sur une litière forestière;
- l'entrepreneur doit obtenir au préalable l'autorisation du propriétaire des terrains et déplacer régulièrement la sortie d'eau pour bien répartir les dépôts sédimentaires, afin d'éviter de détruire la végétation;

- aux endroits où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé; si nécessaire, la pose d'une conduite ou d'un géotextile ou la construction d'un empiérement doit être réalisée;
- les bassins de sédimentation et les filtres naturels doivent être réaménagés à la fin des travaux.

7.13.3.3 Exécution des travaux

Les matériaux granulaires utilisés pour la construction des ouvrages ne doivent pas provenir du lit du cours d'eau, ni de ses berges, ni d'aucune source située à moins de 75 m du milieu hydrique (ruisseau, rivière, fleuve, lac, mer, marécage ou marais).

Les chemins d'accès au chantier, les aires de stationnement et d'entreposage ou les autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 m du milieu hydrique. Le seul déboisement permis est celui nécessaire à l'exécution des travaux.

Le plein d'essence et la vérification mécanique du matériel roulant doivent être effectués à une distance d'au moins 15 m d'un plan d'eau. L'entrepreneur doit éviter toute contamination du milieu.

Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact négatif des points de vue hydraulique et environnemental. Il est interdit de rétrécir de façon temporaire la largeur d'un cours d'eau de plus des 2/3 pour la construction d'un ponceau, d'un pont, d'un canal de dérivation, d'une digue, de caissons, d'une jetée ou autres ouvrages.

Il est interdit de rétrécir de façon permanente la largeur d'un cours d'eau de plus de 20 % mesurée à partir de la ligne naturelle des hautes eaux.

L'élargissement d'un cours d'eau est interdit lors de l'installation de ponceaux en parallèles.

a) Accès temporaire aux berges

Les accès temporaires d'entrée et de sortie d'un plan d'eau réservés à l'usage du matériel doivent être clairement signalisés et localisés de manière à atténuer les impacts sur les berges, le sol et la couverture végétale. L'entrepreneur doit éviter les zones où la pente du terrain oblige les véhicules à des freinages intensifs.

Lors du démantèlement des accès temporaires, les matériaux granulaires ayant servi à la construction des rampes ne doivent pas être placés à proximité du plan d'eau. Si des dommages sont causés au terrain, celui-ci doit être remis en état pour prévenir l'érosion.

b) Passage à gué

Il est interdit de travailler dans le cours d'eau, d'y circuler ou de le traverser à gué avec du matériel roulant. Le cas échéant, l'entrepreneur doit informer le surveillant et respecter les conditions suivantes :

- dans le lit d'un cours d'eau non constitué de roc solide, le chemin de passage à gué doit être construit de façon à réduire la turbidité de l'eau au minimum. La stabilisation du lit du cours d'eau doit être réalisée au moyen de cailloux ou de gravier exempt de matières fines. La fréquence d'utilisation du passage à gué par le matériel doit être réduite au strict minimum;
- le passage à gué doit être aménagé sur une largeur d'au plus 7 m;
- aux endroits où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé;
- les parties du matériel roulant immergées lors du passage à gué doivent être nettoyées et l'eau de nettoyage ne doit pas être déversée directement dans le cours d'eau;
- le passage à gué doit être bloqué de part et d'autre afin de décourager son utilisation par des véhicules tout terrain.

À la fin des travaux, tous les matériaux utilisés pour la construction du chemin de passage à gué doivent être enlevés de manière à redonner au lit du cours d'eau le profil et les caractéristiques qui prévalaient avant le début des travaux. Ces travaux doivent être effectués de façon à limiter les risques d'apport en sédiments dans l'eau; l'enlèvement des matériaux doit être effectué de l'aval vers l'amont. Dans certains cas, selon le type de matériaux utilisé pour le passage à gué (ex. : pierre nette), ils peuvent être laissés en place. L'entrepreneur doit alors s'assurer que le passage ne crée pas de barrage ou ne nuise pas à la circulation du poisson.

7.13.4 PROTECTION CONTRE L'ÉROSION

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé.

Afin de prévenir l'érosion sur les chantiers, l'entrepreneur doit s'assurer que :

- les terrains déboisés, laissés à nu et exposés aux agents atmosphériques sont limités au strict minimum. Le déboisement doit être restreint au segment de route en voie de construction. Avant le début des travaux, l'entrepreneur doit informer le surveillant sur le temps d'exposition ainsi que le segment de route à déboiser ou à dénuder;
- les eaux de ruissellement provenant de l'extérieur du site de construction sont interceptées et acheminées hors du chantier vers des endroits stabilisés, et ce, durant toute la période de construction;
- les talus sont bien stabilisés conformément aux plans et devis.

L'entrepreneur doit préparer un croquis et une description des ouvrages provisoires et permanents qu'il entend exécuter pour prévenir l'érosion et les remettre au surveillant.

Si les travaux sont suspendus durant l'hiver, des travaux préventifs de stabilisation du sol doivent être effectués selon les exigences stipulées aux plans et devis.