



**MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA
CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
À OUTREMONT**



740, rue Notre-Dame Ouest, bureau 900
Montréal (Québec) H3C 3X6
T 514 337-2462
F 514 281-1632

Projet no : M04512A

28 juillet 2017

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Marc-André Tousignant, ing.

Audrey Véronneau, ing., D.E.S.S.

Eric Séguin, ing. jr

Charlene Saumure, tech. dess.

Denis Montpetit, tech. dess.

Chloé Lalancette, tech. dess., graph.

PRÉPARÉ PAR :



Eric Séguin, ing. jr
Ingénieur junior de projet
No membre OIQ : 5058700

ET PAR :



Audrey Véronneau, ing., D.E.S.S.
Coordonnatrice de projet
No membre OIQ : 500 4134

VÉRIFIÉ PAR :



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

REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS

Identification	Date	Description de l'émission et/ou de révision
E01	2017-05-08	Version préliminaire pour commentaires
E02	2017-06-05	Version finale
E03	2017-07-07	Version finale révisée
E04	2017-07-28	Version finale révisée

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Le projet	1
1.2	Le mandat	2
1.3	La méthodologie	7
2	Situation actuelle	9
2.1	Réseau routier	9
2.1.1	Configuration actuelle	9
2.1.2	Comptages de circulation	16
2.1.3	Analyse des conditions actuelles de circulation	17
2.2	Réseau de transport en commun	29
2.3	Réseaux cyclable et piétonnier	31
2.4	Réseau de camionnage	36
2.5	Analyse du stationnement	39
2.5.1	Stationnement sur rue	39
2.5.2	Disponibilité en stationnement sur rue (demande)	40
2.6	Offre de mobilité partagée et libre-service	43
2.6.1	Autopartage	43
2.6.2	Vélos en libre-service	44
3	Déplacements générés par le projet	45
3.1	Caractéristiques du projet	45
3.2	Génération des déplacements	45
3.2.1	Distribution et affectation des déplacements	49
3.3	Retranchement des véhicules déjà sur le réseau en direction du site de la Montagne	55
3.4	Atelier municipal	55
4	Configuration des rues et desserte du site	59
4.1	Configuration des rues	59
4.2	Desserte du site	68
5	Situation future	71
5.1	Réseau routier	71
5.1.1	Interventions proposées	71
5.1.2	Analyse des conditions anticipées de circulation à l'ultime	75
5.1.3	Dimensionnement des accès du projet	85
5.2	Réseau de transport en commun	85
5.3	Réseaux piétonniers	86
5.4	Réseau cyclable	87
5.5	Réseau de camionnage	88
5.6	Analyse du stationnement	88
5.6.1	Offre de stationnement	88
5.6.2	Demande future de stationnement	89
6	Conclusion et recommandations	91

Liste des tableaux

Tableau 2.1 :	Nombre de passages de trains _____	30
Tableau 3.1 :	Prévisions et superficies brutes selon les générateurs et l'horizon _____	45
Tableau 3.2 :	Nouveaux déplacements véhiculaires générés à l'ouverture du site aux heures de pointe _____	47
Tableau 3.3 :	Nouveaux déplacements collectifs générés à l'ouverture du site aux heures de pointe _____	48
Tableau 3.4 :	Nouveaux déplacements véhiculaires générés à l'ultime du développement aux heures de pointe _____	48
Tableau 3.5 :	Nouveaux déplacements collectifs générés à l'ultime du développement aux heures de pointe _____	48
Tableau 3.6 :	Nouveaux déplacements actifs générés à l'ultime du développement aux heures de pointe _____	48
Tableau 5.1 :	Prévisions et demande estimées relatives au nombre de places de stationnement _____	90

Liste des figures

Figure 1.1 :	Secteur à l'étude _____	3
Figure 1.2 :	Plan d'aménagement du site Outremont _____	5
Figure 2.1 :	Configuration géométrique des intersections – Secteur limitrophe _____	11
Figure 2.2 :	Configuration géométrique des intersections – Secteur élargi _____	13
Figure 2.3 :	Hiérarchie routière dans le secteur à l'étude _____	15
Figure 2.4 :	Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe du matin – Secteur limitrophe _____	19
Figure 2.5 :	Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe du matin – Secteur élargi _____	21
Figure 2.6 :	Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe de l'après-midi – Secteur limitrophe _____	25
Figure 2.7 :	Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe de l'après-midi – Secteur élargi _____	27
Figure 2.8 :	Réseau de transport en commun _____	29
Figure 2.9 :	Analyse des mouvements piétonniers et cyclistes actuels à proximité du viaduc Rockland _____	33
Figure 2.10 :	Réseau de camionnage _____	37
Figure 2.11 :	Disponibilité en stationnement sur rue par zones (hors pointe) _____	41
Figure 2.12 :	Offre de véhicules en libre-service Communauto _____	43
Figure 2.13 :	Offre de véhicules en libre-service de Car2Go _____	44
Figure 2.14 :	Localisation des stations BIXI à proximité du site _____	44
Figure 3.1 :	Extrait de l'étude - Diagnostic de mobilité durable _____	46
Figure 3.2 :	Provenances et destinations - Heure de pointe AM _____	51
Figure 3.3 :	Provenances et destinations - Heure de pointe PM _____	53
Figure 3.4 :	Réaffectation des véhicules à destination de l'actuel site de la Montagne _____	57
Figure 4.1 :	Concept transitoire préliminaire pour l'intersection axe central/ Bates/McEachran/Rockland _____	61
Figure 4.2 :	Recommandation des sens de rues _____	63

Figure 4.3 :	Affectation des débits véhiculaires sur l'avenue Querbes et rues avoisinantes, pointe AM	65
Figure 4.4 :	Affectation des débits véhiculaires sur l'avenue Querbes et rues avoisinantes, pointe PM	66
Figure 4.5 :	Détournement des débits véhiculaires, mise à sens unique de l'avenue Querbes, pointe AM	66
Figure 4.6 :	Détournement des débits véhiculaires, mise à sens unique de l'avenue Querbes, pointe PM	67
Figure 4.7 :	Réaffectation des débits actuels	69
Figure 5.1 :	Interventions proposées sur le réseau routier	73
Figure 5.2 :	Conditions anticipées de circulation – Heure de pointe du matin – Secteur limitrophe	77
Figure 5.3 :	Conditions anticipées de circulation – Heure de pointe du matin – Secteur élargi	79
Figure 5.4 :	Conditions anticipées de circulation – Heure de pointe de l'après-midi – Secteur limitrophe	81
Figure 5.5 :	Conditions anticipées de circulation – Heure de pointe de l'après-midi – Secteur élargi	83
Figure 5.6 :	Extrait du réseau cyclable suggéré par la Ville de Montréal (4 mai 2017)	87
Figure 5.7 :	Nouvelle offre en stationnement sur rue et hors rue	89

Liste des photos

Photo 2.1 :	Traversée d'un cycliste en direction sud vers l'avenue Davaar	35
Photo 2.2 :	Traversée d'un piéton de l'est vers le trottoir du viaduc	35
Photo 2.3 :	Traversée d'écolières de l'est vers le trottoir du viaduc	35
Photo 2.4 :	Traversée d'un piéton en direction sud sur l'avenue Rockland	35
Photo 2.5 :	Sortie du parc canin cachée par les arbustes – Vue du conducteur	36
Photo 2.6 :	Sortie du parc canin cachée par les arbustes – Vue du piéton	36
Photo 2.7 :	Traversée d'un cycliste sur l'avenue du Manoir vers le trottoir du viaduc	36
Photo 2.8 :	Circulation de cyclistes sur le viaduc Rockland (direction nord) à même les voies	36
Photo 4.1 :	Avenue Querbes	67
Photo 4.2 :	Avenue de l'Épée	67
Photo 4.3 :	Avenue Bloomfield	68

Liste des annexes

Annexe A	Comptages de circulation
Annexe B	Programmations des feux de circulation actuelles
Annexe C	Niveaux de service et conditions actuelles de circulation
Annexe D	Réglementation et résultats en stationnement sur rue du relevé
Annexe E	Caractéristiques du projet
Annexe F	Calculs de génération des déplacements
Annexe G	Programmation des feux de circulation suggérée
Annexe H	Conditions de circulation anticipées
Annexe I	Extraits des normes

1 Introduction

L'Université de Montréal souhaite développer un nouveau site universitaire à Outremont. La Ville de Montréal a demandé une mise à jour de l'étude d'impacts sur la circulation réalisée par CIMA+ en juillet 2015¹ afin d'analyser le site sous deux horizons, soit à l'ouverture en 2019 et à l'ultime lorsque l'ensemble du campus sera en fonction.

Le futur site occupera l'espace de l'ancienne cour de triage du Canadien Pacifique, dans l'arrondissement Outremont. Le quadrilatère délimitant le secteur des futures installations est le suivant :

- Au nord : voie ferrée du Canadien Pacifique;
- À l'est : avenue Durocher;
- Au sud : rue Ducharme;
- À l'ouest : avenue Rockland.

Le secteur à l'étude est illustré à la figure 1.1.

1.1 Le projet

Le projet à l'étude permettra de transférer des étudiants et des employés du site existant (de la Montagne) vers le site Outremont, mais également d'accueillir une nouvelle clientèle.

Bien que le projet concerne le développement d'un site universitaire, les usages prévus et analysés dans le cadre de la présente étude de circulation ne sont pas exclusivement associés aux activités universitaires. Le site accueillera les usages suivants :

- 300 000 m² aux fonctions institutionnelles;
- 21 000 m² pour un centre d'innovation (225 000 pi²);
- 4 hectares de nouveaux parcs et de lieux publics;
- 1 300 logements.

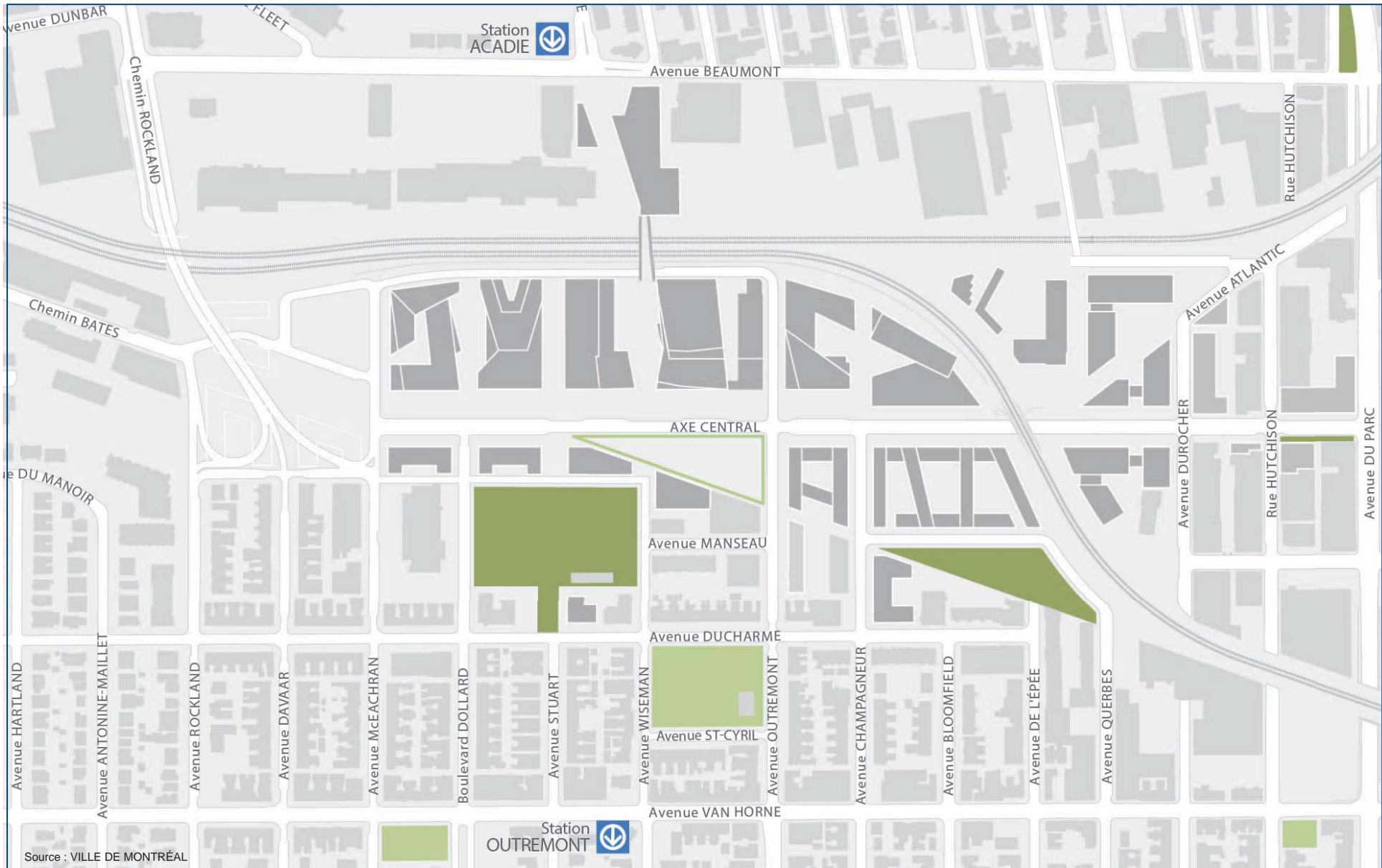
Le plan d'aménagement du site Outremont est présenté à la figure 1.2.

¹ N/Réf. : M01874A-16 (CIMA+, 2015) : Mise à jour de l'étude des impacts sur la circulation du campus de l'Université de Montréal à Outremont.

1.2 Le mandat

Dans le cadre du projet d'implantation du site de l'Université de Montréal à Outremont, CIMA+ a été mandatée pour réaliser une mise à jour de l'étude d'impact sur la circulation. Cette étude est réalisée pour le compte de la Ville de Montréal. Le mandat comprend spécifiquement :

- La caractérisation et la modélisation de la situation actuelle en matière de circulation (modes automobiles et actifs) et de stationnement;
- L'évaluation de la demande future en déplacement;
- La distribution des débits sur les différents axes incluant les rues locales à proximité du campus;
- La caractérisation et la modélisation de la situation future en matière de circulation (modes automobiles et actifs) et de stationnement;
- La considération de la desserte du projet vers l'ouest par l'accès au viaduc Rockland, tel qu'actuellement, avec sa bretelle menant en contrebas au chemin Bates;
- L'évaluation des sens de rue pour le secteur limitrophe au site et analyse de deux options de circulation sur l'avenue Querbes, soit :
 - Option 1 : circulation à double sens (situation actuelle);
 - Option 2 : circulation à sens unique vers le sud.
- La recommandation de mesures de mitigation, le cas échéant.



MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA
CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
À OUTREMONT

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SITE OUTREMONT

M04512A
Mai 2017



Figure 1.2

1.3 La méthodologie

L'étude des impacts d'un projet de grande envergure sur la circulation s'effectue dans un cadre d'analyses connues et documentées². Les étapes méthodologiques sont les suivantes :

- Recherche d'intrants et d'informations pertinentes auprès des différents acteurs concernés par le projet :
 - Comptages de circulation existants, afin de compléter le réseau local;
 - Plans de marquage et de géométrie;
 - Séquences et minutages des feux de circulation des intersections modélisées;
 - Informations détaillées sur les projets immobiliers spécifiques au site universitaire (fonctions, superficies, localisation), les réseaux de desserte internes, et l'offre en stationnement;
 - Informations détaillées sur la clientèle future des installations;
 - Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Outremont;
 - Projets connexes ayant un impact notable sur les conditions futures de circulation dans le secteur à l'étude;
 - Caractéristiques d'origine et de destination des déplacements actuellement générés par l'Université de Montréal;
 - Informations liées à la circulation des véhicules lourds (gabarits, fréquences, pôles d'activités), et des autobus (rapport de la STM);
- Simulation des conditions actuelles de circulation à l'aide du logiciel SimTraffic³;
- Génération des déplacements produits par le projet aux heures de pointe;
- Distribution des déplacements selon les données recueillies auprès des intervenants;
- Affectation des nouveaux déplacements sur le réseau routier proposé en tenant compte des débits générés par l'ensemble du projet et des projets connexes; addition des débits à ceux déjà existants aux principaux carrefours et retranchement des débits actuellement sur le réseau (étudiants transférés);
- Simulation des conditions futures de circulation aux heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- Analyse des acheminements piétonniers et cyclistes;
- Analyse de la réglementation, de l'offre et de la demande en stationnement;
- Proposition de mesures de mitigation pour minimiser les impacts du projet et de recommandations.

² INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS. *Trip Generation Handbook - An ITE Recommended Practice*, 2nd edition, June 2004.

³ TRAFFICWARE CORPORATION. SimTraffic 8. *Traffic Signal Coordination Software*.

2 Situation actuelle

Ce chapitre permet d'obtenir une vue d'ensemble du secteur visé pour l'implantation du site en matière de circulation. Une description illustrée du réseau routier à l'étude y est faite (géométrie des voies de circulation, dispositifs de contrôle des intersections, débits véhiculaires, conditions de circulation). De plus, la desserte en transport en commun, l'acheminement actuel pour les piétons et cyclistes, la réglementation du camionnage de transit, ainsi que la réglementation en cas de stationnement applicable dans le secteur sont exposés.

2.1 Réseau routier

Le réseau routier analysé dans le cadre de ce mandat fait partie des arrondissements d'Outremont, Rosemont – La Petite-Patrie et Villeray – St-Michel – Parc-Extension ainsi qu'une partie des territoires de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal et de la Ville de Mont-Royal.



2.1.1 Configuration actuelle

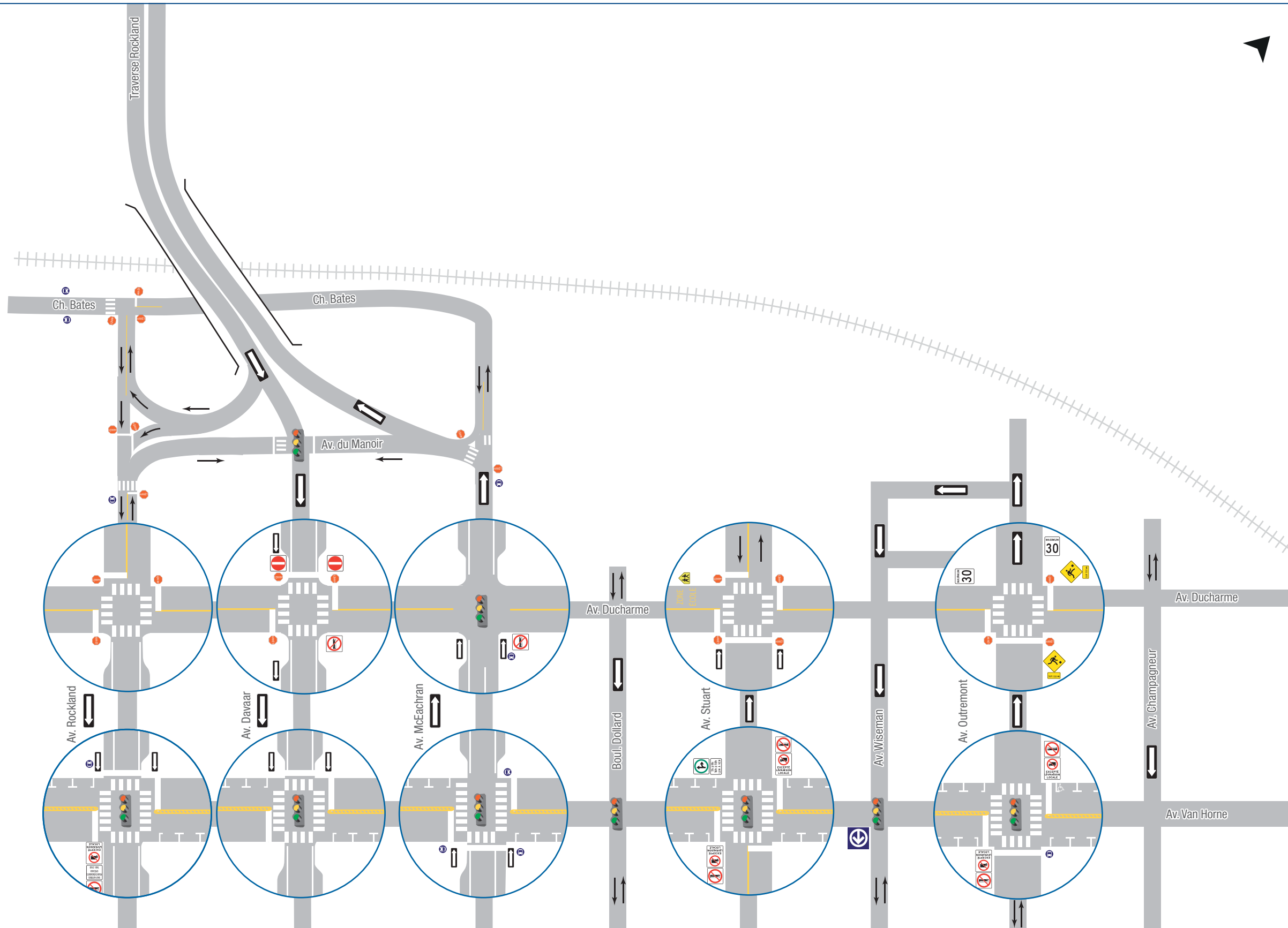
Le réseau routier à l'étude est illustré en deux figures : le secteur limitrophe au projet et le secteur élargi. Le réseau de rues du secteur à l'étude est donc schématisé aux figures 2.1 et 2.2. Le sens de la circulation, les dispositifs de contrôle aux intersections ainsi que la géométrie des intersections y sont présentés.

Classification hiérarchique fonctionnelle

Selon la hiérarchie du réseau routier de la Ville de Montréal, les axes de l'Acadie (dans la partie au nord de Jean-Talon), du Parc et Jean-Talon sont des artères principales. L'avenue Van Horne, le chemin Rockland (au nord du viaduc) et l'avenue Beaumont sont, quant à eux, des artères secondaires. Les avenues Rockland (au sud du viaduc), Davaar et McEachran sont classées collectrices, tout comme le chemin Bates et les avenues Wilderton et Vimy. Les autres rues du secteur limitrophe au site sont des axes locaux. La hiérarchie du réseau routier est présentée à la figure 2.3.

LÉGENDE

-  Arrêt d'autobus
-  Station de métro



CONFIGURATION GÉOMÉTRIQUE DES INTERSECTIONS




SECTEUR LIMITROPHE

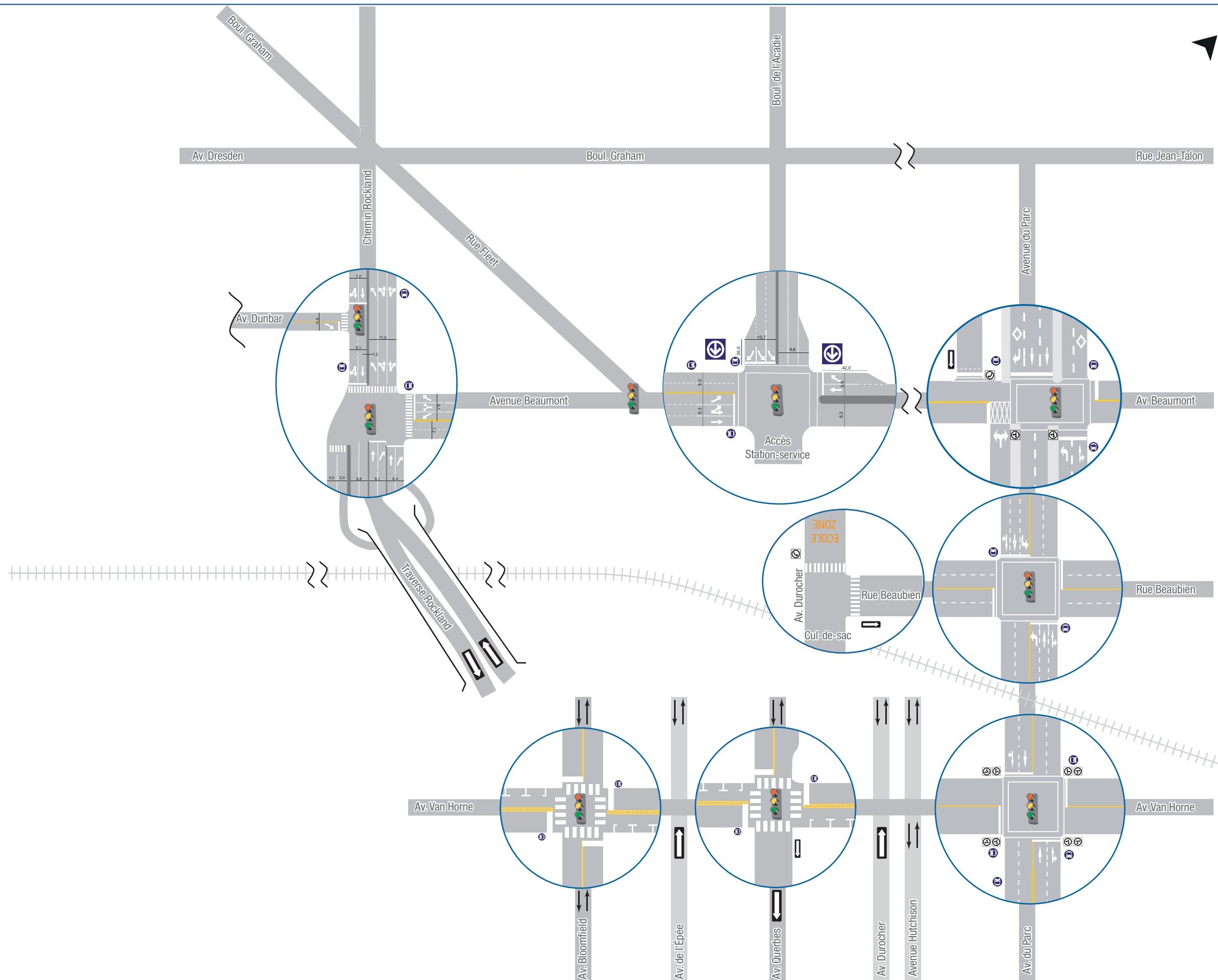
Figure 2.1



M04512A
Mai 2017

LÉGENDE

-  Arrêt d'autobus
-  Station de métro
-  Voie réservée



CONFIGURATION GÉOMÉTRIQUE DES INTERSECTIONS

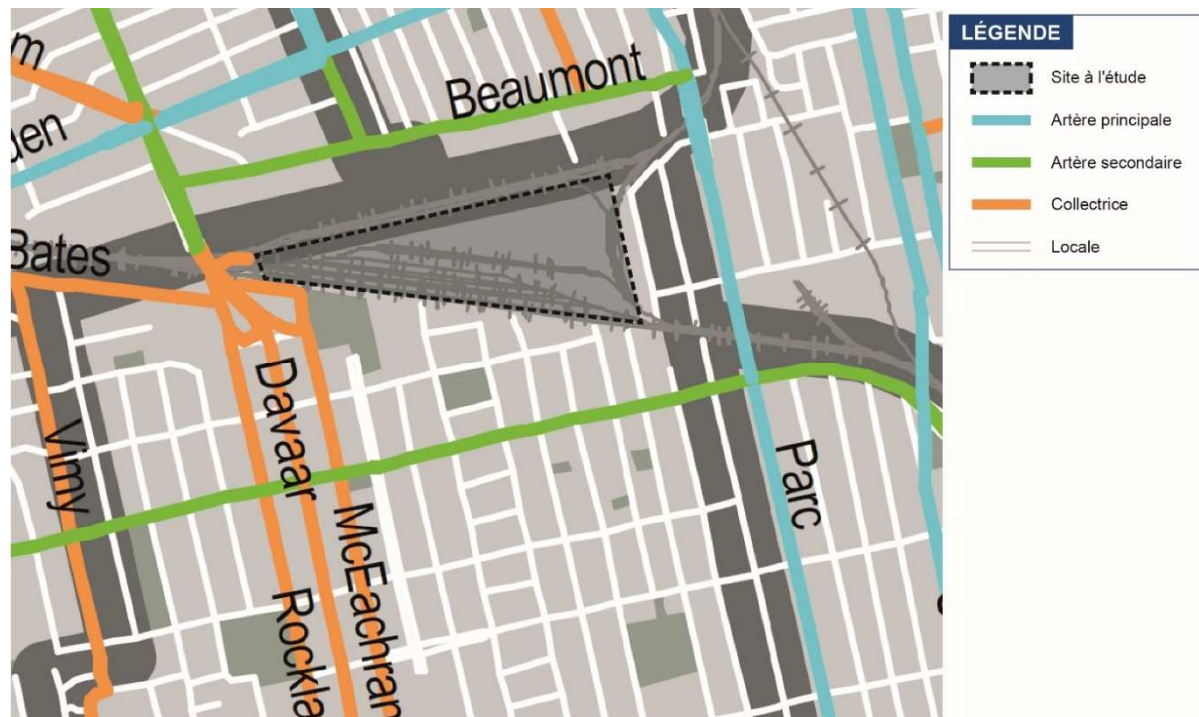
SECTEUR ÉLARGI

Figure 2.2



M04512A
Mai 2017

Figure 2.3 : Hiérarchie routière dans le secteur à l'étude



Source : Ville de Montréal, 2003

Trame de rues et fonctions

Axe nord-sud

Le secteur à l'étude présente un maillage orthogonal du réseau viaire. Toutefois, la présence de la cour de triage et des voies ferrées associées au nord du site étudié se traduit en un nombre limité d'échanges avec le réseau routier dans l'axe nord-sud. Dans le secteur d'étude, trois axes permettent de franchir les voies ferrées : l'avenue Wilderton, le viaduc Rockland et l'avenue du Parc.

Le viaduc Rockland, soit le viaduc permettant la poursuite du chemin Rockland au nord du chemin de fer, alimente vers le sud les avenues Rockland et Davaar. En direction nord, le seul accès au viaduc se fait via l'avenue McEachran, tant du nord (usagers provenant du chemin Bates) que par le sud. Chacun des axes reliés directement au viaduc Rockland offre une continuité jusqu'au chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

Axe est-ouest

Quant aux échanges dans l'axe est-ouest, la présence de la voie ferrée pose moins de contraintes aux déplacements. Du côté est, les rues Van Horne et Jean-Talon sont les seuls liens artériels continus permettant la jonction routière entre le secteur à l'étude et l'arrondissement Rosemont – La-Petite-Patrie. Ces deux axes ont des vocations multiples (transit, camionnage, cheminement piéton, accès résidentiels et commerciaux, accès aux stations de métro, etc.) et se caractérisent par une forte concentration d'intersections. L'axe Van Horne présente des limites de capacité en raison notamment de la présence d'une seule voie de circulation par direction ce qui a pour effet notamment de bloquer la circulation sur une approche lorsqu'un véhicule désire effectuer un virage à gauche et qu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour le contournement dudit véhicule. Notons que seulement où il y a une aire réservée pour les arrêts d'autobus ou encore une interdiction de stationnement que les

automobilistes peuvent utiliser cet espace comme voie de contournement. À cela s'ajoute également un manque de synchronisation des feux; l'avenue Van Horne n'a effectivement pas encore fait l'objet d'une mise aux normes des feux, qui est toutefois prévue.

2.1.2 Comptages de circulation

La quantification des débits actuels sur le réseau routier a été établie à l'aide de comptages de circulation aux diverses intersections du secteur à l'étude. Des fiches de comptages récentes ont été récupérées auprès de la Ville de Montréal, et exploitées dans le cadre du présent mandat. C'est le cas pour les treize intersections suivantes dont les comptages ont été effectués en date du 6 décembre 2016 :

- McEachran / Ducharme;
- Stuart / Van Horne;
- Davaar / Van Horne;
- McEachran / Van Horne;
- Wiseman / Van Horne;
- Querbes / Van Horne;
- Durocher / Van Horne;
- Dollard / Van Horne;
- Dollard / Ducharme;
- Outremont / Van Horne;
- Champagneur / Ducharme;
- Bloomfield / Van Horne;
- De l'Épée / Van Horne.

Pour compléter le modèle de simulation, CIMA+ avait réalisé des comptages du 5 novembre au 7 novembre 2013 pour un mardi, un mercredi et un jeudi, aux intersections suivantes :

- Du Parc / Van Horne;
- Du Parc / Beaubien;
- Du Parc / Beaumont;
- Ducharme / Davaar;
- Ducharme / Stuart;
- Ducharme / Outremont;
- Rockland / Manoir;
- Rockland / Bates;
- Rockland / Beaumont;
- Rockland / Ducharme;
- Acadie / Beaumont;
- McEachran / Manoir.

Enfin, deux autres comptages ont été récupérés des études précédentes pour les intersections suivantes :

- Davaar / Manoir (Ville de Montréal, 2012);
- Durocher / Beaubien (CIMA+, 2006 ajusté aux débits de 2013).

En somme, les comptages de circulation utilisés pour calibrer le modèle de circulation s'échelonnent sur la période de 2012 à 2016.

Un exercice d'équilibre des débits a été effectué sur l'ensemble du réseau afin d'assurer la cohérence du système. De cette manière, un portrait des débits horaires circulant sur les axes limitrophes au site étudié a pu être dressé. Les heures de pointe pour le secteur sont les suivantes :

- Heure de pointe du matin : 7 h 30 à 8 h 30;
- Heure de pointe de l'après-midi : 16 h 30 à 17 h 30.

Les impacts du projet ont été évalués dans un secteur inclus dans le quadrilatère formé des axes routiers suivants :

- Avenue Beaumont au nord;
- Avenue du Parc à l'est;
- Avenue Van Horne au sud;
- Avenue Rockland à l'ouest

L'ensemble des comptages utilisés pour fins d'analyses et les programmations théoriques des feux de circulation sont présentés aux annexes A et B respectivement.

2.1.3 Analyse des conditions actuelles de circulation

Les conditions actuelles de circulation ont été modélisées avec l'aide des logiciels de simulation Synchro 8⁴ et Simtraffic 8⁵ (moyenne de 5 simulations) reconnus dans le domaine de la circulation. Les résultats des simulations, résumés dans les paragraphes ci-dessous, présentent le retard moyen et le niveau de service par approche pour les intersections analysées. Le modèle intègre les débits de circulation aux heures de pointe, ainsi que les caractéristiques géométriques et opérationnelles du réseau routier (transmises par la Ville de Montréal).

La description des niveaux de service et les résultats détaillés des analyses de la situation actuelle de circulation pour les deux heures de pointe étudiées peuvent être consultés à l'annexe C du présent document.

Heure de pointe du matin

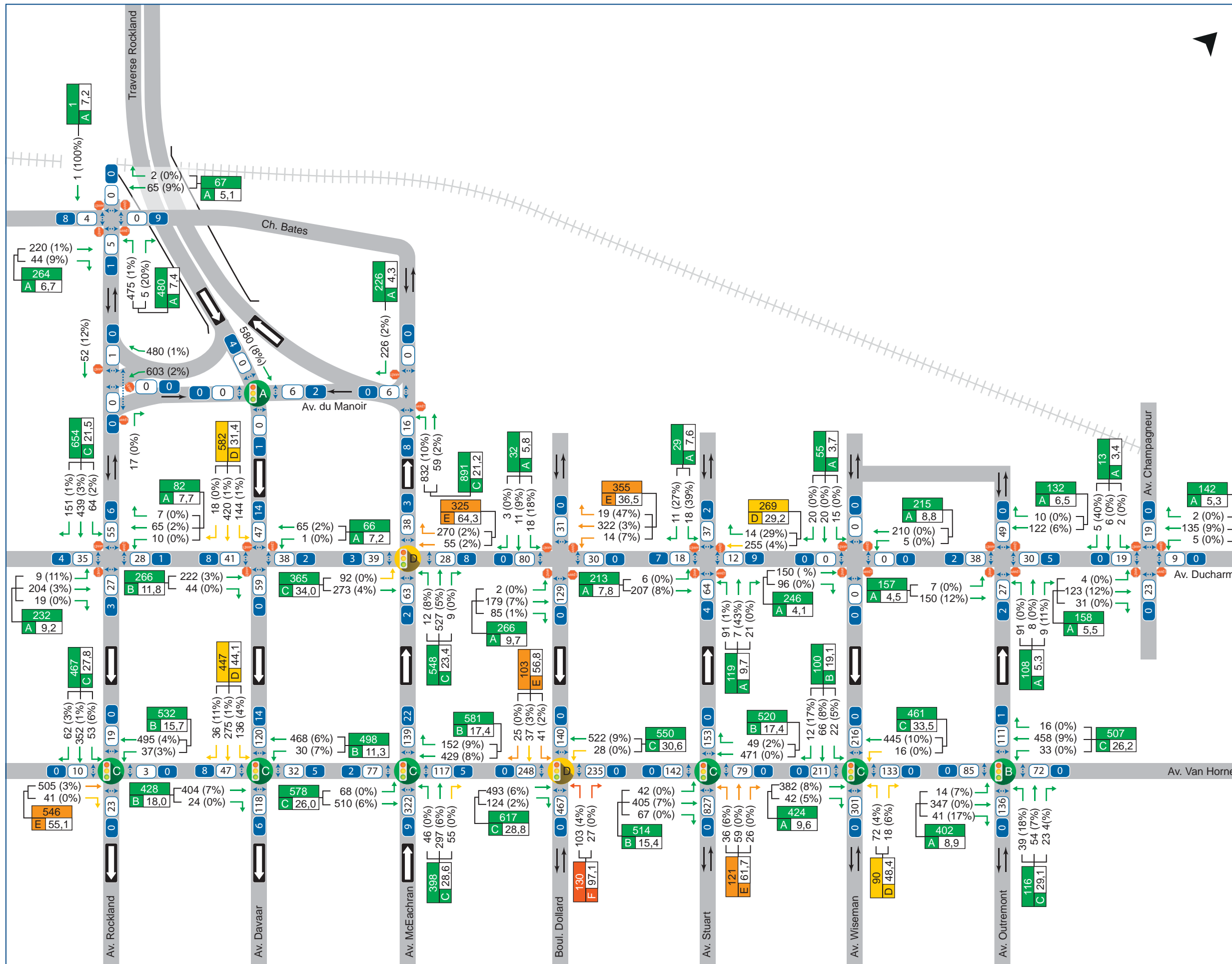
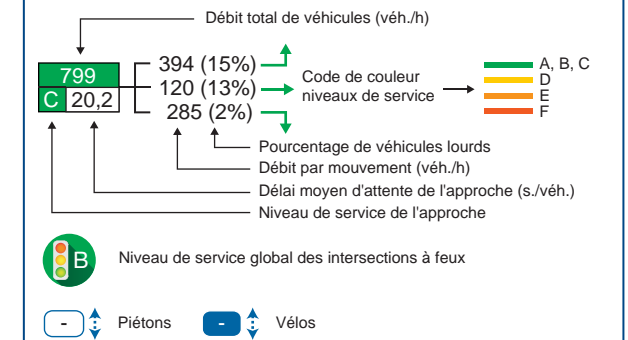
Les figures 2.4 et 2.5 présentent les conditions actuelles de circulation pour la période de pointe du matin, qui sont bonnes dans l'ensemble. Dans l'ensemble, les conditions de circulation sont satisfaisantes pour toutes intersections à l'étude. Leurs niveaux de service globaux varient en effet de A (excellent) à D (acceptable). Certaines approches cependant indiquent des conditions de circulation plus difficiles avec des niveaux de service de E ou F. C'est le cas par exemple sur l'avenue Van Horne où certaines approches de rues transversales (Davaar, Dollard, Stuart, et de l'Épée) sont pénalisées par un volume de piétons élevé traversant l'avenue Van Horne. La figure 2.4 indique également des conditions de circulation difficiles en direction ouest sur l'avenue Ducharme pour atteindre le viaduc Rockland via l'avenue McEachran. La programmation des feux de circulation situés à l'intersection McEachran / Ducharme favorise davantage l'axe McEachran ainsi que les mouvements de virage à gauche depuis Ducharme. En ce qui a trait au secteur élargi, les conditions de circulation sont plutôt bonnes, à l'exception de certains points ponctuels tels que l'intersection Acadie / Beaumont et Rockland / Beaumont. Dans les deux cas, le débit élevé de véhicules est la principale cause des ralentissements dans le secteur. Notons que l'avenue Beaumont est empruntée depuis et vers le viaduc Rockland, dans le tronçon délimité à l'est par le boulevard de l'Acadie, par près de 700 véh./h par direction.

4. TRAFFICWARE CORPORATION. Synchro 8 – Traffic Signal Coordination Software, 1993-2006.

5. TRAFFICWARE CORPORATION. SimTraffic 8 – Traffic Signal Coordination Software, 1993-2006.

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

SECTEUR LIMITROPHE

Heure de pointe du matin (7h30-8h30)

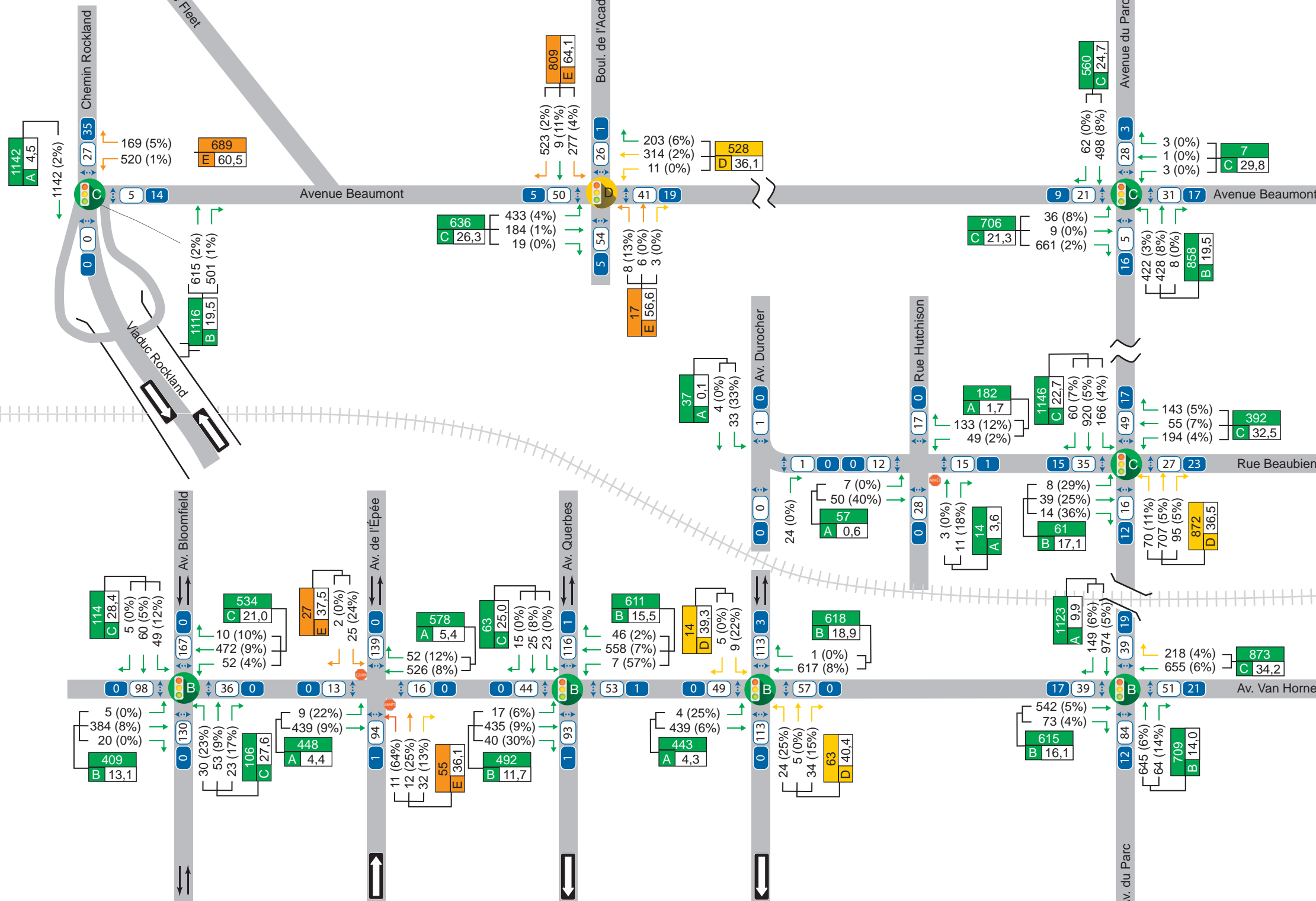
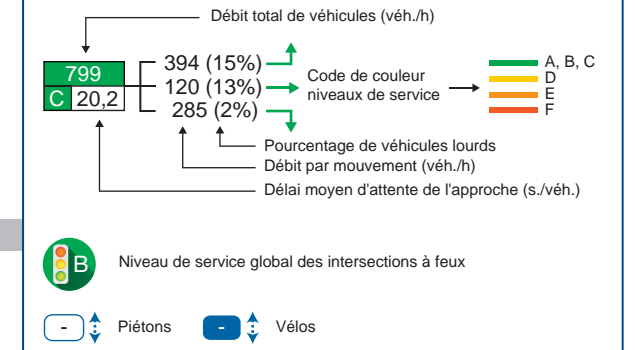
Figure 2.4



M04512A
Mai 2017

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

SECTEUR ÉLARGI

Heure de pointe du matin (7h30-8h30)

Figure 2.5

Heure de pointe de l'après-midi

Les figures 2.6 et 2.7 présentent les conditions actuelles de circulation pour l'heure de pointe de l'après-midi.

Les conditions de circulation en heure de pointe de l'après-midi sont généralement plus difficiles qu'en heure de pointe du matin. Il est en effet possible de constater les niveaux de service variant de E (difficile) à F (critiques) pour les mouvements en direction nord sur les avenues du Parc et McEachran.

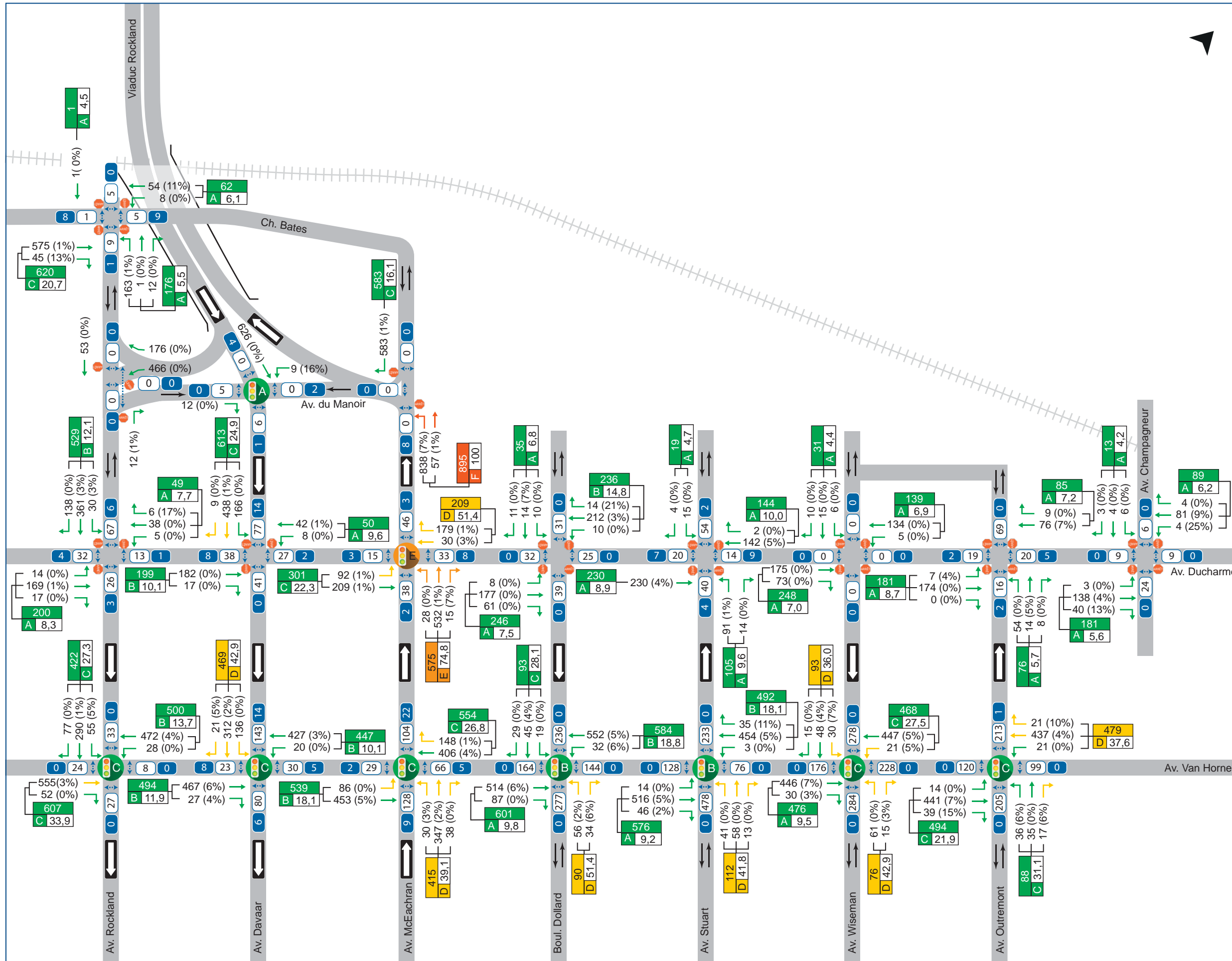
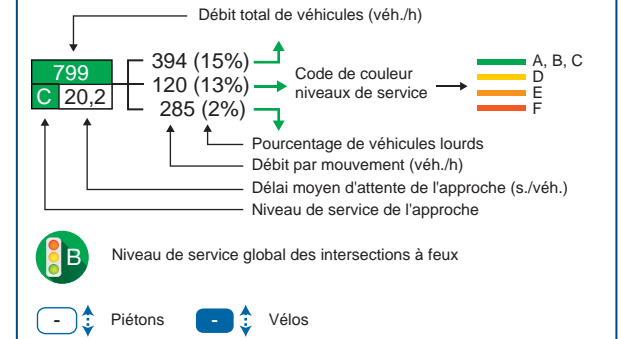
Dans le cas de l'avenue McEachran, le ralentissement est perceptible dès l'approche de l'avenue Van Horne et se poursuit au nord au-delà de l'avenue Beaumont, une fois passé le viaduc Rockland. En effet, la demande véhiculaire sur l'avenue McEachran en direction du viaduc Rockland varie de 350 véh./h (au sud de Van Horne) à 840 véh./h (à l'approche de l'avenue du Manoir) et cette rue ne compte qu'une seule voie de circulation ce qui peut rendre difficile l'insertion depuis les approches secondaires et de l'interblocage entre les intersections.

Au niveau de l'avenue du Parc, les conditions de circulation critiques en direction nord s'observent depuis l'intersection avec la rue Beaubien et en amont. Ici, la demande véhiculaire particulièrement élevée (de l'ordre de 1 500 véh./h) et le nombre limité de voies de circulation sous le viaduc de la voie ferrée (2 voies par direction) contribuent à ce ralentissement. Notons que les approches secondaires de l'avenue du Parc, soit l'avenue Van Horne et la rue Beaubien, possèdent également des niveaux de service difficiles (E dans certains cas) en raison de la répartition des temps de cycle des feux de circulation qui accordent une plus grande importance à l'axe du Parc (de 58 % à 71 % du temps de cycle).

Ailleurs sur le réseau routier à l'étude, les conditions de circulation demeurent acceptables (niveaux de service D ou mieux) pour la plupart des intersections. Les points les plus problématiques concernent certaines approches secondaires de l'avenue Van Horne (de l'Épée, Durocher) où l'interblocage (dans le cas de Durocher) ou le mode de gestion par panneaux d'arrêts sur la secondaire uniquement (dans le cas de l'Épée) génèrent des temps d'attente supérieurs à 80 secondes et des niveaux de service de F.

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

SECTEUR LIMITROPHE

Heure de pointe de l'après-midi (16h30-17h30)

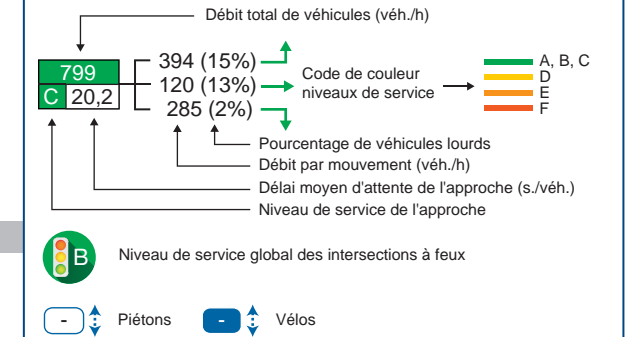
Figure 2.6



M04512A
Mai 2017

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

SECTEUR ÉLARGI

Heure de pointe de l'après-midi (16h30-17h30)

Figure 2.7



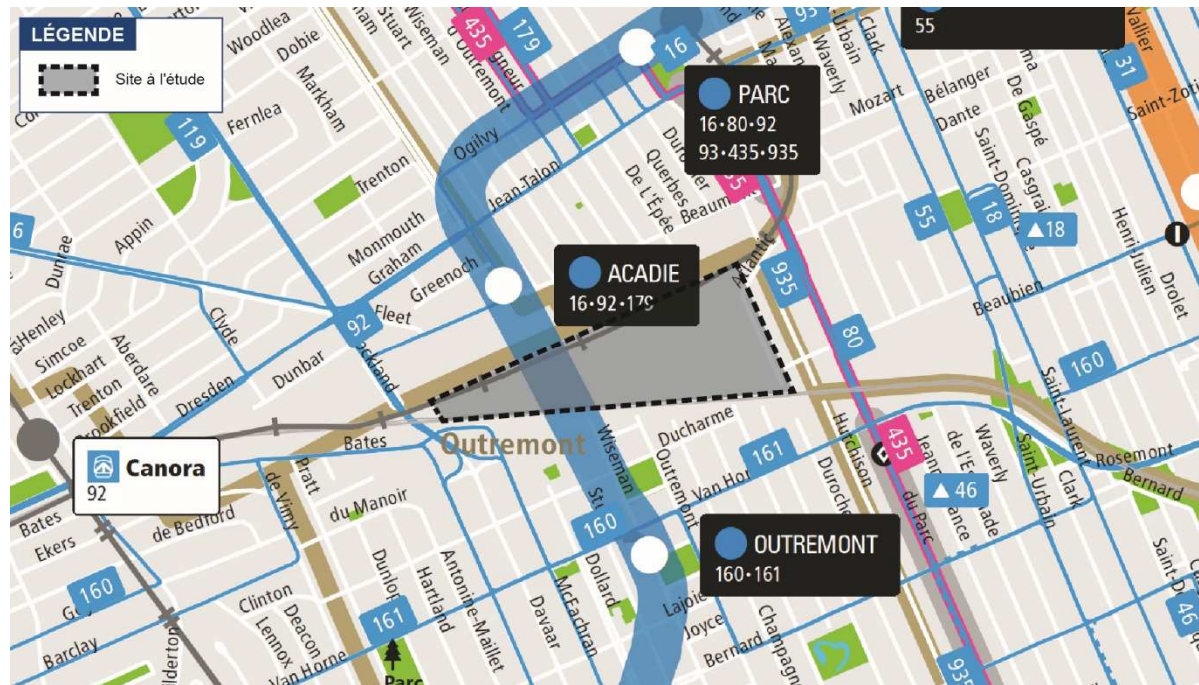
M04512A
Mai 2017

2.2 Réseau de transport en commun

Le secteur étudié est desservi par le réseau de transport en commun de la STM et de l'AMT, soit par le métro, l'autobus et le train de banlieue. La desserte actuelle en transport en commun est décrite selon les circuits et les fréquences de passage, selon un exemple de déplacement généré par le projet.

La figure 2.8 illustre les circuits d'autobus desservant le site ainsi que la localisation des stations de métro et des gares de train de banlieue.

Figure 2.8 : Réseau de transport en commun



Métro

Le secteur à l'étude se situe au niveau du passage de la ligne 5 (bleue) du métro de Montréal, entre les stations Outremont (au sud) et de l'Acadie (au nord). Dans les deux directions (Saint-Michel et Snowdon), le premier départ est à 5 h 30, alors que le dernier départ est à 0 h 45. La fréquence de passage est la suivante :

- Heures de pointe en semaine (7 h à 9 h et 16 h à 18 h) : entre 3 à 5 minutes;
- Périodes hors pointe en semaine : entre 5 et 10 minutes;
- Fins de semaine : entre 8 et 11 minutes.

Notons que selon les informations obtenues auprès de la STM, les stations Outremont et Acadie sont parmi les moins achalandées du réseau, se classant au 57^e et 65^e rang respectivement sur 65 stations, en janvier 2014.

L'édicule de la station Outremont se trouve à l'angle des axes Van Horne et Wiseman, soit à 400 mètres du site. Les accès de la station Acadie sont situés de part et d'autre du boulevard de l'Acadie au niveau de l'avenue Beaumont. En raison de la présence du chemin de fer au nord du site,

cette station de métro est actuellement difficile d'accès à partir du futur site de l'Université de Montréal, mais cette situation sera corrigée par l'ajout d'un lien pour piétons.

Autobus

Bien que la desserte actuelle soit bonne, un suivi doit être effectué entre la Ville et la STM, afin d'assurer une desserte optimale du nouveau site. Cela peut se traduire notamment par la déviation de lignes de bus et d'ajout d'arrêts sur l'axe central. Toutefois, une analyse de la nécessité d'intervenir sur le réseau d'autobus actuel doit être faite par la STM en lien avec les besoins anticipés en transport collectif.

Trains de banlieue

Par ailleurs, trois lignes de trains de banlieue peuvent être utilisées pour accéder au site du projet universitaire :

- Ligne Saint-Jérôme : Gare Parc;
- Ligne Deux-Montagnes : Gare Canora;
- Ligne Mascouche : Gare Canora.

Le tableau 2.1 présente le nombre départs en période du matin pour les gares terminales de Saint-Jérôme, Deux-Montagnes et Mascouche et le nombre de passages de trains de la station la plus près du site vers la périphérie en période de l'après-midi.

Tableau 2.1 : Nombre de passages de trains

Ligne de train	Nombre de départs de 5 h à 9 h vers Montréal	Station près du site Outremont	Nombre de passages de 15 h 30 à 19 h 30 vers les stations en périphérie
St-Jérôme	7	Parc	7
Deux-Montagnes	8	Canora	9
Mascouche	4	Canora	5

En somme, le secteur du site Outremont bénéficie d'une excellente desserte en transport collectif, en termes de diversification et de fréquence.

2.3 Réseaux cyclable et piétonnier

Le secteur à l'étude est desservi par des infrastructures cyclables formelles. La chaussée désignée, impliquant le partage de la chaussée carrossable entre les cyclistes et les automobilistes, représente le seul type de lien cyclable aménagé dans le secteur. Qui plus est, dans le secteur à l'étude, seule la partie au sud du futur site (dans l'arrondissement Outremont) possède de tels aménagements, soit sur les axes Ducharme, Dollard et Wiseman. Mentionnons que les avenues Outremont et Wiseman seront prochainement dotées d'aménagements cyclables, notamment en vue de leurs prolongements vers l'axe central du site Outremont.

Quant au réseau piétonnier, la totalité des axes de circulation du secteur à l'étude possède des trottoirs des deux côtés de la chaussée. Des discontinuités du réseau de trottoirs sont toutefois notées à l'entrée du secteur Outremont, immédiatement au sud du viaduc Rockland.

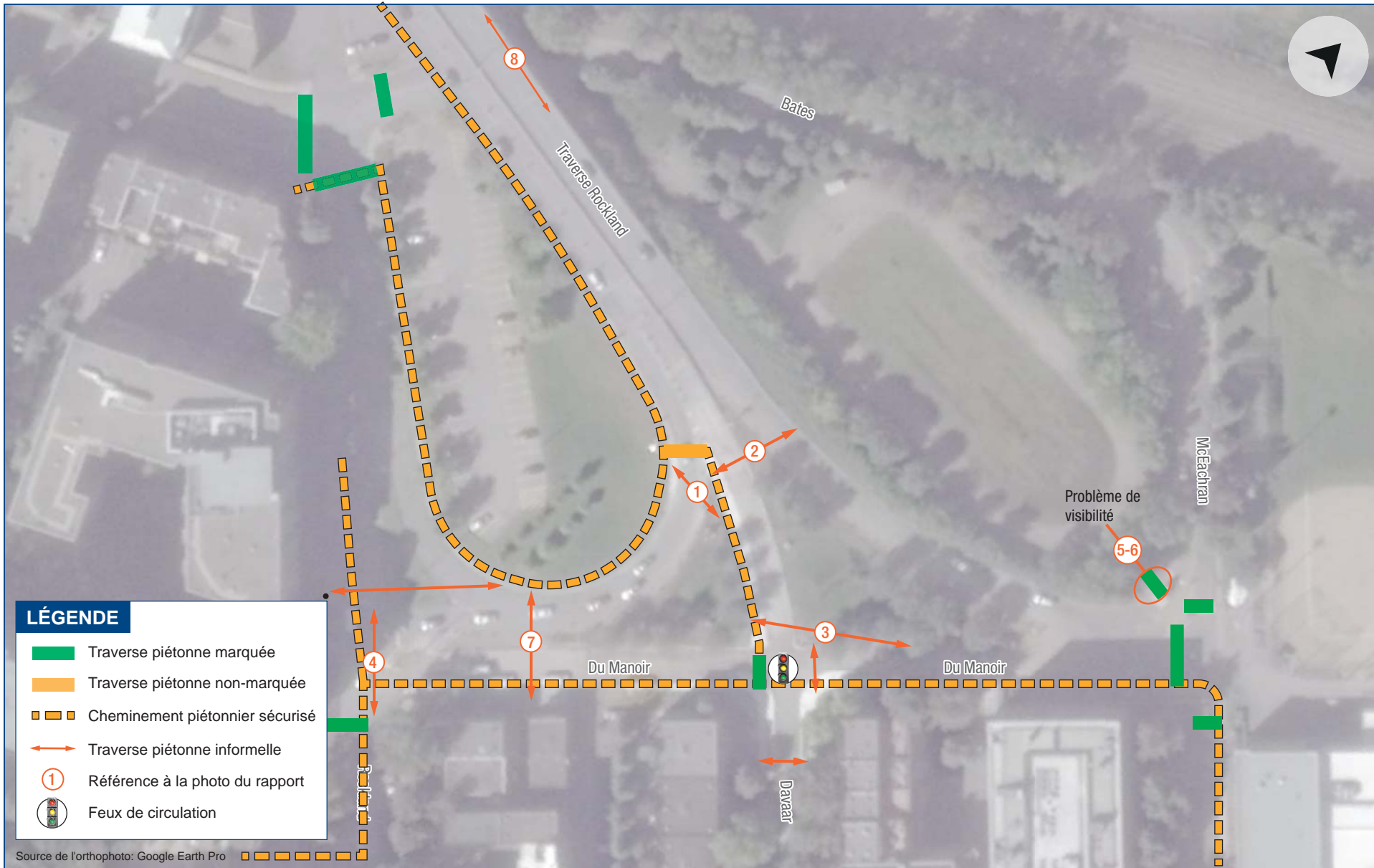
Dans le secteur limitrophe au projet, les mouvements piétons se font aisément sur la plupart des axes. Comme illustrée par les photos suivantes, l'avenue Van Horne est dotée de traverses piétonnières bien marquées. Les temps de vert accordés dans les phasages des feux de circulation permettent aux piétons de franchir l'intersection en toute sécurité.



Traverses piétonnières à l'intersection Wiseman / Van Horne (face au métro Outremont)

Traverses piétonnières à l'intersection Stuart / Van Horne

Cependant, le secteur au pied du viaduc Rockland n'est pas convivial pour les piétons et cyclistes qui doivent y circuler (les bretelles du viaduc donnent un caractère autoroutier dans ce milieu urbain), en particulier pour ceux désirant emprunter le viaduc (vers l'intersection Rockland / Beaumont). Le viaduc ne possède qu'un trottoir situé du côté ouest. Pour l'atteindre de façon sécuritaire, certains détours doivent être effectués. La figure 2.5 illustre l'acheminement des piétons et indique les endroits où des mouvements piétonniers ont été observés sans qu'une traverse ne soit marquée. Les photos qui suivent font référence aux numéros illustrés sur la figure 2.9. Mentionnons, toutefois, que des feux de circulation ont été ajoutés à l'intersection Manoir / Davaar afin d'offrir une option sécuritaire pour la traversée des piétons et une meilleure insertion des véhicules depuis l'avenue du Manoir.



MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

ANALYSE DES MOUVEMENTS PIÉTONNIERS ET CYCLISTES ACTUELS À PROXIMITÉ DU VIADUC ROCKLAND

M04512A
Mai 2017

CIMA
Partenaire de génie

Figure 2.9



Photo 2.1 : Traversée d'un cycliste en direction sud vers l'avenue Davaar



Photo 2.2 : Traversée d'un piéton de l'est vers le trottoir du viaduc



Photo 2.3 : Traversée d'écolières de l'est vers le trottoir du viaduc



Photo 2.4 : Traversée d'un piéton en direction sud sur l'avenue Rockland

Une certaine circulation piétonne est générée par le parc canin, situé entre le viaduc Rockland et l'avenue McEachran. Ce parc possède deux accès : sur le chemin Bates sous le viaduc et à l'intersection McEachran / du Manoir. Comme l'illustrent les photos 5 et 6, l'aménagement de l'accès McEachran / du Manoir ne donne pas aux piétons une visibilité suffisante pour s'engager et traverser la voie de circulation (végétation abondante et espace restreint). L'autre accès n'est pas relié au réseau piétonnier, car aucun trottoir n'est présent sur le côté sud du chemin Bates à l'est de l'avenue Rockland. Une analyse d'accessibilité au parc canin est recommandée pour sécuriser les acheminements piétons.



Photo 2.5 : Sortie du parc canin cachée par les arbustes –
Vue du conducteur



Photo 2.6 : Sortie du parc canin cachée par les arbustes –
Vue du piéton



Photo 2.7 : Traversée d'un cycliste sur l'avenue du Manoir
vers le trottoir du viaduc



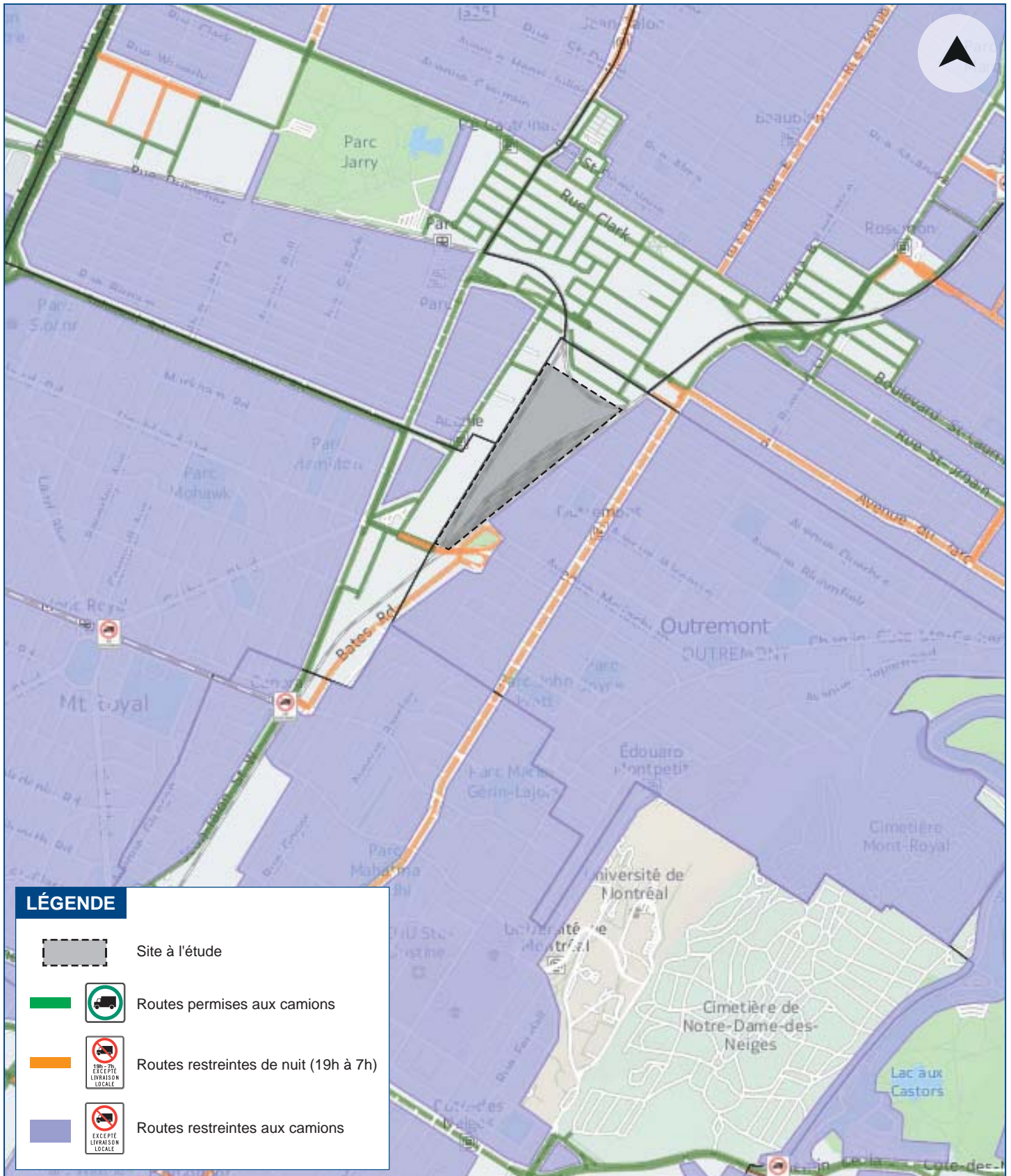
Photo 2.8 : Circulation de cyclistes sur le viaduc Rockland
(direction nord) à même les voies

2.4 Réseau de camionnage

En matière de camionnage, le réseau routier de la Ville de Montréal est soumis à une réglementation stricte à trois niveaux :

- 1- Permis en tout temps;
- 2- Permis de jour, mais interdit de 19 h et 7 h;
- 3- Interdit sauf pour la livraison locale.

Comme présenté à la figure 2.6, le camionnage est permis de jour, mais interdit de 19 h et 7 h sur l'avenue Van Horne et le chemin Bates entre Wilderton et Rockland, incluant les voies d'accès au viaduc Rockland et le viaduc lui-même.



LÉGENDE

-  Site à l'étude
-  Routes permises aux camions
-  Routes restreintes de nuit (19h à 7h)
-  Routes restreintes aux camions

MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

RÉSEAU DE CAMIONNAGE

2.5 Analyse du stationnement

Le secteur à l'étude comprend une réglementation ciblée pour le stationnement hors rue, applicable à tout l'arrondissement et détaillée dans le règlement de zonage d'Outremont, ainsi qu'une réglementation en stationnement sur rue, spécifique aux axes de circulation.

Cette section présente la réglementation du stationnement sur rue pour le secteur à l'étude, ainsi que l'analyse de l'offre et de la demande actuelle en cases de stationnement sur rue sur les axes environnants.

2.5.1 Stationnement sur rue

Un relevé de la réglementation sur rue en vigueur a été réalisé le 30 avril 2015. La réglementation de stationnement existante dans le secteur a été divisée en neuf catégories reflétant les différents types d'utilisation :

- Permis;
- Interdit en tout temps;
- Permis sur un côté de rue en alternance;
- Permis 4 jours sur 5;
- Permis 2 ou 3 jours sur cinq;
- Parcomètre;
- Courte durée de 1 à 3 heures;
- Courte durée de 15 ou 30 minutes;
- Réservé aux détenteurs de permis.

La catégorie « Permis » englobe tous les tronçons où des interdictions mineures (1 heure pour entretien) sont affichées. Il est possible de consulter la réglementation ainsi que les résultats détaillés du relevé à l'annexe D.

Les principaux éléments de la réglementation à retenir sont le faible nombre de zones de stationnement sur rue réservées aux résidents, la présence de parcomètres sur les avenues Van Horne et Querbes (au nord de Van Horne) et, comme partout ailleurs dans Outremont, l'interdiction de stationner autour d'un parc (parc John F. Kennedy situé entre les avenues Wiseman, Outremont, Ducharme et Van Horne). De plus, la réglementation de stationnement est particulièrement contraignante à l'extrémité est du territoire à l'étude, notamment sur l'avenue du Parc et la rue Hutchison.

Au nord du chemin de fer, des relevés sommaires de la réglementation ont été effectués. Ce secteur présente une interdiction de stationner sur l'avenue Beaumont et sur le boulevard de l'Acadie, et ce, aux heures de pointe. Dans le quadrilatère formé des axes Jean-Talon, Beaumont, de l'Acadie et du Parc, les axes nord-sud offrent en général des zones de stationnement sur rue réservées aux résidents (SRRR). Les détenteurs du permis 65 bénéficient de places réservées pour différentes périodes (9 h à 21 h, 15 h à 21 h ou 9 h à 23 h). Les axes Birnam et Champagneur ne comptent aucune zone réservée aux résidents.

2.5.2 Disponibilité en stationnement sur rue (demande)

Une analyse de l'offre en stationnement sur rue a été effectuée en fonction des relevés obtenus, de la réglementation en vigueur et des besoins spécifiques des futurs utilisateurs potentiels, soit des étudiants universitaires. Pour ce faire, le secteur d'étude a été réparti en quatre zones distinctes :

- Zone 1 – Secteur au sud de la voie ferrée, entre les avenues Rockland, Stuart et Van Horne (incluant le chemin Bates entre Rockland et Pratt), soit une zone majoritairement à vocation résidentielle;
- Zone 2 – Secteur au sud de la voie ferrée, entre les avenues Wiseman, du Parc et Van Horne, soit une zone diversifiée (résidence, commerce et emploi);
- Zone 3 – Secteur au nord de la voie ferrée, entre la rue Durocher et les axes du Parc et Beaumont, soit une zone majoritairement à vocation industrielle;
- Zone 4 – Secteur Van Horne, entre Rockland et l'avenue du Parc, soit une zone de stationnement exclusivement tarifée, par l'entremise de bornes de paiement, et généralement de courte durée dont la vocation est essentiellement de desservir la clientèle des commerces sur l'Avenue Van Horne.

Les résultats de l'analyse montrent que l'offre en stationnement sur rue en période hors pointe est de 1 112 cases de stationnement au total dans le secteur. De plus, on constate que, règle générale, la disponibilité du stationnement sur rue présente un certain équilibre entre l'offre et la demande. En effet, à l'exception de la zone 4 qui a une vocation de courte durée, les taux d'occupation sont de 75 %, 73 % et 87 % pour les zones 1, 2 et 3 respectivement. Un taux d'occupation au-delà de 85% se traduit par une recherche plus difficile d'une place de stationnement. Ceci étant dit, seule la zone 3 est plus sujette à connaître une problématique en recherche en stationnement. Au total, 212 places sont disponibles, toutefois; selon la réglementation, elles peuvent être tant permises en tout temps ou réservées aux détenteurs de permis.

La figure 2.7 présente la disponibilité en stationnement sur rue en période hors pointe pour les quatre zones.



MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

DISPONIBILITÉ EN STATIONNEMENT SUR RUE PAR ZONE (HORS POINTE)

M04512A
Mai 2017



Figure 2.11

2.6 Offre de mobilité partagée et libre-service

Différents organismes offrent des services de mobilité partagée et/ou en libre-service à l'échelle de la ville de Montréal tels que la location de voiture à court terme et des vélos en libre-service. Cette section présente un portrait de l'offre de ces services à proximité du site Outremont.

2.6.1 Autopartage

Le secteur à l'étude est situé à proximité de zones de desserte des services d'autopartage de Car2Go et Auto-Mobile⁶ de Communauto. De plus, 3 stations de Communauto⁷ sont présentes dans un rayon de 500 m. En ce qui concerne le service Auto-Mobile, celui-ci est disponible dans le secteur à l'exception des avenues Durocher, Hutchison, Querbes et de l'Épée, ainsi que sur les tronçons de l'avenue Van Horne entre ces rues. La figure 2.12 illustre la localisation des stations Communauto ainsi que le territoire desservi par Auto-mobile.

Figure 2.12 : Offre de véhicules en libre-service Communauto



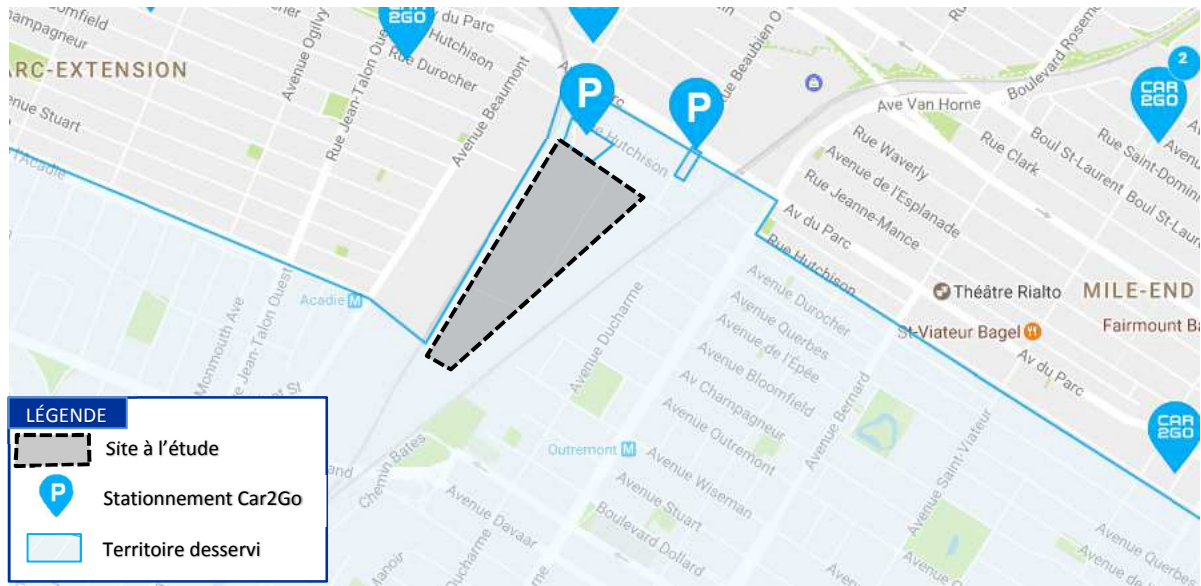
Quant à Car2Go, le service n'est pas encore disponible dans l'arrondissement d'Outremont ni dans la ville de Mont-Royal. En revanche, deux stationnements hors rue peuvent être utilisés par les usagers de Car2Go à proximité du site à l'étude, soit sur la rue Hutchison près de la rue Atlantic et à l'intersection Beaubien/ Parc.

La figure 2.13 illustre le territoire de desserte du service de Car2Go ainsi que la localisation des stationnements hors rue.

⁶ Car2Go et Auto-Mobile sont deux services d'autopartage qui permettent d'emprunter des véhicules et les déposer à n'importe quel espace de stationnement approuvé à l'intérieur de la zone desservie. Ces voitures sont autorisées à se garer dans les espaces réservés aux résidents.

⁷ Communauto est un service d'autopartage où les usagers empruntent et retournent les voitures à la même station dédiée.

Figure 2.13 : Offre de véhicules en libre-service de Car2Go

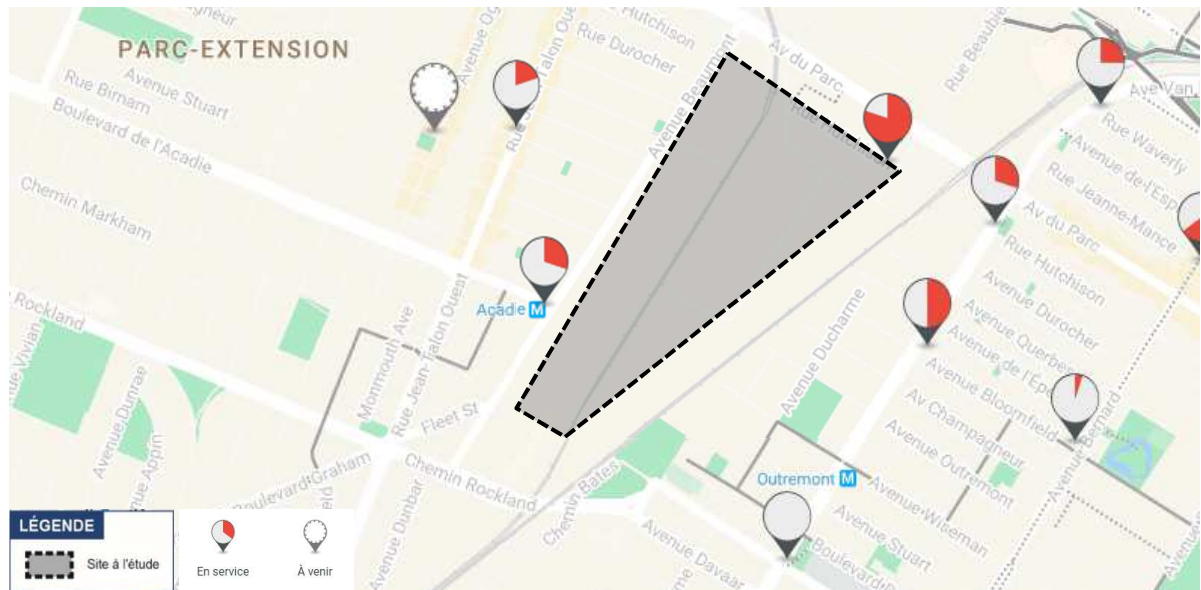


2.6.2 Vélos en libre-service

À Montréal, l'offre de vélos en libre-service est assurée par la société BIXI qui permet d'emprunter des vélos à l'une des stations désignées pour des déplacements locaux ou de longues durées et de remettre ces vélos à une autre station.

Dans le secteur d'étude, 5 stations sont situées dans un périmètre de 500 m du site et offrent un total de 90 points d'ancrage. La figure 2.14 illustre le positionnement des stations BIXI à proximité du site.

Figure 2.14 : Localisation des stations BIXI à proximité du site



Avec la venue du site Outremont, il sera primordial d'offrir un pôle d'intermodalité au cœur du site comprenant l'ensemble des services afin que les usagers puissent favoriser les modes alternatifs à l'auto-solo.

3 Déplacements générés par le projet

Ce chapitre permet de définir le nombre de déplacements additionnels sur le réseau routier local relatif à l'implantation du site universitaire projeté. En plus de la génération de déplacements, la distribution véhiculaire sur le réseau local, l'affectation des véhicules et le retranchement des véhicules déjà sur le réseau sont analysées.

3.1 Caractéristiques du projet

La génération des déplacements relative au nouveau site universitaire est analysée sur deux horizons à l'ouverture en 2019 et au plein développement du projet, à l'ultime. Les données à l'ouverture et l'ultime ont été obtenues par la Ville de Montréal et l'Université de Montréal (fréquentation journalière prévue aux différents pavillons, superficie à développer et types d'activités connexes, le nombre de logements, etc.), elles peuvent être consultées à l'annexe E. Le tableau ci-dessous présente les prévisions et les superficies brutes des terrains à développer selon les différents générateurs projetés au site tels qu'illustrés à la figure 1.3 de la première section de l'étude.

Tableau 3.1 : Prévisions et superficies brutes selon les générateurs et l'horizon

Générateur	Prévision obtenue à l'ouverture (2019)	Prévision obtenue à l'ultime
Site universitaire	2 000 étudiants	10 000 étudiants
Centre d'innovation	-	21 000 m ²
Secteur résidentiel	-	1 300 logements

Il n'est pas nécessaire de détailler le nombre de personnes faisant partie du corps professoral, des chercheurs, des chargés de cours et du personnel non enseignant, car ces clientèles sont directement considérées dans le taux utilisé pour la génération. Néanmoins, mentionnons que selon les données consultées, le nombre d'enseignants et d'employés fréquentant le site est estimé à 500 personnes à l'ouverture.

3.2 Génération des déplacements

L'estimation des déplacements générés par le projet s'appuie sur des données provenant du manuel de référence Trip Generation Handbook⁸ (TGH). Il s'agit d'une estimation théorique des déplacements engendrés par les développements projetés. Les taux de génération représentent une moyenne pondérée de résultats d'études similaires réalisées pour des sites de fonctions semblables au Canada et aux États-Unis. Ces études étant réalisées surtout dans des secteurs de banlieue, les taux de génération du TGH font majoritairement référence aux déplacements motorisés.

Le secteur du site Outremont bénéficie d'une **excellente desserte en transport collectif** (autobus, métro et train de banlieue) ainsi qu'une **densité résidentielle à proximité** ce qui permet d'ajuster à la hausse les parts modales des transports collectifs et actifs. Les parts modales en transport collectif et actif ont été appliquées.

⁸ Institute of Traffic Engineers, Trip Generation, 9th Edition, Washington. D.C, 2012.

Les paragraphes ci-dessous présentent les différents générateurs et leurs particularités. Les résultats obtenus pour la génération des déplacements sont présentés aux tableaux 3.2 à 3.6 et le détail des calculs peut être consulté à l'annexe F.

Site universitaire Outremont

La génération des déplacements pour le secteur institutionnel a été effectuée en fonction des effectifs attendus au site Outremont (TGH 550 University / College). Bien que la variable utilisée pour le calcul soit le nombre d'étudiants, le taux de génération inclut implicitement le personnel enseignant et non enseignant.

Il a donc été posé que les étudiants et le personnel du futur site adopteront un comportement de déplacement similaire à ceux du site de la Montagne, à l'exception près des modes actifs qui s'avèrent bonifiés. La part modale en transport collectif s'appuie sur les données de l'étude réalisée par l'Université de Montréal, Polytechnique Montréal et HEC Montréal en 2013⁹, avec un taux de 63 % pour l'ensemble de la population et de 6 % pour les déplacements bimodaux (combinaison de l'auto et du transport collectif) pour un total de 69 %. La part modale en transport actif a été bonifiée de 3 %

passant de 16 % à 19 % puisque le site Outremont possède un relief plat comparativement au site de la Montagne où la pente ascendante décourage l'utilisation du vélo.

Figure 3.1 : Extrait de l'étude - Diagnostic de mobilité durable



La complémentarité, la mixité et la proximité des usages (site universitaire, logements, commerces de proximité, parc, etc.) permettent aux étudiants qui résident dans les logements du secteur de se déplacer à l'intérieur du site sans induire un déplacement véhiculaire additionnel sur le réseau routier. En ce sens, les déplacements actifs sont pris en compte pour l'horizon à l'ultime. Toutefois, à l'ouverture du site (2019), le site et les logements à proximité seront en construction. Dans ce contexte et afin de rester conservateur, la part modale en transport actif n'a pas été appliquée à l'ouverture du site.

Centre d'innovation

Les déplacements au centre d'innovation seront similaires à ceux d'un immeuble à bureau (TGH 710 General Office Building) puisqu'ils attireront une clientèle diversifiée, des entrepreneurs, des partenaires d'affaires, des anciens étudiants, etc. Le taux de génération est en fonction de la superficie de plancher.

Les parts modales en transport collectif et actif appliquées pour les usagers du centre d'innovation correspondent à celles de l'arrondissement Outremont. À la période de pointe du matin, pour laquelle les données de l'enquête Origine-Destination 2013 sont disponibles, 33 % des déplacements attirés par le secteur se font en transport collectif (incluant les déplacements bimodaux) et 22 % en transport actif. Ainsi, ces taux ont été appliqués sur les déplacements entrants et sortants pour le centre d'innovation aux heures de pointe.

⁹ Diagnostic de mobilité durable, Université de Montréal, Polytechnique Montréal et HEC Montréal, octobre 2013, p.55.

Secteur résidentiel

La génération des déplacements pour le secteur résidentiel prend en compte les 1 300 logements prévus à proximité du site. Les logements sont des immeubles d'une hauteur variant de 4 à 6 étages. La génération a été effectuée à partir d'appartements construits pour la location (TGH 223 Mid-Rise Apartment).

Les parts modales en transport collectif et actif appliquées pour les résidents des nouveaux logements correspondent à celles de l'arrondissement Outremont. À la période de pointe du matin, pour laquelle les données de l'enquête Origine-Destination 2013 sont disponibles, 23 % des déplacements produits par le secteur se font en transport collectif (incluant les déplacements bimodaux) et 29 % en transport actif. Les mouvements étant pendulaires, il a été retenu que les habitudes de déplacement seront les mêmes, mais à sens inverse à la période de pointe de l'après-midi. Ainsi, ces taux ont été appliqués sur les déplacements entrants et sortants des logements aux heures de pointe.

Il est à noter que les mouvements reliés au secteur résidentiel sont effectués en sens contraire aux autres déplacements générés par le site universitaire, c'est-à-dire que le matin, les gens quittent majoritairement le secteur résidentiel alors qu'ils y entrent en après-midi.

Commerces de proximité

En ce qui concerne les commerces d'appoint, il est raisonnable de croire qu'ils ne généreront pas de nouveaux déplacements véhiculaires. En effet, situés au premier étage des bâtiments résidentiels, ils seront principalement visités par les résidents du quartier de même que par les étudiants.

Autres hypothèses

Afin d'analyser l'impact du site Outremont sur les déplacements, les hypothèses posées quant au milieu bâti sont les suivantes :

- Conservation de la configuration actuelle du viaduc Rockland d'ici l'horizon à l'ultime;
- Prolongement de l'axe central jusqu'à l'avenue du Parc;
- Conservation de la configuration actuelle l'avenue Van Horne d'ici l'horizon à l'ultime. Cette hypothèse a pour but de faire ressortir l'impact sur les déplacements par rapport au développement du site Outremont plutôt que l'impact relatif à un réaménagement spécifique;
- Modification des usages du 1000 Beaumont et de la station-service (essence / lave-auto / garage) résulte d'une conservation des débits véhiculaires similaires à l'actuel.

Les tableaux 3.2 et 3.3 présentent les déplacements anticipés à l'ouverture du site Outremont en mode auto-conducteur et collectif respectivement.

Tableau 3.2 : Nouveaux déplacements véhiculaires générés à l'ouverture du site aux heures de pointe

Usages	Heure de pointe AM			Heure de pointe PM		
	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)
Site universitaire	82	23	105	34	71	105
Centre d'innovation	-	-	-	-	-	-
Logements	-	-	-	-	-	-
Total	82	23	105	34	71	105

Tableau 3.3 : Nouveaux déplacements collectifs générés à l'ouverture du site aux heures de pointe

Usages	Heure de pointe AM			Heure de pointe PM		
	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)
Site universitaire	183	52	235	75	160	235
Centre d'innovation	-	-	-	-	-	-
Logements	-	-	-	-	-	-
Total	183	52	235	75	160	235

En somme, à l'ouverture du site Outremont un total de **105 déplacements véhiculaires** et **235 déplacements en mode collectif** sont anticipés à l'heure de pointe du matin et également à l'heure de l'après-midi sur le réseau limitrophe au site. Étant donné les nombreux points accès au site de l'université, la diffusion des véhicules limite l'impact sur la circulation (moins de 30 véh./h par approche). Ainsi, les débits générés sont non-significatifs à l'ouverture du site selon les exigences de la Ville de Montréal en matière d'études d'impacts sur les déplacements où le seuil minimum à atteindre est une augmentation de 50 véh./h pour un mouvement donné à une intersection.

Les tableaux 3.4, 3.5 et 3.6 présentent les déplacements anticipés à l'ultime du développement du site Outremont en mode auto-conducteur, collectif et actif respectivement.

Tableau 3.4 : Nouveaux déplacements véhiculaires générés à l'ultime du développement aux heures de pointe

Usages	Heure de pointe AM			Heure de pointe PM		
	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)
Site universitaire	159	45	204	66	138	204
Centre d'innovation	140	19	159	25	126	151
Logements	60	131	191	143	105	248
Total	359*	195*	554*	234*	369*	603*

*Une diminution de ces nouveaux déplacements, générés au moment de l'affectation, sera effectuée en raison de la captation des étudiants allant au site actuel de la Montagne qui seront transférés vers le nouveau site (détails présentés à la section 3.3).

Tableau 3.5 : Nouveaux déplacements collectifs générés à l'ultime du développement aux heures de pointe

Usages	Heure de pointe AM			Heure de pointe PM		
	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)
Site universitaire	915	258	1 173	375	798	1 173
Centre d'innovation	101	14	115	19	91	110
Logements	27	61	88	67	48	115
Total	1 043	333	1 376	461	937	1 398

Tableau 3.6 : Nouveaux déplacements actifs générés à l'ultime du développement aux heures de pointe

Usages	Heure de pointe AM			Heure de pointe PM		
	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)	Entrants (véh./h)	Sortants (véh./h)	Total (véh./h)
Site universitaire	252	71	323	103	220	323
Centre d'innovation	68	9	77	13	61	74
Logements	34	77	111	84	60	144
Total	354	157	511	200	341	541

En somme, à l'ultime du développement un total de **550 et 600 déplacements véhiculaires** est anticipé à l'heure de pointe du matin et de l'après-midi respectivement ainsi qu'un total de près de **2 000 déplacements collectifs et actifs** à l'heure de pointe du matin et également de l'après-midi.

3.2.1 Distribution et affectation des déplacements

La distribution (provenance) des déplacements véhiculaires est basée sur l'enquête origine-destination désagrégée de 2013 en fonction des déplacements actuellement attirés et produits par le site de la Montagne. Cette information a permis une analyse spatiale des points d'origine des usagers se destinant au pavillon principal de l'Université de Montréal en période de pointe du matin et de l'après-midi.

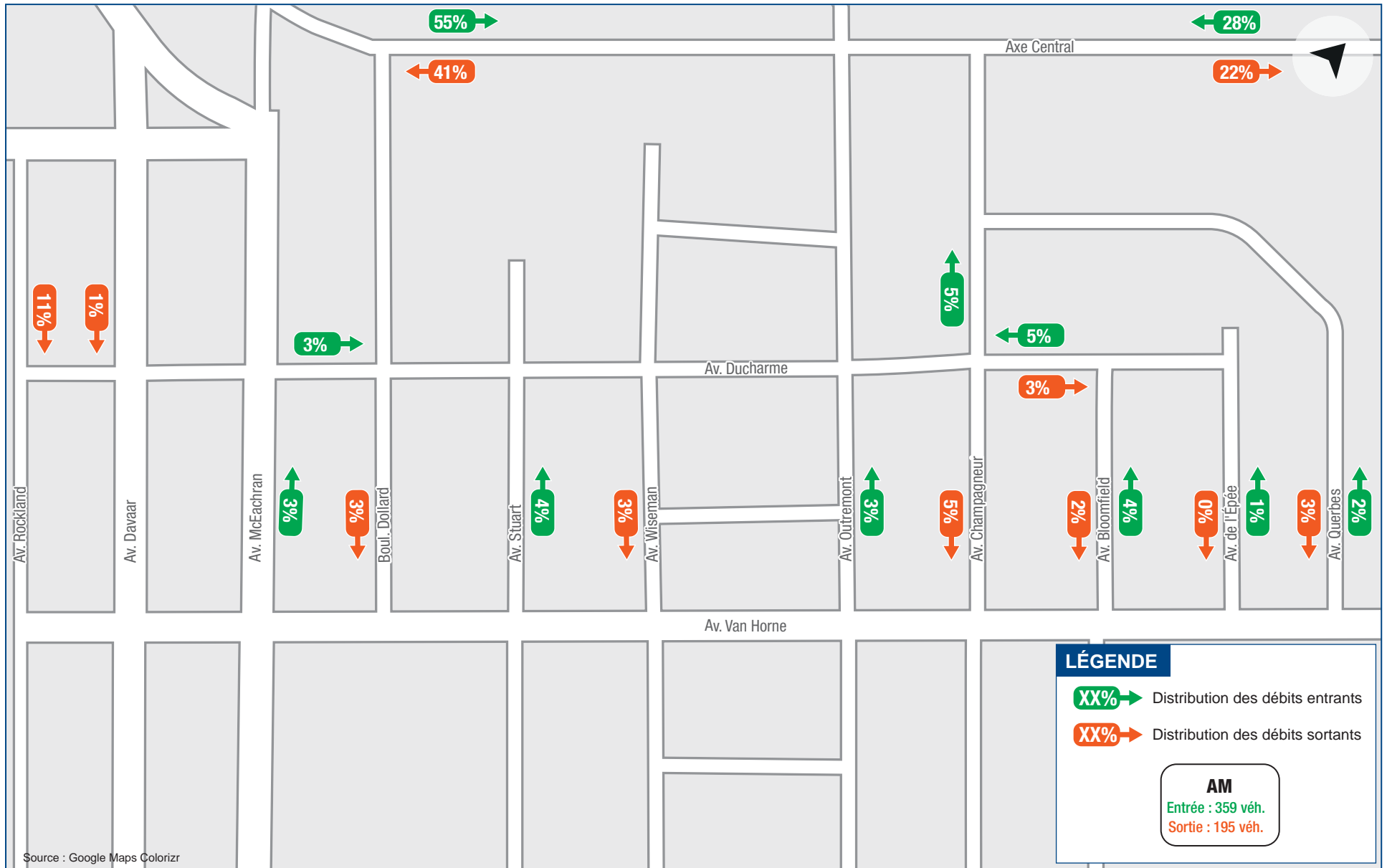
L'affectation des déplacements véhiculaires a été faite en considérant le plus court chemin vers chacun des accès au stationnement, tout en respectant les mouvements permis aux intersections. Pour demeurer conservateur, l'ensemble des véhicules a été acheminé vers les points d'accès au stationnement même si certains stationneront sur rue.

Les provenances et destinations de la clientèle du site universitaire ont été réalisées sur la base d'itinéraires potentiellement empruntés par les usagers pour entrer et quitter le site, et ce, en fonction de la localisation des accès aux différents lots. Le concept de desserte du site s'articule autour de points d'accès principaux (en entrée et en sortie), soit :

- Le viaduc Rockland et le chemin Bates;
- La rue Beaubien et le prolongement de l'axe central jusqu'à l'avenue Parc;
- L'ensemble des rues locales à proximité du site.

Les figures 3.2 et 3.3 illustrent la distribution pour les débits véhiculaires en provenance et à destination de l'ensemble du site Outremont, ce qui inclue le centre d'innovation ainsi que les logements.

Notons qu'une analyse de la dynamique du secteur a été effectuée afin de recommander les sens des rues actuelles et projetées suite aux prolongements de celles-ci et à l'ajout de nouvelles. À cet effet, le chapitre suivant présente l'analyse ainsi que les recommandations.



MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

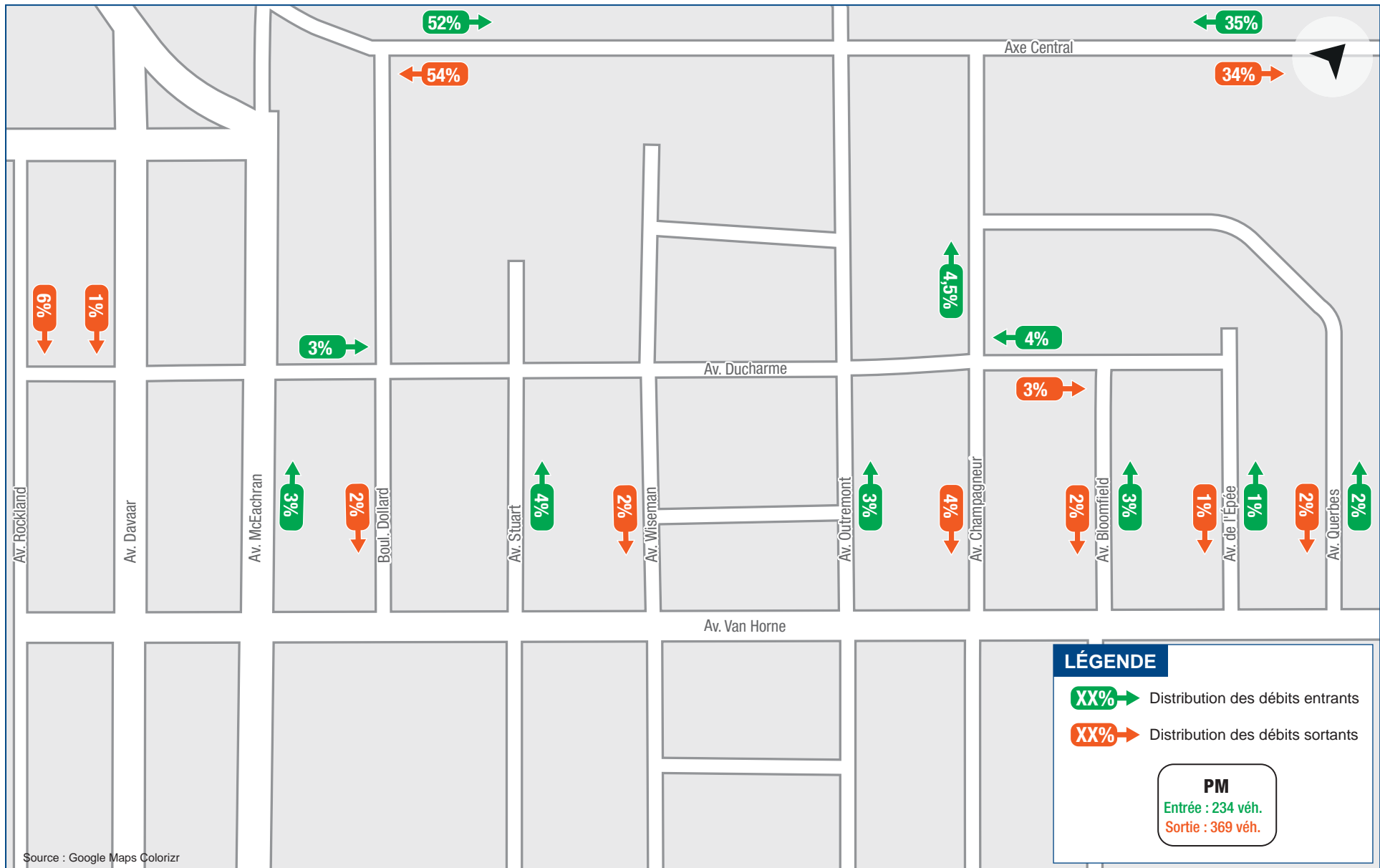
PROVENANCES ET DESTINATIONS AU SITE OUTREMONT

Figure récapitulative - Heure de pointe du matin

M04512A
Mai 2017



Figure 3.2



Source : Google Maps Colorizr

MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

PROVENANCES ET DESTINATIONS AU SITE OUTREMONT

Figure récapitulative - Heure de pointe de l'après-midi

M04512A
 Mai 2017



Figure 3.3

3.3 Retranchement des véhicules déjà sur le réseau en direction du site de la Montagne

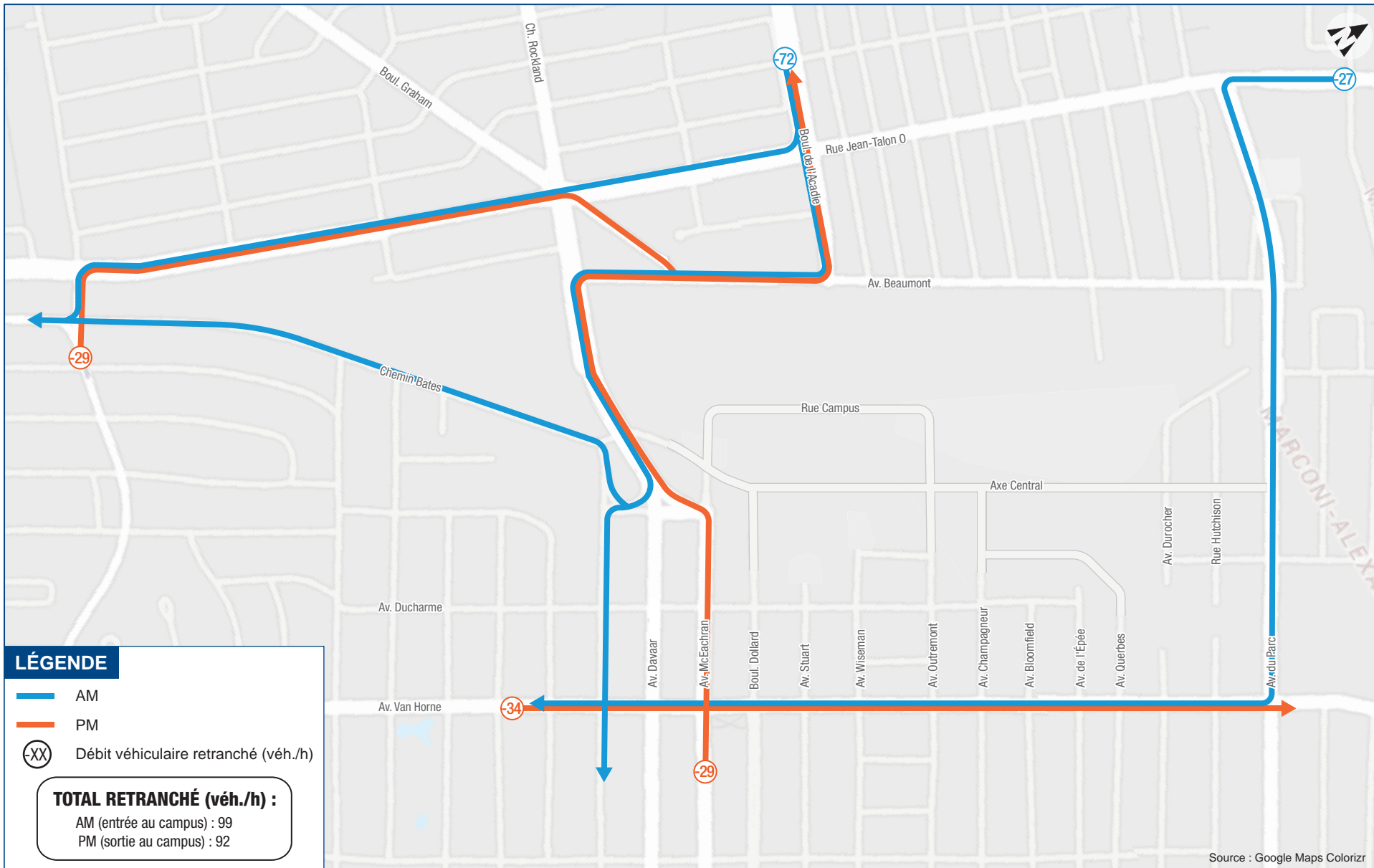
Une part des étudiants motorisés emprunte déjà certains axes du réseau routier à l'étude pour se rendre au site actuel de la Montagne. Les axes touchés sont ceux supportant les usagers dont les provenances sont situées au nord du futur site universitaire (Jean-Talon / Canora, chemin Rockland, boulevard de l'Acadie) et à l'est de celui-ci (avenue Van Horne, rue Jean-Talon, avenue du Parc).

Seuls ces axes sont empruntés par la clientèle se destinant au site actuel de l'Université de Montréal. Pour quantifier le nombre de véhicules déjà sur le réseau routier, et en particulier sur les axes ciblés, un exercice d'affectation des véhicules a été réalisé en considérant les itinéraires actuels des étudiants qui seront transférés (85 % des étudiants prévus au site Outremont selon l'Université de Montréal). La figure 3.4 illustre les itinéraires et les débits retranchés afin de refléter la réaffectation des déplacements à destination de l'actuel site. En résumé, 99 véh./h sont retranchés à l'heure de pointe du matin et 92 véh./h le sont à l'heure de pointe de l'après-midi. Les détails de calcul peuvent être consultés à l'annexe F.

3.4 Atelier municipal

La présence actuelle de l'atelier municipal au nord de l'avenue Ducharme dans le prolongement de l'avenue Stuart génère actuellement des volumes de véhicules lourds tout au long de la journée dans le secteur à l'étude. La venue du futur site universitaire fait en sorte que cet usage sera relocalisé dans la cour de voirie située dans le secteur Atlantic, un secteur davantage à vocation industrielle, à l'est du site.

Les débits journaliers de camions lourds (collecte de déchets, recyclage, opérations courantes des travaux publics) sont de l'ordre de 280 passages par jour sur les axes Stuart, Van Horne et quelques autres situés à proximité. Les environs de l'intersection Stuart/Ducharme seront donc soulagés de cette circulation, de même que celle des travailleurs (46 passages par jour). Pour les analyses aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, les déplacements de véhicules lourds en lien avec cet usage n'ont pas été éliminés.



MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

RÉAFFECTATION DES VÉHICULES À DESTINATION DE L'ACTUEL SITE DE LA MONTAGNE

M04512A
Mai 2017

CIMA
Partenaire de génie

Figure 3.4

4 Configuration des rues et desserte du site

Ce chapitre présente une recommandation des sens des rues projetés et l'aménagement transitoire de l'intersection Bates avec l'axe central du projet. En second lieu, les déplacements des personnes selon chaque mode emprunté sont décrits, exposant ainsi la desserte du site.

4.1 Configuration des rues

Le projet est composé d'un site universitaire, d'un centre d'innovation, de 1 300 unités de logement ainsi que quelques commerces de proximité et des lieux publics. L'ensemble des bâtiments est principalement desservi par l'axe central qui relie le viaduc Rockland à l'ouest à l'avenue du Parc à l'est. Au nord de ce nouvel axe, une rue privée est prévue pour desservir l'arrière des bâtiments et le stationnement souterrain. En l'absence d'un nom pour cette nouvelle rue, elle a été nommée « Campus » pour les fins de l'étude.

Raccordement de l'axe central

Tel que présenté à la figure 1.2, l'intersection en « T » formée par la jonction de l'axe central et de l'avenue McEachran est problématique tant en termes de sécurité, de mobilité et de capacité. En effet, l'espacement entre les intersections est court, un peu moins de 20 m.

D'une part, selon les normes du ministère, les carrefours en « T » successifs doivent avoir un espacement de moins de 1,5 m ou de plus de 40 m pour les routes locales et de plus grandes distances pour les routes de classes supérieures¹⁰. Les avenues Bates et McEachran ainsi que l'axe central sont identifiés comme étant des voies collectrices. Par conséquent, les carrefours formés par ces trois axes requièrent une distance d'espacement de 60 m si on se réfère aux recommandations de l'Association des transports du Canada (ATC)¹¹. Un espacement en dessous de 60 m entre les carrefours en « T » rend difficile la lecture des mouvements, implique de la confusion quant à la priorité de passage et crée des conditions dangereuses pour les conducteurs et les piétons qui se trouvent dans la zone du carrefour.

D'autre part, la connexion de l'axe central avec l'avenue McEachran doit être revue à court terme afin de conserver des conditions de circulation acceptables à l'ultime. En effet, la géométrie, telle que proposée sur le plan d'aménagement prévu, peut seulement accueillir les débits générés à l'ouverture des premiers pavillons de l'UdeM. Une fois les logements construits, cette connexion ne pourra soutenir les nouveaux débits générés et offrir un niveau de service acceptable. Une situation transitoire doit alors être pensée et aménagée d'ici à ce que le viaduc Rockland atteigne sa fin de vie utile (2030) et soit entièrement reconstruit.

Une option de réaménagement avait été proposée en 2015. Cette option prend en compte les normes, la sécurité des mouvements, la capacité de l'intersection et le maintien de l'intégralité du parc canin. En ce sens, l'aménagement proposé permet d'avoir une distance de 60 m entre les deux intersections, de conserver le parc canin actuel, de sécuriser les déplacements véhiculaires et actifs tout en améliorant la fluidité des mouvements. Toutefois, l'alignement de l'axe central avec le chemin Bates implique l'aménagement d'une courbe dans l'axe central entre les avenues Dollard et McEachran nécessitant d'empiéter dans la limite de propriété de l'Université de Montréal. Cette solution pourrait

¹⁰ Transport Québec, Tome 1, chapitre 8, p. 1-3, juin 2014

¹¹ ATC, Carrefours plans, p. 2.3.1.12, janvier 2002

ainsi hypothéquer le développement de ce terrain, jusqu'au réaménagement définitif du passage Rockland à échéance 2030.

Ainsi, une réflexion pourrait être engagée pour identifier d'autres options de réaménagement transitoire de la connexion de l'axe central avec l'avenue McEachran qui permettraient de sécuriser l'ensemble des déplacements et d'offrir des conditions de circulations acceptables, sans pour autant compromettre le développement des terrains limitrophes.

La figure 4.1 illustre l'option préliminaire proposée (plan AutoCad août 2012).

Sens des rues

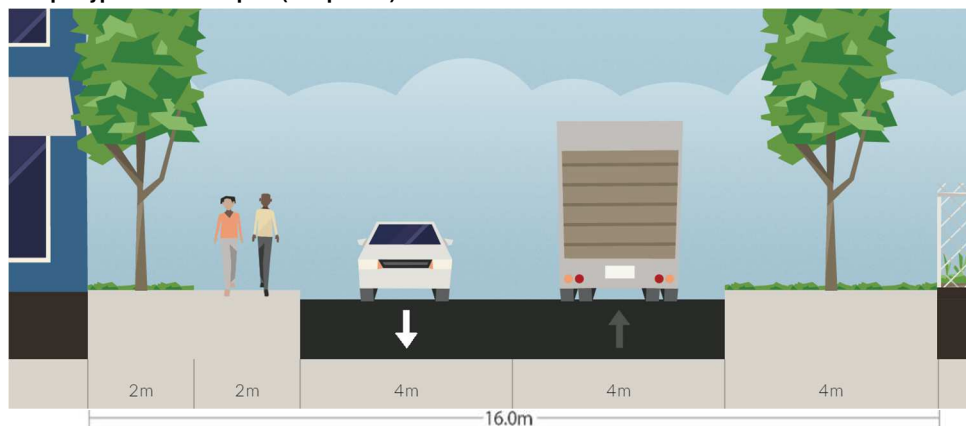
Le sens des rues projeté pour le secteur adjacent au site Outremont a été analysé selon les principes suivants :

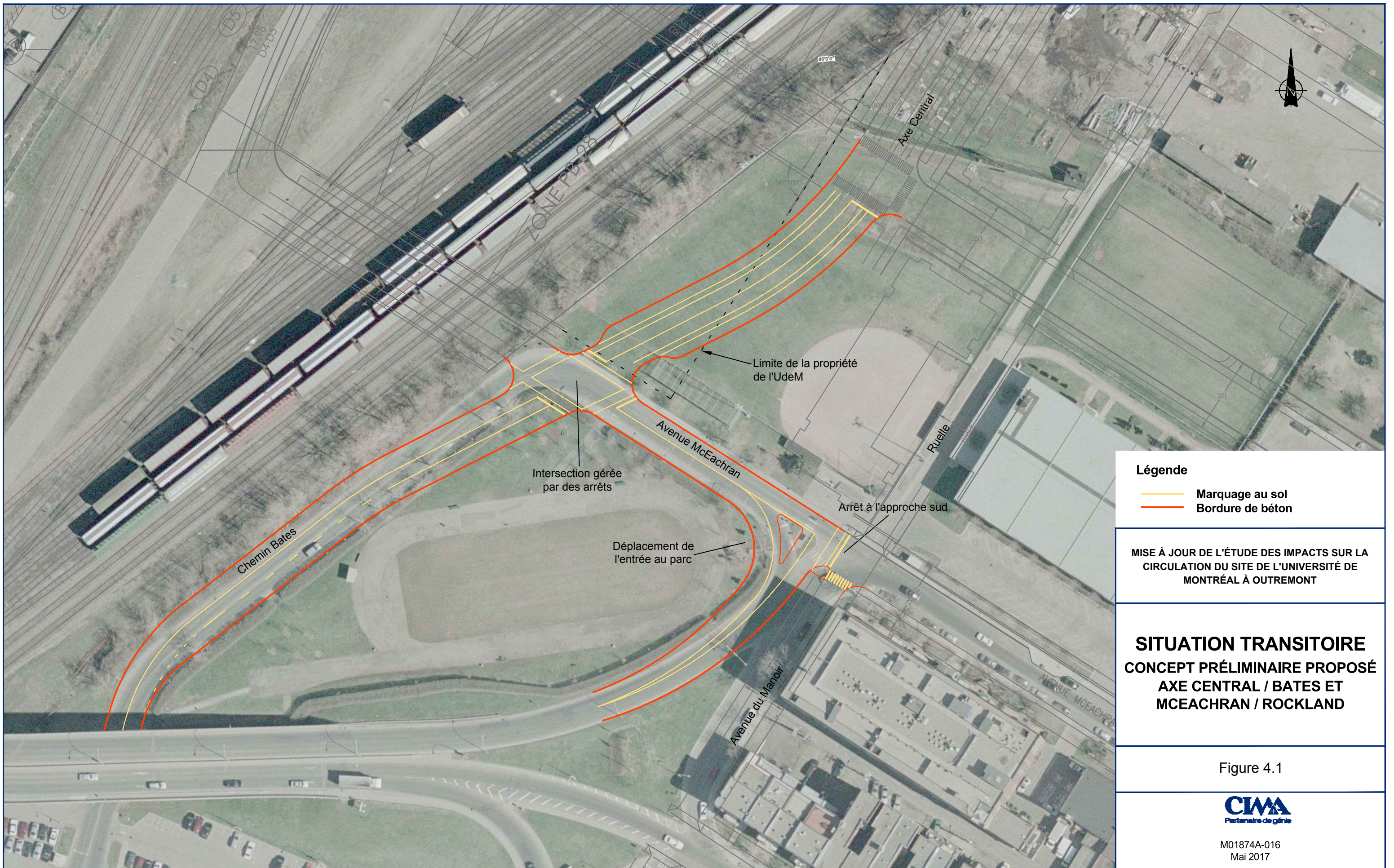
- Alternance des sens uniques ans le but de réduire les chemins de détour et ainsi diminuer la circulation dans le secteur;
- Réduction de la circulation sur les avenues Stuart et Wiseman afin de prioriser les déplacements piétonniers entre la station de métro Outremont et le site;
- Permettre une circulation véhiculaire rectiligne en nord-sud entre l'axe central et l'avenue Van Horne, une artère secondaire, plutôt que d'aménager des sens uniques de sens opposés à la hauteur de l'avenue Ducharme. Ceci a pour effet de réduire la circulation sur celle-ci, un axe local.

La figure 4.2 présente le sens recommandé pour les rues du secteur et les numéros font référence aux coupes types proposées.

Notons que la rue ceinturant le campus au nord doit permettre le double sens au moins dans la partie est du tronçon, soit de l'accès au stationnement hors rue jusqu'à l'intersection axe central/ Outremont.

Coupe type : Rue Campus (rue privée)





Légende

- Marquage au sol
- Bordure de béton

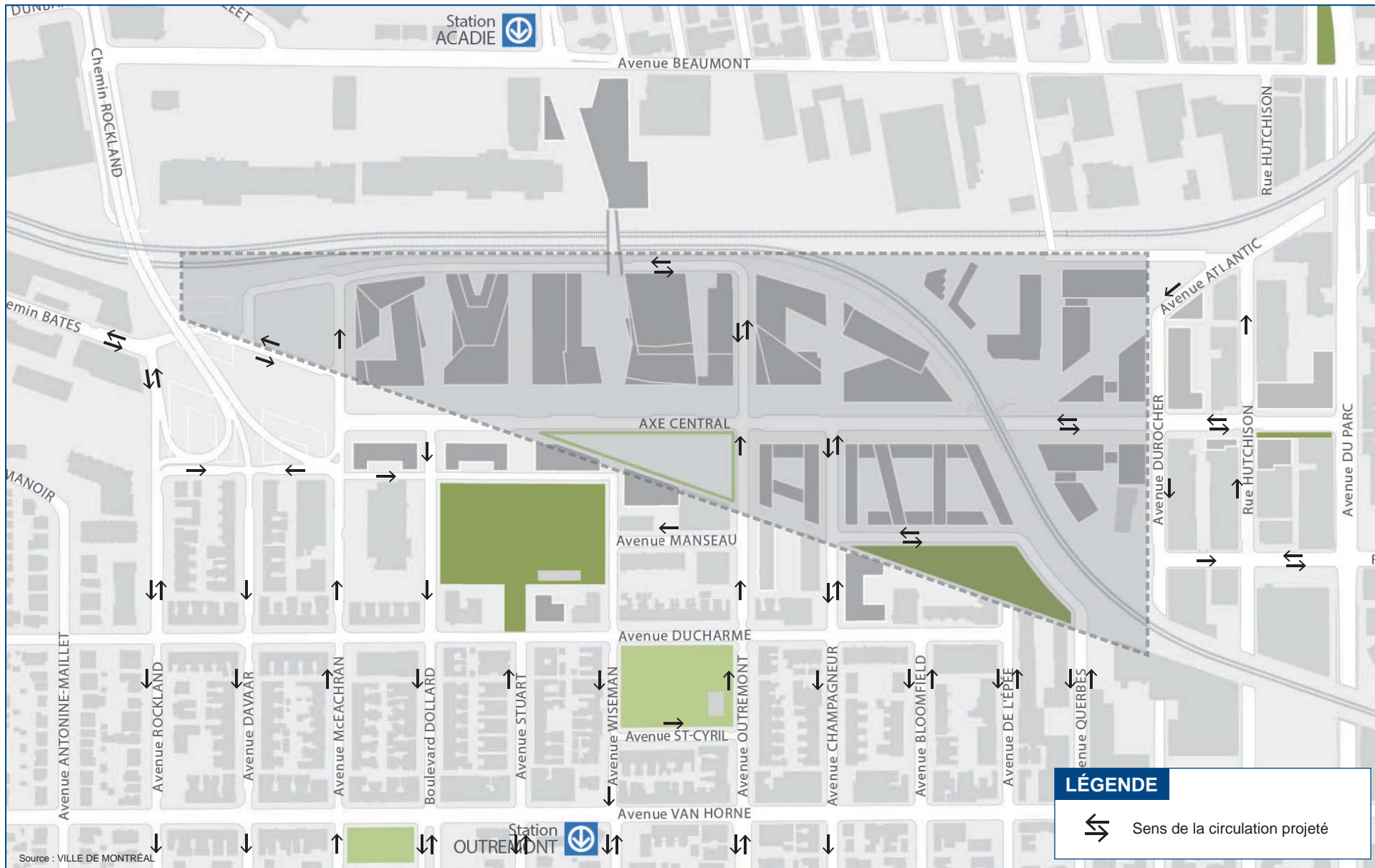
MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

**SITUATION TRANSITOIRE
CONCEPT PRÉLIMINAIRE PROPOSÉ
AXE CENTRAL / BATES ET
MCEACHRAN / ROCKLAND**

Figure 4.1



M01874A-016
Mai 2017



MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

RECOMMANDATION DE SENS DES RUES

M04512A
Mai 2017

CIMA
Partenaire de génie

Figure 4.2

Avenue Querbes

Avec le développement de la nouvelle trame de rue inhérente au site Outremont, le tracé de l'avenue Querbes est prolongé vers le nord, puis forme une courbe pour rejoindre l'avenue Champagneur, entre l'axe central et l'avenue Ducharme. La trame de rue à l'est de Champagneur ne permet pas de poursuivre l'alternance des sens uniques.

Il est recommandé de conserver le double sens pour l'avenue Querbes en raison des éléments suivants :

- Trame de rue irrégulière à l'est de Champagneur (parcours non intuitif si mis à sens unique);
- Accès rapide pour véhicules d'urgence;
- Présence de commerces et d'une garderie qui induit actuellement des débits véhiculaires sur ce tronçon de l'ordre de plus de 50 véh./h;
- Réduction des impacts véhiculaires sur les rues avoisinantes (Outremont, de l'Épée, Bloomfield, Ducharme, Champagneur).

Des mesures de modération de la circulation pourraient être mises en place à proximité du parc afin de favoriser et de sécuriser les modes actifs, par exemple, une surface texturée, un panneau au centre de la chaussée qui rappelle la vitesse de 30 km/h à proximité d'un parc, etc. De plus, une signalisation d'acheminement vers le campus peut également être mise en place sur Van Horne afin de favoriser l'axe Outremont pour se rendre au stationnement du campus.

L'affectation des débits véhiculaires dans les rues locales à proximité du site prend en compte le fait que l'avenue Querbes est le premier lien à partir de l'est sur l'avenue Van Horne permettant d'accéder au site de l'université. Malgré que l'axe Querbes a été privilégié pour accéder et quitter le site pour les usagers provenant de l'est via l'avenue Van Horne, les débits affectés sur l'axe demeurent relativement faibles, soit un débit véhiculaire additionnel de moins de 15 véh./h. Les figures 4.3 et 4.4 illustrent les débits véhiculaires, entrants (en bleu) et sortants (en orange), affectés sur l'avenue Querbes et les rues avoisinantes, respectivement pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi à la complétion de tous les développements sur le site Outremont.

Figure 4.3 : Affectation des débits véhiculaires sur l'avenue Querbes et rues avoisinantes, pointe AM

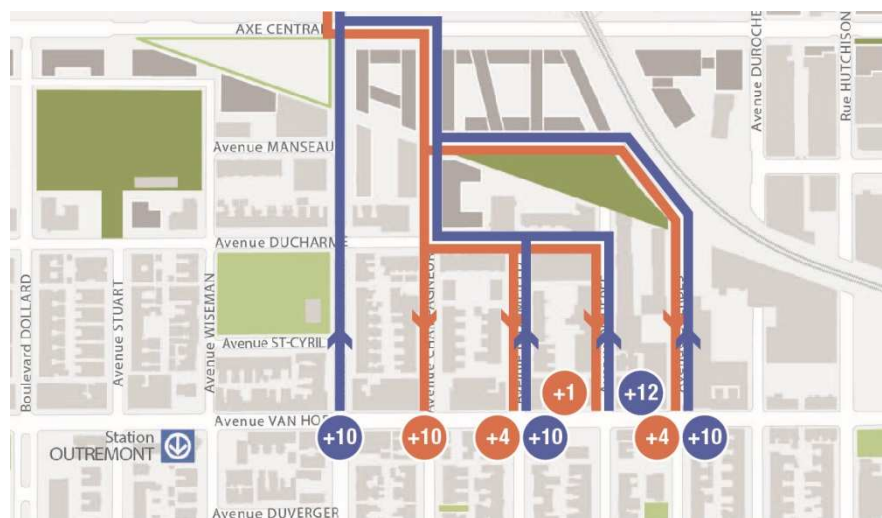
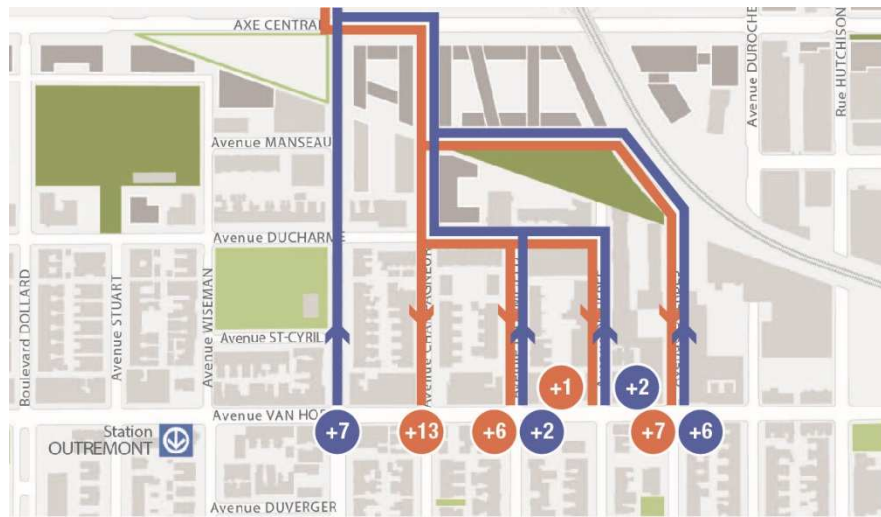


Figure 4.4 : Affectation des débits véhiculaires sur l'avenue Querbes et rues avoisinantes, pointe PM



Advenant une mise à sens unique vers le sud afin de respecter le sens de circulation au sud de Van Horne et de l'avenue Querbes, cela aurait des répercussions sur les débits de circulation actuels ainsi que ceux générés par le site du campus. Actuellement, 63 véhicules en heure de pointe du matin et 50 véhicules en heure de pointe de l'après-midi accèdent à l'avenue Querbes pour les usages qui y sont présents (résidences, commerces et garderie). Ces véhicules auraient donc à être réacheminés via les avenues de l'Épée, Bloomfield et Outremont afin de rejoindre leur destination.

Les figures 4.5 et 4.6 illustrent les débits véhiculaires réaffectés (usagers actuels et futurs) sur les rues avoisinantes advenant une mise à sens unique de l'avenue Querbes.

Figure 4.5 : Détournement des débits véhiculaires, mise à sens unique de l'avenue Querbes, pointe AM



Figure 4.6 : Détournement des débits véhiculaires, mise à sens unique de l'avenue Querbes, pointe PM



Enfin, il est recommandé de conserver l'avenue Querbes à double sens pour l'ensemble des raisons susmentionnées (trame de rue, chemin de détour peu intuitif et non souhaitable pour les véhicules d'urgence) et également par respect du milieu bâti ainsi que par équité pour les résidents des rues Bloomfield et de l'Épée. Ces derniers n'ont pas à subir les impacts d'un achalandage commercial relatif à l'avenue Querbes. Les photos ci-dessous démontrent bien la différence entre l'avenue Querbes, un axe davantage commercial, versus les autres avenues à caractère résidentiel.

Photo 4.1 : Avenue Querbes



Photo 4.2 : Avenue de l'Épée



Z:\Cima-200\Transport\Projets\M04512A\080_RAPPORTS\M04512A_Rapport_E04.docx

Photo 4.3 : Avenue Bloomfield



4.2 Desserte du site

Desserte véhiculaire

La nouvelle configuration du réseau routier permet la création d'un nouvel axe est-ouest dans le secteur, l'axe central, et contribue à l'équilibre du trafic sur le réseau routier. La circulation peut transiter par l'axe central entre le viaduc Rockland et l'avenue du Parc. Ce nouvel axe reprend une part du trafic des axes principaux Jean-Talon, Beaumont et Van Horne, mais aussi de l'axe local Ducharme. L'axe central jouera le rôle de complément de l'avenue Van Horne aux heures de pointe, rôle qui incombe à l'heure actuelle à la rue Ducharme. Mentionnons, toutefois, que l'axe central demeure essentiellement un axe routier de desserte locale vers un site universitaire avec des aménagements favorables aux transports actifs. L'ensemble des réaffectations est inclus dans la situation anticipée, tel que présenté à la figure 4.7.

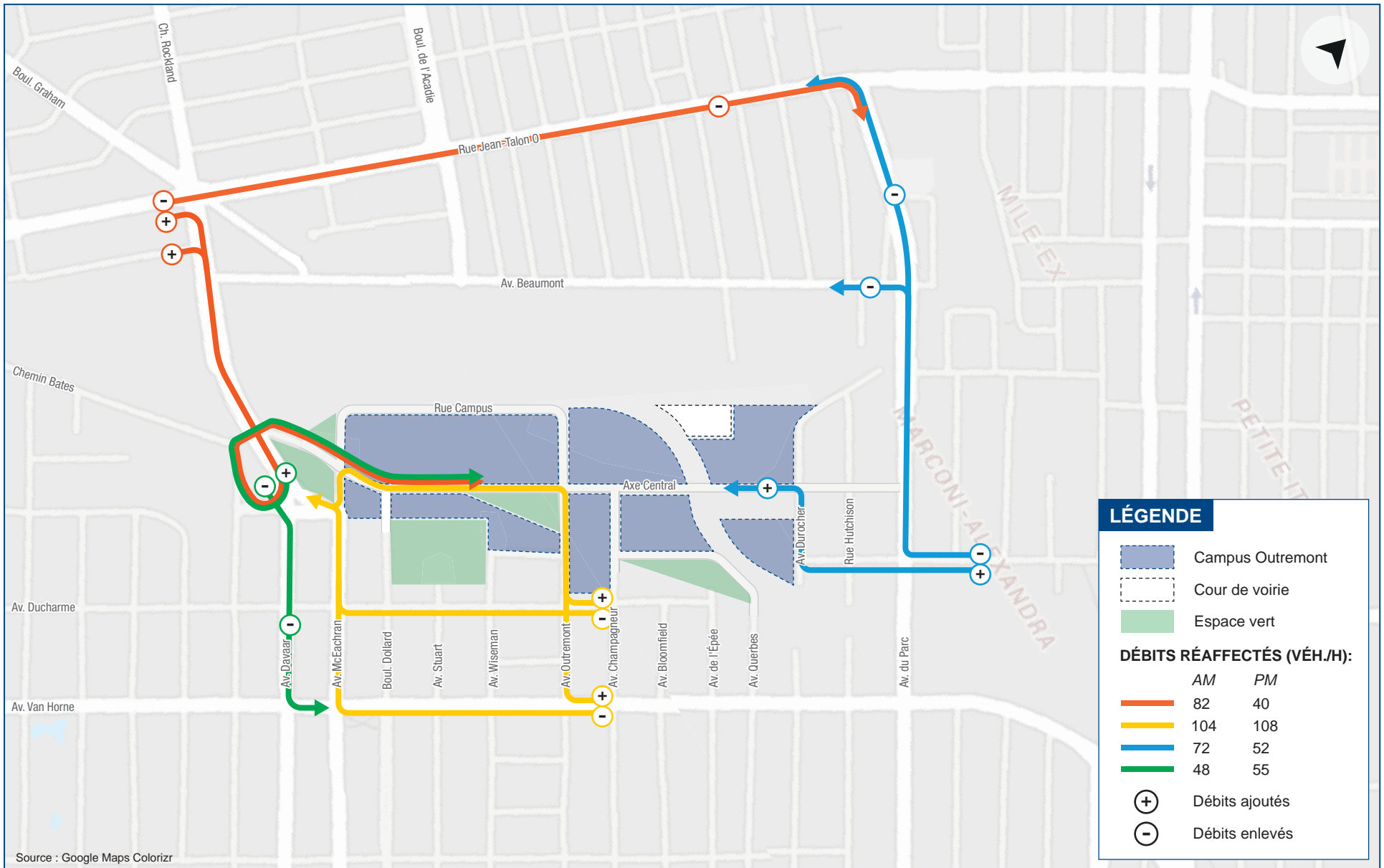
Le plan d'aménagement ne spécifie pas l'emplacement des accès aux différents usages du site. Lors des discussions avec l'arrondissement, il a été mentionné que l'accès au stationnement souterrain du site universitaire est prévu sur la rue Campus; toutefois, les autres accès (accès aux logements, aux centres d'innovation et aux quais de livraison du site) n'ont pas été déterminés à ce stade. Pour des fins d'analyse de la circulation, il a été posé qu'un accès desservira les logements (via l'axe central), un accès pour le centre d'innovation (via l'axe Durocher) et un accès pour les camions à proximité de l'accès aux stationnements souterrains du site universitaire. Notons que les livraisons diverses peuvent atteindre de 30 à 40 camions par jour pour un site universitaire de la taille de celui d'Outremont.

Desserte en transports actifs et collectifs

Une passerelle aérienne est prévue dans l'axe nord-sud pour les usagers de la station de métro Acadie et ceux du secteur résidentiel afin qu'ils puissent franchir la voie ferrée en toute sécurité. L'aménagement de la passerelle permettra probablement de limiter les déplacements actifs sur le viaduc Rockland. Il est recommandé d'installer aux escaliers de la passerelle une goulotte pour les cyclistes. La photo suivante illustre le fonctionnement de la goulotte.



L'aménagement du site prévoit des trottoirs de chaque côté sur toutes les nouvelles rues. L'avenue Wiseman est ciblée pour accueillir une part importante des usagers empruntant la station de métro Outremont. Cet axe relie directement la station de métro au site. Les infrastructures proposées pour les modes actifs sont détaillées à la prochaine section.



MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

RÉAFFECTATION DES DÉBITS ACTUELS

M04512A
Mai 2017



Figure 4.(

5 Situation future

Ce chapitre décrit les impacts de la venue du projet sur les différents thèmes traités à la situation actuelle et présente les mesures proposées pour mitiger ces impacts.

5.1 Réseau routier

Afin de déterminer l'impact sur la circulation, les véhicules générés par l'ensemble du projet ont été ajoutés aux débits actuels circulant sur le réseau routier, en retranchant les étudiants motorisés circulant déjà sur le réseau puisqu'ils sont redirigés du site de la Montagne au site Outremont. Les débits futurs tiennent également compte des modifications de parcours des usagers actuels (transit) qui utiliseront le nouvel axe. Une fois les débits futurs établis, un processus itératif de simulation et d'optimisation du réseau est effectué pour obtenir les meilleures conditions futures de circulation possible. La section 5.1.1 énumère les interventions à réaliser pour obtenir les conditions anticipées de circulation présentées à la section 5.1.2.

5.1.1 Interventions proposées

Cette section présente certaines précisions de configuration et de gestion du réseau routier permettant d'atteindre les conditions anticipées de circulation présentées à la section 5.1.3.

La figure 5.1 illustre les interventions suggérées pour améliorer l'accessibilité au secteur étudié et minimiser l'impact de la venue du site Outremont sur la circulation. Ainsi, des interventions géométriques et opérationnelles sont proposées pour desservir le futur site ou pour conserver des conditions de circulation similaires à celles de l'actuel ou encore pour sécuriser les mouvements piétonniers. Les programmations de feux de circulation peuvent être consultées à l'annexe G.

Premièrement, au niveau de l'intersection McEachran/ Manoir, il est recommandé de revoir l'aménagement de l'intersection afin d'augmenter la fluidité et d'améliorer la sécurité. Actuellement, l'intersection est gérée par des arrêts toutes directions, l'aménagement géométrique laisse la possibilité aux véhicules en provenance du nord d'emprunter l'avenue du Manoir ce qui crée une large zone asphaltée et rappelons que la visibilité à cette approche est pratiquement nulle en raison de la végétation. Selon les observations terrain, la majorité des automobilistes n'effectuent pas leur arrêt et la large ouverture vers l'avenue Manoir engendre une confusion chez les automobilistes d'où le risque de collision entre les véhicules et/ou impliquant un piéton. Avec l'augmentation significative des véhicules attendue à cette approche, une réduction des risques de collisions et des contraintes à la fluidité doit être mise en place.

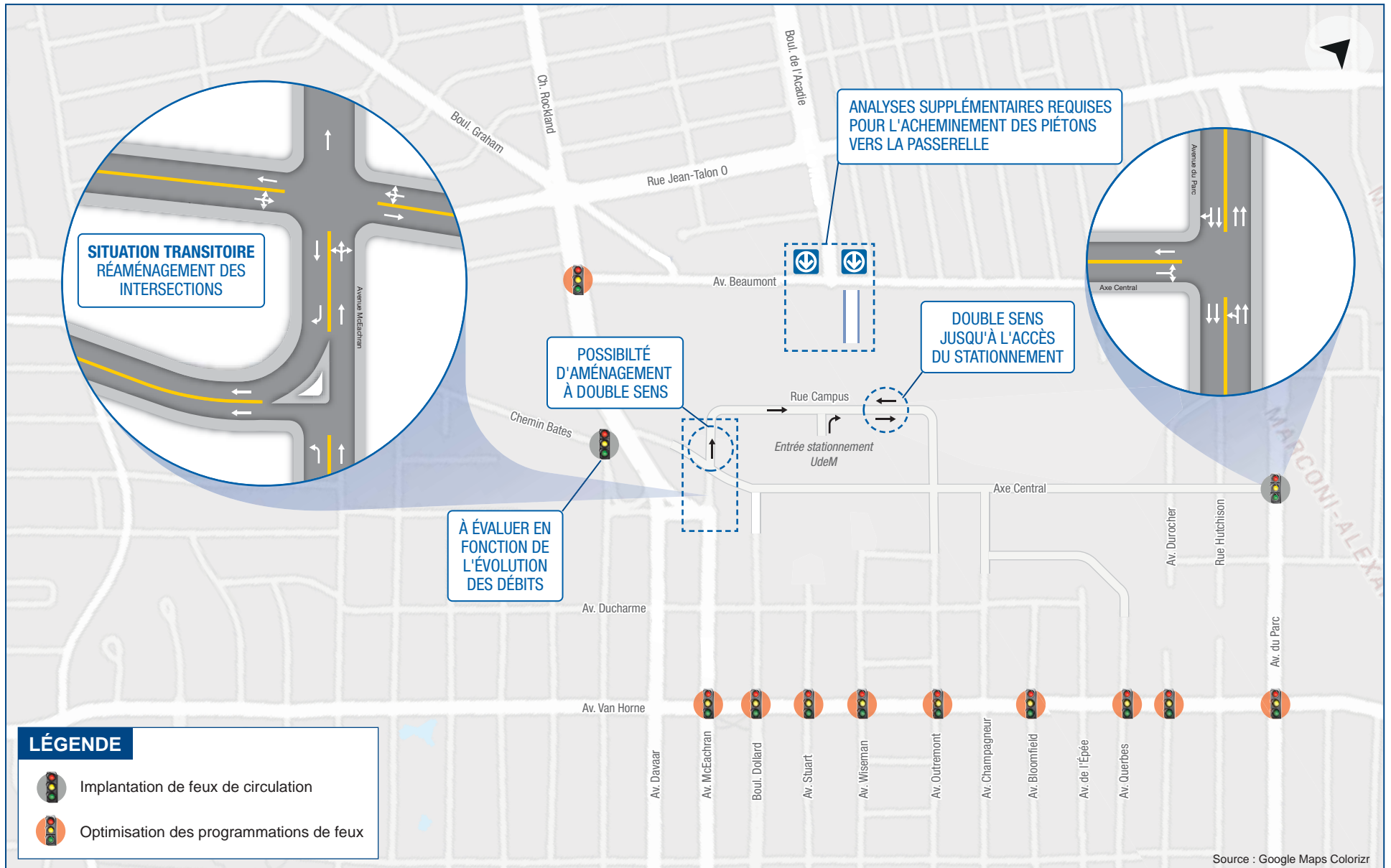
La proposition d'aménagement est la canalisation exclusive des véhicules en provenance du nord vers le viaduc Rockland et l'élimination de l'arrêt. Cette proposition d'aménagement enrayer la confusion ainsi que le risque de collision latérale avec les véhicules en provenance du sud et améliore l'écoulement véhiculaire libre vers le viaduc depuis le chemin Bates/ axe central. La reconfiguration de l'intersection implique que l'accès à l'avenue du Manoir entre McEachran et Rockland s'effectue par McEachran en approche sud. De plus, la traverse située dans l'îlot de virage à droite, donnant accès au parc canin, doit être déplacée afin de réduire les risques d'impacts avec les piétons (et leurs toutous). L'accès au parc canin peut être réaménagé à l'intersection Bates/ axe central/ McEachran, gérée à toutes les approches par des panneaux d'arrêt offrant également une bonne visibilité des piétons pour toutes les approches.

Deuxièmement, une évaluation des débits de circulation doit être faite en cours de développement du projet à l'intersection Rockland / Bates afin de préciser le moment où la mise en place de feux de circulation est justifiée. En effet, bien que les débits générés par le site Outremont à l'ouverture ne sont pas susceptibles de détériorer les conditions de circulation à cette intersection, l'ouverture de l'axe central et le réacheminement de certains itinéraires existants via l'axe central pourrait nécessiter, à moyen terme, l'installation de feux de circulation afin d'assurer une certaine fluidité et sécurité des déplacements dans le secteur. À l'ultime du développement, des feux de circulation sont justifiés selon les critères du MTMDET et donc recommandés pour la gestion de cette intersection (voir en annexe l'exercice de justification des feux).

Troisièmement, la synchronisation des feux le long de l'axe Van Horne a pour but d'améliorer le temps de traverse globale. Les automobilistes pourront franchir une plus longue distance avant de s'arrêter afin d'éviter que ces derniers ne transitent par les rues locales notamment l'axe Ducharme.

Quatrièmement, il a été mentionné lors des rencontres qu'il y a une volonté de mettre en place des bandes cyclables de part et d'autre de la rue Beaubien. Une analyse de la capacité de l'intersection a été effectuée pour l'intersection Beaubien/ Parc. Dès l'actuel, sans même y ajouter des débits supplémentaires générés par la venue du site Outremont, l'intersection Beaubien/ Parc ne peut supporter une réduction de voie. Diverses analyses ont été effectuées, toutefois, aucune ne pouvait offrir des conditions acceptables. Mentionnons que le secteur de l'arrondissement Rosemont, celui situé à l'est de l'avenue du Parc à la hauteur de Beaubien, est particulièrement enclavé par les voies ferroviaires laissant peu d'axe est-ouest. Une piste de solution qui pourrait être envisagée avec la venue de l'axe central est de mettre à sens unique la rue Beaubien à l'ouest de l'avenue du Parc afin de permettre à l'approche est d'avoir un temps de vert protégé plus long. Toutefois, cette piste de solution n'a pas été simulée dans le cadre de cette étude puisqu'elle demande des analyses supplémentaires et que l'impact est relié à la volonté d'aménagement des bandes cyclables et non au développement du site Outremont. Une étude spécifique aux acheminements cyclables à mettre en place et leurs impacts est recommandée.

Enfin, l'acheminement des piétons de la passerelle à la station de métro Acadie doit être analysé en collaboration avec les différents partenaires concernés (UdM, STM, AMT, et les Villes/Arrondissements). Mentionnons que l'édicule situé à l'ouest du boulevard de l'Acadie fait partie de la ville Mont-Royal et celui à l'est, de l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. L'enjeu dans ce cas-ci est la traverse des piétons à l'axe Beaumont. Trois options sont possibles quant à la traverse des piétons pour rejoindre la station de métro, en surface à l'intersection Acadie/ Beaumont ou à l'intersection Birnam / Beaumont ou encore en souterrain. Le passage souterrain a pour avantage d'offrir une expérience piétonne plus agréable et sécuritaire en séparant complètement les piétons de la circulation véhiculaire. La traverse en surface est moins coûteuse, mais implique l'ajout de piétons (environ 600 aux heures de pointe) à une intersection (Acadie/ Beaumont) présentant actuellement des conditions difficiles. Toutefois, une traverse protégée dans l'axe de la rue Birnam est peu probable en raison de la proximité avec les feux de circulation du boulevard de l'Acadie (± 62 m). De plus, le positionnement de la porte d'entrée du bâtiment du 1 000 Beaumont peut être orienté davantage vers l'un ou l'autre des édicules. La coordination entre l'aménagement de la porte de l'immeuble avec les orientations choisies pour traverser les piétons est nécessaire.



MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

INTERVENTIONS PROPOSÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

M04512A
Mai 2017

CIMA
Partenaire de génie

Figure 5.1

5.1.2 Analyse des conditions anticipées de circulation à l'ultime

Les conditions anticipées de circulation décrites dans les paragraphes suivants tiennent compte des mesures de mitigation présentées à la section précédente. L'application de ces mesures est essentielle à l'obtention des conditions de circulation.

Heure de pointe du matin

En heure de pointe du matin, les conditions de circulation attendues sont relativement bonnes sur l'ensemble des intersections analysées. De manière générale, les niveaux de service varient de A (excellent) à D (acceptable) pour la plupart des intersections et approches à l'étude. On remarque notamment une nette amélioration des conditions de circulation sur les axes Van Horne et Ducharme. En effet, la synchronisation des feux de circulation ainsi que la réduction de la pression véhiculaire sur ces axes au profit de l'axe central permettent d'obtenir des niveaux de service globaux de C (bon) ou mieux pour l'ensemble des intersections situées dans le secteur d'étude.

Au niveau des nouvelles intersections créées sur le site Outremont, les conditions de circulation anticipées sont excellentes. En effet, tous les mouvements aux nouveaux accès et intersections ont des niveaux de service de A.

En somme, l'ouverture de l'axe central a pour effet de balancer les débits véhiculaires dans le secteur. Cela se traduit par une meilleure fluidité des déplacements et des niveaux de service bonifiés par rapport à la situation actuelle pour la majorité des intersections analysées.

Remarquons cependant une perte de niveau de service significative (C à E) pour l'approche est à l'intersection du Parc / Beaubien. Cette dégradation est attribuable essentiellement à la volonté d'implanter des bandes cyclables sur la rue Beaubien réduisant le nombre de voies véhiculaires à une par direction.

Heure de pointe de l'après-midi

À l'image de la situation actuelle, les conditions de circulation, en heure de pointe de l'après-midi, sont, de manière générale, plus difficiles qu'à l'heure de pointe du matin. On note toutefois que la plupart des intersections conservent leurs niveaux de service actuels ou subissent une légère perte.

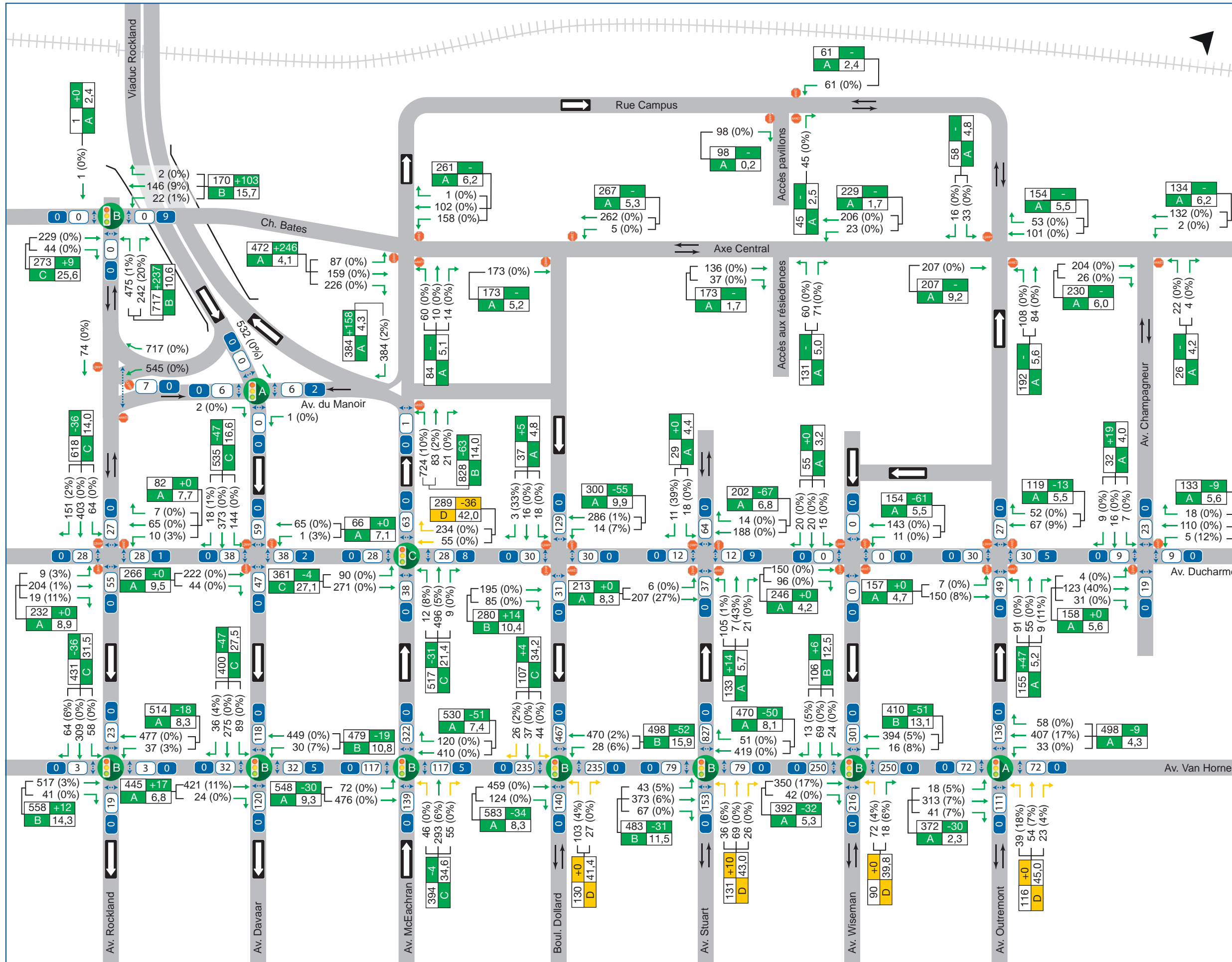
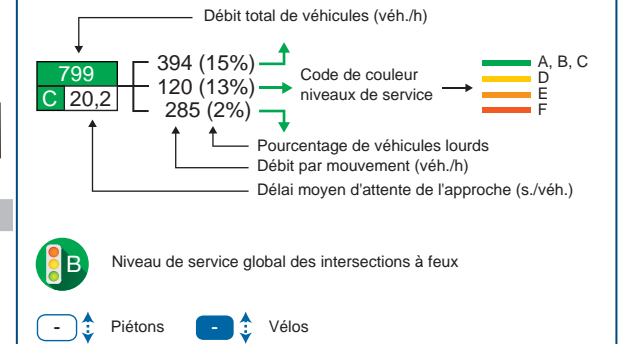
Les endroits où la circulation est plus problématique sur l'ensemble du secteur sont sensiblement les mêmes endroits qu'à l'heure actuelle, soit les approches secondaires de l'avenue Van Horne à proximité de l'avenue du Parc, et les grands axes de circulation en direction nord (du Parc, McEachran, viaduc Rockland).

Comme pour l'heure de pointe du matin, l'axe central tient un rôle d'équilibreur de débits véhiculaires sur l'ensemble du secteur et permet de limiter l'impact des débits véhiculaires supplémentaires générés à terme par le site universitaire et les projets connexes.

Les conditions de circulation détaillées anticipées, aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, peuvent être consultées à l'annexe H ainsi que la justification des feux pour l'intersection chemin Bates/ avenue Rockland.

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION

SECTEUR LIMITROPHE

Heure de pointe du matin (7h30-8h30)

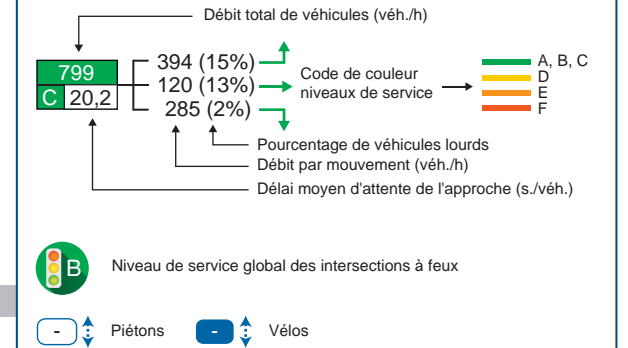
Figure 5.2



M04512A
Mai 2017

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



* La dégradation du niveau de service (C à E) est due à la suppression d'une voie de circulation au profit d'une bande cyclable



CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION

SECTEUR ÉLARGI

Heure de pointe du matin (7h30-8h30)

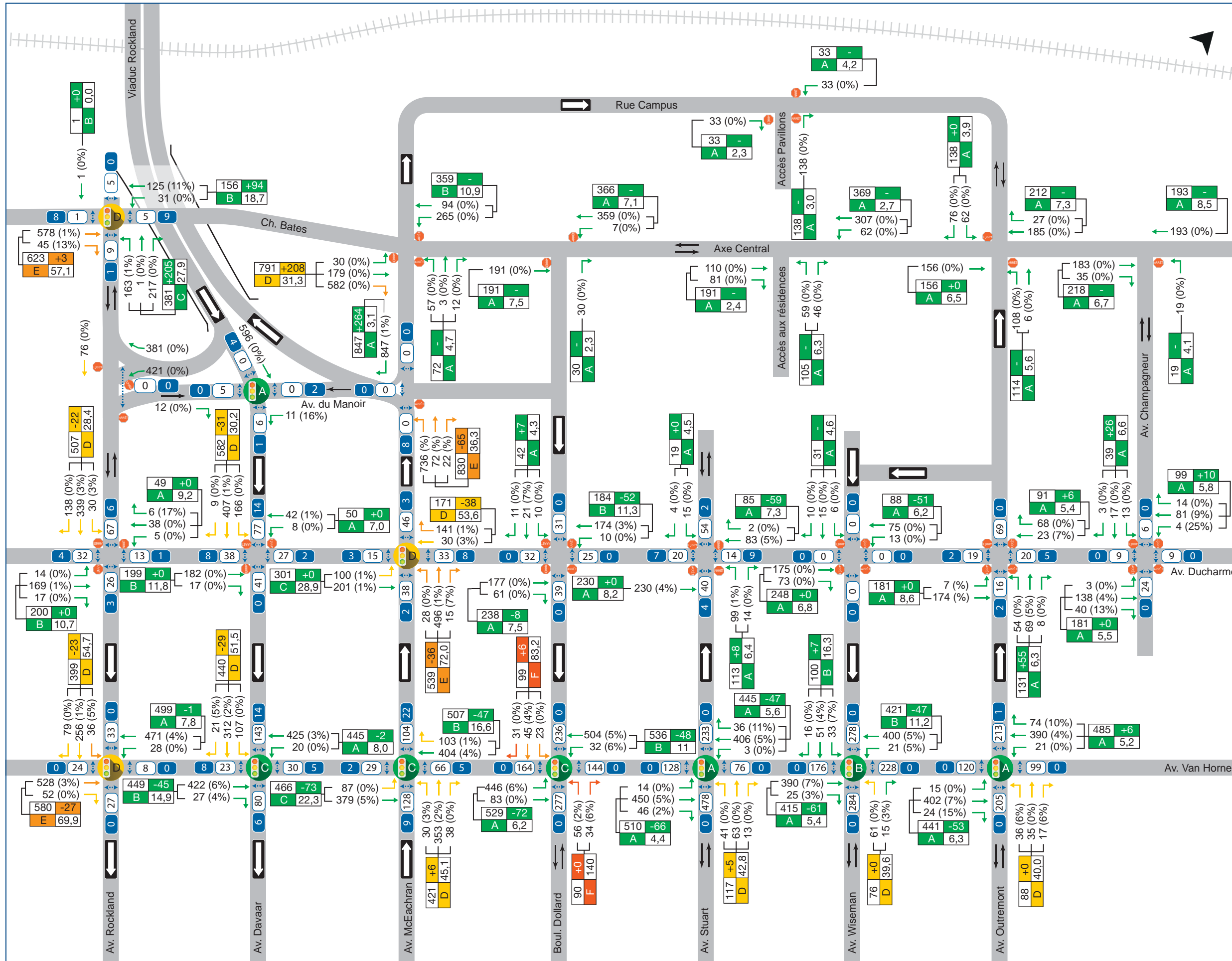
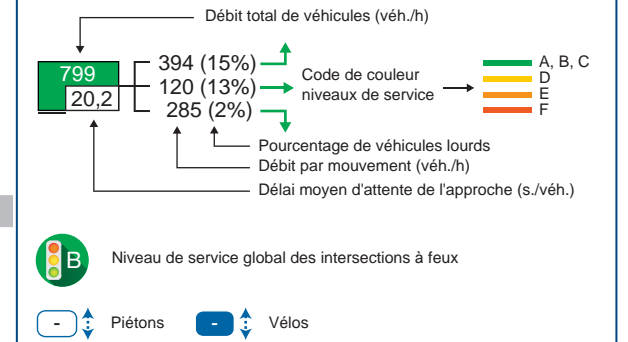
Figure 5.3



M04512A
Mai 2017

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION

SECTEUR LIMITROPHE

Heure de pointe l'après-midi (16h30-17h30)

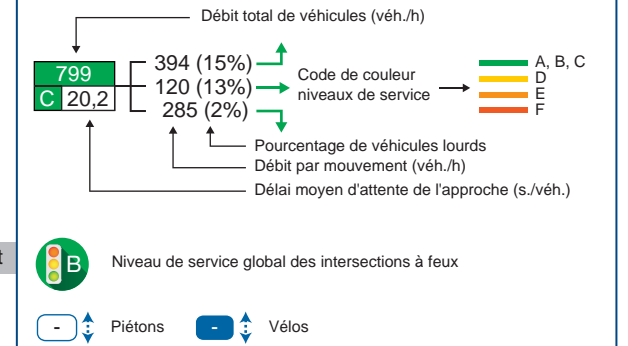
Figure 5.4



M04512A
Mai 2017

MISE À JOUR DES IMPACTS SUR LA CIRCULATION DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL À OUTREMONT

LÉGENDE



* La dégradation du niveau de service (E à F) est due à la suppression d'une voie de circulation au profit d'une bande cyclable



CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION

SECTEUR ÉLARGI

Heure de pointe de l'après-midi (16h30-17h30)

Figure 5.5



M04512A
Mai 2017

5.1.3 Dimensionnement des accès du projet

En général, les accès aux pavillons universitaires et aux habitations doivent être configurés en respectant les normes émises pour des développements institutionnels et résidentiels. L'envergure du projet nécessite des accès sur rue bien gérés. Ainsi, le positionnement stratégique des accès est primordial pour assurer un fonctionnement efficace et sécuritaire.

De ce fait, selon les normes du Guide canadien de conception géométrique des routes¹² et du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET)¹³, les exigences prescrites doivent être respectées afin d'assurer le bon fonctionnement des différents accès aux bâtiments universitaires, aux habitations et au centre d'innovation. Les extraits des normes utilisées dans le cadre de la présente analyse sont présentés en annexe I.

Pour des accès à vocation institutionnelle, les normes renvoient aux normes applicables aux bâtiments commerciaux, qui recommandent le respect des exigences suivantes :

- Une largeur entre 7,2 et 12 mètres est recommandée pour un accès commercial à deux directions (entrée, sortie). De plus, la configuration des rayons de virage des accès doit permettre des manœuvres sécuritaires et efficaces des véhicules de livraison;
- Le positionnement des accès sur une rue locale doit respecter une distance minimale de dégagement de 15 mètres par rapport à une intersection gérée par des feux de circulation ou par des arrêts;
- La longueur de stockage est une zone exempte de conflits qui permet d'assurer des manœuvres véhiculaires sécuritaires tant à l'intérieur de l'accès que sur le réseau routier. Pour des usages utilisés en majorité par des véhicules de promenade, le guide canadien suggère d'offrir une longueur minimale de 40 mètres.

En ce qui concerne les accès aux édifices à logements prévus au développement, le respect des critères suivants est recommandé :

- Un dimensionnement des accès à deux directions présentant une largeur entre 3,0 mètres à 7,3 mètres;
- Une distance minimale de dégagement de 15 mètres entre les accès situés sur des axes locaux et les intersections adjacentes;
- Une longueur minimale de stockage de 15 mètres.

5.2 Réseau de transport en commun

Comme mentionné précédemment dans ce rapport, il est recommandé qu'un suivi soit effectué entre la Ville et la STM afin de déterminer les besoins spécifiques au secteur en termes de transports en commun.

¹² ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA, *Geometric Design Guide for Canadian Roads*, septembre 1999.

¹³ MTMDET, *Normes – Ouvrages routiers – Tome I : Conception routière*, 2005.

5.3 Réseaux piétonniers

Les mouvements piétonniers engendrés par la venue du projet sont concentrés dans l'axe de l'avenue Wiseman en raison de la présence des stations de métro l'Acadie et Outremont. D'autres mouvements piétonniers sont également générés par les usagers se déplaçant en autobus de même que par les usagers dont le mode de déplacement est la marche. La majorité des usagers terminent leur déplacement à la marche, par exemple ceux provenant des stations de métro et des arrêts d'autobus qui ne se retrouveront pas directement sur le site.

Le nombre total de déplacements attendu au site d'Outremont en transport collectif est de l'ordre de 1 000 déplacements dans le sens de la pointe et de 350 en contre-pointe à l'heure de pointe du matin et de l'après-midi. Notons qu'à cela s'ajoutent les usagers en mode actif provenant des secteurs résidentiels à proximité du site.

Une estimation des mouvements piétonniers aux heures de pointe a permis d'affecter un certain nombre de piétons aux traverses touchées par une augmentation. Par rapport aux déplacements en mode collectif, la station Acadie a été favorisée (45 % des déplacements) puisque la distance de marche est moins longue (300 m) jusqu'au cœur du site comparativement à la station Outremont (35 % des déplacements), qui se situe à 400 m. Les déplacements par autobus sont, quant à eux, distribués dans l'ensemble du secteur d'étude (15 % des déplacements) de même que ceux effectuant le covoiturage (5% des déplacements). Tous ces débits piétonniers sont inclus dans les simulations présentées à la section précédente.

Il résulte de l'affectation des mouvements piétonniers que l'axe Wiseman est le plus sollicité par les piétons. Le schéma d'aménagement a donc prévu une continuité sur cet axe pour les piétons, mais non pour les véhicules.

Un débit piétonnier de plus de 600 piétons / h aux heures de pointe (deux sens confondus) en provenance du nord (métro Acadie et secteur résidentiel) est donc anticipé. Les piétons devront franchir les voies ferrées par une passerelle piétonne. Une analyse de l'acheminement des piétons devra être effectuée entre le site, la passerelle et l'avenue Beaumont afin d'assurer la sécurité des usagers.

En provenance du sud (métro Outremont et secteur résidentiel), les piétons utiliseront l'axe Wiseman, puis se disperseront vers l'est et l'ouest selon leur destination finale avant de traverser l'axe central. Il est estimé que les traversées piétonnières nord-sud se feront sur quatre intersections totalisant chacune un peu plus de 100 piétons aux heures de pointe.

En raison des nombreux débits piétonniers générés, il est recommandé de mettre en place des aménagements favorisant les modes actifs. Une signature particulière aux traverses (plateau surélevé ou chaussée texturée) est un exemple pour susciter davantage l'attention des automobilistes par rapport à la présence de piétons.

L'accès au parc canin, situé à l'intersection McEachran / bretelles du viaduc Rockland, est actuellement peu sécuritaire en raison de son positionnement au centre de la courbe et de la présence de végétation dense ne permettant pas une bonne visibilité. Le déplacement de l'accès au parc est recommandé.

5.4 Réseau cyclable

L'aménagement de bandes cyclables sur l'axe central est un effort pour encourager ce mode de déplacement alternatif très prisé par les étudiants. Cependant, l'incitatif serait encore plus efficace si ces bandes faisaient partie d'un réseau interconnecté. En ce sens, la Ville de Montréal a révisé le réseau cyclable projeté et prévoit une analyse des liens cyclables dans le secteur afin de relier le site Outremont avec le réseau cyclable existant et les pavillons actuels de l'Université de Montréal. La figure 5.6 présente le réseau cyclable programmé et projeté par la Ville de Montréal. Sur l'avenue Stuart, le contournement du futur parc a été préconisé plutôt que le passage d'un lien cyclable au travers de ce dernier pour éviter des conflits piéton/ cycliste.

Pour encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport, il est donc recommandé de prévoir la mise en place de ces liens cyclables d'ici l'ouverture du site Outremont et d'installer sur le site des supports à vélos en nombre suffisant à chaque bâtiment.

Figure 5.6 : Extrait du réseau cyclable suggéré par la Ville de Montréal (4 mai 2017)



Source : Ville de Montréal, 4 mai 2017

5.5 Réseau de camionnage

Les nouvelles activités de camionnage engendrées par le projet représentent environ 30 à 40 camions de livraison par jour. Cet achalandage est considéré comme des livraisons locales et ne nécessite pas de modifier le réseau de camionnage de la Ville de Montréal.

En fonction des accès camions qui seront déterminés lors de l'avant-projet, les gabarits de voies et d'intersections devront être suffisants pour permettre les manœuvres des véhicules lourds (et autobus, le cas échéant). Des simulations avec le logiciel AutoTurn devront être réalisées.

À proximité du viaduc Rockland, où le camionnage est permis, la configuration transitoire proposée permet les virages des véhicules lourds.

5.6 Analyse du stationnement

5.6.1 Offre de stationnement

Site Outremont

Selon les informations reçues, le stationnement souterrain prévu pour desservir les pavillons enseignement compte 400 places.

Pour des fins d'analyse de l'offre, le ratio du nombre de places de stationnement par rapport au nombre d'étudiants a été comparé avec le ratio du site actuel de la Montagne. Le site Outremont offre 400 places de stationnement pour 10 000 étudiants, ce qui correspond à un ratio de **0,04**. Selon les informations reçues en janvier 2015 par l'Université de Montréal, le site de la Montagne offre 5 600 places de stationnement pour environ 43 000 étudiants ce qui résulte à un ratio de **0,13**. Il est donc possible de croire que les stationnements offerts au site Outremont seront réservés aux employés. Rappelons que le projet du site Outremont se veut d'être un exemple en mobilité durable avec une intégration en milieu urbain où la desserte en transports collectif et actif est excellente.

Secteur résidentiel

En matière de stationnement, la réglementation municipale permet un ratio de 0,75 case/logement. Afin de respecter cette réglementation, le nombre de stationnements à aménager pour la portion résidentielle du projet est de 975 places de stationnement hors rue pour 1 300 logements. Toutes ces places de stationnement seront construites en souterrain.

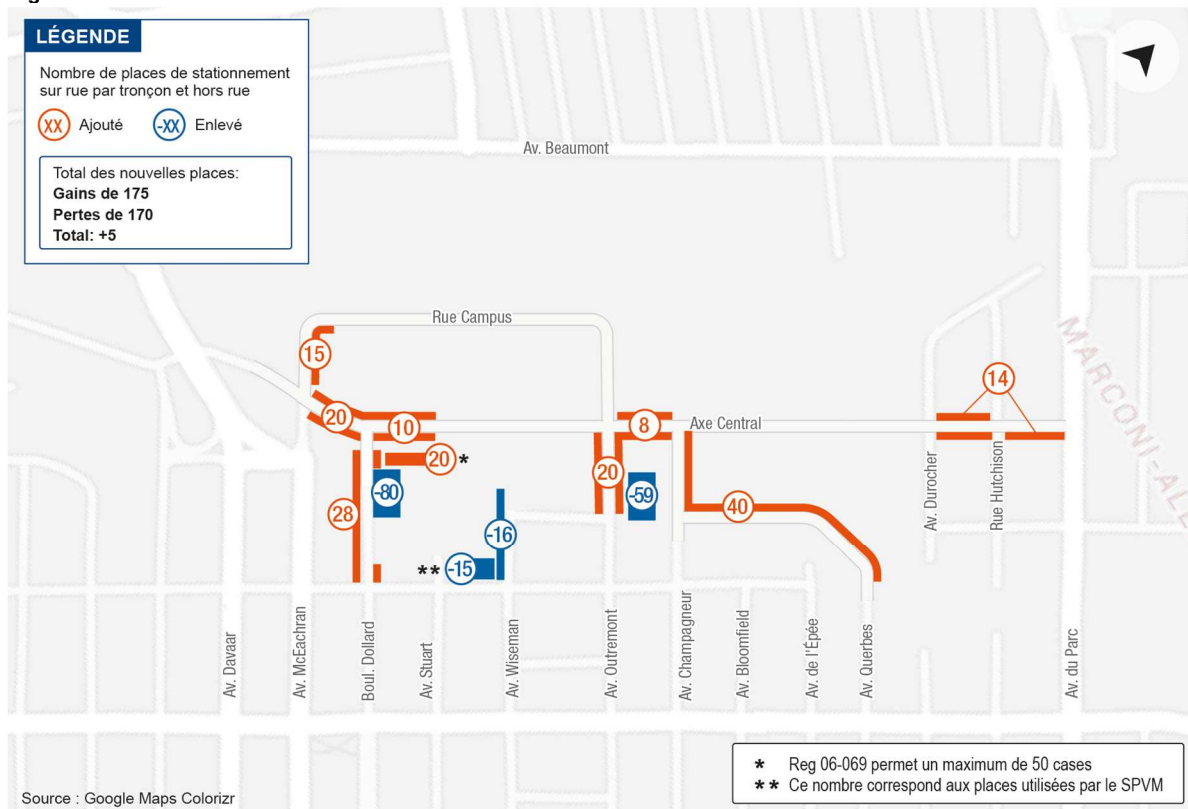
Stationnement sur rue

La construction de la nouvelle grille de rues ajoute une offre supplémentaire de stationnement de 155 places. La quantification des places offertes sur rue a été réalisée en mesurant la longueur totale effective des nouveaux tronçons de rue (d'une fin de rayon à l'autre), en retranchant 10 % de perte et en divisant par 6 mètres. Aucun stationnement n'est permis sous le viaduc Rockland, ni aux endroits ou des baies de virages doivent être aménagées.

Notons qu'une partie de la rue Campus peut être aménagée à sens unique de l'intersection McEachran/ axe central jusqu'à l'entrée du stationnement hors rue. Dans ce cas, le stationnement pourrait être permis dans cette portion pour un ajout de 40 places de stationnement sur rue.

La figure 5.7 présente la nouvelle offre en stationnement sur rue par tronçon ainsi que les stationnements hors rue existants devant être enlevés.

Figure 5.7 : Nouvelle offre en stationnement sur rue et hors rue



5.6.2 Demande future de stationnement

Suite à la réalisation de diverses études d'impact sur la circulation et d'observations terrain, CIMA+ a constaté une certaine corrélation quant à l'accumulation des automobilistes à l'heure de pointe du matin par rapport à l'occupation des espaces de stationnement offerts. De manière générale, les automobilistes entrant dans un stationnement à l'heure de pointe du matin correspondent à 40 % de la capacité total du stationnement. À cet effet, une validation du nombre de cases de stationnement prévu pour le site universitaire ainsi que pour le centre d'innovation a été réalisée en fonction des débits générés anticipés ainsi que de la tendance observée quant à l'occupation du stationnement.

Le site universitaire génère 159 véhicules entrant à l'heure de pointe du matin, ce qui correspond à une demande totale de 398 cases de stationnement. Or, le stationnement de 400 cases prévu semble suffisant. Notons, toutefois, que des aménagements favorables aux modes alternatifs à l'auto-solo, une communication quant aux types de déplacements à privilégier dans le secteur et une sensibilisation des usagers quant à leurs choix modaux doivent être mis de l'avant.

Centre d'innovation

Le centre d'innovation génère 140 véhicules entrant à l'heure de pointe du matin, ce qui correspond à une demande totale de 350 cases de stationnement. Or, la réglementation permet 1 place de stationnement pour 300 m² de superficie de plancher ce qui correspond à 70 cases. Le manque à combler est de 280 places de stationnement. Étant donné l'écart important, il est nécessaire de revoir soit la réglementation ou soit l'ampleur du centre d'innovation puisqu'un plan de gestion des déplacements et la réserve de stationnement sur rue ne suffiront pas à répondre à la demande.

Notons que des aménagements favorables aux modes alternatifs à l'auto-solo, une communication quant aux types de déplacements à privilégier dans le secteur et une sensibilisation des usagers quant à leurs choix modaux doivent être mis de l'avant.

Secteur résidentiel

L'évaluation de la demande en stationnement pour le secteur résidentiel se base sur les données de l'enquête Origine-Destination 2013 pour le secteur d'Outremont ainsi que sur le type de clientèle désirant habiter à proximité d'un site universitaire. Dans un contexte où les logements prévus sur le site Outremont seront principalement des condos, ces logis seront de plus petite taille que ce que l'on retrouve en moyenne dans l'arrondissement d'Outremont. Le ratio auto/ logis, qui est de 1,01 pour l'arrondissement d'Outremont selon les données de l'enquête, ne peut donc s'appliquer directement en raison de la différence du type de bâtiment et de la clientèle. Il est donc possible de croire qu'un taux de possession de 0,75 auto/ logis prévu par la réglementation soit suffisant pour répondre à la demande.

Le tableau ci-dessous présente les prévisions et la demande estimée relatives au nombre de places en stationnement selon les différents générateurs projetés au site.

Tableau 5.1 : Prévisions et demande estimées relatives au nombre de places de stationnement

Générateur	Prévision obtenue et hypothèse posée*	Nombre de places de stationnement	
		Prévu	Demande estimée
Site universitaire	10 000 étudiants	400	398
Centre d'innovation	225 000 pi ²	70 (réglementation)	350
Secteur résidentiel	1 300 logements	975	975

Adéquation offre / demande

L'offre et la demande en stationnement sur rue et hors rue près du site universitaire possèdent un différentiel pratiquement nul, soit de 5 cases de stationnement.

Pour les cases de stationnement hors rue dédiées au site universitaire et aux logements, l'offre et la demande sont aussi pratiquement égaux. Toutefois, pour le centre d'innovation, un plan de gestion des déplacements et la réserve de stationnement sur rue ne suffiront pas à répondre à la demande.

6 Conclusion et recommandations

L'Université de Montréal prévoit inaugurer en 2019 un nouveau site universitaire sur les terrains de l'ancienne gare de triage du Canadien Pacifique dans l'arrondissement d'Outremont. Le projet prévoit à terme l'aménagement de 300 000 m² de superficie institutionnelle pouvant accueillir jusqu'à 10 000 étudiants, 21 000 m² de superficie pour un centre d'innovation et 1 300 unités de logement.

La mise à jour de l'étude d'impact sur la circulation a permis d'actualiser les données de comptages, de revoir la génération des déplacements et les interventions à mettre en place, ainsi que d'évaluer les impacts relatifs à la circulation. À court terme, soit à l'ouverture du site universitaire en 2019, le nombre de déplacements véhiculaires générés est non significatif, soit un total de 100 véhicules (entrées et sorties) aux heures de pointe.

À l'ultime, le site Outremont s'harmonise bien avec le secteur adjacent du point de vue de la circulation et offre plusieurs alternatives à l'utilisation de l'auto comme mode de transport principal pour les déplacements quotidiens vers et depuis le site universitaire. Les interventions recommandées sont les suivantes :

- Favoriser et promouvoir avec les partenaires les modes alternatifs à l'auto-solo à destination du site universitaire;
- Revoir l'aménagement de la connexion de l'axe central à l'avenue McEachran pour assurer la fonctionnalité et la sécurité d'ici la reconstruction du viaduc Rockland;
- Revoir l'aménagement de l'intersection McEachran/ Manoir afin d'augmenter la fluidité et d'améliorer la sécurité;
- Suivre l'évolution des débits de circulation de l'intersection Rockland / Bates en cours de développement du projet afin de valider l'implantation de feux de circulation;
- Optimiser certaines programmations de feux de circulation;
- Réaliser une étude spécifique aux acheminements cyclables à mettre en place et leurs impacts puisque les analyses de capacité démontrent que l'intersection Beaubien/ Parc ne peut supporter une réduction de voie;
- Coordonner l'aménagement de l'immeuble du 1000 Beaumont avec les orientations choisies pour faire traverser les piétons jusqu'à la station de métro;
- Mettre en œuvre la grille de sens de rue proposée afin de réduire la circulation et de faciliter les déplacements piétonniers;
- Conserver le double sens de l'avenue Querbes en raison de la configuration de la trame de rue, du chemin de détour peu intuitif et non souhaitable pour les véhicules d'urgence, par respect au milieu bâti ainsi que par équité pour les résidents des rues adjacentes.

L'analyse des simulations a permis d'établir des constats quant aux mesures à implanter pour desservir le site. Avec l'ajout des déplacements générés par le projet, la réaffectation des débits actuels par rapport au nouvel axe est-ouest et les interventions proposées, les conditions de circulation anticipées demeurent similaires à celles de l'actuel pour les deux heures de pointe. CIMA+ conclut que le projet du site Outremont est réalisable avec des impacts relativement faibles sur la circulation.

Annexe A Comptages de circulation

Véhicules totaux et transport actif

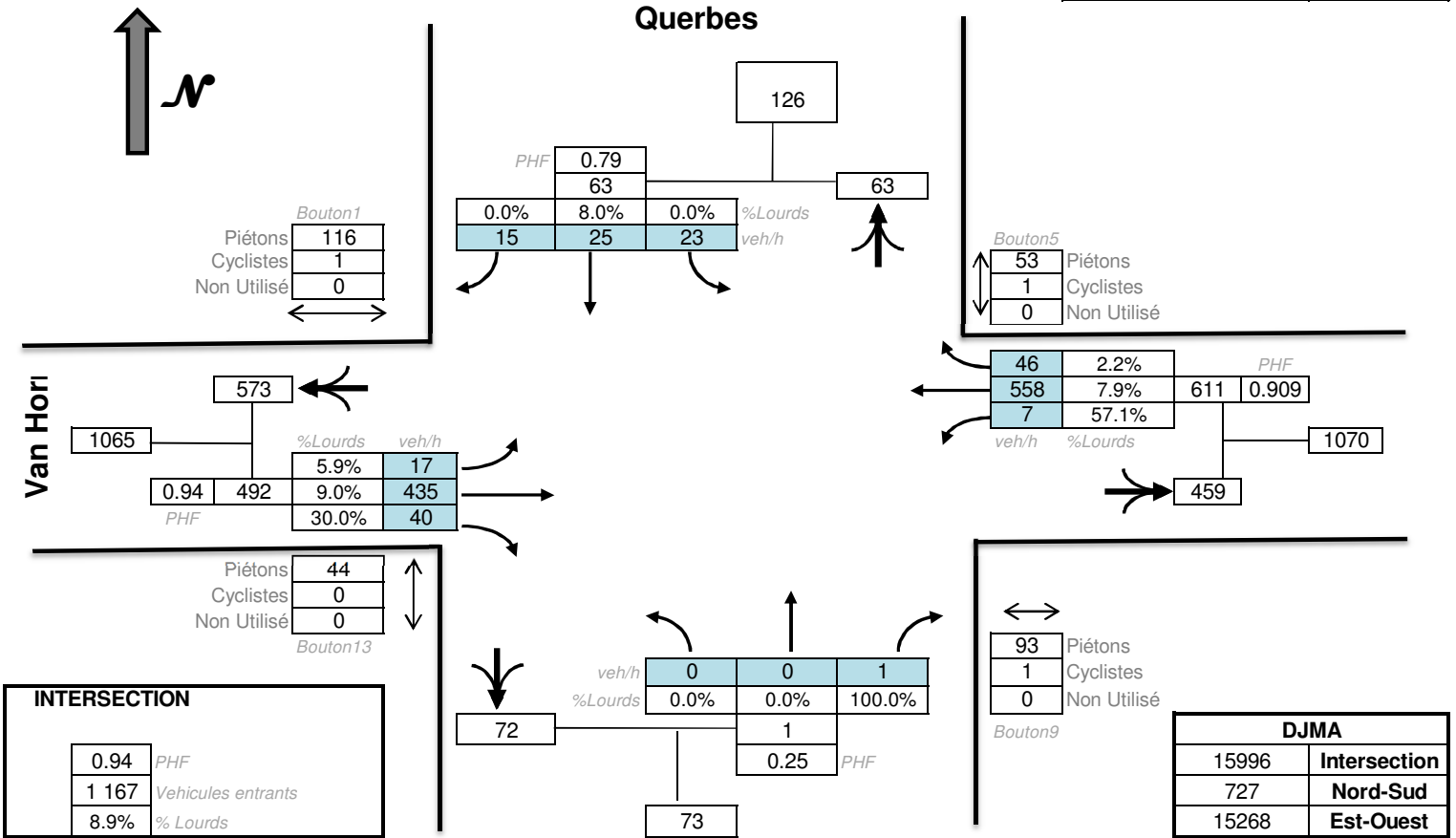
Nom de l'intersection : Querbes / Van-Horne

Numéro Int.: 2076

Heure de Pointe Période 1

heure: 08:00 à 09:00

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

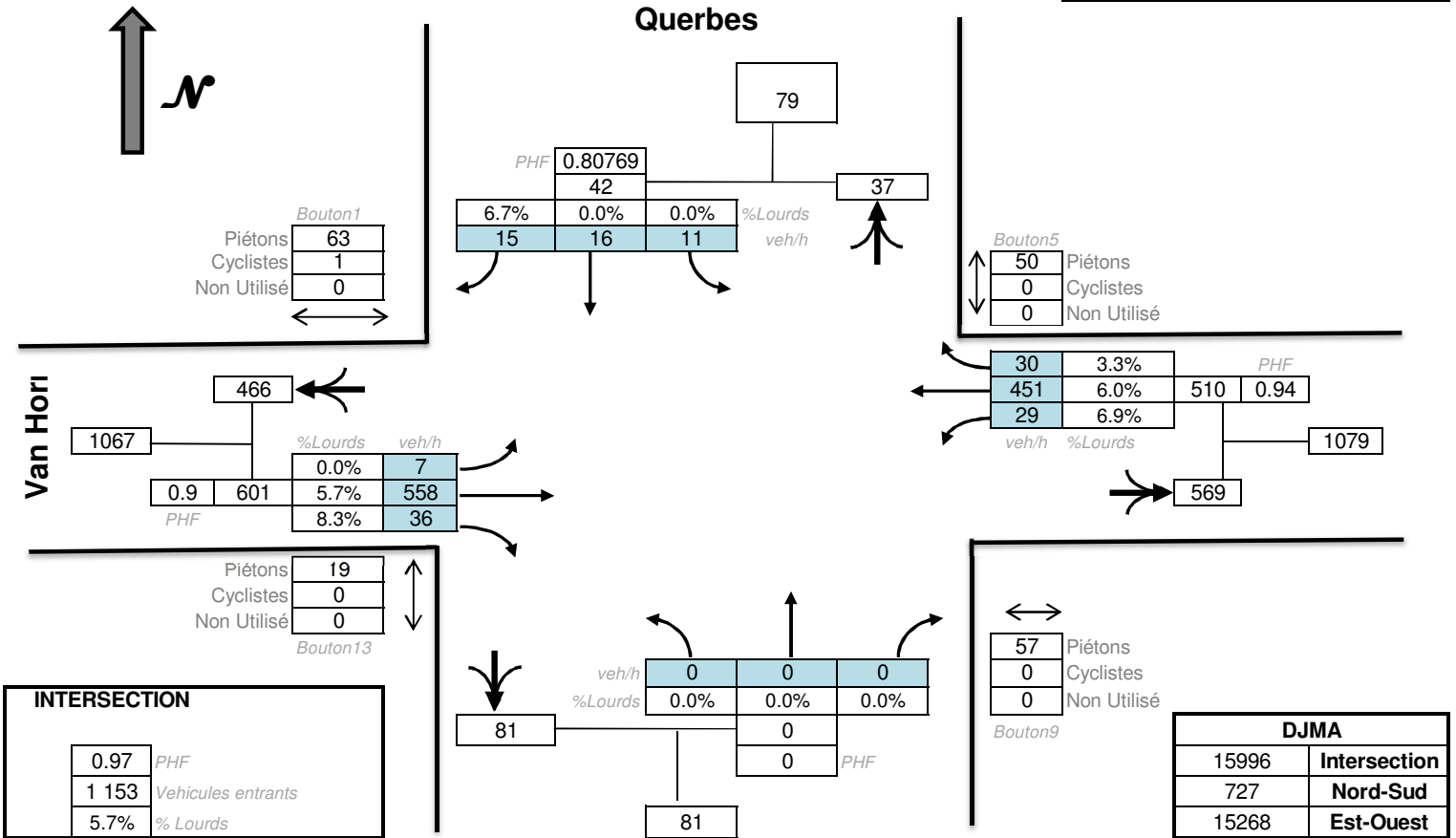
Nom de l'intersection : Querbes / Van-Horne

Numéro Int.: 2076

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

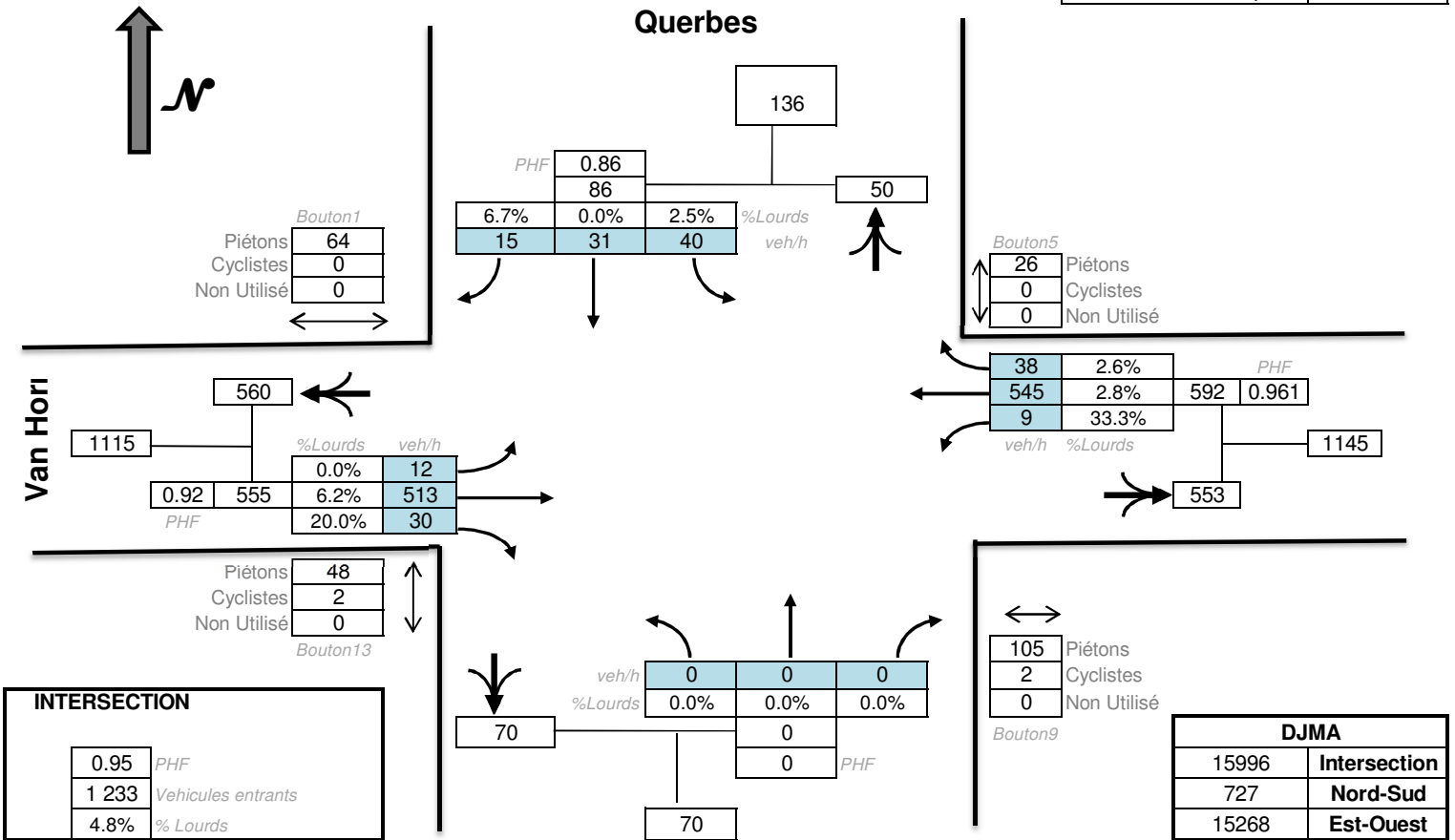
Nom de l'intersection : Querbes / Van-Horne

Numéro Int.: 2076

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:30 à 17:30

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

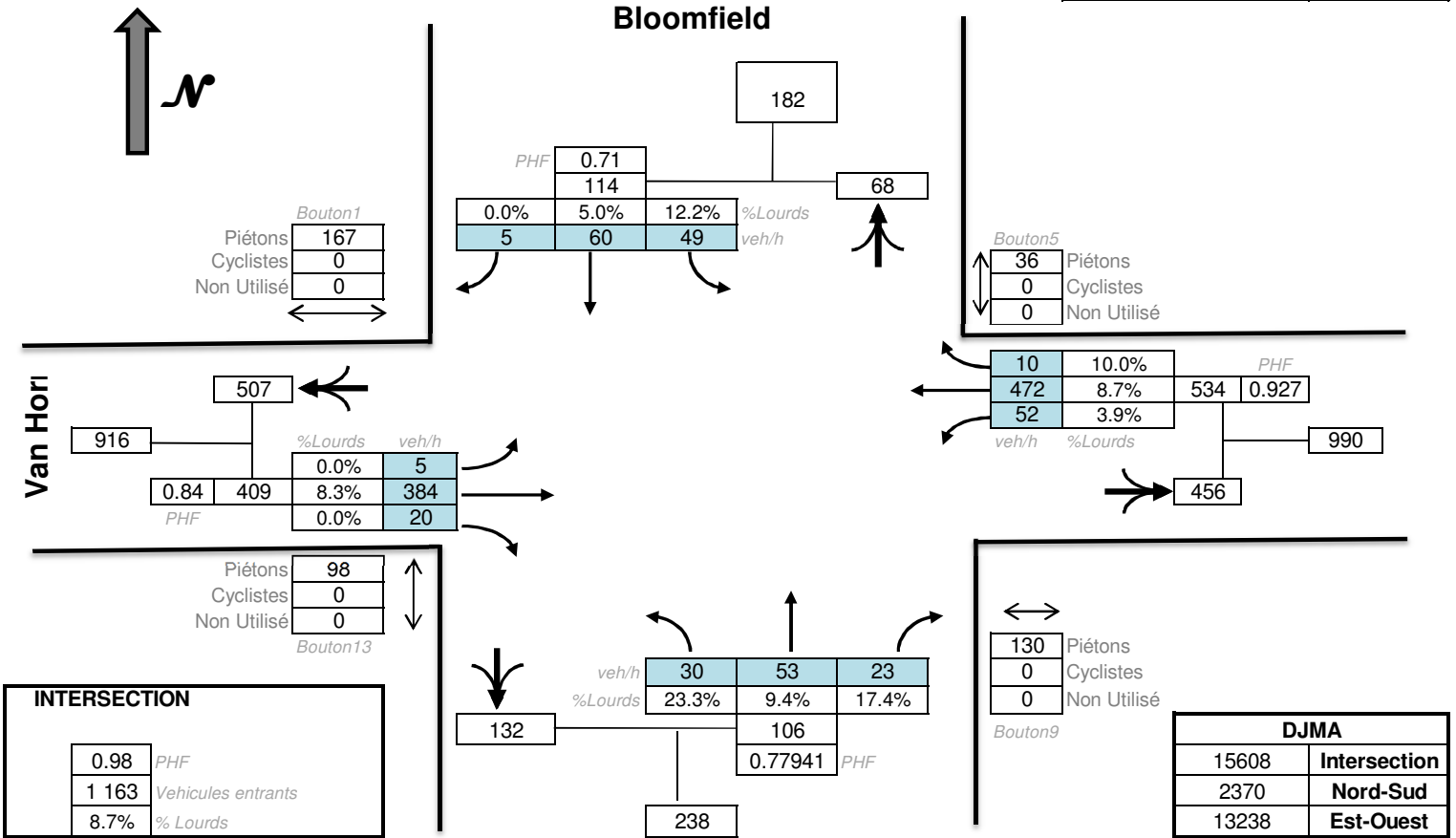
Nom de l'intersection : Bloomfield / Van-Horne

Numéro Int.: 3471

Heure de Pointe Période 1

heure:	08:00	à	09:00
--------	-------	---	-------

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

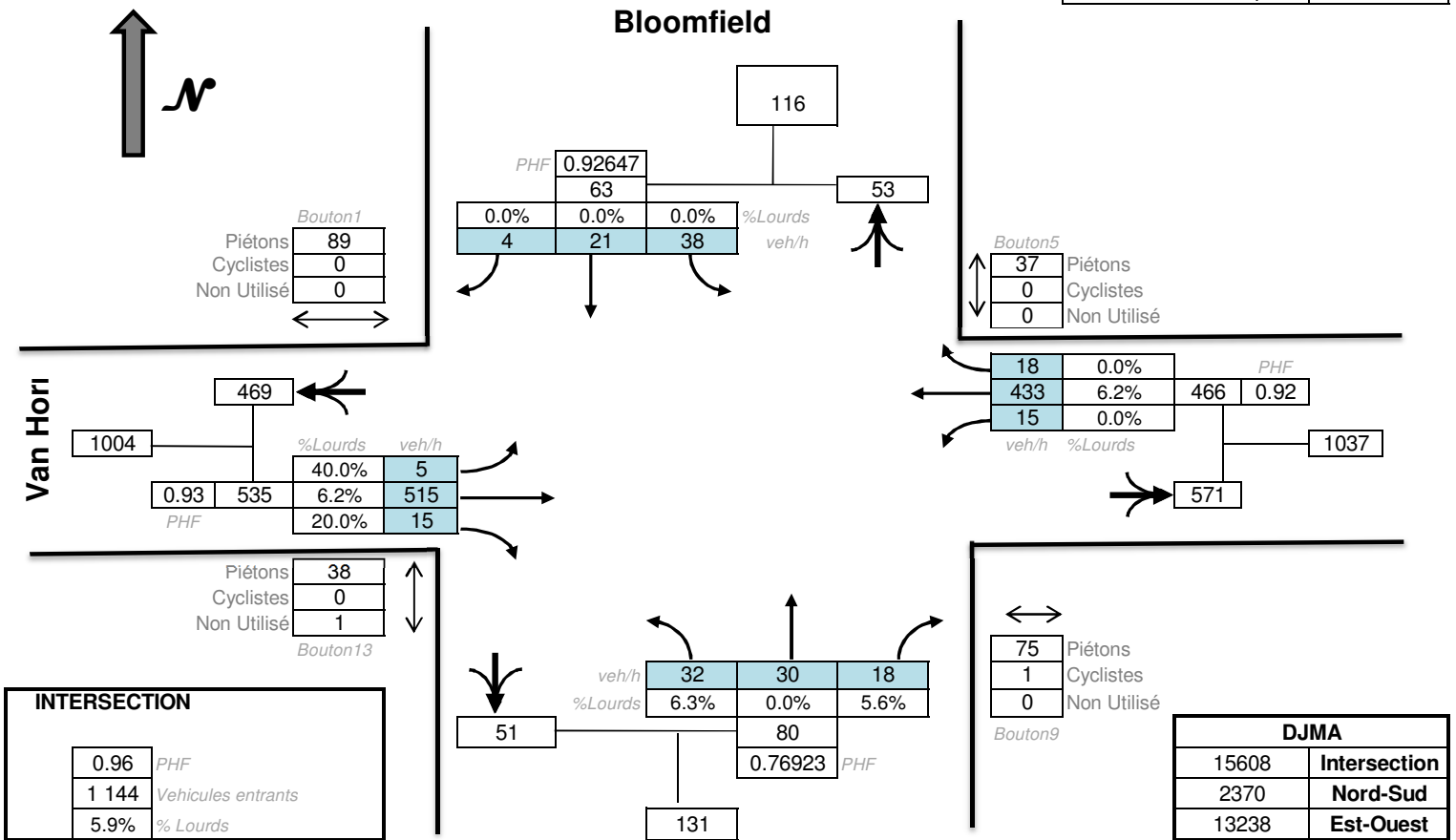
Nom de l'intersection : Bloomfield / Van-Horne

Numéro Int.: 3471

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

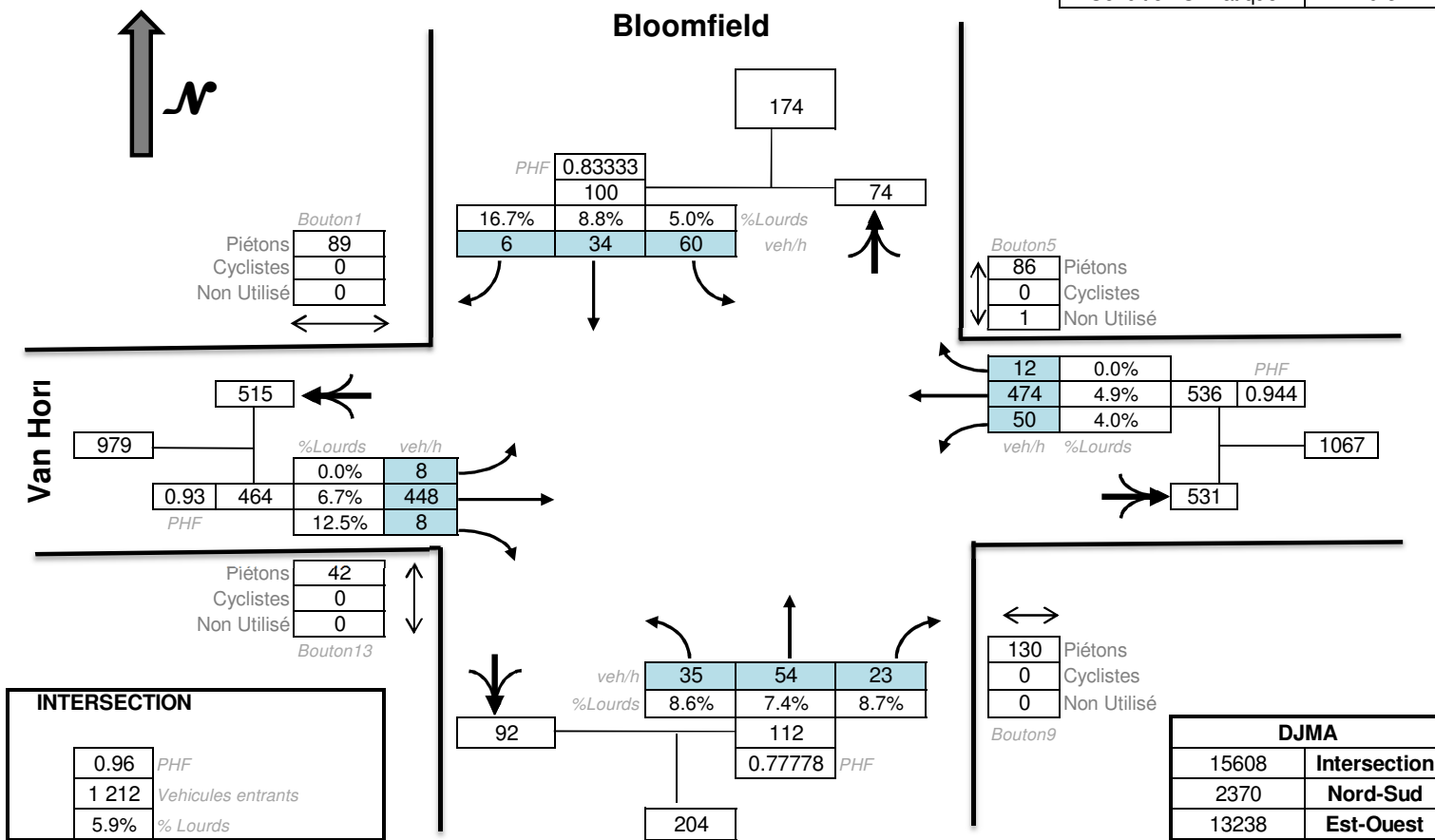
Nom de l'intersection : Bloomfield / Van-Horne

Numéro Int.: 3471

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:15 à 17:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

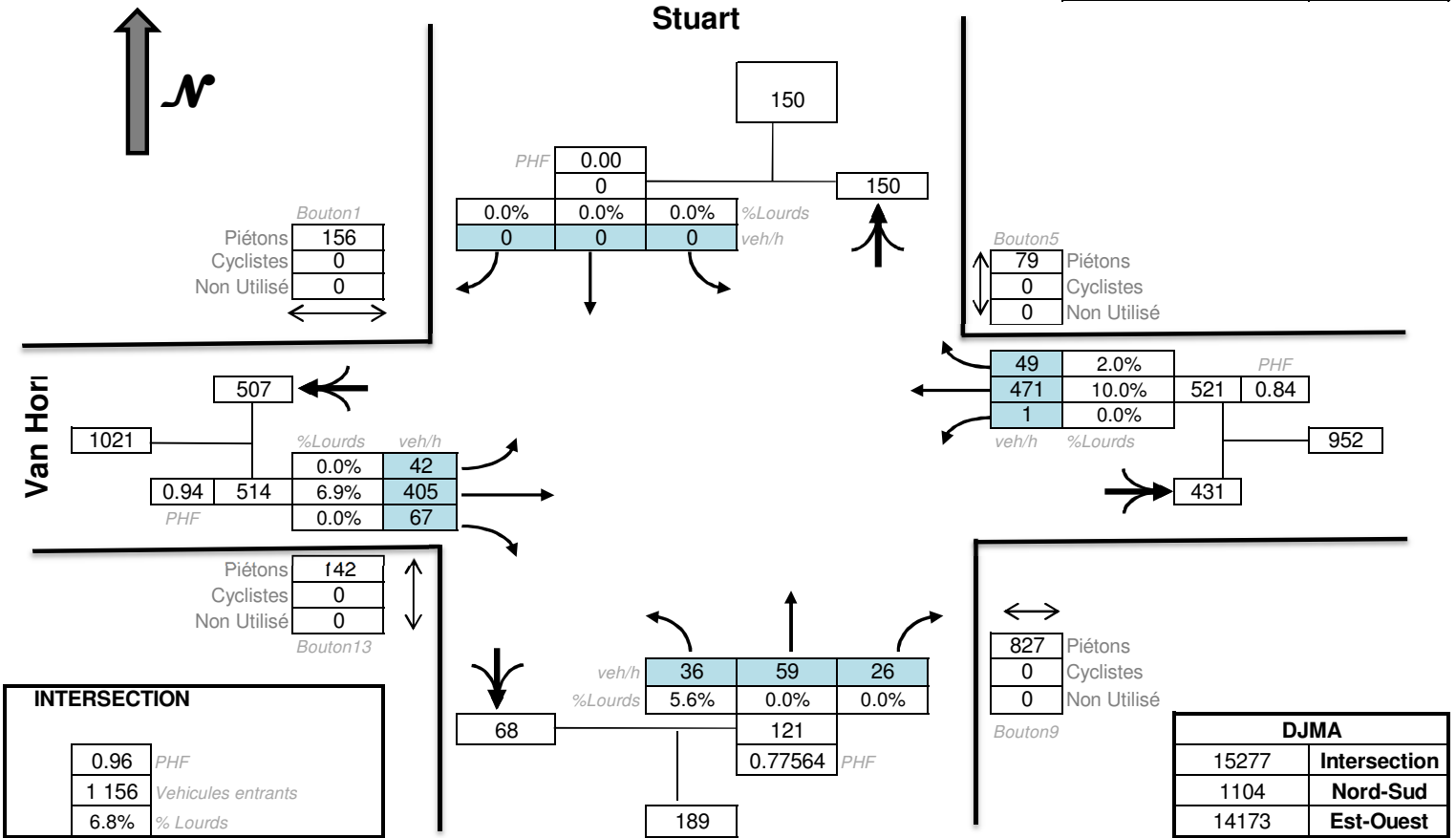
Nom de l'intersection : Stuart / Van-Horne

Numéro Int.: 3686

Heure de Pointe Période 1

heure:	07:45	à	08:45
--------	-------	---	-------

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

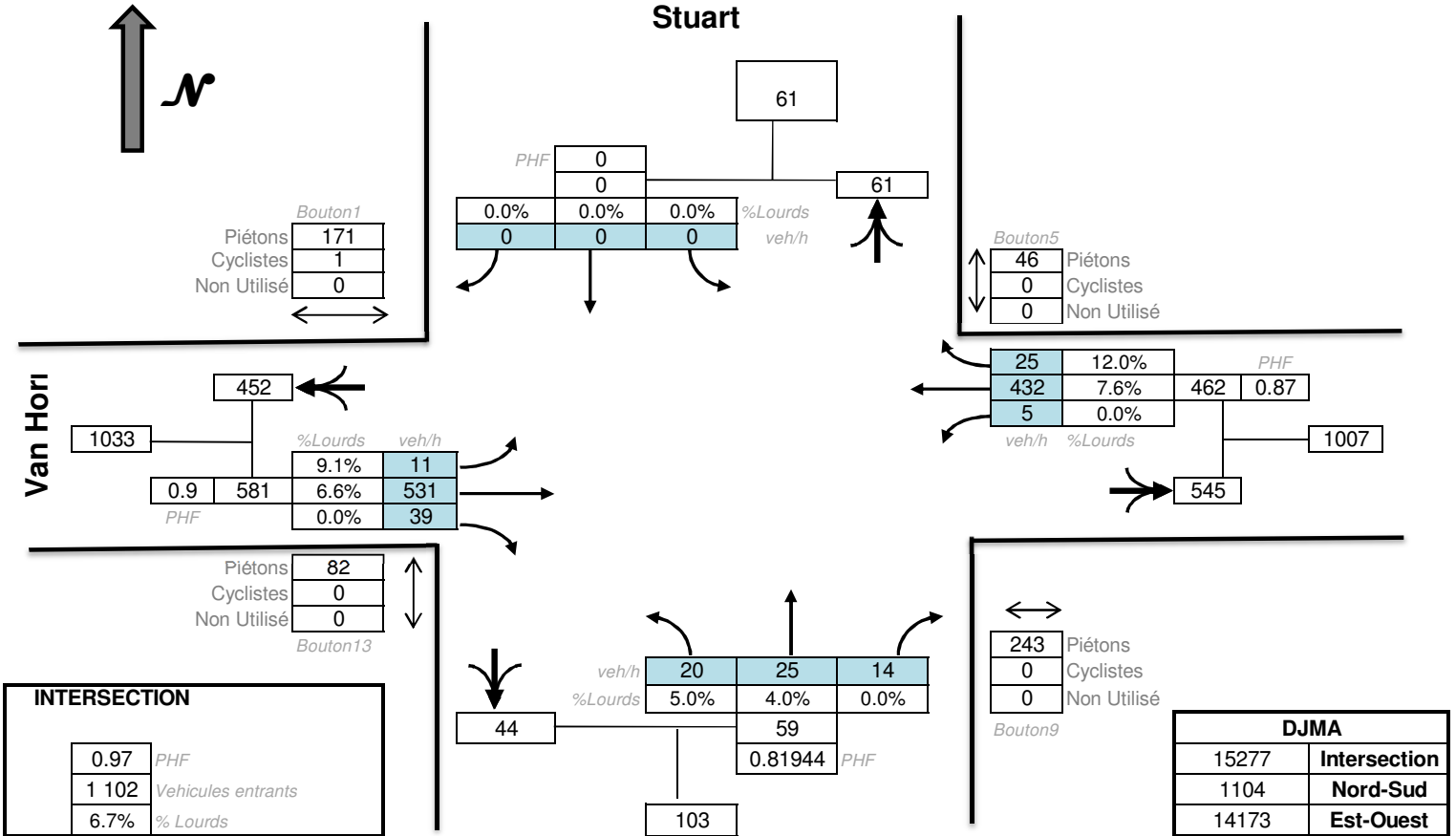
Nom de l'intersection : Stuart / Van-Horne

Numéro Int.: 3686

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

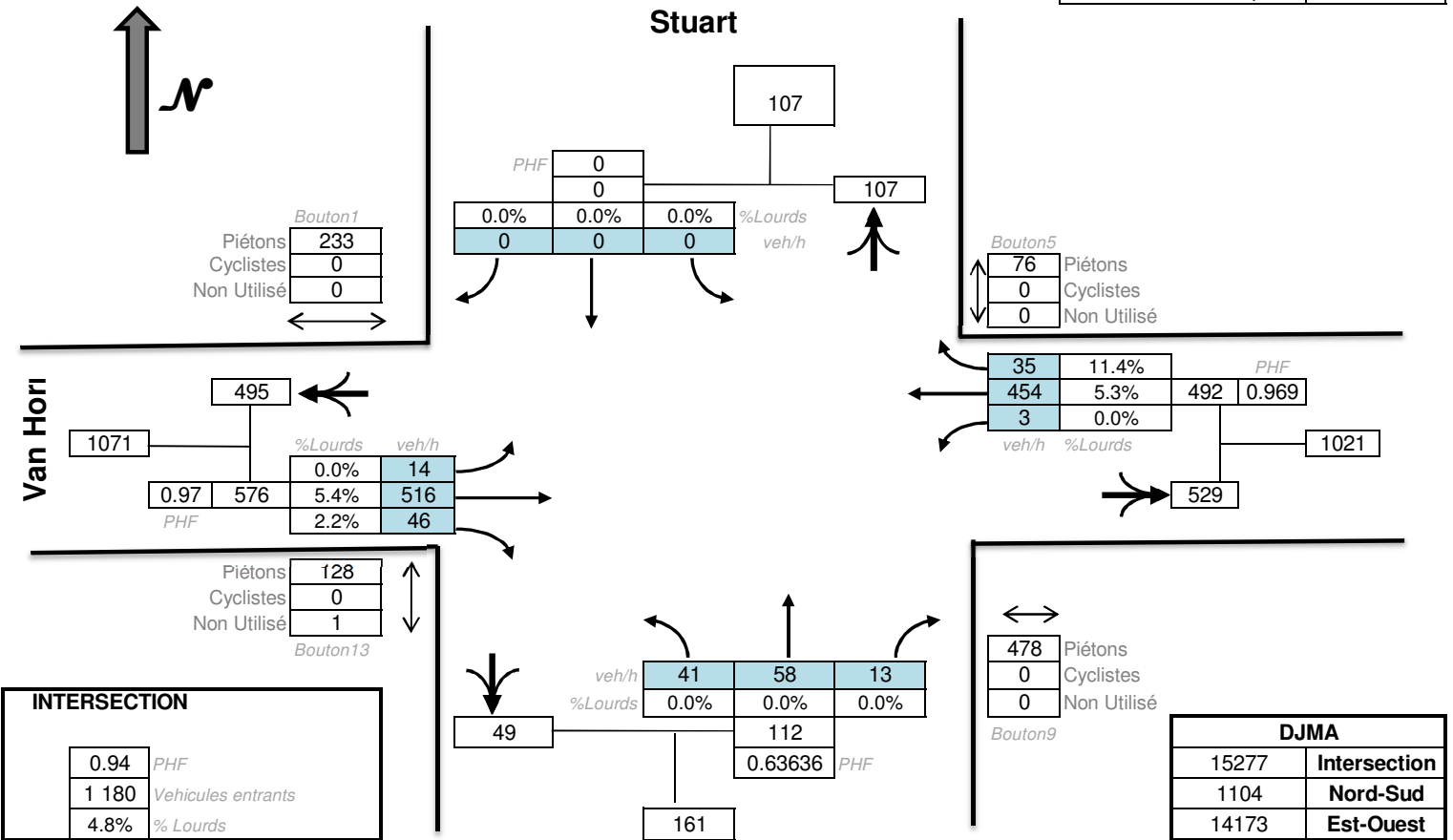
Nom de l'intersection : Stuart / Van-Horne

Numéro Int.: **3686**

Heure de Pointe Période 3

heure: 15:30 à 16:30

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

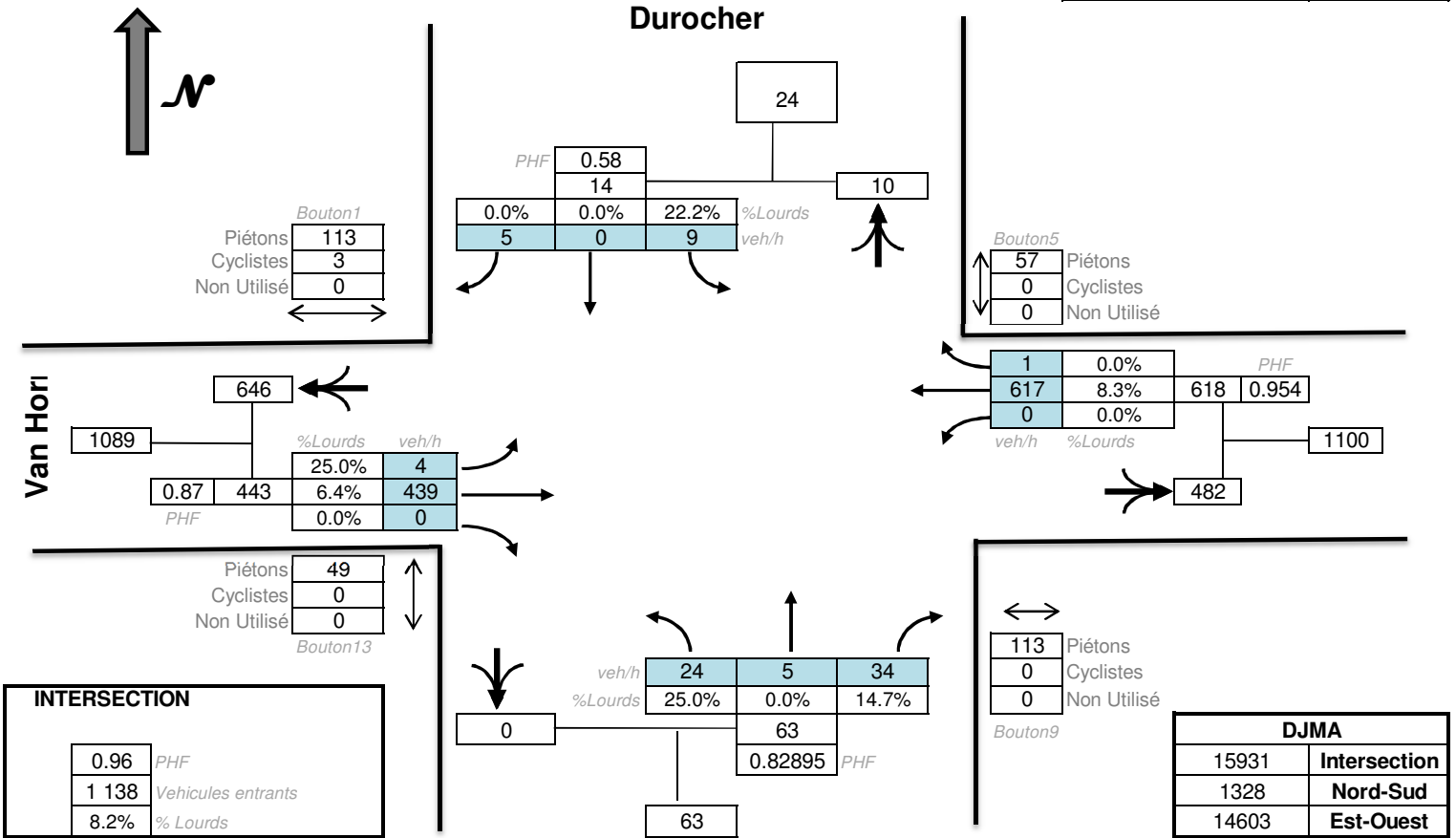
Nom de l'intersection : Durocher / Van Horne

Numéro Int.: 4582

Heure de Pointe Période 1

heure: 07:45 à 08:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

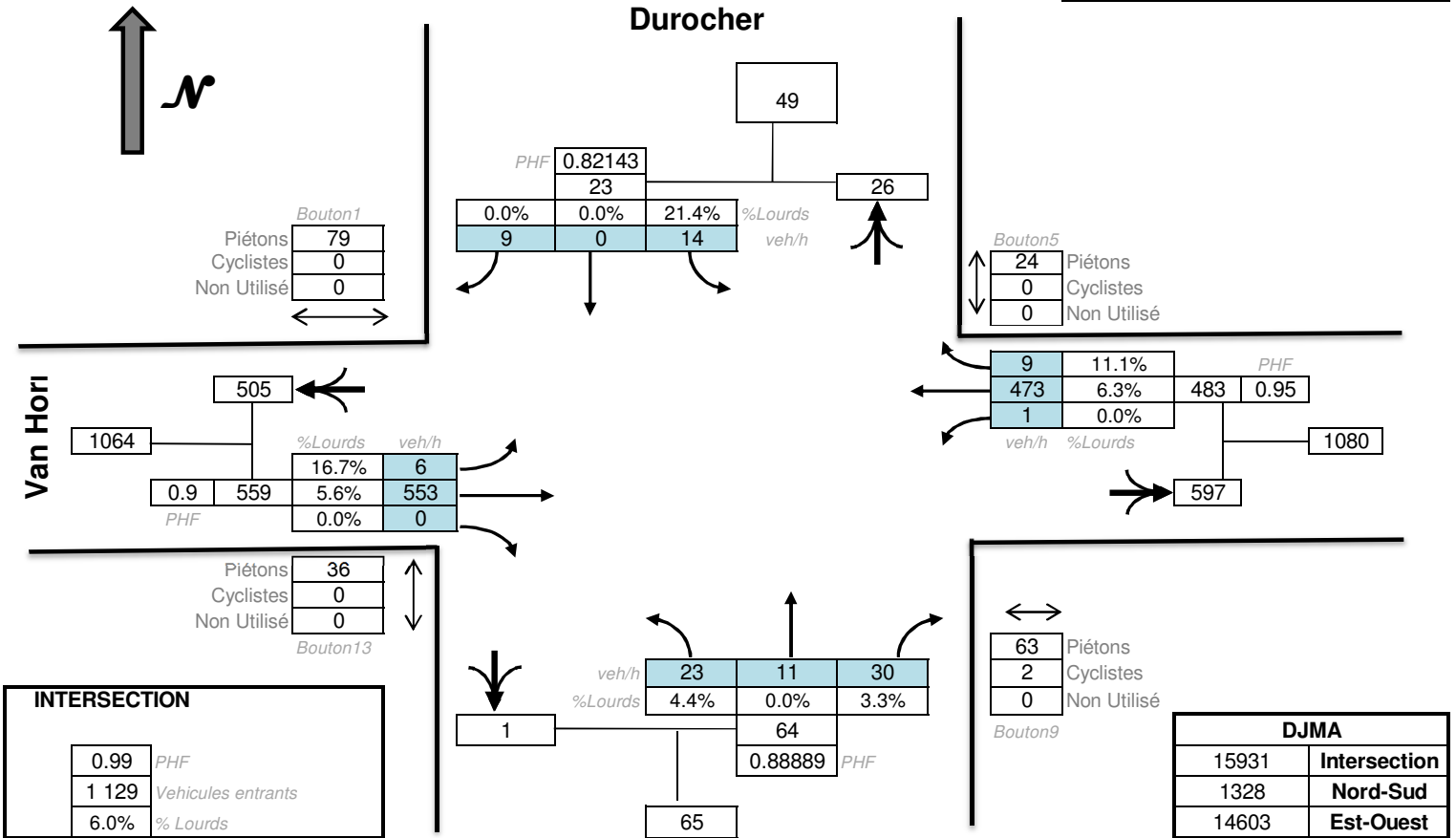
Nom de l'intersection : Durocher / Van Horne

Numéro Int.: 4582

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

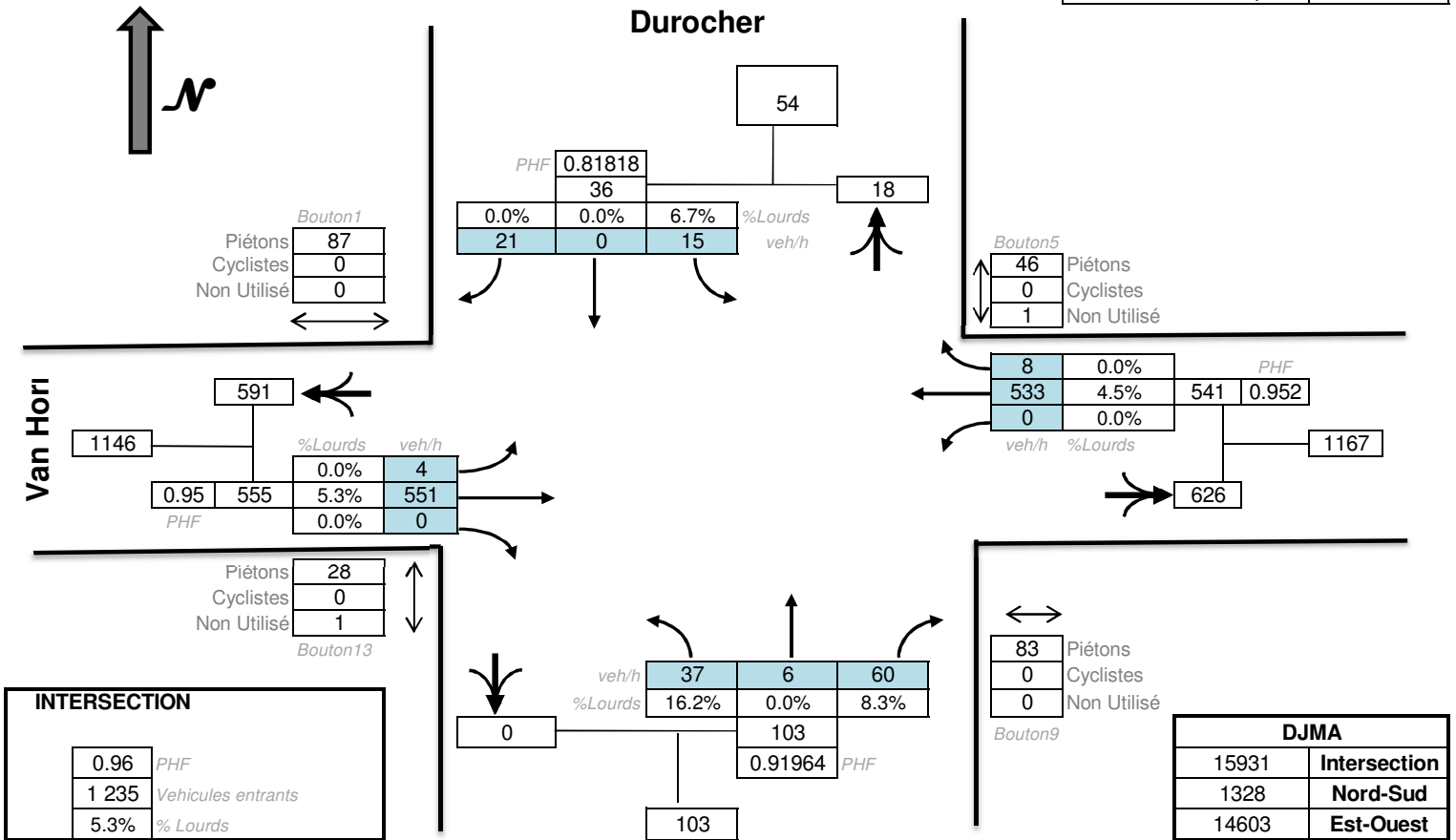
Nom de l'intersection : Durocher / Van Horne

Numéro Int.: **4582**

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:15 à 17:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

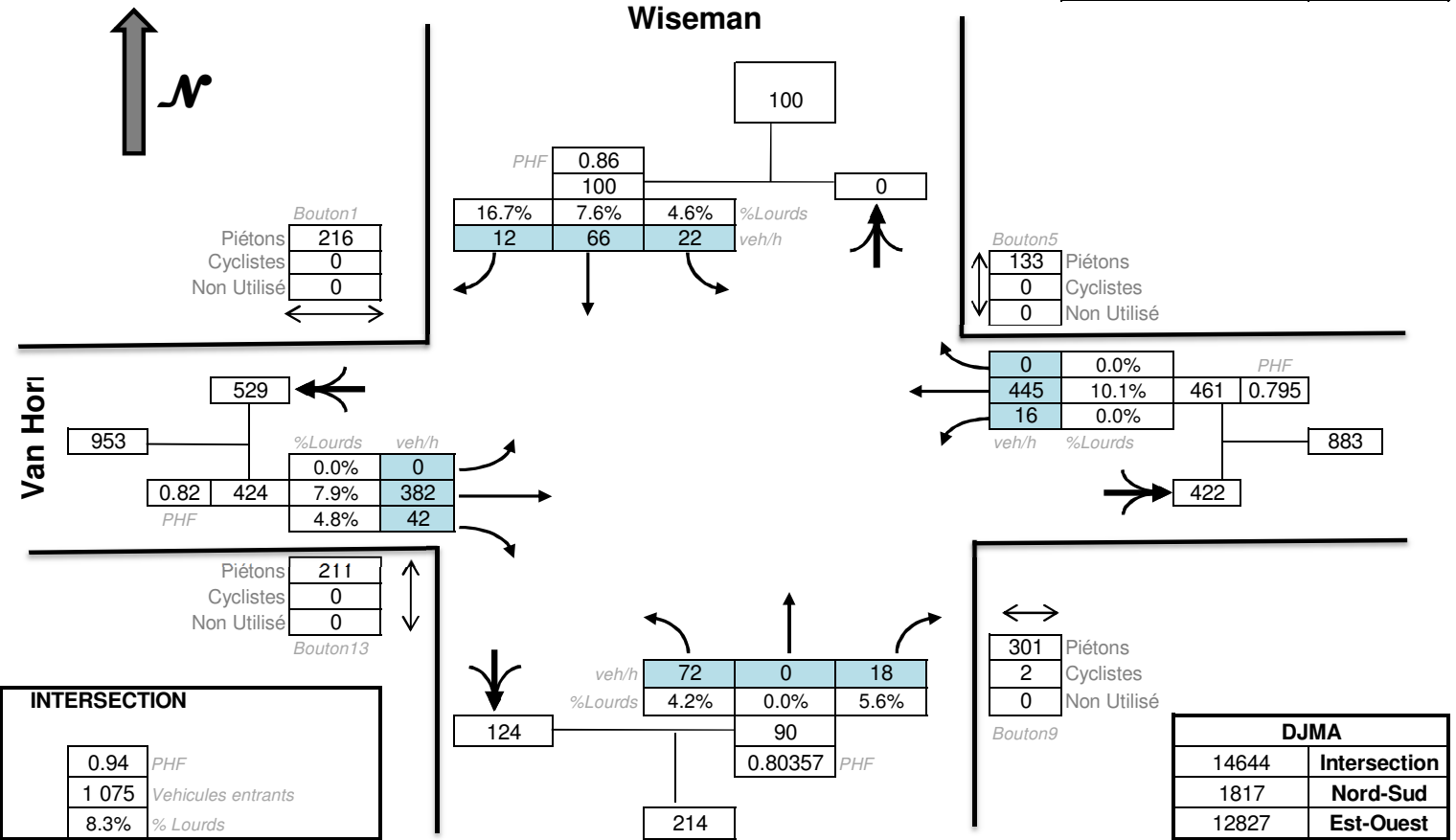
Nom de l'intersection : Van-Horne / Wiseman

Numéro Int.: 5653

Heure de Pointe Période 1

heure: 07:45 à 08:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

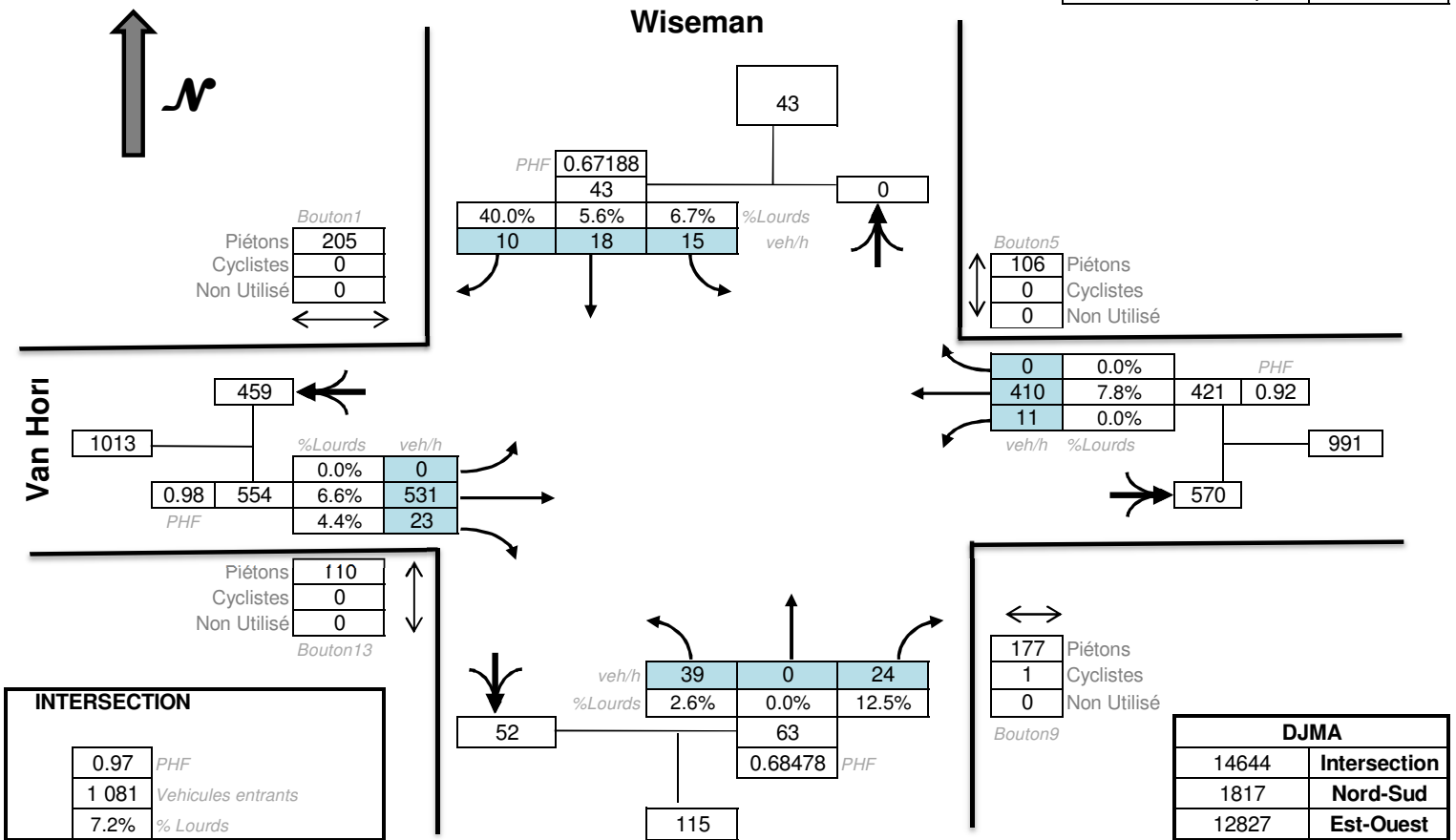
Nom de l'intersection : Van-Horne / Wiseman

Numéro Int.: **5653**

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

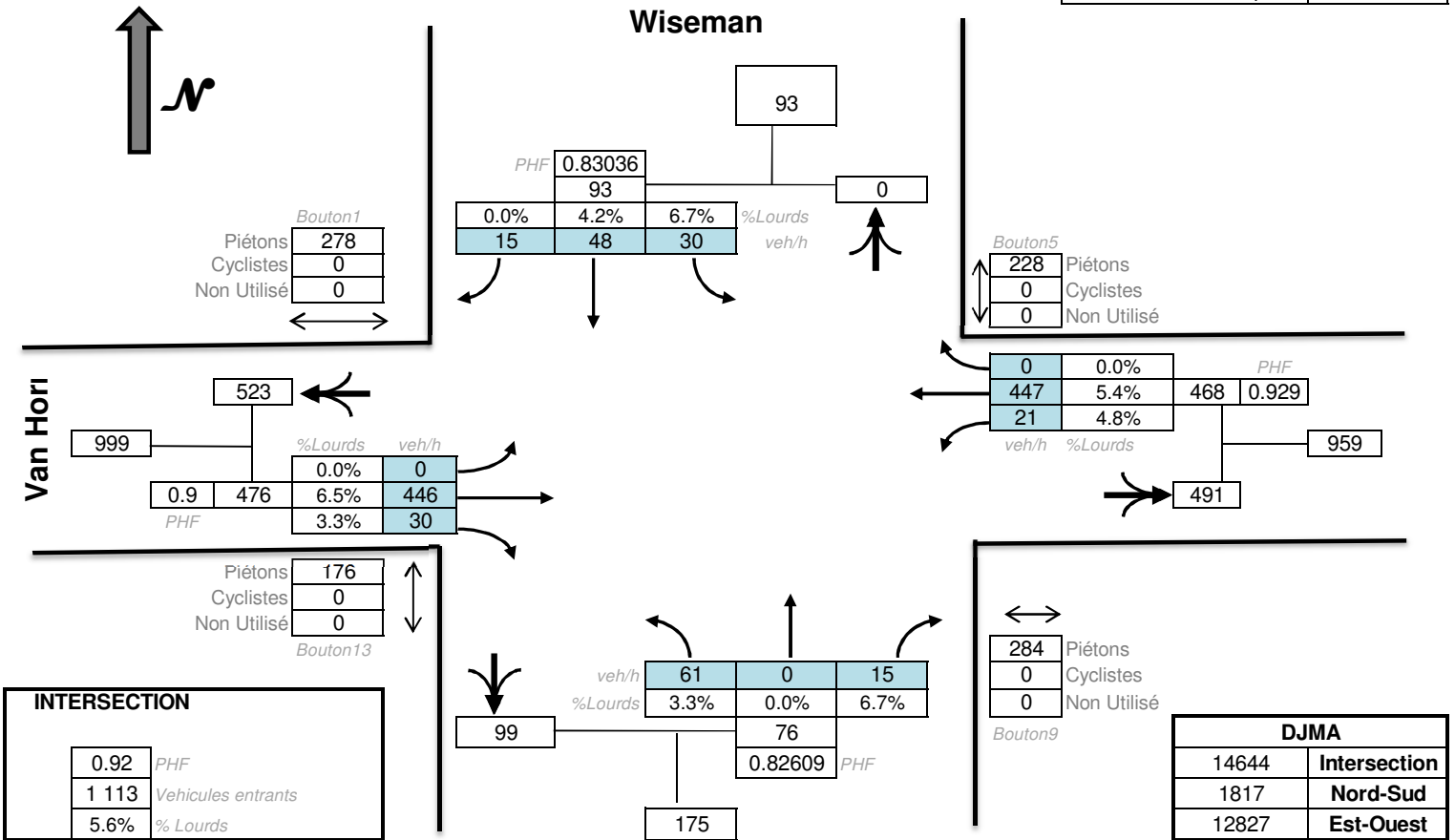
Nom de l'intersection : Van-Horne / Wiseman

Numéro Int.: 5653

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:15 à 17:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

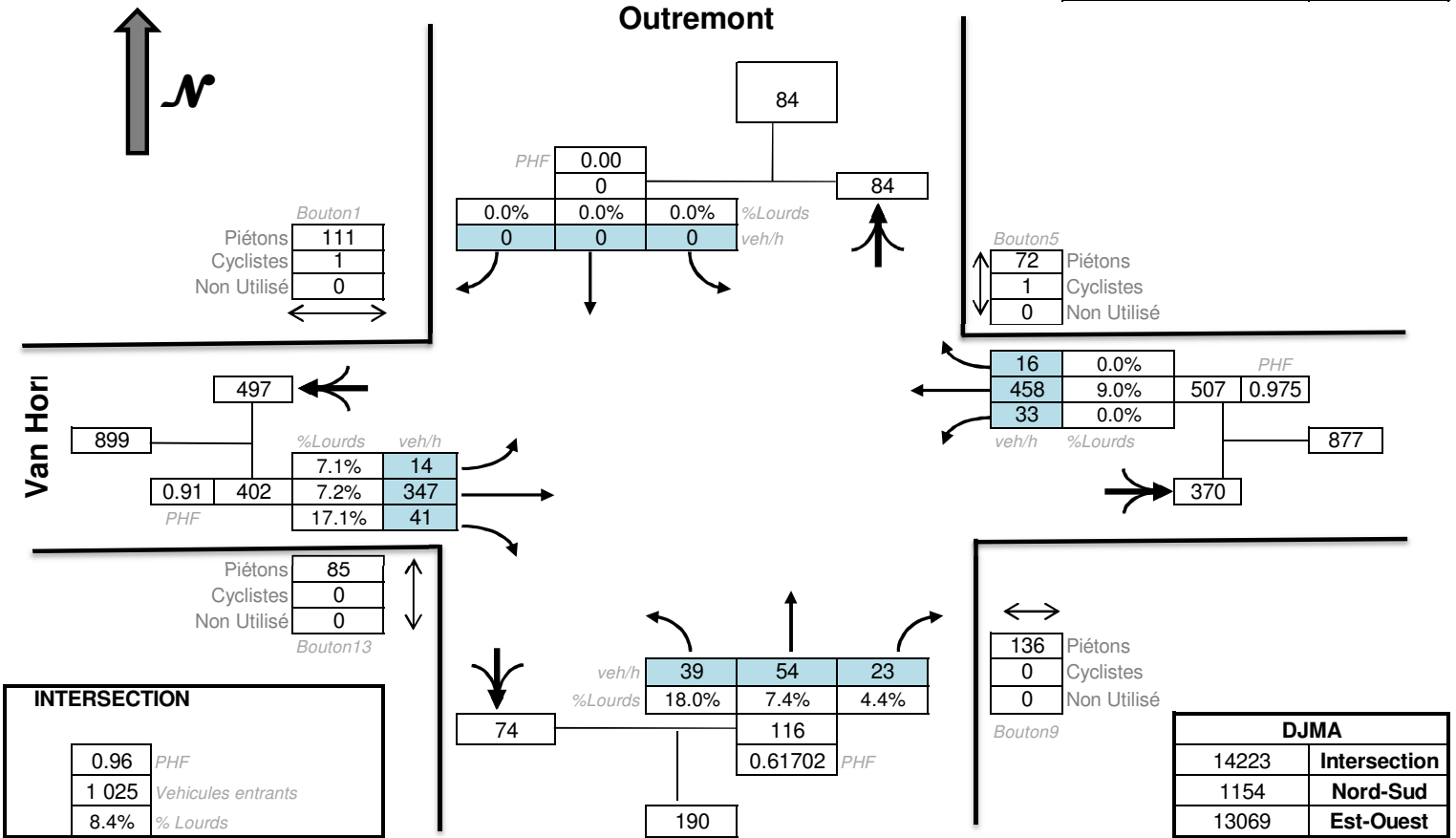
Nom de l'intersection : Outremont / Van-Horne

Numéro Int.: 6856

Heure de Pointe Période 1

heure: 07:30 à 08:30

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

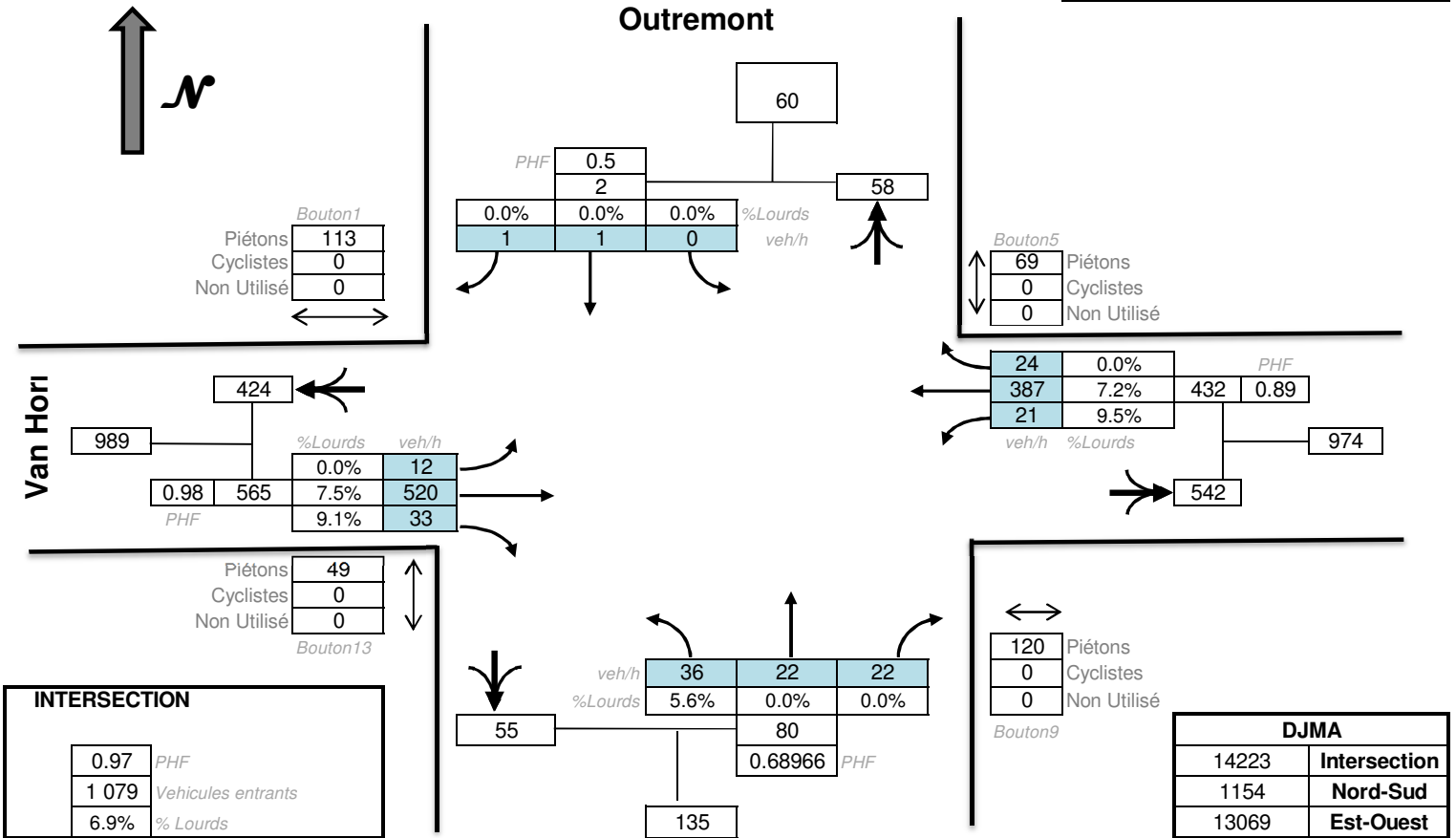
Nom de l'intersection : Outremont / Van-Horne

Numéro Int.: 6856

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

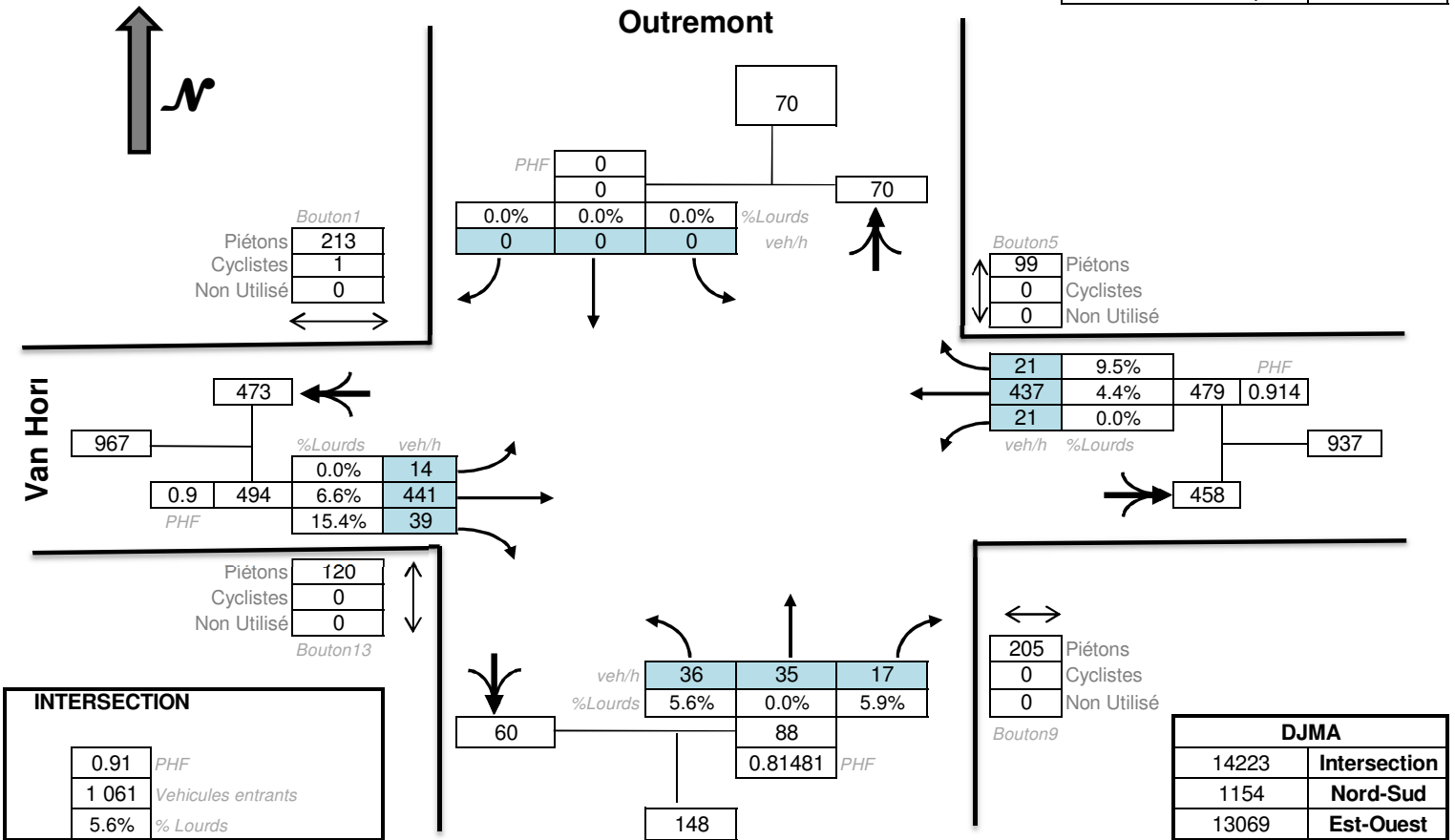
Nom de l'intersection : Outremont / Van-Horne

Numéro Int.: 6856

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:15 à 17:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

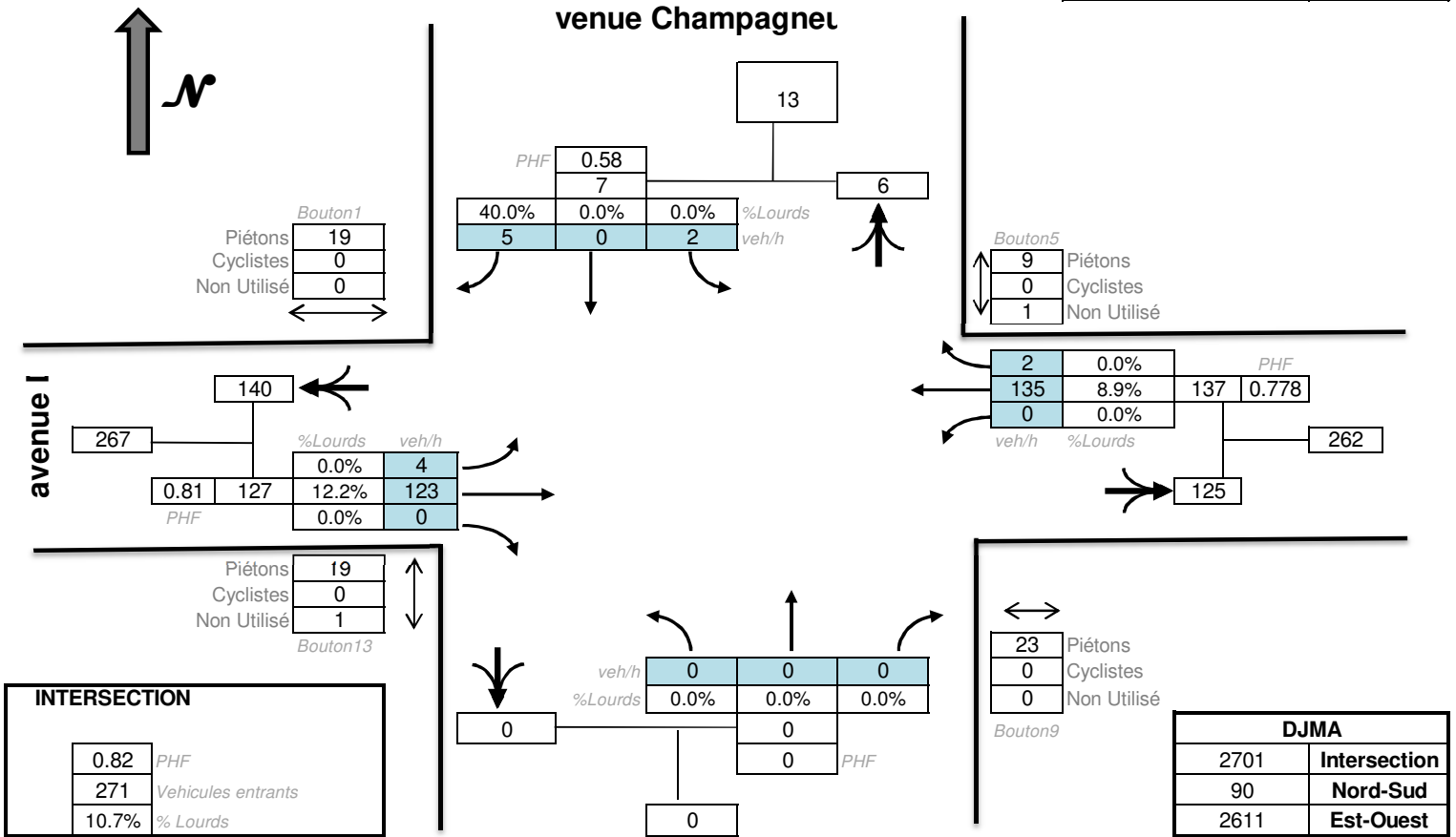
Nom de l'intersection : avenue Ducharme / avenue Champagneur [2007/07/24]

Numéro Int.: **8329**

Heure de Pointe Période 1

heure: 08:00 à 09:00

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

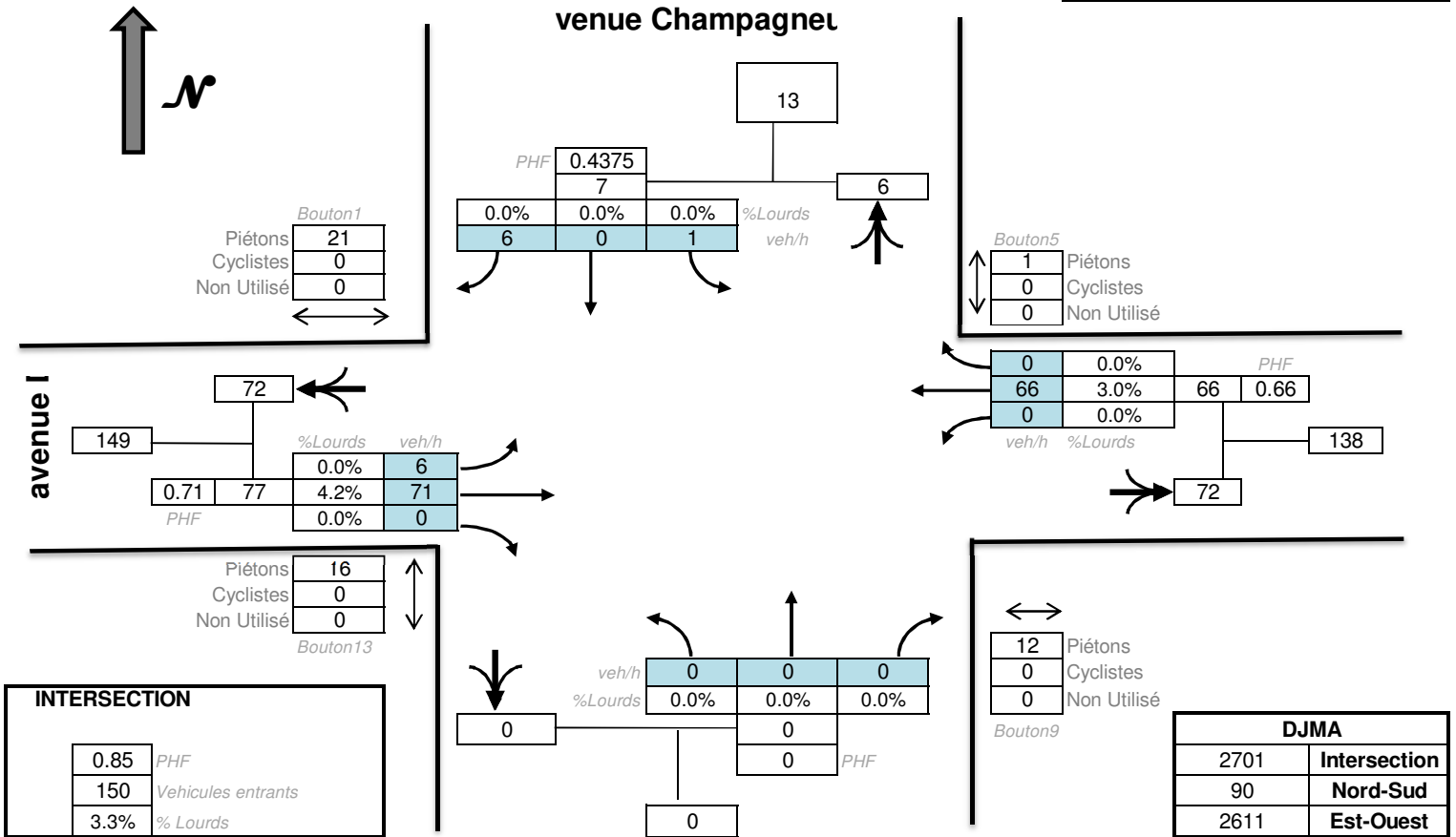
Nom de l'intersection : avenue Ducharme / avenue Champagneur [2007/07/24]

Numéro Int.: **8329**

Heure de Pointe Période 2

heure: 12:00 à 13:00

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

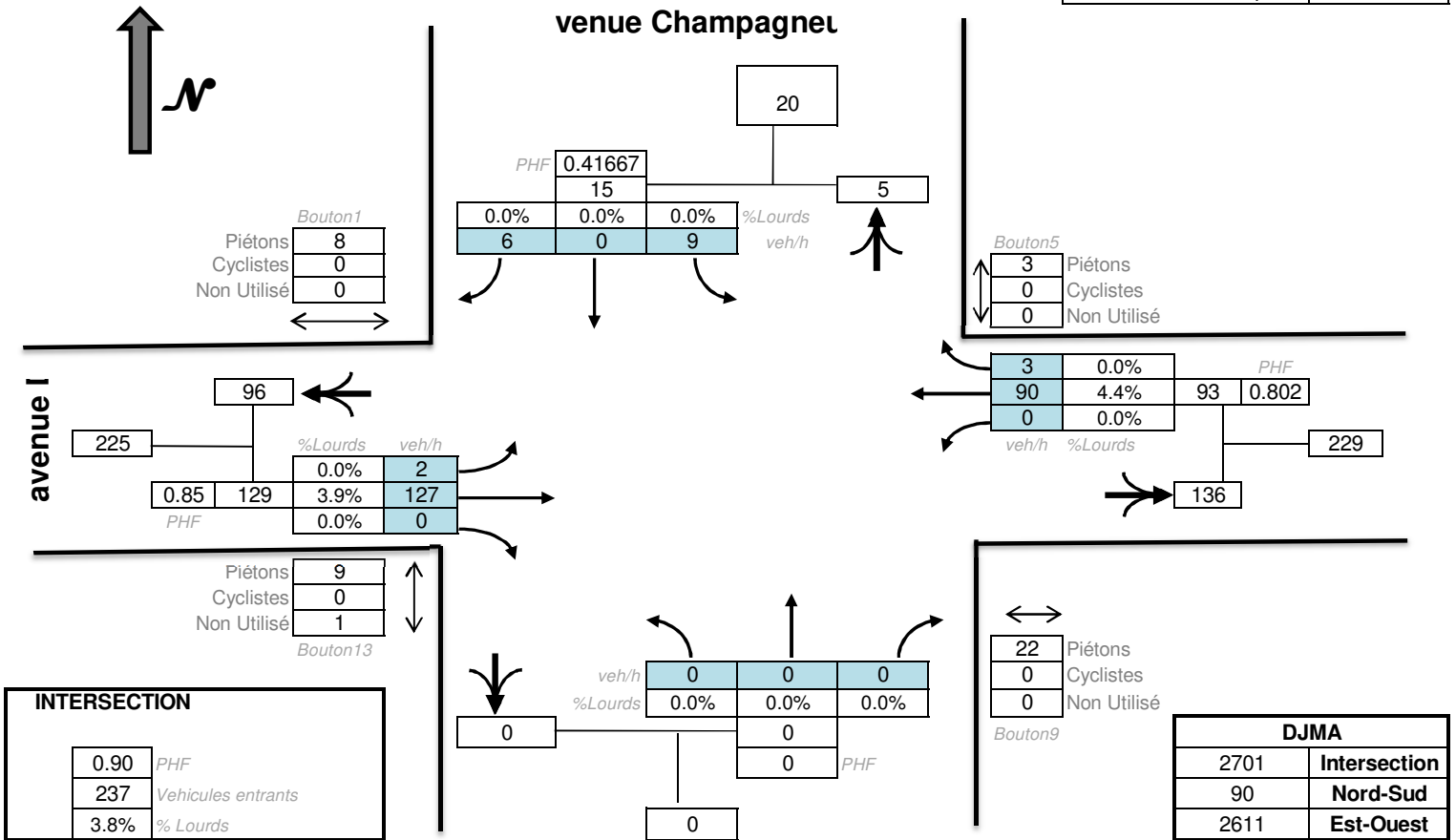
Nom de l'intersection : avenue Ducharme / avenue Champagneur [2007/07/24]

Numéro Int.: **8329**

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:30 à 17:30

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

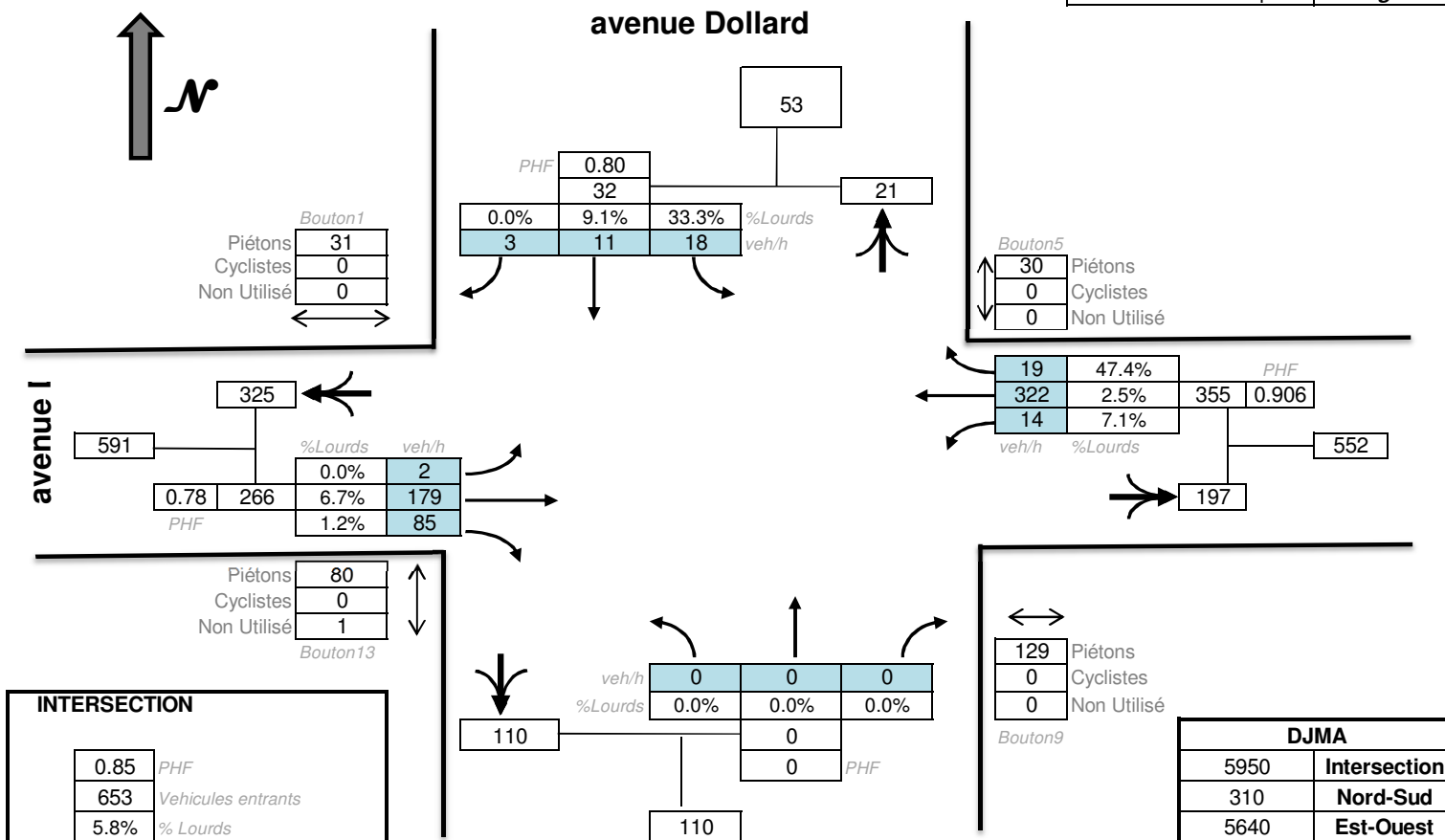
Nom de l'intersection : avenue Ducharme / avenue Dollard [2007/07/24]

Numéro Int.: **8331**

Heure de Pointe Période 1

heure: 07:45 à 08:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

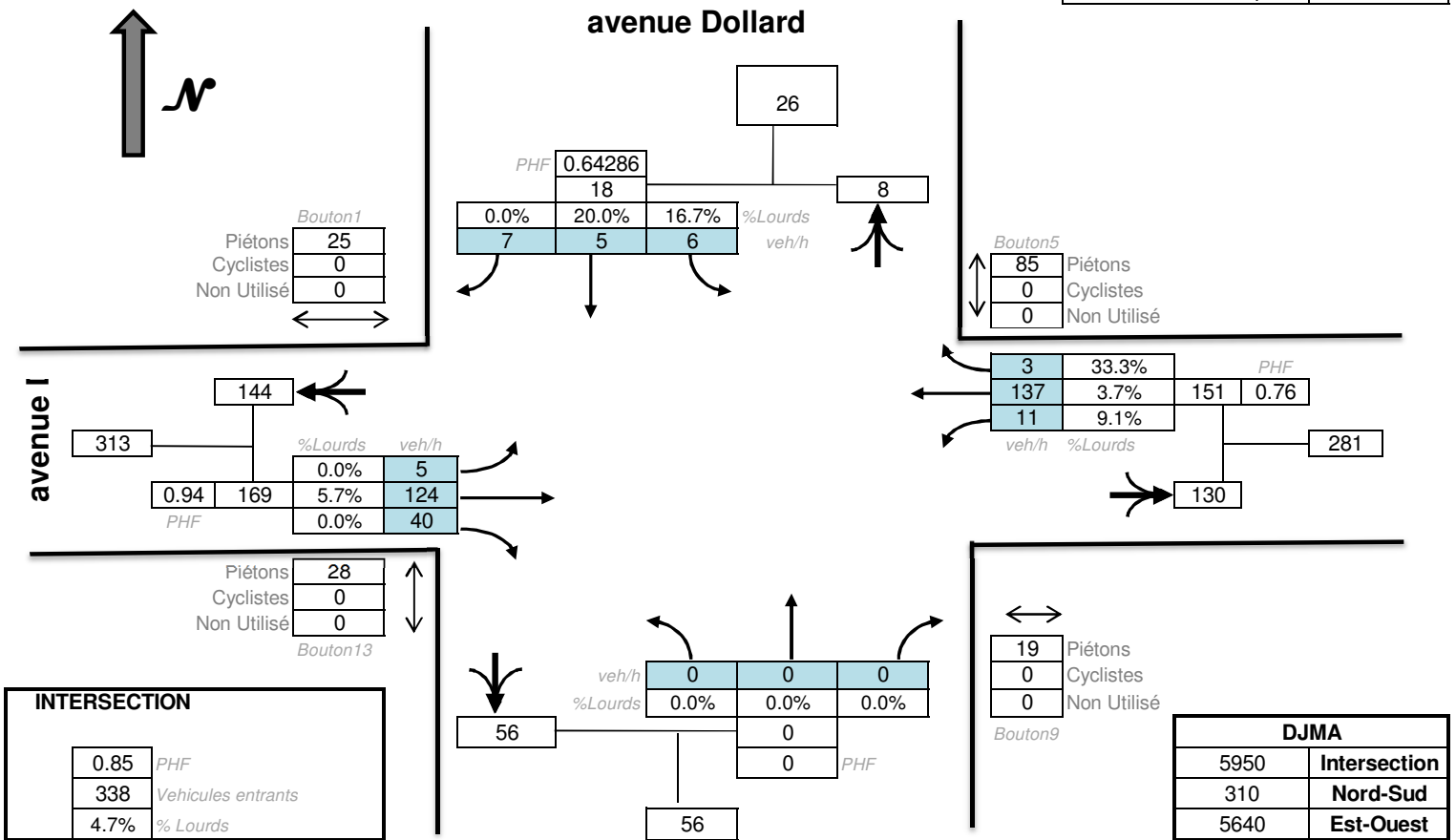
Nom de l'intersection : avenue Ducharme / avenue Dollard [2007/07/24]

Numéro Int.: **8331**

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:30 à 12:30

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

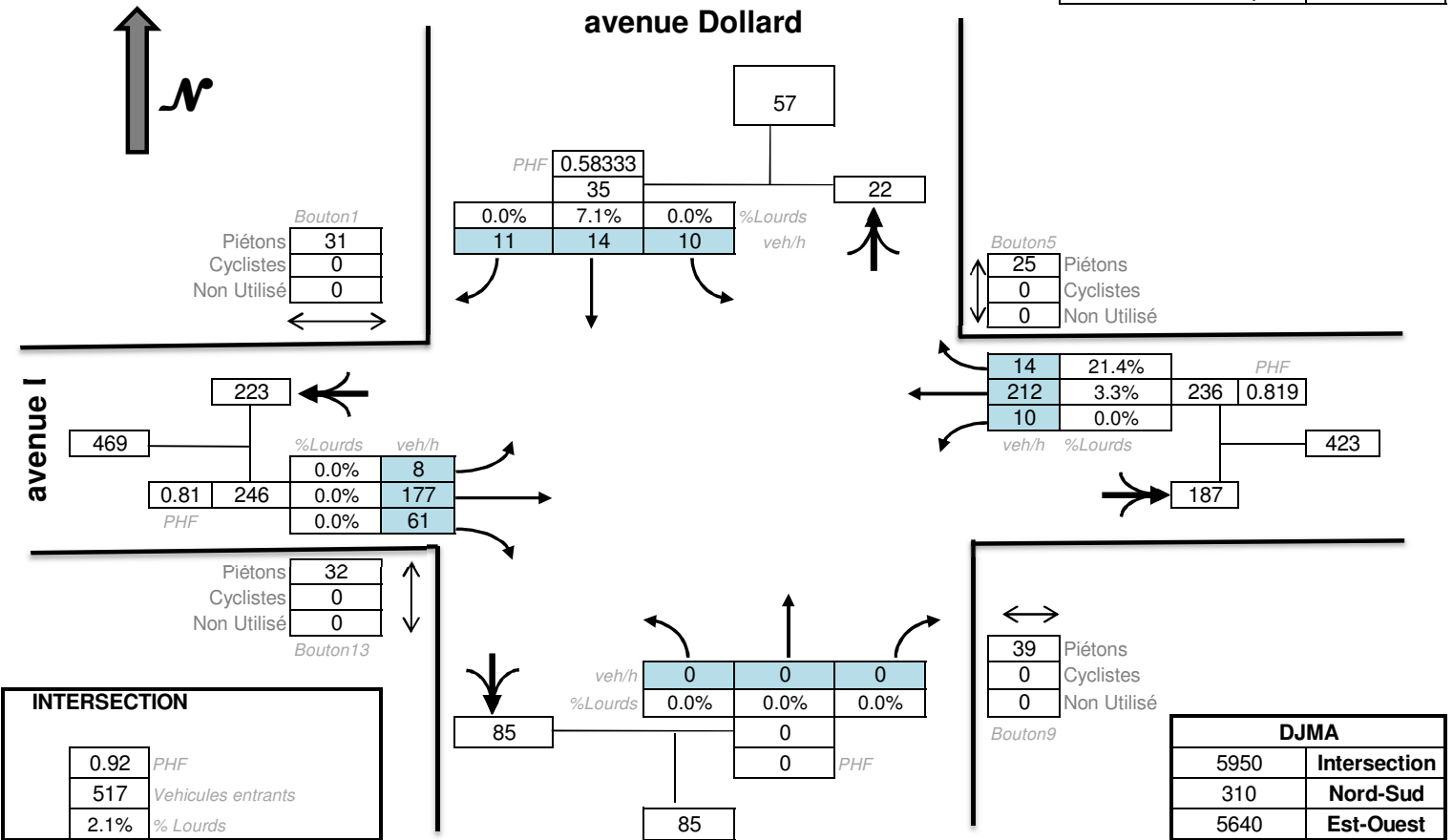
Nom de l'intersection : avenue Ducharme / avenue Dollard [2007/07/24]

Numéro Int.: 8331

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:45 à 17:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

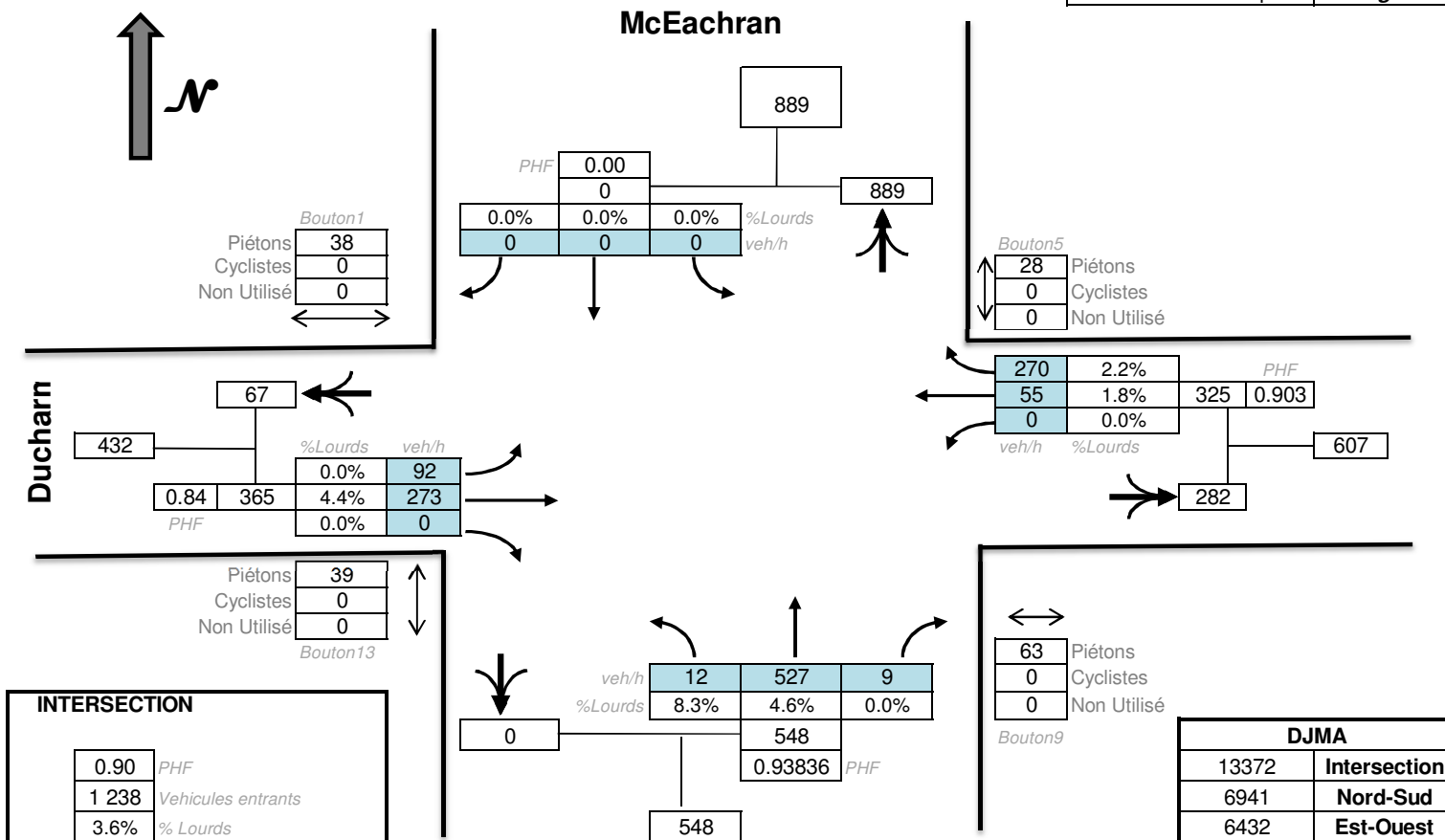
Nom de l'intersection : Ducharme / McEachran

Numéro Int.: 8335

Heure de Pointe Période 1

heure: 07:45 à 08:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

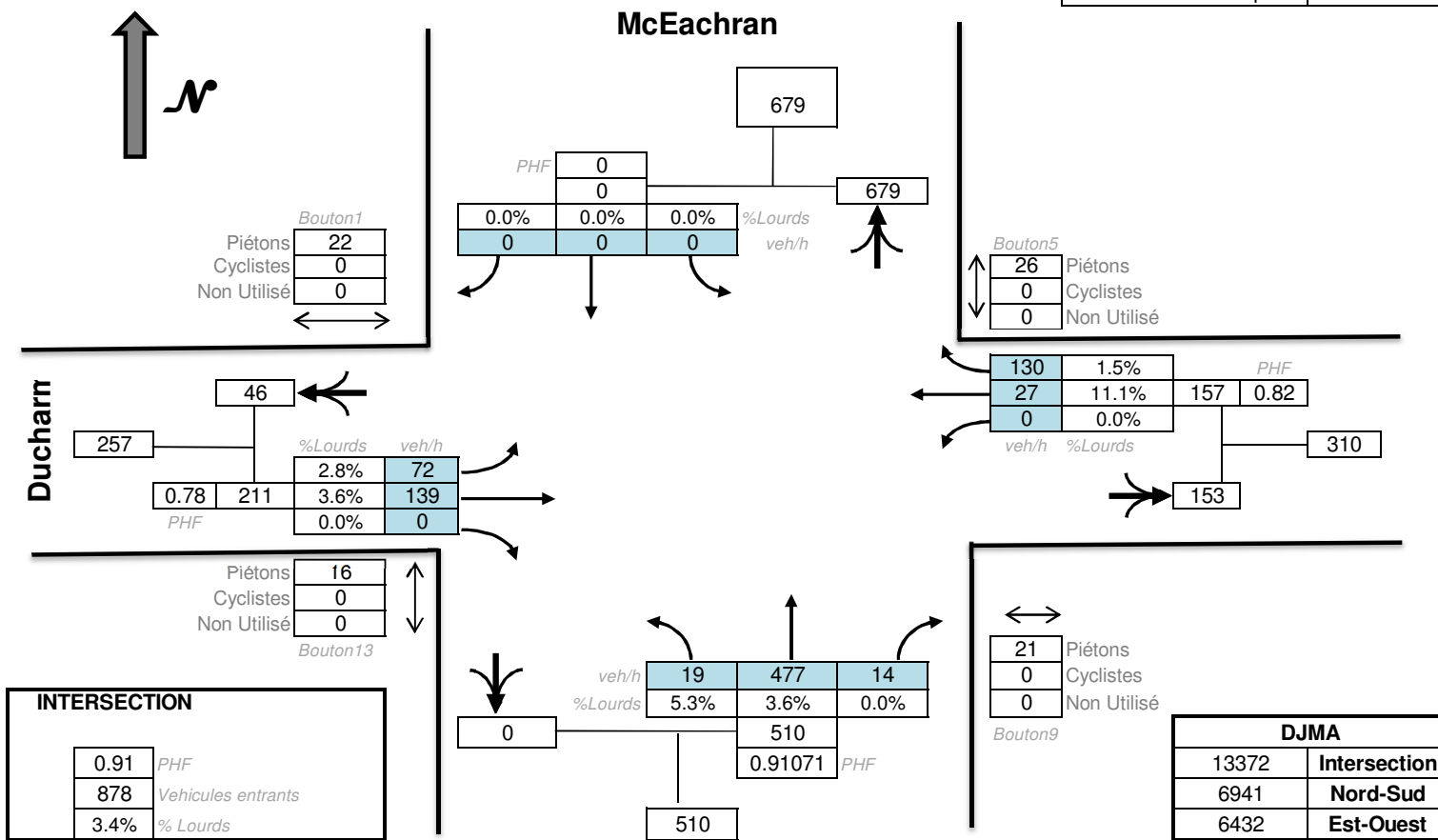
Nom de l'intersection : Ducharme / McEachran

Numéro Int.: 8335

Heure de Pointe Période 2

heure:	12:00	à	13:00
--------	-------	---	-------

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

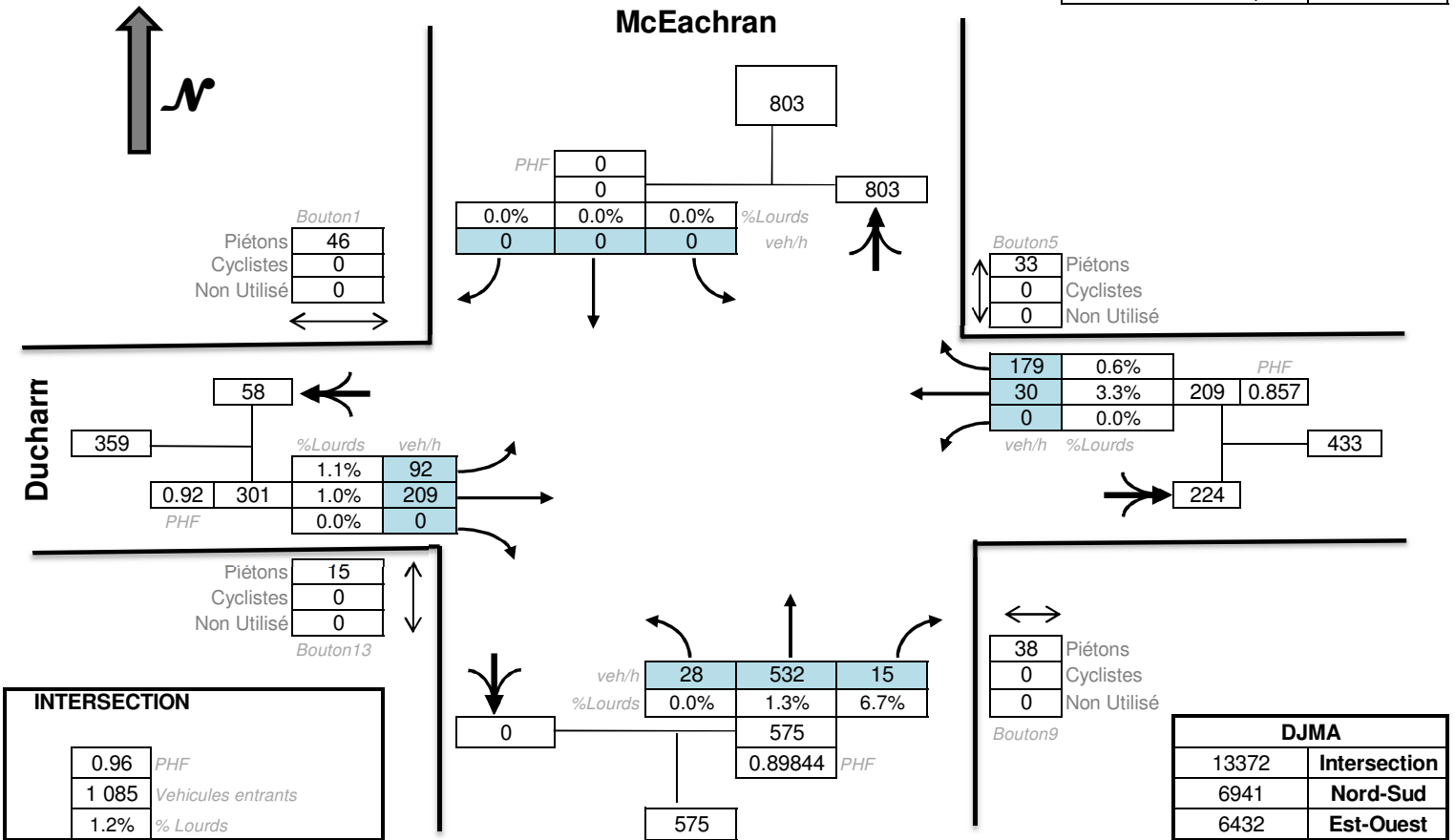
Nom de l'intersection : Ducharme / McEachran

Numéro Int.: **8335**

Heure de Pointe Période 3

heure: 17:15 à 18:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

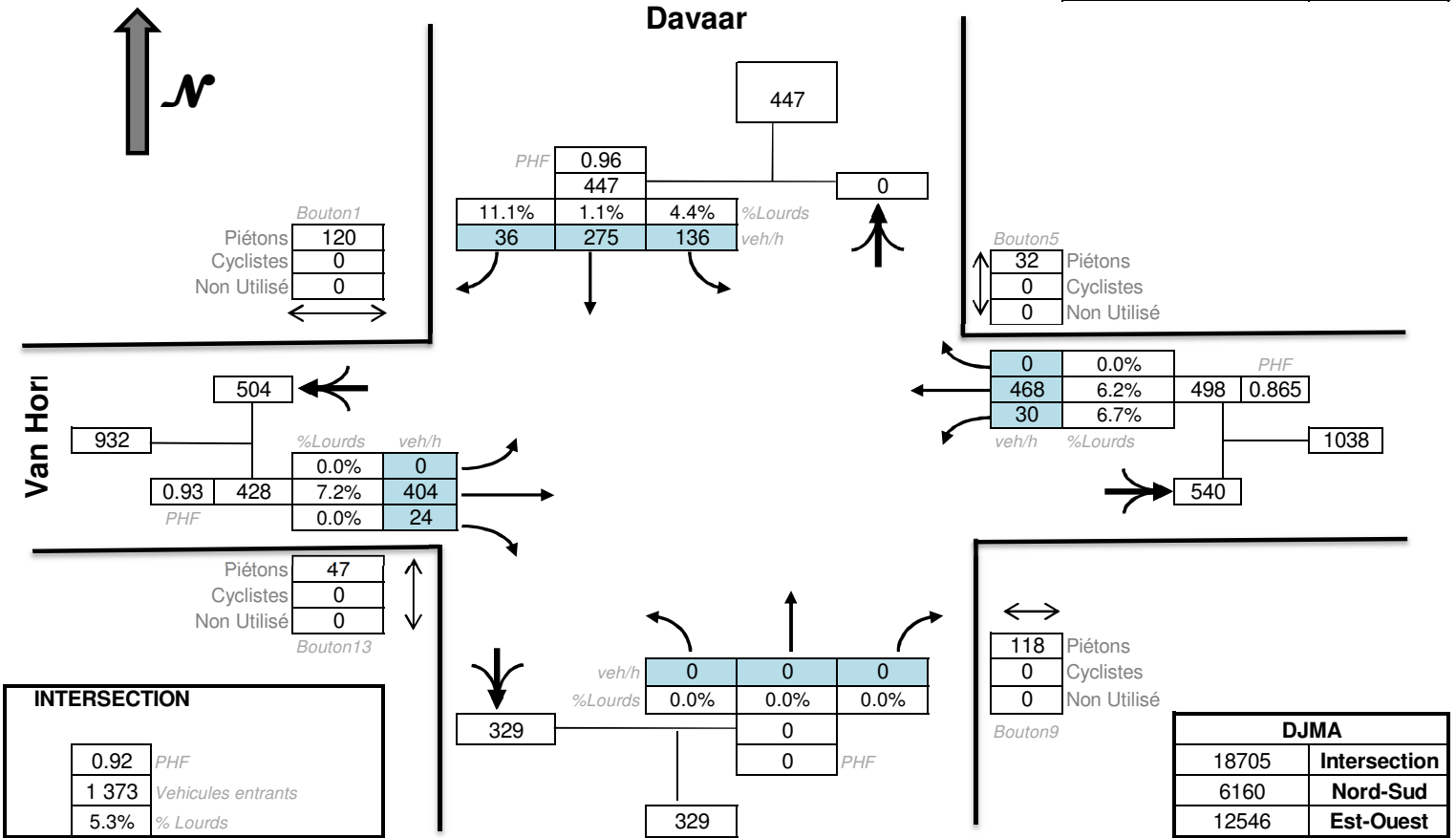
Nom de l'intersection : Davaar / Van-Horne

Numéro Int.: **9824**

Heure de Pointe Période 1

heure: 08:00 à 09:00

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

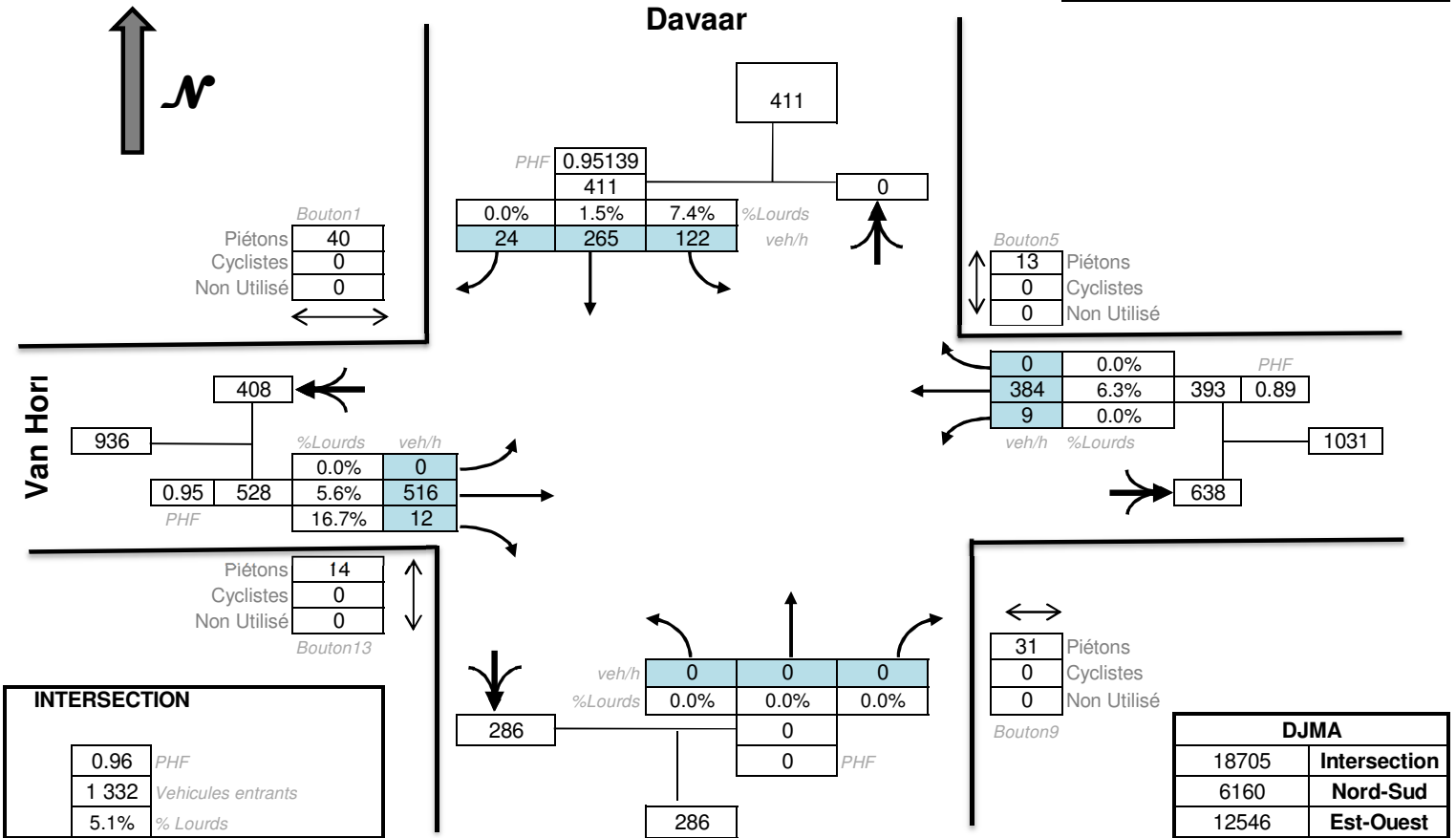
Nom de l'intersection : Davaar / Van-Horne

Numéro Int.: **9824**

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

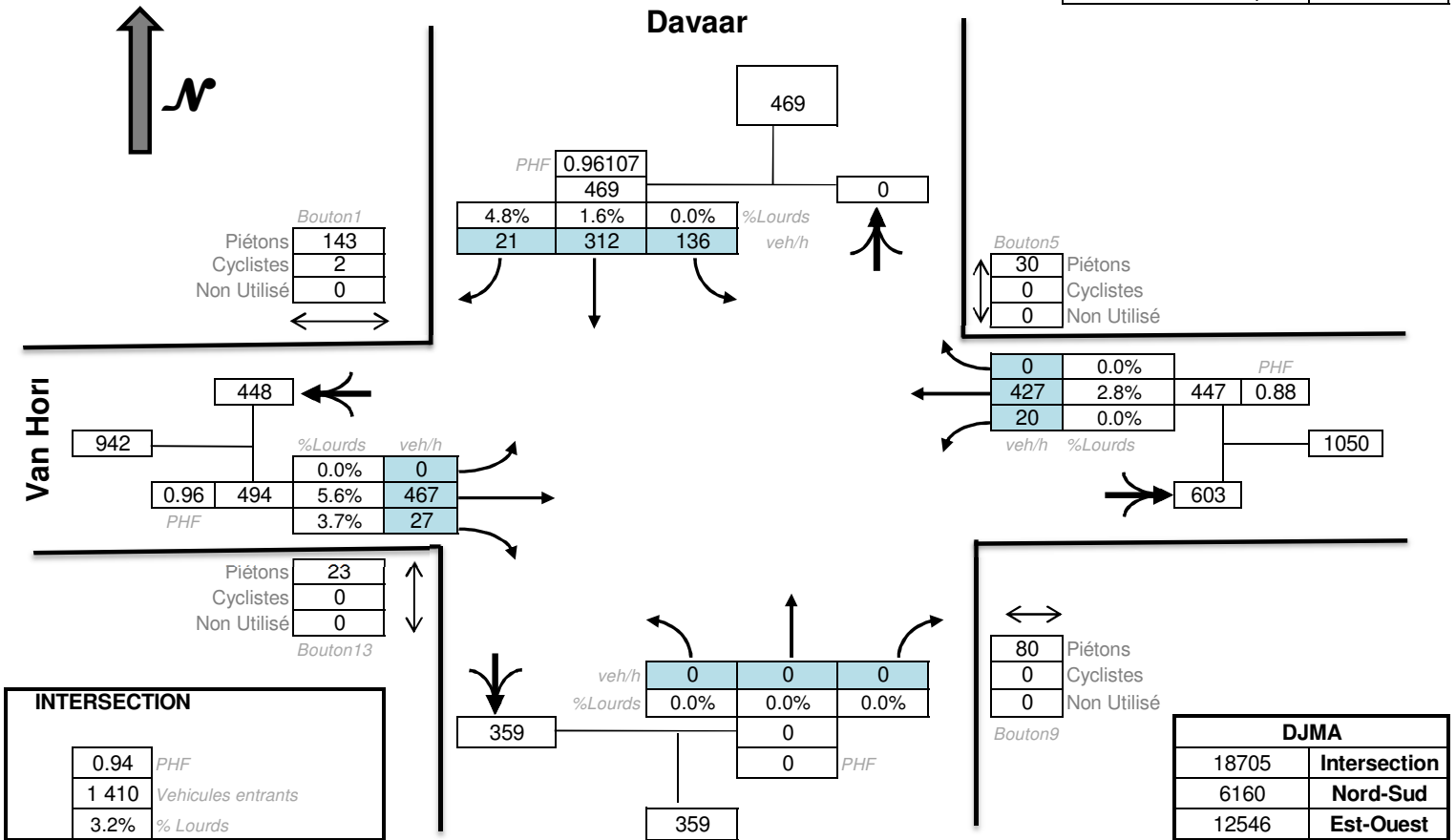
Nom de l'intersection : Davaar / Van-Horne

Numéro Int.: **9824**

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:30 à 17:30

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

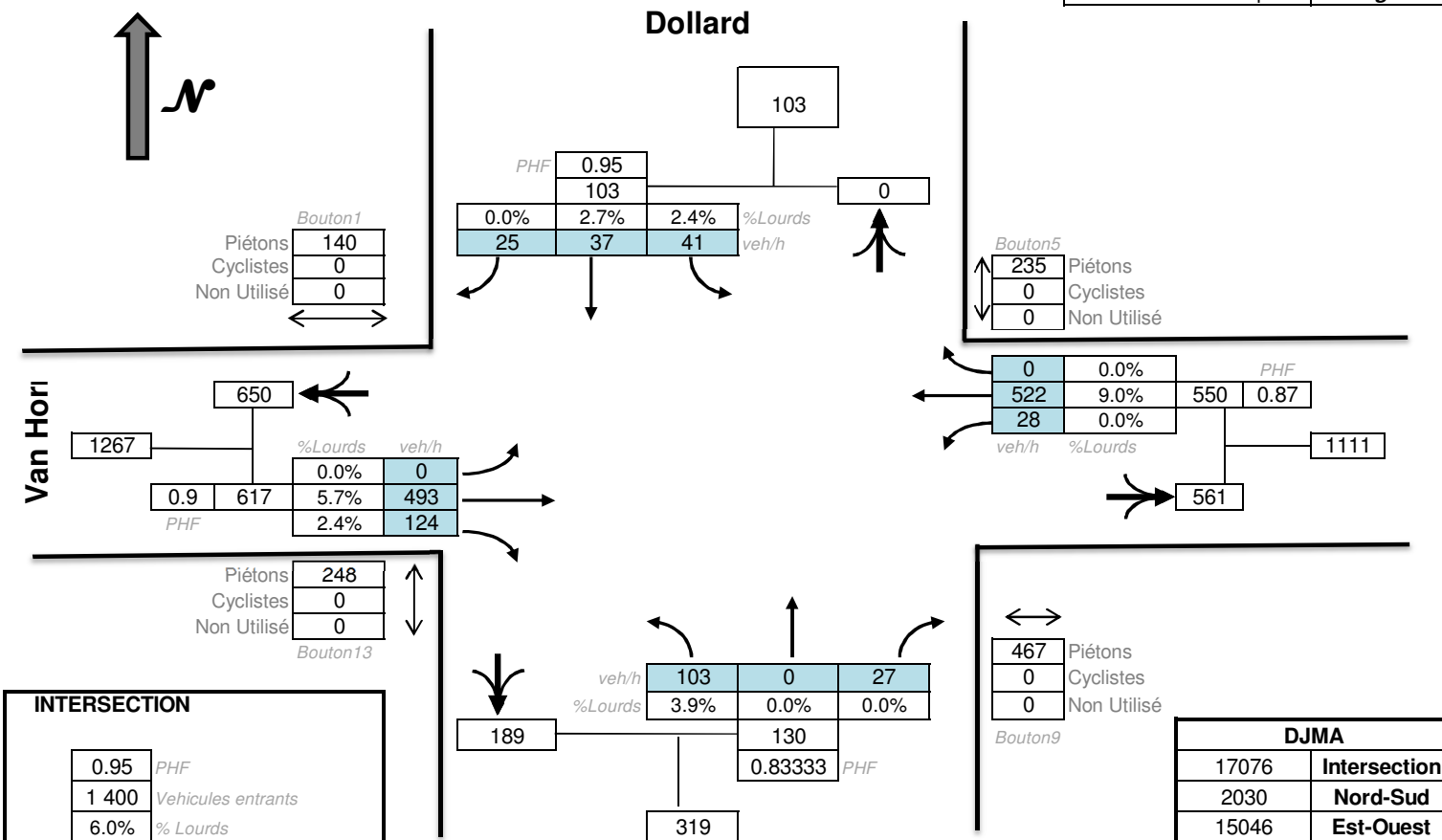
Nom de l'intersection : Dollard / Van-Horne

Numéro Int.: **9825**

Heure de Pointe Période 1

heure: 07:30 à 08:30

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

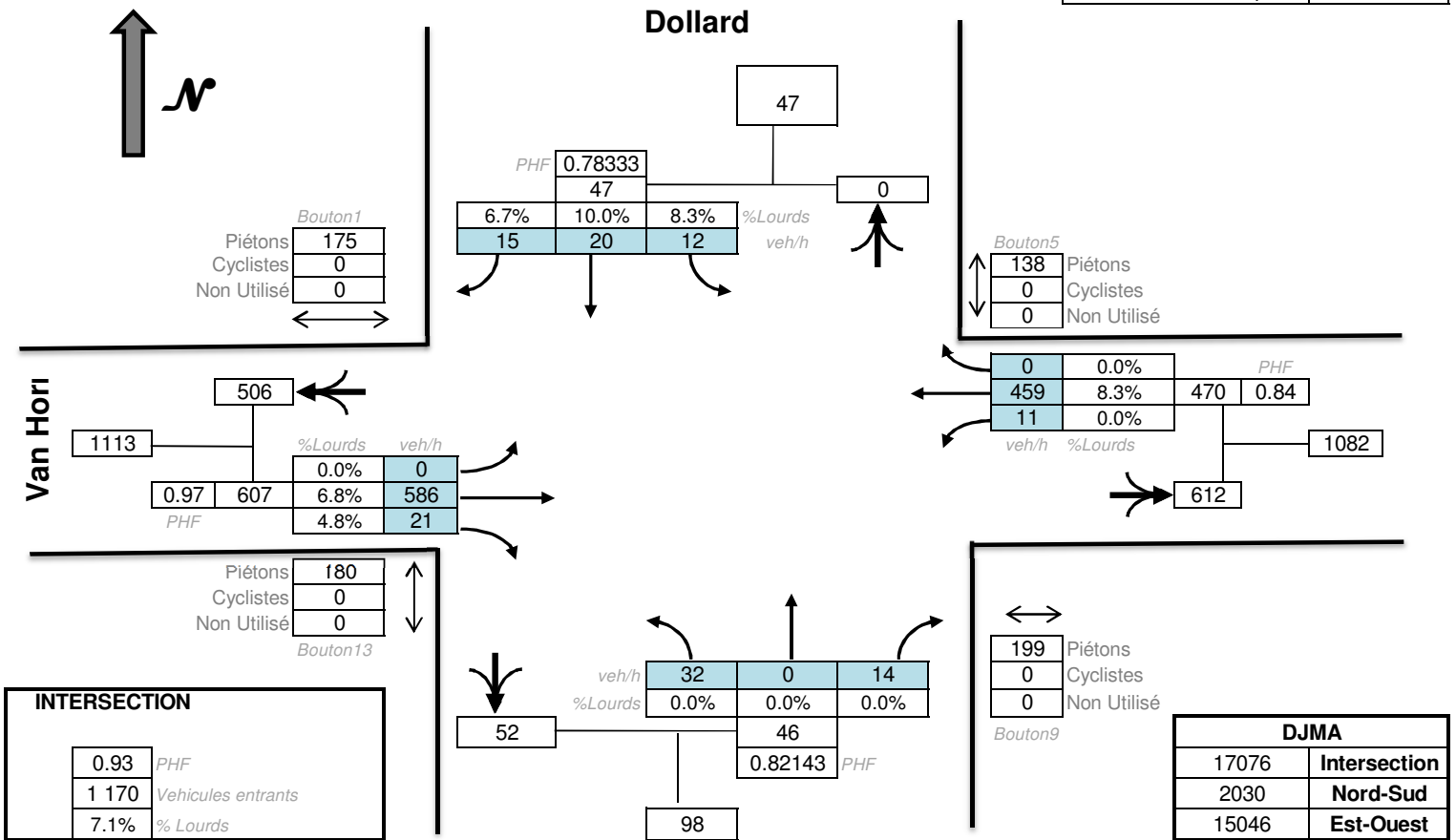
Nom de l'intersection : Dollard / Van-Horne

Numéro Int.: **9825**

Heure de Pointe Période 2

heure: 12:00 à 13:00

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

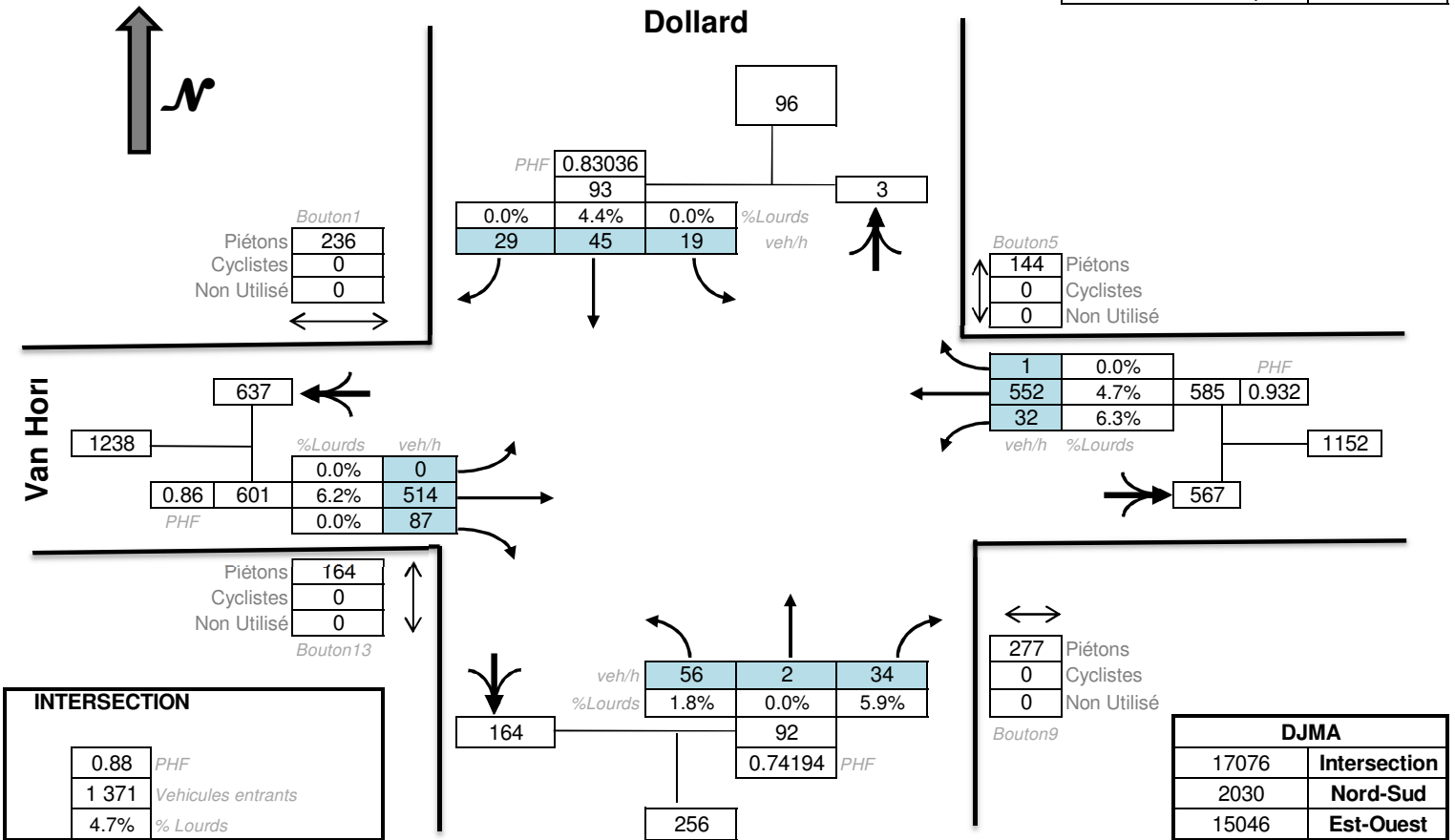
Nom de l'intersection : Dollard / Van-Horne

Numéro Int.: 9825

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:15 à 17:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

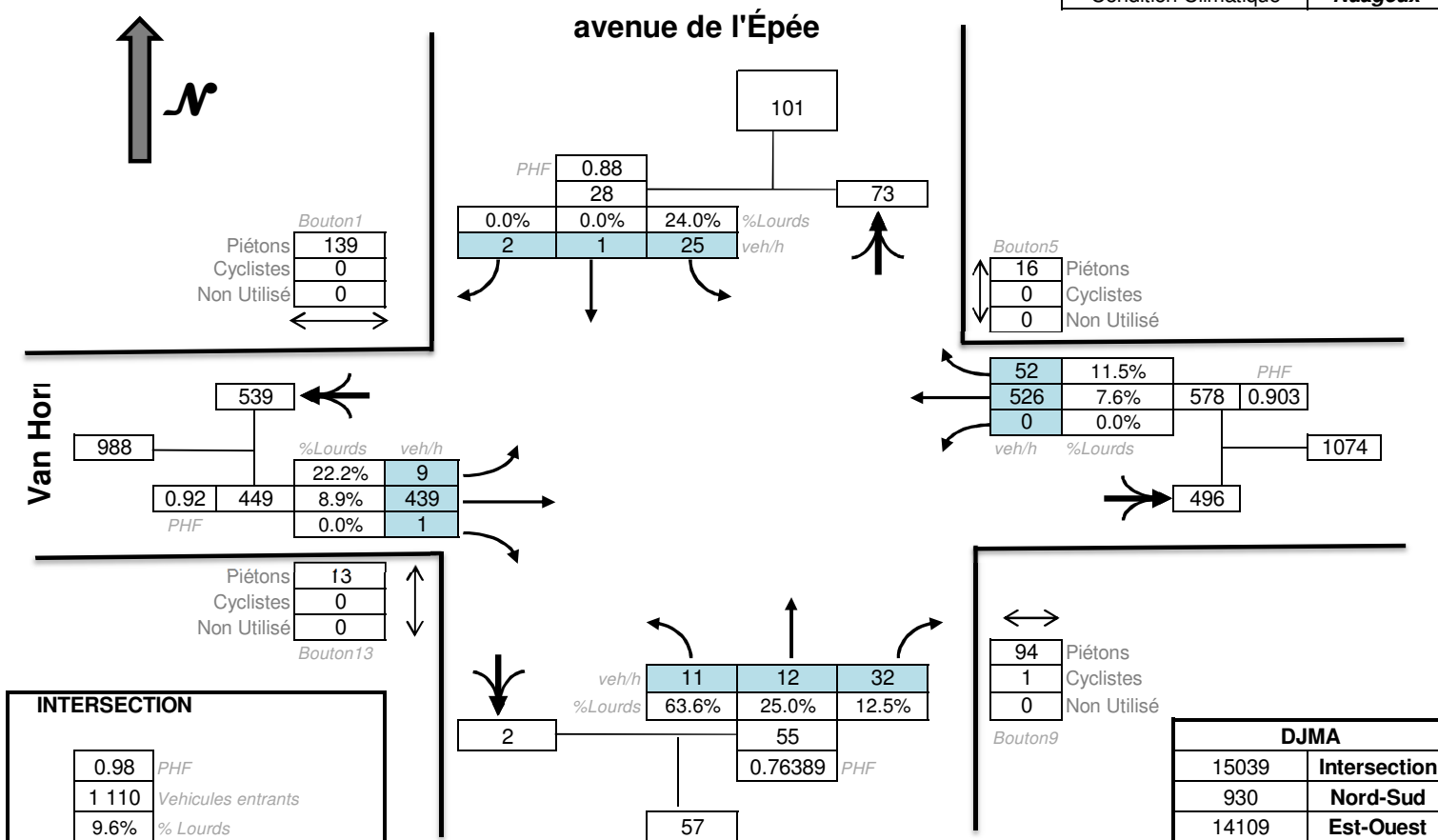
Nom de l'intersection : avenue Van Horne / avenue de l'Épée [2007/07/24]

Numéro Int.: **9827**

Heure de Pointe Période 1

heure: 08:00 à 09:00

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

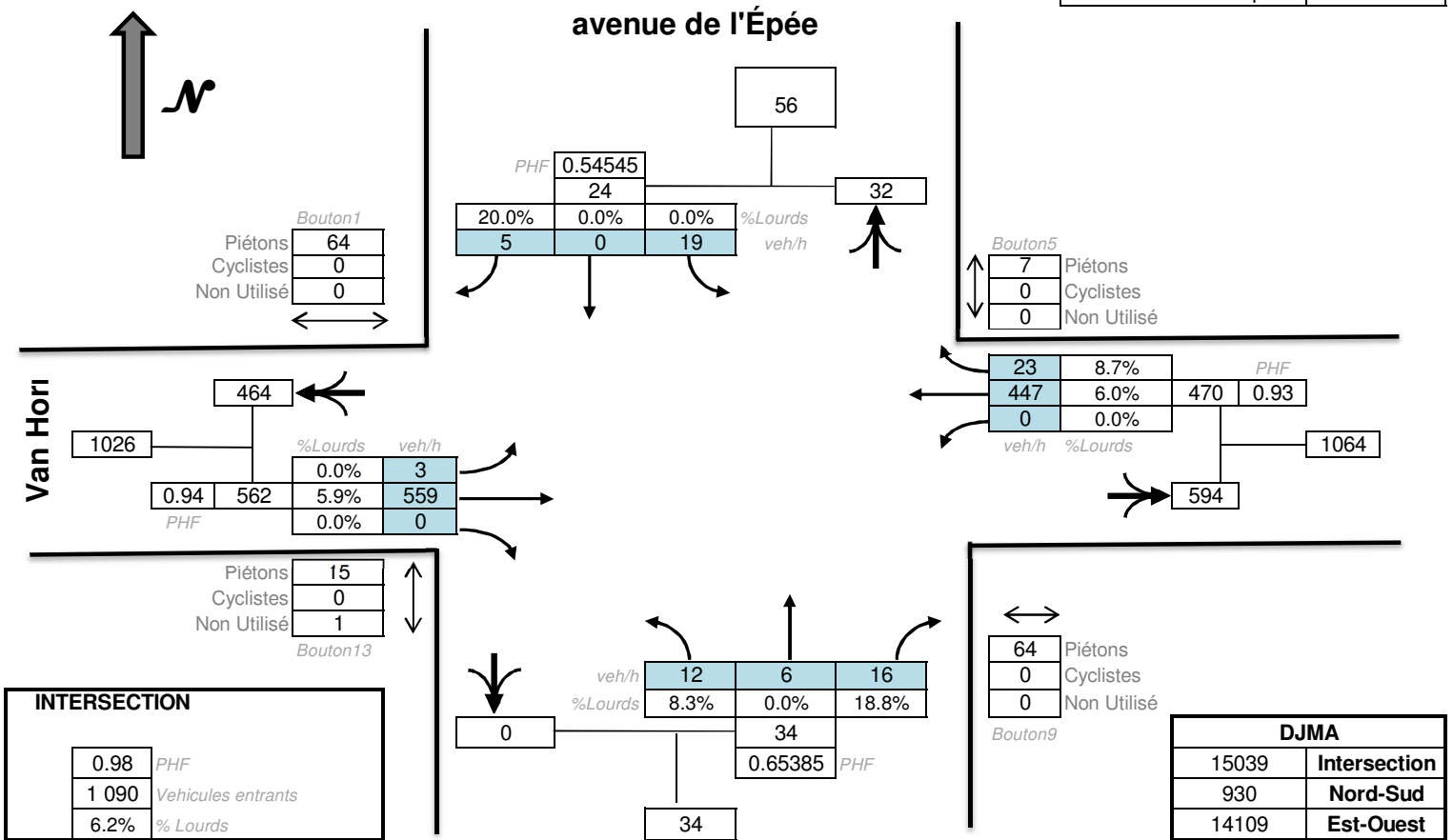
Nom de l'intersection : avenue Van Horne / avenue de l'Épée [2007/07/24]

Numéro Int.: **9827**

Heure de Pointe Période 2

heure: 11:45 à 12:45

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

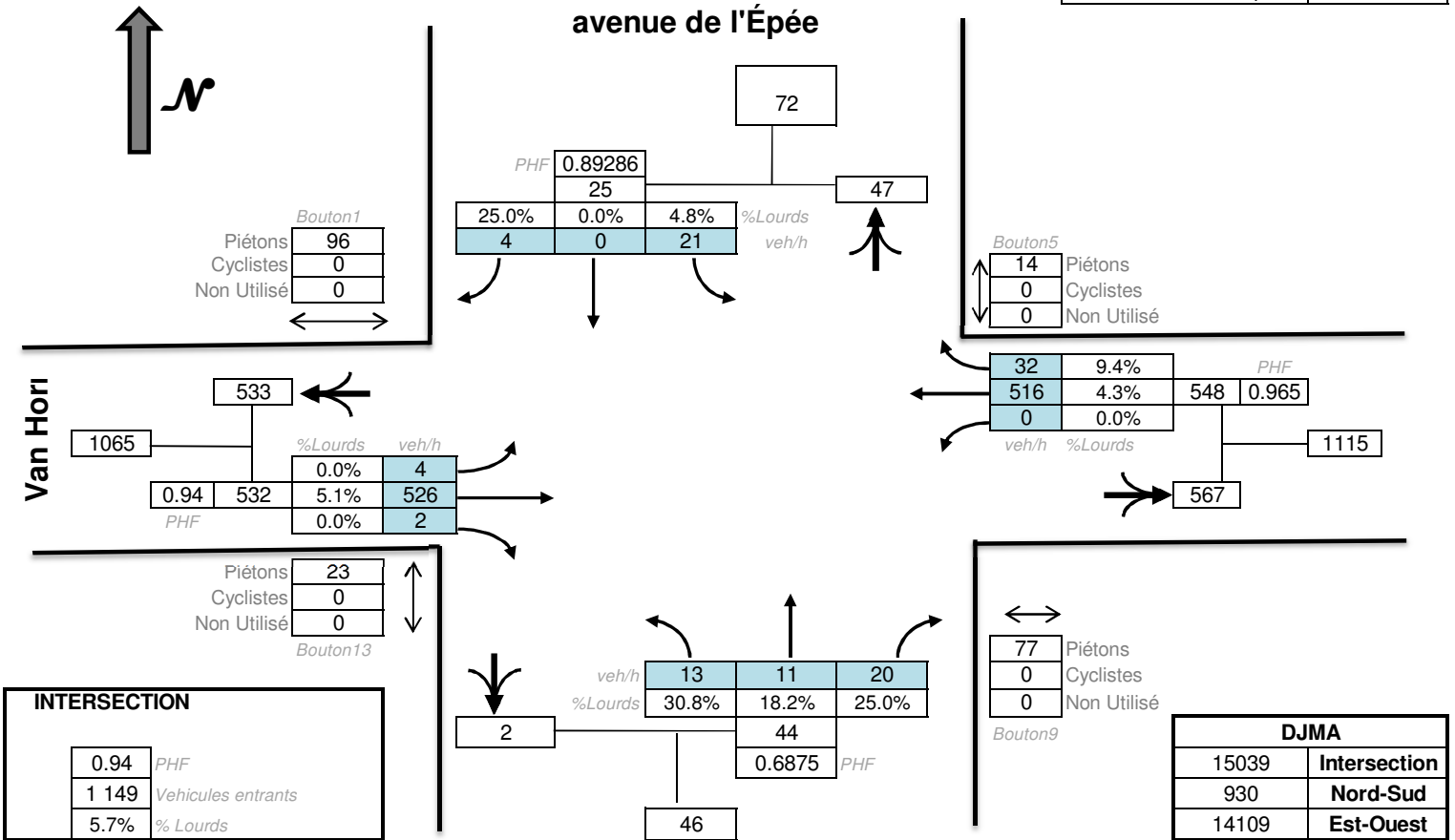
Nom de l'intersection : avenue Van Horne / avenue de l'Épée [2007/07/24]

Numéro Int.: **9827**

Heure de Pointe Période 3

heure: 16:15 à 17:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

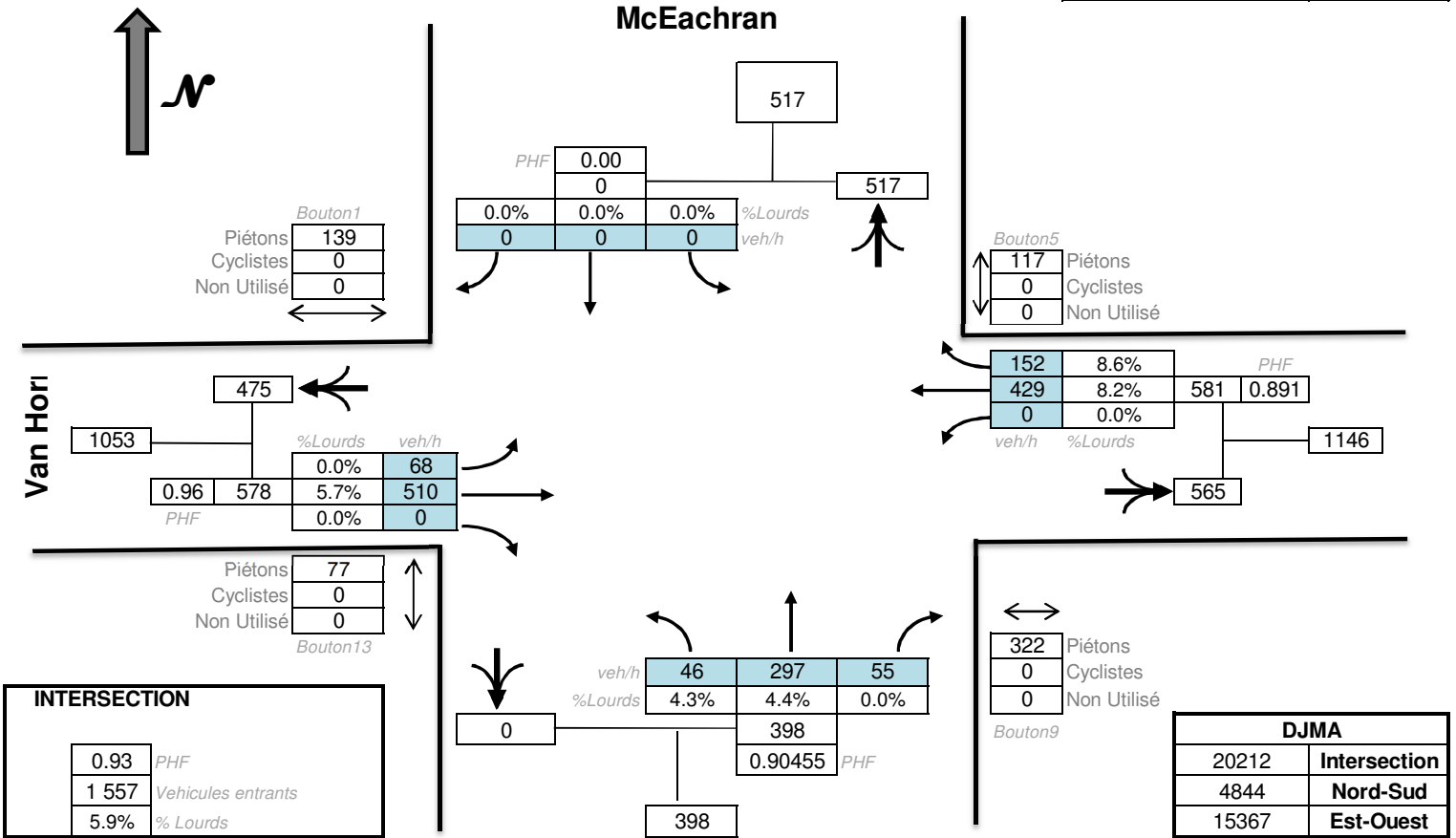
Nom de l'intersection : McEachran / Van-Horne

Numéro Int.: 9829

Heure de Pointe Période 1

heure:	07:30	à	08:30
--------	-------	---	-------

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Nuageux



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

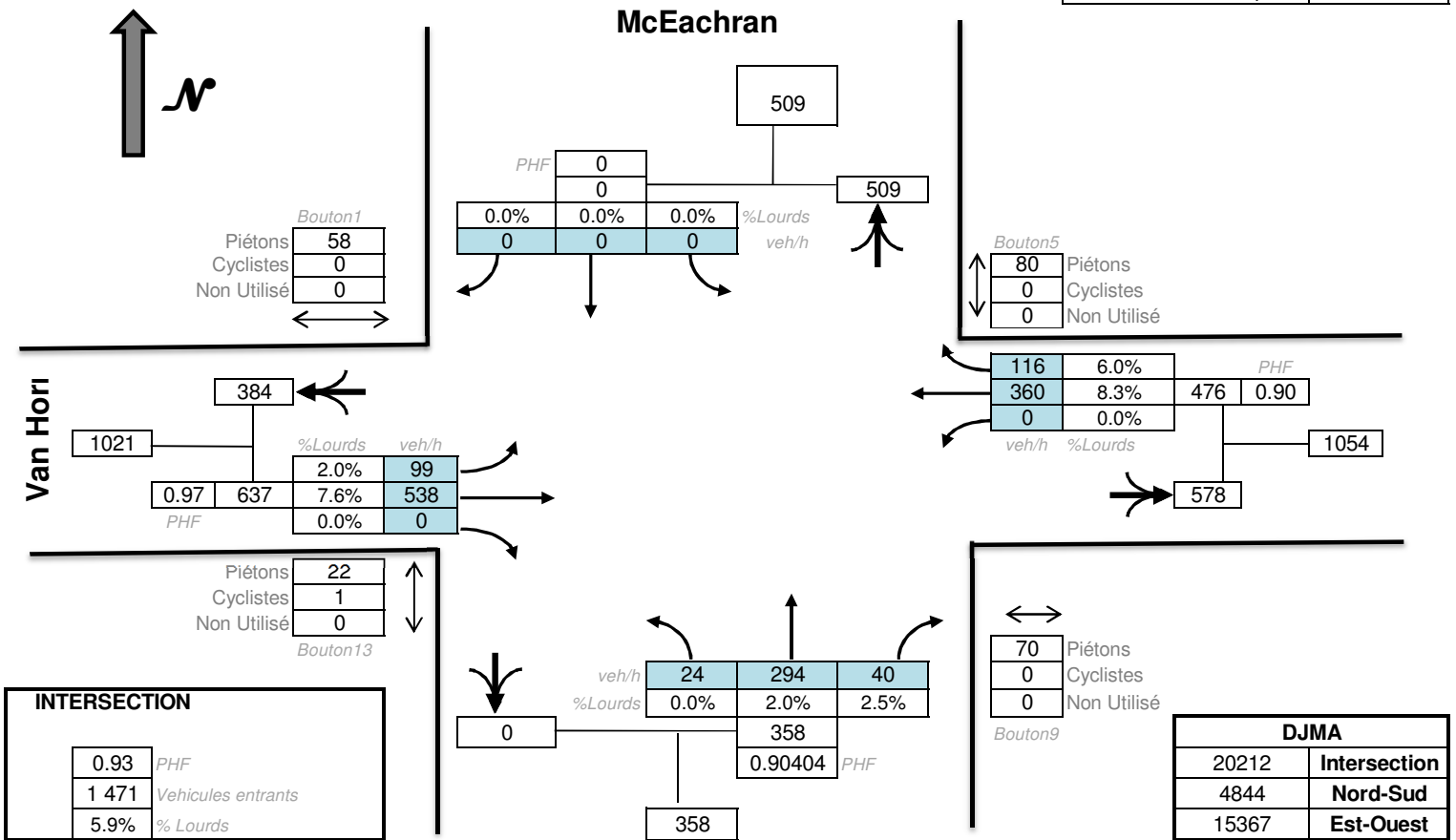
Nom de l'intersection : McEachran / Van-Horne

Numéro Int.: **9829**

Heure de Pointe Période 2

heure: 12:00 à 13:00

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Véhicules totaux et transport actif

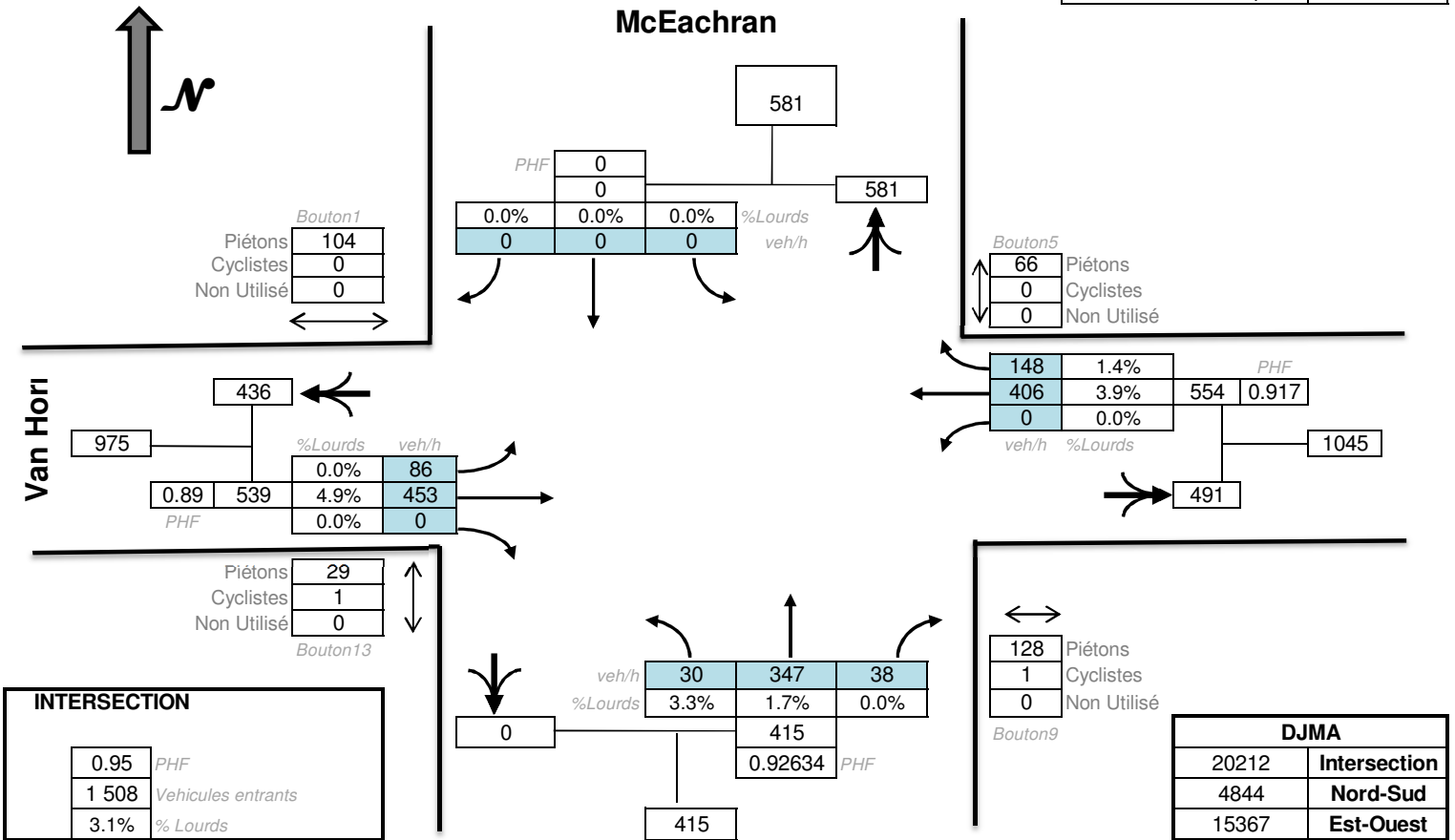
Nom de l'intersection : McEachran / Van-Horne

Numéro Int.: **9829**

Heure de Pointe Période 3

heure: 17:15 à 18:15

Date	2016-12-06
Jour de la semaine	Mardi
Condition Climatique	Pluie



Note : %Lourds représente la somme des banques 1 et 2 du comptage

Comptages véhicules et piétons

SITE: **Davaar**
du Manoir

DATE (aaaa-mm-jj): **2012-02-08**
Compilé par: **Karine Thibault**

Pointeur: **Lyne Busque**

INTERSECTION No: **9271**

RÉSEAUX No.

Véh. éq. **1**

VENANT VERS	DU NORD						DE L'EST						DU SUD						DE L'OUEST						TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT	TOTAL Cyclist.
	P	C	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	C	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	C	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	C	SUD	EST	NORD	TOTAL			
06:30-07:30	0	0	86	53	0	139	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141	0	0
	0	1	92	89	0	181	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	183	0	1
	0	0	128	98	0	226	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	229	0	0
	0	0	148	132	0	280	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	282	0	0
TOTAL	0	1	454	372	0	826	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6	835	0	1
% V. lourds			1.8%	0.8%	0.0%	1.3%			0.0%	33.3%	0.0%	33.3%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%		
PHF	0.00	0.25	0.77	0.70	0.00	0.74	0.00	0.00	0.00	0.38	0.00	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.00	0.75	0.74	0.00	0.25
07:30-08:30	0	0	251	173	0	424	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	428	0	0
	6	2	340	159	0	499	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	3	502	10	2
	7	0	261	125	0	386	0	0	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0	6	1	1	2	0	3	391	17	1
	6	0	305	123	0	428	0	0	0	5	0	5	6	0	0	0	0	0	1	1	0	5	0	5	438	13	1
TOTAL	19	2	1157	580	0	1737	0	0	0	10	0	10	11	0	0	0	0	0	10	2	1	11	0	12	1759	40	4
% V. lourds			1.2%	1.2%	0.0%	1.2%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%		
PHF	0.68	0.25	0.85	0.84	0.00	0.87	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.50	0.46	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.42	0.50	0.25	0.55	0.00	0.60	0.88	0.59	0.50
08:30-09:30	2	0	306	127	0	433	0	0	0	5	0	5	1	0	0	0	0	0	1	1	0	4	0	4	442	4	1
	6	1	244	157	0	401	0	0	0	6	0	6	2	0	0	0	0	0	4	1	0	4	0	4	411	12	2
	2	0	207	160	0	367	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	5	373	3	0
	4	0	180	148	0	328	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	329	10	0
TOTAL	14	1	937	592	0	1529	0	0	0	13	0	13	6	0	0	0	0	0	9	2	0	13	0	13	1555	29	3
% V. lourds			1.6%	1.7%	0.0%	1.6%			0.0%	7.7%	0.0%	7.7%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	7.7%	0.0%	7.7%	1.7%		
PHF	0.58	0.25	0.77	0.93	0.00	0.88	0.00	0.00	0.00	0.54	0.00	0.54	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.56	0.50	0.00	0.65	0.00	0.65	0.88	0.60	0.38
11:00-12:00	0	0	86	113	0	199	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4	210	0	0
	1	0	97	105	0	202	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7	0	7	216	3	0
	0	0	101	114	0	215	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	4	220	7	0
	0	0	92	145	0	237	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	4	0	4	242	3	0
TOTAL	1	0	376	477	0	853	0	0	0	16	0	16	4	0	0	0	0	0	8	0	1	18	0	19	888	13	0
% V. lourds			1.6%	3.1%	0.0%	2.5%			0.0%	12.5%	0.0%	12.5%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	22.2%	0.0%	21.1%	3.0%		
PHF	0.25	0.00	0.93	0.83	0.83	0.83	0.00	0.00	0.00	0.57	0.00	0.57	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.25	0.64	0.00	0.68	0.92	0.46	0.00
12:00-13:00	2	0	94	125	0	219	0	0	0	5	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	4	228	3	0
	1	0	105	108	0	213	0	0	0	3	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	220	3	0
	2	0	111	106	0	217	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	1	220	5	0
	8	0	108	97	0	205	0	0	0	5	0	5	13	0	0	0	0	0	12	0	1	2	0	3	213	33	0
TOTAL	13	0	418	436	0	854	0	0	0	15	0	15	16	0	0	0	0	0	15	0	4	8	0	12	881	44	0
% V. lourds			1.0%	50.0%	50.0%	50.0%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%		
PHF	0.41	0.00	0.94	0.87	0.00	0.97	0.00	0.00	0.00	0.75	0.00	0.75	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.00	0.33	0.50	0.00	0.75	0.97	0.33	0.00
15:30-16:30	1	1	177	163	0	340	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	342	2	1
	0	0	74	82	0	156	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	159	0	0
	1	0	97	108	0	205	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	4	210	3	0
	3	0	111	145	0	256	0	0	0	5	0	5	4	0	0	0	0	0	2	0	0	6	0	6	267	9	0
TOTAL	5	1	459	498	0	957	0	0	0	9	0	9	5	0	0	0	0	0	4	0	0	12	0	12	978	14	1
% V. lourds			2.2%	1.0%	0.0%	1.6%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%		
PHF	0.42	0.25	0.65	0.76	0.00	0.70	0.00	0.00	0.00	0.45	0.00	0.45	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.50	0.00	0.50	0.71	0.39	0.25
16:30-17:30	2	0	141	159	0	300	0	0	0	3	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8	311	3	0
	6	0	134	165	0	299	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	303	7	0
	7	0	164	145	0	309	0	0	0	4	0	4	4	0	0	0	0	0	4	0	0	6	0	6	319	15	0
	4	0	170	157	0	327	0	0	0	7	0	7	1	0	0	0	0	0	4	0	0	10	0	10	344	9	0
TOTAL	19	0	609	626	0	1235	0	0	0	16	0	16	7	0	0	0	0	0	8	0	0	26	0	26	1277	34	0
% V. lourds			1.3%	0.2%	0.0%	0.7%			0.0%	6.3%	0.0%	6.3%			0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.0%	7.7%	0.0%	7.7%	0.9%		
PHF	0.68	0.00	0.90	0.95	0.00	0.94	0.00	0.00	0.00	0.57	0.00	0.57	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.65	0.00	0.65	0.93	0.57	0.00
17:30-18:30	6	0	181	170	0	351	0	0	0	5	0	5	6	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	7	363	19	0
	4	0	144	145	0	289	0	0	0	9	0	9	3	0	0	0	0	0	3	2	0	4	0	4	302	10	2
	1	0	165	177	0	342	0	0	0	8	0	8	2	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	2	352	4	1
	0	0	135	136	0	271	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	273	2	0
TOTAL	11	0	625	628	0	1253																					

Comptages AUTOS

SITE: Davaar et du Manoir

Int_No: 9271

DATE : 2012-02-08

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH
	OUEST	SUD	EST	TOTAL	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	EST	NORD	OUEST	TOTAL	SUD	EST	NORD	TOTAL	
06:30-07:30	85	52	0	137	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	139
	89	89	0	178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	180
	126	97	0	223	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	225
	146	131	0	277	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	279
TOTAL	446	369	0	815	0	2	0	2	0	0	0	0	0	6	0	6	823
07:30-08:30	246	172	0	418	0	3	0	3	0	0	0	0	0	1	0	1	422
	335	157	0	492	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	495
	258	123	0	381	0	2	0	2	0	0	0	0	1	2	0	3	386
	304	121	0	425	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0	5	435
TOTAL	1 143	573	0	1 716	0	10	0	10	0	0	0	0	1	11	0	12	1 738
08:30-09:30	299	126	0	425	0	5	0	5	0	0	0	0	0	4	0	4	434
	242	155	0	397	0	5	0	5	0	0	0	0	0	3	0	3	405
	202	156	0	358	0	1	0	1	0	0	0	0	0	5	0	5	364
	179	145	0	324	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	325
TOTAL	922	582	0	1 504	0	12	0	12	0	0	0	0	0	12	0	12	1 528
11:00-12:00	86	110	0	196	0	7	0	7	0	0	0	0	1	2	0	3	206
	95	102	0	197	0	5	0	5	0	0	0	0	0	6	0	6	208
	99	112	0	211	0	1	0	1	0	0	0	0	0	4	0	4	216
	90	138	0	228	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	2	231
TOTAL	370	462	0	832	0	14	0	14	0	0	0	0	1	14	0	15	861
12:00-13:00	94	122	0	216	0	5	0	5	0	0	0	0	3	1	0	4	225
	104	108	0	212	0	3	0	3	0	0	0	0	0	4	0	4	219
	111	106	0	217	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	220
	105	95	0	200	0	5	0	5	0	0	0	0	1	2	0	3	208
TOTAL	414	431	0	845	0	15	0	15	0	0	0	0	4	8	0	12	872
15:30-16:30	172	162	0	334	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	336
	73	79	0	152	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	2	155
	97	107	0	204	0	1	0	1	0	0	0	0	0	4	0	4	209
	107	145	0	252	0	5	0	5	0	0	0	0	0	6	0	6	263
TOTAL	449	493	0	942	0	9	0	9	0	0	0	0	0	12	0	12	963
16:30-17:30	140	159	0	299	0	2	0	2	0	0	0	0	0	7	0	7	308
	131	165	0	296	0	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	2	300
	161	144	0	305	0	4	0	4	0	0	0	0	0	5	0	5	314
	169	157	0	326	0	7	0	7	0	0	0	0	0	10	0	10	343
TOTAL	601	625	0	1 226	0	15	0	15	0	0	0	0	0	24	0	24	1 265
17:30-18:30	181	170	0	351	0	5	0	5	0	0	0	0	0	7	0	7	363
	143	145	0	288	0	9	0	9	0	0	0	0	0	4	0	4	301
	165	177	0	342	0	8	0	8	0	0	0	0	0	2	0	2	352
	132	136	0	268	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	270
TOTAL	621	628	0	1 249	0	24	0	24	0	0	0	0	0	13	0	13	1 286
TOTAL	4 966	4 163	0	9 129	0	101	0	101	0	0	0	0	6	100	0	106	9 336

Comptages Véhicules lourds

SITE: Davaar et du Manoir

DATE : 2012-02-08

Int_No: 9271

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL Lourds
	OUEST	SUD	EST	TOTAL	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	EST	NORD	OUEST	TOTAL	SUD	EST	NORD	TOTAL	
06:30-07:30	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	2	1	0	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
TOTAL	8	3	0	11	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12
07:30-08:30	5	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	5	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
	3	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	1	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
TOTAL	14	7	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
08:30-09:30	7	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
	2	2	0	4	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	6
	5	4	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
	1	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
TOTAL	15	10	0	25	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	27
11:00-12:00	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4
	2	3	0	5	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	8
	2	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	2	7	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	11
TOTAL	6	15	0	21	0	2	0	2	0	0	0	0	0	4	0	4	27
12:00-13:00	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
TOTAL	4	5	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
15:30-16:30	5	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	1	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
TOTAL	10	5	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
16:30-17:30	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	3
	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	3	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5
	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTAL	8	1	0	9	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	2	12
17:30-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
TOTAL	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
TOTAL	69	46	0	115	0	5	0	5	0	0	0	0	0	7	0	7	127

Comptages Mouvements illégaux


Int_No: 9271

SITE: Davaar et du Manoir

DATE : 2012-02-08

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL M. Illégaux
	Cycliste	OUEST	SUD	EST	TOTAL	Cycliste	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	Cycliste	EST	NORD	OUEST	TOTAL	Cycliste	SUD	EST	NORD	TOTAL	
06:30-07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30-08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30-09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30-16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
16:30-17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2

Remarque:

Intersection: Boul. de l'Acadie / Avenue Beaumont / Accès commercial				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-05	Turnée : Mardi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. de l'Acadie			Avenue Beaumont			Accès commercial			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	408	3	253	130	138	4	0	3	5	10	74	158	1186
6:45 à 07:45	474	6	256	156	195	5	0	5	9	16	94	224	1440
7:00 à 08:00	489	7	269	184	244	6	0	5	8	16	118	297	1643
7:15 à 08:15	491	7	276	197	281	10	3	7	7	18	147	365	1809
7:30 à 08:30	511	8	265	190	307	11	3	6	7	19	182	417	1926
7:45 à 08:45	473	9	280	172	327	9	3	4	7	22	213	437	1956
8:00 à 09:00	450	11	285	171	326	14	5	4	12	26	254	435	1993
8:15 à 09:15	409	11	276	175	329	11	4	4	14	25	251	403	1912
8:30 à 09:30	355	11	280	175	303	9	4	5	15	27	252	379	1815
11:00 à 12:00	275	11	294	191	197	9	14	9	15	21	208	389	1633
11:15 à 12:15	260	10	293	204	198	12	13	12	18	20	201	389	1630
11:30 à 12:30	262	8	288	197	200	8	8	14	17	15	191	404	1612
11:45 à 12:45	278	8	280	192	193	10	7	13	15	16	196	385	1593
12:00 à 13:00	280	6	288	192	197	10	3	11	15	23	190	387	1602
15:30 à 16:30	278	8	293	338	202	7	14	13	12	26	393	681	2265
15:45 à 16:45	275	11	306	347	203	10	12	14	13	26	417	698	2332
16:00 à 17:00	265	13	338	366	216	15	9	12	12	30	424	716	2416
16:15 à 17:15	284	9	343	390	223	23	7	10	11	27	405	779	2511
16:30 à 17:30	272	8	358	384	224	24	4	9	13	29	386	768	2479
16:45 à 17:45	308	5	365	374	223	20	6	11	9	29	370	779	2499
17:00 à 18:00	302	5	358	361	210	18	11	9	8	28	335	738	2383
17:15 à 18:15	279	4	365	365	212	16	18	8	10	27	297	682	2283
17:30 à 18:30	274	4	351	357	209	16	21	9	8	27	279	631	2186


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. de l'Acadie			Avenue Beaumont			Accès commercial			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	11	0	19	8	1	1	0	0	0	0	7	9	56
6:45 à 07:45	10	1	15	9	2	1	0	0	0	0	5	11	54
7:00 à 08:00	11	1	11	10	4	1	0	0	1	0	4	14	57
7:15 à 08:15	7	1	11	9	3	0	0	0	1	0	3	15	50
7:30 à 08:30	6	1	11	10	4	0	0	0	1	0	2	13	48
7:45 à 08:45	7	0	13	8	5	1	0	1	1	1	3	13	53
8:00 à 09:00	5	0	12	6	5	1	0	1	0	1	4	13	48
8:15 à 09:15	5	0	18	8	10	1	0	1	0	1	4	12	60
8:30 à 09:30	6	0	18	8	13	1	0	1	0	1	4	11	63
11:00 à 12:00	11	0	16	19	9	1	0	0	0	0	7	19	82
11:15 à 12:15	7	0	14	16	6	0	0	0	0	0	5	15	63
11:30 à 12:30	6	0	19	13	3	1	0	0	0	0	5	15	62
11:45 à 12:45	4	0	19	13	2	1	0	0	0	0	5	14	58
12:00 à 13:00	3	0	17	14	7	1	0	0	0	0	4	11	57
15:30 à 16:30	4	0	9	18	2	0	0	0	0	0	5	16	54
15:45 à 16:45	5	1	8	11	2	1	0	1	0	0	6	15	50
16:00 à 17:00	4	1	6	7	1	1	0	1	0	1	5	20	47
16:15 à 17:15	5	1	4	6	1	1	0	1	0	1	4	17	41
16:30 à 17:30	2	1	6	8	0	2	0	1	0	1	5	14	40
16:45 à 17:45	1	0	6	7	0	1	0	1	0	1	3	15	35
17:00 à 18:00	1	0	5	9	0	1	0	1	0	0	2	8	27
17:15 à 18:15	0	0	5	7	0	1	0	1	0	0	4	8	26
17:30 à 18:30	0	0	3	4	0	0	0	1	0	0	4	8	20

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. de l'Acadie			Avenue Beaumont			Accès commercial			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	3	0	1	1	2	0	0	0	0	0	1	0	8
6:45 à 07:45	6	0	1	2	4	0	0	0	0	0	1	0	15
7:00 à 08:00	6	0	2	2	3	0	0	0	0	0	1	2	16
7:15 à 08:15	6	0	1	3	4	0	0	0	0	0	0	3	17
7:30 à 08:30	6	0	1	3	3	0	0	0	0	0	0	3	16
7:45 à 08:45	4	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	2	12
8:00 à 09:00	4	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	2	12
8:15 à 09:15	4	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	1	10
8:30 à 09:30	5	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	1	10
11:00 à 12:00	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9
11:15 à 12:15	11	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	13
11:30 à 12:30	11	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	13
11:45 à 12:45	12	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	14
12:00 à 13:00	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8
15:30 à 16:30	9	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5	2	18
15:45 à 16:45	10	0	2	2	0	0	0	0	0	0	6	1	21
16:00 à 17:00	10	0	2	2	0	0	0	0	0	0	3	2	19
16:15 à 17:15	6	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2	2	13
16:30 à 17:30	6	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	10
16:45 à 17:45	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7
17:00 à 18:00	4	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	2	9
17:15 à 18:15	2	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	2	8
17:30 à 18:30	3	0	2	1	1	0	0	0	0	0	1	2	10

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. de l'Acadie			Avenue Beaumont			Accès commercial			Avenue Beaumont			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	14	0	4.9%	14	5	4.6%	32	3	0.0%	24	1	6.6%	75%
6:45 à 07:45	18	0	4.3%	20	6	4.8%	35	4	0.0%	41	2	5.1%	81%
7:00 à 08:00	17	0	3.9%	27	8	4.4%	42	3	7.1%	52	2	4.6%	88%
7:15 à 08:15	21	0	3.3%	33	12	3.7%	47	6	5.6%	60	4	3.8%	92%
7:30 à 08:30	26	1	3.1%	41	19	3.8%	54	5	5.9%	50	5	2.8%	94%
7:45 à 08:45	28	1	3.2%	39	25	3.6%	57	4	12.5%	57	4	2.7%	96%
8:00 à 09:00	30	1	2.7%	42	25	3.4%	57	5	4.5%	60	6	2.7%	97%
8:15 à 09:15	28	2	3.9%	40	22	4.3%	59	3	4.3%	57	5	2.6%	94%
8:30 à 09:30	26	2	4.4%	35	16	4.9%	53	3	4.0%	57	4	2.5%	91%
11:00 à 12:00	20	4	5.7%	16	3	7.0%	39	0	0.0%	40	1	4.0%	99%
11:15 à 12:15	26	4	5.4%	19	3	5.5%	36	1	0.0%	38	2	3.2%	98%
11:30 à 12:30	35	4	6.1%	27	3	4.5%	46	1	0.0%	45	4	3.2%	98%
11:45 à 12:45	37	3	5.8%	24	3	4.4%	53	1	0.0%	49	3	3.1%	97%
12:00 à 13:00	56	1	4.5%	24	2	5.5%	53	2	0.0%	47	4	2.4%	97%
15:30 à 16:30	43	1	3.7%	40	4	3.9%	46	4	0.0%	67	5	2.5%	92%
15:45 à 16:45	43	1	4.2%	47	6	2.8%	49	4	2.5%	66	6	2.4%	95%
16:00 à 17:00	47	1	3.6%	38	8	1.8%	43	4	2.9%	66	9	2.6%	94%
16:15 à 17:15	51	0	2.8%	34	7	1.4%	42	2	3.4%	77	11	2.1%	97%
16:30 à 17:30	46	1	2.6%	31	6	1.6%	47	1	3.7%	71	11	1.8%	96%
16:45 à 17:45	47	2	1.7%	23	4	1.4%	43	1	3.7%	65	15	1.7%	96%
17:00 à 18:00	45	2	1.6%	23	3	2.0%	40	2	3.4%	62	14	1.1%	94%
17:15 à 18:15	39	3	1.2%	23	2	1.7%	39	3	2.7%	49	15	1.5%	91%
17:30 à 18:30	37	3	1.3%	24	1	1.0%	35	3	2.6%	39	15	1.6%	87%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. de l'Acadie			Avenue Beaumont			Accès commercial			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	422	3	273	139	141	5	0	3	5	10	82	167	1250
6:45 à 07:45	490	7	272	167	201	6	0	5	9	16	100	236	1509
7:00 à 08:00	506	8	282	196	251	7	0	5	9	16	123	313	1716
7:15 à 08:15	504	8	288	209	288	10	3	7	8	18	150	383	1876
7:30 à 08:30	523	9	277	203	314	11	3	6	8	19	184	433	1990
7:45 à 08:45	484	9	294	183	334	10	3	5	8	23	216	452	2021
8:00 à 09:00	459	11	297	180	334	15	5	5	12	27	258	450	2053
8:15 à 09:15	418	11	295	185	341	12	4	5	14	26	255	416	1982
8:30 à 09:30	366	11	299	184	318	10	4	6	15	28	256	391	1888
11:00 à 12:00	294	11	310	210	207	10	14	9	15	21	215	408	1724
11:15 à 12:15	278	10	307	220	206	12	13	12	18	20	206	404	1706
11:30 à 12:30	279	8	307	210	205	9	8	14	17	15	196	419	1687
11:45 à 12:45	294	8	299	205	197	11	7	13	15	16	201	399	1665
12:00 à 13:00	290	6	305	206	205	11	3	11	15	23	194	398	1667
15:30 à 16:30	291	8	302	358	204	7	14	13	12	26	403	699	2337
15:45 à 16:45	290	12	316	360	205	11	12	15	13	26	429	714	2403
16:00 à 17:00	279	14	346	375	217	16	9	13	12	31	432	738	2482
16:15 à 17:15	295	10	349	397	224	24	7	11	11	28	411	798	2565
16:30 à 17:30	280	9	366	392	224	26	4	10	13	30	392	783	2529
16:45 à 17:45	314	5	371	382	223	21	6	12	9	30	373	795	2541
17:00 à 18:00	307	5	364	371	211	19	11	10	8	28	337	748	2419
17:15 à 18:15	281	4	371	373	213	17	18	9	10	27	302	692	2317
17:30 à 18:30	277	4	356	362	210	16	21	10	8	27	284	641	2216
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue Du Parc / Avenue Van Horne				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-07	ournée : Jeudi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	54	641	2	123	427	3	34	259	0	19	260	3	1825
6:45 à 07:45	75	701	1	141	505	2	43	349	0	27	339	2	2185
7:00 à 08:00	105	797	1	161	584	1	52	441	0	36	413	1	2592
7:15 à 08:15	128	869	1	189	609	0	58	529	0	51	465	1	2900
7:30 à 08:30	140	925	1	210	616	0	55	609	0	70	517	0	3143
7:45 à 08:45	131	955	1	218	605	0	56	678	0	75	524	0	3243
8:00 à 09:00	129	928	0	219	569	0	68	709	1	84	480	0	3187
8:15 à 09:15	120	877	0	220	544	0	64	689	1	70	490	0	3075
8:30 à 09:30	123	814	0	195	490	0	73	659	1	57	489	1	2902
11:00 à 12:00	125	496	2	140	338	0	100	696	1	53	463	2	2416
11:15 à 12:15	133	507	2	146	336	0	105	733	1	53	479	3	2498
11:30 à 12:30	155	507	2	143	352	0	112	745	0	49	491	3	2559
11:45 à 12:45	151	491	2	162	366	0	103	763	1	50	456	3	2548
12:00 à 13:00	149	495	1	176	365	0	116	782	1	52	445	2	2584
15:30 à 16:30	128	511	1	148	386	0	227	1250	0	47	751	4	3453
15:45 à 16:45	126	524	1	160	411	0	235	1263	0	48	787	4	3559
16:00 à 17:00	141	543	0	164	415	0	253	1321	0	52	822	4	3715
16:15 à 17:15	151	563	0	177	430	0	256	1321	0	45	857	2	3802
16:30 à 17:30	158	613	1	174	436	0	250	1302	1	42	861	3	3841
16:45 à 17:45	175	644	1	184	431	0	238	1273	2	43	835	2	3828
17:00 à 18:00	162	639	1	188	437	0	228	1214	2	43	797	1	3712
17:15 à 18:15	146	654	1	183	458	0	237	1214	2	42	727	2	3666
17:30 à 18:30	141	607	0	186	468	0	237	1181	3	47	692	1	3563


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	2	23	0	7	15	0	0	5	0	1	7	0	60
6:45 à 07:45	2	21	0	8	14	0	2	5	0	2	9	0	63
7:00 à 08:00	1	17	0	8	16	0	3	6	0	3	13	0	67
7:15 à 08:15	2	15	0	9	21	0	4	10	0	3	12	0	76
7:30 à 08:30	5	20	0	5	19	0	5	15	0	2	12	0	83
7:45 à 08:45	7	21	0	4	21	1	3	17	0	1	13	0	88
8:00 à 09:00	7	26	0	6	15	1	4	18	0	1	16	0	94
8:15 à 09:15	8	30	0	4	14	1	3	21	0	1	20	0	102
8:30 à 09:30	8	29	0	8	20	1	3	27	0	1	23	0	120
11:00 à 12:00	11	26	0	9	11	0	9	35	0	0	19	0	120
11:15 à 12:15	6	21	0	13	11	0	12	33	0	0	16	1	113
11:30 à 12:30	5	16	0	16	12	0	11	36	1	1	10	2	110
11:45 à 12:45	3	20	0	13	11	0	9	33	1	1	10	2	103
12:00 à 13:00	5	19	0	16	10	0	7	29	1	1	9	2	99
15:30 à 16:30	7	8	0	10	5	0	3	26	0	1	14	0	74
15:45 à 16:45	6	7	0	11	3	0	2	21	0	2	15	0	67
16:00 à 17:00	6	5	0	7	3	0	3	21	0	2	15	0	62
16:15 à 17:15	3	6	0	4	4	0	2	22	0	2	15	0	58
16:30 à 17:30	3	7	0	3	3	0	1	19	0	1	14	0	51
16:45 à 17:45	2	7	0	2	3	0	2	20	0	0	11	0	47
17:00 à 18:00	2	6	0	1	2	0	1	17	0	0	8	0	37
17:15 à 18:15	2	4	0	1	0	0	1	18	0	0	8	0	34
17:30 à 18:30	2	3	0	1	0	0	1	18	0	0	7	0	32

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	2	17	0	0	24	0	0	10	0	0	4	0	57
6:45 à 07:45	3	21	0	1	26	0	0	10	0	0	6	0	67
7:00 à 08:00	3	24	0	2	23	0	1	15	0	0	7	0	75
7:15 à 08:15	4	31	0	2	21	0	3	19	0	0	9	0	89
7:30 à 08:30	4	29	0	3	20	0	4	21	0	1	13	0	95
7:45 à 08:45	4	29	0	4	19	0	6	22	0	1	17	0	102
8:00 à 09:00	3	28	0	4	19	0	6	22	0	1	21	0	104
8:15 à 09:15	1	23	0	4	16	0	5	18	0	1	23	0	91
8:30 à 09:30	1	22	0	4	13	0	4	17	0	0	20	0	81
11:00 à 12:00	0	10	0	0	7	0	0	10	0	0	7	0	34
11:15 à 12:15	0	9	0	1	7	0	0	10	0	0	7	0	34
11:30 à 12:30	0	9	0	1	6	0	0	9	0	0	8	0	33
11:45 à 12:45	0	11	0	1	7	0	0	9	0	0	10	0	38
12:00 à 13:00	0	9	0	1	7	0	0	7	0	0	9	0	33
15:30 à 16:30	2	10	0	3	14	0	2	20	0	1	18	0	70
15:45 à 16:45	4	11	0	3	13	0	2	20	0	0	20	0	73
16:00 à 17:00	6	14	0	2	9	0	2	16	0	0	19	0	68
16:15 à 17:15	5	14	0	4	11	0	2	16	0	0	17	0	69
16:30 à 17:30	5	15	0	4	9	0	1	18	0	0	12	0	64
16:45 à 17:45	5	15	0	4	11	0	1	15	0	0	10	0	61
17:00 à 18:00	3	12	0	4	11	0	0	20	0	0	12	0	62
17:15 à 18:15	5	12	0	2	10	0	0	17	0	0	13	0	59
17:30 à 18:30	4	11	0	2	10	0	0	16	0	0	13	0	56

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	40	3	5.9%	22	3	7.7%	31	1	4.9%	28	5	4.1%	77%
6:45 à 07:45	41	6	5.7%	24	7	7.0%	41	5	4.2%	30	8	4.4%	77%
7:00 à 08:00	32	6	4.7%	36	6	6.2%	62	6	4.8%	28	13	4.9%	80%
7:15 à 08:15	29	15	5.0%	46	12	6.2%	75	8	5.8%	29	19	4.4%	90%
7:30 à 08:30	39	19	5.2%	51	21	5.4%	84	12	6.3%	39	17	4.6%	94%
7:45 à 08:45	40	17	5.3%	67	18	5.6%	101	9	6.1%	55	18	5.1%	97%
8:00 à 09:00	49	18	5.7%	66	22	5.4%	105	8	6.0%	56	14	6.5%	96%
8:15 à 09:15	52	14	5.9%	71	19	4.9%	102	6	5.9%	51	13	7.4%	92%
8:30 à 09:30	53	15	6.0%	74	11	6.3%	92	2	6.5%	51	14	7.4%	90%
11:00 à 12:00	15	23	7.0%	37	4	5.3%	36	7	6.3%	24	16	4.8%	92%
11:15 à 12:15	17	19	5.3%	33	6	6.2%	38	8	6.2%	26	13	4.3%	95%
11:30 à 12:30	14	17	4.3%	29	12	6.6%	48	7	6.2%	39	17	3.7%	97%
11:45 à 12:45	12	16	5.0%	32	11	5.7%	53	6	5.7%	46	17	4.3%	98%
12:00 à 13:00	15	13	4.9%	37	15	5.9%	52	7	4.7%	51	13	4.0%	98%
15:30 à 16:30	40	9	4.0%	69	10	5.7%	90	13	3.3%	64	14	4.1%	95%
15:45 à 16:45	44	11	4.1%	80	7	5.0%	97	9	2.9%	54	16	4.2%	94%
16:00 à 17:00	36	15	4.3%	87	13	3.5%	101	13	2.6%	48	26	3.9%	94%
16:15 à 17:15	36	19	3.8%	96	11	3.7%	116	11	2.6%	60	32	3.6%	96%
16:30 à 17:30	43	21	3.7%	109	11	3.0%	121	12	2.4%	63	33	2.9%	96%
16:45 à 17:45	44	19	3.4%	103	13	3.1%	123	14	2.5%	65	40	2.3%	96%
17:00 à 18:00	58	15	2.8%	101	18	2.8%	117	15	2.6%	84	36	2.3%	98%
17:15 à 18:15	63	13	2.8%	108	16	2.0%	129	16	2.4%	80	38	2.7%	97%
17:30 à 18:30	61	10	2.6%	95	18	1.9%	115	15	2.4%	90	40	2.6%	95%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			Avenue Du Parc			Avenue Van Horne			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	58	681	2	130	466	3	34	274	0	20	271	3	1942
6:45 à 07:45	80	743	1	150	545	2	45	364	0	29	354	2	2315
7:00 à 08:00	109	838	1	171	623	1	56	462	0	39	433	1	2734
7:15 à 08:15	134	915	1	200	651	0	65	558	0	54	486	1	3065
7:30 à 08:30	149	974	1	218	655	0	64	645	0	73	542	0	3321
7:45 à 08:45	142	1005	1	226	645	1	65	717	0	77	554	0	3433
8:00 à 09:00	139	982	0	229	603	1	78	749	1	86	517	0	3385
8:15 à 09:15	129	930	0	228	574	1	72	728	1	72	533	0	3268
8:30 à 09:30	132	865	0	207	523	1	80	703	1	58	532	1	3103
11:00 à 12:00	136	532	2	149	356	0	109	741	1	53	489	2	2570
11:15 à 12:15	139	537	2	160	354	0	117	776	1	53	502	4	2645
11:30 à 12:30	160	532	2	160	370	0	123	790	1	50	509	5	2702
11:45 à 12:45	154	522	2	176	384	0	112	805	2	51	476	5	2689
12:00 à 13:00	154	523	1	193	382	0	123	818	2	53	463	4	2716
15:30 à 16:30	137	529	1	161	405	0	232	1296	0	49	783	4	3597
15:45 à 16:45	136	542	1	174	427	0	239	1304	0	50	822	4	3699
16:00 à 17:00	153	562	0	173	427	0	258	1358	0	54	856	4	3845
16:15 à 17:15	159	583	0	185	445	0	260	1359	0	47	889	2	3929
16:30 à 17:30	166	635	1	181	448	0	252	1339	1	43	887	3	3956
16:45 à 17:45	182	666	1	190	445	0	241	1308	2	43	856	2	3936
17:00 à 18:00	167	657	1	193	450	0	229	1251	2	43	817	1	3811
17:15 à 18:15	153	670	1	186	468	0	238	1249	2	42	748	2	3759
17:30 à 18:30	147	621	0	189	478	0	238	1215	3	47	712	1	3651
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue Du Parc / Rue Beaubien O				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-07	Turnée : Jeudi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	23	634	119	62	14	54	38	320	20	2	2	10	1298
6:45 à 07:45	22	688	134	82	18	86	56	392	27	1	3	10	1519
7:00 à 08:00	24	780	133	106	16	121	70	489	33	3	5	10	1790
7:15 à 08:15	24	834	152	124	18	161	83	577	36	6	4	9	2028
7:30 à 08:30	28	876	159	136	25	187	90	672	42	9	9	5	2238
7:45 à 08:45	33	896	170	138	29	183	111	750	46	11	16	14	2397
8:00 à 09:00	35	867	196	135	43	180	134	750	52	13	18	17	2440
8:15 à 09:15	40	825	195	126	55	156	141	719	57	12	25	20	2371
8:30 à 09:30	41	767	213	118	53	144	147	659	59	15	30	20	2266
11:00 à 12:00	23	503	183	109	22	104	143	635	56	31	35	28	1872
11:15 à 12:15	26	500	176	106	20	110	134	690	51	37	42	35	1927
11:30 à 12:30	26	510	196	101	22	108	127	685	53	49	42	36	1955
11:45 à 12:45	25	485	184	100	21	106	136	714	54	45	44	38	1952
12:00 à 13:00	25	477	182	103	20	107	132	732	47	43	40	36	1944
15:30 à 16:30	16	532	282	98	18	85	207	1172	25	28	50	47	2560
15:45 à 16:45	20	535	289	112	13	94	211	1181	24	27	49	46	2601
16:00 à 17:00	19	566	300	106	14	99	214	1220	29	26	53	53	2699
16:15 à 17:15	21	577	314	100	15	105	231	1208	31	39	63	52	2756
16:30 à 17:30	24	612	312	101	13	124	221	1189	39	41	76	54	2806
16:45 à 17:45	21	656	298	93	14	123	220	1201	41	48	77	55	2847
17:00 à 18:00	19	649	284	96	12	110	226	1182	37	48	72	50	2785
17:15 à 18:15	13	651	263	82	13	110	221	1203	37	42	53	35	2723
17:30 à 18:30	9	608	246	80	11	98	208	1203	30	42	40	30	2605


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	2	17	2	1	0	1	1	9	1	6	1	3	44
6:45 à 07:45	2	18	3	1	2	2	1	10	1	2	0	3	45
7:00 à 08:00	2	13	3	1	2	2	2	12	0	1	2	2	42
7:15 à 08:15	2	11	5	2	2	4	3	15	0	0	2	2	48
7:30 à 08:30	2	17	6	2	2	7	4	16	1	0	3	2	62
7:45 à 08:45	1	21	4	3	0	6	5	15	1	0	3	2	61
8:00 à 09:00	2	24	6	5	0	9	5	15	1	1	1	3	72
8:15 à 09:15	3	31	6	7	1	7	4	15	1	2	1	2	80
8:30 à 09:30	2	33	10	7	4	7	5	22	1	2	1	5	99
11:00 à 12:00	1	24	18	6	2	11	6	36	2	2	3	4	115
11:15 à 12:15	1	19	24	4	1	6	4	38	2	2	0	3	104
11:30 à 12:30	1	16	22	5	1	4	6	45	3	1	0	4	108
11:45 à 12:45	1	17	15	3	2	4	7	39	4	2	1	3	98
12:00 à 13:00	1	18	15	12	2	5	6	41	4	2	1	5	112
15:30 à 16:30	3	14	7	5	0	3	3	27	5	1	3	0	71
15:45 à 16:45	3	8	6	4	1	4	1	22	4	1	3	1	58
16:00 à 17:00	1	6	7	0	2	3	0	20	4	1	4	1	49
16:15 à 17:15	2	4	8	1	3	2	1	20	3	1	2	1	48
16:30 à 17:30	2	5	6	3	4	3	1	18	1	0	2	2	47
16:45 à 17:45	2	5	5	3	3	1	1	21	1	0	1	2	45
17:00 à 18:00	2	4	3	4	3	1	1	17	0	1	0	2	38
17:15 à 18:15	0	3	3	3	2	1	2	17	0	1	0	4	36
17:30 à 18:30	1	2	5	2	1	0	2	15	1	1	0	3	33

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	20	1	5	0	0	0	10	0	1	0	0	37
6:45 à 07:45	0	23	1	5	0	0	0	9	2	1	0	0	41
7:00 à 08:00	0	26	1	5	0	0	0	15	2	1	0	0	50
7:15 à 08:15	0	33	1	5	0	0	1	19	2	3	0	0	64
7:30 à 08:30	0	27	1	5	0	0	1	19	4	5	0	0	62
7:45 à 08:45	0	29	1	5	0	0	1	22	2	5	0	0	65
8:00 à 09:00	0	26	1	3	0	0	1	20	5	6	0	0	62
8:15 à 09:15	0	19	1	1	0	0	0	17	5	5	0	0	48
8:30 à 09:30	0	21	0	1	0	0	0	20	3	3	0	0	48
11:00 à 12:00	0	10	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	20
11:15 à 12:15	0	9	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	20
11:30 à 12:30	0	9	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	19
11:45 à 12:45	1	11	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	22
12:00 à 13:00	2	10	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	20
15:30 à 16:30	0	11	1	0	0	0	1	21	2	2	0	0	38
15:45 à 16:45	0	12	1	0	0	0	2	19	1	4	0	0	39
16:00 à 17:00	0	16	1	0	0	0	2	15	2	5	0	0	41
16:15 à 17:15	0	15	1	0	0	0	2	14	4	5	0	0	41
16:30 à 17:30	0	17	1	0	0	0	1	17	4	4	0	0	44
16:45 à 17:45	0	18	2	0	0	0	0	15	4	4	0	0	43
17:00 à 18:00	0	14	2	0	0	0	0	20	3	3	0	0	42
17:15 à 18:15	0	14	1	0	0	0	0	18	2	4	0	0	39
17:30 à 18:30	1	12	1	1	0	0	0	15	3	4	0	0	37

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	8	5	5.1%	5	6	5.1%	2	4	5.3%	28	4	44.0%	78%
6:45 à 07:45	18	8	5.3%	10	6	5.1%	2	7	4.6%	30	5	30.0%	81%
7:00 à 08:00	23	11	4.6%	12	10	4.0%	7	7	5.0%	31	9	25.0%	82%
7:15 à 08:15	32	15	4.9%	19	16	4.1%	11	7	5.4%	29	14	26.9%	85%
7:30 à 08:30	49	17	4.7%	27	23	4.4%	16	12	5.3%	35	15	30.3%	89%
7:45 à 08:45	57	18	4.8%	36	29	3.8%	24	13	4.8%	56	15	19.6%	95%
8:00 à 09:00	63	22	5.1%	42	38	4.5%	34	22	4.8%	74	12	18.6%	97%
8:15 à 09:15	64	22	5.4%	48	34	4.5%	36	31	4.4%	76	11	14.9%	94%
8:30 à 09:30	56	26	6.1%	45	35	5.7%	43	28	5.6%	75	11	14.5%	92%
11:00 à 12:00	18	14	7.0%	16	6	7.5%	18	7	6.1%	28	9	8.7%	94%
11:15 à 12:15	21	16	7.0%	15	8	4.5%	14	9	5.9%	33	11	4.2%	96%
11:30 à 12:30	28	20	6.2%	20	12	4.1%	14	10	6.9%	36	8	3.8%	98%
11:45 à 12:45	27	20	6.1%	20	14	3.8%	16	9	6.2%	36	9	4.5%	99%
12:00 à 13:00	31	17	6.3%	26	14	7.6%	26	10	6.1%	40	9	6.3%	99%
15:30 à 16:30	36	29	4.2%	35	5	3.8%	6	27	4.0%	62	15	4.6%	98%
15:45 à 16:45	44	21	3.4%	44	4	3.9%	11	22	3.3%	61	12	6.9%	97%
16:00 à 17:00	48	23	3.4%	42	3	2.2%	20	25	2.9%	70	12	7.7%	94%
16:15 à 17:15	55	25	3.2%	45	7	2.7%	29	18	2.9%	80	13	5.5%	96%
16:30 à 17:30	54	18	3.2%	56	13	4.0%	40	16	2.8%	81	11	4.5%	98%
16:45 à 17:45	48	17	3.2%	51	15	3.0%	36	15	2.8%	76	14	3.7%	99%
17:00 à 18:00	46	13	2.6%	51	22	3.5%	34	14	2.8%	93	20	3.4%	97%
17:15 à 18:15	33	12	2.2%	44	24	2.8%	28	18	2.6%	73	29	6.5%	95%
17:30 à 18:30	29	15	2.5%	33	19	2.1%	25	22	2.4%	75	32	6.7%	91%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			Avenue Du Parc			Rue Beaubien O			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	25	671	122	68	14	55	39	339	21	9	3	13	1379
6:45 à 07:45	24	729	138	88	20	88	57	411	30	4	3	13	1605
7:00 à 08:00	26	819	137	112	18	123	72	516	35	5	7	12	1882
7:15 à 08:15	26	878	158	131	20	165	87	611	38	9	6	11	2140
7:30 à 08:30	30	920	166	143	27	194	95	707	47	14	12	7	2362
7:45 à 08:45	34	946	175	146	29	189	117	787	49	16	19	16	2523
8:00 à 09:00	37	917	203	143	43	189	140	785	58	20	19	20	2574
8:15 à 09:15	43	875	202	134	56	163	145	751	63	19	26	22	2499
8:30 à 09:30	43	821	223	126	57	151	152	701	63	20	31	25	2413
11:00 à 12:00	24	537	201	115	24	115	149	681	58	33	38	32	2007
11:15 à 12:15	27	528	200	110	21	116	138	739	53	39	42	38	2051
11:30 à 12:30	27	535	218	106	23	112	133	740	56	50	42	40	2082
11:45 à 12:45	27	513	199	103	23	110	143	763	58	47	45	41	2072
12:00 à 13:00	28	505	197	115	22	112	138	781	51	45	41	41	2076
15:30 à 16:30	19	557	290	103	18	88	211	1220	32	31	53	47	2669
15:45 à 16:45	23	555	296	116	14	98	214	1222	29	32	52	47	2698
16:00 à 17:00	20	588	308	106	16	102	216	1255	35	32	57	54	2789
16:15 à 17:15	23	596	323	101	18	107	234	1242	38	45	65	53	2845
16:30 à 17:30	26	634	319	104	17	127	223	1224	44	45	78	56	2897
16:45 à 17:45	23	679	305	96	17	124	221	1237	46	52	78	57	2935
17:00 à 18:00	21	667	289	100	15	111	227	1219	40	52	72	52	2865
17:15 à 18:15	13	668	267	85	15	111	223	1238	39	47	53	39	2798
17:30 à 18:30	11	622	252	83	12	98	210	1233	34	47	40	33	2675
camion et autobus =	1 véhicule(s) équivalent(s)												

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue du Parc / Avenue Beaumont				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-07	Turnée : Jeudi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue du Parc			Avenue Beaumont			Avenue du Parc			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	59	313	0	1	0	1	3	185	189	515	5	13	1284
6:45 à 07:45	57	342	0	0	1	2	4	231	242	547	6	18	1450
7:00 à 08:00	62	396	0	0	1	2	10	279	311	584	6	25	1676
7:15 à 08:15	62	435	0	1	1	2	11	344	356	624	7	30	1873
7:30 à 08:30	62	457	0	3	1	3	8	394	409	648	9	33	2027
7:45 à 08:45	57	472	0	4	1	2	8	458	418	662	9	33	2124
8:00 à 09:00	52	434	0	4	1	2	2	469	413	692	9	47	2125
8:15 à 09:15	57	406	0	3	1	4	1	453	400	666	7	53	2051
8:30 à 09:30	56	378	0	2	6	2	2	431	352	664	5	52	1950
11:00 à 12:00	66	228	0	2	13	6	8	454	306	449	9	60	1601
11:15 à 12:15	65	243	0	3	15	9	9	489	334	463	10	54	1694
11:30 à 12:30	64	255	0	4	11	10	8	489	335	477	9	57	1719
11:45 à 12:45	59	251	0	6	13	11	6	501	343	442	9	62	1703
12:00 à 13:00	56	242	0	4	9	9	3	511	352	449	4	57	1696
15:30 à 16:30	56	215	0	6	10	17	6	733	580	595	7	65	2290
15:45 à 16:45	74	204	0	5	9	18	5	717	605	603	3	74	2317
16:00 à 17:00	106	207	0	4	10	26	8	750	615	648	5	67	2446
16:15 à 17:15	114	210	0	6	10	26	6	753	602	673	4	65	2469
16:30 à 17:30	116	226	0	5	11	22	6	752	598	704	5	67	2512
16:45 à 17:45	101	245	0	4	10	23	5	771	583	703	5	70	2520
17:00 à 18:00	66	228	0	4	7	23	2	754	575	678	4	76	2417
17:15 à 18:15	44	236	0	2	11	19	2	737	587	651	3	75	2367
17:30 à 18:30	37	224	0	1	12	16	2	692	573	599	2	70	2228


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue du Parc			Avenue Beaumont			Avenue du Parc			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	9	0	0	0	0	0	6	11	13	0	0	39
6:45 à 07:45	0	11	0	0	0	0	0	6	12	12	0	1	42
7:00 à 08:00	0	13	0	0	0	0	0	8	13	7	0	1	42
7:15 à 08:15	0	11	0	0	0	0	0	8	14	7	0	1	41
7:30 à 08:30	0	14	0	0	0	0	0	13	9	11	0	3	50
7:45 à 08:45	0	10	0	0	0	0	0	12	11	16	0	3	52
8:00 à 09:00	0	11	0	0	0	1	0	12	12	20	0	3	59
8:15 à 09:15	0	16	0	0	0	1	1	15	11	22	0	3	69
8:30 à 09:30	0	15	0	0	0	1	1	14	20	21	0	1	73
11:00 à 12:00	1	12	0	2	0	0	1	28	20	25	0	5	94
11:15 à 12:15	1	14	0	2	0	0	1	32	16	28	0	2	96
11:30 à 12:30	1	14	0	2	1	0	1	37	15	23	0	1	95
11:45 à 12:45	1	14	0	0	1	1	0	29	13	21	0	1	81
12:00 à 13:00	0	13	0	0	1	1	0	35	15	20	0	2	87
15:30 à 16:30	0	7	0	0	0	0	0	21	11	11	0	1	51
15:45 à 16:45	0	5	0	0	0	0	0	16	8	10	0	1	40
16:00 à 17:00	0	3	0	0	0	0	0	9	5	9	0	1	27
16:15 à 17:15	0	5	0	0	0	0	0	9	7	8	0	0	29
16:30 à 17:30	0	5	0	0	0	0	0	10	8	11	0	0	34
16:45 à 17:45	0	5	0	0	0	0	0	12	12	10	0	0	39
17:00 à 18:00	0	4	0	0	0	0	0	11	12	9	0	0	36
17:15 à 18:15	0	4	0	0	0	0	0	13	11	9	0	0	37
17:30 à 18:30	0	4	0	0	0	0	0	10	8	6	0	0	28

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue du Parc			Avenue Beaumont			Avenue du Parc			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	19	0	0	0	0	0	14	1	2	0	0	36
6:45 à 07:45	0	22	0	0	0	0	0	14	2	2	0	0	40
7:00 à 08:00	0	27	0	0	0	0	0	19	2	3	0	0	51
7:15 à 08:15	0	28	0	0	0	0	0	21	4	2	0	0	55
7:30 à 08:30	0	27	0	0	0	0	0	21	4	2	0	0	54
7:45 à 08:45	0	27	0	0	0	0	0	19	7	3	0	0	56
8:00 à 09:00	0	22	0	0	0	0	0	15	8	3	0	0	48
8:15 à 09:15	0	18	0	0	0	0	0	13	5	4	0	0	40
8:30 à 09:30	0	18	0	0	0	0	0	16	5	4	0	0	43
11:00 à 12:00	0	9	0	0	0	0	0	8	2	2	0	0	21
11:15 à 12:15	0	8	0	0	0	0	0	8	3	1	0	0	20
11:30 à 12:30	0	9	0	0	0	0	0	7	2	1	0	0	19
11:45 à 12:45	0	9	0	0	0	0	0	7	3	1	0	0	20
12:00 à 13:00	0	8	0	0	0	0	0	5	3	2	0	0	18
15:30 à 16:30	0	8	0	0	0	0	0	15	5	2	0	0	30
15:45 à 16:45	0	13	0	0	0	0	0	14	2	4	0	0	33
16:00 à 17:00	0	14	0	0	0	0	0	11	0	4	0	0	29
16:15 à 17:15	0	15	0	0	0	0	0	11	0	3	0	0	29
16:30 à 17:30	0	14	0	0	0	0	0	13	1	3	0	0	31
16:45 à 17:45	0	12	0	0	0	0	0	13	1	3	0	0	29
17:00 à 18:00	1	11	0	0	0	0	0	19	1	4	0	0	36
17:15 à 18:15	1	9	0	0	0	0	0	17	1	4	0	0	32
17:30 à 18:30	1	10	0	0	0	0	0	17	0	4	0	1	33

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue du Parc			Avenue Beaumont			Avenue du Parc			Avenue Beaumont			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	16	3	7.0%	29	0	0.0%	3	5	7.8%	6	6	2.7%	79%
6:45 à 07:45	18	3	7.6%	29	5	0.0%	2	7	6.7%	6	7	2.6%	84%
7:00 à 08:00	22	3	8.0%	35	6	0.0%	4	8	6.5%	10	10	1.8%	83%
7:15 à 08:15	31	4	7.3%	37	7	0.0%	6	10	6.2%	14	10	1.5%	89%
7:30 à 08:30	28	3	7.3%	31	17	0.0%	5	16	5.5%	21	9	2.3%	90%
7:45 à 08:45	27	4	6.5%	36	17	0.0%	6	22	5.3%	22	10	3.0%	94%
8:00 à 09:00	33	7	6.4%	41	19	12.5%	5	31	5.0%	27	9	3.4%	94%
8:15 à 09:15	27	6	6.8%	37	19	11.1%	4	31	5.0%	24	7	3.8%	91%
8:30 à 09:30	25	8	7.1%	33	10	9.1%	5	27	6.7%	23	7	3.5%	93%
11:00 à 12:00	21	10	7.0%	16	3	8.7%	7	5	7.1%	29	13	5.8%	90%
11:15 à 12:15	23	7	6.9%	18	6	6.9%	4	5	6.7%	28	14	5.6%	95%
11:30 à 12:30	20	6	7.0%	24	6	10.7%	4	5	6.9%	29	8	4.4%	96%
11:45 à 12:45	27	5	7.2%	27	13	6.3%	4	6	5.8%	27	9	4.3%	95%
12:00 à 13:00	27	5	6.6%	27	14	8.3%	3	6	6.3%	28	15	4.5%	95%
15:30 à 16:30	29	17	5.2%	43	17	0.0%	10	5	3.8%	43	7	2.1%	97%
15:45 à 16:45	47	11	6.1%	49	15	0.0%	13	10	2.9%	45	11	2.2%	95%
16:00 à 17:00	80	11	5.2%	68	15	0.0%	14	13	1.8%	58	11	1.9%	94%
16:15 à 17:15	85	12	5.8%	80	16	0.0%	16	16	1.9%	60	11	1.5%	95%
16:30 à 17:30	85	6	5.3%	83	9	0.0%	13	20	2.3%	62	15	1.8%	97%
16:45 à 17:45	67	7	4.7%	69	12	0.0%	13	17	2.7%	50	11	1.6%	97%
17:00 à 18:00	26	5	5.2%	42	14	0.0%	12	17	3.1%	31	10	1.7%	94%
17:15 à 18:15	17	6	4.8%	27	17	0.0%	10	16	3.1%	29	10	1.8%	92%
17:30 à 18:30	18	7	5.4%	20	16	0.0%	9	13	2.7%	21	8	1.6%	89%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue du Parc			Avenue Beaumont			Avenue du Parc			Avenue Beaumont			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	59	341	0	1	0	1	3	205	201	530	5	13	1359
6:45 à 07:45	57	375	0	0	1	2	4	251	256	561	6	19	1532
7:00 à 08:00	62	436	0	0	1	2	10	306	326	594	6	26	1769
7:15 à 08:15	62	474	0	1	1	2	11	373	374	633	7	31	1969
7:30 à 08:30	62	498	0	3	1	3	8	428	422	661	9	36	2131
7:45 à 08:45	57	509	0	4	1	2	8	489	436	681	9	36	2232
8:00 à 09:00	52	467	0	4	1	3	2	496	433	715	9	50	2232
8:15 à 09:15	57	440	0	3	1	5	2	481	416	692	7	56	2160
8:30 à 09:30	56	411	0	2	6	3	3	461	377	689	5	53	2066
11:00 à 12:00	67	249	0	4	13	6	9	490	328	476	9	65	1716
11:15 à 12:15	66	265	0	5	15	9	10	529	353	492	10	56	1810
11:30 à 12:30	65	278	0	6	12	10	9	533	352	501	9	58	1833
11:45 à 12:45	60	274	0	6	14	12	6	537	359	464	9	63	1804
12:00 à 13:00	56	263	0	4	10	10	3	551	370	471	4	59	1801
15:30 à 16:30	56	230	0	6	10	17	6	769	596	608	7	66	2371
15:45 à 16:45	74	222	0	5	9	18	5	747	615	617	3	75	2390
16:00 à 17:00	106	224	0	4	10	26	8	770	620	661	5	68	2502
16:15 à 17:15	114	230	0	6	10	26	6	773	609	684	4	65	2527
16:30 à 17:30	116	245	0	5	11	22	6	775	607	718	5	67	2577
16:45 à 17:45	101	262	0	4	10	23	5	796	596	716	5	70	2588
17:00 à 18:00	67	243	0	4	7	23	2	784	588	691	4	76	2489
17:15 à 18:15	45	249	0	2	11	19	2	767	599	664	3	75	2436
17:30 à 18:30	38	238	0	1	12	16	2	719	581	609	2	71	2289
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue Davaar / Avenue Ducharme				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-06	ournée : Mercredi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Davaar			Avenue Ducharme			Avenue Davaar			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	14	283	53	0	21	4	0	0	0	5	60	0	440
6:45 à 07:45	20	357	77	0	30	3	0	0	0	6	88	0	581
7:00 à 08:00	23	402	103	0	43	3	0	0	0	20	126	0	720
7:15 à 08:15	21	414	126	0	49	2	0	0	0	39	183	0	834
7:30 à 08:30	18	414	142	0	64	1	0	0	0	44	215	0	898
7:45 à 08:45	17	384	142	0	72	3	0	0	0	48	213	0	879
8:00 à 09:00	14	382	138	0	64	4	0	0	0	36	190	0	828
8:15 à 09:15	11	389	133	0	66	6	0	0	0	19	136	0	760
8:30 à 09:30	12	376	115	0	53	6	0	0	0	13	109	0	684
11:00 à 12:00	8	352	85	0	43	6	0	0	0	11	86	0	591
11:15 à 12:15	10	339	100	0	37	8	0	0	0	8	101	0	603
11:30 à 12:30	9	359	96	0	33	8	0	0	0	9	100	0	614
11:45 à 12:45	15	383	93	0	32	9	0	0	0	7	109	0	648
12:00 à 13:00	21	390	93	0	37	6	0	0	0	5	107	0	659
15:30 à 16:30	21	394	125	0	50	5	0	0	0	16	162	0	773
15:45 à 16:45	18	396	128	0	50	2	0	0	0	20	182	0	796
16:00 à 17:00	15	401	137	0	51	5	0	0	0	18	181	0	808
16:15 à 17:15	15	405	158	0	45	7	0	0	0	21	188	0	839
16:30 à 17:30	9	433	159	0	41	8	0	0	0	17	180	0	847
16:45 à 17:45	5	443	168	0	46	8	0	0	0	18	162	0	850
17:00 à 18:00	7	462	162	0	43	9	0	0	0	17	156	0	856
17:15 à 18:15	9	467	158	0	50	8	0	0	0	15	140	0	847
17:30 à 18:30	11	467	160	0	50	8	0	0	0	15	115	0	826


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Davaar			Avenue Ducharme			Avenue Davaar			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	10
6:45 à 07:45	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	10
7:00 à 08:00	1	5	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	10
7:15 à 08:15	1	5	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	9
7:30 à 08:30	0	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7
7:45 à 08:45	0	7	2	0	3	0	0	0	0	0	1	0	13
8:00 à 09:00	0	9	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	14
8:15 à 09:15	0	8	3	0	5	0	0	0	0	0	2	0	18
8:30 à 09:30	0	14	3	0	6	2	0	0	0	0	2	0	27
11:00 à 12:00	1	5	4	0	1	3	0	0	0	0	3	0	17
11:15 à 12:15	2	5	4	0	2	2	0	0	0	0	4	0	19
11:30 à 12:30	2	6	4	0	2	1	0	0	0	0	4	0	19
11:45 à 12:45	3	5	2	0	5	1	0	0	0	0	4	0	20
12:00 à 13:00	3	10	2	0	4	0	0	0	0	0	4	0	23
15:30 à 16:30	1	2	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	10
15:45 à 16:45	1	2	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	7
16:00 à 17:00	1	4	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	11
16:15 à 17:15	1	4	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	10
16:30 à 17:30	0	3	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	8
16:45 à 17:45	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	6
17:00 à 18:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
17:15 à 18:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
17:30 à 18:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Davaar			Avenue Ducharme			Avenue Davaar			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
6:45 à 07:45	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
7:00 à 08:00	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	4
7:15 à 08:15	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	6	0	9
7:30 à 08:30	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	7	0	9
7:45 à 08:45	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	7	0	10
8:00 à 09:00	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	8	0	12
8:15 à 09:15	0	3	3	0	1	0	0	0	0	0	4	0	11
8:30 à 09:30	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	3	0	8
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
15:30 à 16:30	1	4	3	0	1	0	0	0	0	0	3	0	12
15:45 à 16:45	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	9
16:00 à 17:00	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	7
16:15 à 17:15	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
16:30 à 17:30	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	7
16:45 à 17:45	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
17:00 à 18:00	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
17:15 à 18:15	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
17:30 à 18:30	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Davaar			Avenue Ducharme			Avenue Davaar			Avenue Ducharme			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	12	4	2.5%	8	1	3.8%	26	0	0.0%	10	1	4.4%	69%
6:45 à 07:45	17	6	1.9%	15	2	2.9%	28	0	0.0%	16	2	3.1%	68%
7:00 à 08:00	25	10	1.7%	25	2	4.2%	43	0	0.0%	25	4	2.0%	84%
7:15 à 08:15	42	14	1.6%	33	2	3.8%	50	0	0.0%	36	7	3.1%	85%
7:30 à 08:30	47	14	1.4%	38	2	1.5%	59	0	0.0%	41	8	2.6%	91%
7:45 à 08:45	42	12	2.0%	35	2	5.1%	57	0	0.0%	43	7	3.0%	89%
8:00 à 09:00	37	8	2.4%	26	2	5.6%	45	1	0.0%	41	7	3.8%	85%
8:15 à 09:15	26	5	3.1%	19	2	7.7%	39	1	0.0%	31	5	3.7%	87%
8:30 à 09:30	22	5	4.0%	10	1	13.2%	29	1	0.0%	29	3	3.9%	88%
11:00 à 12:00	18	7	2.2%	5	2	7.5%	13	0	0.0%	21	1	5.8%	94%
11:15 à 12:15	21	7	2.4%	6	4	8.2%	21	0	0.0%	20	1	4.4%	92%
11:30 à 12:30	24	6	2.5%	7	4	6.8%	16	0	0.0%	15	3	3.5%	94%
11:45 à 12:45	26	5	2.0%	8	3	12.8%	18	0	0.0%	14	3	3.3%	98%
12:00 à 13:00	28	4	2.9%	12	4	8.5%	17	0	0.0%	15	3	4.3%	96%
15:30 à 16:30	49	5	2.0%	13	3	8.3%	20	0	0.0%	31	3	3.3%	92%
15:45 à 16:45	49	5	2.2%	10	3	1.9%	32	0	0.0%	35	4	1.5%	92%
16:00 à 17:00	52	5	2.3%	17	6	3.4%	34	0	0.0%	41	5	1.5%	94%
16:15 à 17:15	69	5	2.0%	24	8	3.7%	36	0	0.0%	37	4	1.4%	97%
16:30 à 17:30	77	5	2.0%	27	6	2.0%	41	1	0.0%	38	4	1.0%	97%
16:45 à 17:45	62	6	1.1%	30	6	1.8%	39	1	0.0%	30	5	1.6%	97%
17:00 à 18:00	50	8	0.8%	30	3	0.0%	39	3	0.0%	20	6	1.7%	97%
17:15 à 18:15	33	8	0.8%	23	2	0.0%	40	3	0.0%	23	7	1.3%	96%
17:30 à 18:30	27	11	0.2%	16	3	1.7%	32	2	0.0%	18	7	1.5%	95%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Davaar			Avenue Ducharme			Avenue Davaar			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	15	290	54	0	22	4	0	0	0	5	63	0	453
6:45 à 07:45	21	364	78	0	31	3	0	0	0	6	91	0	594
7:00 à 08:00	24	408	105	0	45	3	0	0	0	20	129	0	734
7:15 à 08:15	22	420	128	0	51	2	0	0	0	39	190	0	852
7:30 à 08:30	18	420	144	0	65	1	0	0	0	44	222	0	914
7:45 à 08:45	17	392	145	0	76	3	0	0	0	48	221	0	902
8:00 à 09:00	14	392	141	0	68	4	0	0	0	36	199	0	854
8:15 à 09:15	11	400	139	0	72	6	0	0	0	19	142	0	789
8:30 à 09:30	12	392	120	0	60	8	0	0	0	13	114	0	719
11:00 à 12:00	9	357	89	0	44	9	0	0	0	11	92	0	611
11:15 à 12:15	12	344	104	0	39	10	0	0	0	8	106	0	623
11:30 à 12:30	11	365	100	0	35	9	0	0	0	9	104	0	633
11:45 à 12:45	18	388	95	0	37	10	0	0	0	7	113	0	668
12:00 à 13:00	24	400	95	0	41	6	0	0	0	5	112	0	683
15:30 à 16:30	23	400	128	0	55	5	0	0	0	16	168	0	795
15:45 à 16:45	19	402	133	0	51	2	0	0	0	20	185	0	812
16:00 à 17:00	16	408	142	0	53	5	0	0	0	18	184	0	826
16:15 à 17:15	16	412	162	0	47	7	0	0	0	21	191	0	856
16:30 à 17:30	9	438	166	0	42	8	0	0	0	17	182	0	862
16:45 à 17:45	5	446	172	0	47	8	0	0	0	18	165	0	861
17:00 à 18:00	7	463	166	0	43	9	0	0	0	17	159	0	864
17:15 à 18:15	9	468	162	0	50	8	0	0	0	15	142	0	854
17:30 à 18:30	11	467	161	0	51	8	0	0	0	15	117	0	830
camion et autobus =	1 véhicule(s) équivalent(s)												

rang de l'heure de pointe

Intersection: Chemin Rockland / Avenue du Manoir				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-06	Turnée : Mercredi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue du Manoir			Chemin Rockland			Accès privé			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	27	0	182	0	313	7	0	0	0	0	0	529
6:45 à 07:45	0	37	0	224	0	399	8	0	0	0	0	0	668
7:00 à 08:00	0	42	0	325	0	502	14	0	0	0	0	0	883
7:15 à 08:15	0	44	0	436	0	555	15	0	0	0	0	0	1050
7:30 à 08:30	0	48	0	487	0	594	15	0	0	0	0	0	1144
7:45 à 08:45	0	50	0	480	0	563	15	0	0	0	0	0	1108
8:00 à 09:00	0	49	0	424	0	513	11	0	0	0	0	0	997
8:15 à 09:15	0	53	0	313	0	486	9	0	0	0	0	0	861
8:30 à 09:30	0	46	0	245	0	409	8	0	1	0	0	0	709
11:00 à 12:00	0	37	1	124	0	290	12	0	0	0	0	0	464
11:15 à 12:15	0	33	1	114	0	280	17	0	0	0	0	0	445
11:30 à 12:30	0	35	1	112	0	288	15	0	0	0	0	0	451
11:45 à 12:45	0	33	0	108	0	276	15	0	1	0	0	0	433
12:00 à 13:00	0	28	0	121	0	280	16	0	1	0	0	0	446
15:30 à 16:30	0	43	0	172	0	387	22	0	2	0	0	0	626
15:45 à 16:45	0	46	0	168	0	383	18	0	1	0	0	0	616
16:00 à 17:00	0	49	0	158	0	412	18	0	0	0	0	0	637
16:15 à 17:15	0	53	0	170	0	446	16	0	0	0	0	0	685
16:30 à 17:30	0	48	0	166	0	459	12	0	0	0	0	0	685
16:45 à 17:45	0	51	1	167	0	475	7	0	0	0	0	0	701
17:00 à 18:00	0	51	1	177	0	482	4	0	3	0	0	0	718
17:15 à 18:15	0	49	1	157	0	515	4	0	4	0	0	0	730
17:30 à 18:30	0	40	1	157	0	494	3	0	5	0	0	0	700


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue du Manoir			Chemin Rockland			Accès privé			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	1	0	5	0	5	0	0	0	0	0	0	11
6:45 à 07:45	0	1	0	5	0	6	0	0	0	0	0	0	12
7:00 à 08:00	0	2	0	4	0	9	1	0	0	0	0	0	16
7:15 à 08:15	0	1	0	3	0	8	2	0	0	0	0	0	14
7:30 à 08:30	0	1	0	3	0	4	2	0	0	0	0	0	10
7:45 à 08:45	0	1	0	8	0	5	2	0	0	0	0	0	16
8:00 à 09:00	0	0	0	10	0	3	1	0	0	0	0	0	14
8:15 à 09:15	0	0	0	12	0	5	0	0	0	0	0	0	17
8:30 à 09:30	0	0	0	11	0	5	0	0	0	0	0	0	16
11:00 à 12:00	0	2	0	9	0	2	0	0	0	0	0	0	13
11:15 à 12:15	0	0	0	8	0	2	0	0	0	0	0	0	10
11:30 à 12:30	0	2	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	10
11:45 à 12:45	0	2	0	4	0	2	0	0	0	0	0	0	8
12:00 à 13:00	0	2	0	4	0	1	1	0	0	0	0	0	8
15:30 à 16:30	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5
15:45 à 16:45	0	2	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6
16:00 à 17:00	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5
16:15 à 17:15	0	2	1	1	0	4	0	0	0	0	0	0	8
16:30 à 17:30	0	0	1	1	0	4	0	0	0	0	0	0	6
16:45 à 17:45	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	5
17:00 à 18:00	0	1	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	7
17:15 à 18:15	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	4
17:30 à 18:30	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue du Manoir			Chemin Rockland			Accès privé			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	3	0	3	0	4	0	0	0	0	0	0	10
6:45 à 07:45	0	3	0	4	0	5	0	0	0	0	0	0	12
7:00 à 08:00	0	3	0	3	0	6	0	0	0	0	0	0	12
7:15 à 08:15	0	4	0	4	0	5	0	0	0	0	0	0	13
7:30 à 08:30	0	3	0	2	0	5	0	0	0	0	0	0	10
7:45 à 08:45	0	3	0	1	0	7	0	0	0	0	0	0	11
8:00 à 09:00	0	5	0	1	0	9	0	0	0	0	0	0	15
8:15 à 09:15	0	3	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	11
8:30 à 09:30	0	4	0	1	0	7	0	0	0	0	0	0	12
11:00 à 12:00	0	3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	7
11:15 à 12:15	0	2	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	7
11:30 à 12:30	0	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	6
11:45 à 12:45	0	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	6
12:00 à 13:00	0	2	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	7
15:30 à 16:30	0	5	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0	11
15:45 à 16:45	0	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	9
16:00 à 17:00	0	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	9
16:15 à 17:15	0	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	9
16:30 à 17:30	0	5	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	8
16:45 à 17:45	0	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	7
17:00 à 18:00	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6
17:15 à 18:15	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5
17:30 à 18:30	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue du Manoir			Chemin Rockland			Accès privé			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	0	2	12.9%	2	2	3.3%	3	0	0.0%	0	0	0.0%	76%
6:45 à 07:45	0	5	9.8%	2	2	3.1%	3	0	0.0%	0	0	0.0%	71%
7:00 à 08:00	0	5	10.6%	4	3	2.6%	3	0	6.7%	0	0	0.0%	71%
7:15 à 08:15	0	4	10.2%	5	1	2.0%	3	1	11.8%	0	0	0.0%	81%
7:30 à 08:30	0	4	7.7%	6	2	1.3%	0	1	11.8%	0	0	0.0%	88%
7:45 à 08:45	0	2	7.4%	8	3	2.0%	1	1	11.8%	0	0	0.0%	85%
8:00 à 09:00	0	2	9.3%	5	3	2.4%	4	2	8.3%	0	0	0.0%	77%
8:15 à 09:15	0	2	5.4%	4	4	3.0%	7	1	0.0%	0	0	0.0%	83%
8:30 à 09:30	0	1	8.0%	2	3	3.5%	9	1	0.0%	0	0	0.0%	86%
11:00 à 12:00	0	4	11.6%	2	3	3.5%	4	0	0.0%	0	0	0.0%	92%
11:15 à 12:15	0	6	5.6%	1	3	3.7%	3	0	0.0%	0	0	0.0%	88%
11:30 à 12:30	0	9	10.0%	1	3	2.9%	2	0	0.0%	0	0	0.0%	88%
11:45 à 12:45	0	10	10.8%	2	2	2.5%	2	0	0.0%	0	0	0.0%	95%
12:00 à 13:00	1	9	12.5%	2	5	2.4%	2	0	5.6%	0	0	0.0%	89%
15:30 à 16:30	1	3	15.7%	2	2	1.4%	16	1	0.0%	0	0	0.0%	84%
15:45 à 16:45	1	4	16.4%	2	3	1.1%	11	1	0.0%	0	0	0.0%	82%
16:00 à 17:00	1	5	16.9%	2	4	0.7%	12	1	0.0%	0	0	0.0%	85%
16:15 à 17:15	0	4	14.5%	2	3	1.3%	10	0	0.0%	0	0	0.0%	91%
16:30 à 17:30	0	3	11.1%	0	2	1.3%	8	0	0.0%	0	0	0.0%	91%
16:45 à 17:45	0	2	7.1%	0	1	1.2%	6	0	0.0%	0	0	0.0%	93%
17:00 à 18:00	0	1	7.1%	0	1	1.3%	2	0	0.0%	0	0	0.0%	96%
17:15 à 18:15	0	0	7.4%	0	2	0.7%	1	0	0.0%	0	0	0.0%	93%
17:30 à 18:30	0	0	8.9%	0	2	0.6%	1	0	0.0%	0	0	0.0%	89%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue du Manoir			Chemin Rockland			Accès privé			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	31	0	190	0	322	7	0	0	0	0	0	550
6:45 à 07:45	0	41	0	233	0	410	8	0	0	0	0	0	692
7:00 à 08:00	0	47	0	332	0	517	15	0	0	0	0	0	911
7:15 à 08:15	0	49	0	443	0	568	17	0	0	0	0	0	1077
7:30 à 08:30	0	52	0	492	0	603	17	0	0	0	0	0	1164
7:45 à 08:45	0	54	0	489	0	575	17	0	0	0	0	0	1135
8:00 à 09:00	0	54	0	435	0	525	12	0	0	0	0	0	1026
8:15 à 09:15	0	56	0	325	0	499	9	0	0	0	0	0	889
8:30 à 09:30	0	50	0	257	0	421	8	0	1	0	0	0	737
11:00 à 12:00	0	42	1	133	0	296	12	0	0	0	0	0	484
11:15 à 12:15	0	35	1	122	0	287	17	0	0	0	0	0	462
11:30 à 12:30	0	39	1	119	0	293	15	0	0	0	0	0	467
11:45 à 12:45	0	37	0	112	0	282	15	0	1	0	0	0	447
12:00 à 13:00	0	32	0	125	0	286	17	0	1	0	0	0	461
15:30 à 16:30	0	51	0	173	0	394	22	0	2	0	0	0	642
15:45 à 16:45	0	54	1	168	0	389	18	0	1	0	0	0	631
16:00 à 17:00	0	58	1	158	0	416	18	0	0	0	0	0	651
16:15 à 17:15	0	61	1	171	0	453	16	0	0	0	0	0	702
16:30 à 17:30	0	53	1	167	0	466	12	0	0	0	0	0	699
16:45 à 17:45	0	55	1	169	0	481	7	0	0	0	0	0	713
17:00 à 18:00	0	55	1	180	0	488	4	0	3	0	0	0	731
17:15 à 18:15	0	53	1	159	0	518	4	0	4	0	0	0	739
17:30 à 18:30	0	44	1	159	0	496	3	0	5	0	0	0	708
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue du Manoir avenue Mc Eachran				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-06	Turnée : Mercredi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Mc Eachran			Accès Aréna			Avenue Mc Eachran			Avenue du Manoir			
Période	Viaduc	Du Manoir	—	Droite	Viaduc	Du Manoir	Du Manoir	Viaduc	Tout droit	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	96	0	0	0	0	1	5	283	27	0	0	0	412
6:45 à 07:45	118	0	0	0	1	0	7	423	31	0	0	0	580
7:00 à 08:00	153	0	0	0	1	1	7	573	39	0	0	0	774
7:15 à 08:15	198	0	0	0	1	1	9	705	52	0	0	0	966
7:30 à 08:30	222	0	0	0	1	1	6	816	53	0	0	0	1099
7:45 à 08:45	254	0	0	0	0	1	7	842	62	0	0	0	1166
8:00 à 09:00	256	0	0	0	1	0	12	817	62	0	0	0	1148
8:15 à 09:15	235	0	0	0	1	0	10	749	59	0	0	0	1054
8:30 à 09:30	202	0	0	0	1	0	12	664	55	0	0	0	934
11:00 à 12:00	160	6	0	0	0	0	4	536	33	0	0	0	739
11:15 à 12:15	171	4	0	0	0	0	9	577	40	0	0	0	801
11:30 à 12:30	163	4	0	0	0	2	12	608	42	0	0	0	831
11:45 à 12:45	179	2	0	0	0	2	13	619	43	0	0	0	858
12:00 à 13:00	164	1	0	0	0	2	17	615	41	0	0	0	840
15:30 à 16:30	561	3	0	0	2	4	26	742	47	0	0	0	1385
15:45 à 16:45	616	3	0	0	1	3	21	748	39	0	0	0	1431
16:00 à 17:00	647	2	0	1	1	6	15	741	39	0	0	0	1452
16:15 à 17:15	610	2	0	2	2	6	17	797	48	0	0	0	1484
16:30 à 17:30	577	0	0	2	1	7	9	828	53	0	0	0	1477
16:45 à 17:45	526	1	0	3	1	4	11	832	48	0	0	0	1426
17:00 à 18:00	465	2	0	2	1	1	13	816	42	0	0	0	1342
17:15 à 18:15	444	2	0	1	0	2	12	807	32	0	0	0	1300
17:30 à 18:30	371	3	0	1	0	1	17	795	33	0	0	0	1221


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Mc Eachran			Accès Aréna			Avenue Mc Eachran			Avenue du Manoir			
Période	Viaduc	Du Manoir	—	Droite	Viaduc	Du Manoir	Du Manoir	Viaduc	Tout droit	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	1	0	0	0	1	0	0	7	0	0	0	0	9
6:45 à 07:45	1	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	7
7:00 à 08:00	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	6
7:15 à 08:15	2	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	7
7:30 à 08:30	3	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	9
7:45 à 08:45	4	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	13
8:00 à 09:00	4	0	0	0	0	0	0	9	2	0	0	0	15
8:15 à 09:15	5	0	0	1	0	0	0	8	4	0	0	0	18
8:30 à 09:30	4	0	0	1	0	0	1	9	4	0	0	0	19
11:00 à 12:00	3	1	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	17
11:15 à 12:15	4	1	0	0	0	0	2	11	0	0	0	0	18
11:30 à 12:30	4	1	0	0	0	0	2	7	0	0	0	0	14
11:45 à 12:45	3	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	10
12:00 à 13:00	2	0	0	0	0	0	3	5	1	0	0	0	11
15:30 à 16:30	3	0	0	0	0	0	2	9	0	0	0	0	14
15:45 à 16:45	2	0	0	0	0	0	2	6	1	0	0	0	11
16:00 à 17:00	1	0	0	0	0	0	2	6	1	0	0	0	10
16:15 à 17:15	4	0	0	0	0	0	1	8	1	0	0	0	14
16:30 à 17:30	4	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	13
16:45 à 17:45	4	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	11
17:00 à 18:00	3	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	11
17:15 à 18:15	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	6
17:30 à 18:30	1	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	10

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Mc Eachran			Accès Aréna			Avenue Mc Eachran			Avenue du Manoir			
Période	Viaduc	Du Manoir	—	Droite	Viaduc	Du Manoir	Du Manoir	Viaduc	Tout droit	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	2	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	9
6:45 à 07:45	2	0	0	1	0	1	0	4	8	0	0	0	16
7:00 à 08:00	2	0	0	1	1	1	0	6	8	0	0	0	19
7:15 à 08:15	1	0	0	1	1	3	0	8	7	0	0	0	21
7:30 à 08:30	1	0	0	1	2	3	0	10	6	0	0	0	23
7:45 à 08:45	1	0	0	0	2	2	0	11	4	0	0	0	20
8:00 à 09:00	0	0	0	1	1	2	0	12	4	0	0	0	20
8:15 à 09:15	0	0	0	2	2	0	0	12	4	0	0	0	20
8:30 à 09:30	0	0	0	2	1	0	0	9	4	0	0	0	16
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	6	4	0	0	0	10
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	6	4	0	0	0	10
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	7
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	7
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	6
15:30 à 16:30	2	0	0	1	4	2	0	5	4	0	0	0	18
15:45 à 16:45	3	0	0	1	5	1	0	3	2	0	0	0	15
16:00 à 17:00	2	0	0	1	5	1	0	3	3	0	0	0	15
16:15 à 17:15	2	0	0	2	5	1	0	3	3	0	0	0	16
16:30 à 17:30	2	0	0	2	5	0	0	2	3	0	0	0	14
16:45 à 17:45	1	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	0	13
17:00 à 18:00	1	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	0	13
17:15 à 18:15	1	0	0	1	3	0	0	3	3	0	0	0	11
17:30 à 18:30	0	0	0	1	0	1	0	3	3	0	0	0	8

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Mc Eachran			Accès Aréna			Avenue Mc Eachran			Avenue du Manoir			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	2	0	3.0%	1	0	50.0%	2	3	4.3%	0	0	0.0%	60%
6:45 à 07:45	1	0	2.5%	1	1	66.7%	4	5	3.8%	0	0	0.0%	63%
7:00 à 08:00	1	0	1.9%	1	6	60.0%	6	7	3.0%	3	0	0.0%	74%
7:15 à 08:15	2	0	1.5%	2	9	71.4%	10	6	2.5%	4	0	0.0%	82%
7:30 à 08:30	1	0	1.8%	1	10	75.0%	16	8	2.5%	6	0	0.0%	89%
7:45 à 08:45	1	1	1.9%	1	13	80.0%	14	7	2.6%	9	0	0.0%	95%
8:00 à 09:00	3	1	1.5%	1	13	80.0%	12	9	2.9%	6	0	0.0%	93%
8:15 à 09:15	2	2	2.1%	1	11	83.3%	8	11	3.3%	5	0	0.0%	86%
8:30 à 09:30	5	2	1.9%	1	12	80.0%	1	11	3.6%	3	0	0.0%	78%
11:00 à 12:00	19	0	2.4%	5	0	0.0%	14	10	3.9%	3	0	0.0%	89%
11:15 à 12:15	15	0	2.8%	5	1	0.0%	12	10	3.5%	3	0	0.0%	92%
11:30 à 12:30	10	0	2.9%	4	1	0.0%	12	7	2.4%	4	0	0.0%	94%
11:45 à 12:45	8	0	1.6%	7	1	0.0%	10	4	2.0%	3	0	0.0%	94%
12:00 à 13:00	7	0	1.2%	9	1	0.0%	14	0	2.2%	4	0	0.0%	92%
15:30 à 16:30	3	0	0.9%	4	2	53.8%	15	6	2.4%	7	0	0.0%	95%
15:45 à 16:45	5	0	0.8%	6	2	63.6%	13	8	1.7%	7	0	0.0%	91%
16:00 à 17:00	8	0	0.5%	7	6	46.7%	17	10	1.9%	6	0	0.0%	92%
16:15 à 17:15	10	0	1.0%	8	5	44.4%	17	10	1.8%	3	0	0.0%	94%
16:30 à 17:30	11	0	1.0%	6	5	41.2%	14	8	1.5%	0	0	0.0%	94%
16:45 à 17:45	13	0	0.9%	4	6	42.9%	10	9	1.4%	0	0	0.0%	95%
17:00 à 18:00	12	0	0.8%	3	6	60.0%	14	11	1.6%	0	0	0.0%	94%
17:15 à 18:15	11	0	0.2%	3	8	57.1%	17	12	1.4%	0	0	0.0%	91%
17:30 à 18:30	8	0	0.3%	4	8	50.0%	18	17	1.7%	0	0	0.0%	89%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Mc Eachran			Accès Aréna			Avenue Mc Eachran			Avenue du Manoir			
Période	Viaduc	Du Manoir	...	Droite	Viaduc	Du Manoir	Du Manoir	Viaduc	Tout droit	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	99	0	0	0	1	1	5	291	33	0	0	0	430
6:45 à 07:45	121	0	0	1	1	1	7	433	39	0	0	0	603
7:00 à 08:00	156	0	0	1	2	2	7	584	47	0	0	0	799
7:15 à 08:15	201	0	0	1	2	4	9	718	59	0	0	0	994
7:30 à 08:30	226	0	0	1	3	4	6	832	59	0	0	0	1131
7:45 à 08:45	259	0	0	0	2	3	7	861	67	0	0	0	1199
8:00 à 09:00	260	0	0	1	2	2	12	838	68	0	0	0	1183
8:15 à 09:15	240	0	0	3	3	0	10	769	67	0	0	0	1092
8:30 à 09:30	206	0	0	3	2	0	13	682	63	0	0	0	969
11:00 à 12:00	163	7	0	0	0	0	4	554	38	0	0	0	766
11:15 à 12:15	175	5	0	0	0	0	11	594	44	0	0	0	829
11:30 à 12:30	167	5	0	0	0	2	14	618	46	0	0	0	852
11:45 à 12:45	182	2	0	0	0	2	16	626	47	0	0	0	875
12:00 à 13:00	166	1	0	0	0	2	20	623	45	0	0	0	857
15:30 à 16:30	566	3	0	1	6	6	28	756	51	0	0	0	1417
15:45 à 16:45	621	3	0	1	6	4	23	757	42	0	0	0	1457
16:00 à 17:00	650	2	0	2	6	7	17	750	43	0	0	0	1477
16:15 à 17:15	616	2	0	4	7	7	18	808	52	0	0	0	1514
16:30 à 17:30	583	0	0	4	6	7	9	838	57	0	0	0	1504
16:45 à 17:45	531	1	0	6	4	4	11	841	52	0	0	0	1450
17:00 à 18:00	469	2	0	5	4	1	13	826	46	0	0	0	1366
17:15 à 18:15	445	2	0	2	3	2	12	815	36	0	0	0	1317
17:30 à 18:30	372	3	0	2	0	2	17	806	37	0	0	0	1239
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Intersection: Chemin Rockland / Avenue Beaumont				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-05	Turnée : Mardi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche sud			
	Chemin Rockland			Avenue Beaumont			Avenue Rockland			Avenue Rockland (Viaduc)			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	511	0	73	0	358	166	201	0	8	5	0	1322
6:45 à 07:45	0	723	0	95	0	432	258	305	0	10	7	0	1830
7:00 à 08:00	0	968	0	111	0	460	345	421	0	14	12	0	2331
7:15 à 08:15	0	1086	0	130	0	474	420	536	0	19	21	0	2686
7:30 à 08:30	0	1120	0	160	0	513	494	602	0	27	26	0	2942
7:45 à 08:45	0	1045	0	172	0	483	531	632	0	33	31	0	2927
8:00 à 09:00	0	895	0	179	0	471	513	611	0	34	34	0	2737
8:15 à 09:15	0	826	0	186	0	451	476	545	0	37	37	0	2558
8:30 à 09:30	0	773	0	169	0	387	449	467	0	40	41	0	2326
11:00 à 12:00	0	584	0	180	0	334	383	363	0	46	87	0	1977
11:15 à 12:15	0	577	0	179	0	325	411	371	0	44	87	0	1994
11:30 à 12:30	0	587	0	178	0	341	426	371	0	40	66	0	2009
11:45 à 12:45	0	538	0	161	0	357	422	361	0	36	76	0	1951
12:00 à 13:00	0	522	0	168	0	360	426	365	0	34	81	0	1956
15:30 à 16:30	0	772	0	183	0	409	773	645	0	40	88	0	2910
15:45 à 16:45	0	784	0	179	0	398	780	687	0	43	89	0	2960
16:00 à 17:00	0	798	0	179	0	389	788	684	0	45	99	0	2982
16:15 à 17:15	0	824	0	178	0	420	841	652	0	44	104	0	3063
16:30 à 17:30	0	827	0	179	0	403	850	620	0	50	102	0	3031
16:45 à 17:45	0	900	0	174	0	430	854	605	0	47	102	0	3112
17:00 à 18:00	0	926	0	179	0	417	794	600	0	44	100	0	3060
17:15 à 18:15	0	917	0	178	0	377	732	598	0	39	101	0	2942
17:30 à 18:30	0	918	0	172	0	360	652	577	0	31	101	0	2811


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche sud			
	Chemin Rockland			Avenue Beaumont			Avenue Rockland			Avenue Rockland (Viaduc)			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	16	0	3	0	9	6	3	0	2	1	0	40
6:45 à 07:45	0	19	0	3	0	10	7	5	0	2	1	0	47
7:00 à 08:00	0	15	0	3	0	12	7	4	0	2	1	0	44
7:15 à 08:15	0	13	0	3	0	7	5	4	0	2	2	0	36
7:30 à 08:30	0	18	0	2	0	6	5	2	0	1	1	0	35
7:45 à 08:45	0	13	0	3	0	5	5	2	0	2	3	0	33
8:00 à 09:00	0	13	0	2	0	4	4	2	0	2	4	0	31
8:15 à 09:15	0	10	0	4	0	7	5	3	0	1	4	0	34
8:30 à 09:30	0	2	0	6	0	9	6	5	0	1	4	0	33
11:00 à 12:00	0	9	0	6	0	13	9	4	0	3	4	0	48
11:15 à 12:15	0	7	0	6	0	8	5	5	0	2	2	0	35
11:30 à 12:30	0	9	0	6	0	6	6	5	0	1	1	0	34
11:45 à 12:45	0	14	0	10	0	5	7	10	0	1	2	0	49
12:00 à 13:00	0	15	0	12	0	4	6	10	0	1	2	0	50
15:30 à 16:30	0	6	0	7	0	2	7	3	0	1	0	0	26
15:45 à 16:45	0	3	0	6	0	1	7	5	0	2	0	0	24
16:00 à 17:00	0	4	0	5	0	1	8	8	0	3	1	0	30
16:15 à 17:15	0	2	0	2	0	2	7	8	0	2	1	0	24
16:30 à 17:30	0	3	0	0	0	1	9	8	0	2	1	0	24
16:45 à 17:45	0	4	0	0	0	1	8	8	0	2	1	0	24
17:00 à 18:00	0	3	0	0	0	1	4	6	0	1	1	0	16
17:15 à 18:15	0	4	0	0	0	0	4	4	0	3	1	0	16
17:30 à 18:30	0	4	0	0	0	0	3	3	0	3	1	0	14

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche sud			
	Chemin Rockland			Avenue Beaumont			Avenue Rockland			Avenue Rockland (Viaduc)			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	5	0	3	0	3	1	1	0	0	0	0	13
6:45 à 07:45	0	6	0	5	0	3	2	3	0	0	0	0	19
7:00 à 08:00	0	7	0	7	0	2	3	5	0	0	0	0	24
7:15 à 08:15	0	6	0	7	0	2	2	9	0	0	0	0	26
7:30 à 08:30	0	4	0	7	0	1	2	11	0	0	0	0	25
7:45 à 08:45	0	7	0	6	0	1	1	13	0	0	0	0	28
8:00 à 09:00	0	9	0	6	0	1	1	13	0	0	0	0	30
8:15 à 09:15	0	10	0	5	0	1	1	10	0	0	0	0	27
8:30 à 09:30	0	11	0	5	0	1	1	9	0	0	0	0	27
11:00 à 12:00	0	1	0	7	0	1	0	4	0	0	0	0	13
11:15 à 12:15	0	2	0	10	0	2	0	4	0	0	0	0	18
11:30 à 12:30	0	2	0	10	0	2	0	3	0	0	0	0	17
11:45 à 12:45	0	2	0	10	0	2	0	3	0	0	0	0	17
12:00 à 13:00	0	3	0	8	0	1	0	2	0	0	0	0	14
15:30 à 16:30	0	7	0	8	0	1	1	6	0	0	1	0	24
15:45 à 16:45	0	5	0	8	0	1	2	5	0	0	1	0	22
16:00 à 17:00	0	4	0	9	0	1	2	6	0	0	0	0	22
16:15 à 17:15	0	4	0	6	0	0	2	5	0	0	0	0	17
16:30 à 17:30	0	4	0	4	0	0	2	4	0	0	0	0	14
16:45 à 17:45	0	3	0	4	0	0	0	3	0	0	0	0	10
17:00 à 18:00	0	2	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	8
17:15 à 18:15	0	2	0	4	0	0	2	1	0	0	0	0	9
17:30 à 18:30	0	2	0	4	0	0	2	2	0	0	0	0	10

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche sud			
	Chemin Rockland			Avenue Beaumont			Avenue Rockland			Avenue Rockland (Viaduc)			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	11	12	3.9%	1	4	4.0%	3	6	2.9%	3	3	18.8%	71%
6:45 à 07:45	18	22	3.3%	3	6	3.8%	4	7	2.9%	4	4	15.0%	65%
7:00 à 08:00	20	26	2.2%	4	6	4.0%	3	9	2.4%	3	3	10.3%	76%
7:15 à 08:15	25	32	1.7%	5	8	3.0%	2	8	2.0%	2	2	9.1%	87%
7:30 à 08:30	27	35	1.9%	5	14	2.3%	1	7	1.8%	1	1	3.6%	95%
7:45 à 08:45	31	38	1.9%	3	14	2.2%	5	12	1.8%	5	5	7.2%	95%
8:00 à 09:00	38	45	2.4%	2	14	2.0%	5	11	1.7%	5	5	8.1%	93%
8:15 à 09:15	39	47	2.4%	2	11	2.6%	5	11	1.8%	5	5	6.3%	89%
8:30 à 09:30	40	47	1.7%	1	4	3.6%	5	11	2.2%	5	5	5.8%	84%
11:00 à 12:00	31	33	1.7%	34	36	5.0%	0	0	2.2%	0	0	5.0%	89%
11:15 à 12:15	27	29	1.5%	45	47	4.9%	0	0	1.8%	0	0	3.0%	89%
11:30 à 12:30	29	31	1.8%	51	54	4.4%	1	3	1.7%	1	1	1.9%	90%
11:45 à 12:45	32	32	2.9%	49	51	5.0%	4	6	2.5%	4	4	2.6%	95%
12:00 à 13:00	36	36	3.3%	40	42	4.5%	4	6	2.2%	4	4	2.5%	95%
15:30 à 16:30	41	43	1.7%	20	22	3.0%	0	1	1.2%	0	1	1.5%	95%
15:45 à 16:45	36	38	1.0%	16	18	2.7%	2	4	1.3%	2	3	2.2%	96%
16:00 à 17:00	37	39	1.0%	21	23	2.7%	4	7	1.6%	3	3	2.7%	97%
16:15 à 17:15	36	38	0.7%	25	27	1.6%	4	9	1.5%	3	4	2.0%	98%
16:30 à 17:30	33	34	0.8%	26	28	0.9%	4	10	1.5%	3	4	1.9%	97%
16:45 à 17:45	32	32	0.8%	29	32	0.8%	2	9	1.3%	1	2	2.0%	93%
17:00 à 18:00	36	37	0.5%	27	31	0.7%	0	6	0.9%	0	1	1.4%	91%
17:15 à 18:15	39	42	0.7%	26	28	0.7%	0	6	0.8%	0	0	2.8%	87%
17:30 à 18:30	36	39	0.6%	23	25	0.7%	0	6	0.8%	0	0	2.9%	83%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche sud			
	Chemin Rockland			Avenue Beaumont			Avenue Rockland			Avenue Rockland (Viaduc)			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	532	0	79	0	370	173	205	0	10	6	0	1375
6:45 à 07:45	0	748	0	103	0	445	267	313	0	12	8	0	1896
7:00 à 08:00	0	990	0	121	0	474	355	430	0	16	13	0	2399
7:15 à 08:15	0	1105	0	140	0	483	427	549	0	21	23	0	2748
7:30 à 08:30	0	1142	0	169	0	520	501	615	0	28	27	0	3002
7:45 à 08:45	0	1065	0	181	0	489	537	647	0	35	34	0	2988
8:00 à 09:00	0	917	0	187	0	476	518	626	0	36	38	0	2798
8:15 à 09:15	0	846	0	195	0	459	482	558	0	38	41	0	2619
8:30 à 09:30	0	786	0	180	0	397	456	481	0	41	45	0	2386
11:00 à 12:00	0	594	0	193	0	348	392	371	0	49	91	0	2038
11:15 à 12:15	0	586	0	195	0	335	416	380	0	46	89	0	2047
11:30 à 12:30	0	598	0	194	0	349	432	379	0	41	67	0	2060
11:45 à 12:45	0	554	0	181	0	364	429	374	0	37	78	0	2017
12:00 à 13:00	0	540	0	188	0	365	432	377	0	35	83	0	2020
15:30 à 16:30	0	785	0	198	0	412	781	654	0	41	89	0	2960
15:45 à 16:45	0	792	0	193	0	400	789	697	0	45	90	0	3006
16:00 à 17:00	0	806	0	193	0	391	798	698	0	48	100	0	3034
16:15 à 17:15	0	830	0	186	0	422	850	665	0	46	105	0	3104
16:30 à 17:30	0	834	0	183	0	404	861	632	0	52	103	0	3069
16:45 à 17:45	0	907	0	178	0	431	862	616	0	49	103	0	3146
17:00 à 18:00	0	931	0	182	0	418	799	608	0	45	101	0	3084
17:15 à 18:15	0	923	0	182	0	377	738	603	0	42	102	0	2967
17:30 à 18:30	0	924	0	176	0	360	657	582	0	34	102	0	2835
camion et autobus =	1 véhicule(s) équivalent(s)												

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue Stuart / Avenue Ducharme				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-06	ournée : Mercredi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Ducharme			Avenue Stuart			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	3	0	3	14	98	0	5	4	11	0	57	9	204
6:45 à 07:45	4	0	5	7	138	0	5	4	21	0	85	7	276
7:00 à 08:00	4	0	8	8	189	0	8	5	40	0	119	7	388
7:15 à 08:15	5	0	11	8	227	0	18	4	63	0	160	5	501
7:30 à 08:30	8	0	11	10	245	0	21	4	90	0	191	6	586
7:45 à 08:45	9	0	10	10	263	0	26	5	91	0	200	6	620
8:00 à 09:00	10	0	8	8	249	0	23	7	85	0	198	3	591
8:15 à 09:15	8	0	4	6	234	0	13	6	67	0	168	3	509
8:30 à 09:30	5	0	2	6	218	0	10	8	40	0	135	4	428
11:00 à 12:00	6	0	7	7	105	0	10	2	34	0	84	9	264
11:15 à 12:15	9	0	6	5	112	0	8	2	44	0	101	12	299
11:30 à 12:30	7	0	6	7	119	0	11	2	47	0	101	11	311
11:45 à 12:45	13	0	7	5	130	0	11	2	47	0	99	7	321
12:00 à 13:00	13	0	5	3	126	0	12	4	53	0	101	4	321
15:30 à 16:30	9	0	11	3	191	0	13	3	102	0	177	4	513
15:45 à 16:45	7	0	21	4	180	0	14	3	91	0	188	4	512
16:00 à 17:00	5	0	20	3	195	0	12	2	104	0	191	4	536
16:15 à 17:15	5	0	17	2	206	0	14	1	97	0	211	1	554
16:30 à 17:30	4	0	15	2	225	0	14	0	90	0	221	0	571
16:45 à 17:45	0	0	5	0	246	0	16	0	99	0	215	0	581
17:00 à 18:00	0	0	5	1	254	0	17	0	96	0	206	0	579
17:15 à 18:15	0	0	5	1	233	0	22	0	97	0	192	1	551
17:30 à 18:30	1	0	4	1	216	0	19	0	85	0	162	1	489


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Ducharme			Avenue Stuart			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
6:45 à 07:45	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	1	0	6
7:00 à 08:00	3	0	7	3	0	0	0	1	0	0	1	0	15
7:15 à 08:15	3	0	8	4	0	0	0	3	0	0	1	0	19
7:30 à 08:30	3	0	7	4	1	0	0	3	0	0	1	0	19
7:45 à 08:45	4	0	7	4	2	0	0	3	0	0	0	1	21
8:00 à 09:00	2	0	3	2	2	0	0	2	0	0	0	1	12
8:15 à 09:15	2	0	3	2	6	0	0	2	1	0	1	3	20
8:30 à 09:30	6	0	3	3	7	0	1	5	1	0	1	3	30
11:00 à 12:00	3	0	5	5	5	0	2	4	1	0	0	6	31
11:15 à 12:15	1	0	4	4	4	0	2	3	1	0	0	5	24
11:30 à 12:30	0	0	3	4	3	0	1	3	2	0	2	4	22
11:45 à 12:45	3	0	5	1	4	0	0	0	2	0	3	0	18
12:00 à 13:00	4	0	3	1	2	0	0	0	1	0	3	0	14
15:30 à 16:30	1	0	0	3	3	0	2	2	0	0	1	2	14
15:45 à 16:45	0	0	0	2	3	0	1	2	1	0	2	1	12
16:00 à 17:00	0	0	0	0	3	0	1	2	1	0	3	0	10
16:15 à 17:15	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	3	0	7
16:30 à 17:30	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	3	0	6
16:45 à 17:45	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
17:00 à 18:00	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
17:15 à 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
17:30 à 18:30	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	3

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Ducharme			Avenue Stuart			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
6:45 à 07:45	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	5
7:00 à 08:00	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	5	0	11
7:15 à 08:15	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	12	0	22
7:30 à 08:30	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	15	0	25
7:45 à 08:45	0	0	0	0	11	0	0	0	2	0	13	0	26
8:00 à 09:00	0	0	0	0	11	0	0	0	2	0	13	0	26
8:15 à 09:15	0	0	0	0	8	0	0	0	1	0	6	0	15
8:30 à 09:30	0	0	0	0	8	0	0	0	1	0	3	0	12
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 à 16:30	0	0	0	0	7	0	0	0	1	0	6	0	14
15:45 à 16:45	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	6	0	16
16:00 à 17:00	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	5	0	14
16:15 à 17:15	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	6	0	16
16:30 à 17:30	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	6	0	15
16:45 à 17:45	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	4	0	13
17:00 à 18:00	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	4	0	12
17:15 à 18:15	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	3	0	9
17:30 à 18:30	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	8

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Ducharme			Avenue Stuart			Avenue Ducharme			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	6	0	40.0%	2	2	2.6%	13	0	0.0%	5	2	0.0%	58%
6:45 à 07:45	9	2	30.8%	2	4	2.7%	19	2	0.0%	8	5	3.2%	64%
7:00 à 08:00	15	2	45.5%	3	7	4.4%	34	2	1.9%	9	4	4.5%	67%
7:15 à 08:15	26	2	40.7%	9	9	5.2%	57	4	4.5%	21	5	7.3%	74%
7:30 à 08:30	37	2	34.5%	12	9	5.2%	64	4	3.4%	18	7	7.5%	86%
7:45 à 08:45	36	0	36.7%	11	13	5.9%	66	3	3.9%	21	5	6.4%	91%
8:00 à 09:00	41	0	21.7%	11	14	5.5%	60	3	3.4%	23	7	6.5%	85%
8:15 à 09:15	38	0	29.4%	5	13	6.3%	38	1	4.4%	12	7	5.5%	76%
8:30 à 09:30	31	1	56.3%	3	14	7.4%	32	3	12.1%	12	7	4.8%	79%
11:00 à 12:00	72	0	38.1%	5	6	8.2%	12	2	13.2%	5	4	6.1%	81%
11:15 à 12:15	65	0	25.0%	6	4	6.4%	19	2	10.0%	9	3	4.2%	89%
11:30 à 12:30	55	0	18.8%	9	4	5.3%	19	1	9.1%	9	3	5.1%	91%
11:45 à 12:45	41	0	28.6%	8	4	3.6%	22	1	3.2%	12	1	2.8%	87%
12:00 à 13:00	47	0	28.0%	9	5	2.3%	28	2	1.4%	11	0	2.8%	86%
15:30 à 16:30	60	0	4.8%	4	3	6.3%	52	4	4.1%	17	3	4.7%	87%
15:45 à 16:45	44	2	0.0%	8	3	7.1%	47	3	4.4%	16	6	4.5%	88%
16:00 à 17:00	42	2	0.0%	9	8	5.7%	47	3	3.3%	11	6	3.9%	91%
16:15 à 17:15	43	3	0.0%	12	11	5.9%	42	2	0.9%	15	8	4.1%	92%
16:30 à 17:30	54	3	0.0%	14	12	4.6%	40	1	1.0%	20	11	3.9%	94%
16:45 à 17:45	57	1	0.0%	15	14	3.9%	49	2	0.0%	23	11	2.3%	94%
17:00 à 18:00	62	4	0.0%	13	9	3.4%	55	5	0.9%	22	14	1.9%	94%
17:15 à 18:15	56	4	0.0%	11	6	2.5%	59	7	0.8%	15	18	1.5%	89%
17:30 à 18:30	41	5	0.0%	8	7	4.0%	55	7	1.9%	6	16	0.0%	79%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Ducharme			Avenue Stuart			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	5	0	5	14	101	0	5	4	11	0	57	9	211
6:45 à 07:45	5	0	8	8	141	0	5	4	21	0	88	7	287
7:00 à 08:00	7	0	15	11	195	0	8	6	40	0	125	7	414
7:15 à 08:15	8	0	19	12	236	0	18	7	64	0	173	5	542
7:30 à 08:30	11	0	18	14	255	0	21	7	91	0	207	6	630
7:45 à 08:45	13	0	17	14	276	0	26	8	93	0	213	7	667
8:00 à 09:00	12	0	11	10	262	0	23	9	87	0	211	4	629
8:15 à 09:15	10	0	7	8	248	0	13	8	69	0	175	6	544
8:30 à 09:30	11	0	5	9	233	0	11	13	42	0	139	7	470
11:00 à 12:00	9	0	12	12	110	0	12	6	35	0	84	15	295
11:15 à 12:15	10	0	10	9	116	0	10	5	45	0	101	17	323
11:30 à 12:30	7	0	9	11	122	0	12	5	49	0	103	15	333
11:45 à 12:45	16	0	12	6	134	0	11	2	49	0	102	7	339
12:00 à 13:00	17	0	8	4	128	0	12	4	54	0	104	4	335
15:30 à 16:30	10	0	11	6	201	0	15	5	103	0	184	6	541
15:45 à 16:45	7	0	21	6	192	0	15	5	93	0	196	5	540
16:00 à 17:00	5	0	20	3	207	0	13	4	105	0	199	4	560
16:15 à 17:15	5	0	17	2	219	0	14	1	98	0	220	1	577
16:30 à 17:30	4	0	15	2	236	0	14	0	91	0	230	0	592
16:45 à 17:45	0	0	5	0	256	0	16	0	99	0	220	0	596
17:00 à 18:00	0	0	5	1	263	0	17	0	97	0	210	0	593
17:15 à 18:15	0	0	5	1	239	0	22	0	98	0	195	1	561
17:30 à 18:30	1	0	4	1	225	0	19	0	87	0	162	1	500
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Intersection: Chemin Rockland / Avenue Ducharme				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-06	ournée : Mercredi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue Ducharme			Chemin Rockland			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	84	268	7	8	24	3	0	0	0	0	58	1	453
6:45 à 07:45	129	316	11	8	34	6	0	0	0	3	86	1	594
7:00 à 08:00	134	368	34	9	44	12	0	0	0	7	118	4	730
7:15 à 08:15	141	401	58	6	52	12	0	0	0	14	166	6	856
7:30 à 08:30	149	427	63	7	64	10	1	0	0	19	197	8	945
7:45 à 08:45	125	412	64	8	69	13	1	0	0	23	193	8	916
8:00 à 09:00	135	384	47	7	64	8	1	0	0	20	171	8	845
8:15 à 09:15	140	371	26	8	61	7	1	0	0	13	122	7	756
8:30 à 09:30	110	322	21	5	50	9	0	0	0	9	99	8	633
11:00 à 12:00	74	241	14	12	32	6	0	0	0	7	87	9	482
11:15 à 12:15	77	226	18	13	33	3	0	0	0	8	95	10	483
11:30 à 12:30	77	230	16	13	27	4	0	0	0	9	97	10	483
11:45 à 12:45	78	226	16	16	26	7	0	0	0	11	101	10	491
12:00 à 13:00	80	226	15	16	36	9	0	0	0	13	92	11	498
15:30 à 16:30	101	313	34	10	55	9	0	0	0	15	164	16	717
15:45 à 16:45	103	305	39	9	53	9	0	0	0	19	181	18	736
16:00 à 17:00	116	327	39	8	54	7	0	0	0	20	176	15	762
16:15 à 17:15	130	344	36	7	49	5	0	0	0	20	178	13	782
16:30 à 17:30	138	349	29	5	38	5	0	0	0	17	167	14	762
16:45 à 17:45	138	359	28	6	42	2	0	0	0	14	148	11	748
17:00 à 18:00	137	364	29	8	36	4	0	0	0	12	141	10	741
17:15 à 18:15	136	394	33	9	43	9	0	0	0	10	121	11	766
17:30 à 18:30	119	377	25	10	41	8	0	0	0	7	102	10	699


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue Ducharme			Chemin Rockland			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	1	5	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	9
6:45 à 07:45	1	7	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	11
7:00 à 08:00	0	9	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1	14
7:15 à 08:15	0	8	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	12
7:30 à 08:30	0	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	8
7:45 à 08:45	0	5	1	0	3	0	0	0	0	0	0	1	10
8:00 à 09:00	1	2	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	7
8:15 à 09:15	2	3	0	0	4	1	0	0	0	1	1	0	12
8:30 à 09:30	2	3	0	0	5	1	0	0	0	1	1	0	13
11:00 à 12:00	1	1	1	0	3	0	0	0	0	0	2	0	8
11:15 à 12:15	1	1	1	0	4	1	0	0	0	0	3	0	11
11:30 à 12:30	1	2	0	0	4	1	0	0	0	0	5	0	13
11:45 à 12:45	1	4	0	0	6	3	0	0	0	0	4	0	18
12:00 à 13:00	0	4	0	0	4	4	0	0	0	0	4	1	17
15:30 à 16:30	1	1	2	0	4	1	0	0	0	0	1	1	11
15:45 à 16:45	1	3	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	8
16:00 à 17:00	1	2	1	1	0	1	0	0	0	0	2	0	8
16:15 à 17:15	1	5	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	10
16:30 à 17:30	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	8
16:45 à 17:45	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
17:00 à 18:00	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
17:15 à 18:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17:30 à 18:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue Ducharme			Chemin Rockland			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	1	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8
6:45 à 07:45	2	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	10
7:00 à 08:00	2	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	12
7:15 à 08:15	1	9	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0	17
7:30 à 08:30	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	16
7:45 à 08:45	1	9	0	0	1	0	0	0	0	0	7	0	18
8:00 à 09:00	1	12	1	0	1	0	0	0	0	1	7	0	23
8:15 à 09:15	1	9	1	0	1	0	0	0	0	1	3	0	16
8:30 à 09:30	1	11	1	0	1	0	0	0	0	1	2	1	18
11:00 à 12:00	0	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
11:15 à 12:15	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
11:30 à 12:30	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
11:45 à 12:45	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
12:00 à 13:00	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
15:30 à 16:30	2	8	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	14
15:45 à 16:45	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	12
16:00 à 17:00	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
16:15 à 17:15	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
16:30 à 17:30	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
16:45 à 17:45	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
17:00 à 18:00	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
17:15 à 18:15	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
17:30 à 18:30	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue Ducharme			Chemin Rockland			Avenue Ducharme			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	15	4	3.8%	5	2	5.4%	10	1	0.0%	15	1	1.7%	72%
6:45 à 07:45	20	6	3.8%	10	3	4.0%	11	1	0.0%	25	1	1.1%	70%
7:00 à 08:00	31	6	3.8%	14	3	4.4%	20	3	0.0%	31	2	1.5%	78%
7:15 à 08:15	43	4	3.1%	18	2	4.1%	22	3	0.0%	38	2	3.6%	85%
7:30 à 08:30	55	6	2.3%	28	1	1.2%	27	3	0.0%	35	4	3.4%	94%
7:45 à 08:45	52	7	2.6%	27	2	4.3%	31	4	0.0%	34	5	3.4%	91%
8:00 à 09:00	51	8	2.9%	28	3	4.8%	27	2	0.0%	32	4	4.3%	84%
8:15 à 09:15	43	8	2.9%	27	3	7.3%	28	2	0.0%	25	5	4.1%	79%
8:30 à 09:30	34	5	3.8%	17	3	9.9%	24	2	0.0%	30	3	4.9%	85%
11:00 à 12:00	34	5	3.2%	13	2	5.7%	9	1	0.0%	13	0	1.9%	99%
11:15 à 12:15	43	3	3.0%	19	1	9.3%	21	1	0.0%	16	0	2.6%	99%
11:30 à 12:30	41	6	2.7%	24	1	10.2%	21	1	0.0%	25	0	4.1%	99%
11:45 à 12:45	35	7	3.3%	29	0	15.5%	22	1	0.0%	26	0	3.2%	93%
12:00 à 13:00	35	7	3.6%	24	0	11.6%	23	1	0.0%	29	1	4.1%	95%
15:30 à 16:30	49	6	3.2%	32	1	7.5%	14	2	0.0%	30	2	2.0%	79%
15:45 à 16:45	48	7	3.5%	28	3	1.4%	15	1	0.0%	30	2	1.4%	81%
16:00 à 17:00	55	8	2.8%	17	6	2.8%	11	0	0.0%	31	3	0.9%	83%
16:15 à 17:15	60	4	3.0%	14	7	3.2%	17	1	0.0%	32	4	0.9%	86%
16:30 à 17:30	67	3	2.5%	13	6	2.0%	26	1	0.0%	32	5	1.0%	93%
16:45 à 17:45	56	3	2.1%	18	5	2.0%	31	2	0.0%	31	7	0.0%	90%
17:00 à 18:00	57	2	2.0%	26	2	0.0%	39	2	0.0%	30	8	0.0%	90%
17:15 à 18:15	46	3	1.2%	24	1	0.0%	34	1	0.0%	24	8	0.0%	92%
17:30 à 18:30	43	4	1.3%	34	3	1.7%	26	1	0.0%	21	7	0.8%	87%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Chemin Rockland			Avenue Ducharme			Chemin Rockland			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	86	279	8	9	25	3	0	0	0	0	59	1	470
6:45 à 07:45	132	330	12	9	35	6	0	0	0	3	87	1	615
7:00 à 08:00	136	385	36	10	46	12	0	0	0	7	119	5	756
7:15 à 08:15	142	418	59	7	54	12	0	0	0	14	172	7	885
7:30 à 08:30	151	439	64	7	65	10	1	0	0	19	204	9	969
7:45 à 08:45	126	426	65	8	73	13	1	0	0	23	200	9	944
8:00 à 09:00	137	398	48	7	67	9	1	0	0	22	178	8	875
8:15 à 09:15	143	383	27	8	66	8	1	0	0	15	126	7	784
8:30 à 09:30	113	336	22	5	56	10	0	0	0	11	102	9	664
11:00 à 12:00	75	247	18	12	35	6	0	0	0	7	89	9	498
11:15 à 12:15	78	233	20	13	37	4	0	0	0	8	98	10	501
11:30 à 12:30	78	238	16	13	31	5	0	0	0	9	102	10	502
11:45 à 12:45	80	235	16	16	32	10	0	0	0	11	105	10	515
12:00 à 13:00	81	236	16	16	40	13	0	0	0	13	96	12	523
15:30 à 16:30	104	322	37	10	59	11	0	0	0	15	167	17	742
15:45 à 16:45	105	317	41	9	53	10	0	0	0	19	184	18	756
16:00 à 17:00	117	338	41	9	54	8	0	0	0	20	178	15	780
16:15 à 17:15	131	357	38	8	49	6	0	0	0	20	180	13	802
16:30 à 17:30	138	361	30	6	38	5	0	0	0	17	169	14	778
16:45 à 17:45	138	368	30	7	42	2	0	0	0	14	148	11	760
17:00 à 18:00	137	372	32	8	36	4	0	0	0	12	141	10	752
17:15 à 18:15	136	399	35	9	43	9	0	0	0	10	121	11	773
17:30 à 18:30	119	382	27	10	42	8	0	0	0	7	102	11	708
camion et autobus =	1 véhicule(s) équivalent(s)												

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue Outremont / Avenue Ducharme				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-07	ournée : Jeudi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Outremont			Avenue Ducharme			Avenue Outremont			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	5	4	1	1	41	2	3	3	22	15	43	1	141
6:45 à 07:45	5	9	2	2	59	2	6	3	36	35	57	3	219
7:00 à 08:00	9	13	2	2	88	3	6	5	47	57	60	4	296
7:15 à 08:15	9	19	6	6	103	3	9	6	79	95	77	4	416
7:30 à 08:30	11	19	11	6	115	4	8	8	91	119	99	7	498
7:45 à 08:45	12	17	12	7	117	4	7	10	80	128	100	7	501
8:00 à 09:00	10	19	12	11	109	3	10	10	68	127	105	8	492
8:15 à 09:15	13	15	8	8	94	2	13	10	45	97	98	9	412
8:30 à 09:30	8	15	4	10	76	3	15	9	33	74	79	7	333
11:00 à 12:00	6	12	0	6	44	2	9	9	36	47	66	3	240
11:15 à 12:15	6	12	1	5	44	1	8	9	35	46	71	2	240
11:30 à 12:30	6	9	2	6	55	4	14	5	44	45	71	0	261
11:45 à 12:45	6	10	3	4	60	4	14	6	44	43	68	1	263
12:00 à 13:00	3	9	5	2	58	5	18	5	49	39	66	4	263
15:30 à 16:30	3	8	4	8	79	1	10	6	55	72	124	5	375
15:45 à 16:45	2	7	2	7	79	1	10	9	58	70	136	2	383
16:00 à 17:00	5	8	2	7	72	2	13	11	54	80	144	4	402
16:15 à 17:15	8	9	2	8	67	3	9	13	54	82	134	5	394
16:30 à 17:30	9	11	4	9	72	2	8	14	52	91	139	7	418
16:45 à 17:45	12	11	5	11	81	3	7	11	60	84	144	7	436
17:00 à 18:00	11	9	5	11	80	3	6	8	53	78	145	4	413
17:15 à 18:15	10	10	6	8	89	2	9	8	54	74	144	3	417
17:30 à 18:30	9	9	3	8	77	2	10	9	55	61	139	3	385


Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Outremont			Avenue Ducharme			Avenue Outremont			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3
6:45 à 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	3	0	8
7:00 à 08:00	0	0	0	0	1	0	0	0	1	6	4	0	12
7:15 à 08:15	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	4	0	13
7:30 à 08:30	0	0	0	0	2	0	0	0	0	10	4	0	16
7:45 à 08:45	0	0	0	0	2	0	0	0	1	7	1	0	11
8:00 à 09:00	0	1	0	0	4	0	0	0	1	4	1	0	11
8:15 à 09:15	0	1	0	0	5	0	0	0	5	2	1	0	14
8:30 à 09:30	0	1	0	0	5	0	0	0	5	1	1	0	13
11:00 à 12:00	1	0	1	1	0	1	1	2	2	1	3	0	13
11:15 à 12:15	1	1	1	1	0	1	1	1	2	2	2	0	13
11:30 à 12:30	0	1	1	1	0	1	1	0	2	3	2	0	12
11:45 à 12:45	0	1	0	1	0	0	1	0	1	4	1	0	9
12:00 à 13:00	0	3	0	0	0	0	0	0	0	5	3	1	12
15:30 à 16:30	1	1	0	0	0	0	0	2	1	2	2	0	9
15:45 à 16:45	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	6
16:00 à 17:00	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	4
16:15 à 17:15	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	4
16:30 à 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 à 17:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
17:00 à 18:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
17:15 à 18:15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17:30 à 18:30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Outremont			Avenue Ducharme			Avenue Outremont			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3
6:45 à 07:45	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3
7:00 à 08:00	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	5
7:15 à 08:15	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	7	0	13
7:30 à 08:30	1	0	0	0	5	0	1	0	0	2	9	0	18
7:45 à 08:45	1	0	0	0	7	0	1	0	0	2	9	0	20
8:00 à 09:00	1	1	0	0	7	0	1	0	1	2	11	0	24
8:15 à 09:15	1	1	0	0	5	0	1	0	1	2	4	0	15
8:30 à 09:30	0	1	0	0	5	0	1	0	1	0	2	0	10
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 à 16:30	0	0	1	0	6	0	1	0	1	1	4	0	14
15:45 à 16:45	0	0	0	0	4	0	0	0	3	1	4	0	12
16:00 à 17:00	0	0	2	0	2	0	0	0	3	0	4	0	11
16:15 à 17:15	0	0	2	0	4	0	0	0	3	0	4	0	13
16:30 à 17:30	0	0	2	0	4	0	0	0	2	0	5	0	13
16:45 à 17:45	0	0	2	0	6	0	0	0	0	0	3	0	11
17:00 à 18:00	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	3	0	9
17:15 à 18:15	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	2	0	9
17:30 à 18:30	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	0	0	6

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Outremont			Avenue Ducharme			Avenue Outremont			Avenue Ducharme			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	8	0	0.0%	8	0	4.3%	13	0	6.7%	6	1	3.3%	59%
6:45 à 07:45	9	0	0.0%	10	0	3.1%	12	0	4.3%	6	1	6.9%	57%
7:00 à 08:00	18	0	0.0%	8	1	5.1%	12	0	3.3%	13	2	7.6%	66%
7:15 à 08:15	29	0	0.0%	17	1	5.1%	23	2	1.1%	21	3	9.7%	69%
7:30 à 08:30	49	0	2.4%	30	5	5.3%	27	2	0.9%	38	2	10.0%	83%
7:45 à 08:45	53	0	2.4%	29	7	6.6%	29	3	2.0%	39	4	7.5%	83%
8:00 à 09:00	50	0	6.8%	39	7	8.2%	32	4	3.3%	36	5	7.0%	82%
8:15 à 09:15	41	0	7.7%	32	8	8.8%	22	2	9.3%	28	5	4.2%	73%
8:30 à 09:30	21	0	6.9%	18	4	10.1%	16	2	10.9%	11	5	2.4%	79%
11:00 à 12:00	11	0	10.0%	17	0	3.7%	9	2	8.5%	17	4	3.3%	85%
11:15 à 12:15	12	0	13.6%	19	1	3.8%	10	2	7.1%	12	4	3.3%	85%
11:30 à 12:30	15	0	10.5%	26	2	3.0%	11	2	4.5%	13	3	4.1%	84%
11:45 à 12:45	13	0	5.0%	30	2	1.4%	18	1	3.0%	11	0	4.3%	84%
12:00 à 13:00	13	0	15.0%	26	3	0.0%	21	0	0.0%	9	0	7.6%	85%
15:30 à 16:30	19	3	16.7%	7	1	6.4%	31	1	6.6%	14	2	4.3%	93%
15:45 à 16:45	16	4	15.4%	10	2	4.4%	31	1	6.1%	14	2	3.3%	93%
16:00 à 17:00	17	3	16.7%	13	3	2.4%	22	3	4.9%	24	3	2.6%	97%
16:15 à 17:15	21	2	13.6%	14	4	4.9%	21	3	5.0%	32	3	2.6%	95%
16:30 à 17:30	20	2	7.7%	16	4	4.6%	19	3	2.6%	69	2	2.1%	92%
16:45 à 17:45	18	1	9.7%	13	3	5.9%	18	4	0.0%	78	3	1.3%	90%
17:00 à 18:00	20	1	3.8%	13	3	5.1%	16	1	1.5%	70	3	1.3%	85%
17:15 à 18:15	19	1	7.1%	12	3	2.9%	15	1	5.3%	63	4	0.9%	86%
17:30 à 18:30	12	1	8.7%	9	3	2.2%	16	2	5.1%	25	7	0.0%	79%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Avenue Outremont			Avenue Ducharme			Avenue Outremont			Avenue Ducharme			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	5	4	1	1	43	2	3	3	24	17	43	1	147
6:45 à 07:45	5	9	2	2	61	2	6	3	38	39	60	3	230
7:00 à 08:00	9	13	2	2	93	3	6	5	49	63	64	4	313
7:15 à 08:15	9	19	6	6	109	3	9	6	80	103	88	4	442
7:30 à 08:30	12	19	11	6	122	4	9	8	91	131	112	7	532
7:45 à 08:45	13	17	12	7	126	4	8	10	81	137	110	7	532
8:00 à 09:00	11	21	12	11	120	3	11	10	70	133	117	8	527
8:15 à 09:15	14	17	8	8	104	2	14	10	51	101	103	9	441
8:30 à 09:30	8	17	4	10	86	3	16	9	39	75	82	7	356
11:00 à 12:00	7	12	1	7	44	3	10	11	38	48	69	3	253
11:15 à 12:15	7	13	2	6	44	2	9	10	37	48	73	2	253
11:30 à 12:30	6	10	3	7	55	5	15	5	46	48	73	0	273
11:45 à 12:45	6	11	3	5	60	4	15	6	45	47	69	1	272
12:00 à 13:00	3	12	5	2	58	5	18	5	49	44	69	5	275
15:30 à 16:30	4	9	5	8	85	1	11	8	57	75	130	5	398
15:45 à 16:45	3	8	2	7	83	1	10	10	62	72	141	2	401
16:00 à 17:00	5	9	4	7	74	2	13	12	57	81	149	4	417
16:15 à 17:15	8	10	4	8	71	3	9	14	57	83	139	5	411
16:30 à 17:30	9	11	6	9	76	2	8	14	54	91	144	7	431
16:45 à 17:45	13	11	7	11	87	3	7	11	60	84	147	7	448
17:00 à 18:00	12	9	5	11	85	3	6	8	54	78	148	4	423
17:15 à 18:15	11	11	6	8	92	2	9	8	58	74	146	3	428
17:30 à 18:30	10	10	3	8	79	2	10	9	59	61	139	3	393
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Intersection: Avenue Bates / Chemin Rockland				
Projet : M03109A	Date : 2013-11-06	ournée : Mercredi	Temps: Beau	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Bates			Chemin Rockland			Avenue Bates			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	0	0	0	23	3	2	0	168	22	94	0	312
6:45 à 07:45	0	0	0	0	27	3	3	0	206	30	113	0	382
7:00 à 08:00	0	0	0	0	35	4	3	0	293	32	149	0	516
7:15 à 08:15	0	0	0	0	49	3	3	0	411	34	189	0	689
7:30 à 08:30	0	0	0	0	59	2	4	0	471	40	217	0	793
7:45 à 08:45	0	0	0	0	70	3	5	0	471	43	250	0	842
8:00 à 09:00	0	0	0	0	70	3	4	0	426	45	251	0	799
8:15 à 09:15	1	0	0	0	64	4	3	1	316	45	240	0	674
8:30 à 09:30	1	0	0	0	56	6	5	1	240	40	201	0	550
11:00 à 12:00	0	0	0	0	27	7	14	0	107	26	149	0	330
11:15 à 12:15	0	0	0	0	35	6	11	0	96	28	159	0	335
11:30 à 12:30	0	0	0	0	35	8	10	0	100	29	155	0	337
11:45 à 12:45	0	0	0	0	36	8	3	0	101	29	174	0	351
12:00 à 13:00	0	0	0	0	35	8	3	0	116	26	164	0	352
15:30 à 16:30	1	0	0	1	43	4	10	0	161	37	552	0	809
15:45 à 16:45	1	0	0	0	39	6	13	0	155	38	605	0	857
16:00 à 17:00	1	0	0	0	35	6	14	0	148	42	647	0	893
16:15 à 17:15	1	1	0	0	42	7	17	1	157	46	605	0	877
16:30 à 17:30	0	1	0	0	48	8	12	1	162	39	570	0	841
16:45 à 17:45	1	2	0	0	45	5	9	2	159	41	521	0	785
17:00 à 18:00	1	2	0	0	41	4	9	2	162	39	457	0	717
17:15 à 18:15	1	1	0	0	35	3	7	1	148	38	427	0	661
17:30 à 18:30	1	1	0	0	31	5	7	1	140	34	364	0	584

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Bates			Chemin Rockland			Avenue Bates			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	1	0	8
6:45 à 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	1	0	8
7:00 à 08:00	0	1	0	0	0	0	0	0	5	2	1	0	9
7:15 à 08:15	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	6
7:30 à 08:30	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	6
7:45 à 08:45	0	1	0	0	0	0	2	0	5	0	2	0	10
8:00 à 09:00	0	0	0	0	1	0	2	0	9	0	2	0	14
8:15 à 09:15	0	0	0	0	2	0	2	0	10	0	3	0	17
8:30 à 09:30	0	0	0	0	2	0	1	0	10	0	3	0	16
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	1	0	0	9	0	4	0	14
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	6	0	14
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	6	0	14
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	4	0	9
12:00 à 13:00	0	0	0	0	1	0	0	0	3	2	3	0	9
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	6
15:45 à 16:45	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	2	0	6
16:00 à 17:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	4
16:15 à 17:15	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	3	0	8
16:30 à 17:30	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	3	0	6
16:45 à 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0	5
17:00 à 18:00	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	3	0	8
17:15 à 18:15	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	4
17:30 à 18:30	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	5

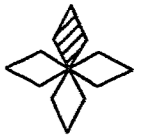
Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Bates			Chemin Rockland			Avenue Bates			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	1	0	0	5	0	1	1	2	3	1	0	14
6:45 à 07:45	0	1	0	0	7	0	1	1	3	4	1	0	18
7:00 à 08:00	0	0	0	0	9	0	0	0	3	4	2	0	18
7:15 à 08:15	0	0	0	0	6	0	0	0	4	5	1	0	16
7:30 à 08:30	0	0	0	0	6	0	0	0	2	4	1	0	13
7:45 à 08:45	0	0	0	0	4	0	0	0	1	3	1	0	9
8:00 à 09:00	0	0	0	0	5	0	0	0	1	5	0	0	11
8:15 à 09:15	0	0	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	9
8:30 à 09:30	0	0	0	0	6	0	0	0	1	5	0	0	12
11:00 à 12:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	7
11:15 à 12:15	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	4
11:30 à 12:30	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	5
11:45 à 12:45	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	5
12:00 à 13:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	5
15:30 à 16:30	0	0	0	0	5	0	0	0	1	6	2	0	14
15:45 à 16:45	0	0	0	0	3	0	0	0	0	7	3	0	13
16:00 à 17:00	0	0	0	0	4	0	0	0	0	7	2	0	13
16:15 à 17:15	0	0	0	0	5	0	0	0	0	6	2	0	13
16:30 à 17:30	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	2	0	12
16:45 à 17:45	0	0	0	0	6	0	0	0	0	4	1	0	11
17:00 à 18:00	0	0	0	0	6	0	0	0	0	3	1	0	10
17:15 à 18:15	0	0	0	0	4	0	0	0	0	3	1	0	8
17:30 à 18:30	0	0	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	7

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Bates			Chemin Rockland			Avenue Bates			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
6:30 à 07:30	0	0	100.0%	0	2	16.1%	0	0	5.0%	2	5	5.7%	68%
6:45 à 07:45	0	0	100.0%	0	4	18.9%	1	0	4.6%	3	9	5.3%	79%
7:00 à 08:00	0	0	100.0%	0	6	18.8%	4	1	2.6%	5	9	4.7%	67%
7:15 à 08:15	0	0	100.0%	0	6	10.3%	5	1	1.7%	4	6	3.5%	69%
7:30 à 08:30	0	0	100.0%	0	9	9.0%	5	1	1.0%	4	8	2.7%	79%
7:45 à 08:45	1	0	100.0%	1	12	5.2%	6	1	1.7%	3	7	2.0%	83%
8:00 à 09:00	1	1	0.0%	1	12	7.6%	3	2	2.7%	1	7	2.3%	80%
8:15 à 09:15	1	1	0.0%	1	16	10.5%	4	2	3.6%	1	8	2.1%	78%
8:30 à 09:30	1	1	0.0%	1	14	11.4%	6	3	4.7%	1	6	3.2%	81%
11:00 à 12:00	1	0	0.0%	0	5	10.5%	11	2	6.9%	4	7	4.4%	95%
11:15 à 12:15	1	0	0.0%	0	5	4.7%	12	2	7.0%	4	9	4.1%	96%
11:30 à 12:30	0	0	0.0%	0	3	6.5%	8	1	5.2%	4	7	5.2%	94%
11:45 à 12:45	1	0	0.0%	0	4	6.4%	4	1	2.8%	4	5	3.8%	92%
12:00 à 13:00	1	0	0.0%	0	3	8.5%	6	0	2.5%	1	4	3.6%	92%
15:30 à 16:30	4	0	0.0%	2	2	9.4%	17	2	0.6%	7	9	2.3%	87%
15:45 à 16:45	4	0	0.0%	2	3	8.2%	15	2	0.0%	5	11	2.3%	92%
16:00 à 17:00	5	0	0.0%	3	6	10.9%	16	2	0.0%	4	12	1.7%	96%
16:15 à 17:15	6	0	0.0%	5	6	10.9%	16	1	0.6%	2	10	2.1%	95%
16:30 à 17:30	5	0	0.0%	5	7	9.7%	9	0	0.6%	1	11	1.8%	94%
16:45 à 17:45	5	0	0.0%	5	9	10.7%	11	0	1.2%	3	11	1.4%	90%
17:00 à 18:00	3	0	0.0%	3	8	13.5%	11	0	1.7%	4	10	1.6%	88%
17:15 à 18:15	2	0	0.0%	2	10	11.6%	13	1	1.3%	7	10	1.1%	85%
17:30 à 18:30	1	0	0.0%	1	12	12.2%	11	1	1.3%	6	8	1.2%	87%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Accès			Avenue Bates			Chemin Rockland			Avenue Bates			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
6:30 à 07:30	0	1	0	0	28	3	3	1	175	27	96	0	334
6:45 à 07:45	0	1	0	0	34	3	4	1	214	36	115	0	408
7:00 à 08:00	0	1	0	0	44	4	3	0	301	38	152	0	543
7:15 à 08:15	0	1	0	0	55	3	3	0	418	39	192	0	711
7:30 à 08:30	0	1	0	0	65	2	5	0	475	44	220	0	812
7:45 à 08:45	0	1	0	0	74	3	7	0	477	46	253	0	861
8:00 à 09:00	0	0	0	0	76	3	6	0	436	50	253	0	824
8:15 à 09:15	1	0	0	0	72	4	5	1	326	48	243	0	700
8:30 à 09:30	1	0	0	0	64	6	6	1	251	45	204	0	578
11:00 à 12:00	0	0	0	0	30	8	14	0	116	30	153	0	351
11:15 à 12:15	0	0	0	0	37	6	11	0	104	30	165	0	353
11:30 à 12:30	0	0	0	0	38	8	10	0	106	33	161	0	356
11:45 à 12:45	0	0	0	0	39	8	3	0	104	33	178	0	365
12:00 à 13:00	0	0	0	0	39	8	3	0	119	30	167	0	366
15:30 à 16:30	1	0	0	1	48	4	10	0	162	46	557	0	829
15:45 à 16:45	1	0	0	0	43	6	13	0	155	48	610	0	876
16:00 à 17:00	1	0	0	0	40	6	14	0	148	52	649	0	910
16:15 à 17:15	1	1	0	0	48	7	17	1	158	55	610	0	898
16:30 à 17:30	0	1	0	0	54	8	12	1	163	45	575	0	859
16:45 à 17:45	1	2	0	0	51	5	9	2	161	45	525	0	801
17:00 à 18:00	1	2	0	0	48	4	9	2	165	43	461	0	735
17:15 à 18:15	1	1	0	0	40	3	7	1	150	42	428	0	673
17:30 à 18:30	1	1	0	0	36	5	7	1	142	38	365	0	596
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

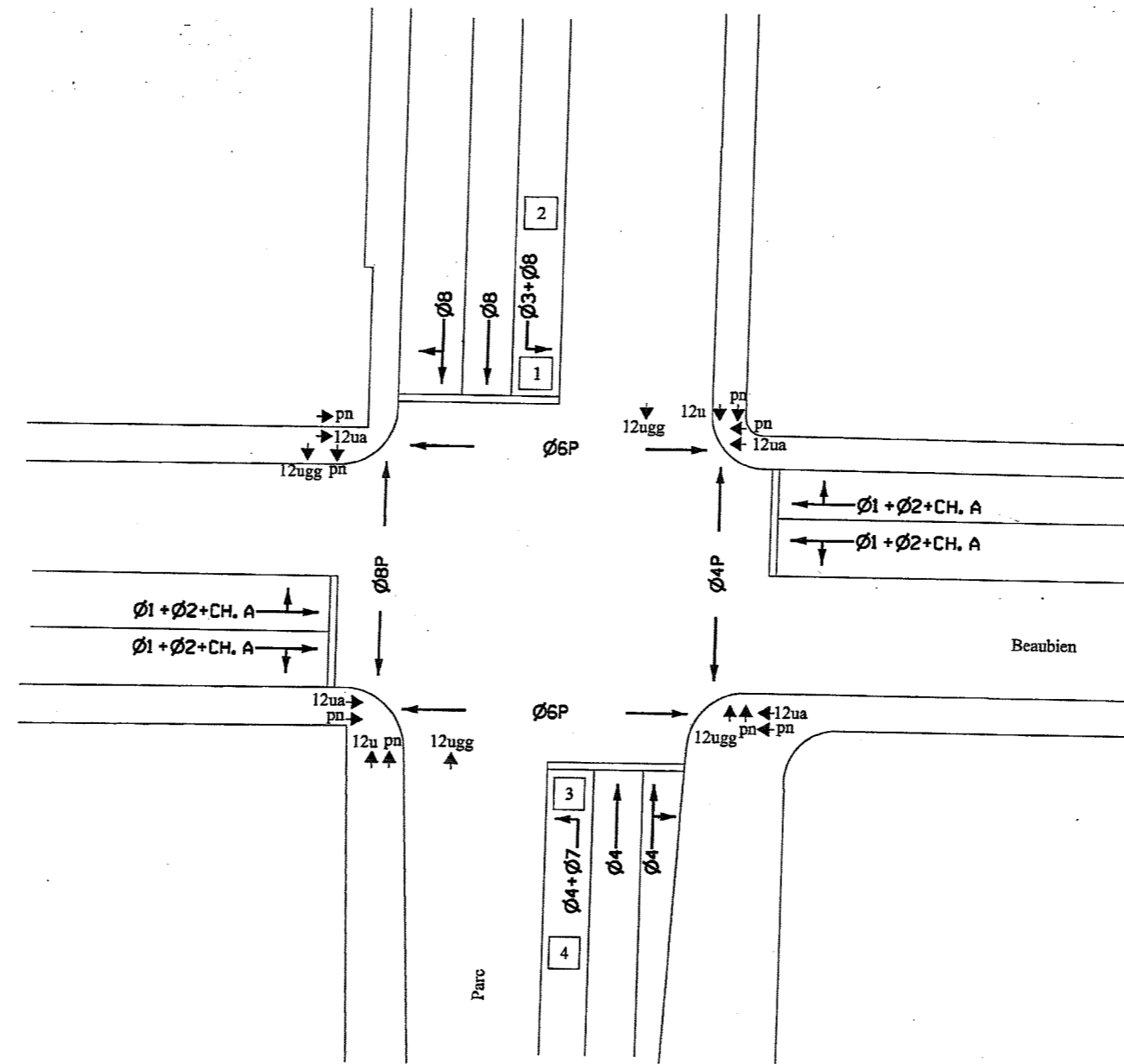
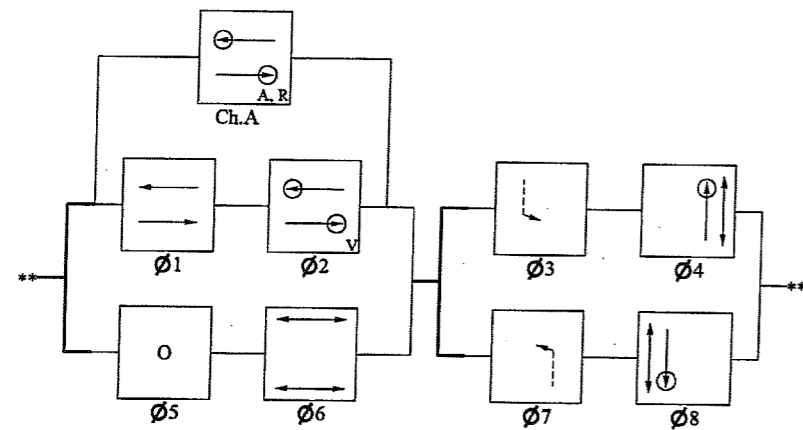
rang de l'heure de pointe

Annexe B Programmmations des feux de circulation actuelles



Notes

Le plans de marquage prévu aux études de sécurité doit être mis en place avant l'implantation de la présente programmation (aménagement de baies de virages).



Détecteur	Phases	Mode	Extension	Délai	Prés. max.
1	3	Présence	1		
2	3	Présence	1		
3	7	Présence	1		
4	7	Présence	1		

MISE EN OPÉRATION 2010/07/14

0	Émis pour exécution	2010-02-19
No	Révision	Date

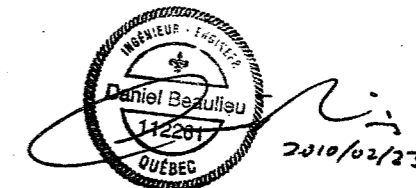
Programmation du contrôleur
Beaubien / Parc



Service des infrastructures, transport et environnement

Benoit Dupuis, ing.
Daniel Beaulieu, ing.

Auteurs



Informations complémentaires
 Type de contrôleur : ECONOLITE NEMA TS2 t1
 Nombre de relais de charge : 8
 Réseau no : 44 Adresse de télém. :
 Le maître du réseau est situé à l'intersection:
 Fairmount / Parc
 Mode de coordination : Horloge interne + GPS
 Phases de coordination : 4,8
 Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
 b) tout rouge phase 4,8 → ambre
 Ch.A : Ø1 + Ø2
 Activer la fct "Actuated walk rest" sur les Ø4 et Ø8
 Activer la fct "Rest in walk" sur la Ø6

Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8				
V min (s)		8	12	6	9		20	6	9				
Ambre (s)			4	4	4		4	4	4				
Rouge (s)			1,7		1,5		1,7		1,5				
V max.1 (s)		9	24	16	45		33	7	53				
V max.2 (s)													
V max.3 (s)													
Mode d'opération - véhicules		Rapp Max	Rapp Max	App Mem	Rapp Max		Rapp Max	App Mem	Rapp Max				
Temps d'intervalle (s)													
Silhouette (s)					5		9		5				
Main clignotante (s)					10		13		10				
Mode d'opération - piétons					Rapp		Rapp		Rapp				
No Rép	Cycle no	Décalage (s)			Répartition (s)								
		durée (s)	1	2	3								
1	1	80	3	3	3	9	21	15	35		30	11	39
1	2	90	70	70	70	9	30	14	37		39	11	40
1	3	100	96	96	96	9	20	20	51		29	12	59

Programme Journalier 1	
Hre	CDR
00:00	111
06:00	211
10:00	111
14:00	311
18:30	111

Programme Journalier 2	
Hre	CDR
00:00	111

Programme Hebdomadaire 1	
jour	Progr.jour.
lun	1
mar	1
mer	1
jeu	1
ven	1
sam	2
dim	2

Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
0514	02	PE	00	1:400

Informations complémentaires

Type de contrôleur : PEEK NEMA TS2 t1
 Nombre de relais de charge : 12

Réseau no : 44 Adresse de télém. :
 Le maître du réseau est situé à l'intersection:
 Fairmount / Parc

Mode de coordination : Horloge interne + GPS
 Phases de coordination : 4,7

Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
 b) tout rouge phase 3,8 s
 ambre

Ch.A : Ø3 + Ø4
 Ch.Ap : Ø3 + Ø4
 Ch.B : Ø8
 Ch.C : Ø7
 Ch.D : Ø7

La Ø7 doit faire clignoter le ch.D

Ch.Ap : Mode 2, silh. prolongée sur Ø4

Ch.B : Mode 8 sur Ø8 (ch. éteint pendant silh.)

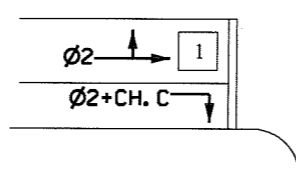
Phases associées(dual entry) : (Ø1 et Ø6)

Si aucun appel piéton n'est enregistré en Ø6P,
 la flèche verte du Ch.C doit demeurer verte pendant le
 dégagement de la Ø7.

Tous les boutons-poussoir actionneront
 les Ch. Ap, Ø6P et Ø8P.

Détecteur	Phases	Mode	Extension	Délai	Prés. max.
1	2	Présence	2		
2	8	Présence	2		
3	2	Présence	2		

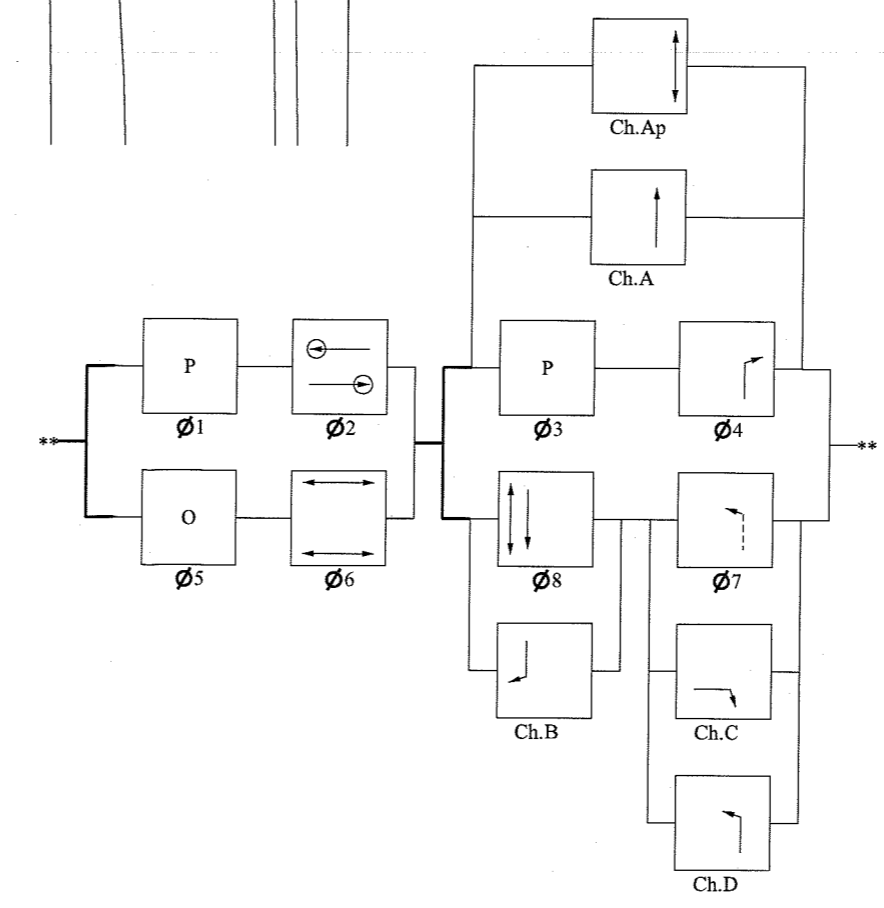
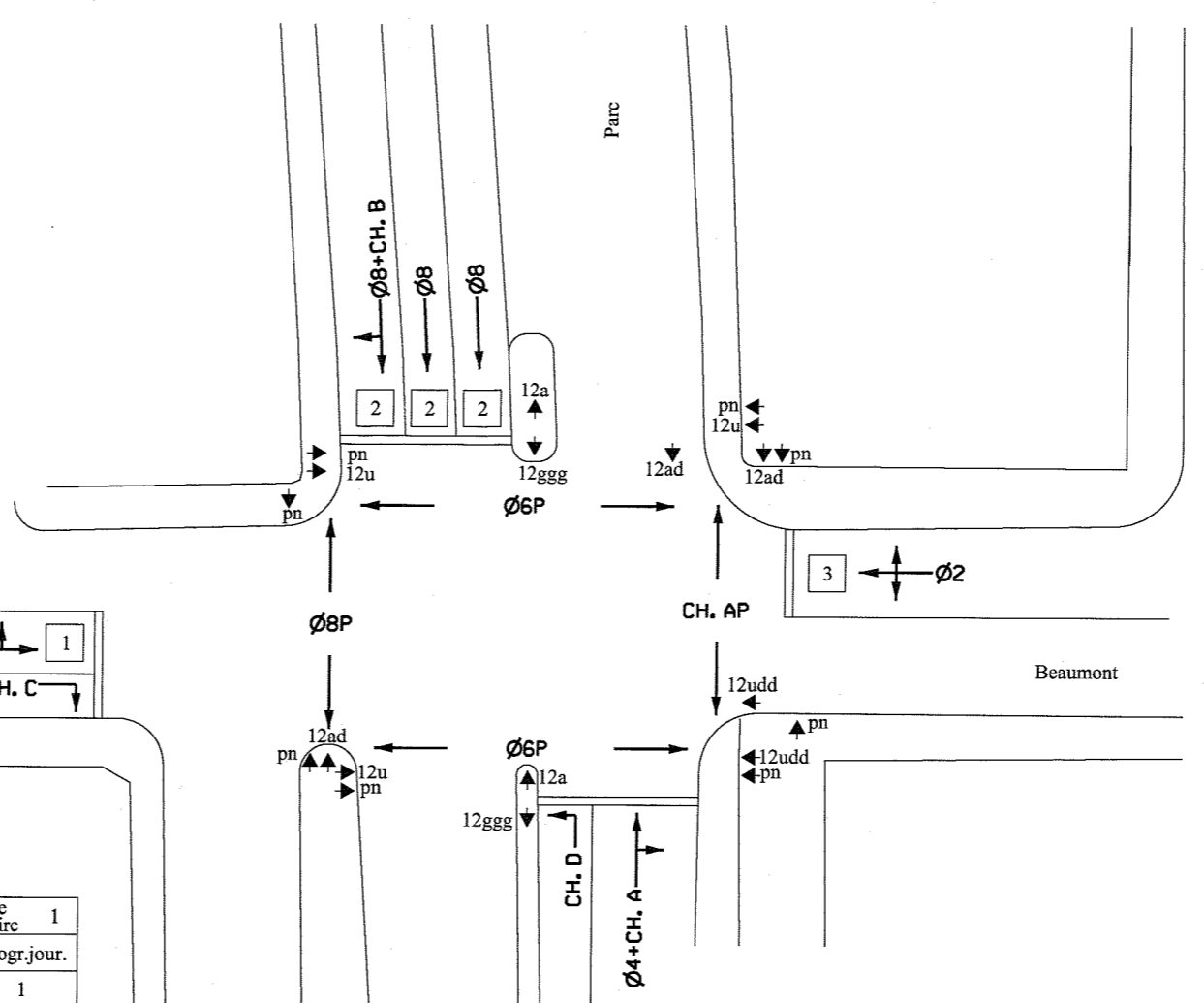
Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8			
V min (s)		8	8	8	5		16	4	9			
Ambre (s)			4		4		4	4	4			
Rouge (s)			2,3		1,3		2,3	1,3	1			
V max.1 (s)		9	18	9	53		27	38	20			
V max.2 (s)												
V max.3 (s)												
Mode d'opération - véhicules.		Piet Seul	App Mem	Piet Seul	Rapp Max		Piet Seul	Rapp Max	App Mem			
Temps d'intervalle (s)			2						2			
Silhouette (s)		9		9	1		9		9			
Main clignotante (s)					7		13		7			
Mode d'opération - piétons		App		App	App		App		App			
No Rép.	Cycle		Décalage (s)			Répartition (s)						
	no	durée (s)	1	2	3							
1	1	80	49	49	49	9	21	9	41	30	26	24
1	2	90	32	32	32	9	23	9	49	32	33	25
1	3	100	14	14	14	9	24	9	58	33	43	24



Programme Hebdomadaire 1	
jour	Progr.jour.
lun	1
mar	1
mer	1
jeu	1
ven	1
sam	2
dim	2

Programme Journalier 1	
Hre	CDR
00:00	111
06:00	211
10:00	111
14:00	311
18:30	111

Programme Journalier 2	
Hre	CDR
00:00	111



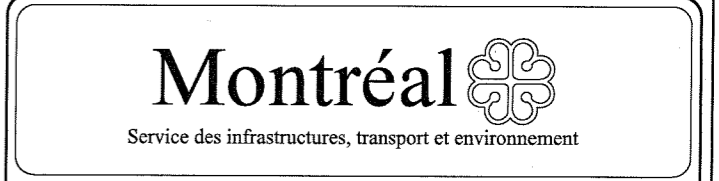
Dessins de référence :

Notes
 Plusieurs boucles sont ouvertes - revoir les réglages après réparation (Ce plan tient compte des bris).

en opération du 2010-07-14 au

No	Révision	Date
1	Nouveaux réglages	2010-08-27
0	Émis pour exécution	2010-02-19

Programmation du contrôleur
 Beaumont / Parc

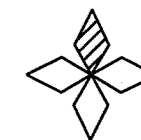


Marc-André Caron, ing. jr
 Daniel Beaulieu, ing.

Auteurs

Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
0515	03	PE	01	1:400

Dessins de référence :
Ancien PE-0309
Ancien PE



Notes

en opération du:
2010-07-14 au

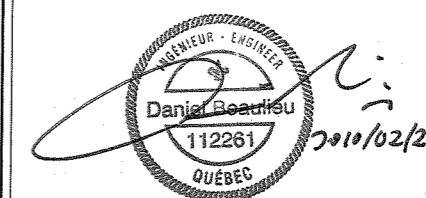
0	Émis pour exécution	2010-02-23
No	Révision	Date

Programmation du contrôleur
Parc / Van Horne

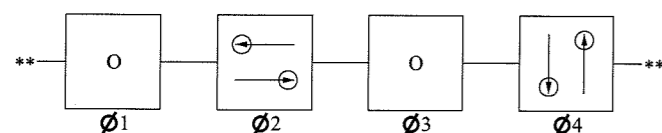
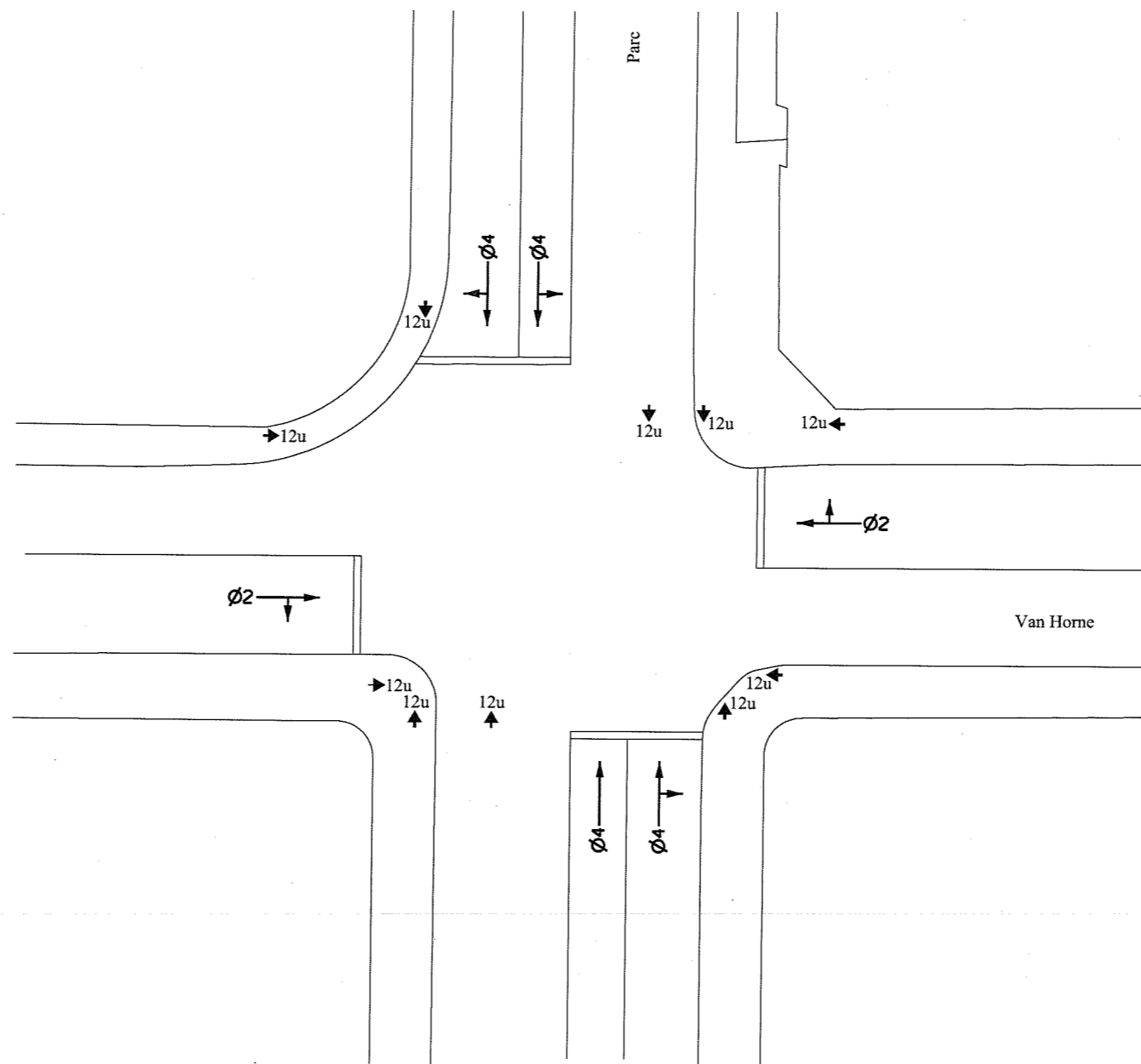
Montréal
Service des infrastructures, transport et environnement

Benoit Dupuis, ing.
Daniel Beaulieu, ing.

Auteurs



Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
0544	02	PE	00	1:400



Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8				
V min (s)			16		13								
Ambre (s)			4		4								
Rouge (s)			1,9		1,5								
V max.1 (s)			36		52								
V max.2 (s)													
V max.3 (s)													
Mode d'opération - véhicules.			Rapp Max		Rapp Max								
Temps d'intervalle (s)													
Silhouette (s)													
Main clignotante (s)													
Mode d'opération - piétons													
No Rép.	Cycle	Décalage (s)			Répartition (s)								
		no	durée (s)										
1	1	80	77	77	77		30		50				
1	2	90	77	77	77		38		52				
1	3	100	74	74	74		42		58				

Programme Journalier 1	
Hre	CDR
00:00	111
06:00	211
10:00	111
14:00	311
18:30	111

Programme Journalier 2	
Hre	CDR
00:00	111

Programme Hebdomadaire 1	
jour	Progr.jour.
lun	1
mar	1
mer	1
jeu	1
ven	1
sam	2
dim	2

Informations complémentaires

Type de contrôleur : ECONOLITE NEMA TS2 t1
Nombre de relais de charge : 6

Réseau no : 44 Adresse de télém. :
Le maître du réseau est situé à l'intersection:
Fairmount / Parc

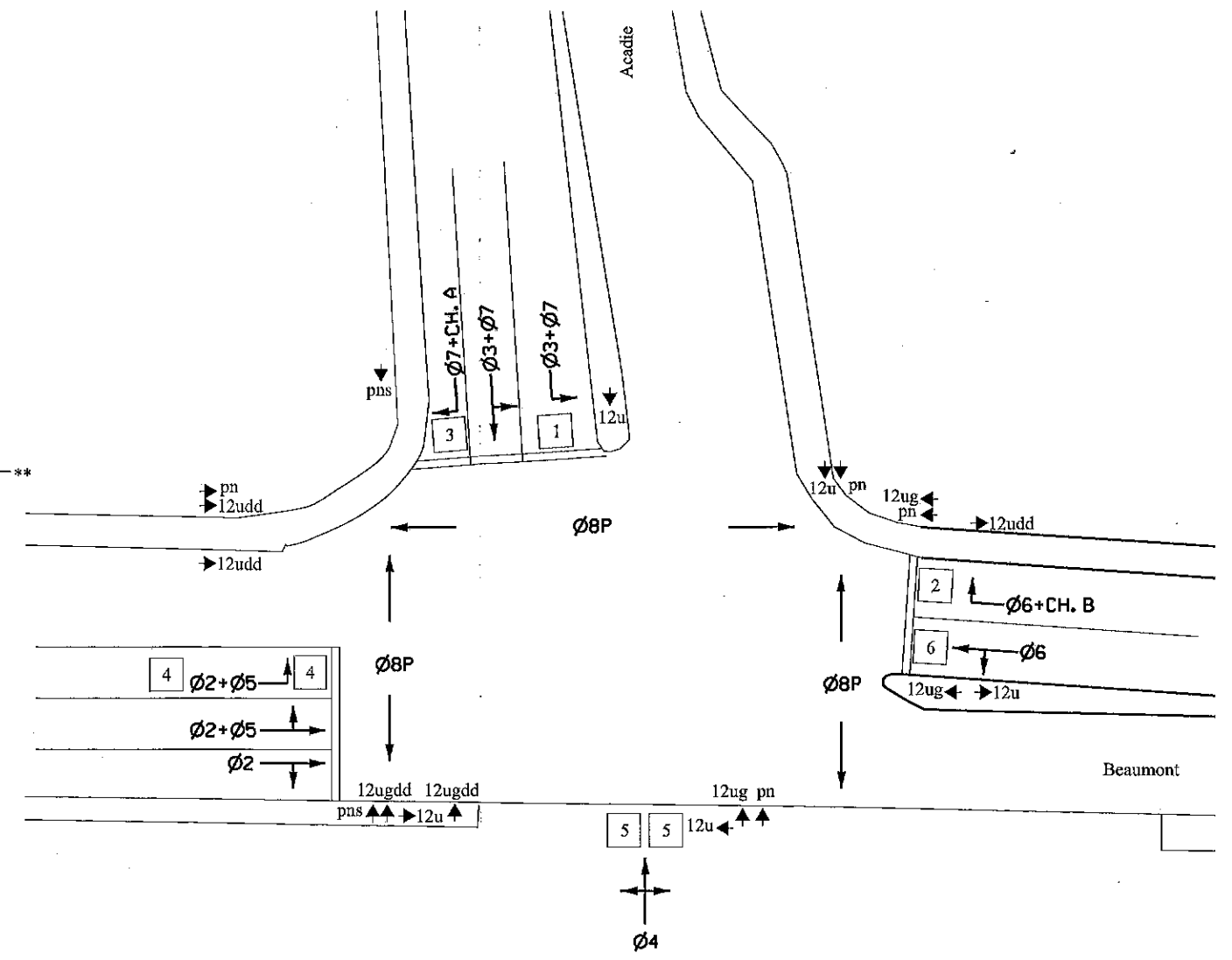
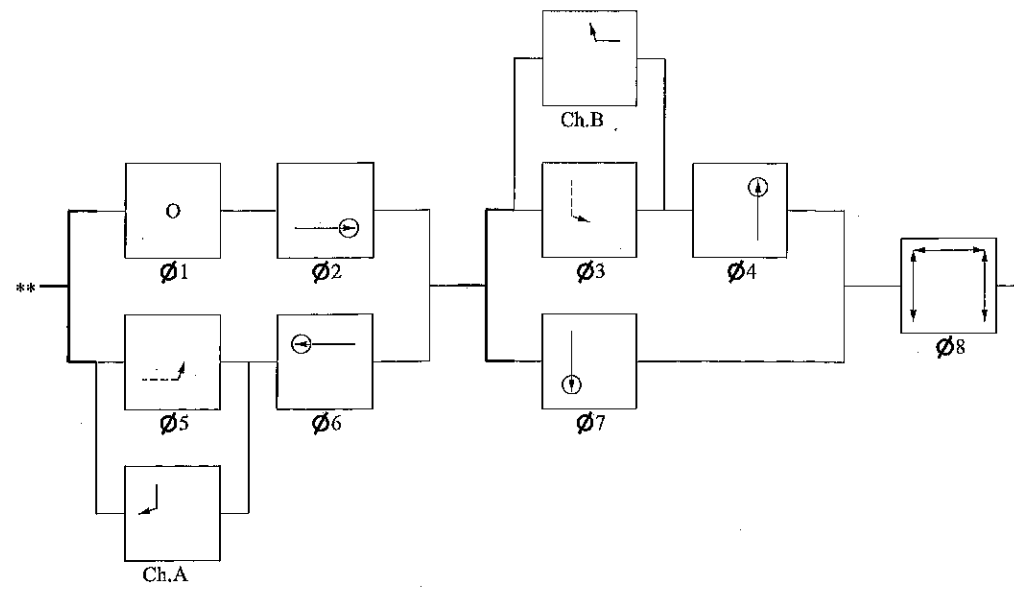
Mode de coordination : Horloge interne + GPS
Phases de coordination : 4

Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
b) tout rouge phase 4 : 4 s
ambre

Notes

Un système sonore type Novax DS-2000 doit être installé sur la traverse Ouest.

Le contrôleur fonctionne en mode libre en Vmax1.



Détecteur	Phases	Mode	Extension	Délai	Prés. max.
1	3	Présence	1		
2	3,6	Présence	1		
3	3,5	Présence	1		
4	2,5	Présence	1		
5	4	Micro-ondes			
6	6	Présence	1		

Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8				
V min (s)			17	8	5	8	5	8					
Ambre (s)			4	4	4	4	4	4					
Rouge (s)			2	1,9	1,9		2	1,9	3				
V max.1 (s)			25	25	20	19	25	25					
V max.2 (s)			54	19	14	26	24	29					
V max.3 (s)													
Mode d'opération - véhicules.			Rapp Min	Rapp Min	App Mem	Rapp Min	Rapp Min	Rapp Min					
Temps d'intervalle (s)			1	1	2	1	1						
Silhouette (s)									5				
Main clignotante (s)									21				
Mode d'opération - piétons									App				
No Rép.	Cycle	Décalage (s)			Répartition (s)								
	no	durée (s)	1	2	3								
1	1												
1	2	120	112	112	112		55	24	11	25	30	35	30
1	3	120	0	0	0		60	19	11	30	30	30	30

Programme Journalier 1	
Hre	CDR
00:00	Vmax.1
05:00	211
10:00	Vmax.1
14:00	311
19:00	Vmax.1

Programme Journalier 2	
Hre	CDR
00:00	Vmax.1

Programme Hebdomadaire 1	
jour	Progr.jour.
lun	1
mar	1
mer	1
jeu	1
ven	1
sam	2
dim	2

Informations complémentaires

Type de contrôleur : ECONOLITE NEMA TS2 t1
 Nombre de relais de charge : 8

Réseau no : 37 Adresse de télém. :
 Le maître du réseau est situé à l'intersection:
 Jean-Talon / Querbes

Mode de coordination : Horloge interne + GPS
 Phases de coordination : 2, 6

Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
 b) tout rouge phase 2,6 : 5 s
 ambre

Ch.A : Ø5
 Ch.B : Ø3

La flèche verte du Ch.A doit apparaître durant les intervalles de dégagement de la phase 7.
 (Conditions : phase on phase 7 et phase next phase 5)
 La flèche verte du Ch.B doit apparaître durant les intervalles de dégagement de la phase 6.
 (Conditions : phase on phase 6 et phase next phase 3)

0	Nouveaux réglages	2010-08-24
No	Révision	Date

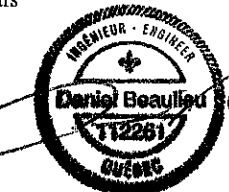
Programmation du contrôleur
 Acadie / Beaumont

Montréal

SDO - Direction des transports
 Division de l'exploitation du réseau artériel

Marc-André Caron, ing. jr
 Daniel Beaulieu, ing.

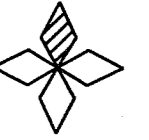
Auteurs



2010/10/25

Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
1108	03	PE	00	1:400

Dessins de référence :



Notes

Les silhouettes doivent utiliser le temps de vert résiduel lorsque la somme de l'ambre, du tout rouge, de la silhouette et de la main clignotante est inférieure à la durée de la phase en cours.

0	Émis pour exécution	2012-01-11
No	Révision	Date

Programmation du contrôleur
Stuart / Van Horne

CONSORTIUM
GENIVAR / SÉGUIN / AXOR

Stephan Kellner, ing. Karine Thibault

Auteurs

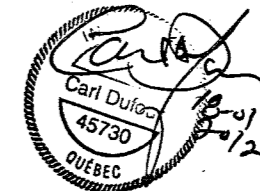


2012 02 07

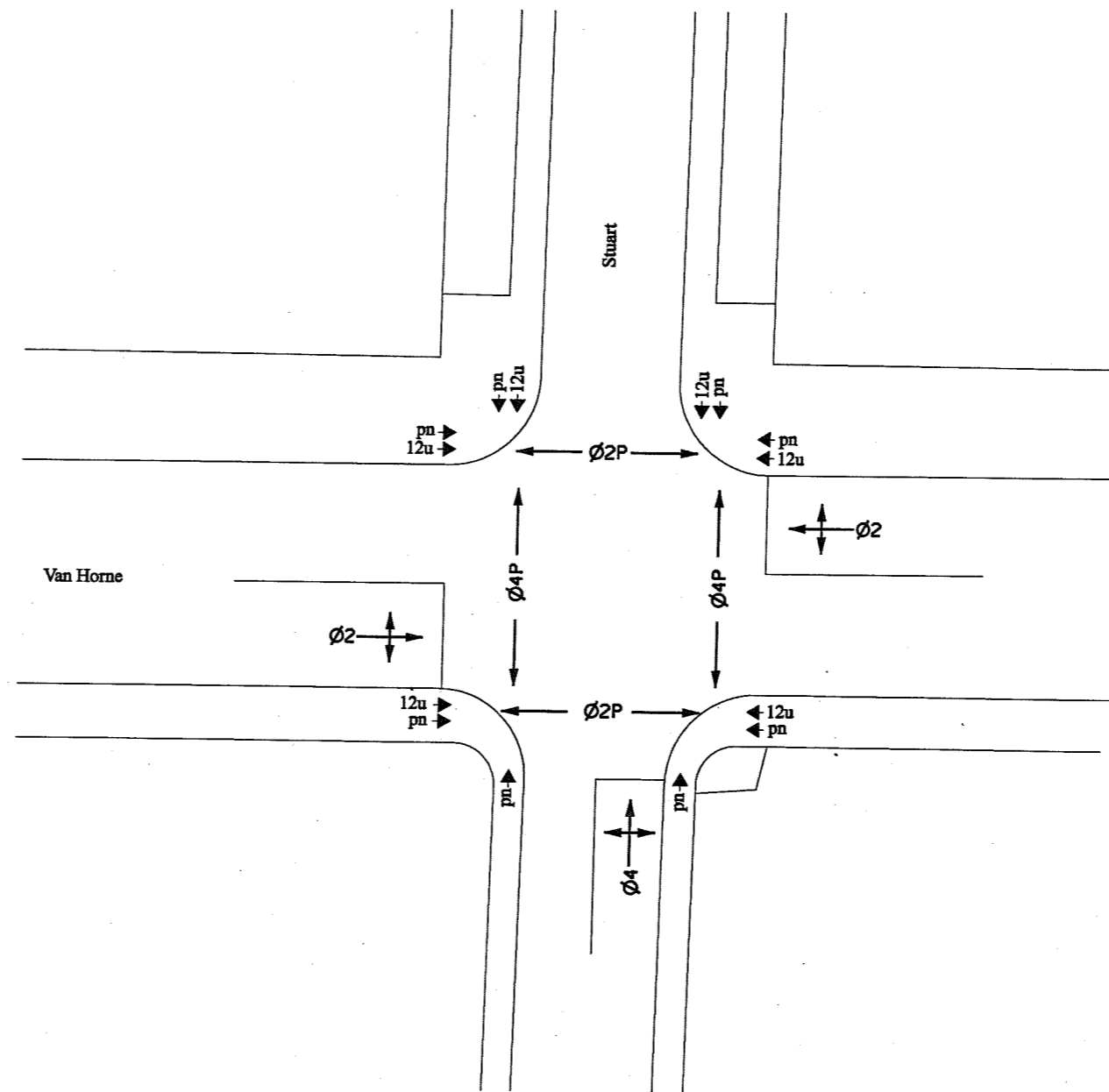
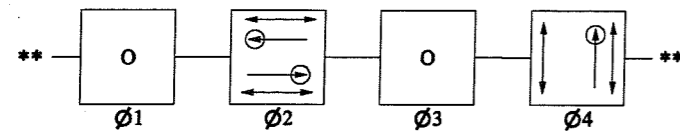
Montréal

Service des infrastructures et de l'environnement

Autres ingénieurs



Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
3686	01	PE	00	1:400



Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8				
V min (s)			10		14								
Ambre (s)			4		4								
Rouge (s)			1,6		1,5								
V max.1 (s)			64		14								
V max.2 (s)													
V max.3 (s)													
Mode d'opération - véhicules.			Rapp Max		Rapp Max								
Temps d'intervalle (s)													
Silhouette (s)			7		7								
Main clignotante (s)			5		8								
Mode d'opération - piétons			Rapp		Rapp								
No Rép.	Cycle no durée (s)	Décalage (s)			Répartition (s)								
		1	2	3									
1	1	90	42	42	42		68		22				
1	2	90	42	42	42		68		22				
1	3	90	42	42	42		68		22				

Programme Journalier 1	
Hre	CDR
00:00	111
06:30	221
09:30	111
15:30	331
18:00	111

Programme Journalier 2	
Hre	CDR
00:00	111

Programme Hebdomadaire 1	
jour	Progr.jour.
lun	1
mar	1
mer	1
jeu	1
ven	1
sam	2
dim	2

Informations complémentaires

Type de contrôleur : PEEK ATC-1000
Nombre de relais de charge : 8

Réseau no : 580 Adresse de télém. :
Le maître du réseau est situé à l'intersection:

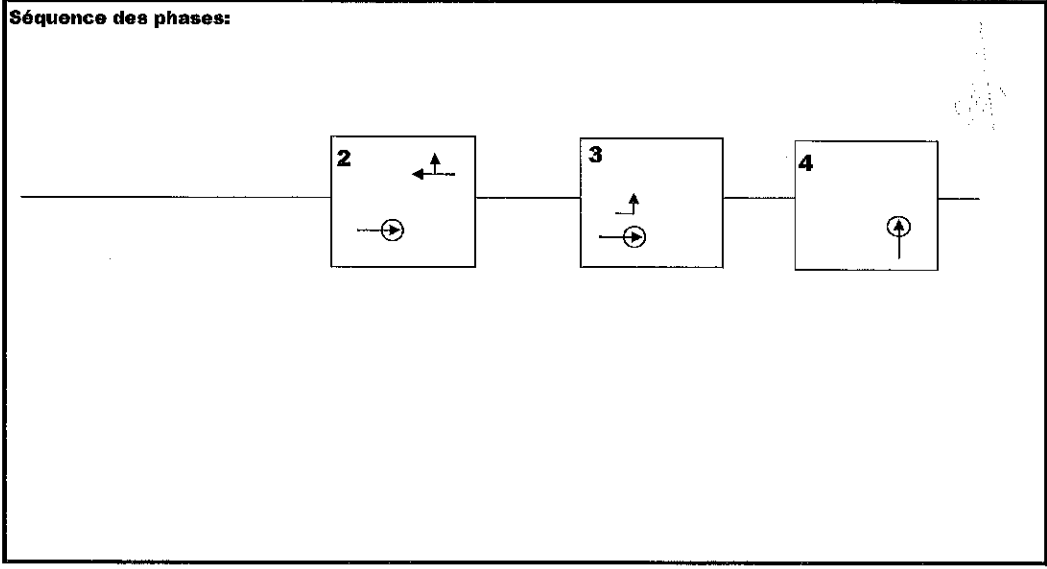
Mode de coordination : Horloge interne / GPS
Phases de coordination : 2

Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
b) tout rouge phase : 1 s
jaune phase : 2 s

No de l'intersection :

Numéro du réseau :

Axe Principal :	McEachran	Orientation :	Nord - Sud
Axe Secondaire :	Ducharme	Orientation :	Est - Ouest
Ville :	Outremont		
Gestffonnaire :			



	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8	
DIRECTION									4 caractères
VERT MINIMUM		5	5	5					MIN-255 secondes
VERT MAXIMUM 1		30	12	50					0-255 secondes
VERT MAXIMUM 2		40	40	40					0-255 secondes
EXTENSION VÉHICULAIRE		5.0	5.0	5.0					0-25,5 secondes
CHANGEMENT (JAUNE)		4.0	4.0	4.0					MIN-25,5 secondes
DÉGAGEMENT (TOUT ROUGE)		1.0	1.0	1.0					MIN-25,5 secondes
DÉTECTION									
MODE DE DÉTECTION									Mémoire / Volatile
MODE DE RAPPEL		MAX	MAX	MAX					OFF-MIN-MAX-PED
PIÉTON : ENGAGEMENT									MIN-255 secondes
PIÉTON : DÉGAGEMENT									MIN-255 secondes
PIÉTON : ACTIVATION									

cycle		décalage %			réglage 1								
no	durée	1	2	3	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	phase 6	phase 7	phase 8	
2	70	93				30%	21%	49%					pourcentage
3	90	4				28%	18%	54%					pourcentage

OPTIONS										OPTIONS									
Phases de référence pour synchro:										Clignotement : Rouge / Rouge									
										Permissives : Multiples									
										Force-offs : Fixes									
										Contrôleur: Econolite ASC8000									

NOTES

Séquence de démarrage: Clignotement rouge 5 secondes + Jaune phases 2

Les maximums sont désactivés lors de coordination

HORLOGE						
Plan hebdomadaire		Plan	Heure	Cycle	Décalage	Répartition
Dim	4	4	0h00	clignotant		
Lun	5	4	6h00	2	1	1
Mar	6	4	9h00	3	1	1
Mer	5	4	21h00	clignotant		
Jeu	5	5	0h00	clignotant		
Ven	5	5	6h00	2	1	1
Sam	5	5	7h00	3	1	1
		5	21h00	clignotant		

Dessins de reference :
Ancien PE



Notes
Les silhouettes doivent utiliser le temps de vert résiduel lorsque la somme de l'ambre, du tout rouge, de la silhouette et de la main clignotante est inférieure à la durée de la phase en cours.


0	Émis pour exécution	2012-04-03
No	Révision	Date

Programmation du contrôleur
Davaar / Van Horne

**CONSORTIUM
GENIVAR / SÉGUIN / AXOR**

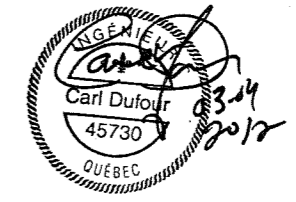
Stephan Kellner, ing. Karine Thibault, techn.
Isabelle Schmidt, stag. ing.

Auteurs

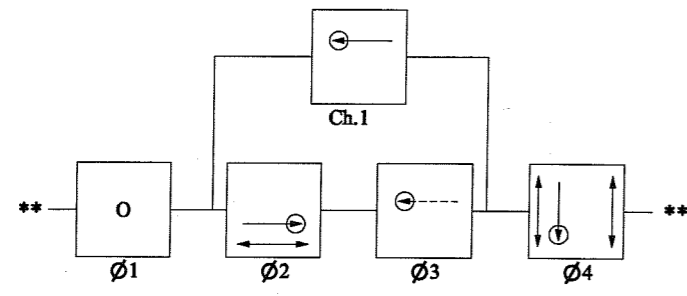
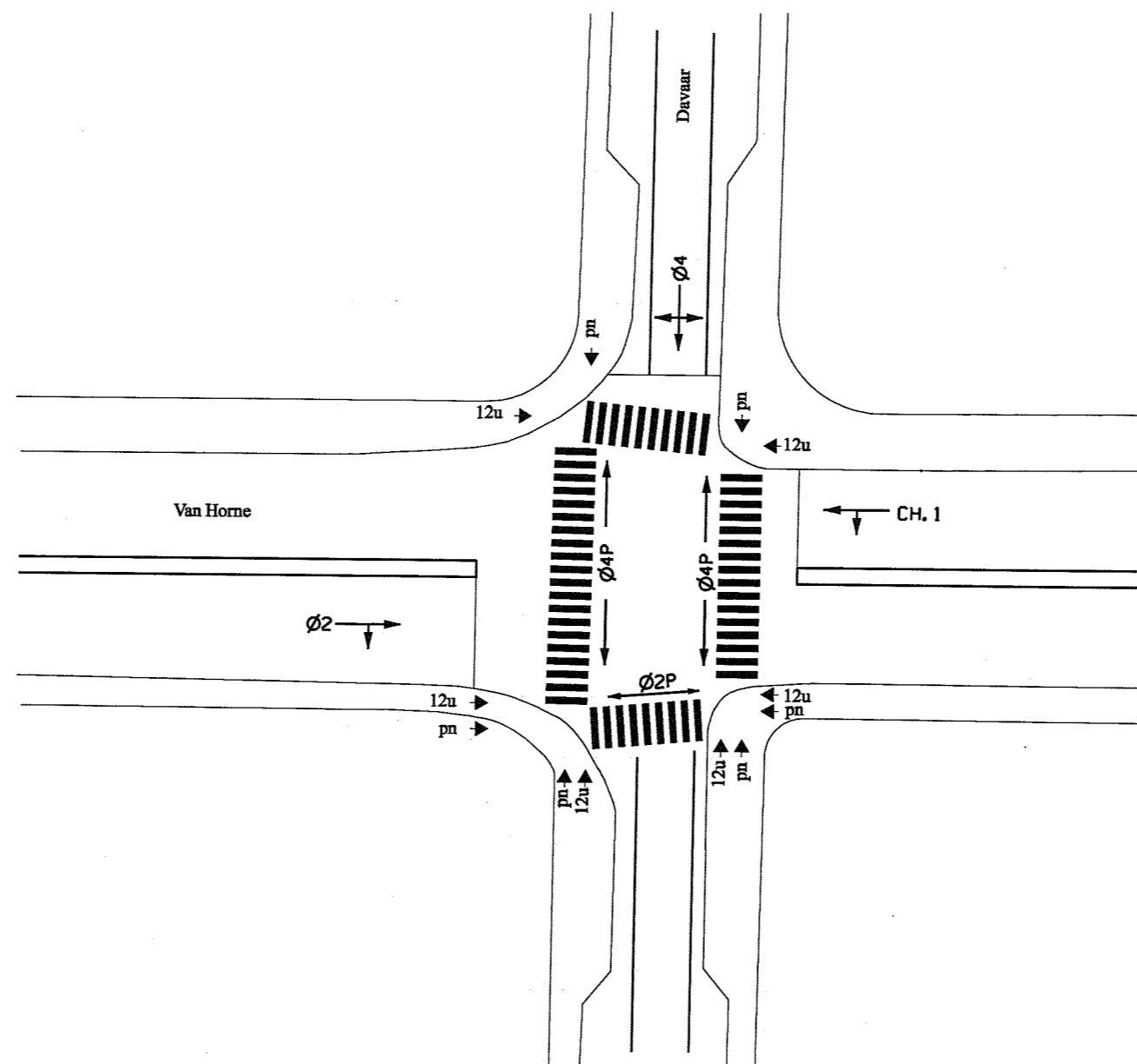


Montréal 
Service des infrastructures et de l'environnement

Autres ingénieurs



Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
9824	01	PE	00	1:400



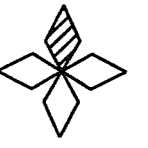
Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8				
V min (s)			13	4	14								
Ambre (s)			4	4	4								
Rouge (s)				1,5	1,6								
V max.1 (s)			40	6	29								
V max.2 (s)													
V max.3 (s)													
Mode d'opération - véhicules.			Rapp Max	Rapp Max	Rapp Max								
Temps d'intervalle (s)													
Silhouette (s)			7		7								
Main clignotante (s)			6		13								
Mode d'opération - piétons			Rapp		Rapp								
No Rép.	Cycle no	Décalage (s)			Répartition (s)								
		durée (s)	1	2	3								
1	1	90	77	77	77		44	11	35				
1	2	90	77	77	77		44	11	35				
1	3	90	77	77	77		44	11	35				

Programme Journalier 1	
Hre	CDR
00:00	111
06:30	221
09:30	111
15:30	331
18:00	111

Programme Journalier 2	
Hre	CDR
00:00	111

Programme Hebdomadaire 1	
jour	Progr.jour.
lun	1
mar	1
mer	1
jeu	1
ven	1
sam	2
dim	2

Informations complémentaires
 Type de contrôleur : PEEK ATC-1000
 Nombre de relais de charge : 8
 Réseau no : 580 Adresse de télém. :
 Le maître du réseau est situé à l'intersection:
 Mode de coordination : Horloge interne / GPS
 Phases de coordination : 2
 Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
 b) tout rouge phase : s
 ambre phase : 2
 Ch.1 : Ø2 + Ø3
 La Ø3 doit faire clignoter le ch.1



Dessins de reference :

Notes

Les silhouettes doivent utiliser le temps de vert résiduel lorsque la somme de l'ambre, du tout rouge, de la silhouette et de la main clignotante est inférieure à la durée de la phase en cours.

0	Émis pour exécution	2012-01-25
No	Révision	Date

Programmation du contrôleur
McEachran / Van Horne

**CONSORTIUM
 GENIVAR / SÉGUIN / AXOR**

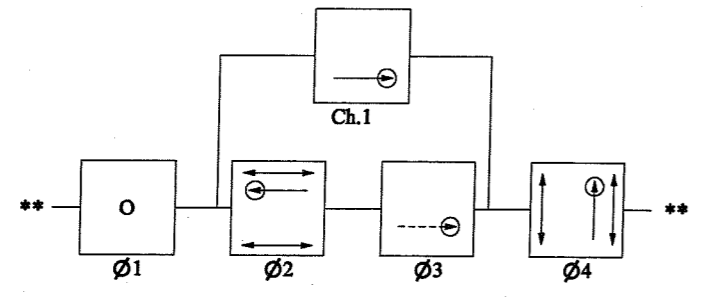
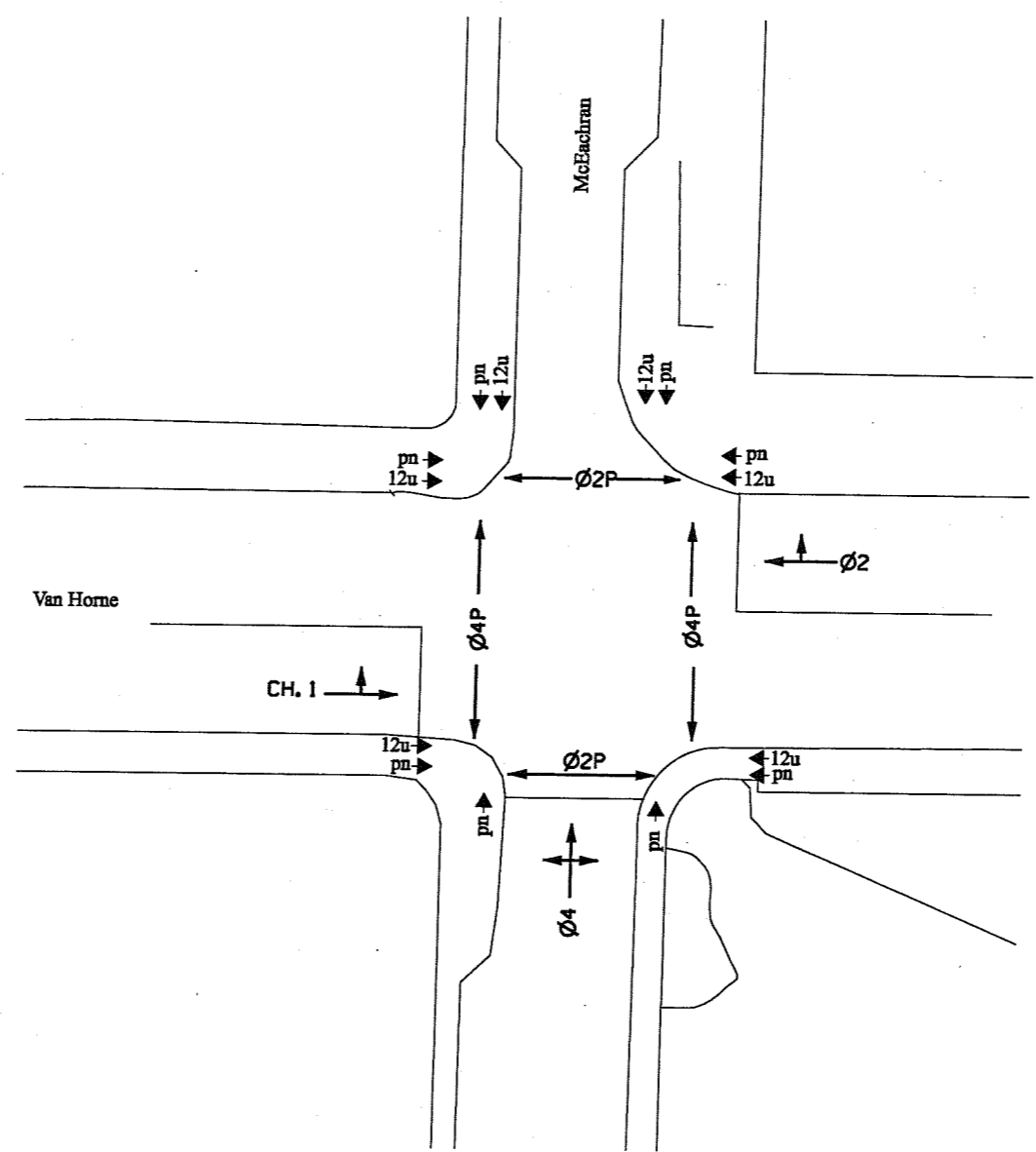
Stephan Kellner, ing. Karine Thibault, techn.

Auteurs

Montréal 
 Service des infrastructures et de l'environnement

Autres ingénieurs

Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
9829	01	PE	00	1:400



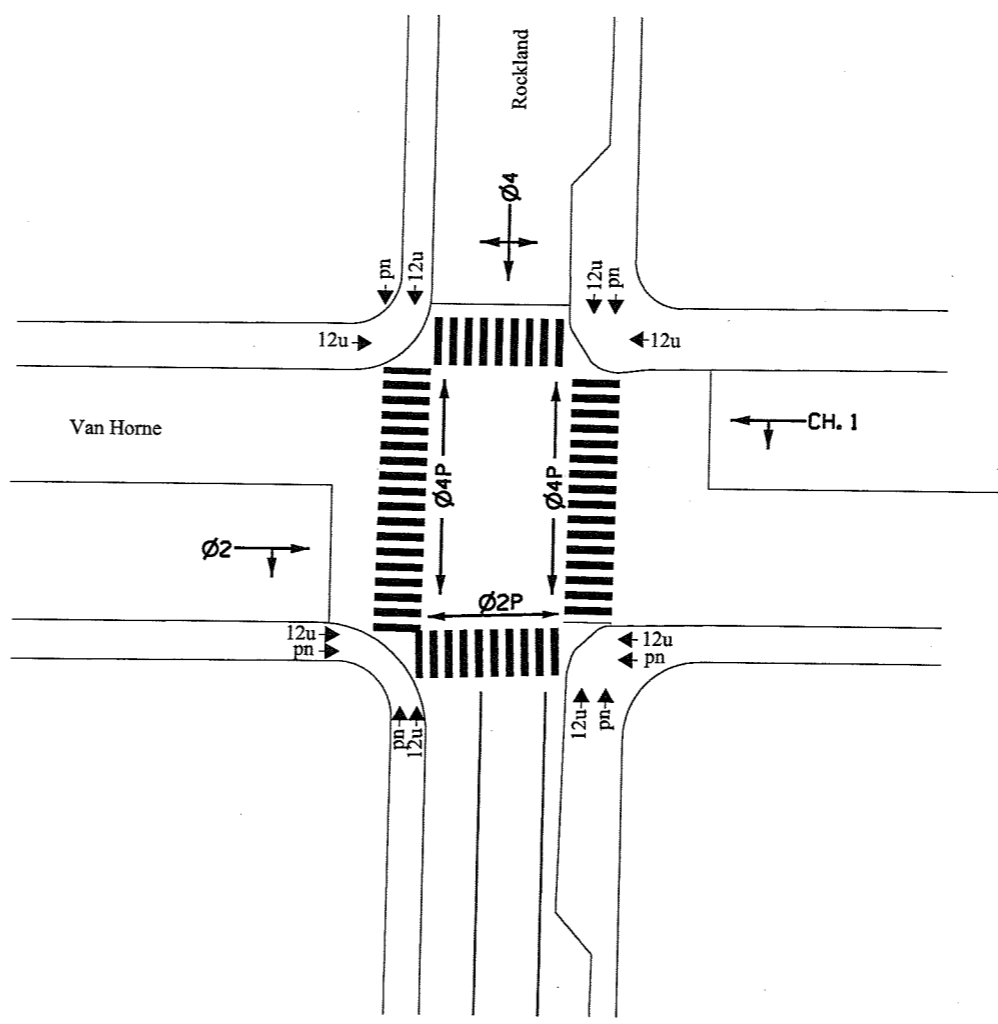
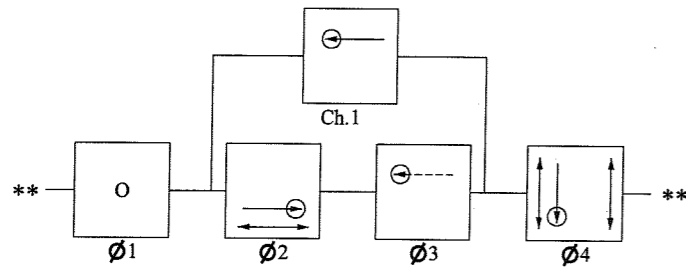
Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8		
V min (s)			12	4	14						
Ambre (s)			4	4	4						
Rouge (s)				1,4	1,5						
V max.1 (s)			37	5	32						
V max.2 (s)											
V max.3 (s)											
Mode d'opération - véhicules.			Rapp Max	Rapp Max	Rapp Max						
Temps d'intervalle (s)											
Silhouette (s)			7		7						
Main clignotante (s)			5		9						
Mode d'opération - piétons			Rapp		Rapp						
No Rép.	Cycle	Décalage (s)			Répartition (s)						
	no	durée (s)	1	2	3						
1	1	90	83	83	83		41	11	38		
1	2	90	83	83	83		41	11	38		
1	3	90	83	83	83		41	11	38		

Programme Hebdomadaire 1	
jour	Progr.jour.
lun	1
mar	1
mer	1
jeu	1
ven	1
sam	2
dim	2

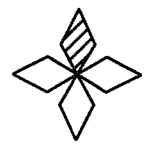
Programme Journalier 1	
Hre	CDR
00:00	111
06:30	221
09:30	111
15:30	331
18:00	111

Programme Journalier 2	
Hre	CDR
00:00	111

Informations complémentaires
 Type de contrôleur : PEEK ATC-1000
 Nombre de relais de charge : 8
 Réseau no : 580 Adresse de télém. :
 Le maître du réseau est situé à l'intersection:
 Mode de coordination : Horloge interne / GPS
 Phases de coordination : 2
 Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
 b) tout rouge phase : s
 jaune phase : 3
 Ch.1 : Ø2 + Ø3
 La Ø3 doit faire clignoter le ch.1



Dessins de reference :
Ancien PE



Notes
Les silhouettes doivent utiliser le temps de vert résiduel lorsque la somme de l'ambre, du tout rouge, de la silhouette et de la main clignotante est inférieure à la durée de la phase en cours.

0	Émis pour exécution	2012-04-03
No	Révision	Date

Programmation du contrôleur
Rockland / Van Horne

CONSORTIUM
GENIVAR / SÉGUIN / AXOR

Stephan Kellner, ing. Karine Thibault, techn.
Isabelle Schmidt, stag. ing.

Auteurs

20120403

Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8		
V min (s)			12	4	14						
Ambre (s)			4	4	4						
Rouge (s)				1,5	1,3						
V max.1 (s)			40	6	29						
V max.2 (s)											
V max.3 (s)											
Mode d'opération - véhicules.			Rapp Max	Rapp Max	Rapp Max						
Temps d'intervalle (s)											
Silhouette (s)			7		7						
Main clignotante (s)			5		11						
Mode d'opération - piétons			Rapp		Rapp						
No Rép.	Cycle	Décalage (s)			Répartition (s)						
	no	durée (s)	1	2	3						
1	1	90	77	77	77		44	11	35		
1	2	90	77	77	77		44	11	35		
1	3	90	77	77	77		44	11	35		

Programme Journalier		1
Hre	CDR	
00:00	111	
06:30	221	
09:30	111	
15:30	331	
18:00	111	

Programme Journalier		2
Hre	CDR	
00:00	111	

Programme Hebdomadaire		1
jour	Progr.jour.	
lun	1	
mar	1	
mer	1	
jeu	1	
ven	1	
sam	2	
dim	2	

Informations complémentaires
Type de contrôleur : PEEK ATC-1000
Nombre de relais de charge : 8
Réseau no : 580 Adresse de télém. :
Le maître du réseau est situé à l'intersection:
Mode de coordination : Horloge interne / GPS
Phases de coordination : 2
Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
b) tout rouge phase : 2 s
Ch.1 : Ø2 + Ø3
La Ø3 doit faire clignoter le ch.1

Montréal
Service des infrastructures et de l'environnement

Autres ingénieurs

03-04
2012

Intersection	Dossier	Dessin	Révision	Échelle
9831	01	PE	00	1:400

Annexe C Niveaux de service et conditions actuelles de circulation

DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE : INTERSECTIONS AVEC ARRÊTS

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

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

DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS AVEC FEUX

Le niveau de service est exprimé en termes de délai. Le délai est une mesure agrégée de l'inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en termes de perte de temps aux arrêts que subit un véhicule durant une période d'observation de 15 minutes.

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION
A	<p>Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules arrivent durant la phase de vert. Des cycles de feux courts contribuent à cet état.</p> <p>La plupart des véhicules n'arrêtent pas.</p>
B	<p>Délai moyen entre 10 et 20 secondes par véhicule. La circulation reste fluide et les cycles de feux courts contribuent à cet état.</p> <p>Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau de service A, ce qui engendre un délai moyen légèrement plus élevé.</p>
C	<p>Le délai moyen se situe entre 20 et 35 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.</p> <p>Le nombre de véhicules qui arrêtent est significatif même si plusieurs arrivent à passer à l'intersection sans arrêter.</p>
D	<p>Délai moyen dans la gamme de 35 à 55 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le délai moyen plus long peut résulter d'un rapport débit/capacité élevé, de cycles de feux longs.</p> <p>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.</p>
E	<p>Le délai moyen est de l'ordre de 55 à 80 secondes par véhicules. Ceci est considéré comme la limite acceptable de délai. Ce délai élevé résulte d'un rapport débit/capacité très élevé et de longues durées de cycles de feux. La congestion est forte.</p> <p>Plusieurs cycles sont déficitaires.</p>
F	<p>Le délai moyen par véhicule dépasse 80 secondes. Ceci est considéré inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a sursaturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité de l'intersection. La majorité des cycles sont déficitaires. Un cycle trop long et/ou une inadéquation de la géométrie peuvent être la cause de cette situation.</p>

1: Hutchison & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	1.7	0.0	0.0	1.8
Denied Del/Veh (s)	7.8	0.0	0.4	2.9
Total Delay (hr)	25.0	1.0	2.3	28.3
Total Del/Veh (s)	109.9	2.9	43.7	45.4
Vehicles Entered	802	1234	186	2222
Vehicles Exited	783	1234	187	2204
Hourly Exit Rate	783	1234	187	2204
Input Volume	812	1261	186	2259
% of Volume	96	98	100	98

3: Clyde & Jean-Talon/Dresden Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	4.0	7.8	0.2	5.7	17.7
Total Del/Veh (s)	20.6	25.5	28.2	46.0	28.0
Vehicles Entered	694	1085	30	434	2243
Vehicles Exited	691	1083	30	437	2241
Hourly Exit Rate	691	1083	30	437	2241
Input Volume	685	1084	33	439	2241
% of Volume	101	100	91	100	100

4: Wiseman & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.0
Total Delay (hr)	3.3	5.0	0.8	9.1
Total Del/Veh (s)	14.9	18.7	30.3	17.7
Vehicles Entered	771	950	90	1811
Vehicles Exited	773	945	91	1809
Hourly Exit Rate	773	945	91	1809
Input Volume	783	964	93	1840
% of Volume	99	98	98	98

6: Ducharme & Champagneur Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.3	0.2	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	5.5	5.3	3.4	5.4
Vehicles Entered	171	137	11	319
Vehicles Exited	170	136	11	317
Hourly Exit Rate	170	136	11	317
Input Volume	171	142	14	326
% of Volume	100	96	81	97

10: Parc & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.4	0.0	0.4
Denied Del/Veh (s)	0.1	1.3	0.0	0.6
Total Delay (hr)	2.4	77.0	5.6	85.0
Total Del/Veh (s)	10.0	254.8	37.6	122.7
Vehicles Entered	867	1056	525	2448
Vehicles Exited	867	970	523	2360
Hourly Exit Rate	867	970	523	2360
Input Volume	895	1046	516	2456
% of Volume	97	93	101	96

18: Wiseman & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.6	0.1	0.9
Total Del/Veh (s)	4.1	8.8	3.7	6.0
Vehicles Entered	274	234	58	566
Vehicles Exited	277	235	57	569
Hourly Exit Rate	277	235	57	569
Input Volume	277	238	55	570
% of Volume	100	99	104	100

22: Durocher & Beaubien Performance by approach

Approach	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	0.1	1.1
Vehicles Entered	22	38	60
Vehicles Exited	22	39	61
Hourly Exit Rate	22	39	61
Input Volume	24	37	61
% of Volume	93	105	100

33: Rockland Performance by approach

Approach	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.3	1.7	2.0
Total Del/Veh (s)	1.1	3.5	2.5
Vehicles Entered	1107	1716	2823
Vehicles Exited	1107	1714	2821
Hourly Exit Rate	1107	1714	2821
Input Volume	1132	1751	2883
% of Volume	98	98	98

34: Dollard & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.3	0.0	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.0	3.2	0.1	1.7
Total Delay (hr)	0.8	3.6	0.1	4.4
Total Del/Veh (s)	9.7	36.5	5.8	23.8
Vehicles Entered	282	358	31	671
Vehicles Exited	280	356	31	667
Hourly Exit Rate	280	356	31	667
Input Volume	285	362	32	679
% of Volume	98	98	97	98

35: de l'Épée & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.1	0.5	0.1
Total Delay (hr)	0.5	0.9	0.5	0.3	2.2
Total Del/Veh (s)	4.4	5.4	36.1	37.5	7.2
Vehicles Entered	444	572	50	27	1093
Vehicles Exited	444	572	50	27	1093
Hourly Exit Rate	444	572	50	27	1093
Input Volume	457	585	55	27	1124
% of Volume	97	98	90	99	97

37: Davaar/Rockland & Manoir Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.3
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.8	0.8
Total Del/Veh (s)	0.1	0.6	4.4	4.2
Vehicles Entered	18	6	674	698
Vehicles Exited	18	6	675	699
Hourly Exit Rate	18	6	675	699
Input Volume	17	6	696	720
% of Volume	104	96	97	97

50: McEachran & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.2	0.1	0.0	0.4
Denied Del/Veh (s)	2.0	1.3	0.2	1.1
Total Delay (hr)	3.6	5.9	3.5	13.0
Total Del/Veh (s)	34.0	64.3	23.4	37.3
Vehicles Entered	383	323	541	1247
Vehicles Exited	381	323	538	1242
Hourly Exit Rate	381	323	538	1242
Input Volume	384	333	552	1269
% of Volume	99	97	97	98

58: Rockland & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.9	0.0	0.5
Total Delay (hr)	8.7	2.2	3.7	14.6
Total Del/Veh (s)	55.1	15.7	27.8	33.9
Vehicles Entered	554	499	472	1525
Vehicles Exited	543	499	470	1512
Hourly Exit Rate	543	499	470	1512
Input Volume	546	542	473	1561
% of Volume	100	92	99	97

59: Davaar & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.1	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.3	0.5	0.4
Total Delay (hr)	2.8	1.5	5.7	10.0
Total Del/Veh (s)	18.0	11.3	44.1	24.1
Vehicles Entered	562	461	462	1485
Vehicles Exited	560	461	462	1483
Hourly Exit Rate	560	461	462	1483
Input Volume	567	502	476	1545
% of Volume	99	92	97	96

60: McEachran & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.4	0.0	0.1	0.5
Denied Del/Veh (s)	2.7	0.0	0.6	1.1
Total Delay (hr)	4.1	3.0	3.2	10.2
Total Del/Veh (s)	26.0	17.4	28.6	23.3
Vehicles Entered	558	608	394	1560
Vehicles Exited	557	607	393	1557
Hourly Exit Rate	557	607	393	1557
Input Volume	580	650	398	1628
% of Volume	96	93	99	96

62: Stuart & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.0
Total Delay (hr)	2.3	2.4	2.0	6.8
Total Del/Veh (s)	15.4	17.4	61.7	21.0
Vehicles Entered	537	499	116	1152
Vehicles Exited	534	497	114	1145
Hourly Exit Rate	534	497	114	1145
Input Volume	561	529	122	1212
% of Volume	95	94	94	95

64: Outremont & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.4	1.1	0.3
Total Delay (hr)	1.0	3.7	0.9	5.6
Total Del/Veh (s)	8.9	26.2	29.1	19.8
Vehicles Entered	393	508	110	1011
Vehicles Exited	393	500	110	1003
Hourly Exit Rate	393	500	110	1003
Input Volume	427	516	116	1058
% of Volume	92	97	95	95

76: Wilderton/Canora & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.1	1.3	0.3
Total Delay (hr)	3.6	6.1	2.4	1.9	14.0
Total Del/Veh (s)	20.2	18.7	21.1	24.8	20.2
Vehicles Entered	625	1141	407	274	2447
Vehicles Exited	628	1154	407	274	2463
Hourly Exit Rate	628	1154	407	274	2463
Input Volume	615	1141	413	273	2442
% of Volume	102	101	99	100	101

77: Wilderton & Bates Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.3	0.0	0.2
Total Delay (hr)	1.2	2.3	2.8	6.3
Total Del/Veh (s)	19.8	18.2	15.6	17.2
Vehicles Entered	218	446	634	1298
Vehicles Exited	217	445	634	1296
Hourly Exit Rate	217	445	634	1296
Input Volume	219	442	623	1284
% of Volume	99	101	102	101

202: Acadie & St-Roch Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.2	0.0	0.1	0.3
Denied Del/Veh (s)	5.6	0.0	0.2	0.4
Total Delay (hr)	0.9	2.2	6.5	9.5
Total Del/Veh (s)	23.5	9.7	12.7	12.4
Vehicles Entered	130	808	1811	2749
Vehicles Exited	129	806	1806	2741
Hourly Exit Rate	129	806	1806	2741
Input Volume	121	814	1800	2735
% of Volume	107	99	100	100

600: Rockland Performance by approach

Approach	WB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.9	0.9
Total Del/Veh (s)	2.8	2.8
Vehicles Entered	1083	1083
Vehicles Exited	1081	1081
Hourly Exit Rate	1081	1081
Input Volume	1100	1100
% of Volume	98	98

601: Rockland Performance by approach

Approach	SB	NW	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	0.4	1.3	1.2
Vehicles Entered	50	477	527
Vehicles Exited	50	477	527
Hourly Exit Rate	50	477	527
Input Volume	52	497	549
% of Volume	96	96	96

2076: Querbes & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	1.6	2.7	0.5	4.8
Total Del/Veh (s)	11.7	15.5	25.0	14.4
Vehicles Entered	482	630	67	1179
Vehicles Exited	482	629	66	1177
Hourly Exit Rate	482	629	66	1177
Input Volume	502	646	63	1212
% of Volume	96	97	104	97

2735: Parc & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.2	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	1.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	2.7	8.3	2.8	3.0	16.9
Total Del/Veh (s)	16.1	34.2	14.0	9.9	18.4
Vehicles Entered	595	869	724	1085	3273
Vehicles Exited	594	868	723	1084	3269
Hourly Exit Rate	594	868	723	1084	3269
Input Volume	618	872	709	1128	3328
% of Volume	96	99	102	96	98

2736: Parc & Beaubien Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.3	0.0	0.0	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.0	3.1	0.0	0.0	0.5
Total Delay (hr)	0.3	3.5	9.1	7.1	20.1
Total Del/Veh (s)	17.1	32.5	36.5	22.7	29.0
Vehicles Entered	69	385	884	1117	2455
Vehicles Exited	71	386	885	1117	2459
Hourly Exit Rate	71	386	885	1117	2459
Input Volume	67	392	874	1171	2504
% of Volume	106	98	101	95	98

2737: Parc & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	2.3	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	4.2	0.0	4.8	3.7	12.7
Total Del/Veh (s)	21.3	29.8	19.5	24.7	21.4
Vehicles Entered	695	6	865	527	2093
Vehicles Exited	694	6	866	523	2089
Hourly Exit Rate	694	6	866	523	2089
Input Volume	706	7	862	568	2143
% of Volume	98	89	100	92	97

2738: Davaar & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.8	0.8
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	4.8	3.0
Total Delay (hr)	0.9	0.1	5.3	6.4
Total Del/Veh (s)	11.8	7.2	31.4	23.8
Vehicles Entered	278	73	607	958
Vehicles Exited	279	73	605	957
Hourly Exit Rate	279	73	605	957
Input Volume	268	71	623	962
% of Volume	104	102	97	99

2739: Rockland & Manoir Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	1.1	0.0	0.1	1.3
Total Del/Veh (s)	6.7	0.5	8.4	6.7
Vehicles Entered	609	20	53	682
Vehicles Exited	608	20	53	681
Hourly Exit Rate	608	20	53	681
Input Volume	609	20	54	684
% of Volume	100	99	97	100

2740: McEachran & Manoir & Rockland Performance by approach

Approach	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.9	0.0	0.9
Denied Del/Veh (s)	3.6	0.2	2.9
Total Delay (hr)	5.5	0.3	5.8
Total Del/Veh (s)	21.2	4.3	17.6
Vehicles Entered	919	249	1168
Vehicles Exited	924	248	1172
Hourly Exit Rate	924	248	1172
Input Volume	950	240	1190
% of Volume	97	103	99

2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.3	0.1	1.0	0.5
Total Delay (hr)	4.5	5.3	0.3	14.5	24.6
Total Del/Veh (s)	26.3	36.1	56.6	64.1	44.7
Vehicles Entered	616	522	16	794	1948
Vehicles Exited	617	520	16	788	1941
Hourly Exit Rate	617	520	16	788	1941
Input Volume	636	529	16	827	2008
% of Volume	97	98	98	95	97

2743: Rockland & Beaumont Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	NW	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	13.7	6.0	1.4	0.6	21.8
Total Del/Veh (s)	60.5	19.5	4.5	46.6	25.2
Vehicles Entered	799	1096	1138	50	3083
Vehicles Exited	802	1096	1138	50	3086
Hourly Exit Rate	802	1096	1138	50	3086
Input Volume	844	1120	1142	55	3161
% of Volume	95	98	100	91	98

2744: Acadie & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.7	0.3
Total Delay (hr)	7.0	11.3	6.8	49.4	74.5
Total Del/Veh (s)	46.1	43.8	37.1	97.1	67.7
Vehicles Entered	539	917	640	1799	3895
Vehicles Exited	538	918	640	1767	3863
Hourly Exit Rate	538	918	640	1767	3863
Input Volume	533	935	656	1796	3921
% of Volume	101	98	98	98	99

2745: Stuart & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.8	0.0	0.0	0.8
Denied Del/Veh (s)	0.0	10.3	0.0	1.8	4.3
Total Delay (hr)	0.4	2.2	0.4	0.1	3.1
Total Del/Veh (s)	7.8	29.2	9.7	7.6	16.9
Vehicles Entered	204	265	153	33	655
Vehicles Exited	204	265	154	32	655
Hourly Exit Rate	204	265	154	32	655
Input Volume	216	269	156	29	671
% of Volume	94	98	98	110	98

2746: Rockland & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.2	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	1.2	0.8
Total Delay (hr)	0.6	0.2	4.0	4.8
Total Del/Veh (s)	9.2	7.7	21.5	17.2
Vehicles Entered	240	93	661	994
Vehicles Exited	241	93	661	995
Hourly Exit Rate	241	93	661	995
Input Volume	232	84	666	982
% of Volume	104	110	99	101

2747: Outremont & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.2	0.3	0.2	0.7
Total Del/Veh (s)	4.5	6.5	5.3	5.3
Vehicles Entered	190	140	110	440
Vehicles Exited	189	140	111	440
Hourly Exit Rate	189	140	111	440
Input Volume	191	147	112	450
% of Volume	99	95	99	98

2748: Rockland & Bates Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.2	0.1	0.2
Total Delay (hr)	0.5	0.1	1.0	0.0	1.6
Total Del/Veh (s)	6.7	5.1	7.4	7.2	7.0
Vehicles Entered	269	68	502	1	840
Vehicles Exited	270	68	502	1	841
Hourly Exit Rate	270	68	502	1	841
Input Volume	264	68	521	1	854
% of Volume	102	100	96	80	98

2749: Rockland & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	SE	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	12.3	27.7	6.9	10.6	0.1	57.6
Total Del/Veh (s)	59.4	73.0	30.6	50.9	17.4	56.2
Vehicles Entered	725	1337	800	725	13	3600
Vehicles Exited	727	1344	800	727	14	3612
Hourly Exit Rate	727	1344	800	727	14	3612
Input Volume	720	1360	814	723	11	3629
% of Volume	101	99	98	101	124	100

3471: Bloomfield & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	1.4	3.1	0.8	0.9	6.3
Total Del/Veh (s)	13.1	21.0	27.6	28.4	19.7
Vehicles Entered	391	525	110	118	1144
Vehicles Exited	391	524	108	118	1141
Hourly Exit Rate	391	524	108	118	1141
Input Volume	409	539	106	114	1168
% of Volume	96	97	101	103	98

4191: Beaubien & Hutchison Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.6	1.7	3.6	1.5
Vehicles Entered	65	196	16	277
Vehicles Exited	65	196	16	277
Hourly Exit Rate	65	196	16	277
Input Volume	66	196	14	276
% of Volume	99	100	114	100

4582: Durocher & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	1.5	0.0
Total Delay (hr)	0.5	4.2	0.7	0.2	5.6
Total Del/Veh (s)	4.3	18.9	40.4	39.3	15.4
Vehicles Entered	435	792	64	15	1306
Vehicles Exited	436	792	63	15	1306
Hourly Exit Rate	436	792	63	15	1306
Input Volume	458	805	64	14	1341
% of Volume	95	98	99	107	97

5653: Wiseman & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	1.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.1	4.5	1.2	0.7	7.4
Total Del/Veh (s)	9.6	33.5	48.4	19.1	24.2
Vehicles Entered	409	476	86	130	1101
Vehicles Exited	407	471	87	130	1095
Hourly Exit Rate	407	471	87	130	1095
Input Volume	435	497	90	129	1151
% of Volume	94	95	97	101	95

9825: Dollard & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	1.2	0.6	0.0	0.0	1.9
Denied Del/Veh (s)	7.4	4.1	1.0	0.0	5.0
Total Delay (hr)	4.8	4.4	3.6	1.8	14.6
Total Del/Veh (s)	28.8	30.6	97.1	56.8	38.5
Vehicles Entered	595	516	132	107	1350
Vehicles Exited	594	515	125	107	1341
Hourly Exit Rate	594	515	125	107	1341
Input Volume	617	552	130	110	1409
% of Volume	96	93	96	98	95

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	10.6
Denied Del/Veh (s)	2.9
Total Delay (hr)	542.4
Total Del/Veh (s)	139.5
Vehicles Entered	13136
Vehicles Exited	12938
Hourly Exit Rate	12938
Input Volume	78540
% of Volume	16

1: Hutchison & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	1.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8
Denied Del/Veh (s)	11.4	7.1	14.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	3.6	2.9
Total Delay (hr)	0.8	22.3	1.9	0.2	0.7	0.1	1.8	0.3	0.2	28.3
Total Del/Veh (s)	150.4	109.0	110.9	12.1	2.7	1.4	43.6	38.1	56.9	45.4
Vehicles Entered	18	724	60	52	976	206	145	30	11	2222
Vehicles Exited	17	709	57	52	976	206	146	30	11	2204
Hourly Exit Rate	17	709	57	52	976	206	146	30	11	2204
Input Volume	18	733	61	60	988	213	148	28	10	2259
% of Volume	94	97	93	87	99	97	99	106	110	98

3: Clyde & Jean-Talon/Dresden Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1
Total Delay (hr)	3.5	0.5	0.1	7.7	0.2	0.1	1.7	3.5	0.6	17.7
Total Del/Veh (s)	20.4	22.4	34.7	25.4	30.2	24.8	46.2	46.2	43.4	28.0
Vehicles Entered	611	83	7	1078	19	11	126	262	46	2243
Vehicles Exited	607	84	7	1076	19	11	127	262	48	2241
Hourly Exit Rate	607	84	7	1076	19	11	127	262	48	2241
Input Volume	598	88	10	1074	23	10	127	265	47	2241
% of Volume	102	96	68	100	84	107	100	99	102	100

4: Wiseman & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.7	2.5	4.8	0.2	0.2	0.3	0.2	9.1
Total Del/Veh (s)	26.8	13.2	18.6	22.8	30.8	28.1	32.3	17.7
Vehicles Entered	97	674	912	38	25	40	25	1811
Vehicles Exited	98	675	908	37	25	40	26	1809
Hourly Exit Rate	98	675	908	37	25	40	26	1809
Input Volume	101	682	925	39	28	41	24	1840
% of Volume	97	99	98	95	90	97	107	98

6: Ducharme & Champagneur Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.3	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	7.0	5.8	4.2	5.4	5.3	2.8	5.1	3.8	2.5	5.4
Vehicles Entered	2	134	35	5	129	3	1	5	5	319
Vehicles Exited	2	133	35	5	128	3	1	5	5	317
Hourly Exit Rate	2	133	35	5	128	3	1	5	5	317
Input Volume	4	135	31	5	135	2	2	6	5	326
% of Volume	47	98	112	95	95	150	50	80	95	97

10: Parc & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.4
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	2.0	1.1	0.0	0.0	0.6
Total Delay (hr)	1.1	1.3	44.5	32.5	4.4	1.2	85.0
Total Del/Veh (s)	7.5	14.2	648.5	139.2	35.2	49.8	122.7
Vehicles Entered	540	327	230	826	437	88	2448
Vehicles Exited	540	327	177	793	436	87	2360
Hourly Exit Rate	540	327	177	793	436	87	2360
Input Volume	569	326	221	825	432	84	2456
% of Volume	95	100	80	96	101	104	96

18: Wiseman & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.9
Total Del/Veh (s)	4.3	3.8	10.7	8.7	3.6	3.9	3.4	6.0
Vehicles Entered	178	96	5	229	15	21	22	566
Vehicles Exited	180	97	5	230	15	21	21	569
Hourly Exit Rate	180	97	5	230	15	21	21	569
Input Volume	181	96	5	234	15	20	20	570
% of Volume	99	101	100	99	98	106	106	100

22: Durocher & Beaubien Performance by movement

Movement	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	0.1	0.0	1.1
Vehicles Entered	22	33	5	60
Vehicles Exited	22	33	6	61
Hourly Exit Rate	22	33	6	61
Input Volume	24	33	4	61
% of Volume	93	100	150	100

33: Rockland Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.3	0.4	1.2	2.0
Total Del/Veh (s)	1.7	1.0	2.3	4.1	2.5
Vehicles Entered	66	1041	639	1077	2823
Vehicles Exited	66	1041	637	1077	2821
Hourly Exit Rate	66	1041	637	1077	2821
Input Volume	74	1058	656	1095	2883
% of Volume	89	98	97	98	98

34: Dollard & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47.5	0.1	0.1	0.1	1.7
Total Delay (hr)	0.0	0.5	0.2	0.1	3.3	0.2	0.0	0.0	0.0	4.4
Total Del/Veh (s)	8.5	10.0	9.2	37.8	36.4	36.9	5.6	5.6	7.3	23.8
Vehicles Entered	3	192	87	11	324	23	16	11	4	671
Vehicles Exited	3	191	86	11	322	23	16	11	4	667
Hourly Exit Rate	3	191	86	11	322	23	16	11	4	667
Input Volume	2	198	85	14	329	19	18	11	3	679
% of Volume	150	97	101	80	98	121	89	102	123	98

35: de l'Épée & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	3.5	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.5	0.8	0.1	0.2	0.1	0.2	0.3	0.0	2.2
Total Del/Veh (s)	15.5	4.2	5.5	4.4	55.6	37.2	28.3	37.7	35.9	7.2
Vehicles Entered	9	435	522	50	9	14	27	24	3	1093
Vehicles Exited	9	435	522	50	10	14	26	24	3	1093
Hourly Exit Rate	9	435	522	50	10	14	26	24	3	1093
Input Volume	9	448	532	52	11	12	32	25	2	1124
% of Volume	100	97	98	96	91	117	81	95	150	97

37: Davaar/Rockland & Manoir Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.3
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.8	0.8
Total Del/Veh (s)	0.1	0.6	4.4	4.2
Vehicles Entered	18	6	674	698
Vehicles Exited	18	6	675	699
Hourly Exit Rate	18	6	675	699
Input Volume	17	6	696	720
% of Volume	104	96	97	97

50: McEachran & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.4
Denied Del/Veh (s)	2.7	1.8	1.4	1.3	1.2	0.2	0.2	1.1
Total Delay (hr)	1.1	2.6	1.0	4.8	0.1	3.4	0.1	13.0
Total Del/Veh (s)	40.8	31.7	61.6	65.1	23.4	23.4	20.6	37.3
Vehicles Entered	94	289	61	262	14	518	9	1247
Vehicles Exited	93	288	61	262	13	516	9	1242
Hourly Exit Rate	93	288	61	262	13	516	9	1242
Input Volume	92	292	63	270	12	531	9	1269
% of Volume	101	99	97	97	106	97	97	98

58: Rockland & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.5	1.2	0.9	0.0	0.0	0.1	0.5
Total Delay (hr)	8.1	0.6	0.2	2.0	0.4	2.8	0.4	14.6
Total Del/Veh (s)	55.9	47.4	24.8	15.1	27.9	28.5	23.3	33.9
Vehicles Entered	510	44	33	466	56	356	60	1525
Vehicles Exited	498	45	33	466	56	355	59	1512
Hourly Exit Rate	498	45	33	466	56	355	59	1512
Input Volume	505	41	37	506	53	358	62	1561
% of Volume	99	110	90	92	106	99	95	97

59: Davaar & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.0	0.1	0.3	0.1	0.3	3.4	0.4
Total Delay (hr)	2.7	0.1	0.1	1.3	1.6	3.7	0.4	10.0
Total Del/Veh (s)	17.9	20.3	15.3	11.0	44.6	43.5	47.4	24.1
Vehicles Entered	540	22	27	434	128	300	34	1485
Vehicles Exited	539	21	27	434	128	301	33	1483
Hourly Exit Rate	539	21	27	434	128	301	33	1483
Input Volume	544	24	30	472	136	304	36	1545
% of Volume	99	88	90	92	94	99	92	96

60: McEachran & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
Denied Del/Veh (s)	2.9	2.7	0.0	0.0	0.5	0.4	1.7	1.1
Total Delay (hr)	0.5	3.5	2.2	0.8	0.4	2.2	0.6	10.2
Total Del/Veh (s)	28.6	25.6	16.9	19.0	28.3	26.7	39.4	23.3
Vehicles Entered	64	494	457	151	46	295	53	1560
Vehicles Exited	64	493	456	151	46	293	54	1557
Hourly Exit Rate	64	493	456	151	46	293	54	1557
Input Volume	68	512	498	152	46	297	55	1628
% of Volume	94	96	92	100	100	99	98	96

62: Stuart & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.2	1.7	0.3	2.2	0.3	0.6	0.9	0.4	6.8
Total Del/Veh (s)	20.4	14.7	17.0	17.3	19.7	67.1	58.5	59.7	21.0
Vehicles Entered	40	428	69	450	49	33	57	26	1152
Vehicles Exited	40	425	69	448	49	33	56	25	1145
Hourly Exit Rate	40	425	69	448	49	33	56	25	1145
Input Volume	42	452	67	480	49	36	59	26	1212
% of Volume	96	94	103	93	101	90	95	95	95

64: Outremont & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	1.1	0.3	0.0	0.2	0.3	3.9	0.3
Total Delay (hr)	0.0	0.8	0.1	0.2	3.3	0.1	0.3	0.4	0.2	5.6
Total Del/Veh (s)	15.7	8.7	9.4	27.5	26.1	25.9	29.9	27.3	31.9	19.8
Vehicles Entered	10	346	37	32	458	18	36	49	25	1011
Vehicles Exited	10	346	37	32	450	18	36	49	25	1003
Hourly Exit Rate	10	346	37	32	450	18	36	49	25	1003
Input Volume	14	372	41	33	466	16	39	54	23	1058
% of Volume	70	93	91	96	97	111	93	91	108	95

76: Wilderton/Canora & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.5	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.5	3.5	0.3
Total Delay (hr)	2.7	0.9	2.0	4.1	0.1	1.4	0.7	0.3	1.4	0.5	14.0
Total Del/Veh (s)	20.1	20.5	26.2	16.5	18.4	27.3	25.1	9.4	25.5	23.3	20.2
Vehicles Entered	476	149	265	865	11	182	95	130	200	74	2447
Vehicles Exited	478	150	267	876	11	182	95	130	200	74	2463
Hourly Exit Rate	478	150	267	876	11	182	95	130	200	74	2463
Input Volume	468	147	259	872	11	198	88	127	201	72	2442
% of Volume	102	102	103	100	102	92	108	103	100	103	101

77: Wilderton & Bates Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	1.6	3.5	0.3	0.2	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.9	0.3	0.1	1.7	0.4	0.0	2.8	6.3
Total Del/Veh (s)	19.7	19.6	37.1	17.8	17.1	3.1	15.9	17.2
Vehicles Entered	159	59	13	345	88	15	619	1298
Vehicles Exited	159	58	13	344	88	15	619	1296
Hourly Exit Rate	159	58	13	344	88	15	619	1296
Input Volume	157	62	16	345	81	16	607	1284
% of Volume	101	93	83	100	109	95	102	101

202: Acadie & St-Roch Performance by movement

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3
Denied Del/Veh (s)	4.2	7.9	0.0	0.0	0.4	0.2	0.4
Total Delay (hr)	0.5	0.3	2.1	0.1	0.6	5.9	9.5
Total Del/Veh (s)	22.9	24.1	9.7	11.0	19.9	12.3	12.4
Vehicles Entered	80	50	789	19	109	1702	2749
Vehicles Exited	79	50	787	19	108	1698	2741
Hourly Exit Rate	79	50	787	19	108	1698	2741
Input Volume	73	48	795	19	100	1700	2735
% of Volume	108	104	99	100	108	100	100

600: Rockland Performance by movement

Movement	WBL	WBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.4	0.4	0.9
Total Del/Veh (s)	2.6	3.1	2.8
Vehicles Entered	605	478	1083
Vehicles Exited	603	478	1081
Hourly Exit Rate	603	478	1081
Input Volume	603	497	1100
% of Volume	100	96	98

601: Rockland Performance by movement

Movement	SBT	NWT	NWR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	0.4	1.0	1.3	1.2
Vehicles Entered	50	4	473	527
Vehicles Exited	50	4	473	527
Hourly Exit Rate	50	4	473	527
Input Volume	52	4	492	549
% of Volume	96	89	96	96

2076: Querbes & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.1	1.4	0.1	0.0	2.5	0.2	0.1	0.2	0.1	4.8
Total Del/Veh (s)	21.2	11.7	7.6	20.8	15.3	17.9	22.6	23.5	28.3	14.4
Vehicles Entered	18	424	40	6	583	41	22	26	19	1179
Vehicles Exited	18	424	40	6	582	41	22	25	19	1177
Hourly Exit Rate	18	424	40	6	582	41	22	25	19	1177
Input Volume	17	445	40	7	593	46	23	25	15	1212
% of Volume	104	95	100	86	98	89	95	101	125	97

2735: Parc & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	0.0	0.0	0.8	2.4	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	2.3	0.4	6.1	2.3	2.5	0.3	2.6	0.5	16.9
Total Del/Veh (s)	15.4	20.6	33.3	37.0	13.8	16.3	9.7	11.5	18.4
Vehicles Entered	529	66	650	219	655	69	940	145	3273
Vehicles Exited	528	66	649	219	655	68	940	144	3269
Hourly Exit Rate	528	66	649	219	655	68	940	144	3269
Input Volume	545	73	655	218	645	64	979	149	3328
% of Volume	97	90	99	101	102	106	96	97	98

2736: Parc & Beaubien Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	2.2	1.6	4.9	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.1	1.7	0.5	1.3	0.9	7.1	1.1	1.2	5.5	0.4
Total Del/Veh (s)	27.2	13.5	23.1	32.7	30.0	32.5	42.1	35.5	39.5	28.0	21.7	23.3
Vehicles Entered	7	47	15	189	54	142	73	713	98	158	902	57
Vehicles Exited	8	48	15	189	54	143	73	713	99	157	903	57
Hourly Exit Rate	8	48	15	189	54	143	73	713	99	157	903	57
Input Volume	8	46	14	194	55	143	70	709	95	166	944	60
% of Volume	103	105	107	97	99	100	105	101	104	95	96	95

2736: Parc & Beaubien Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Delay (hr)	20.1
Total Del/Veh (s)	29.0
Vehicles Entered	2455
Vehicles Exited	2459
Hourly Exit Rate	2459
Input Volume	2504
% of Volume	98

2737: Parc & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.3	0.1	3.8	0.0	0.0	0.0	3.3	1.4	0.0	3.5	0.2	12.7
Total Del/Veh (s)	30.2	33.4	20.7	32.2	21.3	31.0	28.8	11.0	9.0	26.5	11.4	21.4
Vehicles Entered	33	9	653	2	1	3	411	446	8	467	60	2093
Vehicles Exited	32	9	653	2	1	3	411	447	8	463	60	2089
Hourly Exit Rate	32	9	653	2	1	3	411	447	8	463	60	2089
Input Volume	36	9	661	3	1	3	422	433	8	506	62	2143
% of Volume	88	100	99	73	80	109	97	103	103	92	97	97

2738: Davaar & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5	0.0	0.8
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	7.3	3.9	5.6	3.0
Total Delay (hr)	0.8	0.1	0.0	0.1	1.2	3.9	0.2	6.4
Total Del/Veh (s)	12.0	10.9	5.9	7.3	30.9	31.3	34.8	23.8
Vehicles Entered	230	48	1	72	140	444	23	958
Vehicles Exited	230	49	1	72	139	443	23	957
Hourly Exit Rate	230	49	1	72	139	443	23	957
Input Volume	225	44	1	70	144	461	18	962
% of Volume	102	112	80	103	97	96	126	99

2739: Rockland & Manoir Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBT	NBR	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	1.1	0.0	0.0	0.0	0.1	1.3
Total Del/Veh (s)	6.8	1.6	0.7	0.5	8.4	6.7
Vehicles Entered	602	7	2	18	53	682
Vehicles Exited	601	7	2	18	53	681
Hourly Exit Rate	601	7	2	18	53	681
Input Volume	603	6	3	17	54	684
% of Volume	100	117	67	104	97	100

2740: McEachran & Manoir & Rockland Performance by movement

Movement	NBL2	NBL	NBT	SBT	SBR2	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.9
Denied Del/Veh (s)	0.0	4.0	0.7	0.0	0.3	2.9
Total Delay (hr)	0.0	5.1	0.3	0.0	0.3	5.8
Total Del/Veh (s)	23.9	22.7	10.0	0.1	4.6	17.6
Vehicles Entered	6	800	113	15	234	1168
Vehicles Exited	6	805	113	15	233	1172
Hourly Exit Rate	6	805	113	15	233	1172
Input Volume	6	832	112	14	226	1190
% of Volume	96	97	101	111	103	99

2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.5	0.1	0.1	0.1	1.0	0.0	1.0
Total Delay (hr)	3.4	1.0	0.1	0.1	3.8	1.4	0.1	0.1	0.0	5.9	0.2	8.4
Total Del/Veh (s)	29.7	19.8	15.0	35.9	44.2	24.5	58.7	59.4	46.0	74.2	32.8	59.8
Vehicles Entered	413	182	21	11	304	207	7	6	3	277	24	493
Vehicles Exited	413	183	21	11	303	206	7	6	3	273	24	491
Hourly Exit Rate	413	183	21	11	303	206	7	6	3	273	24	491
Input Volume	433	184	19	11	315	203	8	6	3	277	27	523
% of Volume	95	99	112	98	96	102	90	104	109	98	89	94

2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Delay (hr)	24.6
Total Del/Veh (s)	44.7
Vehicles Entered	1948
Vehicles Exited	1941
Hourly Exit Rate	1941
Input Volume	2008
% of Volume	97

2743: Rockland & Beaumont Performance by movement

Movement	WBL2	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	NWR	NWR2	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	10.5	0.0	3.2	4.7	1.3	1.4	0.3	0.3	21.8
Total Del/Veh (s)	75.5	1.0	68.2	27.4	9.6	4.5	48.6	44.7	25.2
Vehicles Entered	491	146	162	611	485	1138	25	25	3083
Vehicles Exited	491	146	165	611	485	1138	25	25	3086
Hourly Exit Rate	491	146	165	611	485	1138	25	25	3086
Input Volume	520	156	169	619	501	1142	27	28	3161
% of Volume	94	94	98	99	97	100	93	90	98

2744: Acadie & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.8	0.4	1.0	0.3
Total Delay (hr)	0.1	6.6	0.2	0.0	8.8	2.4	6.6	0.1	5.4	23.8	20.3	74.5
Total Del/Veh (s)	67.1	45.5	56.2	46.8	42.9	47.3	37.1	37.1	66.7	101.5	104.0	67.7
Vehicles Entered	6	520	13	2	733	182	630	10	284	828	687	3895
Vehicles Exited	6	520	12	2	732	184	630	10	280	803	684	3863
Hourly Exit Rate	6	520	12	2	732	184	630	10	280	803	684	3863
Input Volume	6	512	15	4	761	170	647	9	292	825	679	3921
% of Volume	96	102	81	50	96	108	97	111	96	97	101	99

2745: Stuart & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	9.5	24.3	0.0	0.0	0.0	0.1	4.1	4.3
Total Delay (hr)	0.0	0.4	2.1	0.1	0.3	0.0	0.1	0.0	0.0	3.1
Total Del/Veh (s)	7.5	7.8	29.5	23.8	13.2	2.7	9.1	5.4	10.0	16.9
Vehicles Entered	4	200	251	14	87	42	24	19	14	655
Vehicles Exited	4	200	251	14	88	42	24	18	14	655
Hourly Exit Rate	4	200	251	14	88	42	24	18	14	655
Input Volume	6	210	255	14	91	45	21	18	11	671
% of Volume	64	95	98	100	97	93	116	99	130	98

2746: Rockland & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.9	0.9	2.1	0.8
Total Delay (hr)	0.0	0.6	0.0	0.0	0.2	0.0	0.4	2.7	0.9	4.8
Total Del/Veh (s)	8.3	9.4	7.8	7.7	7.9	5.7	24.2	21.2	21.1	17.2
Vehicles Entered	6	215	19	11	75	7	63	451	147	994
Vehicles Exited	7	215	19	11	75	7	63	450	148	995
Hourly Exit Rate	7	215	19	11	75	7	63	450	148	995
Input Volume	9	204	19	10	68	7	64	450	151	982
% of Volume	78	105	100	107	111	104	98	100	98	101

2747: Outremont & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.3	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	5.4	4.4	6.6	5.2	5.3	4.6	5.6	5.3
Vehicles Entered	5	185	129	11	91	11	8	440
Vehicles Exited	5	184	129	11	92	11	8	440
Hourly Exit Rate	5	184	129	11	92	11	8	440
Input Volume	7	184	137	10	91	12	9	450
% of Volume	74	100	94	107	101	90	89	98

2748: Rockland & Bates Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.2	0.0	0.0	0.3	0.0	0.1	0.1	0.2
Total Delay (hr)	0.5	0.0	0.1	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	1.6
Total Del/Veh (s)	7.2	3.5	5.2	2.3	7.9	1.1	5.8	7.2	7.0
Vehicles Entered	227	42	66	2	459	35	8	1	840
Vehicles Exited	228	42	66	2	459	35	8	1	841
Hourly Exit Rate	228	42	66	2	459	35	8	1	841
Input Volume	220	44	66	2	475	41	5	1	854
% of Volume	104	95	100	100	97	85	160	80	98

2749: Rockland & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by movement

Movement	EBL2	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	WBR2	NBL2	NBL	NBT	NBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	4.4	6.1	1.5	6.4	16.4	3.7	1.3	1.8	3.2	1.7	0.2
Total Del/Veh (s)	117.8	113.9	42.7	64.2	76.3	66.8	98.8	95.6	39.4	49.8	16.3	18.7
Vehicles Entered	9	135	499	82	294	865	130	48	161	227	374	38
Vehicles Exited	9	133	502	83	296	868	132	48	161	226	374	39
Hourly Exit Rate	9	133	502	83	296	868	132	48	161	226	374	39
Input Volume	10	132	495	84	301	872	143	44	161	229	384	40
% of Volume	92	101	101	99	98	100	92	108	100	99	97	98

2749: Rockland & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by movement

Movement	SBT	SBR	SBR2	SER2	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	9.8	0.8	0.0	0.1	57.6
Total Del/Veh (s)	50.7	54.3	25.0	17.4	56.2
Vehicles Entered	671	51	3	13	3600
Vehicles Exited	673	51	3	14	3612
Hourly Exit Rate	673	51	3	14	3612
Input Volume	671	50	2	11	3629
% of Volume	100	102	150	124	100

3471: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.0	1.3	0.1	0.3	2.7	0.0	0.3	0.4	0.2	0.4	0.5	0.1
Total Del/Veh (s)	20.5	13.0	11.7	22.6	20.8	16.2	29.5	27.3	25.9	28.6	27.7	32.7
Vehicles Entered	6	365	20	51	467	7	33	50	27	51	61	6
Vehicles Exited	6	365	20	51	466	7	32	49	27	51	61	6
Hourly Exit Rate	6	365	20	51	466	7	32	49	27	51	61	6
Input Volume	5	384	20	52	476	10	30	53	23	49	60	5
% of Volume	120	95	100	98	98	70	106	92	117	104	101	120

3471: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1
Total Delay (hr)	6.3
Total Del/Veh (s)	19.7
Vehicles Entered	1144
Vehicles Exited	1141
Hourly Exit Rate	1141
Input Volume	1168
% of Volume	98

4191: Beaubien & Hutchison Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	1.8	0.4	3.0	0.9	1.4	6.9	2.8	1.5
Vehicles Entered	6	59	47	14	135	3	13	277
Vehicles Exited	6	59	47	14	135	3	13	277
Hourly Exit Rate	6	59	47	14	135	3	13	277
Input Volume	7	58	49	14	133	3	11	276
% of Volume	83	101	96	98	102	92	121	100

4582: Durocher & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0		0.1	0.2	0.2	0.1	4.2	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.5	4.2	0.0	0.3	0.1	0.4	0.1	0.1	5.6
Total Del/Veh (s)	17.1	4.2	18.9		43.3	36.1	39.1	39.6	38.7	15.4
Vehicles Entered	4	431	792	0	22	5	37	10	5	1306
Vehicles Exited	4	432	792	0	22	5	36	10	5	1306
Hourly Exit Rate	4	432	792	0	22	5	36	10	5	1306
Input Volume	4	454	804	1	24	5	34	9	5	1341
% of Volume	100	95	99	0	91	100	105	111	100	97

5653: Wiseman & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	3.8	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.0	0.1	0.2	4.3	0.9	0.2	0.1	0.5	0.1	7.4
Total Del/Veh (s)	9.8	8.3	44.1	33.2	49.5	47.1	24.8	17.2	24.5	24.2
Vehicles Entered	364	45	16	460	67	19	20	97	13	1101
Vehicles Exited	362	45	16	455	68	19	20	96	14	1095
Hourly Exit Rate	362	45	16	455	68	19	20	96	14	1095
Input Volume	393	42	16	481	72	18	22	94	12	1151
% of Volume	92	107	98	95	95	104	90	102	114	95

9825: Dollard & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	1.1	0.1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
Denied Del/Veh (s)	8.3	4.0	5.8	4.1	0.3	3.3	0.0	0.0	0.0	5.0
Total Delay (hr)	3.7	1.1	0.4	4.0	2.6	1.0	0.6	0.6	0.5	14.6
Total Del/Veh (s)	27.9	32.6	53.0	29.3	90.8	117.3	59.6	49.9	66.6	38.5
Vehicles Entered	472	123	28	488	100	32	35	45	27	1350
Vehicles Exited	472	122	28	487	95	30	35	45	27	1341
Hourly Exit Rate	472	122	28	487	95	30	35	45	27	1341
Input Volume	493	124	28	524	103	27	41	44	25	1409
% of Volume	96	98	99	93	92	110	86	103	107	95

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	10.6
Denied Del/Veh (s)	2.9
Total Delay (hr)	542.4
Total Del/Veh (s)	139.5
Vehicles Entered	13136
Vehicles Exited	12938
Hourly Exit Rate	12938
Input Volume	78540
% of Volume	16

Intersection: 1: Hutchison & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	L	T	TR	L	T	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	42.0	243.6	243.3	27.5	31.3	20.2	11.3	79.5	37.9	16.7
Average Queue (m)	8.9	142.2	145.2	7.3	5.1	4.8	1.8	33.3	7.3	3.6
95th Queue (m)	28.7	266.2	266.2	20.6	16.8	15.0	8.0	64.0	22.7	12.2
Link Distance (m)		457.6	457.6		35.3	35.3	35.3	219.4	219.4	
Upstream Blk Time (%)				0	0	0				
Queuing Penalty (veh)				0	0	0				
Storage Bay Dist (m)	40.0			25.0						2.0
Storage Blk Time (%)		40	70	1	0				23	14
Queuing Penalty (veh)		7	21	4	0				2	4

Intersection: 3: Clyde & Jean-Talon/Dresden

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	T	TR	L	T	T	LTR	L	LT	TR
Maximum Queue (m)	62.6	68.9	15.4	106.2	105.0	19.3	46.5	67.7	58.4
Average Queue (m)	36.9	43.6	1.7	77.0	75.6	6.0	23.3	42.1	29.2
95th Queue (m)	60.3	66.5	9.0	102.0	101.0	16.4	40.5	62.1	54.0
Link Distance (m)	522.6	522.6		270.4	270.4	78.5	170.8	170.8	170.8
Upstream Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									
Storage Bay Dist (m)			30.0						
Storage Blk Time (%)				28					
Queuing Penalty (veh)				3					

Intersection: 4: Wiseman & Jean-Talon

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	T	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	74.8	75.4	86.1	108.6	22.4	49.1
Average Queue (m)	36.8	34.7	41.2	62.1	5.7	16.4
95th Queue (m)	66.0	68.4	74.3	97.0	19.0	35.8
Link Distance (m)	158.9	158.9	457.6	457.6		77.9
Upstream Blk Time (%)						0
Queuing Penalty (veh)						0
Storage Bay Dist (m)					14.9	
Storage Blk Time (%)				32	1	
Queuing Penalty (veh)				12	4	

Intersection: 6: Ducharme & Champagneur

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	21.2	22.4	14.7
Average Queue (m)	12.6	11.9	2.9
95th Queue (m)	19.3	19.4	10.9
Link Distance (m)	68.1	133.9	87.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 10: Parc & Jean-Talon

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	T	TR	L	T	T	L	L	R
Maximum Queue (m)	36.9	43.2	77.4	628.0	628.9	67.8	73.8	52.6
Average Queue (m)	14.7	30.2	77.2	394.5	383.7	34.2	44.5	23.3
95th Queue (m)	32.5	46.3	79.6	683.9	672.7	56.2	68.9	43.1
Link Distance (m)	35.3	35.3		669.1	669.1	335.4	335.4	
Upstream Blk Time (%)	0	6		5	3			
Queuing Penalty (veh)	0	24		0	0			
Storage Bay Dist (m)			70.0					190.0
Storage Blk Time (%)			95	4				
Queuing Penalty (veh)			393	9				

Intersection: 18: Wiseman & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	19.3	36.1	15.6
Average Queue (m)	12.1	13.5	7.6
95th Queue (m)	18.5	27.1	13.9
Link Distance (m)	76.3	117.3	107.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 22: Durocher & Beaubien

Movement	NB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	9.2
Average Queue (m)	4.9
95th Queue (m)	12.2
Link Distance (m)	47.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 33: Rockland

Movement	SB	SB
Directions Served	T	R
Maximum Queue (m)	9.8	5.8
Average Queue (m)	0.8	0.5
95th Queue (m)	7.7	4.7
Link Distance (m)	253.3	253.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 34: Dollard & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	60.9	75.2	19.3
Average Queue (m)	26.8	41.2	7.4
95th Queue (m)	47.5	85.4	17.1
Link Distance (m)	69.6	72.8	119.3
Upstream Blk Time (%)	0	16	
Queuing Penalty (veh)	0	57	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 35: de l'Épée & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	66.4	54.7	48.0	28.6	9.0
Average Queue (m)	11.8	15.8	15.3	8.1	0.8
95th Queue (m)	43.2	48.6	34.6	21.8	4.8
Link Distance (m)	65.9	49.7	257.6	175.6	
Upstream Blk Time (%)	0	2			
Queuing Penalty (veh)	2	11			
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				18	1
Queuing Penalty (veh)				0	0

Intersection: 37: Davaar/Rockland & Manoir

Movement	SB
Directions Served	T
Maximum Queue (m)	85.9
Average Queue (m)	14.8
95th Queue (m)	62.9
Link Distance (m)	128.7
Upstream Blk Time (%)	0
Queuing Penalty (veh)	1
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 50: McEachran & Ducharme

Movement	EB	WB	NB	NB
Directions Served	LT	TR	LT	R
Maximum Queue (m)	86.6	72.2	122.4	35.9
Average Queue (m)	50.3	59.8	63.5	3.1
95th Queue (m)	86.2	84.8	109.0	17.2
Link Distance (m)	82.9	69.6	153.0	
Upstream Blk Time (%)	4	22	0	
Queuing Penalty (veh)	13	74	2	
Storage Bay Dist (m)				30.0
Storage Blk Time (%)			30	0
Queuing Penalty (veh)			3	0

Intersection: 58: Rockland & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	SB	SB
Directions Served	T	R	LT	LT	R
Maximum Queue (m)	198.9	42.5	84.2	97.8	57.4
Average Queue (m)	104.2	12.4	38.2	54.4	15.7
95th Queue (m)	264.0	40.6	80.1	83.1	43.3
Link Distance (m)	931.1		80.0	160.7	
Upstream Blk Time (%)			2		
Queuing Penalty (veh)			8		
Storage Bay Dist (m)		35.0			50.0
Storage Blk Time (%)	33	0		12	0
Queuing Penalty (veh)	13	0		7	0

Intersection: 59: Davaar & Van Horne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	82.4	76.1	134.9
Average Queue (m)	39.9	29.5	77.4
95th Queue (m)	87.0	69.5	133.8
Link Distance (m)	80.0	83.3	158.7
Upstream Blk Time (%)	4	1	1
Queuing Penalty (veh)	21	3	4
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 60: McEachran & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	R	LT	R
Maximum Queue (m)	87.3	30.5	75.6	42.5	103.8	42.5
Average Queue (m)	50.3	27.2	56.8	26.6	49.4	14.8
95th Queue (m)	106.2	36.9	88.7	52.3	85.9	41.0
Link Distance (m)	83.3		68.6		504.6	
Upstream Blk Time (%)	7		6			
Queuing Penalty (veh)	37		39			
Storage Bay Dist (m)		23.0		35.0		35.0
Storage Blk Time (%)	2	39	14	1	20	0
Queuing Penalty (veh)	9	26	22	5	11	1

Intersection: 62: Stuart & Van Horne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LTR	TR	LTR
Maximum Queue (m)	67.6	75.3	77.6
Average Queue (m)	46.9	37.9	28.1
95th Queue (m)	77.0	81.5	58.8
Link Distance (m)	64.0	72.7	150.0
Upstream Blk Time (%)	5	7	
Queuing Penalty (veh)	27	36	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 64: Outremont & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	NB
Directions Served	LTR	LTR	LT	R
Maximum Queue (m)	50.8	134.5	44.8	30.3
Average Queue (m)	23.5	46.4	15.7	5.9
95th Queue (m)	45.5	120.2	31.6	17.7
Link Distance (m)	111.9	152.3	158.5	
Upstream Blk Time (%)		2		
Queuing Penalty (veh)		9		
Storage Bay Dist (m)				42.5
Storage Blk Time (%)			0	0
Queuing Penalty (veh)			0	0

Intersection: 76: Wilderton/Canora & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	T	R	L	T	TR	LT	R	T	TR
Maximum Queue (m)	46.8	54.2	54.0	62.8	79.8	81.0	69.1	22.7	77.6	22.5
Average Queue (m)	26.3	26.4	20.7	35.5	40.4	43.1	30.8	7.2	31.0	13.9
95th Queue (m)	40.3	43.0	40.0	60.6	72.3	73.2	62.0	17.2	59.0	26.4
Link Distance (m)	744.8	744.8			522.6	522.6	65.5	65.5	212.8	
Upstream Blk Time (%)							1			
Queuing Penalty (veh)							2			
Storage Bay Dist (m)			60.0	60.0						15.0
Storage Blk Time (%)		0	0	1	1				30	7
Queuing Penalty (veh)		0	0	4	2				52	8

Intersection: 77: Wilderton & Bates

Movement	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	R	L	T	TR	R	R
Maximum Queue (m)	53.0	22.5	10.9	47.2	52.3	69.4	68.4
Average Queue (m)	21.6	9.5	2.2	23.8	23.5	33.8	34.3
95th Queue (m)	42.9	23.6	8.2	40.8	42.5	60.9	59.4
Link Distance (m)	575.8			150.2	150.2	65.5	65.5
Upstream Blk Time (%)						0	0
Queuing Penalty (veh)						1	1
Storage Bay Dist (m)		15.0	50.0				
Storage Blk Time (%)	17	3		0			
Queuing Penalty (veh)	11	5		0			

Intersection: 202: Acadie & St-Roch

Movement	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	R	T	T	TR	LT	T	T
Maximum Queue (m)	22.0	11.5	42.1	46.9	54.8	69.8	70.7	72.4
Average Queue (m)	15.3	8.5	13.4	17.0	20.5	42.6	45.1	37.4
95th Queue (m)	24.4	15.2	33.7	39.4	43.7	61.8	65.9	62.4
Link Distance (m)	15.1		462.0	462.0	462.0	618.4	618.4	618.4
Upstream Blk Time (%)	19	5						
Queuing Penalty (veh)	0	0						
Storage Bay Dist (m)		4.0						
Storage Blk Time (%)	34	25						
Queuing Penalty (veh)	16	18						

Intersection: 600: Rockland

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	42.7
Average Queue (m)	3.5
95th Queue (m)	23.4
Link Distance (m)	97.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 601: Rockland

Movement	NW
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	19.2
Average Queue (m)	2.0
95th Queue (m)	10.9
Link Distance (m)	43.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 2076: Querbes & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	54.4	29.9	60.9	29.9	27.5
Average Queue (m)	37.9	6.4	44.0	9.7	10.3
95th Queue (m)	61.5	22.9	71.8	29.0	22.1
Link Distance (m)	49.7		56.2		157.6
Upstream Blk Time (%)	6		5		
Queuing Penalty (veh)	31		33		
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)	16	0	19	0	
Queuing Penalty (veh)	6	1	9	1	

Intersection: 2735: Parc & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	B28	B28	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	TR	T	TR	T	T	T	TR	T	TR
Maximum Queue (m)	55.9	57.9	114.1	114.5	20.4	19.1	60.2	64.9	63.2	64.6
Average Queue (m)	31.1	35.1	67.1	65.0	2.0	1.8	34.8	33.4	24.9	27.9
95th Queue (m)	49.4	54.4	105.9	105.2	19.9	18.5	55.2	58.1	47.1	51.3
Link Distance (m)	79.7	79.7	100.1	100.1	136.8	136.8	426.2		218.3	218.3
Upstream Blk Time (%)			3	3						
Queuing Penalty (veh)			0	0						
Storage Bay Dist (m)								103.0		
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										

Intersection: 2736: Parc & Beaubien

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	R	LT	R	L	T	TR	L	T	TR
Maximum Queue (m)	27.8	21.9	9.7	85.0	37.5	23.3	104.4	111.3	72.4	96.2	93.0
Average Queue (m)	7.4	5.7	0.8	46.0	26.9	14.7	56.6	60.8	25.4	49.5	56.1
95th Queue (m)	21.9	16.8	6.1	83.4	44.6	28.4	91.3	95.6	51.0	79.3	82.3
Link Distance (m)	77.2	77.2		75.8			218.3	218.3		447.9	447.9
Upstream Blk Time (%)				4							
Queuing Penalty (veh)				0							
Storage Bay Dist (m)			0.1		30.0	16.0			75.0		
Storage Blk Time (%)		11	1	20	6	8	47		0	1	
Queuing Penalty (veh)		1	0	29	16	27	33		0	1	

Intersection: 2737: Parc & Beaumont

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	T	T	R
Maximum Queue (m)	37.0	125.3	10.1	9.0	112.4	85.4	8.8	62.6	66.0	37.4
Average Queue (m)	9.1	59.1	0.8	0.9	53.5	28.1	0.9	34.6	33.7	10.0
95th Queue (m)	24.0	106.5	5.2	5.2	95.7	64.3	5.2	55.4	58.1	32.1
Link Distance (m)	724.5	724.5	127.8		447.9	447.9		335.4	335.4	
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)				2.0			2.0			30.0
Storage Blk Time (%)			2	2		15	1		10	0
Queuing Penalty (veh)			0	0		1	3		6	0

Intersection: 2738: Davaar & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	46.0	19.0	142.7
Average Queue (m)	18.6	10.0	70.6
95th Queue (m)	36.3	16.4	141.2
Link Distance (m)	83.3	82.9	148.8
Upstream Blk Time (%)	0		3
Queuing Penalty (veh)	0		16
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2739: Rockland & Manoir

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	L	R	T
Maximum Queue (m)	41.6	1.3	28.0
Average Queue (m)	27.7	0.0	9.8
95th Queue (m)	39.8	1.0	22.3
Link Distance (m)	39.3	139.9	58.8
Upstream Blk Time (%)	1		
Queuing Penalty (veh)	4		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2740: McEachran & Manoir & Rockland

Movement	NB	NB	SB
Directions Served	<L	T	>
Maximum Queue (m)	152.3	57.5	27.5
Average Queue (m)	78.7	30.2	15.2
95th Queue (m)	140.3	70.7	23.2
Link Distance (m)	156.3		
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	1		
Storage Bay Dist (m)		50.0	30.0
Storage Blk Time (%)	38	0	0
Queuing Penalty (veh)	23	1	0

Intersection: 2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	LT	TR	LT	R	LT	TR	L	LT	R
Maximum Queue (m)	64.8	71.7	41.9	118.6	57.5	16.7	9.6	189.3	47.5	43.8
Average Queue (m)	28.0	35.8	19.5	57.8	30.0	3.9	1.0	125.8	46.4	43.1
95th Queue (m)	51.3	57.9	37.1	106.8	64.6	12.6	5.6	202.1	53.0	44.8
Link Distance (m)		407.1	407.1	724.5		74.3	74.3	192.3		
Upstream Blk Time (%)								0		
Queuing Penalty (veh)								2		
Storage Bay Dist (m)	165.0				50.0				40.0	40.0
Storage Blk Time (%)				15	1			6	12	46
Queuing Penalty (veh)				29	2			40	18	63

Intersection: 2743: Rockland & Beaumont

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	NW	NW
Directions Served	<	<LR	R	T	R	T	TR	R	>
Maximum Queue (m)	102.0	111.1	73.9	134.0	111.0	27.9	27.1	30.5	23.3
Average Queue (m)	69.5	76.3	22.1	82.9	41.4	7.3	7.6	7.9	5.9
95th Queue (m)	104.9	111.3	53.7	126.9	78.8	19.3	19.8	22.7	16.4
Link Distance (m)	407.1	407.1	407.1	253.3	253.3	110.0	110.0	56.6	56.6
Upstream Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									
Storage Bay Dist (m)									
Storage Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									

Intersection: 2744: Acadie & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	R	LT	T	R	T	TR	L	T	R
Maximum Queue (m)	86.7	77.0	37.5	139.8	158.2	27.0	93.8	101.0	311.8	345.0	347.2
Average Queue (m)	46.4	46.9	6.8	84.5	108.9	20.6	58.6	65.3	163.7	220.0	219.4
95th Queue (m)	71.3	68.3	27.8	131.2	149.2	34.6	86.3	92.5	302.6	371.2	377.7
Link Distance (m)	404.8	404.8		158.9	158.9		192.3	192.3	462.0	462.0	462.0
Upstream Blk Time (%)				0	0						
Queuing Penalty (veh)				0	1						
Storage Bay Dist (m)			30.0			20.0					
Storage Blk Time (%)		41	0		49	9					
Queuing Penalty (veh)		6	0		85	31					

Intersection: 2745: Stuart & Ducharme

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	23.8	67.8	33.1	21.5	15.8
Average Queue (m)	10.3	29.3	14.4	6.0	4.1
95th Queue (m)	19.3	69.6	27.1	17.9	13.3
Link Distance (m)	72.8	76.3	154.3	160.9	
Upstream Blk Time (%)		5			
Queuing Penalty (veh)		12			
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				1	2
Queuing Penalty (veh)				0	1

Intersection: 2746: Rockland & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	40.7	18.3	109.9
Average Queue (m)	18.3	9.4	52.4
95th Queue (m)	29.6	15.2	108.3
Link Distance (m)	665.7	83.3	139.9
Upstream Blk Time (%)			1
Queuing Penalty (veh)			3
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2747: Outremont & Ducharme

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	28.2	24.4	27.4
Average Queue (m)	14.5	11.6	12.3
95th Queue (m)	24.3	19.4	21.1
Link Distance (m)	117.3	68.1	157.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2748: Rockland & Bates

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	25.7	19.8	56.0	14.0
Average Queue (m)	12.3	9.0	27.3	0.9
95th Queue (m)	22.3	16.0	48.6	7.1
Link Distance (m)	266.1	181.2	56.7	24.3
Upstream Blk Time (%)			0	0
Queuing Penalty (veh)			2	0
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 2749: Rockland & Dresden/Jean-Talon & Graham

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB
Directions Served	<L	T	T	R	L	T	T	R>	<	<LT	TR	T
Maximum Queue (m)	98.4	98.5	106.0	17.9	119.5	174.2	173.6	27.5	49.2	86.8	47.6	115.7
Average Queue (m)	47.8	51.2	58.2	10.9	70.0	107.8	113.8	24.5	26.2	54.9	21.7	69.8
95th Queue (m)	94.9	83.6	90.2	17.4	107.5	175.4	180.1	34.4	45.3	81.8	39.3	103.1
Link Distance (m)		270.4	270.4		404.8	404.8	404.8		110.0	110.0	110.0	564.3
Upstream Blk Time (%)												0
Queuing Penalty (veh)												0
Storage Bay Dist (m)	225.0			5.0				20.0				
Storage Blk Time (%)			44	24			54	33				
Queuing Penalty (veh)			37	59			100	134				

Intersection: 2749: Rockland & Dresden/Jean-Talon & Graham

Movement	SB	SE
Directions Served	TR>	>
Maximum Queue (m)	121.7	12.4
Average Queue (m)	74.4	3.1
95th Queue (m)	108.2	10.1
Link Distance (m)	564.3	413.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3471: Bloomfield & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	83.8	27.0	69.7	16.4	56.0	54.3
Average Queue (m)	38.6	4.3	46.5	1.0	19.4	20.2
95th Queue (m)	70.1	18.2	78.5	8.6	43.1	40.8
Link Distance (m)	152.3		65.9		273.8	116.1
Upstream Blk Time (%)			10			
Queuing Penalty (veh)			52			
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0		
Storage Blk Time (%)	13	0	34	0		
Queuing Penalty (veh)	3	0	3	0		

Intersection: 4191: Beaubien & Hutchison

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	L	R	TR
Maximum Queue (m)	8.0	13.7	15.9	14.5
Average Queue (m)	0.3	1.7	1.0	3.9
95th Queue (m)	2.7	8.3	7.4	12.3
Link Distance (m)	63.6	77.2	77.2	68.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 4582: Durocher & Van Horne

Movement	EB	WB	B25	B25	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	T		LTR	L	R
Maximum Queue (m)	44.3	97.8	81.4	59.3	43.0	21.3	9.2
Average Queue (m)	9.3	79.3	28.0	11.5	17.1	3.8	1.4
95th Queue (m)	27.5	105.1	68.8	38.9	34.9	14.9	6.5
Link Distance (m)	56.2	58.2	79.7	79.7	259.2	133.3	
Upstream Blk Time (%)	1	28	0	0			
Queuing Penalty (veh)	3	224	1	0			
Storage Bay Dist (m)							0.1
Storage Blk Time (%)						9	0
Queuing Penalty (veh)						0	0

Intersection: 5653: Wiseman & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	R	LT	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	71.5	31.9	119.0	50.3	17.4	47.4
Average Queue (m)	31.8	6.4	54.0	19.2	4.6	18.2
95th Queue (m)	61.7	22.5	123.0	40.3	12.6	37.3
Link Distance (m)	72.7		111.9	185.9		151.2
Upstream Blk Time (%)	0		7			
Queuing Penalty (veh)	1		35			
Storage Bay Dist (m)		30.0			0.1	
Storage Blk Time (%)	8	0		45	10	
Queuing Penalty (veh)	3	0		8	7	

Intersection: 9825: Dollard & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	TR	LT	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	74.5	72.0	100.5	9.2	53.3
Average Queue (m)	59.6	57.7	39.5	5.6	24.2
95th Queue (m)	90.6	87.9	81.1	12.4	45.3
Link Distance (m)	68.6	64.0	211.1		150.6
Upstream Blk Time (%)	16	21			
Queuing Penalty (veh)	91	108			
Storage Bay Dist (m)				0.1	
Storage Blk Time (%)			57	25	
Queuing Penalty (veh)			16	26	

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 2501

1: Hutchison & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.7	0.1
Total Delay (hr)	9.8	1.1	3.1	14.0
Total Del/Veh (s)	42.8	3.4	50.3	23.1
Vehicles Entered	803	1133	217	2153
Vehicles Exited	806	1132	220	2158
Hourly Exit Rate	806	1132	220	2158
Input Volume	864	1162	223	2248
% of Volume	93	97	99	96

3: Clyde & Jean-Talon/Dresden Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	5.9	5.6	0.5	3.4	15.5
Total Del/Veh (s)	16.1	23.5	26.9	33.7	21.3
Vehicles Entered	1292	836	72	367	2567
Vehicles Exited	1290	836	72	366	2564
Hourly Exit Rate	1290	836	72	366	2564
Input Volume	1412	857	75	366	2710
% of Volume	91	98	96	100	95

4: Wiseman & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	15.7	15.8
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	240.2	28.8
Total Delay (hr)	5.8	4.6	9.7	20.1
Total Del/Veh (s)	23.4	19.0	157.2	36.2
Vehicles Entered	882	852	213	1947
Vehicles Exited	874	855	212	1941
Hourly Exit Rate	874	855	212	1941
Input Volume	930	864	244	2038
% of Volume	94	99	87	95

6: Champagneur & Jean-Talon/Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.3	0.1	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	5.6	6.2	4.2	5.7
Vehicles Entered	192	82	13	287
Vehicles Exited	193	82	13	288
Hourly Exit Rate	193	82	13	288
Input Volume	192	89	13	294
% of Volume	100	92	100	98

10: Parc & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.2	0.1	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.4	0.0	0.3
Total Delay (hr)	2.6	8.1	11.0	21.7
Total Del/Veh (s)	9.6	45.3	48.4	32.2
Vehicles Entered	961	627	813	2401
Vehicles Exited	962	627	813	2402
Hourly Exit Rate	962	627	813	2402
Input Volume	1022	620	870	2512
% of Volume	94	101	93	96

18: Wiseman & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.5	0.3	0.0	0.8
Total Del/Veh (s)	7.0	6.9	4.4	6.8
Vehicles Entered	260	154	36	450
Vehicles Exited	260	154	34	448
Hourly Exit Rate	260	154	34	448
Input Volume	263	155	32	450
% of Volume	99	99	107	100

22: Durocher Performance by approach

Approach	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	0.3	0.4
Vehicles Entered	4	122	126
Vehicles Exited	4	121	125
Hourly Exit Rate	4	121	125
Input Volume	5	121	126
% of Volume	80	100	99

33: Rockland & Daavar Performance by approach

Approach	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	4.1	0.0	4.1
Denied Del/Veh (s)	10.0	0.0	5.5
Total Delay (hr)	11.6	1.0	12.6
Total Del/Veh (s)	28.5	2.8	16.7
Vehicles Entered	1461	1245	2706
Vehicles Exited	1428	1245	2673
Hourly Exit Rate	1428	1245	2673
Input Volume	1559	1272	2830
% of Volume	92	98	94

34: Dollard & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.1	0.2
Total Delay (hr)	0.5	1.0	0.1	1.6
Total Del/Veh (s)	7.5	14.8	6.8	10.9
Vehicles Entered	247	248	30	525
Vehicles Exited	249	247	30	526
Hourly Exit Rate	249	247	30	526
Input Volume	249	246	36	531
% of Volume	100	100	84	99

35: de l'Épée & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.1	1.1	0.2
Total Delay (hr)	2.0	0.7	2.1	1.6	6.3
Total Del/Veh (s)	13.6	4.3	169.0	209.3	19.5
Vehicles Entered	529	563	42	27	1161
Vehicles Exited	527	563	38	25	1153
Hourly Exit Rate	527	563	38	25	1153
Input Volume	540	566	45	25	1176
% of Volume	98	99	85	99	98

37: Daavar & Manoir Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.3
Total Delay (hr)	0.0	0.0	1.0	1.1
Total Del/Veh (s)	8.4	13.6	6.1	6.2
Vehicles Entered	13	8	616	637
Vehicles Exited	13	8	617	638
Hourly Exit Rate	13	8	617	638
Input Volume	13	11	631	655
% of Volume	102	71	98	97

50: McEachran & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	2.1	3.2	5.0	10.3
Total Del/Veh (s)	22.3	51.4	32.4	33.1
Vehicles Entered	341	220	547	1108
Vehicles Exited	339	218	539	1096
Hourly Exit Rate	339	218	539	1096
Input Volume	351	223	580	1155
% of Volume	97	98	93	95

58: Rockland & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.7	0.1	0.5
Total Delay (hr)	5.7	1.8	3.2	10.7
Total Del/Veh (s)	33.9	13.7	27.3	25.6
Vehicles Entered	594	482	414	1490
Vehicles Exited	584	483	415	1482
Hourly Exit Rate	584	483	415	1482
Input Volume	607	500	427	1534
% of Volume	96	97	97	97

59: Daavar & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.9	1.2	5.5	8.7
Total Del/Veh (s)	11.9	10.1	42.9	20.9
Vehicles Entered	587	438	456	1481
Vehicles Exited	583	439	453	1475
Hourly Exit Rate	583	439	453	1475
Input Volume	620	451	472	1543
% of Volume	94	97	96	96

60: McEachran & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.5	0.1
Total Delay (hr)	2.8	3.6	4.5	11.0
Total Del/Veh (s)	18.1	20.8	39.1	24.6
Vehicles Entered	557	620	409	1586
Vehicles Exited	555	622	401	1578
Hourly Exit Rate	555	622	401	1578
Input Volume	603	637	414	1654
% of Volume	92	98	97	95

62: Stuart & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	1.5	2.6	1.4	5.5
Total Del/Veh (s)	9.2	18.1	41.8	16.2
Vehicles Entered	569	522	120	1211
Vehicles Exited	569	522	118	1209
Hourly Exit Rate	569	522	118	1209
Input Volume	588	527	112	1228
% of Volume	97	99	105	98

64: Outremont & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	3.0	5.4	0.8	9.1
Total Del/Veh (s)	21.9	37.6	31.1	30.0
Vehicles Entered	481	506	90	1077
Vehicles Exited	482	506	89	1077
Hourly Exit Rate	482	506	89	1077
Input Volume	496	515	88	1100
% of Volume	97	98	101	98

76: Wilderton/Canora & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	4.2	0.1	0.0	0.0	4.4
Denied Del/Veh (s)	11.3	0.3	0.2	0.9	4.8
Total Delay (hr)	117.5	7.5	4.5	1.1	130.6
Total Del/Veh (s)	308.5	23.2	25.2	22.5	140.0
Vehicles Entered	1307	1160	639	178	3284
Vehicles Exited	1187	1161	637	176	3161
Hourly Exit Rate	1187	1161	637	176	3161
Input Volume	1322	1180	638	177	3317
% of Volume	90	98	100	100	95

77: Wilderton & Bates Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.4	0.0	0.3
Total Delay (hr)	1.4	5.0	2.0	8.4
Total Del/Veh (s)	19.6	26.4	14.8	21.2
Vehicles Entered	246	683	494	1423
Vehicles Exited	246	677	491	1414
Hourly Exit Rate	246	677	491	1414
Input Volume	244	689	510	1442
% of Volume	101	98	96	98

202: Acadie & St-Roch Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.2	0.0	0.1	0.3
Denied Del/Veh (s)	6.3	0.0	0.2	0.3
Total Delay (hr)	0.8	2.1	6.8	9.8
Total Del/Veh (s)	24.6	5.1	13.4	10.2
Vehicles Entered	122	1505	1800	3427
Vehicles Exited	120	1506	1809	3435
Hourly Exit Rate	120	1506	1809	3435
Input Volume	121	1592	1800	3512
% of Volume	99	95	100	98

600: Rockland Performance by approach

Approach	WB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.3
Total Del/Veh (s)	1.6	1.6
Vehicles Entered	631	631
Vehicles Exited	633	633
Hourly Exit Rate	633	633
Input Volume	642	642
% of Volume	99	99

601: Rockland Performance by approach

Approach	SB	NW	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.3	0.4
Vehicles Entered	61	173	234
Vehicles Exited	61	173	234
Hourly Exit Rate	61	173	234
Input Volume	58	174	232
% of Volume	105	100	101

2076: Querbes & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	2.8	2.3	0.8	5.9
Total Del/Veh (s)	17.8	13.5	32.8	16.9
Vehicles Entered	565	600	90	1255
Vehicles Exited	565	600	91	1256
Hourly Exit Rate	565	600	91	1256
Input Volume	586	604	86	1275
% of Volume	96	99	106	99

2735: Parc & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	173.2	0.0	64.8	0.0	238.0
Denied Del/Veh (s)	655.6	0.0	145.6	0.0	215.1
Total Delay (hr)	11.1	4.6	85.5	3.0	104.2
Total Del/Veh (s)	60.7	26.3	203.7	13.3	103.9
Vehicles Entered	645	628	1454	802	3529
Vehicles Exited	645	629	1402	801	3477
Hourly Exit Rate	645	629	1402	801	3477
Input Volume	936	629	1592	816	3972
% of Volume	69	100	88	98	88

2736: Parc & Beaubien Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	1.0	0.0	0.0	1.0
Denied Del/Veh (s)	0.4	14.7	0.0	0.0	1.3
Total Delay (hr)	2.3	5.1	31.4	6.8	45.6
Total Del/Veh (s)	41.1	73.0	80.2	24.9	57.8
Vehicles Entered	200	247	1360	969	2776
Vehicles Exited	200	250	1356	965	2771
Hourly Exit Rate	200	250	1356	965	2771
Input Volume	198	248	1520	988	2956
% of Volume	101	101	89	98	94

2737: Parc & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.9	0.0	0.4	0.1
Total Delay (hr)	5.5	0.4	11.2	2.7	19.7
Total Del/Veh (s)	24.7	32.9	31.0	27.1	28.5
Vehicles Entered	780	40	1284	350	2454
Vehicles Exited	783	40	1288	349	2460
Hourly Exit Rate	783	40	1288	349	2460
Input Volume	792	38	1413	361	2604
% of Volume	99	105	91	97	94

2738: Daavar & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.2
Total Delay (hr)	0.6	0.1	4.5	5.2
Total Del/Veh (s)	10.1	9.6	25.5	21.0
Vehicles Entered	208	49	633	890
Vehicles Exited	209	50	627	886
Hourly Exit Rate	209	50	627	886
Input Volume	207	58	650	916
% of Volume	101	85	96	97

2739: Rockland & Manoir Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	0.4	0.8	7.6	1.2
Vehicles Entered	462	22	63	547
Vehicles Exited	463	22	64	549
Hourly Exit Rate	463	22	64	549
Input Volume	471	20	60	551
% of Volume	98	109	107	100

2740: McEachran & Manoir & Rockland Performance by approach

Approach	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	3.8	0.6	4.4
Denied Del/Veh (s)	15.9	3.4	10.7
Total Delay (hr)	8.2	2.7	10.9
Total Del/Veh (s)	34.6	16.1	26.9
Vehicles Entered	843	602	1445
Vehicles Exited	836	598	1434
Hourly Exit Rate	836	598	1434
Input Volume	904	602	1506
% of Volume	93	99	95

2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2
Total Delay (hr)	9.2	8.8	1.3	10.7	30.0
Total Del/Veh (s)	28.6	45.0	160.7	55.3	41.8
Vehicles Entered	1139	677	27	684	2527
Vehicles Exited	1135	682	28	684	2529
Hourly Exit Rate	1135	682	28	684	2529
Input Volume	1205	738	27	671	2642
% of Volume	94	92	103	102	96

2743: Rockland & Daavar & Beaumont Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	NW	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.2	0.0	0.1	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.6	0.0	1.2	0.4
Total Delay (hr)	10.1	26.2	1.5	2.6	40.4
Total Del/Veh (s)	61.8	66.3	6.5	59.3	48.6
Vehicles Entered	578	1400	819	159	2956
Vehicles Exited	578	1361	819	157	2915
Hourly Exit Rate	578	1361	819	157	2915
Input Volume	587	1522	834	154	3098
% of Volume	99	89	98	102	94

2744: Acadie & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	9.6	8.4	6.1	13.0	37.1
Total Del/Veh (s)	40.5	35.3	19.1	25.9	28.6
Vehicles Entered	838	860	1128	1770	4596
Vehicles Exited	837	860	1126	1774	4597
Hourly Exit Rate	837	860	1126	1774	4597
Input Volume	904	880	1213	1773	4770
% of Volume	93	98	93	100	96

2745: Stuart & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.9	0.1
Total Delay (hr)	0.6	0.4	0.3	0.0	1.3
Total Del/Veh (s)	8.9	10.0	9.6	4.7	9.2
Vehicles Entered	223	155	120	22	520
Vehicles Exited	223	154	118	22	517
Hourly Exit Rate	223	154	118	22	517
Input Volume	230	153	114	19	516
% of Volume	97	100	104	114	100

2746: Rockland & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.5	0.1	1.8	2.4
Total Del/Veh (s)	8.3	7.7	12.1	10.8
Vehicles Entered	203	51	531	785
Vehicles Exited	203	51	531	785
Hourly Exit Rate	203	51	531	785
Input Volume	200	53	539	792
% of Volume	102	96	99	99

2747: Outremont & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.4	0.2	0.1	0.7
Total Del/Veh (s)	8.7	7.2	5.7	7.6
Vehicles Entered	179	90	78	347
Vehicles Exited	179	90	78	347
Hourly Exit Rate	179	90	78	347
Input Volume	181	92	81	354
% of Volume	99	98	96	98

2748: Rockland & Bates Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.0	0.0	0.1	0.6
Total Delay (hr)	3.7	0.1	0.3	0.0	4.1
Total Del/Veh (s)	20.7	6.1	5.5	4.5	16.6
Vehicles Entered	642	67	177	2	888
Vehicles Exited	632	68	177	2	879
Hourly Exit Rate	632	68	177	2	879
Input Volume	620	65	178	1	864
% of Volume	102	104	100	160	102

2749: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	SE	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.6
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	2.3	0.1	0.1	0.6
Total Delay (hr)	12.6	12.8	15.4	10.8	0.1	51.6
Total Del/Veh (s)	52.8	42.9	64.4	72.0	25.4	55.6
Vehicles Entered	840	1063	844	519	18	3284
Vehicles Exited	843	1065	838	523	18	3287
Hourly Exit Rate	843	1065	838	523	18	3287
Input Volume	918	1084	932	520	21	3476
% of Volume	92	98	90	101	87	95

3471: Bloomfield & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.1	0.2	0.6	0.3
Total Delay (hr)	3.3	3.1	1.1	1.6	9.0
Total Del/Veh (s)	26.0	20.6	32.3	55.7	26.7
Vehicles Entered	457	531	117	101	1206
Vehicles Exited	455	531	116	101	1203
Hourly Exit Rate	455	531	116	101	1203
Input Volume	470	538	112	100	1220
% of Volume	97	99	103	101	99

4191: Beaubien & Hutchison Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.3	1.1	3.3	0.9
Vehicles Entered	137	176	15	328
Vehicles Exited	136	176	15	327
Hourly Exit Rate	136	176	15	327
Input Volume	142	182	14	337
% of Volume	96	97	107	97

4582: Durocher & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.7	0.0	0.0	0.0	0.7
Denied Del/Veh (s)	4.3	0.1	0.2	2.4	2.0
Total Delay (hr)	2.8	2.3	3.4	0.8	9.3
Total Del/Veh (s)	18.1	13.0	121.0	80.8	25.2
Vehicles Entered	559	622	99	36	1316
Vehicles Exited	557	622	97	34	1310
Hourly Exit Rate	557	622	97	34	1310
Input Volume	579	619	103	36	1337
% of Volume	96	101	94	93	98

5653: Wiseman & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	1.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	1.4	3.6	0.9	1.0	6.9
Total Del/Veh (s)	9.5	27.5	42.9	36.0	21.3
Vehicles Entered	517	469	77	98	1161
Vehicles Exited	517	468	77	98	1160
Hourly Exit Rate	517	468	77	98	1160
Input Volume	536	478	76	97	1186
% of Volume	97	98	101	101	98

9825: Dollard & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.2	0.6	0.0	0.0	0.9
Denied Del/Veh (s)	1.5	3.8	1.6	0.0	2.4
Total Delay (hr)	1.6	3.0	1.3	0.7	6.7
Total Del/Veh (s)	9.8	18.8	51.4	28.1	17.8
Vehicles Entered	580	579	89	89	1337
Vehicles Exited	579	575	91	90	1335
Hourly Exit Rate	579	575	91	90	1335
Input Volume	601	584	90	93	1368
% of Volume	96	98	102	97	98

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	272.1
Denied Del/Veh (s)	64.5
Total Delay (hr)	705.0
Total Del/Veh (s)	162.6
Vehicles Entered	14638
Vehicles Exited	14306
Hourly Exit Rate	14306
Input Volume	84097
% of Volume	17

1: Hutchison & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	3.7	0.1
Total Delay (hr)	0.8	8.3	0.7	0.0	0.9	0.2	2.3	0.1	0.7	14.0
Total Del/Veh (s)	84.1	40.4	48.5	48.4	3.8	1.8	44.8	46.7	87.0	23.1
Vehicles Entered	34	721	48	3	821	309	181	9	27	2153
Vehicles Exited	36	722	48	3	822	307	182	9	29	2158
Hourly Exit Rate	36	722	48	3	822	307	182	9	29	2158
Input Volume	35	776	53	5	840	317	186	8	29	2248
% of Volume	104	93	90	60	98	97	98	109	100	96

3: Clyde & Jean-Talon/Dresden Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	5.1	0.7	0.1	5.5	0.4	0.2	1.3	1.9	0.3	15.5
Total Del/Veh (s)	15.3	25.2	29.8	23.4	28.6	23.3	35.9	32.9	29.4	21.3
Vehicles Entered	1190	102	15	821	48	24	128	207	32	2567
Vehicles Exited	1187	103	15	821	48	24	128	207	31	2564
Hourly Exit Rate	1187	103	15	821	48	24	128	207	31	2564
Input Volume	1294	117	18	840	50	25	127	209	30	2710
% of Volume	92	88	85	98	96	97	101	99	103	95

4: Wiseman & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	10.7	2.3	15.8
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.4	223.8	241.9	254.7	28.8
Total Delay (hr)	2.8	3.0	4.2	0.4	1.7	6.6	1.4	20.1
Total Del/Veh (s)	45.1	16.2	18.7	22.8	150.2	155.3	177.2	36.2
Vehicles Entered	219	663	786	66	39	145	29	1947
Vehicles Exited	217	657	789	66	39	145	28	1941
Hourly Exit Rate	217	657	789	66	39	145	28	1941
Input Volume	235	695	800	64	49	155	40	2038
% of Volume	92	95	99	103	79	94	70	95

6: Champagneur & Jean-Talon/Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.3	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	6.1	5.9	4.3	5.6	6.3	3.3	5.3	5.3	2.4	5.7
Vehicles Entered	3	152	37	2	76	4	4	4	5	287
Vehicles Exited	3	153	37	2	76	4	4	4	5	288
Hourly Exit Rate	3	153	37	2	76	4	4	4	5	288
Input Volume	3	150	40	4	81	4	6	4	3	294
% of Volume	100	102	92	50	94	100	67	100	167	98

10: Parc & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.6	1.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3
Total Delay (hr)	1.9	0.6	2.5	5.6	7.2	0.0	3.9	21.7
Total Del/Veh (s)	8.7	14.1	82.3	37.6	41.9	1.5	70.6	32.2
Vehicles Entered	803	158	107	520	610	9	194	2401
Vehicles Exited	804	158	107	520	609	9	195	2402
Hourly Exit Rate	804	158	107	520	609	9	195	2402
Input Volume	861	161	110	510	648	10	211	2512
% of Volume	93	98	97	102	94	86	92	96

18: Wiseman & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.4	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.8
Total Del/Veh (s)	7.7	5.3	7.0	6.9	4.8	5.8	2.3	6.8
Vehicles Entered	187	73	6	148	6	15	15	450
Vehicles Exited	187	73	6	148	6	14	14	448
Hourly Exit Rate	187	73	6	148	6	14	14	448
Input Volume	190	73	5	150	6	15	10	450
% of Volume	99	100	120	99	96	92	137	100

22: Durocher Performance by movement

Movement	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	0.3	0.2	0.4
Vehicles Entered	4	118	4	126
Vehicles Exited	4	117	4	125
Hourly Exit Rate	4	117	4	125
Input Volume	5	116	5	126
% of Volume	80	101	80	99

33: Rockland & Daavar Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	4.1	0.0	0.0	4.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	10.4	0.0	0.0	5.5
Total Delay (hr)	0.1	11.5	0.5	0.4	12.6
Total Del/Veh (s)	6.4	29.3	3.1	2.5	16.7
Vehicles Entered	51	1410	620	625	2706
Vehicles Exited	51	1377	622	623	2673
Hourly Exit Rate	51	1377	622	623	2673
Input Volume	58	1500	638	633	2830
% of Volume	87	92	97	98	94

34: Dollard & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2
Total Delay (hr)	0.0	0.4	0.1	0.0	0.9	0.1	0.0	0.0	0.0	1.6
Total Del/Veh (s)	8.2	7.9	6.4	9.3	14.8	16.8	6.6	5.7	8.3	10.9
Vehicles Entered	9	177	61	8	225	15	9	11	10	525
Vehicles Exited	8	179	62	8	224	15	9	11	10	526
Hourly Exit Rate	8	179	62	8	224	15	9	11	10	526
Input Volume	8	180	61	10	222	14	10	14	11	531
% of Volume	97	99	102	78	101	105	88	77	89	99

35: de l'Épée & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	4.2	0.2
Total Delay (hr)	0.0	2.0	0.6	0.0	0.6	0.3	1.2	1.2	0.4	6.3
Total Del/Veh (s)	29.4	13.4	4.3	3.2	168.2	121.4	191.1	203.0	231.6	19.5
Vehicles Entered	4	525	532	31	11	10	21	21	6	1161
Vehicles Exited	4	523	532	31	10	9	19	19	6	1153
Hourly Exit Rate	4	523	532	31	10	9	19	19	6	1153
Input Volume	4	536	534	32	13	11	20	21	4	1176
% of Volume	100	98	100	98	75	80	94	89	150	98

37: Daavar & Manoir Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.1
Total Del/Veh (s)	0.2	9.1	15.5	0.6	6.1	6.2
Vehicles Entered	1	12	7	1	616	637
Vehicles Exited	1	12	7	1	617	638
Hourly Exit Rate	1	12	7	1	617	638
Input Volume	1	12	9	2	631	655
% of Volume	133	100	78	44	98	97

50: McEachran & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.8	1.3	0.4	2.8	0.2	4.6	0.1	10.3
Total Del/Veh (s)	35.5	18.1	35.1	54.8	33.9	32.6	25.7	33.1
Vehicles Entered	82	259	39	181	23	510	14	1108
Vehicles Exited	82	257	39	179	23	502	14	1096
Hourly Exit Rate	82	257	39	179	23	502	14	1096
Input Volume	92	259	44	179	28	537	15	1155
% of Volume	89	99	89	100	81	93	92	95

58: Rockland & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.5	0.2	0.7	0.0	0.1	0.5	0.5
Total Delay (hr)	5.3	0.4	0.2	1.7	0.4	2.3	0.5	10.7
Total Del/Veh (s)	35.1	23.1	21.9	13.3	28.2	27.8	24.8	25.6
Vehicles Entered	535	59	26	456	51	289	74	1490
Vehicles Exited	526	58	26	457	52	289	74	1482
Hourly Exit Rate	526	58	26	457	52	289	74	1482
Input Volume	555	52	28	472	55	294	77	1534
% of Volume	95	111	93	97	94	98	96	97

59: Daavar & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.8	0.1	0.1	1.2	1.5	3.8	0.2	8.7
Total Del/Veh (s)	11.8	14.6	13.2	9.9	41.9	43.0	46.5	20.9
Vehicles Entered	561	26	22	416	126	311	19	1481
Vehicles Exited	557	26	22	417	125	309	19	1475
Hourly Exit Rate	557	26	22	417	125	309	19	1475
Input Volume	593	27	20	431	136	315	21	1543
% of Volume	94	97	109	97	92	98	89	96

60: McEachran & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	2.0	0.1
Total Delay (hr)	0.8	2.0	2.5	1.1	0.3	3.8	0.4	11.0
Total Del/Veh (s)	40.0	14.8	18.7	28.0	39.7	39.4	36.5	24.6
Vehicles Entered	72	485	480	140	27	344	38	1586
Vehicles Exited	71	484	483	139	27	336	38	1578
Hourly Exit Rate	71	484	483	139	27	336	38	1578
Input Volume	86	517	489	148	30	347	38	1654
% of Volume	83	94	99	94	91	97	101	95

62: Stuart & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.1	1.3	0.1	0.0	2.4	0.2	0.5	0.8	0.1	5.5
Total Del/Veh (s)	13.1	9.0	10.6	29.9	18.1	17.1	40.5	43.5	37.1	16.2
Vehicles Entered	14	511	44	3	484	35	43	65	12	1211
Vehicles Exited	14	511	44	3	484	35	42	64	12	1209
Hourly Exit Rate	14	511	44	3	484	35	42	64	12	1209
Input Volume	14	528	46	3	489	35	41	58	13	1228
% of Volume	98	97	96	100	99	101	102	110	91	98

64: Outremont & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.1
Total Delay (hr)	0.1	2.6	0.2	0.2	4.9	0.2	0.3	0.2	0.2	9.1
Total Del/Veh (s)	29.0	21.8	20.9	34.7	37.4	42.7	31.2	25.4	38.3	30.0
Vehicles Entered	15	427	39	20	466	20	36	33	21	1077
Vehicles Exited	15	428	39	20	466	20	35	33	21	1077
Hourly Exit Rate	15	428	39	20	466	20	35	33	21	1077
Input Volume	14	443	39	21	474	21	36	35	17	1100
% of Volume	105	97	99	96	98	96	97	94	125	98

76: Wilderton/Canora & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	3.7	0.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4
Denied Del/Veh (s)	11.1	12.9	1.1	0.2	0.1	0.4	0.0	0.0	0.3	3.8	4.8
Total Delay (hr)	105.7	11.8	2.5	5.0	0.0	1.9	1.6	0.9	0.9	0.2	130.6
Total Del/Veh (s)	310.8	286.8	40.4	19.1	20.4	31.0	31.1	14.7	22.2	23.7	140.0
Vehicles Entered	1164	143	219	935	6	224	186	229	145	33	3284
Vehicles Exited	1064	123	218	937	6	222	187	228	144	32	3161
Hourly Exit Rate	1064	123	218	937	6	222	187	228	144	32	3161
Input Volume	1186	136	222	953	5	227	185	226	143	34	3317
% of Volume	90	90	98	98	114	98	101	101	101	94	95

77: Wilderton & Bates Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	1.5	3.0	0.4	0.3	0.0	0.0	0.3
Total Delay (hr)	0.8	0.5	0.2	4.1	0.7	0.0	2.0	8.4
Total Del/Veh (s)	19.4	19.8	43.3	27.0	21.2	1.8	15.1	21.2
Vehicles Entered	149	97	18	544	121	11	483	1423
Vehicles Exited	150	96	18	537	122	11	480	1414
Hourly Exit Rate	150	96	18	537	122	11	480	1414
Input Volume	150	93	21	539	129	11	499	1442
% of Volume	100	103	87	100	94	98	96	98

202: Acadie & St-Roch Performance by movement

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3
Denied Del/Veh (s)	5.6	7.2	0.0	0.0	0.3	0.1	0.3
Total Delay (hr)	0.4	0.4	2.1	0.0	0.6	6.2	9.8
Total Del/Veh (s)	22.9	26.7	5.1	9.1	21.3	12.9	10.2
Vehicles Entered	68	54	1487	18	105	1695	3427
Vehicles Exited	67	53	1488	18	106	1703	3435
Hourly Exit Rate	67	53	1488	18	106	1703	3435
Input Volume	73	48	1572	19	100	1700	3512
% of Volume	92	110	95	95	106	100	98

600: Rockland Performance by movement

Movement	WBL	WBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.1	0.3
Total Del/Veh (s)	1.4	2.3	1.6
Vehicles Entered	456	175	631
Vehicles Exited	457	176	633
Hourly Exit Rate	457	176	633
Input Volume	466	176	642
% of Volume	98	100	99

601: Rockland Performance by movement

Movement	SBT	NWT	NWR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.5	0.3	0.4
Vehicles Entered	61	6	167	234
Vehicles Exited	61	6	167	234
Hourly Exit Rate	61	6	167	234
Input Volume	58	7	167	232
% of Volume	105	89	100	101

2076: Querbes & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.1	2.6	0.1	0.0	2.1	0.1	0.4	0.3	0.1	5.9
Total Del/Veh (s)	27.5	18.0	11.6	16.1	13.6	12.3	33.6	32.8	31.1	16.9
Vehicles Entered	11	522	32	6	556	38	38	36	16	1255
Vehicles Exited	12	521	32	6	557	37	38	37	16	1256
Hourly Exit Rate	12	521	32	6	557	37	38	37	16	1256
Input Volume	12	544	30	9	557	38	40	31	15	1275
% of Volume	98	96	108	67	100	98	96	120	105	99

2735: Parc & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	167.5	5.7	0.0	0.0	55.2	9.6	0.0	0.0	238.0
Denied Del/Veh (s)	658.4	584.4	0.0	0.0	146.4	141.2	0.0	0.0	215.1
Total Delay (hr)	10.8	0.3	3.2	1.4	71.3	14.2	2.4	0.6	104.2
Total Del/Veh (s)	61.5	40.7	25.2	29.2	201.2	218.4	13.4	12.7	103.9
Vehicles Entered	620	25	453	175	1229	225	639	163	3529
Vehicles Exited	619	26	453	176	1184	218	638	163	3477
Hourly Exit Rate	619	26	453	176	1184	218	638	163	3477
Input Volume	892	43	448	181	1339	252	650	166	3972
% of Volume	69	60	101	97	88	86	98	98	88

2736: Parc & Beaubien Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.1	0.8	14.9	9.6	15.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.9	1.0	0.5	2.5	0.3	2.4	0.7	25.6	5.0	4.8	1.9	0.0
Total Del/Veh (s)	53.2	36.8	35.4	68.2	68.7	80.2	74.0	79.2	87.1	53.4	10.9	12.6
Vehicles Entered	58	94	48	128	15	104	35	1124	201	318	638	13
Vehicles Exited	57	94	49	129	15	106	34	1122	200	316	637	12
Hourly Exit Rate	57	94	49	129	15	106	34	1122	200	316	637	12
Input Volume	56	97	45	127	17	104	44	1253	223	319	656	13
% of Volume	102	97	108	102	87	102	77	90	90	99	97	91

2736: Parc & Beaubien Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	1.0
Denied Del/Veh (s)	1.3
Total Delay (hr)	45.6
Total Del/Veh (s)	57.8
Vehicles Entered	2776
Vehicles Exited	2771
Hourly Exit Rate	2771
Input Volume	2956
% of Volume	94

2737: Parc & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	4.3	0.0	0.0	0.1	0.0	0.9	0.1
Total Delay (hr)	0.8	0.0	4.7	0.2	0.1	0.1	7.8	3.4	0.0	2.3	0.4	19.7
Total Del/Veh (s)	39.8	30.0	23.2	30.7	31.7	36.6	50.9	16.4	16.8	34.5	12.0	28.5
Vehicles Entered	65	5	710	22	11	7	540	738	6	232	118	2454
Vehicles Exited	67	5	711	22	10	8	542	740	6	231	118	2460
Hourly Exit Rate	67	5	711	22	10	8	542	740	6	231	118	2460
Input Volume	67	6	718	22	11	5	607	800	6	245	116	2604
% of Volume	100	80	99	100	89	160	89	92	96	94	102	94

2738: Daavar & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.5	0.0	0.0	0.1	1.1	3.3	0.1	5.2
Total Del/Veh (s)	10.1	9.7	13.2	9.0	24.6	25.7	26.9	21.0
Vehicles Entered	192	16	7	42	154	466	13	890
Vehicles Exited	193	16	7	43	153	462	12	886
Hourly Exit Rate	193	16	7	43	153	462	12	886
Input Volume	190	17	8	50	166	475	9	916
% of Volume	102	93	85	86	92	97	133	97

2739: Rockland & Manoir Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBT	NBR	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	0.4	0.1	0.7	0.9	7.6	1.2
Vehicles Entered	458	4	9	13	63	547
Vehicles Exited	459	4	9	13	64	549
Hourly Exit Rate	459	4	9	13	64	549
Input Volume	466	5	8	12	60	551
% of Volume	99	80	112	106	107	100

2740: McEachran & Manoir & Rockland Performance by movement

Movement	NBL2	NBL	NBT	SBT	SBR2	All
Denied Delay (hr)	0.0	3.7	0.1	0.0	0.6	4.4
Denied Del/Veh (s)	1.7	16.9	4.5	0.0	3.5	10.7
Total Delay (hr)	0.1	7.7	0.4	0.0	2.7	10.9
Total Del/Veh (s)	46.5	35.3	24.0	1.9	16.5	26.9
Vehicles Entered	6	778	59	20	582	1445
Vehicles Exited	6	772	58	20	578	1434
Hourly Exit Rate	6	772	58	20	578	1434
Input Volume	9	838	57	19	583	1506
% of Volume	65	92	102	104	99	95

2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.1	0.2	0.3	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.7	0.2
Total Delay (hr)	7.1	1.9	0.1	0.5	4.1	4.3	0.4	0.7	0.2	7.9	0.2	2.6
Total Del/Veh (s)	34.5	18.0	16.7	70.0	46.9	41.7	141.6	191.2	194.1	73.7	31.7	32.7
Vehicles Entered	734	376	29	24	302	351	11	12	4	373	25	286
Vehicles Exited	732	374	29	24	303	355	11	13	4	373	25	286
Hourly Exit Rate	732	374	29	24	303	355	11	13	4	373	25	286
Input Volume	783	392	30	26	320	392	13	10	4	366	25	280
% of Volume	94	95	96	92	95	91	83	130	100	102	101	102

2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Delay (hr)	30.0
Total Del/Veh (s)	41.8
Vehicles Entered	2527
Vehicles Exited	2529
Hourly Exit Rate	2529
Input Volume	2642
% of Volume	96

2743: Rockland & Daavar & Beaumont Performance by movement

Movement	WBL2	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	NWR	NWR2	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.0		0.0	0.8	0.5	0.0	1.3	1.0	0.4
Total Delay (hr)	7.0	0.0	3.1	15.2	11.0	1.5	1.9	0.7	40.4
Total Del/Veh (s)	61.9		61.9	90.8	48.3	6.5	64.2	49.3	48.6
Vehicles Entered	399	0	179	591	809	819	107	52	2956
Vehicles Exited	398	0	180	570	791	819	105	52	2915
Hourly Exit Rate	398	0	180	570	791	819	105	52	2915
Input Volume	404	0	183	661	861	834	103	52	3098
% of Volume	99	0	98	86	92	98	102	100	94

2744: Acadie & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.0	0.0	0.2	0.1	0.6	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.1	9.1	0.3	0.0	4.7	3.7	6.0	0.1	3.3	4.6	5.0	37.1
Total Del/Veh (s)	36.8	40.2	49.8	41.6	35.9	34.6	19.1	19.9	54.9	17.6	28.2	28.6
Vehicles Entered	9	804	25	3	471	386	1116	12	213	926	631	4596
Vehicles Exited	8	804	25	3	472	385	1115	11	215	929	630	4597
Hourly Exit Rate	8	804	25	3	472	385	1115	11	215	929	630	4597
Input Volume	10	865	28	4	491	385	1199	14	215	914	645	4770
% of Volume	78	93	88	75	96	100	93	79	100	102	98	96

2745: Stuart & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	4.4	0.1
Total Delay (hr)	0.6	0.4	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3
Total Del/Veh (s)	8.9	9.7	23.0	11.3	1.0	6.2	5.0	2.9	9.2
Vehicles Entered	223	152	3	92	12	16	18	4	520
Vehicles Exited	223	151	3	90	12	16	18	4	517
Hourly Exit Rate	223	151	3	90	12	16	18	4	517
Input Volume	230	151	2	91	9	14	15	4	516
% of Volume	97	100	133	99	133	114	118	100	100

2746: Rockland & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	1.3	0.4	2.4
Total Del/Veh (s)	7.1	8.6	6.7	7.4	8.3	4.7	11.4	13.0	10.1	10.8
Vehicles Entered	14	169	20	4	39	8	31	355	145	785
Vehicles Exited	14	169	20	4	39	8	31	355	145	785
Hourly Exit Rate	14	169	20	4	39	8	31	355	145	785
Input Volume	14	169	17	5	42	6	30	371	138	792
% of Volume	100	100	118	80	93	128	103	96	105	99

2747: Outremont & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.4	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	6.7	8.8	7.3	5.1	5.8	6.0	3.8	7.6
Vehicles Entered	5	174	81	9	52	18	8	347
Vehicles Exited	5	174	81	9	52	18	8	347
Hourly Exit Rate	5	174	81	9	52	18	8	347
Input Volume	7	174	83	9	54	19	8	354
% of Volume	69	100	98	100	96	94	100	98

2748: Rockland & Bates Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.6
Total Delay (hr)	3.5	0.2	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	4.1
Total Del/Veh (s)	21.1	16.5	5.8	6.1	5.6	2.2	5.5	4.5	16.6
Vehicles Entered	596	46	9	58	161	5	11	2	888
Vehicles Exited	586	46	9	59	161	5	11	2	879
Hourly Exit Rate	586	46	9	59	161	5	11	2	879
Input Volume	575	45	8	58	163	3	12	1	864
% of Volume	102	102	116	103	99	154	94	160	102

2749: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	WBR2	NBL2	NBL	NBT	NBR	SBT
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	3.5	2.3	0.7	0.1
Total Delay (hr)	1.1	10.8	0.6	4.5	6.6	1.0	0.6	1.9	9.8	3.0	0.7	9.6
Total Del/Veh (s)	54.9	52.3	56.8	61.1	36.4	38.2	40.0	45.5	139.3	28.9	29.1	71.5
Vehicles Entered	71	731	38	265	649	96	53	144	248	367	85	463
Vehicles Exited	73	731	39	265	652	95	53	145	239	368	86	467
Hourly Exit Rate	73	731	39	265	652	95	53	145	239	368	86	467
Input Volume	82	794	43	274	654	98	58	158	270	409	96	464
% of Volume	89	92	91	97	100	97	92	92	89	90	90	101

2749: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by movement

Movement	SBR	SBR2	SER2	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.6
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.1	0.6
Total Delay (hr)	1.1	0.1	0.1	51.6
Total Del/Veh (s)	82.5	29.5	25.4	55.6
Vehicles Entered	47	9	18	3284
Vehicles Exited	47	9	18	3287
Hourly Exit Rate	47	9	18	3287
Input Volume	50	6	21	3476
% of Volume	94	144	87	95

3471: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.4	0.2	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.2	0.7	0.6	0.2
Total Delay (hr)	0.1	3.2	0.1	0.3	2.7	0.1	0.3	0.5	0.3	1.0	0.4	0.1
Total Del/Veh (s)	36.3	25.8	23.0	22.5	20.5	17.0	30.2	31.9	37.7	59.3	46.1	66.7
Vehicles Entered	7	442	8	53	465	13	37	55	25	61	32	8
Vehicles Exited	7	440	8	53	465	13	37	55	24	61	32	8
Hourly Exit Rate	7	440	8	53	465	13	37	55	24	61	32	8
Input Volume	8	454	8	50	476	12	35	54	23	60	34	6
% of Volume	88	97	100	107	98	106	105	102	103	102	93	133

3471: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3
Total Delay (hr)	9.0
Total Del/Veh (s)	26.7
Vehicles Entered	1206
Vehicles Exited	1203
Hourly Exit Rate	1203
Input Volume	1220
% of Volume	99

4191: Beaubien & Hutchison Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBL	WBR	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	2.4	0.2	2.1	0.7	5.9	2.6	0.9
Vehicles Entered	6	131	49	127	3	12	328
Vehicles Exited	6	130	49	127	3	12	327
Hourly Exit Rate	6	130	49	127	3	12	327
Input Volume	7	134	49	133	3	11	337
% of Volume	83	97	100	96	92	112	97

4582: Durocher & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
Denied Del/Veh (s)	0.0	4.4	0.1	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1	4.1	2.0
Total Delay (hr)	0.0	2.8	2.2	0.0	1.3	0.3	1.8	0.4	0.4	9.3
Total Del/Veh (s)	21.6	18.1	13.0	8.0	130.6	128.8	114.2	105.4	63.3	25.2
Vehicles Entered	3	556	612	10	34	8	57	15	21	1316
Vehicles Exited	3	554	612	10	34	8	55	14	20	1310
Hourly Exit Rate	3	554	612	10	34	8	55	14	20	1310
Input Volume	4	575	611	8	37	6	60	15	21	1337
% of Volume	75	96	100	125	93	133	92	92	94	98

5653: Wiseman & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	4.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	1.3	0.1	0.2	3.4	0.7	0.2	0.4	0.5	0.1	6.9
Total Del/Veh (s)	9.7	6.8	37.3	27.2	42.6	44.0	43.8	33.7	28.7	21.3
Vehicles Entered	486	31	15	454	60	17	29	55	14	1161
Vehicles Exited	486	31	15	453	60	17	29	55	14	1160
Hourly Exit Rate	486	31	15	453	60	17	29	55	14	1160
Input Volume	506	30	21	457	61	15	30	52	15	1186
% of Volume	96	103	72	99	99	111	97	106	92	98

9825: Dollard & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.2	0.0	0.1	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
Denied Del/Veh (s)	1.5	1.6	6.3	3.7	0.2	3.8	0.0	0.0	0.0	2.4
Total Delay (hr)	1.3	0.3	0.3	2.7	0.8	0.5	0.2	0.4	0.2	6.7
Total Del/Veh (s)	9.3	12.5	33.0	18.0	51.3	51.7	28.0	28.0	28.5	17.8
Vehicles Entered	492	88	34	545	55	34	20	45	24	1337
Vehicles Exited	491	88	34	541	56	35	20	46	24	1335
Hourly Exit Rate	491	88	34	541	56	35	20	46	24	1335
Input Volume	514	87	32	552	56	34	19	45	29	1368
% of Volume	95	101	105	98	100	104	105	102	82	98

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	272.1
Denied Del/Veh (s)	64.5
Total Delay (hr)	705.0
Total Del/Veh (s)	162.6
Vehicles Entered	14638
Vehicles Exited	14306
Hourly Exit Rate	14306
Input Volume	84097
% of Volume	17

Intersection: 1: Hutchison & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	L	T	TR	L	T	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	47.2	116.6	123.0	7.7	17.4	26.3	22.5	79.3	27.8	9.5
Average Queue (m)	15.3	62.4	68.9	0.8	2.9	9.0	5.3	37.8	7.3	6.2
95th Queue (m)	39.1	104.1	112.7	4.4	10.8	21.6	15.7	65.7	20.7	12.3
Link Distance (m)		457.6	457.6		35.3	35.3		219.4	219.4	
Upstream Blk Time (%)						0	0			
Queuing Penalty (veh)						0	0			
Storage Bay Dist (m)	40.0			25.0			55.0			2.0
Storage Blk Time (%)	0	23	66		0	0	0		8	43
Queuing Penalty (veh)	0	8	17		0	0	0		2	4

Intersection: 3: Clyde & Jean-Talon/Dresden

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	T	TR	L	T	T	LTR	L	LT	TR
Maximum Queue (m)	73.9	72.8	37.3	100.7	102.5	31.2	40.7	51.4	42.0
Average Queue (m)	44.2	52.2	7.2	69.4	71.3	13.2	20.2	31.1	14.2
95th Queue (m)	63.9	70.5	27.2	94.4	96.8	25.7	35.7	48.2	33.4
Link Distance (m)	522.6	522.6		272.0	272.0	78.5	171.1	171.1	171.1
Upstream Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									
Storage Bay Dist (m)			30.0						
Storage Blk Time (%)			0	15					
Queuing Penalty (veh)			0	3					

Intersection: 4: Wiseman & Jean-Talon

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	T	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	107.7	99.7	87.6	125.1	22.4	83.7
Average Queue (m)	64.5	55.5	29.7	64.0	9.4	74.4
95th Queue (m)	102.1	99.4	60.3	104.2	24.1	102.3
Link Distance (m)	158.9	158.9	457.6	457.6		77.9
Upstream Blk Time (%)						72
Queuing Penalty (veh)						0
Storage Bay Dist (m)					14.9	
Storage Blk Time (%)				32	2	
Queuing Penalty (veh)				21	10	

Intersection: 6: Champagneur & Jean-Talon/Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	26.4	20.3	9.2
Average Queue (m)	12.6	10.3	3.1
95th Queue (m)	21.4	17.2	10.1
Link Distance (m)	68.1	133.8	87.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 10: Parc & Jean-Talon

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	T	TR	L	T	T	L	L	R
Maximum Queue (m)	34.9	37.8	76.2	93.2	91.0	86.8	107.8	105.6
Average Queue (m)	18.5	21.5	32.9	39.2	55.7	45.4	66.7	47.8
95th Queue (m)	32.5	36.3	63.1	73.3	84.2	73.8	97.1	88.2
Link Distance (m)	35.3	35.3		669.1	669.1	335.4	335.4	
Upstream Blk Time (%)	1	2						
Queuing Penalty (veh)	3	10						
Storage Bay Dist (m)			70.0					190.0
Storage Blk Time (%)			3	1				
Queuing Penalty (veh)			8	1				

Intersection: 18: Wiseman & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	19.4	15.1	11.9
Average Queue (m)	10.5	9.8	6.0
95th Queue (m)	15.6	13.0	13.0
Link Distance (m)	69.9	124.4	143.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 22: Durocher

Movement	NB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	9.0
Average Queue (m)	1.1
95th Queue (m)	5.9
Link Distance (m)	47.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 33: Rockland & Daavar

Movement	WB	WB	SB
Directions Served	R	R	T
Maximum Queue (m)	187.5	188.1	23.1
Average Queue (m)	51.8	52.6	1.6
95th Queue (m)	182.0	183.8	21.3
Link Distance (m)	196.9	196.9	253.3
Upstream Blk Time (%)	5	6	
Queuing Penalty (veh)	36	42	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 34: Dollard & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	39.1	46.4	18.1
Average Queue (m)	20.4	17.3	6.1
95th Queue (m)	33.2	42.5	14.7
Link Distance (m)	69.3	72.8	120.0
Upstream Blk Time (%)		3	
Queuing Penalty (veh)		8	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 35: de l'Épée & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	58.6	51.9	57.8	49.8	18.8
Average Queue (m)	25.6	16.6	24.2	15.7	2.5
95th Queue (m)	73.1	49.0	80.7	53.2	11.4
Link Distance (m)	65.9	49.7	257.6	175.6	
Upstream Blk Time (%)	8	1			
Queuing Penalty (veh)	40	7			
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				33	2
Queuing Penalty (veh)				1	1

Intersection: 37: Daavar & Manoir

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	R	L	T
Maximum Queue (m)	10.4	17.1	74.5
Average Queue (m)	2.8	2.1	18.7
95th Queue (m)	9.7	9.8	63.6
Link Distance (m)	75.8	69.9	128.7
Upstream Blk Time (%)			1
Queuing Penalty (veh)			3
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 50: McEachran & Ducharme

Movement	EB	EB	WB	NB	NB
Directions Served	L	T	TR	LT	R
Maximum Queue (m)	18.0	64.1	64.4	133.7	37.5
Average Queue (m)	13.2	31.0	39.7	67.1	5.0
95th Queue (m)	21.9	54.4	67.4	131.2	23.4
Link Distance (m)		82.9	69.3	151.4	
Upstream Blk Time (%)		0	7	4	
Queuing Penalty (veh)		1	15	24	
Storage Bay Dist (m)	10.0				30.0
Storage Blk Time (%)	38	39		33	0
Queuing Penalty (veh)	80	36		5	0

Intersection: 58: Rockland & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	SB	SB
Directions Served	T	R	LT	LT	R
Maximum Queue (m)	171.8	57.4	76.0	97.5	57.5
Average Queue (m)	74.9	12.6	33.2	45.2	15.6
95th Queue (m)	180.7	43.6	65.3	81.3	40.3
Link Distance (m)	931.4		80.0	160.6	
Upstream Blk Time (%)			1	0	
Queuing Penalty (veh)			3	0	
Storage Bay Dist (m)		50.0			50.0
Storage Blk Time (%)	16	0		6	0
Queuing Penalty (veh)	8	0		4	0

Intersection: 59: Daavar & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	T	R	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	70.7	22.3	21.1	52.6	142.0
Average Queue (m)	26.0	2.6	4.2	22.7	74.1
95th Queue (m)	56.8	12.8	14.2	46.0	125.3
Link Distance (m)	80.0			83.3	157.8
Upstream Blk Time (%)	2				2
Queuing Penalty (veh)	11				7
Storage Bay Dist (m)		15.0	15.0		
Storage Blk Time (%)	30	0	0	21	
Queuing Penalty (veh)	8	2	1	4	

Intersection: 60: McEachran & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	R	LT	R
Maximum Queue (m)	86.8	30.5	73.8	42.5	164.9	42.1
Average Queue (m)	35.7	26.9	47.6	22.7	61.5	11.3
95th Queue (m)	80.3	35.6	85.5	48.2	131.0	36.2
Link Distance (m)	83.3		67.9		504.6	
Upstream Blk Time (%)	3		6			
Queuing Penalty (veh)	17		40			
Storage Bay Dist (m)		23.0		35.0		35.0
Storage Blk Time (%)	8	16	15	3	26	0
Queuing Penalty (veh)	38	14	23	13	10	0

Intersection: 62: Stuart & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	67.4	22.5	75.0	22.5	40.7
Average Queue (m)	33.4	7.2	53.1	6.3	20.3
95th Queue (m)	64.5	21.0	86.0	21.0	37.5
Link Distance (m)	63.9		72.7		147.3
Upstream Blk Time (%)	1		5		
Queuing Penalty (veh)	4		27		
Storage Bay Dist (m)		15.0		15.0	
Storage Blk Time (%)	16	1	31	1	
Queuing Penalty (veh)	7	7	11	6	

Intersection: 64: Outremont & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	106.1	22.5	135.7	22.5	41.4
Average Queue (m)	51.6	7.3	70.8	5.2	15.2
95th Queue (m)	101.8	22.2	127.4	19.0	32.8
Link Distance (m)	111.5		155.7		157.1
Upstream Blk Time (%)	2		2		
Queuing Penalty (veh)	8		9		
Storage Bay Dist (m)		15.0		15.0	
Storage Blk Time (%)	33	2	50	1	
Queuing Penalty (veh)	13	11	10	5	

Intersection: 76: Wilderton/Canora & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	T	R	L	T	TR	LT	R	T	TR
Maximum Queue (m)	707.6	706.8	67.5	66.2	144.8	106.4	71.1	32.6	44.4	22.2
Average Queue (m)	490.2	486.9	58.5	36.0	43.6	46.0	44.3	15.2	19.6	7.6
95th Queue (m)	849.1	838.1	91.3	61.1	80.8	82.9	76.1	28.1	36.8	19.6
Link Distance (m)	744.8	744.8			522.6	522.6	65.5	65.5	212.8	
Upstream Blk Time (%)	14	13					2			
Queuing Penalty (veh)	0	0					6			
Storage Bay Dist (m)			60.0	60.0						15.0
Storage Blk Time (%)		68	0	1	3				21	2
Queuing Penalty (veh)		93	3	6	6				22	2

Intersection: 77: Wilderton & Bates

Movement	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	R	L	T	TR	R	R
Maximum Queue (m)	46.4	22.5	48.7	95.3	80.3	48.7	51.4
Average Queue (m)	20.2	13.7	6.0	44.2	38.9	21.6	24.1
95th Queue (m)	38.8	25.4	26.5	84.1	70.1	40.3	41.8
Link Distance (m)	575.8			150.2	150.2	65.5	65.5
Upstream Blk Time (%)						0	0
Queuing Penalty (veh)						0	0
Storage Bay Dist (m)		15.0	50.0				
Storage Blk Time (%)	14	6	0	9			
Queuing Penalty (veh)	14	9	0	2			

Intersection: 202: Acadie & St-Roch

Movement	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	R	T	T	TR	LT	T	T
Maximum Queue (m)	20.9	11.5	38.1	40.8	43.8	73.5	77.9	74.6
Average Queue (m)	14.7	8.4	10.1	14.7	18.4	43.5	47.0	41.0
95th Queue (m)	24.9	15.1	27.6	32.1	34.8	65.6	70.0	66.4
Link Distance (m)	15.1		461.1	461.1	461.1	618.4	618.4	618.4
Upstream Blk Time (%)	15	8						
Queuing Penalty (veh)	0	0						
Storage Bay Dist (m)		4.0						
Storage Blk Time (%)	29	28						
Queuing Penalty (veh)	14	21						

Intersection: 600: Rockland

Movement
Directions Served
Maximum Queue (m)
Average Queue (m)
95th Queue (m)
Link Distance (m)
Upstream Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)
Storage Bay Dist (m)
Storage Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)

Intersection: 601: Rockland

Movement	SB	NW
Directions Served	T	R
Maximum Queue (m)	1.8	5.2
Average Queue (m)	0.1	0.2
95th Queue (m)	1.3	3.2
Link Distance (m)	56.7	25.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 2076: Querbes & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	60.7	30.0	61.0	29.9	42.2
Average Queue (m)	43.4	7.1	39.2	5.0	15.6
95th Queue (m)	63.9	25.5	72.6	20.5	32.1
Link Distance (m)	49.7		56.2		157.6
Upstream Blk Time (%)	17		6		
Queuing Penalty (veh)	95		34		
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)	31	0	18	0	
Queuing Penalty (veh)	9	1	7	1	

Intersection: 2735: Parc & Van Horne

Movement	EB	EB	B25	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	R	T	T	TR	T	TR	T	R
Maximum Queue (m)	120.6	16.6	86.1	81.0	77.1	442.1	442.1	86.6	38.9
Average Queue (m)	109.2	4.3	59.8	46.5	43.3	390.2	391.2	41.2	15.4
95th Queue (m)	120.2	12.5	104.5	68.6	65.1	516.2	513.0	73.3	31.2
Link Distance (m)	80.0	80.0	58.2	100.1	100.1	426.2	426.2	218.3	218.3
Upstream Blk Time (%)	57		27			56	63		
Queuing Penalty (veh)	178		166			0	0		
Storage Bay Dist (m)									
Storage Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									

Intersection: 2736: Parc & Beaubien

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	R	LT	R	L	T	TR	L	T	TR
Maximum Queue (m)	45.6	36.2	9.1	79.9	37.5	22.7	226.0	228.6	82.3	115.2	80.6
Average Queue (m)	25.9	15.8	1.6	42.6	27.1	7.4	179.5	184.7	57.1	41.8	21.3
95th Queue (m)	43.5	32.5	7.1	83.7	44.1	20.9	256.4	259.9	88.2	89.1	50.6
Link Distance (m)	77.2	77.2		75.8			218.3	218.3		447.9	447.9
Upstream Blk Time (%)				14			2	3			
Queuing Penalty (veh)				0			12	19			
Storage Bay Dist (m)			0.1		30.0	16.0			75.0		
Storage Blk Time (%)		34	4	22	18	1	53		7		
Queuing Penalty (veh)		8	2	23	27	7	24		24		

Intersection: 2737: Parc & Beaumont

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	31.0	138.1	21.7	9.3	175.3	155.4	9.1	54.2	45.9	35.2
Average Queue (m)	13.3	67.1	7.6	2.2	98.3	55.6	0.9	26.8	16.6	11.7
95th Queue (m)	26.3	116.6	18.7	8.4	183.2	123.8	5.0	47.1	36.3	28.3
Link Distance (m)	724.5	724.5	127.8		447.9	447.9		335.4	335.4	
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)				2.0			2.0			30.0
Storage Blk Time (%)			20	6		22	0		1	0
Queuing Penalty (veh)			1	2		1	4		1	1

Intersection: 2738: Daavar & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	25.0	19.8	122.1
Average Queue (m)	14.1	7.8	59.8
95th Queue (m)	22.1	16.3	115.8
Link Distance (m)	82.8	82.9	146.6
Upstream Blk Time (%)			2
Queuing Penalty (veh)			13
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2739: Rockland & Manoir

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	L	R	T
Maximum Queue (m)	17.3	5.4	15.8
Average Queue (m)	2.2	0.2	8.7
95th Queue (m)	10.4	2.4	14.9
Link Distance (m)	31.0	142.6	52.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2740: McEachran & Manoir & Rockland

Movement	NB	NB	SB	SB	B32
Directions Served	<L	T	R	>	T
Maximum Queue (m)	156.7	57.5	62.2	37.3	81.5
Average Queue (m)	90.0	32.9	15.6	27.8	20.8
95th Queue (m)	162.0	75.2	67.3	41.1	111.1
Link Distance (m)	156.0		71.4		181.2
Upstream Blk Time (%)	5		14		4
Queuing Penalty (veh)	40		79		22
Storage Bay Dist (m)		50.0		30.0	
Storage Blk Time (%)	53	0		21	
Queuing Penalty (veh)	30	2		0	

Intersection: 2742: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	LT	TR	LT	R	LT	TR	L	LT	R
Maximum Queue (m)	85.9	93.3	75.3	191.1	57.5	43.4	29.0	167.5	47.5	43.7
Average Queue (m)	50.6	59.0	35.2	75.6	49.9	11.6	3.5	68.0	40.4	37.3
95th Queue (m)	77.7	86.3	62.2	154.1	69.8	32.9	15.6	145.1	58.4	52.9
Link Distance (m)		407.1	407.1	724.5		74.3	74.3	192.3		
Upstream Blk Time (%)								0		
Queuing Penalty (veh)								0		
Storage Bay Dist (m)	175.0				50.0				40.0	40.0
Storage Blk Time (%)				15	13			20	19	8
Queuing Penalty (veh)				57	32			92	35	15

Intersection: 2743: Rockland & Daavar & Beaumont

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	NW	NW
Directions Served	<	<LR	R	T	R	T	TR	R	>
Maximum Queue (m)	85.1	90.1	63.4	263.6	264.4	51.0	44.3	57.0	33.6
Average Queue (m)	52.3	57.5	23.0	159.8	152.8	22.0	20.6	26.5	12.1
95th Queue (m)	78.5	81.5	49.3	297.4	294.9	41.1	37.2	51.1	26.4
Link Distance (m)	407.1	407.1	407.1	253.3	253.3	110.0	110.0	56.6	56.6
Upstream Blk Time (%)				17	17			3	
Queuing Penalty (veh)				121	122			0	
Storage Bay Dist (m)									
Storage Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									

Intersection: 2744: Acadie & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	R	LT	T	R	T	TR	L	T	R
Maximum Queue (m)	104.6	102.9	37.5	90.6	127.2	67.0	104.6	108.0	88.3	146.9	146.3
Average Queue (m)	68.8	68.2	9.1	36.5	62.0	54.3	60.3	67.1	46.7	68.6	76.7
95th Queue (m)	91.6	90.7	33.2	69.1	115.6	79.6	86.2	93.1	77.6	123.5	126.1
Link Distance (m)	396.5	396.5		158.9	158.9		192.3	192.3	461.1	461.1	461.1
Upstream Blk Time (%)											
Queuing Penalty (veh)											
Storage Bay Dist (m)			30.0			60.0					
Storage Blk Time (%)		40	0		4	12					
Queuing Penalty (veh)		11	0		16	28					

Intersection: 2745: Stuart & Ducharme

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	27.9	35.7	29.7	9.0	9.0
Average Queue (m)	11.5	13.0	11.8	4.1	1.3
95th Queue (m)	21.5	24.0	21.7	11.2	6.3
Link Distance (m)	72.8	69.9	151.0	160.9	
Upstream Blk Time (%)		0			
Queuing Penalty (veh)		0			
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				0	0
Queuing Penalty (veh)				0	0

Intersection: 2746: Rockland & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	26.8	13.7	67.0
Average Queue (m)	14.9	6.4	33.2
95th Queue (m)	23.4	13.3	55.4
Link Distance (m)	665.9	82.8	142.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2747: Outremont & Ducharme

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.8	21.4	19.0
Average Queue (m)	9.8	10.2	9.2
95th Queue (m)	13.1	17.7	15.7
Link Distance (m)	124.4	68.1	154.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2748: Rockland & Bates

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	137.9	18.8	23.3	9.0
Average Queue (m)	39.8	8.0	13.2	0.5
95th Queue (m)	110.6	15.9	21.0	4.0
Link Distance (m)	266.1	181.2	56.7	24.3
Upstream Blk Time (%)	1			
Queuing Penalty (veh)	0			
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 2749: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	R	L	T	T	R>	<	<LT	T	R
Maximum Queue (m)	42.1	101.5	110.4	12.5	113.9	94.4	100.4	37.5	104.3	116.5	106.8	12.5
Average Queue (m)	15.9	67.1	72.8	6.5	57.8	54.7	59.9	28.8	36.0	93.9	48.1	8.3
95th Queue (m)	32.9	92.7	99.7	14.5	100.9	83.7	89.1	48.7	76.6	133.0	85.1	16.1
Link Distance (m)		272.0	272.0		396.5	396.5	396.5		110.0	110.0	110.0	
Upstream Blk Time (%)									0	11	1	
Queuing Penalty (veh)									0	33	2	
Storage Bay Dist (m)	225.0			5.0				30.0				5.0
Storage Blk Time (%)			55	3			31	5			52	22
Queuing Penalty (veh)			24	11			48	15			50	41

Intersection: 2749: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham

Movement	SB	SB	SE
Directions Served	T	TR>	>
Maximum Queue (m)	111.1	114.2	16.5
Average Queue (m)	63.9	65.8	3.4
95th Queue (m)	110.8	112.8	11.4
Link Distance (m)	564.3	564.3	413.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3471: Bloomfield & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	100.4	20.8	70.8	29.8	50.2	69.3
Average Queue (m)	46.4	1.9	45.5	2.9	20.6	23.2
95th Queue (m)	119.4	12.1	76.3	16.0	42.3	62.0
Link Distance (m)	155.7		65.9		273.8	115.9
Upstream Blk Time (%)	2		8			1
Queuing Penalty (veh)	8		42			0
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0		
Storage Blk Time (%)	22	0	31	0		
Queuing Penalty (veh)	2	0	4	0		

Intersection: 4191: Beaubien & Hutchison

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	L	R	TR
Maximum Queue (m)	7.9	9.2	13.8	17.4
Average Queue (m)	0.5	0.9	1.1	3.7
95th Queue (m)	3.9	5.2	7.1	12.0
Link Distance (m)	63.6	77.2	77.2	68.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 4582: Durocher & Van Horne

Movement	EB	WB	B25	B25	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	T		LTR	L	R
Maximum Queue (m)	63.7	96.5	56.4	27.9	85.9	28.3	9.2
Average Queue (m)	37.2	52.6	10.6	3.2	39.5	9.3	4.2
95th Queue (m)	75.5	98.8	39.5	18.4	92.9	24.9	11.3
Link Distance (m)	56.2	58.2	80.0	80.0	259.2	133.3	
Upstream Blk Time (%)	13	10	0				
Queuing Penalty (veh)	71	61	0				
Storage Bay Dist (m)							0.1
Storage Blk Time (%)						28	0
Queuing Penalty (veh)						6	0

Intersection: 5653: Wiseman & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	R	LT	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	76.6	37.4	116.2	36.5	9.0	46.4
Average Queue (m)	50.3	5.5	67.9	14.1	3.5	18.9
95th Queue (m)	83.0	22.8	121.6	28.9	10.1	42.5
Link Distance (m)	72.7		111.5	185.7		151.5
Upstream Blk Time (%)	1		5			
Queuing Penalty (veh)	7		22			
Storage Bay Dist (m)		30.0			0.1	
Storage Blk Time (%)	11	0		40	12	
Queuing Penalty (veh)	3	0		6	7	

Intersection: 9825: Dollard & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	TR	LT	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	71.6	71.9	46.9	17.3	48.6
Average Queue (m)	33.0	44.3	20.1	6.6	17.3
95th Queue (m)	67.7	82.8	39.4	14.4	33.8
Link Distance (m)	67.9	63.9	211.3		150.4
Upstream Blk Time (%)	1	9			
Queuing Penalty (veh)	4	46			
Storage Bay Dist (m)				0.1	
Storage Blk Time (%)			40	22	
Queuing Penalty (veh)			13	12	

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 2809

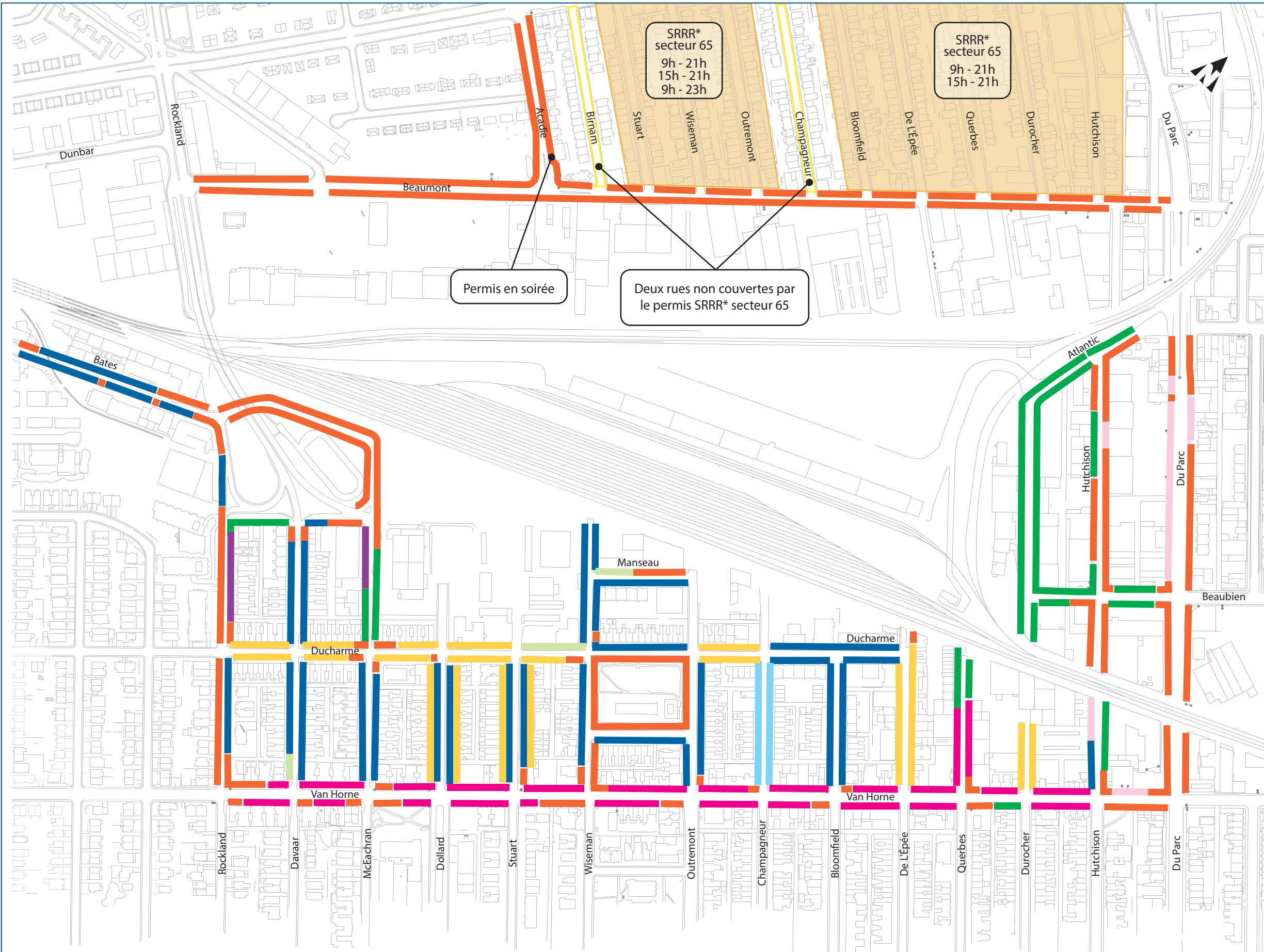
Annexe D Réglementation et résultats en stationnement sur rue du relevé

MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DE CIRCULATION
DU SITE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
À OUTREMONT

LÉGENDE

- Permis
- Interdit en tout temps
- Permis sur un côté de rue en alternance
- Permis 4 jours sur 5
- Permis 2 ou 3 jours sur 5
- Parcomètres
- Courte durée 1 à 3 heure
- Courte durée 15 ou 30 min
- Réservé aux détenteurs de permis

*SRRR Stationnement sur rue réservé aux résidents



**RÉGLEMENTATION DE
STATIONNEMENT SUR RUE**






Annexe 1

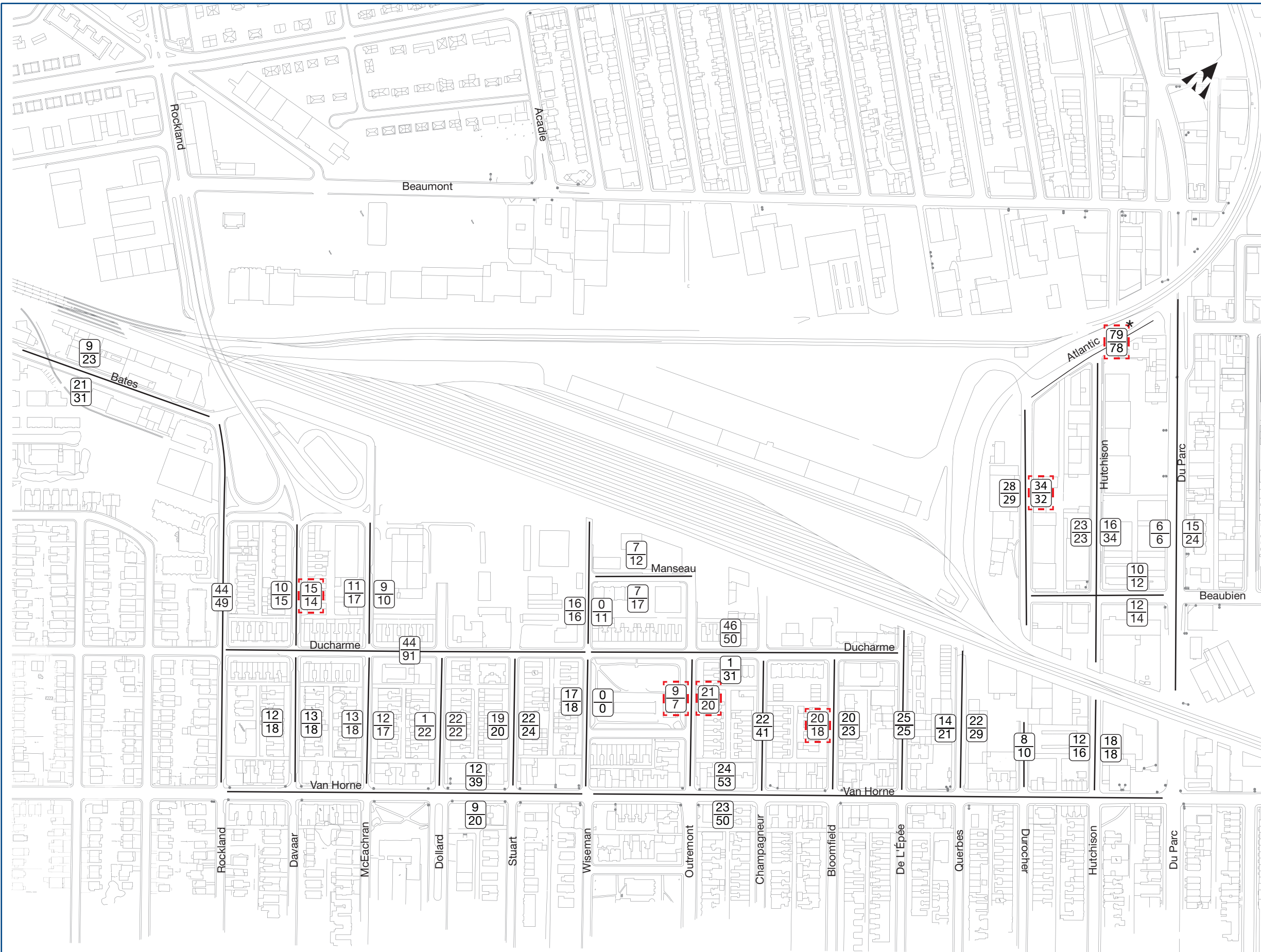


M01874A-016
Mai 2015

MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DE CIRCULATION
DU CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
À OUTREMONT

LÉGENDE

-  Nombre de places occupées
-  Nombre de places offertes
-  Tronçon relevé
-  Stationnement à 90°
-  Véhicule immobilisé dans une zone interdite



OFFRE DE STATIONNEMENT SUR RUE
ET OCCUPATION
(Hors pointe)

Annexe 2



M01874A-016
MAI 2015

Annexe E Caractéristiques du projet



Site Outremont

Accueil > LES FUTURS PAVILLONS > Pavillon des sciences, enseignement et bibliothèque

Menu secondaire

- Pavillon des sciences, enseignement et bibliothèque
- Pavillon de génie
- Institut des nouveaux matériaux

Pavillon des sciences, enseignement et bibliothèque

Regroupant les activités de recherche, d'enseignement et bibliothèque, ces pavillons seront de véritables laboratoires destinés à inventer l'avenir. Ils réuniront quelque 200 professeurs et chercheurs et 2 000 étudiants dans un but avoué : permettre à l'enseignement, à la recherche et à l'innovation en sciences de s'épanouir dans un cadre physique et intellectuel complètement repensé.

En réunissant les départements de chimie, de physique, de géographie et de sciences biologiques sous un même toit, le pavillon des sciences favorisera la multiplication des occasions d'échange et de partage. À l'heure où les réponses ne se trouvent plus seulement au cœur des champs d'étude mais aussi à leurs confluent, c'est un environnement fait sur mesure pour l'étude de nombreuses problématiques transversales d'envergure que l'Université de Montréal créera sur le Site Outremont.

Constitué de laboratoires de recherche et de laboratoires d'enseignement, ces nouveaux pavillons inviteront également à une utilisation optimale des ressources disponibles grâce à la mutualisation des espaces et des équipements, dans un esprit d'échanges multidisciplinaires et de « fertilisation » croisée. La création de plateformes de recherche – regroupant chercheurs, étudiants, personnel spécialisé et équipements de pointe – permettra notamment d'enrichir les projets des étudiants grâce à des interactions plus fréquentes et plus soutenues avec les enseignants et les chercheurs.

UNE LONGUE TRADITION D'EXCELLENCE

Renommés pour leur tradition d'excellence, l'intensité de leurs activités de recherche et l'attention particulière portée à la formation des étudiants des cycles supérieurs, les départements de chimie, de physique, de géographie et de sciences biologiques réuniront des chercheurs exceptionnels et des étudiants qui prendront plus tard le flambeau autour de thèmes incontournables dans le monde d'aujourd'hui, dont le développement durable et l'environnement. On portera notamment une attention particulière...

En chimie

> À la confection de nouvelles molécules à partir de composants organiques pour différentes applications, entre autres en pharmacologie.

> À la recherche en chimie physique, en chimie de l'environnement et en chimie des polymères.

En physique

> Aux sciences des matériaux, des nanomatériaux et des matériaux vivants, dont les usages touchent des secteurs aussi variés que l'électronique, la physique des plasmas et la médecine.

> À l'astronomie, à l'astrophysique, à la physique des particules et à l'instrumentation scientifique dans ces domaines.

En géographie

> Du côté de la géographie humaine, aux problèmes liés aux transports, notamment maritimes, à l'agriculture et à la gestion de l'eau.

> Du côté de la géographie physique, à la géographie et à la biogéochimie des sols, ainsi qu'à la géographie fluviale.

En sciences biologiques

> À l'environnement, dans des sphères telles que la qualité de l'eau, les polluants et les cyanobactéries, les écosystèmes aquatiques et l'influence des barrages hydroélectriques sur ces systèmes.

UNE CONCEPTION FONDÉE SUR QUATRE PRINCIPES

Le travail de conception des pavillons des sciences, enseignement et bibliothèque repose sur quatre principes qui fondent aussi la démarche scientifique contemporaine.

> L'interdisciplinarité. L'interdisciplinarité façonne la science et l'université du XXI^e siècle. Aujourd'hui, les projets les plus novateurs se situent non plus seulement au cœur des disciplines, mais aussi à leurs frontières.

> L'interactivité. La science propose aujourd'hui de nouvelles idées, notamment grâce à l'interaction de personnes et d'équipes aux perspectives diverses. Et c'est de ces interactions que naissent de nouvelles collaborations.

> L'innovation pédagogique. Le Pavillon des sciences intégrera les technologies les plus avancées afin de soutenir l'innovation pédagogique et offrira la flexibilité nécessaire pour adopter celles qui seront conçues au fil du temps.

> L'adaptabilité. Afin de maintenir la pertinence des infrastructures à long terme, les pavillons des sciences, enseignement et bibliothèque seront conçus de façon à évoluer avec ses occupants et avec les disciplines émergentes.

S'APPUYER SUR LES VALEURS DE L'INNOVATION

> Un incubateur de savoirs. Des étudiants, des professeurs et des chercheurs au centre des préoccupations.

> Une mutualisation des ressources. Des plateformes technologiques d'équipements collaboratifs.

> Un projet technologique. Des technologies au service de l'innovation et de l'enseignement.

> Un lieu d'interactivité et de collaboration entre les disciplines. Chimie, géographie, physique et sciences biologiques.

Trois axes de développement



Site Outremont

Accueil > LES FUTURS PAVILLONS > Pavillon de génie

Menu secondaire

- Pavillon des sciences, enseignement et bibliothèque
- Pavillon de génie
- Institut des nouveaux matériaux

Pavillon de génie

Présent dans des secteurs aussi diversifiés que ceux du traitement de l'information, des matériaux de pointe, des technologies biomédicales ou de l'énergie, le génie joue un rôle de premier plan dans le progrès de nos sociétés.

Acteur de premier plan de cette mouvance, le Département de génie physique de Polytechnique Montréal oeuvre à la formation d'étudiants et de chercheurs qui seront capables de transférer leur savoir vers la société et de réaliser des recherches innovantes ayant un impact majeur sur la société du XXI^e siècle.

C'est à la poursuite de ces missions que sera réservé le nouveau pavillon de génie de Polytechnique Montréal.

Le Département de génie physique et des équipes travaillant sur les matériaux de pointe occuperont le nouveau pavillon de 25 000 m². Pas moins d'une cinquantaine de professeurs, de 650 étudiants en génie physique fréquenteront les lieux.

Grâce à la présence de masses critiques de chercheurs dans des centres de recherche bien structurés et à l'accessibilité à des infrastructures à la fine pointe, ces équipes de recherche pourront offrir une réponse parfaitement adaptée aux défis concurrentiels que Montréal, le Québec et le Canada doivent relever dans divers domaines des sciences et des technologies, comme le génie biomédical, les nanotechnologies, la photonique et le génie nucléaire.

Le Département de génie physique pourra également jouer un rôle accru dans les pôles de compétitivité, soutenir la valorisation des résultats de la recherche et établir des partenariats d'envergure, notamment avec l'industrie. Autant d'objectifs qui sont clairement définis dans la Stratégique québécoise de la recherche et de l'innovation et que l'École Polytechnique fait siens.

LE RÔLE DE L'INGÉNIEUR PHYSICIEN

Génie physique, génie quantique, génie de l'infiniment petit et génie des technologies de pointe sont tous des synonymes pour décrire de travail de l'ingénieur physicien. L'étudiant en génie physique sera amené à développer une compréhension solide de la physique et des sciences fondamentales en même temps qu'un sens pratique de résolution de problèmes propre à l'ingénieur. Avec cette double formation, polyvalente et rigoureuse, l'ingénieur physicien est appelé à jouer un rôle prédominant dans le développement et l'intégration de nouvelles technologies en milieu industriel.

Trois axes de développement



Site Outremont

Accueil > LES FUTURS PAVILLONS > Institut des nouveaux matériaux

Menu secondaire

- Pavillon des sciences, enseignement et bibliothèque
- Pavillon de génie
- Institut des nouveaux matériaux

Institut des nouveaux matériaux

Qu'ont en commun les revêtements antireflets, les bâtons de golf et les panneaux solaires? Quelle est la matière de base de l'analyse des couches minces, du design de filtres optiques ou de l'analyse de la dégradation des matériaux? Dans tous les cas : les nanomatériaux.

Le Site Outremont sera le théâtre de la mise sur pied de l'Institut des nouveaux matériaux, un projet mené conjointement par l'Université de Montréal, Polytechnique Montréal et l'Institut national de la recherche scientifique (INRS).

La création de cet institut, qui réunira la plus grande concentration de chercheurs dans les domaines des matériaux de pointe et des nanotechnologies au pays, témoigne de la place centrale qu'occupent de nos jours ces nouveaux types de matériaux dans de nombreux procédés industriels.

Les travaux qui seront réalisés à l'Institut toucheront tant la recherche fondamentale que la recherche appliquée. Ils seront axés sur l'innovation à long terme au bénéfice des citoyens et des entreprises du Québec et du Canada, tout en étant créateurs d'emplois et porteurs de solutions destinées à répondre aux défis et aux problématiques à court terme des entreprises de tout le pays.

Pour remplir ces missions, l'Institut disposera d'atouts majeurs. Au premier chef, une longue tradition de collaboration interdisciplinaire entre plus d'une dizaine de centres et de groupes de recherche. Mentionnons, à titre d'exemple de champs disciplinaires, les systèmes polymères et composites à haute performance, la photonique, les matériaux auto-assemblés, le calcul de haute performance et les technologies biomédicales.

Les partenaires de l'Institut pourront aussi compter sur la compréhension approfondie qu'ont ses membres des réalités industrielles, réalités qui commandent régulièrement des interventions rapides visant la résolution de problèmes ou de défis technologiques dans des secteurs hyper spécialisés.

Ajoutons, par ailleurs, que la formation et la recherche interdisciplinaire, les partenariats qui se poursuivront ou qui seront développés et les efforts de transfert et de rayonnement qui seront déployés à l'Institut seront le fait d'une équipe d'une centaine de chercheurs, plus de 500 étudiants des cycles supérieurs et 25 chaires de recherche. Dans l'ensemble de ces infrastructures de pointe, les travaux de recherche tant fondamentale qu'appliquée seront axés sur l'interdisciplinarité et se voudront à la fois créateurs d'emplois et porteurs de solutions pour nos partenaires du milieu industriel.

Leurs travaux seront notamment orientés en fonction de trois axes sectoriels en recherche fondamentale (énergie, matériaux pour l'électronique et l'optoélectronique, télécommunications et nanotechnologies appliquées aux sciences de la vie) et de trois axes thématiques (matériaux industriels structurels et fonctionnels, revêtements anti reflets et anti

érosion, matériaux mous, nanostructures et matériaux nanostructurés et modélisation multi-échelles sur ordinateur, simulation et théorie).

DES SOLUTIONS PERFORMANTES POUR L'INDUSTRIE

Les solutions que les différents centres et groupes de recherche de l'Institut sont en mesure d'offrir sont solidement arrimées aux besoins actuels – voire futurs – de l'industrie et constituent, à ce titre, un atout de calibre dans le portefeuille de solutions qui leur permet de briller à l'échelle internationale. Quelques exemples de ces solutions :

- > Analyse de défaillances reliées à l'adhérence, à la composition, à l'érosion et à la dégradation des matériaux
- > Caractérisation et optimisation des propriétés de surface des matériaux.
- > Analyse des propriétés de couches minces
- > Identification de contaminants
- > Cartographie chimique de matériaux et profil en profondeur
- > Design, fabrication et caractérisation de filtres optiques
- > Dépôt de matériaux en couches minces
- > Prototypage de micro/nanosystèmes

Parallèlement à ses travaux en recherche fondamentale, l'Institut focalise ses efforts sur la création de partenariats systémiques et intégrés avec l'industrie. Cette proximité ouvre la porte à une meilleure compréhension des problématiques auxquelles font face les entreprises et, du coup, à l'élaboration de solutions plus efficaces. Les entreprises désireuses d'investir dans des projets de R&D de pointe peuvent aussi collaborer avec l'Institut par le biais de fonds de contrepartie.

LES MATÉRIAUX PERFECTIONNÉS À HAUTE VALEUR AJOUTÉE DANS NOTRE QUOTIDIEN : QUELQUES EXEMPLES

- > Matériaux pour circuits électroniques
- > Diodes électroluminescentes
- > Dispositifs électroniques (haut-parleurs de téléphones mobiles, microphones)
- > Revêtement de mèches de perceuses
- > Revêtements antireflets, anti abrasion et antibuée
- > Accéléromètres (déclencheurs) dans les coussins gonflables
- > Panneaux solaires
- > Bâtons de golf (carbone)
- > Revêtement des pales des réacteurs d'avion
- > Revêtement de haute performance pour les fenêtres (économie d'énergie)

Trois axes de développement

Annexe F Calculs de génération des déplacements

121 - Montréal : Outremont

Population:	23 566	Hommes	46.2%	Femmes	53.8%
Nombre de logis:	9 439	Âge	%	Nb logis avec:	%
Logis enquêtés:	387	0-19	27.9%	0 auto	26.2%
Autos:	9 500	20-34	18.1%	1 auto	51.4%
Personnes/logis:	2.50	35-49	18.7%	2 autos	18.9%
Autos/logis:	1.01	50-64	18.5%	3 autos	2.4%
Autos/personne:	0.40	65 et +	16.8%	4 autos et +	1.1%



Superficie: 3.9 km²

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR			
Nombre de déplacements effectués par les résidents:	56 200		
Nombre de déplacements internes:	15 100		
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas:	3 300		
Déplacements par personne (5 ans et +):	2.57		
Par MOTIF (tous modes - 24 heures)	Produits	Attirés	Externes
- Travail	22.0%	2.7%	22.1%
- Études	18.0%	8.7%	2.3%
- Loisir	15.1%	3.8%	25.8%
- Magasinage	10.9%	3.4%	34.8%
- Autres (sauf retour)	14.0%	9.4%	14.9%
- Retour au domicile	19.9%	72.0%	-
TOTAL (nb)	33 700	33 800	3 800

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTRIRÉS PAR LE SECTEUR		
Par MOTIF - 24 hrs (tous modes)	Produits	Attirés
- Travail	15.5%	12.6%
- Études	10.5%	21.2%
- Loisir	10.4%	7.4%
- Magasinage	8.0%	3.0%
- Autres (sauf retour)	10.9%	16.2%
- Retour au domicile	44.6%	39.6%
TOTAL (nb)	61 300	61 500

Par MODE - 24 hrs (tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
- Motorisés (nb)	24 600	72.6%	28 000	75.5%
- Automobile (nb)	<u>16 900</u>	49.9%	<u>18 900</u>	50.9%
- Conducteur	78.8%		70.9%	
- Passager	21.2%		29.1%	
- T.C. Public (nb)	<u>7 200</u>	21.3%	<u>9 400</u>	25.3%
- Métro	58.8%		76.8%	
- STM (bus)	65.4%		54.7%	
- Train	0.9%		4.8%	
- STL, RTL, CIT	0.8%		7.4%	
- Bimodal	1.6%		9.2%	
- Autres motorisés (nb)	<u>700</u>	2.1%	<u>600</u>	1.6%
- Non motorisés (nb)	9 100	26.8%	9 000	24.3%
- Autres et indéterminés (nb)	200	0.6%	100	0.3%
TOTAL (nb)	33 900		37 100	

Par MODE - PPAM (tous motifs sauf retour)	Produits	Attirés
- Motorisés	71.1%	77.1%
- Automobile	47.4%	48.7%
- T.C. Public	22.3%	29.4%
- Bimodal	0.3%	3.2%
- Autres motorisés	1.7%	2.2%
- Non motorisés	28.5%	22.8%
- Autres	0.4%	0.1%
TOTAL (nb)	14 200	19 800

Par PÉRIODE (Motorisés tous motifs)	Produits	Attirés
- PPAM	24.3%	34.8%
- Jour	22.1%	20.4%
- PPPM	40.4%	31.1%
- Soir	12.7%	12.6%
- Nuit	0.5%	1.1%
TOTAL (nb)	44 500	44 900

Projet : Mise à jour EID Campus Outremont

<i>Total des déplacements</i>	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	554	359	195
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	1376	1043	333
Transport actif:	511	354	157
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	550
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition ▼
Land Use :	University/College
Commerce :	Campus universitaire
Période :	Pointe AM des rues adjacentes, une heure entre 7h00 et 9h00 ▼

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
10 000	Étudiants	0.17	78%	22%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	1700	1326	374
Échange	0%	0	0	0
TC	69%	1173	915	258
Transport Actif	19%	323	252	71
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	12%	204	159	45

Projet : Mise à jour EID Campus Outremont

Code :	710			
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition			
Land Use :	General Office Building			
Commerce :	Centre de recherches			
Période :	Pointe AM des rues adjacentes, une heure entre 7h00 et 9h00			
Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
225	x1000 pi ²	1.56	88%	12%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	351	309	42
Échange	0%	0	0	0
TC	33%	115	101	14
Transport Actif	22%	77	68	9
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	45%	159	140	19

Code :	223			
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition			
Land Use :	Mid-Rise Apartment			
Commerce :	Unités de logement			
Période :	Pointe AM des rues adjacentes, une heure entre 7h00 et 9h00			
Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
1 300	Unités	0.30	31%	69%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	390	121	269
Échange	0%	0	0	0
TC	23%	88	27	61
Transport Actif	29%	111	34	77
Pass-By	0%	0	0	0
Net	49%	191	60	131

Projet : Mise à jour EID Campus Outremont (Horizon 2019)

<i>Total des déplacements</i>	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	105	82	23
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	235	183	52
Transport actif:	0	0	0
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	550
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition ▼
Land Use :	University/College
Commerce :	Campus universitaire
Période :	Pointe AM des rues adjacentes, une heure entre 7h00 et 9h00 ▼

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
2 000	Étudiants	0.17	78%	22%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	340	265	75
Échange	0%	0	0	0
TC	69%	235	183	52
Transport Actif	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	31%	105	82	23

Projet : Mise à jour EID Campus Outremont

<i>Total des déplacements</i>	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	603	234	369
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	1398	461	937
Transport actif:	541	200	341
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	550
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition ▼
Land Use :	University/College
Commerce :	Campus universitaire
Période :	Pointe PM des rues adjacentes, une heure entre 16h00 et 18h00 ▼

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
10 000	Étudiants	0.17	32%	68%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	1700	544	1156
Échange	0%	0	0	0
TC	69%	1173	375	798
Transport Actif	19%	323	103	220
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	12%	204	66	138

Projet : Mise à jour EID Campus Outremont

Code :	710			
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition			
Land Use :	General Office Building			
Commerce :	Centre de recherches			
Période :	Pointe PM des rues adjacentes, une heure entre 16h00 et 18h00			
Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
225	x1000 pi ²	1.49	17%	83%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	335	57	278
Échange	0%	0	0	0
TC	33%	110	19	91
Transport Actif	22%	74	13	61
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	45%	151	25	126

Code :	223			
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition			
Land Use :	Mid-Rise Apartment			
Commerce :	Unités de logement			
Période :	Pointe PM des rues adjacentes, une heure entre 16h00 et 18h00			
Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
1 300	Unités	0.39	58%	42%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	507	294	213
Échange	0%	0	0	0
TC	23%	115	67	48
Transport Actif	29%	144	84	60
Pass-By	0%	0	0	0
Net	49%	248	143	105

Projet : Mise à jour EID Campus Outremont (Horizon 2019)

<i>Total des déplacements</i>	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	105	34	71
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	235	75	160
Transport actif:	0	0	0
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	550
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition ▼
Land Use :	University/College
Commerce :	Campus universitaire
Période :	Pointe PM des rues adjacentes, une heure entre 16h00 et 18h00 ▼

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
2 000	Étudiants	0.17	32%	68%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	340	109	231
Échange	0%	0	0	0
TC	69%	235	75	160
Transport Actif	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	31%	105	34	71

M04512A Réaffectation des véhicules à destination du Campus de la Montagne
Heure de pointe AM

Réalisé par: Eric Séguin, ing. Jr Date: 8 mars 2017
Vérifié par: Audrey Véronneau, ing Date: 9 mars 2017

Hypothèses:

Selon les données reçues par le client, 85% des usagers qui fréquenteront le nouveau campus du site d'Outremont sont des usagers qui fréquentent ou auraient fréquenté le campus de la Montagne. Ainsi, une partie des usagers se dirigeant vers le campus de la Montagne transitent déjà par le secteur à l'étude. Ces déplacements véhiculaires ne sont pas à rajouter sur le réseau mais à réacheminer à destination des entrées/sorties du campus d'Outremont

La génération de la réaffectation a été produite uniquement pour le campus selon les données de parts modales actuelles (étude de 2013).

Les déplacements affectés sont les déplacements en provenance du nord et de l'est

Code :	550			
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition			
Land Use :	University/College			
Commerce :	Campus universitaire			
Période :	Pointe AM des rues adjacentes, une heure entre 7h00 et 9h00			
Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
10 000	Étudiants	0.17	78%	22%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	1700	1326	374
Échange	0%	0	0	0
TC	69%	1173	915	258
Transport Actif	13%	221	172	49
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	18%	306	239	67

Selon les données de l'enquête OD, la part des déplacements en provenance / à destination des ces points est:

	NORD	EST
ENTRANTS	36%	14%

En termes de débits véhiculaires, cela correspond à :

$$V(\text{entrants}) = \text{génération} * \% \text{usagers_actuels} * \text{distribution_géographique}$$

	NORD	EST
ENTRANTS	72	27

$$V(\text{nord}) = 239 * 85\% * 36\% = 72$$

$$v(\text{est}) = 239 * 85\% * 14\% = 27$$

M04512A Réaffectation des véhicules à destination du Campus de la Montagne
Heure de pointe PM

Réalisé par: Eric Séguin, ing. Jr Date: 8 mars 2017

Vérifié par: Audrey Véronneau, ing Date: 9 mars 2017

Hypothèses:

Selon les données reçues par le client, 85% des usagers qui fréquenteront le nouveau campus du site d'Outremont sont des usagers qui fréquentent ou auraient fréquenté le campus de la Montagne.

Ainsi, une partie des usagers se dirigeant vers le campus de la Montagne transitent déjà par le secteur à l'étude. Ces déplacements véhiculaires ne sont pas à rajouter sur le réseau mais à réacheminer à destination des entrées/sorties du campus d'Outremont

La génération de la réaffectation a été produite uniquement pour le campus selon les données de parts modales actuelles (étude de 2013).

Les déplacements affectés sont les déplacements en provenance du nord et de l'est

Code :	550			
Référence :	Trip Generation Handbook 9th Edition			
Land Use :	University/College			
Commerce :	Campus universitaire			
Période :	Pointe PM des rues adjacentes, une heure entre 16h00 et 18h00			
Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
10 000	Étudiants	0.17	32%	68%
Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	1700	544	1156
Échange	0%	0	0	0
TC	69%	1173	375	798
Transport Actif	13%	221	71	150
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	18%	306	98	208

Selon les données de l'enquête OD, la part des déplacements en provenance / à destination des ces points est:

	NORD	EST
SORTANTS	33%	19%

En termes de débits véhiculaires, cela correspond à :

$$V(\text{sortants}) = \text{génération} * \% \text{usagers_actuels} * \text{distribution_géographique}$$

	NORD	EST
SORTANTS	58	34

$$V(\text{nord}) = 208 * 85\% * 33\% = 58$$

$$V(\text{est}) = 208 * 85\% * 19\% = 34$$

Annexe G Programmation des feux de circulation suggérée

Timings

4: Rockland & Beaumont

2017-05-01



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SBT	ø1	ø4
Lane Configurations							
Volume (vph)	522	133	649	515	1271		
Turn Type	D.Pm	Perm	NA	custom	NA		
Protected Phases			2	2 3	2 4	1	4
Permitted Phases	3	3					
Detector Phase	3	3	2	2	2		
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0	5.0			1.0	8.0
Minimum Split (s)	29.0	29.0	32.0			11.0	19.0
Total Split (s)	29.0	29.0	60.0			11.0	20.0
Total Split (%)	24.2%	24.2%	50.0%			9%	17%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0			2.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0
Lost Time Adjust (s)	-2.0	-2.0	-2.0				
Total Lost Time (s)	2.0	2.0	2.0				
Lead/Lag	Lead	Lead	Lag			Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?							
Recall Mode	Max	Max	C-Max			Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 120
 Actuated Cycle Length: 120
 Offset: 19 (16%), Referenced to phase 2:NBSB, Start of Green
 Natural Cycle: 95
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 4: Rockland & Beaumont



Timings

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont

2017-05-01

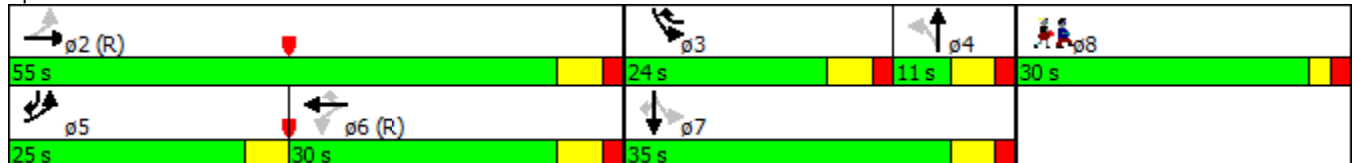


Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	ø8
Lane Configurations											
Volume (vph)	438	184	11	278	217	8	6	297	9	525	
Turn Type	pm+pt	NA	Perm	NA	pm+ov	Perm	NA	pm+pt	NA	pm+ov	
Protected Phases	5	2		6	3		4	3	7	5	8
Permitted Phases	2		6		6	4		7		7	
Detector Phase	5	2	6	6	6	4	4	3	7	7	
Switch Phase											
Minimum Initial (s)	8.0	17.0	5.0	5.0	8.0	5.0	5.0	8.0	8.0	8.0	4.0
Minimum Split (s)	13.6	23.0	11.0	11.0	13.9	10.9	10.9	13.9	13.9	13.6	30.0
Total Split (s)	25.0	55.0	30.0	30.0	24.0	11.0	11.0	24.0	35.0	25.0	30.0
Total Split (%)	20.8%	45.8%	25.0%	25.0%	20.0%	9.2%	9.2%	20.0%	29.2%	20.8%	25%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	2.0
All-Red Time (s)	0.0	2.0	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	0.0
Lost Time Adjust (s)	-3.6	-4.0		-4.0	-3.9		-3.9	-3.9	-3.9	-3.9	-3.6
Total Lost Time (s)	0.4	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0	2.0	0.4
Lead/Lag	Lead		Lag	Lag	Lead	Lag	Lag	Lead		Lead	
Lead-Lag Optimize?											
Recall Mode	Min	C-Min	C-Min	C-Min	Min	None	None	Min	Min	Min	None

Intersection Summary

Cycle Length: 120
 Actuated Cycle Length: 120
 Offset: 112 (93%), Referenced to phase 2:EBTL and 6:WBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 90
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont



Timings

6: Parc & Beaumont

2017-05-01

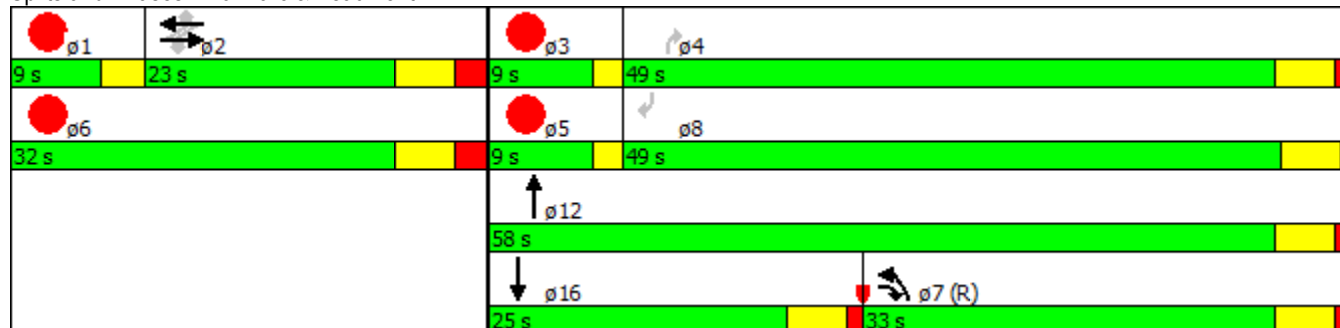


Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	ø1
Lane Configurations		↕	↗		↕	↗	↖	↑	↖	↕↕	↗	
Volume (vph)	36	9	681	3	1	3	393	402	8	490	62	
Turn Type	Perm	NA	pm+ov	Perm	NA	Perm	Prot	NA	custom	NA	custom	
Protected Phases		2	7		2		7	12		16		1
Permitted Phases	2		2	2		2			4		8	
Detector Phase	2	2	7	2	2	2	7	12	4	16	8	
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	8.0	8.0	16.0	8.0	8.0	8.0	16.0	13.0	5.0	9.0	9.0	6.0
Minimum Split (s)	14.3	14.3	21.3	14.3	14.3	14.3	21.3	18.3	10.3	22.0	14.0	9.0
Total Split (s)	23.0	23.0	33.0	23.0	23.0	23.0	33.0	58.0	49.0	25.0	49.0	9.0
Total Split (%)	25.6%	25.6%	36.7%	25.6%	25.6%	25.6%	36.7%	64.4%	54.4%	27.8%	54.4%	10%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	3.0
All-Red Time (s)	2.3	2.3	1.3	2.3	2.3	2.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	0.0
Lost Time Adjust (s)		-4.3	-3.3		-4.3	-4.3	-3.3	-3.3	-3.3	-3.0	-3.0	
Total Lost Time (s)		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	
Lead/Lag	Lag	Lag	Lag	Lag	Lag	Lag	Lag		Lag	Lead	Lag	Lead
Lead-Lag Optimize?												
Recall Mode	None	None	C-Max	None	None	None	C-Max	Max	Max	None	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 32 (36%), Referenced to phase 7:NBL, Start of Green
 Natural Cycle: 90
 Control Type: Actuated-Coordinated

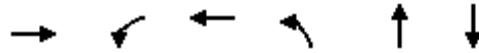
Splits and Phases: 6: Parc & Beaumont



Lane Group	ø3	ø5	ø6
Lane Configurations			
Volume (vph)			
Turn Type			
Protected Phases	3	5	6
Permitted Phases			
Detector Phase			
Switch Phase			
Minimum Initial (s)	6.0	7.0	4.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0	28.6
Total Split (s)	9.0	9.0	32.0
Total Split (%)	10%	10%	36%
Yellow Time (s)	2.0	2.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	2.3
Lost Time Adjust (s)			
Total Lost Time (s)			
Lead/Lag	Lead	Lead	
Lead-Lag Optimize?			
Recall Mode	None	None	None
Intersection Summary			

Timings
10: Rockland & Bates

2017-05-01

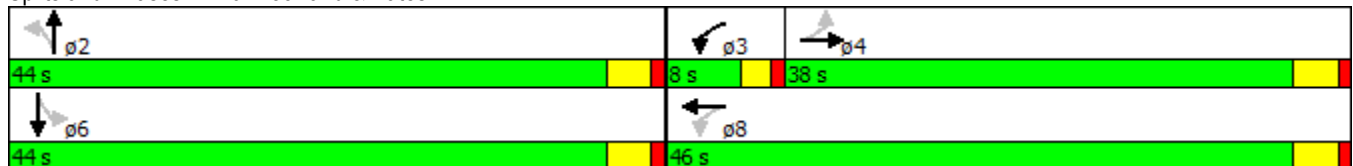


Lane Group	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBT
Lane Configurations	↕		↕		↕	↕
Volume (vph)	229	22	146	475	0	1
Turn Type	NA	pm+pt	NA	Perm	NA	NA
Protected Phases	4	3	8		2	6
Permitted Phases		8		2		
Detector Phase	4	3	3 8	2	2	6
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
Minimum Split (s)	20.0	8.0	20.0	20.0	20.0	20.0
Total Split (s)	38.0	8.0	46.0	44.0	44.0	44.0
Total Split (%)	42.2%	8.9%	51.1%	48.9%	48.9%	48.9%
Yellow Time (s)	3.0	2.0	3.0	3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	-2.0		-2.0		-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	2.0		2.0		2.0	2.0
Lead/Lag	Lag	Lead				
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	None	None	None	Max	Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 76.8
 Natural Cycle: 100
 Control Type: Semi Act-Uncoord

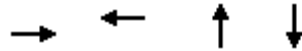
Splits and Phases: 10: Rockland & Bates



Timings

11: Parc & Van Horne

2017-05-01

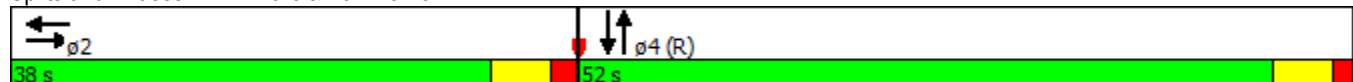


Lane Group	EBT	WBT	NBT	SBT
Lane Configurations	↑↑	↑↑	↑↑	↑↑
Volume (vph)	545	676	685	1046
Turn Type	NA	NA	NA	NA
Protected Phases	2	2	4	4
Permitted Phases				
Detector Phase	2	2	4	4
Switch Phase				
Minimum Initial (s)	16.0	16.0	13.0	13.0
Minimum Split (s)	21.9	21.9	18.5	18.5
Total Split (s)	38.0	38.0	52.0	52.0
Total Split (%)	42.2%	42.2%	57.8%	57.8%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.9	1.9	1.5	1.5
Lost Time Adjust (s)	-3.9	-3.9	-3.5	-3.5
Total Lost Time (s)	2.0	2.0	2.0	2.0
Lead/Lag				
Lead-Lag Optimize?				
Recall Mode	Max	Max	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 77 (86%), Referenced to phase 4:NBSB, Start of Green
 Natural Cycle: 45
 Control Type: Pretimed

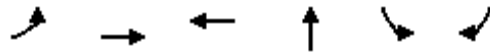
Splits and Phases: 11: Parc & Van Horne



Timings

13: Durocher & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	WBT	NBT	SBL	SBR	ø3
Lane Configurations							
Volume (vph)	4	410	610	5	9	5	
Turn Type	Perm	NA	NA	NA	D.Pm	Perm	
Protected Phases		2	2	4			3
Permitted Phases	2				4	4	
Detector Phase	2	2	2	4	4	4	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	1.0
Minimum Split (s)	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	9.0
Total Split (s)	63.0	63.0	63.0	18.0	18.0	18.0	9.0
Total Split (%)	70.0%	70.0%	70.0%	20.0%	20.0%	20.0%	10%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0
Lost Time Adjust (s)		-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
Lead/Lag				Lag	Lag	Lag	Lead
Lead-Lag Optimize?							
Recall Mode	C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90

Actuated Cycle Length: 90

Offset: 48 (53%), Referenced to phase 2:EBWB, Start of Green

Natural Cycle: 55

Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 13: Durocher & Van Horne



Timings

14: Querbes & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBT	ø6
Lane Configurations		↕	↗		↕	↗	↕↗	
Volume (vph)	21	402	40	7	546	51	25	
Turn Type	custom	NA	Perm	Perm	NA	Perm	NA	
Protected Phases	1	16			2		4	6
Permitted Phases	6		16	2		2		
Detector Phase	1	16	16	2	2	2	4	
Switch Phase								
Minimum Initial (s)	5.0			5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0			10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Total Split (s)	12.0			58.0	58.0	58.0	20.0	70.0
Total Split (%)	13.3%			64.4%	64.4%	64.4%	22.2%	78%
Yellow Time (s)	4.0			4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0			1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)					-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)					3.0	3.0	3.0	
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag	Lag		
Lead-Lag Optimize?								
Recall Mode	None			C-Max	C-Max	C-Max	None	C-Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 46 (51%), Referenced to phase 2:WBTL and 6:EBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 50
 Control Type: Actuated-Coordinated

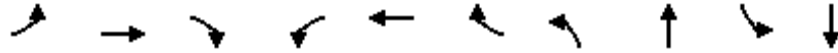
Splits and Phases: 14: Querbes & Van Horne



Timings

16: Bloomfield & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	ø6
Lane Configurations		↕	↗		↕	↗		↕↗		↕↗	
Volume (vph)	6	353	20	52	459	11	30	63	52	60	
Turn Type	custom	NA	Perm	Perm	NA	Perm	Perm	NA	Perm	NA	
Protected Phases	1	16			2			4		4	6
Permitted Phases	6		16	2		2	4		4		
Detector Phase	1	16	16	2	2	2	4	4	4	4	
Switch Phase											
Minimum Initial (s)	5.0			5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0			10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Total Split (s)	12.0			58.0	58.0	58.0	20.0	20.0	20.0	20.0	70.0
Total Split (%)	13.3%			64.4%	64.4%	64.4%	22.2%	22.2%	22.2%	22.2%	78%
Yellow Time (s)	4.0			4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0			1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)					-2.0	-2.0		-2.0		-2.0	
Total Lost Time (s)					3.0	3.0		3.0		3.0	
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag	Lag					
Lead-Lag Optimize?											
Recall Mode	None			C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None	None	C-Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90

Actuated Cycle Length: 90

Offset: 46 (51%), Referenced to phase 2:WBTL and 6:EBTL, Start of Green

Natural Cycle: 50

Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 16: Bloomfield & Van Horne



Timings

18: Outremont & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	NBT	NBR	ø6
Lane Configurations							
Volume (vph)	18	313	33	407	54	23	
Turn Type	custom	NA	Perm	NA	NA	Perm	
Protected Phases	1	1 6		2	4		6
Permitted Phases	6		2			4	
Detector Phase	1	1 6	2	2	4	4	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0		10.0	10.0	11.0	11.0	10.0
Total Split (s)	11.0		60.0	60.0	19.0	19.0	71.0
Total Split (%)	12.2%		66.7%	66.7%	21.1%	21.1%	79%
Yellow Time (s)	4.0		4.0	4.0	5.0	5.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)				-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)				3.0	4.0	4.0	
Lead/Lag	Lead		Lag	Lag			
Lead-Lag Optimize?							
Recall Mode	None		C-Max	C-Max	None	None	C-Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90

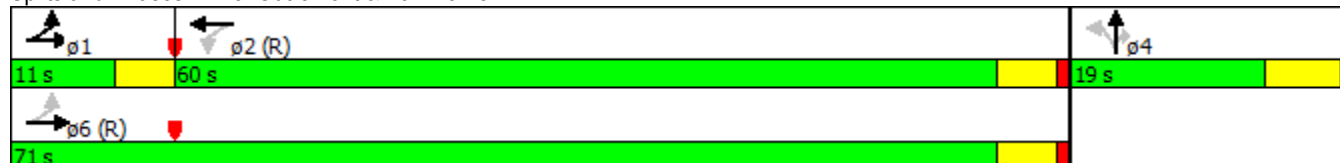
Actuated Cycle Length: 90

Offset: 61 (68%), Referenced to phase 2:WBTL and 6:EBTL, Start of Green

Natural Cycle: 40

Control Type: Actuated-Coordinated

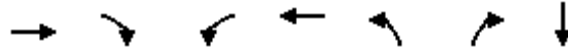
Splits and Phases: 18: Outremont & Van Horne



Timings

19: Wiseman & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBT	ø1
Lane Configurations	↑	↑		↑	↑	↑	↑	
Volume (vph)	350	42	16	394	72	18	69	
Turn Type	NA	Perm	Perm	NA	Perm	Perm	NA	
Protected Phases	1 6!			2!			6!	1
Permitted Phases		1 6	2!		4	2		
Detector Phase	1 6	1 6	2	2	4	2	6	
Switch Phase								
Minimum Initial (s)			8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	6.0
Minimum Split (s)			13.0	13.0	25.0	13.0	13.0	9.0
Total Split (s)			48.0	48.0	30.0	48.0	60.0	12.0
Total Split (%)			53.3%	53.3%	33.3%	53.3%	66.7%	13%
Yellow Time (s)			4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	3.0
All-Red Time (s)			1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0
Lost Time Adjust (s)				-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)				3.0	3.0	3.0	3.0	
Lead/Lag			Lag	Lag		Lag		Lead
Lead-Lag Optimize?								
Recall Mode			C-Max	C-Max	None	C-Max	C-Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 61 (68%), Referenced to phase 2:WBTL and 6:EBSB, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Actuated-Coordinated
 ! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 19: Wiseman & Van Horne



Timings
20: Stuart & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	WBT	NBT
Lane Configurations		↕	↕	↕
Volume (vph)	43	373	419	69
Turn Type	Perm	NA	NA	NA
Protected Phases		2	2	4
Permitted Phases	2			
Detector Phase	2	2	2	4
Switch Phase				
Minimum Initial (s)	10.0	10.0	10.0	14.0
Minimum Split (s)	20.6	20.6	20.6	21.5
Total Split (s)	68.0	68.0	68.0	22.0
Total Split (%)	75.6%	75.6%	75.6%	24.4%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.6	1.6	1.6	1.5
Lost Time Adjust (s)		-2.0	-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)		3.6	3.6	3.5
Lead/Lag				
Lead-Lag Optimize?				
Recall Mode	C-Max	C-Max	C-Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 42 (47%), Referenced to phase 2:EBWB, Start of Green
 Natural Cycle: 55
 Control Type: Actuated-Coordinated

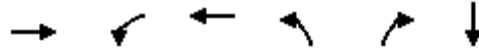
Splits and Phases: 20: Stuart & Van Horne



Timings

21: Dollard & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBT	WBL	WBT	NBL	NBR	SBT
Lane Configurations						
Volume (vph)	459	28	470	103	27	37
Turn Type	NA	Perm	NA	D.Pm	Perm	NA
Protected Phases	2		2			4
Permitted Phases		2		4	4	
Detector Phase	2	2	2	4	4	4
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	28.0	28.0	28.0	16.0	16.0	16.0
Minimum Split (s)	34.0	34.0	34.0	21.0	21.0	21.0
Total Split (s)	61.0	61.0	61.0	29.0	29.0	29.0
Total Split (%)	67.8%	67.8%	67.8%	32.2%	32.2%	32.2%
Yellow Time (s)	5.0	5.0	5.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	-2.0		-2.0	-2.0	-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	4.0		4.0	3.0	3.0	3.0
Lead/Lag						
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 68 (76%), Referenced to phase 2:EBWB, Start of Green
 Natural Cycle: 55
 Control Type: Actuated-Coordinated

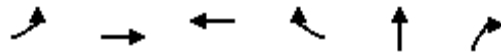
Splits and Phases: 21: Dollard & Van Horne



Timings

22: McEachran & Van Horne

2017-05-01

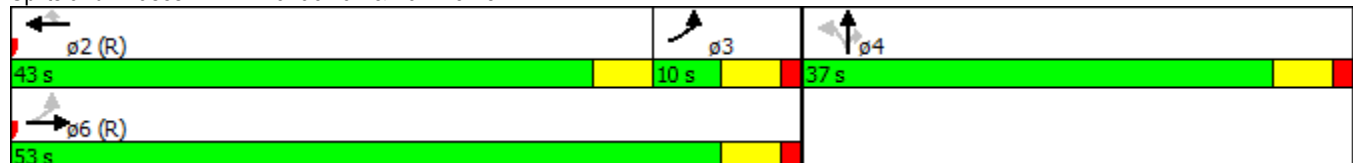


Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR
Lane Configurations						
Volume (vph)	72	476	410	120	293	55
Turn Type	pm+pt	NA	NA	Perm	NA	Perm
Protected Phases	3	6	2		4	
Permitted Phases	6			2		4
Detector Phase	3	6	2	2	4	4
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	4.0	16.0	12.0	12.0	14.0	14.0
Minimum Split (s)	9.4	25.4	18.0	18.0	23.5	23.5
Total Split (s)	10.0	53.0	43.0	43.0	37.0	37.0
Total Split (%)	11.1%	58.9%	47.8%	47.8%	41.1%	41.1%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.4	1.4	0.0	0.0	1.5	1.5
Lost Time Adjust (s)	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	3.4	3.4	2.0	2.0	3.5	3.5
Lead/Lag	Lag		Lead	Lead		
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	None	C-Max	C-Max	C-Max	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 68 (76%), Referenced to phase 2:WBT and 6:EBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 22: McEachran & Van Horne



Timings

23: Davaar & Van Horne

2017-05-01

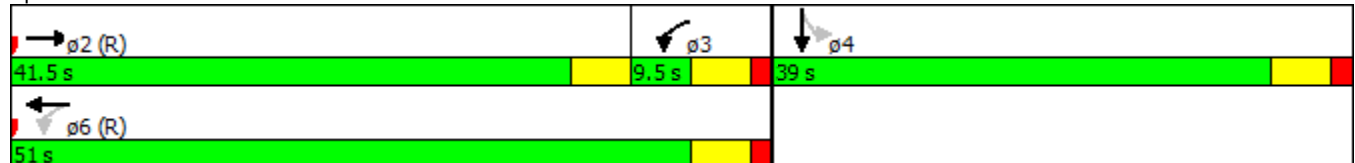


Lane Group	EBT	WBL	WBT	SBT
Lane Configurations	↶		↷	↷
Volume (vph)	421	30	449	275
Turn Type	NA	pm+pt	NA	NA
Protected Phases	2	3	6	4
Permitted Phases		6		
Detector Phase	2	3	6	4
Switch Phase				
Minimum Initial (s)	13.0	4.0	17.0	14.0
Minimum Split (s)	17.0	9.5	22.5	25.6
Total Split (s)	41.5	9.5	51.0	39.0
Total Split (%)	46.1%	10.6%	56.7%	43.3%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	1.5	1.5	1.6
Lost Time Adjust (s)	-2.0		-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	2.0		3.5	3.6
Lead/Lag	Lead	Lag		
Lead-Lag Optimize?				
Recall Mode	C-Max	None	C-Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 68 (76%), Referenced to phase 2:EBT and 6:WBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 23: Davaar & Van Horne



Timings

24: Rockland & Van Horne

2017-05-01

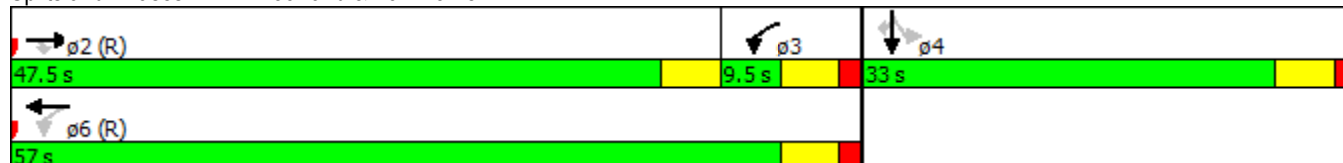


Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT	SBR
Lane Configurations	↑	↗		↖	↖	↗
Volume (vph)	517	41	37	477	309	64
Turn Type	NA	Perm	pm+pt	NA	NA	Perm
Protected Phases	2		3	6	4	
Permitted Phases		2	6			4
Detector Phase	2	2	3	6	4	4
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	12.0	12.0	4.0	16.0	14.0	14.0
Minimum Split (s)	18.0	18.0	9.5	25.5	23.3	23.3
Total Split (s)	47.5	47.5	9.5	57.0	33.0	33.0
Total Split (%)	52.8%	52.8%	10.6%	63.3%	36.7%	36.7%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	1.5	1.5	1.3	1.3
Lost Time Adjust (s)	-2.0	-2.0		-2.0	-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	2.0	2.0		3.5	3.3	3.3
Lead/Lag	Lead	Lead	Lag			
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	C-Max	C-Max	None	C-Max	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 69 (77%), Referenced to phase 2:EBT and 6:WBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Actuated-Coordinated

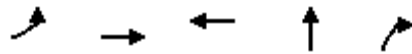
Splits and Phases: 24: Rockland & Van Horne



Timings

32: McEachran & Ducharme

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	WBT	NBT	NBR	ø6
Lane Configurations		↖	↗	↖	↗	
Volume (vph)	90	271	55	496	9	
Turn Type	custom	NA	NA	NA	Perm	
Protected Phases	3	6 3	2	4		6
Permitted Phases	6				4	
Detector Phase	3	6 3	2	4	4	
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	4.0		5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0		10.0	25.0	25.0	10.0
Total Split (s)	14.7		21.0	34.3	34.3	35.7
Total Split (%)	21.0%		30.0%	49.0%	49.0%	51%
Yellow Time (s)	4.0		4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0		1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)			-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)			3.0	3.0	3.0	
Lead/Lag	Lag		Lead			
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	Max		Max	Max	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 70

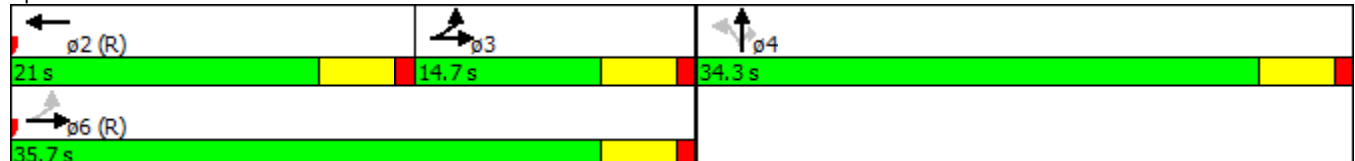
Actuated Cycle Length: 70

Offset: 65.1 (93%), Referenced to phase 2:WBT and 6:EBTL, Start of Green

Natural Cycle: 55

Control Type: Pretimed

Splits and Phases: 32: McEachran & Ducharme



Timings
35: Parc & Beaubien

2017-05-01

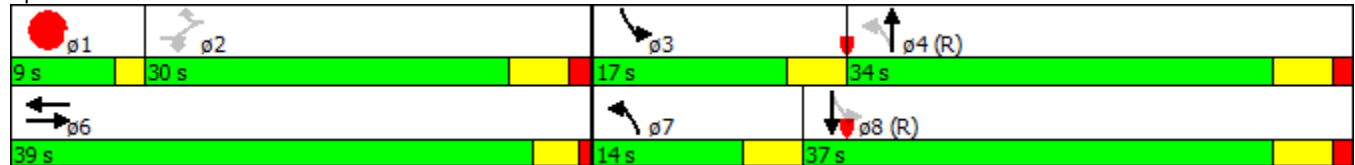


Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	ø1
Lane Configurations	↶	↷		↶↷	↶↷	↶	↶↷	↶	↶↷	
Volume (vph)	73	14	194	145	71	90	727	166	964	
Turn Type	NA	custom	custom	NA	custom	pm+pt	NA	pm+pt	NA	
Protected Phases	6			6		7	4	3	8	1
Permitted Phases		2	2		2	4		8		
Detector Phase	6	2	2	6	2	7	4	3	8	
Switch Phase										
Minimum Initial (s)	20.0	7.3	7.3	20.0	7.3	5.5	9.0	6.0	9.0	7.0
Minimum Split (s)	26.0	13.0	13.0	26.0	13.0	9.5	20.5	10.0	20.5	9.0
Total Split (s)	39.0	30.0	30.0	39.0	30.0	14.0	34.0	17.0	37.0	9.0
Total Split (%)	43.3%	33.3%	33.3%	43.3%	33.3%	15.6%	37.8%	18.9%	41.1%	10%
Yellow Time (s)	3.0	4.0	4.0	3.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	2.0
All-Red Time (s)	1.0	1.7	1.7	1.0	1.7	0.0	1.5	0.0	1.5	0.0
Lost Time Adjust (s)	-3.7	-3.7		-3.7	-3.4	-3.5	-3.3	-3.4	-3.3	
Total Lost Time (s)	0.3	2.0		0.3	2.3	0.5	2.2	0.6	2.2	
Lead/Lag		Lag	Lag		Lag	Lead	Lag	Lead	Lag	Lead
Lead-Lag Optimize?										
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	None	C-Max	None	C-Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 70 (78%), Referenced to phase 4:NBTL and 8:SBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 35: Parc & Beaubien



Timings

38: Parc & Axe Central

2017-05-01



Lane Group	EBL	NBL	NBT	SBT
Lane Configurations				
Volume (vph)	25	20	779	1118
Turn Type	Perm	Perm	NA	NA
Protected Phases			4	4
Permitted Phases	2	4		
Detector Phase	2	4	4	4
Switch Phase				
Minimum Initial (s)	10.0	12.0	12.0	12.0
Minimum Split (s)	15.0	17.0	17.0	17.0
Total Split (s)	26.0	64.0	64.0	64.0
Total Split (%)	28.9%	71.1%	71.1%	71.1%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0		0.0	0.0
Total Lost Time (s)	5.0		5.0	5.0
Lead/Lag				
Lead-Lag Optimize?				
Recall Mode	None	C-Max	C-Max	C-Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 20 (22%), Referenced to phase 4:NBSB, Start of Green
 Natural Cycle: 40
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 38: Parc & Axe Central



Timings

4: Viaduc Rockland/Daavar & Rockland & Beaumont

2017-05-01



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SBT	NWR	NWR2	ø1
Lane Configurations								
Volume (vph)	429	157	754	899	939	103	52	
Turn Type	D.Pm	Perm	NA	custom	NA	Prot	Prot	
Protected Phases			2	2 3	2 4	4	4	1
Permitted Phases	3	3				4	4	
Detector Phase	3	3	2	2	2	4	4	
Switch Phase								
Minimum Initial (s)	5.0	5.0	5.0			8.0	8.0	1.0
Minimum Split (s)	29.0	29.0	32.0			19.0	19.0	11.0
Total Split (s)	29.0	29.0	60.0			20.0	20.0	11.0
Total Split (%)	24.2%	24.2%	50.0%			16.7%	16.7%	9%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0			4.0	4.0	2.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0
Lost Time Adjust (s)	-2.0	-2.0	-2.0			-2.0	0.0	
Total Lost Time (s)	2.0	2.0	2.0			2.0	4.0	
Lead/Lag	Lead	Lead	Lag			Lag	Lag	Lead
Lead-Lag Optimize?								
Recall Mode	Max	Max	C-Max			Max	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 120
 Actuated Cycle Length: 120
 Offset: 19 (16%), Referenced to phase 2:NBSB, Start of Green
 Natural Cycle: 115
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 4: Viaduc Rockland/Daavar & Rockland & Beaumont

11 s	60 s	29 s	20 s

Timings

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	ø8
Lane Configurations											
Volume (vph)	821	392	26	198	457	13	10	380	9	305	
Turn Type	pm+pt	NA	Perm	NA	pm+ov	Perm	NA	pm+pt	NA	pm+ov	
Protected Phases	5	2		6	3		4	3	7	5	8
Permitted Phases	2		6		6	4		7		7	
Detector Phase	5	2	6	6	3	4	4	3	7	5	
Switch Phase											
Minimum Initial (s)	8.0	17.0	5.0	5.0	8.0	5.0	5.0	8.0	8.0	8.0	4.0
Minimum Split (s)	13.6	23.0	11.0	11.0	13.9	10.9	10.9	13.9	13.9	13.6	30.0
Total Split (s)	30.0	60.0	30.0	30.0	19.0	11.0	11.0	19.0	30.0	30.0	30.0
Total Split (%)	25.0%	50.0%	25.0%	25.0%	15.8%	9.2%	9.2%	15.8%	25.0%	25.0%	25%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	3.0
All-Red Time (s)	0.0	2.0	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	0.0	0.0
Lost Time Adjust (s)	-3.6	-4.0		-4.0	-3.9		-3.9	-3.9	-3.9	-3.6	
Total Lost Time (s)	0.4	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0	0.4	
Lead/Lag	Lead		Lag	Lag	Lead	Lag	Lag	Lead		Lead	
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes		Yes	
Recall Mode	Min	C-Min	C-Min	C-Min	Min	None	None	Min	Min	Min	None

Intersection Summary

Cycle Length: 120

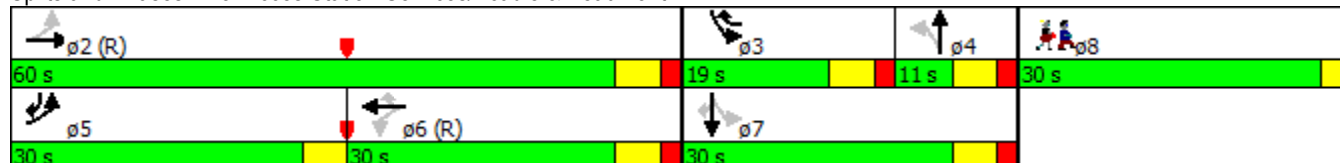
Actuated Cycle Length: 120

Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:EBTL and 6:WBTL, Start of Green

Natural Cycle: 90

Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont



Timings

6: Parc & Beaumont

2017-05-01

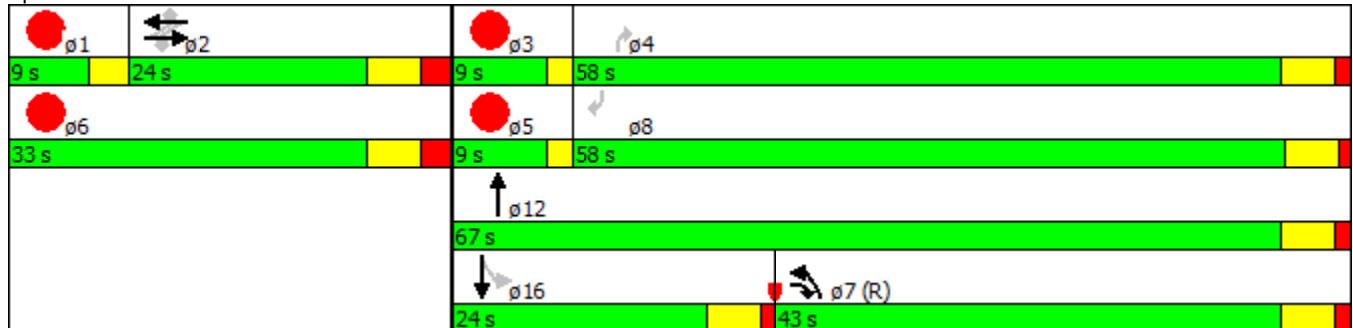


Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	ø1
Lane Configurations		↕	↗		↕	↗	↖	↕	↗	↕↕	↗	
Volume (vph)	67	5	732	22	11	5	617	776	6	211	116	
Turn Type	Perm	NA	pm+ov	Perm	NA	Perm	Prot	NA	custom	NA	custom	
Protected Phases		2	7		2		7	12		16		1
Permitted Phases	2		2	2		2			4		8	
Detector Phase	2	2	7	2	2	2	7	12	4	16	8	
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	8.0	8.0	16.0	8.0	8.0	8.0	16.0	13.0	5.0	9.0	9.0	6.0
Minimum Split (s)	14.3	14.3	21.3	14.3	14.3	14.3	21.3	18.3	10.3	21.0	14.0	9.0
Total Split (s)	24.0	24.0	43.0	24.0	24.0	24.0	43.0	67.0	58.0	24.0	58.0	9.0
Total Split (%)	24.0%	24.0%	43.0%	24.0%	24.0%	24.0%	43.0%	67.0%	58.0%	24.0%	58.0%	9%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	3.0
All-Red Time (s)	2.3	2.3	1.3	2.3	2.3	2.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	0.0
Lost Time Adjust (s)		-4.3	-3.3		-4.3	-4.3	-3.3	-3.3	-3.3	-3.0	-3.0	
Total Lost Time (s)		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	
Lead/Lag	Lag	Lag	Lag	Lag	Lag	Lag	Lag		Lag	Lead	Lag	Lead
Lead-Lag Optimize?												
Recall Mode	None	None	C-Max	None	None	None	C-Max	Max	Max	None	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 100
 Actuated Cycle Length: 100
 Offset: 57 (57%), Referenced to phase 7:NBL, Start of Green
 Natural Cycle: 90
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 6: Parc & Beaumont



Lane Group	ø3	ø5	ø6
Lane Configurations			
Volume (vph)			
Turn Type			
Protected Phases	3	5	6
Permitted Phases			
Detector Phase			
Switch Phase			
Minimum Initial (s)	6.0	6.0	4.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0	28.6
Total Split (s)	9.0	9.0	33.0
Total Split (%)	9%	9%	33%
Yellow Time (s)	2.0	2.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	2.3
Lost Time Adjust (s)			
Total Lost Time (s)			
Lead/Lag	Lead	Lead	
Lead-Lag Optimize?			
Recall Mode	None	None	None
Intersection Summary			

Timings
7: Daavar & Manoir

2017-05-01

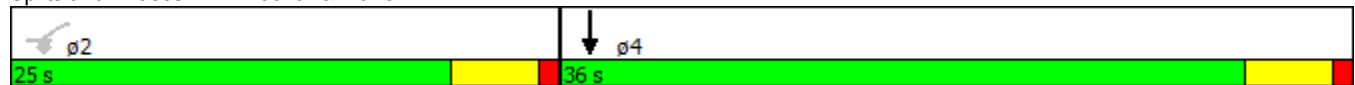


Lane Group	EBR	WBL	SBT
Lane Configurations	↗	↖	↑
Volume (vph)	12	11	596
Turn Type	Perm	Perm	NA
Protected Phases			4
Permitted Phases	2	2	
Detector Phase	2	2	2
Switch Phase			
Minimum Initial (s)	6.0	6.0	10.0
Minimum Split (s)	21.0	21.0	16.0
Total Split (s)	25.0	25.0	36.0
Total Split (%)	41.0%	41.0%	59.0%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	-2.0	-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	3.0	3.0	3.0
Lead/Lag			
Lead-Lag Optimize?			
Recall Mode	None	None	Max

Intersection Summary

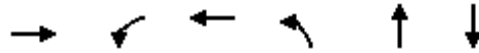
Cycle Length: 61
 Actuated Cycle Length: 61
 Natural Cycle: 40
 Control Type: Semi Act-Uncoord

Splits and Phases: 7: Daavar & Manoir



Timings
10: Rockland & Bates

2017-05-01

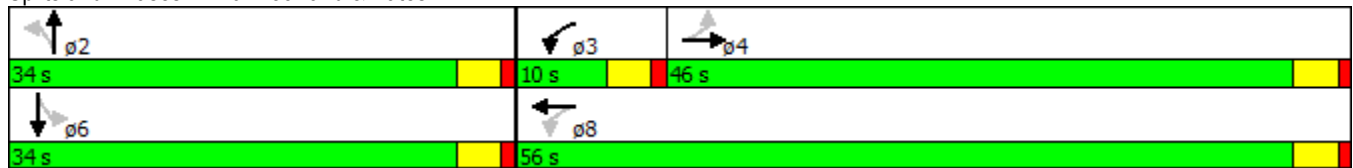


Lane Group	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBT
Lane Configurations	↕		↕		↕	↕
Volume (vph)	578	31	125	163	1	1
Turn Type	NA	pm+pt	NA	Perm	NA	NA
Protected Phases	4	3	8		2	6
Permitted Phases		8		2		
Detector Phase	4	3	8 3	2	2	6
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
Minimum Split (s)	20.0	8.0	20.0	20.0	20.0	20.0
Total Split (s)	46.0	10.0	56.0	34.0	34.0	34.0
Total Split (%)	51.1%	11.1%	62.2%	37.8%	37.8%	37.8%
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	-2.0		-2.0		-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	2.0		2.0		2.0	2.0
Lead/Lag	Lag	Lead				
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	None	None	None	Max	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 86.6
 Natural Cycle: 90
 Control Type: Semi Act-Uncoord

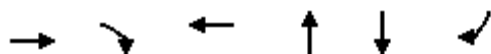
Splits and Phases: 10: Rockland & Bates



Timings

11: Parc & Van Horne

2017-05-01

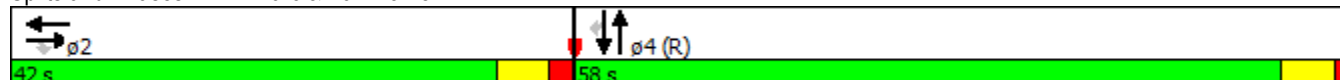


Lane Group	EBT	EBR	WBT	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations	↑	↑	↑↑	↑↑	↑	↑
Volume (vph)	871	32	467	1369	714	153
Turn Type	NA	Perm	NA	NA	NA	Perm
Protected Phases	2		2	4	4	
Permitted Phases		2				4
Detector Phase	2	2	2	4	4	4
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	16.0	16.0	16.0	13.0	13.0	13.0
Minimum Split (s)	21.9	21.9	21.9	18.5	18.5	18.5
Total Split (s)	42.0	42.0	42.0	58.0	58.0	58.0
Total Split (%)	42.0%	42.0%	42.0%	58.0%	58.0%	58.0%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.9	1.9	1.9	1.5	1.5	1.5
Lost Time Adjust (s)	-3.9	-3.9	-3.9	-3.5	-3.5	-3.5
Total Lost Time (s)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Lead/Lag						
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 100
 Actuated Cycle Length: 100
 Offset: 1 (1%), Referenced to phase 4:NBSB, Start of Green
 Natural Cycle: 75
 Control Type: Pretimed

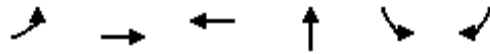
Splits and Phases: 11: Parc & Van Horne



Timings

13: Durocher & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	WBT	NBT	SBL	SBR	ø3
Lane Configurations							
Volume (vph)	4	525	540	6	15	21	
Turn Type	Perm	NA	NA	NA	D.Pm	Perm	
Protected Phases		2	2	4			3
Permitted Phases	2				4	4	
Detector Phase	2	2	2	4	4	4	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	1.0
Minimum Split (s)	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	9.0
Total Split (s)	59.0	59.0	59.0	22.0	22.0	22.0	9.0
Total Split (%)	65.6%	65.6%	65.6%	24.4%	24.4%	24.4%	10%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0
Lost Time Adjust (s)		-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
Lead/Lag				Lag	Lag	Lag	Lead
Lead-Lag Optimize?							
Recall Mode	C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 74 (82%), Referenced to phase 2:EBWB, Start of Green
 Natural Cycle: 50
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 13: Durocher & Van Horne



Timings

14: Querbes & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBT	ø6
Lane Configurations		↕	↗		↕	↗	↕↗	
Volume (vph)	13	482	25	9	547	42	31	
Turn Type	custom	NA	Perm	Perm	NA	Perm	NA	
Protected Phases	1	16			2		4	6
Permitted Phases	6		16	2		2		
Detector Phase	1	16	16	2	2	2	4	
Switch Phase								
Minimum Initial (s)	5.0			5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0			10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Total Split (s)	11.0			56.0	56.0	56.0	23.0	67.0
Total Split (%)	12.2%			62.2%	62.2%	62.2%	25.6%	74%
Yellow Time (s)	4.0			4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0			1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)					-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)					3.0	3.0	3.0	
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag	Lag		
Lead-Lag Optimize?								
Recall Mode	None			C-Max	C-Max	C-Max	None	C-Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 73 (81%), Referenced to phase 2:WBTL and 6:EBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 50
 Control Type: Actuated-Coordinated

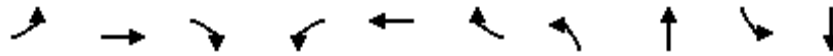
Splits and Phases: 14: Querbes & Van Horne



Timings

16: Bloomfield & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	ø6
Lane Configurations		↕	↗		↕	↗		↕↗		↕↗	
Volume (vph)	8	409	8	50	476	13	35	59	63	34	
Turn Type	custom	NA	Perm	Perm	NA	Perm	Perm	NA	Perm	NA	
Protected Phases	1	16			2			4		4	6
Permitted Phases	6		16	2		2	4		4		
Detector Phase	1	16	16	2	2	2	4	4	4	4	
Switch Phase											
Minimum Initial (s)	5.0			5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0			10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Total Split (s)	11.0			56.0	56.0	56.0	23.0	23.0	23.0	23.0	67.0
Total Split (%)	12.2%			62.2%	62.2%	62.2%	25.6%	25.6%	25.6%	25.6%	74%
Yellow Time (s)	4.0			4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0			1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)					-2.0	-2.0		-2.0		-2.0	
Total Lost Time (s)					3.0	3.0		3.0		3.0	
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag	Lag					
Lead-Lag Optimize?											
Recall Mode	None			C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None	None	C-Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 73 (81%), Referenced to phase 2:WBTL and 6:EBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 50
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 16: Bloomfield & Van Horne



Timings

18: Outremont & Van Horne

2017-05-01

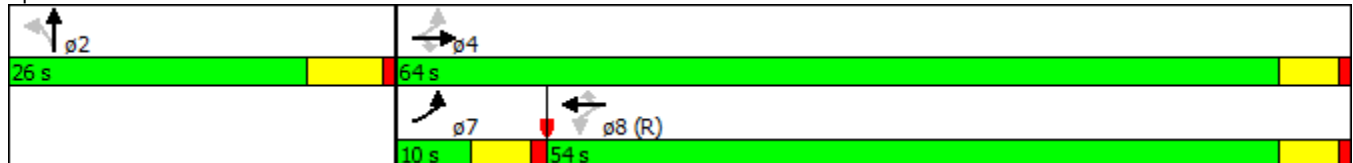


Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT
Lane Configurations		↕	↕		↕	↕	↕
Volume (vph)	15	402	24	21	390	74	35
Turn Type	pm+pt	NA	Perm	Perm	NA	Perm	NA
Protected Phases	7	4			8		2
Permitted Phases	4		4	8		8	
Detector Phase	7	4	4	8	8	8	2
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	10.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0
Total Split (s)	10.0	64.0	64.0	54.0	54.0	54.0	26.0
Total Split (%)	11.1%	71.1%	71.1%	60.0%	60.0%	60.0%	28.9%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	5.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)		-3.0	-3.0		-3.0	-3.0	-4.0
Total Lost Time (s)		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes	Yes	
Recall Mode	None	None	None	C-Max	C-Max	C-Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 1 (1%), Referenced to phase 8:WBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 55
 Control Type: Actuated-Coordinated

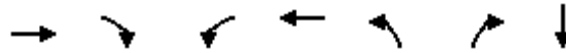
Splits and Phases: 18: Outremont & Van Horne



Timings

19: Wiseman & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBT	ø1
Lane Configurations	↑	↑		↑	↑	↑	↑	
Volume (vph)	390	25	21	400	61	15	51	
Turn Type	NA	Perm	Perm	NA	Perm	Perm	NA	
Protected Phases	1 6!			2!			6!	1
Permitted Phases		1 6	2!		4	2		
Detector Phase	1 6	1 6	2	2	4	2	6	
Switch Phase								
Minimum Initial (s)			8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	6.0
Minimum Split (s)			13.0	13.0	25.0	13.0	13.0	9.0
Total Split (s)			50.0	50.0	28.0	50.0	62.0	12.0
Total Split (%)			55.6%	55.6%	31.1%	55.6%	68.9%	13%
Yellow Time (s)			4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	3.0
All-Red Time (s)			1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0
Lost Time Adjust (s)				-2.0	-2.0	-2.0	-2.0	
Total Lost Time (s)				3.0	3.0	3.0	3.0	
Lead/Lag			Lag	Lag		Lag		Lead
Lead-Lag Optimize?								
Recall Mode			C-Max	C-Max	None	C-Max	C-Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:WBTL and 6:EBSB, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Actuated-Coordinated
 ! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 19: Wiseman & Van Horne



Timings
20: Stuart & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT
Lane Configurations		↕	↗		↕	↗	↕↗
Volume (vph)	14	450	46	3	406	36	63
Turn Type	Perm	NA	Perm	Perm	NA	Perm	NA
Protected Phases		2			2		4
Permitted Phases	2		2	2		2	
Detector Phase	2	2	2	2	2	2	4
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	14.0
Minimum Split (s)	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	21.0
Total Split (s)	63.0	63.0	63.0	63.0	63.0	63.0	27.0
Total Split (%)	70.0%	70.0%	70.0%	70.0%	70.0%	70.0%	30.0%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.5
Lost Time Adjust (s)		-3.0	-3.0		-3.0	-3.0	-3.0
Total Lost Time (s)		2.6	2.6		2.6	2.6	2.5
Lead/Lag							
Lead-Lag Optimize?							
Recall Mode	C-Max	C-Max	C-Max	C-Max	C-Max	C-Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 85 (94%), Referenced to phase 2:EBWB, Start of Green
 Natural Cycle: 45
 Control Type: Actuated-Coordinated

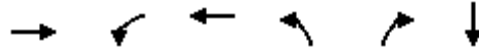
Splits and Phases: 20: Stuart & Van Horne



Timings

21: Dollard & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBT	WBL	WBT	NBL	NBR	SBT
Lane Configurations						
Volume (vph)	446	32	504	56	34	45
Turn Type	NA	Perm	NA	D.Pm	Perm	NA
Protected Phases	2		2			4
Permitted Phases		2		4	4	
Detector Phase	2	2	2	4	4	4
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	28.0	28.0	28.0	16.0	16.0	16.0
Minimum Split (s)	34.0	34.0	34.0	21.0	21.0	21.0
Total Split (s)	66.0	66.0	66.0	24.0	24.0	24.0
Total Split (%)	73.3%	73.3%	73.3%	26.7%	26.7%	26.7%
Yellow Time (s)	5.0	5.0	5.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	-2.0		-2.0	-2.0	-2.0	-2.0
Total Lost Time (s)	4.0		4.0	3.0	3.0	3.0
Lead/Lag						
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 85 (94%), Referenced to phase 2:EBWB, Start of Green
 Natural Cycle: 55
 Control Type: Actuated-Coordinated

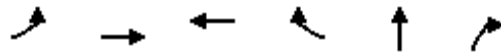
Splits and Phases: 21: Dollard & Van Horne



Timings

22: McEachran & Van Horne

2017-05-01

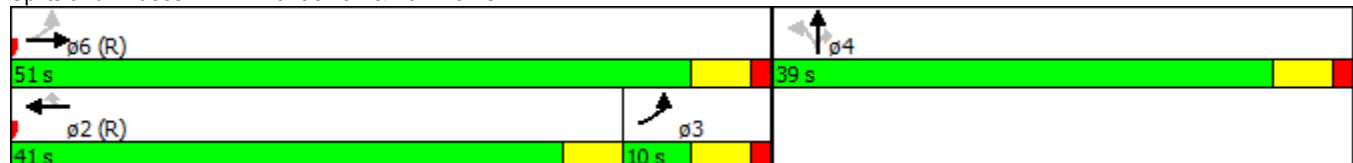


Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR
Lane Configurations						
Volume (vph)	87	379	404	103	353	38
Turn Type	pm+pt	NA	NA	Perm	NA	Perm
Protected Phases	3	6	2		4	
Permitted Phases	6			2		4
Detector Phase	3	6	2	2	4	4
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	4.0	16.0	16.0	16.0	14.0	14.0
Minimum Split (s)	10.0	22.0	22.0	22.0	21.5	21.5
Total Split (s)	10.0	51.0	41.0	41.0	39.0	39.0
Total Split (%)	11.1%	56.7%	45.6%	45.6%	43.3%	43.3%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.4	1.4	0.0	0.0	1.5	1.5
Lost Time Adjust (s)	-2.0	-4.0	-4.0	-4.0	-3.0	-3.0
Total Lost Time (s)	3.4	1.4	0.0	0.0	2.5	2.5
Lead/Lag	Lag		Lead	Lead		
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	None	C-Max	C-Max	C-Max	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 81 (90%), Referenced to phase 6:EBTL and 2:WBT, Start of Green
 Natural Cycle: 55
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 22: McEachran & Van Horne



Timings

23: Daavar & Van Horne

2017-05-01



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT
Lane Configurations	↑	↑	↑	↑	↕
Volume (vph)	422	27	20	425	312
Turn Type	NA	Perm	pm+pt	NA	NA
Protected Phases	2		3	6	4
Permitted Phases		2	6		
Detector Phase	2	2	3	6	4
Switch Phase					
Minimum Initial (s)	13.0	13.0	4.0	17.0	14.0
Minimum Split (s)	21.0	21.0	10.0	22.5	25.6
Total Split (s)	40.0	40.0	10.0	50.0	40.0
Total Split (%)	44.4%	44.4%	11.1%	55.6%	44.4%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	1.5	1.5	1.6
Lost Time Adjust (s)	-3.0	-3.0	-2.0	-3.0	-3.0
Total Lost Time (s)	1.0	1.0	3.5	2.5	2.6
Lead/Lag	Lead	Lead	Lag		
Lead-Lag Optimize?					
Recall Mode	C-Max	C-Max	None	C-Max	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90

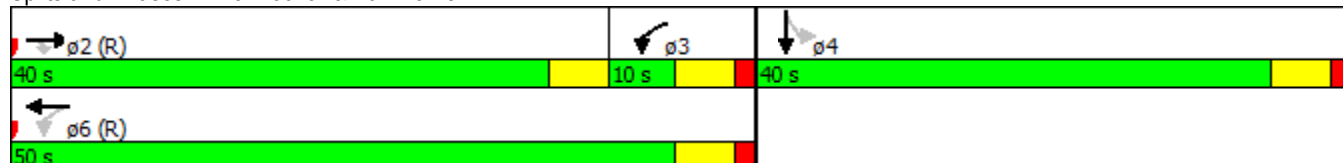
Actuated Cycle Length: 90

Offset: 83 (92%), Referenced to phase 2:EBT and 6:WBTL, Start of Green

Natural Cycle: 60

Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 23: Daavar & Van Horne



Timings

24: Rockland & Van Horne

2017-05-01

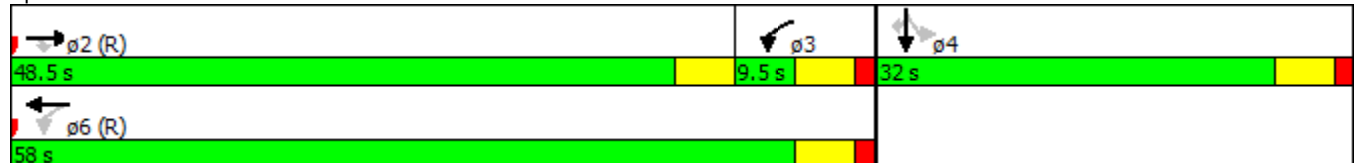


Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT	SBR
Lane Configurations	↑	↑		↑	↑	↑
Volume (vph)	528	52	28	471	284	79
Turn Type	NA	Perm	pm+pt	NA	NA	Perm
Protected Phases	2		3	6	4	
Permitted Phases		2	6			4
Detector Phase	2	2	3	6	4	4
Switch Phase						
Minimum Initial (s)	12.0	12.0	4.0	16.0	14.0	14.0
Minimum Split (s)	21.0	21.0	9.5	21.5	23.3	23.3
Total Split (s)	48.5	48.5	9.5	58.0	32.0	32.0
Total Split (%)	53.9%	53.9%	10.6%	64.4%	35.6%	35.6%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	1.5	1.5	1.3	1.3
Lost Time Adjust (s)	-3.0	-3.0		-3.0	-3.0	-2.0
Total Lost Time (s)	1.0	1.0		2.5	2.3	3.3
Lead/Lag	Lead	Lead	Lag			
Lead-Lag Optimize?						
Recall Mode	C-Max	C-Max	None	C-Max	None	None

Intersection Summary

Cycle Length: 90
 Actuated Cycle Length: 90
 Offset: 78 (87%), Referenced to phase 2:EBT and 6:WBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Actuated-Coordinated

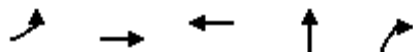
Splits and Phases: 24: Rockland & Van Horne



Timings

32: McEachran & Ducharme

2017-05-01



Lane Group	EBL	EBT	WBT	NBT	NBR
Lane Configurations					
Volume (vph)	100	201	30	496	15
Turn Type	pm+pt	NA	NA	NA	Perm
Protected Phases	3	6	2	4	
Permitted Phases	6				4
Detector Phase	3	6	2	4	4
Switch Phase					
Minimum Initial (s)	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	10.0	21.0	21.0	21.0	21.0
Total Split (s)	16.2	41.4	25.2	48.6	48.6
Total Split (%)	18.0%	46.0%	28.0%	54.0%	54.0%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0
Total Lost Time (s)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Lead/Lag					
Lead-Lag Optimize?					
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 90

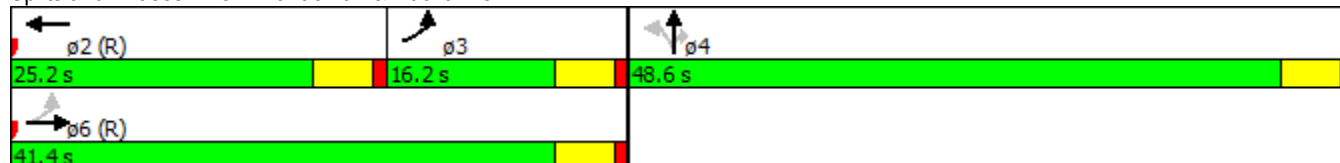
Actuated Cycle Length: 90

Offset: 72.6 (81%), Referenced to phase 2:WBT and 6:EBTL, Start of Green

Natural Cycle: 55

Control Type: Pretimed

Splits and Phases: 32: McEachran & Ducharme



Timings

35: Parc & Beaubien

2017-05-01

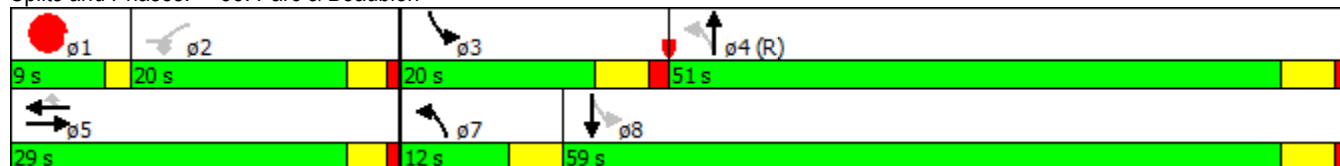


Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	ø1
Lane Configurations										
Volume (vph)	115	120	127	86	52	59	1239	319	626	
Turn Type	NA	custom	custom	NA	Perm	pm+pt	NA	pm+pt	NA	
Protected Phases	5			5		7	4	3	8	1
Permitted Phases		2	2		5	4		8		
Detector Phase	5	2	2	11 12 6	5	7	4	3	8	
Switch Phase										
Minimum Initial (s)	20.0	12.0	12.0	20.0	20.0	6.0	9.0	6.0	9.0	6.0
Minimum Split (s)	26.0	17.0	17.0	26.0	26.0	11.5	21.3	11.5	21.3	9.0
Total Split (s)	29.0	20.0	20.0	29.0	29.0	12.0	51.0	20.0	59.0	9.0
Total Split (%)	29.0%	20.0%	20.0%	29.0%	29.0%	12.0%	51.0%	20.0%	59.0%	9%
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	4.0	4.0	4.0	4.0	2.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.0	1.5	1.5	1.5	0.0
Lost Time Adjust (s)	-3.7	-3.7		-3.7	-3.4	-3.5	-3.3	-3.4	-3.3	
Total Lost Time (s)	0.3	0.3		0.3	0.6	0.5	2.2	2.1	2.2	
Lead/Lag		Lag	Lag			Lead	Lag	Lead	Lag	Lead
Lead-Lag Optimize?										
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	None	C-Max	None	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 100
 Actuated Cycle Length: 100
 Offset: 18 (18%), Referenced to phase 4:NBTL, Start of Green
 Natural Cycle: 90
 Control Type: Actuated-Coordinated
 Description: m

Splits and Phases: 35: Parc & Beaubien



Timings

38: Parc & Axe Central

2017-05-01



Lane Group	EBL	NBL	NBT	SBT
Lane Configurations				
Volume (vph)	120	15	1276	913
Turn Type	Perm	Perm	NA	NA
Protected Phases			4	4
Permitted Phases	2	4		
Detector Phase	2	4	4	4
Switch Phase				
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0
Minimum Split (s)	20.0	20.0	20.0	20.0
Total Split (s)	25.0	75.0	75.0	75.0
Total Split (%)	25.0%	75.0%	75.0%	75.0%
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Lost Time Adjust (s)	0.0		0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0		4.0	4.0
Lead/Lag				
Lead-Lag Optimize?				
Recall Mode	C-Max	Max	Max	Max

Intersection Summary

Cycle Length: 100
 Actuated Cycle Length: 100
 Offset: 90 (90%), Referenced to phase 2:EBL and 6:, Start of Green
 Natural Cycle: 50
 Control Type: Actuated-Coordinated

Splits and Phases: 38: Parc & Axe Central

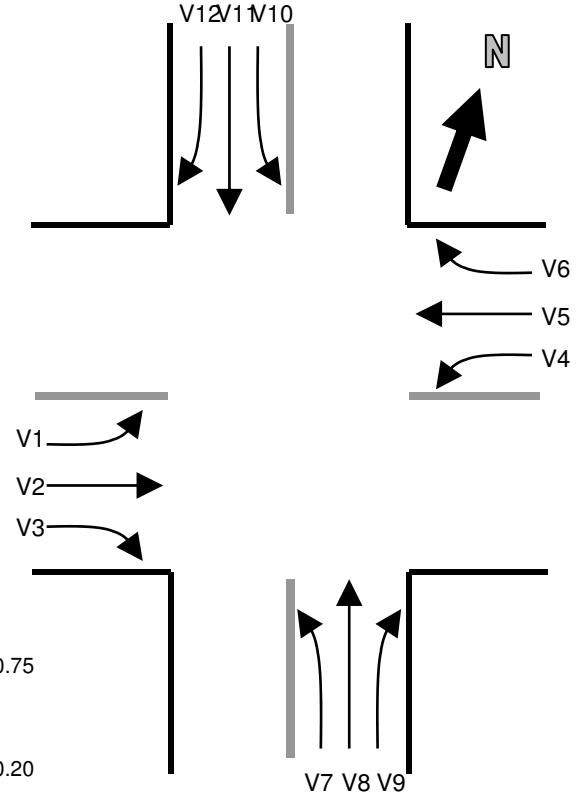


Critère 3 : Débit minimal de véhicules durant une heure

Norme - Ouvrages routiers, MTQ, Signalisation Routière (Tome V), chapitre 8 - Révision Décembre 2005

Population:	850 000	≥	10 000	personnes
Vitesse:	50	<	70	km/h
Nombre de voies par approche:				
Route Principale:	1			
Route Secondaire:	1			

Route	Mouvement	Débit (uvp/h)
Principale Chemin Bates	V1	0
	V2	578
	V3	45
	V4	31
	V5	144
	V6	0
Secondaire Chemin Rockland	V7	163
	V8	1
	V9	217
	V10	0
	V11	1
	V12	0



$$F_{V9} = \frac{0,5 (V1 + V3) + V2}{(V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6)} = 0.75$$

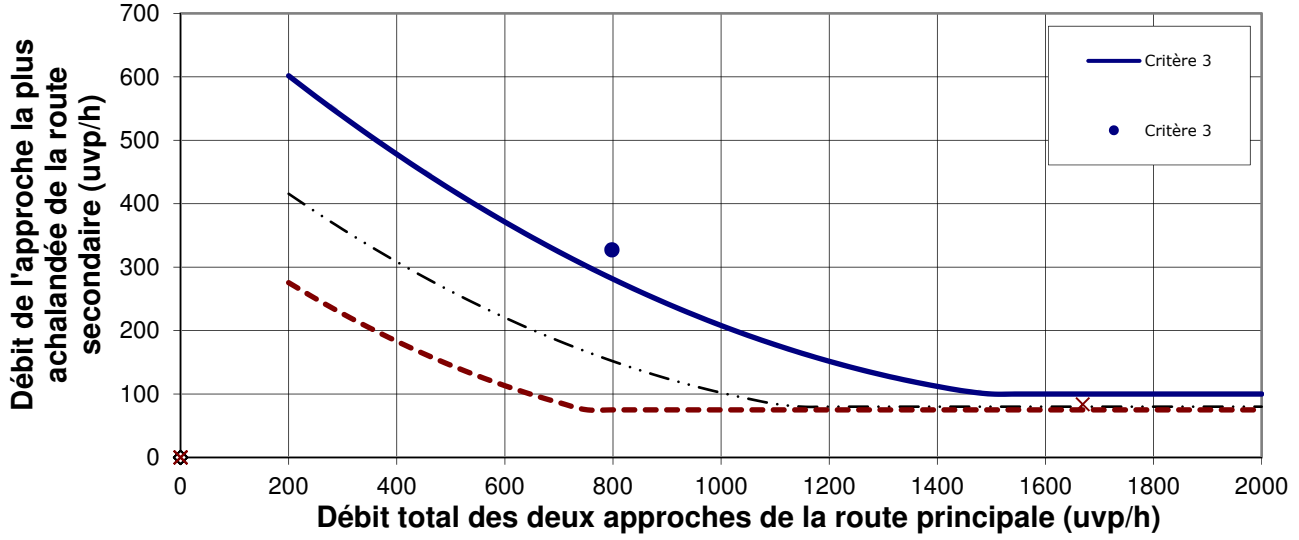
$$F_{V12} = \frac{0,5 (V4 + V6) + V5}{(V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6)} = 0.20$$

$$x = V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6 = 798$$

$$y = \text{MAX}(V7 + V8 + F_{V9} (V9) ; V10 + V11 + F_{V12} (V12)) = 327.29$$

$$x < 1500 : y = 742 - 0.744 x + 0.00021 x^2$$

$$x \geq 1500 : y = 100$$



Annexe H Conditions de circulation anticipées

4: Rockland & Beaumont Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	10.0	9.0	1.8	20.8
Total Del/Veh (s)	44.9	27.9	5.1	23.2
Vehicles Entered	793	1152	1259	3204
Vehicles Exited	790	1148	1258	3196
Hourly Exit Rate	790	1148	1258	3196
Input Volume	811	1169	1272	3252
% of Volume	97	98	99	98

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	1.3	1.3
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.3	0.1	5.5	2.4
Total Delay (hr)	4.5	5.6	0.3	17.0	27.5
Total Del/Veh (s)	26.0	39.2	64.7	71.7	49.0
Vehicles Entered	625	505	15	834	1979
Vehicles Exited	625	509	15	829	1978
Hourly Exit Rate	625	509	15	829	1978
Input Volume	640	506	16	851	2014
% of Volume	98	101	92	97	98

6: Parc & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	1.8	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	4.5	0.1	4.5	3.9	12.9
Total Del/Veh (s)	22.8	20.6	18.9	25.8	22.0
Vehicles Entered	698	9	847	534	2088
Vehicles Exited	699	9	849	537	2094
Hourly Exit Rate	699	9	849	537	2094
Input Volume	726	7	852	560	2145
% of Volume	96	133	100	96	98

7: Davaar/Rockland & Manoir Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0		0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.3	0.3
Total Del/Veh (s)	0.7		1.5	1.5
Vehicles Entered	16	0	656	672
Vehicles Exited	16	0	658	674
Hourly Exit Rate	16	0	658	674
Input Volume	16	1	645	662
% of Volume	98	0	102	102

8: Rockland & Manoir Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	1.0	0.0	0.1	1.1
Total Del/Veh (s)	6.3	0.5	5.2	6.0
Vehicles Entered	545	18	75	638
Vehicles Exited	547	18	75	640
Hourly Exit Rate	547	18	75	640
Input Volume	550	20	77	646
% of Volume	99	92	97	99

9: McEachran & Manoir & Rockland Performance by approach

Approach	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.0	0.4
Total Delay (hr)	3.3	0.1	3.4
Total Del/Veh (s)	13.6	1.4	9.8
Vehicles Entered	852	385	1237
Vehicles Exited	854	385	1239
Hourly Exit Rate	854	385	1239
Input Volume	872	391	1263
% of Volume	98	98	98

10: Rockland & Bates Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	5.5	0.0	5.5
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	25.4	0.1	16.2
Total Delay (hr)	1.9	0.8	2.7	0.0	5.4
Total Del/Veh (s)	25.6	15.7	12.6	11.7	15.9
Vehicles Entered	269	175	777	1	1222
Vehicles Exited	268	174	777	1	1220
Hourly Exit Rate	268	174	777	1	1220
Input Volume	273	186	814	1	1274
% of Volume	98	94	95	80	96

11: Parc & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.2	0.0	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.0	0.9	0.0	0.3
Total Delay (hr)	4.6	9.2	3.2	3.3	20.3
Total Del/Veh (s)	28.3	36.9	15.1	10.4	21.6
Vehicles Entered	582	891	744	1138	3355
Vehicles Exited	582	891	745	1138	3356
Hourly Exit Rate	582	891	745	1138	3356
Input Volume	589	894	749	1172	3404
% of Volume	99	100	99	97	99

13: Durocher & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	1.7	0.0
Total Delay (hr)	0.6	0.6	0.8	0.1	2.0
Total Del/Veh (s)	4.8	2.6	41.2	36.2	5.6
Vehicles Entered	426	783	64	13	1286
Vehicles Exited	427	783	64	13	1287
Hourly Exit Rate	427	783	64	13	1287
Input Volume	428	799	64	14	1304
% of Volume	100	98	101	93	99

14: Querbes & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.9	0.9	0.9	2.7
Total Del/Veh (s)	6.6	5.4	42.1	8.1
Vehicles Entered	474	632	70	1176
Vehicles Exited	474	633	72	1179
Hourly Exit Rate	474	633	72	1179
Input Volume	472	640	67	1178
% of Volume	100	99	108	100

15: de l'Épée & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.3	0.3	0.2	1.0
Total Del/Veh (s)	2.1	1.8	15.4	23.1	3.3
Vehicles Entered	430	570	59	34	1093
Vehicles Exited	430	570	58	34	1092
Hourly Exit Rate	430	570	58	34	1092
Input Volume	430	574	55	34	1093
% of Volume	100	99	105	100	100

16: Bloomfield & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.7	1.8	1.6	1.9	5.9
Total Del/Veh (s)	6.1	12.6	50.6	52.7	18.7
Vehicles Entered	383	519	112	126	1140
Vehicles Exited	384	520	110	126	1140
Hourly Exit Rate	384	520	110	126	1140
Input Volume	379	527	116	127	1150
% of Volume	101	99	94	99	99

18: Outremont & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	1.1	0.1
Total Delay (hr)	0.3	0.6	1.5	2.3
Total Del/Veh (s)	2.3	4.3	45.0	8.3
Vehicles Entered	388	499	115	1002
Vehicles Exited	387	499	117	1003
Hourly Exit Rate	387	499	117	1003
Input Volume	395	510	116	1020
% of Volume	98	98	101	98

19: Wiseman & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	1.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.6	1.6	0.9	0.5	3.6
Total Del/Veh (s)	5.3	13.1	39.8	12.5	12.1
Vehicles Entered	400	441	81	137	1059
Vehicles Exited	399	441	80	136	1056
Hourly Exit Rate	399	441	80	136	1056
Input Volume	403	446	90	135	1074
% of Volume	99	99	89	101	98

20: Stuart & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.0
Total Delay (hr)	1.7	1.1	1.6	4.3
Total Del/Veh (s)	11.5	8.1	43.0	13.8
Vehicles Entered	533	464	127	1124
Vehicles Exited	533	465	129	1127
Hourly Exit Rate	533	465	129	1127
Input Volume	530	479	132	1141
% of Volume	101	97	98	99

22: McEachran & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.1	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.0	0.6	0.3
Total Delay (hr)	1.4	1.3	4.1	6.8
Total Del/Veh (s)	9.3	7.9	34.6	15.7
Vehicles Entered	540	582	412	1534
Vehicles Exited	540	582	412	1534
Hourly Exit Rate	540	582	412	1534
Input Volume	552	599	394	1546
% of Volume	98	97	104	99

23: Davaar & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.1	1.5	3.3	5.9
Total Del/Veh (s)	6.8	10.8	27.5	14.1
Vehicles Entered	573	480	436	1489
Vehicles Exited	573	483	433	1489
Hourly Exit Rate	573	483	433	1489
Input Volume	586	483	426	1496
% of Volume	98	100	102	100

24: Rockland & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.1	0.0	0.2
Total Delay (hr)	2.2	1.2	3.9	7.3
Total Del/Veh (s)	14.3	8.3	31.5	17.2
Vehicles Entered	547	525	434	1506
Vehicles Exited	548	529	435	1512
Hourly Exit Rate	548	529	435	1512
Input Volume	558	524	436	1518
% of Volume	98	101	100	100

25: de l'Épée & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	4.3	3.5	2.8	3.6
Vehicles Entered	47	90	35	172
Vehicles Exited	47	90	35	172
Hourly Exit Rate	47	90	35	172
Input Volume	46	86	37	169
% of Volume	103	104	94	102

26: Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.1	0.1	0.4
Total Del/Veh (s)	4.6	5.0	5.4	4.9
Vehicles Entered	143	86	89	318
Vehicles Exited	142	86	89	317
Hourly Exit Rate	142	86	89	317
Input Volume	145	86	88	319
% of Volume	98	99	102	99

27: Ducharme & Champagneur Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.2	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	5.6	5.6	4.0	5.4
Vehicles Entered	174	145	38	357
Vehicles Exited	173	144	38	355
Hourly Exit Rate	173	144	38	355
Input Volume	171	144	36	350
% of Volume	101	100	107	101

28: Outremont & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.3	0.2	0.2	0.7
Total Del/Veh (s)	4.7	5.5	5.2	5.1
Vehicles Entered	195	145	147	487
Vehicles Exited	195	145	147	487
Hourly Exit Rate	195	145	147	487
Input Volume	191	142	159	492
% of Volume	102	102	93	99

29: Wiseman & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.3	0.0	0.6
Total Del/Veh (s)	4.2	5.5	3.2	4.5
Vehicles Entered	285	167	55	507
Vehicles Exited	284	168	55	507
Hourly Exit Rate	284	168	55	507
Input Volume	277	174	55	506
% of Volume	103	96	100	100

30: Stuart & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	1.6	0.1
Total Delay (hr)	0.5	0.4	0.3	0.0	1.2
Total Del/Veh (s)	8.3	6.9	5.7	4.4	6.9
Vehicles Entered	220	197	166	33	616
Vehicles Exited	221	197	166	33	617
Hourly Exit Rate	221	197	166	33	617
Input Volume	220	202	171	29	622
% of Volume	100	98	97	114	99

31: Dollard & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.8	0.8	0.0	1.7
Total Del/Veh (s)	10.4	9.9	4.8	9.8
Vehicles Entered	286	296	37	619
Vehicles Exited	286	294	36	616
Hourly Exit Rate	286	294	36	616
Input Volume	288	306	37	632
% of Volume	99	96	97	98

32: McEachran & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	0.1	0.1
Total Delay (hr)	2.9	3.4	3.0	9.3
Total Del/Veh (s)	27.1	42.0	21.4	28.3
Vehicles Entered	380	284	509	1173
Vehicles Exited	381	287	508	1176
Hourly Exit Rate	381	287	508	1176
Input Volume	381	295	520	1197
% of Volume	100	97	98	98

33: Davaar & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.7	0.1	2.7	3.6
Total Del/Veh (s)	9.5	7.1	16.6	13.8
Vehicles Entered	274	68	583	925
Vehicles Exited	274	68	582	924
Hourly Exit Rate	274	68	582	924
Input Volume	268	71	573	913
% of Volume	102	95	102	101

34: Rockland & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.6	0.2	2.5	3.2
Total Del/Veh (s)	8.9	7.4	14.0	12.2
Vehicles Entered	234	82	625	941
Vehicles Exited	234	82	628	944
Hourly Exit Rate	234	82	628	944
Input Volume	232	84	631	948
% of Volume	101	97	100	100

35: Parc & Beaubien Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.5	9.3	11.6	8.0	29.4
Total Del/Veh (s)	17.7	78.3	45.3	24.0	40.0
Vehicles Entered	93	415	912	1198	2618
Vehicles Exited	93	417	911	1198	2619
Hourly Exit Rate	93	417	911	1198	2619
Input Volume	97	410	915	1249	2671
% of Volume	96	102	100	96	98

36: Beaubien & Hutchison Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.1	0.2
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.0	0.3
Total Del/Veh (s)	1.7	3.1	4.7	2.8
Vehicles Entered	107	319	15	441
Vehicles Exited	107	320	15	442
Hourly Exit Rate	107	320	15	442
Input Volume	112	314	14	440
% of Volume	95	102	107	100

37: Durocher & Accès Centre de Recherches/Beaubien Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	6.1	2.7	1.2	1.7
Vehicles Entered	20	23	217	260
Vehicles Exited	20	24	217	261
Hourly Exit Rate	20	24	217	261
Input Volume	19	24	223	266
% of Volume	107	101	97	98

38: Parc & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	1.0	2.9	1.8	5.7
Total Del/Veh (s)	35.0	12.5	5.5	9.7
Vehicles Entered	98	844	1164	2106
Vehicles Exited	99	839	1163	2101
Hourly Exit Rate	99	839	1163	2101
Input Volume	98	840	1211	2149
% of Volume	101	100	96	98

39: Hutchison & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.5	0.6
Total Del/Veh (s)	1.6	0.4	6.1	4.5
Vehicles Entered	88	60	310	458
Vehicles Exited	88	60	311	459
Hourly Exit Rate	88	60	311	459
Input Volume	90	60	302	452
% of Volume	98	100	103	102

40: Durocher & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.3	0.1	0.6
Total Del/Veh (s)	5.5	5.2	6.2	5.4
Vehicles Entered	209	180	37	426
Vehicles Exited	207	180	37	424
Hourly Exit Rate	207	180	37	424
Input Volume	208	182	37	427
% of Volume	100	99	100	99

41: Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.4	0.2	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	6.2	6.2	4.2	6.0
Vehicles Entered	231	133	33	397
Vehicles Exited	232	133	33	398
Hourly Exit Rate	232	133	33	398
Input Volume	230	134	32	396
% of Volume	101	99	103	101

42: Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.2	0.2	0.0	0.8
Total Del/Veh (s)	5.3	5.5	4.7	3.5	5.1
Vehicles Entered	208	153	132	49	542
Vehicles Exited	207	153	132	49	541
Hourly Exit Rate	207	153	132	49	541
Input Volume	207	154	141	45	547
% of Volume	100	100	94	108	99

43: Accès résidences & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.1	0.2	0.4
Total Del/Veh (s)	1.7	1.7	5.0	2.6
Vehicles Entered	175	218	137	530
Vehicles Exited	175	218	137	530
Hourly Exit Rate	175	218	137	530
Input Volume	173	229	131	532
% of Volume	101	95	105	100

44: Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.4	0.7
Total Del/Veh (s)	6.2	5.4	5.7
Vehicles Entered	175	258	433
Vehicles Exited	175	258	433
Hourly Exit Rate	175	258	433
Input Volume	173	266	439
% of Volume	101	97	99

45: McEachran & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.6	0.4	0.1	1.2
Total Del/Veh (s)	4.1	6.2	5.1	4.8
Vehicles Entered	532	254	84	870
Vehicles Exited	534	253	84	871
Hourly Exit Rate	534	253	84	871
Input Volume	548	261	86	895
% of Volume	97	97	97	97

54: accès UdeM Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.2	2.4	2.5	1.5
Vehicles Entered	91	63	49	203
Vehicles Exited	91	62	49	202
Hourly Exit Rate	91	62	49	202
Input Volume	98	61	45	204
% of Volume	93	102	108	99

58: Champagneur Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	1.3	3.5	5.3	2.6
Vehicles Entered	72	21	30	123
Vehicles Exited	72	21	29	122
Hourly Exit Rate	72	21	29	122
Input Volume	72	22	28	123
% of Volume	100	93	104	99

600: Rockland Performance by approach

Approach	WB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1
Total Delay (hr)	1.0	1.0
Total Del/Veh (s)	2.9	2.9
Vehicles Entered	1243	1243
Vehicles Exited	1242	1242
Hourly Exit Rate	1242	1242
Input Volume	1281	1281
% of Volume	97	97

601: Rockland Performance by approach

Approach	SB	NW	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.8	0.8
Total Del/Veh (s)	0.5	4.0	3.7
Vehicles Entered	72	699	771
Vehicles Exited	72	699	771
Hourly Exit Rate	72	699	771
Input Volume	76	736	812
% of Volume	95	95	95

2738: Rockland Performance by approach

Approach	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.4	2.5	2.9
Total Del/Veh (s)	1.2	4.9	3.5
Vehicles Entered	1193	1848	3041
Vehicles Exited	1191	1850	3041
Hourly Exit Rate	1191	1850	3041
Input Volume	1215	1881	3096
% of Volume	98	98	98

Total Zone Performance

Denied Delay (hr)	8.1
Denied Del/Veh (s)	4.4
Total Delay (hr)	202.4
Total Del/Veh (s)	299.0
Vehicles Entered	6705
Vehicles Exited	2043
Hourly Exit Rate	2043
Input Volume	51850
% of Volume	4

4: Rockland & Beaumont Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	8.1	0.0	1.9	7.2	1.8	1.8	20.8
Total Del/Veh (s)	57.2	1.1	49.0	39.3	13.1	5.1	23.2
Vehicles Entered	500	155	138	651	501	1259	3204
Vehicles Exited	497	155	138	645	503	1258	3196
Hourly Exit Rate	497	155	138	645	503	1258	3196
Input Volume	522	156	133	654	515	1272	3252
% of Volume	95	99	104	99	98	99	98

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.8
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.5	0.1	0.1	0.1	6.2	2.5	5.3
Total Delay (hr)	3.6	0.9	0.1	0.1	3.8	1.7	0.1	0.1	0.0	6.8	0.3	9.9
Total Del/Veh (s)	29.3	18.1	17.3	45.7	49.5	26.4	72.3	77.5	45.7	83.1	35.5	67.4
Vehicles Entered	440	168	17	10	269	226	6	6	3	286	28	520
Vehicles Exited	440	168	17	10	272	227	6	6	3	286	28	515
Hourly Exit Rate	440	168	17	10	272	227	6	6	3	286	28	515
Input Volume	438	184	19	11	278	217	8	6	3	297	29	525
% of Volume	101	91	91	89	98	105	77	104	109	96	96	98

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	1.3
Denied Del/Veh (s)	2.4
Total Delay (hr)	27.5
Total Del/Veh (s)	49.0
Vehicles Entered	1979
Vehicles Exited	1978
Hourly Exit Rate	1978
Input Volume	2014
% of Volume	98

6: Parc & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	4.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.3	0.1	4.2	0.0	0.0	0.0	3.2	1.3	0.0	3.7	0.2	12.9
Total Del/Veh (s)	27.3	25.3	22.6	21.5	23.6	18.4	28.6	10.1	12.7	27.4	12.8	22.0
Vehicles Entered	37	9	652	3	2	4	397	444	6	477	57	2088
Vehicles Exited	37	9	653	3	2	4	399	444	6	480	57	2094
Hourly Exit Rate	37	9	653	3	2	4	399	444	6	480	57	2094
Input Volume	36	9	681	3	1	3	393	450	8	498	62	2145
% of Volume	102	100	96	109	160	145	101	99	77	96	92	98

7: Davaar/Rockland & Manoir Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0		0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3
Total Del/Veh (s)	0.1	9.9		1.5	1.5
Vehicles Entered	15	1	0	656	672
Vehicles Exited	15	1	0	658	674
Hourly Exit Rate	15	1	0	658	674
Input Volume	14	2	1	645	662
% of Volume	105	50	0	102	102

8: Rockland & Manoir Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBT	NBR2	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.1
Total Del/Veh (s)	6.3	0.9	0.6	0.5	5.2	6.0
Vehicles Entered	542	3	2	16	75	638
Vehicles Exited	544	3	2	16	75	640
Hourly Exit Rate	544	3	2	16	75	640
Input Volume	545	4	3	16	77	646
% of Volume	100	67	62	98	97	99

9: McEachran & Manoir & Rockland Performance by movement

Movement	NBL2	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR2	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)		0.6	0.2	0.0	0.0	0.0	0.4
Total Delay (hr)	0.0	3.0	0.2	0.0	0.0	0.1	3.4
Total Del/Veh (s)		14.9	7.0	8.5	0.8	1.4	9.8
Vehicles Entered	0	710	122	20	7	378	1237
Vehicles Exited	0	712	122	20	7	378	1239
Hourly Exit Rate	0	712	122	20	7	378	1239
Input Volume	1	724	126	21	7	384	1263
% of Volume	0	98	97	96	104	98	98

10: Rockland & Bates Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0	3.1	0.0	5.5
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	18.8	0.0	49.0	0.1	16.2
Total Delay (hr)	1.6	0.3	0.1	0.7	0.0	1.7	0.1	0.9	0.0	5.4
Total Del/Veh (s)	25.6	26.3	22.4	15.0	11.7	13.9	4.3	13.7	11.7	15.9
Vehicles Entered	223	46	16	157	2	452	96	229	1	1222
Vehicles Exited	222	46	16	156	2	451	96	230	1	1220
Hourly Exit Rate	222	46	16	156	2	451	96	230	1	1220
Input Volume	229	44	22	162	2	475	97	242	1	1274
% of Volume	97	104	73	96	100	95	99	95	80	96

11: Parc & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.8	0.0	0.0	0.8	2.4	0.0	0.0	0.3
Total Delay (hr)	4.3	0.3	6.6	2.6	2.9	0.3	3.0	0.4	20.3
Total Del/Veh (s)	28.2	30.1	35.4	41.4	14.9	16.6	10.2	12.2	21.6
Vehicles Entered	542	40	668	223	679	65	1024	114	3355
Vehicles Exited	541	41	668	223	680	65	1024	114	3356
Hourly Exit Rate	541	41	668	223	680	65	1024	114	3356
Input Volume	548	41	676	218	685	64	1051	121	3404
% of Volume	99	100	99	102	99	102	97	94	99

13: Durocher & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	4.3	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.6	0.6	0.0	0.3	0.1	0.4	0.1	0.1	2.0
Total Del/Veh (s)	12.5	4.7	2.6	1.1	40.9	44.8	41.9	34.4	39.2	5.6
Vehicles Entered	4	422	782	1	25	6	33	8	5	1286
Vehicles Exited	4	423	782	1	25	6	33	8	5	1287
Hourly Exit Rate	4	423	782	1	25	6	33	8	5	1287
Input Volume	4	424	798	1	24	5	34	9	5	1304
% of Volume	100	100	98	100	103	120	96	89	100	99

14: Querbes & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.7	0.1	0.0	0.9	0.1	0.3	0.3	0.2	2.7
Total Del/Veh (s)	11.0	6.4	6.4	8.7	5.3	5.5	39.3	41.3	48.0	8.1
Vehicles Entered	24	409	41	4	579	49	26	28	16	1176
Vehicles Exited	24	409	41	5	579	49	27	28	17	1179
Hourly Exit Rate	24	409	41	5	579	49	27	28	17	1179
Input Volume	21	411	40	7	582	51	26	25	16	1178
% of Volume	113	100	102	71	100	96	105	113	105	100

15: de l'Épée & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.3	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	1.0
Total Del/Veh (s)	9.6	1.9	1.9	1.6	24.5	23.8	9.2	29.5	0.4	15.2	3.3
Vehicles Entered	9	421	514	56	10	14	35	25	6	3	1093
Vehicles Exited	9	421	514	56	10	13	35	25	6	3	1092
Hourly Exit Rate	9	421	514	56	10	13	35	25	6	3	1092
Input Volume	10	420	521	53	11	12	32	25	7	2	1093
% of Volume	90	100	99	105	91	108	109	99	89	150	100

16: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.6	0.0	0.2	1.6	0.0	0.4	0.9	0.3	0.8	1.0	0.1
Total Del/Veh (s)	8.9	6.1	6.5	13.3	12.6	12.0	48.1	52.2	46.7	52.7	49.1	79.4
Vehicles Entered	5	357	21	52	454	13	26	64	22	50	70	6
Vehicles Exited	5	358	21	52	455	13	26	63	21	50	70	6
Hourly Exit Rate	5	358	21	52	455	13	26	63	21	50	70	6
Input Volume	6	353	20	52	464	11	30	63	23	52	69	6
% of Volume	83	101	105	100	98	118	86	100	91	96	101	100

16: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1
Total Delay (hr)	5.9
Total Del/Veh (s)	18.7
Vehicles Entered	1140
Vehicles Exited	1140
Hourly Exit Rate	1140
Input Volume	1150
% of Volume	99

18: Outremont & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.2	4.0	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.0	0.1	0.5	0.1	0.5	0.6	0.3	2.3
Total Del/Veh (s)	7.9	2.1	2.5	6.3	4.2	4.1	47.5	43.9	43.6	8.3
Vehicles Entered	15	333	40	34	414	51	39	49	27	1002
Vehicles Exited	15	333	39	34	414	51	40	50	27	1003
Hourly Exit Rate	15	333	39	34	414	51	40	50	27	1003
Input Volume	18	336	41	33	418	58	39	54	23	1020
% of Volume	82	99	96	102	99	88	103	93	116	98

19: Wiseman & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	4.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.5	0.1	0.1	1.5	0.7	0.2	0.1	0.3	0.0	3.6
Total Del/Veh (s)	5.1	6.1	18.7	12.9	41.9	34.3	14.3	11.7	13.3	12.1
Vehicles Entered	357	43	18	423	64	17	23	102	12	1059
Vehicles Exited	356	43	18	423	63	17	22	102	12	1056
Hourly Exit Rate	356	43	18	423	63	17	22	102	12	1056
Input Volume	361	42	16	429	72	18	24	98	13	1074
% of Volume	99	102	111	99	88	93	93	104	91	98

20: Stuart & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.2	1.3	0.2	0.9	0.1	0.4	0.8	0.3	4.3
Total Del/Veh (s)	14.6	11.1	12.6	8.1	8.0	42.0	42.8	46.8	13.8
Vehicles Entered	44	425	64	416	48	37	67	23	1124
Vehicles Exited	44	425	64	417	48	38	67	24	1127
Hourly Exit Rate	44	425	64	417	48	38	67	24	1127
Input Volume	43	420	67	428	51	36	69	26	1141
% of Volume	103	101	96	97	95	104	97	91	99

22: McEachran & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.4	0.0	0.0	0.4	0.4	1.7	0.3
Total Delay (hr)	0.3	1.1	1.0	0.3	0.5	2.9	0.7	6.8
Total Del/Veh (s)	15.4	8.5	7.9	8.3	36.0	34.2	36.0	15.7
Vehicles Entered	65	475	466	116	51	296	65	1534
Vehicles Exited	65	475	466	116	52	295	65	1534
Hourly Exit Rate	65	475	466	116	52	295	65	1534
Input Volume	72	480	479	120	46	293	55	1546
% of Volume	91	99	97	97	113	101	118	99

23: Davaar & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.0	0.1	0.1	1.3	0.7	2.3	0.3	5.9
Total Del/Veh (s)	6.8	8.6	17.5	10.4	28.5	26.7	30.9	14.1
Vehicles Entered	550	23	26	454	93	308	35	1489
Vehicles Exited	550	23	27	456	92	306	35	1489
Hourly Exit Rate	550	23	27	456	92	306	35	1489
Input Volume	562	24	30	453	89	302	36	1496
% of Volume	98	97	90	101	104	101	97	100

24: Rockland & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	2.1	0.2	0.2	1.1	0.5	2.8	0.5	7.3
Total Del/Veh (s)	14.5	12.3	14.3	7.8	32.2	31.8	30.0	17.2
Vehicles Entered	504	43	38	487	58	311	65	1506
Vehicles Exited	505	43	39	490	58	312	65	1512
Hourly Exit Rate	505	43	39	490	58	312	65	1512
Input Volume	517	41	37	487	58	313	64	1518
% of Volume	98	106	106	101	100	100	101	100

25: de l'Épée & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	4.8	3.8	3.6	3.1	4.9	2.4	3.6
Vehicles Entered	25	22	55	35	5	30	172
Vehicles Exited	25	22	55	35	5	30	172
Hourly Exit Rate	25	22	55	35	5	30	172
Input Volume	25	21	56	31	7	30	169
% of Volume	101	106	99	114	69	100	102

26: Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	5.3	4.2	4.7	5.1	6.1	1.7	4.4	4.9
Vehicles Entered	39	104	14	72	62	7	20	318
Vehicles Exited	39	103	14	72	62	7	20	317
Hourly Exit Rate	39	103	14	72	62	7	20	317
Input Volume	41	104	14	72	61	7	20	319
% of Volume	96	99	98	100	102	100	101	99

27: Ducharme & Champagneur Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	5.4	5.9	4.4	6.1	5.7	4.2	4.4	4.2	3.3	5.4
Vehicles Entered	4	136	34	4	124	17	8	21	9	357
Vehicles Exited	4	136	33	4	123	17	8	21	9	355
Hourly Exit Rate	4	136	33	4	123	17	8	21	9	355
Input Volume	4	135	31	5	120	18	7	20	9	350
% of Volume	94	101	106	76	102	93	119	105	103	101

28: Outremont & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	5.4	4.6	5.8	5.1	5.3	5.2	4.2	5.1
Vehicles Entered	5	190	91	54	86	53	8	487
Vehicles Exited	5	190	91	54	86	53	8	487
Hourly Exit Rate	5	190	91	54	86	53	8	487
Input Volume	7	184	90	52	91	59	9	492
% of Volume	74	103	101	103	95	90	89	99

29: Wiseman & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.6
Total Del/Veh (s)	4.3	4.0	5.2	5.5	3.5	3.7	2.5	4.5
Vehicles Entered	186	99	12	155	13	20	22	507
Vehicles Exited	186	98	12	156	13	20	22	507
Hourly Exit Rate	186	98	12	156	13	20	22	507
Input Volume	181	96	11	163	15	20	20	506
% of Volume	103	102	107	96	85	101	111	100

30: Stuart & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	4.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.5	0.4	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
Total Del/Veh (s)	8.1	8.2	7.1	5.7	7.2	1.8	6.9	4.8	3.7	6.9
Vehicles Entered	6	214	179	18	103	45	18	21	12	616
Vehicles Exited	6	215	179	18	103	45	18	21	12	617
Hourly Exit Rate	6	215	179	18	103	45	18	21	12	617
Input Volume	6	214	188	14	105	46	21	18	11	622
% of Volume	96	101	95	129	98	98	87	115	112	99

31: Dollard & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.6	0.2	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	1.7
Total Del/Veh (s)	10.8	9.2	9.0	9.9	4.6	4.9	3.8	9.8
Vehicles Entered	204	82	11	285	17	17	3	619
Vehicles Exited	203	83	11	283	17	17	2	616
Hourly Exit Rate	203	83	11	283	17	17	2	616
Input Volume	203	85	14	293	18	16	3	632
% of Volume	100	98	80	97	94	106	62	98

32: McEachran & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.3	0.2	0.1	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.8	2.1	0.6	2.7	0.1	2.9	0.1	9.3
Total Del/Veh (s)	31.2	25.7	39.7	42.8	24.4	21.4	20.3	28.3
Vehicles Entered	92	288	58	226	12	487	10	1173
Vehicles Exited	92	289	58	229	12	486	10	1176
Hourly Exit Rate	92	289	58	229	12	486	10	1176
Input Volume	90	291	61	234	12	499	9	1197
% of Volume	102	99	95	98	98	97	108	98

33: Davaar & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.2	0.7	0.1
Total Delay (hr)	0.6	0.1	0.0	0.1	0.7	1.9	0.1	3.6
Total Del/Veh (s)	9.7	8.3	4.6	7.3	16.6	16.5	17.4	13.8
Vehicles Entered	224	50	1	67	144	417	22	925
Vehicles Exited	225	49	1	67	144	417	21	924
Hourly Exit Rate	225	49	1	67	144	417	21	924
Input Volume	225	44	1	70	144	411	18	913
% of Volume	100	112	80	96	100	101	115	101

34: Rockland & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.5	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	1.6	0.5	3.2
Total Del/Veh (s)	7.5	9.0	7.9	7.3	7.7	4.9	16.0	14.0	13.1	12.2
Vehicles Entered	7	206	21	10	64	8	67	412	146	941
Vehicles Exited	7	206	21	10	64	8	68	413	147	944
Hourly Exit Rate	7	206	21	10	64	8	68	413	147	944
Input Volume	9	204	19	10	68	7	64	416	151	948
% of Volume	78	101	111	98	95	119	106	99	98	100

35: Parc & Beaubien Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.4	0.3	0.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.4	0.1	4.5	3.4	1.4	1.2	9.2	1.2	1.1	6.4	0.4	29.4
Total Del/Veh (s)	17.5	16.2	79.1	80.8	70.8	48.6	44.8	46.6	24.9	23.7	26.6	40.0
Vehicles Entered	78	15	198	146	71	90	732	90	161	977	60	2618
Vehicles Exited	78	15	198	147	72	91	730	90	161	977	60	2619
Hourly Exit Rate	78	15	198	147	72	91	730	90	161	977	60	2619
Input Volume	83	14	194	145	71	90	730	95	166	1023	60	2671
% of Volume	94	107	102	102	101	101	100	95	97	96	100	98

36: Beaubien & Hutchison Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.1	0.2
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.3
Total Del/Veh (s)	4.5	1.0	3.9	1.7	3.0	8.7	3.3	2.8
Vehicles Entered	22	85	48	18	253	4	11	441
Vehicles Exited	22	85	48	18	254	4	11	442
Hourly Exit Rate	22	85	48	18	254	4	11	442
Input Volume	26	87	49	21	244	3	11	440
% of Volume	85	98	98	87	104	123	102	100

37: Durocher & Accès Centre de Recherches/Beaubien Performance by movement

Movement	EBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	6.1	2.7	1.2	1.4	1.1	1.7
Vehicles Entered	20	23	52	27	138	260
Vehicles Exited	20	24	52	27	138	261
Hourly Exit Rate	20	24	52	27	138	261
Input Volume	19	24	59	24	140	266
% of Volume	107	101	89	111	99	98

38: Parc & Axe Central Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.0	0.7	0.1	2.8	1.7	0.1	5.7
Total Del/Veh (s)	33.8	0.6	35.8	24.0	12.2	5.5	5.5	9.7
Vehicles Entered	23	1	74	19	825	1123	41	2106
Vehicles Exited	24	1	74	19	820	1122	41	2101
Hourly Exit Rate	24	1	74	19	820	1122	41	2101
Input Volume	25	1	72	20	820	1171	40	2149
% of Volume	97	80	103	96	100	96	102	98

39: Hutchison & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.2	0.3	0.0	0.6
Total Del/Veh (s)	1.6	0.4	5.9	6.3	4.4	4.5
Vehicles Entered	88	60	119	180	11	458
Vehicles Exited	88	60	120	180	11	459
Hourly Exit Rate	88	60	120	180	11	459
Input Volume	90	60	122	172	8	452
% of Volume	98	100	99	104	133	102

40: Durocher & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.6
Total Del/Veh (s)	6.7	4.5	5.2	5.2	6.0	5.4
Vehicles Entered	89	120	47	133	37	426
Vehicles Exited	88	119	47	133	37	424
Hourly Exit Rate	88	119	47	133	37	424
Input Volume	90	118	48	134	37	427
% of Volume	98	101	97	99	100	99

41: Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.4	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	6.4	4.5	5.2	6.2	5.1	0.9	3.0	6.0
Vehicles Entered	205	26	3	130	24	5	4	397
Vehicles Exited	205	27	3	130	24	5	4	398
Hourly Exit Rate	205	27	3	130	24	5	4	398
Input Volume	204	26	2	132	22	6	4	396
% of Volume	100	105	150	98	110	80	100	101

42: Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8
Total Del/Veh (s)	5.3	6.2	4.4	5.6	2.5	4.6	0.0	2.7	5.1
Vehicles Entered	208	99	54	97	35	24	2	23	542
Vehicles Exited	207	99	54	97	35	24	2	23	541
Hourly Exit Rate	207	99	54	97	35	24	2	23	541
Input Volume	207	101	53	106	35	23	1	22	547
% of Volume	100	98	102	92	100	105	267	106	99

43: Accès résidences & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.4
Total Del/Veh (s)	1.7	1.6	3.4	1.5	6.7	3.6	2.6
Vehicles Entered	134	41	24	194	63	74	530
Vehicles Exited	134	41	24	194	63	74	530
Hourly Exit Rate	134	41	24	194	63	74	530
Input Volume	136	37	23	206	60	71	532
% of Volume	99	111	105	94	105	104	100

44: Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.0	0.4	0.7
Total Del/Veh (s)	6.2	5.0	5.4	5.7
Vehicles Entered	175	4	254	433
Vehicles Exited	175	4	254	433
Hourly Exit Rate	175	4	254	433
Input Volume	173	5	261	439
% of Volume	101	80	97	99

45: McEachran & Axe Central Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.2	0.3	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	1.2
Total Del/Veh (s)	5.0	3.9	4.0	6.1	6.5	4.6	5.3	5.7	3.8	4.8
Vehicles Entered	79	232	221	155	98	1	55	12	17	870
Vehicles Exited	80	232	222	155	97	1	55	12	17	871
Hourly Exit Rate	80	232	222	155	97	1	55	12	17	871
Input Volume	87	236	226	158	102	1	60	12	14	895
% of Volume	92	98	98	98	95	100	92	98	119	97

54: accès UdeM Performance by movement

Movement	EBR	WBL	WBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0		0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.3	2.4		2.5	1.5
Vehicles Entered	91	63	0	49	203
Vehicles Exited	91	62	0	49	202
Hourly Exit Rate	91	62	0	49	202
Input Volume	98	61	0	45	204
% of Volume	93	102	0	108	99

58: Champagneur Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	4.4	0.1	2.4	3.5	4.3	5.6	2.6
Vehicles Entered	14	46	12	21	10	20	123
Vehicles Exited	14	46	12	21	10	19	122
Hourly Exit Rate	14	46	12	21	10	19	122
Input Volume	14	48	10	22	10	18	123
% of Volume	98	96	117	93	98	107	99

600: Rockland Performance by movement

Movement	WBL	WBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.4	0.6	1.0
Total Del/Veh (s)	2.6	3.1	2.9
Vehicles Entered	541	702	1243
Vehicles Exited	541	701	1242
Hourly Exit Rate	541	701	1242
Input Volume	545	736	1281
% of Volume	99	95	97

601: Rockland Performance by movement

Movement	SBT	NWT	NWR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.8	0.8
Total Del/Veh (s)	0.5	2.9	4.0	3.7
Vehicles Entered	72	7	692	771
Vehicles Exited	72	7	692	771
Hourly Exit Rate	72	7	692	771
Input Volume	76	7	729	812
% of Volume	95	104	95	95

2738: Rockland Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBT	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.4	0.4	2.1	2.9
Total Del/Veh (s)	2.0	1.2	2.6	6.0	3.5
Vehicles Entered	52	1141	615	1233	3041
Vehicles Exited	52	1139	615	1235	3041
Hourly Exit Rate	52	1139	615	1235	3041
Input Volume	57	1158	607	1274	3096
% of Volume	91	98	101	97	98

Total Zone Performance

Denied Delay (hr)	8.1
Denied Del/Veh (s)	4.4
Total Delay (hr)	202.4
Total Del/Veh (s)	299.0
Vehicles Entered	6705
Vehicles Exited	2043
Hourly Exit Rate	2043
Input Volume	51850
% of Volume	4

Intersection: 4: Rockland & Beaumont

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	LR	R	T	R	T	T
Maximum Queue (m)	87.3	91.1	67.2	196.0	149.7	36.5	33.7
Average Queue (m)	57.2	63.6	22.6	104.1	57.0	10.8	12.8
95th Queue (m)	83.2	88.8	50.1	190.4	141.1	25.1	27.3
Link Distance (m)		443.0	443.0	292.9	292.9	139.8	139.8
Upstream Blk Time (%)				1	0		
Queuing Penalty (veh)				4	0		
Storage Bay Dist (m)	125.0						
Storage Blk Time (%)	0	0					
Queuing Penalty (veh)	0	0					

Intersection: 5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	LT	TR	LT	R	LT	TR	L	LT	R
Maximum Queue (m)	53.4	59.1	43.4	147.2	57.5	22.3	9.4	228.0	47.5	43.8
Average Queue (m)	29.8	37.2	19.0	61.6	37.2	3.9	1.0	152.6	47.0	43.2
95th Queue (m)	49.0	56.2	37.2	118.6	71.0	14.0	5.9	232.5	48.6	44.3
Link Distance (m)		443.0	443.0	798.6		74.0	74.0	226.0		
Upstream Blk Time (%)								0		
Queuing Penalty (veh)								3		
Storage Bay Dist (m)	165.0				50.0				40.0	40.0
Storage Blk Time (%)				14	2			8	15	48
Queuing Penalty (veh)				30	6			54	22	71

Intersection: 6: Parc & Beaumont

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	T	T	R
Maximum Queue (m)	24.5	142.6	11.6	9.1	118.7	76.4	8.9	65.6	71.7	37.5
Average Queue (m)	8.4	60.8	1.2	1.0	51.7	28.1	0.9	35.2	36.6	12.2
95th Queue (m)	20.5	119.0	6.5	5.5	95.8	66.0	5.0	55.8	61.9	36.1
Link Distance (m)	798.6	798.6	129.4		355.5	355.5		323.1	323.1	
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)				2.0			2.0			30.0
Storage Blk Time (%)			3	2		15	0		13	0
Queuing Penalty (veh)			0	0		1	2		8	0

Intersection: 7: Davaar/Rockland & Manoir

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	R	L	T
Maximum Queue (m)	7.0	3.7	60.0
Average Queue (m)	0.4	0.1	9.1
95th Queue (m)	3.5	1.9	38.8
Link Distance (m)	85.8	75.8	118.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 8: Rockland & Manoir

Movement	WB	SB
Directions Served	L	T
Maximum Queue (m)	38.0	24.1
Average Queue (m)	23.7	11.4
95th Queue (m)	35.4	20.6
Link Distance (m)	53.4	49.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 9: McEachran & Manoir & Rockland

Movement	NB	NB
Directions Served	<L	TR
Maximum Queue (m)	122.9	57.5
Average Queue (m)	46.3	19.0
95th Queue (m)	95.1	50.8
Link Distance (m)	159.4	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		50.0
Storage Blk Time (%)	13	0
Queuing Penalty (veh)	14	1

Intersection: 10: Rockland & Bates

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	65.3	41.0	68.0	6.4
Average Queue (m)	32.0	17.6	57.7	0.5
95th Queue (m)	55.5	32.7	79.1	4.8
Link Distance (m)	266.1	87.5	54.9	23.4
Upstream Blk Time (%)			19	0
Queuing Penalty (veh)			141	0
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 11: Parc & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	B2747	B2747	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	TR	T	TR	T	T	T	TR	T	TR
Maximum Queue (m)	63.0	59.7	118.6	120.4	28.0	20.9	70.1	67.4	58.3	60.4
Average Queue (m)	40.5	39.4	69.8	68.3	2.2	1.8	39.7	35.5	24.7	29.0
95th Queue (m)	56.6	56.0	107.1	109.3	15.8	13.6	63.7	60.7	44.9	49.5
Link Distance (m)	84.2	84.2	99.5	99.5	106.7	106.7	426.2		246.1	246.1
Upstream Blk Time (%)			4	4						
Queuing Penalty (veh)			0	0						
Storage Bay Dist (m)								103.0		
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										

Intersection: 13: Durocher & Van Horne

Movement	EB	WB	B12	B12	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	T		LTR	L	R
Maximum Queue (m)	52.4	49.2	69.6	43.0	40.9	17.3	9.3
Average Queue (m)	17.1	15.1	17.7	6.5	18.2	2.9	1.8
95th Queue (m)	37.6	32.0	55.0	27.6	36.3	11.5	7.5
Link Distance (m)	56.4	70.0	84.2	84.2	259.0	133.6	
Upstream Blk Time (%)	0		0	0			
Queuing Penalty (veh)	1		0	0			
Storage Bay Dist (m)							0.1
Storage Blk Time (%)					7	5	
Queuing Penalty (veh)					0	0	

Intersection: 14: Querbes & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	64.3	29.6	53.0	25.6	38.7
Average Queue (m)	27.7	5.3	20.6	2.8	14.5
95th Queue (m)	51.9	19.5	43.7	12.7	31.6
Link Distance (m)	65.2		56.4		197.4
Upstream Blk Time (%)	0		0		
Queuing Penalty (veh)	1		1		
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)	6	0	5	0	
Queuing Penalty (veh)	2	0	2	0	

Intersection: 15: de l'Épée & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	49.4	47.0	34.1	32.9	9.1
Average Queue (m)	5.7	7.4	13.5	8.7	0.8
95th Queue (m)	25.4	26.7	27.4	23.8	4.9
Link Distance (m)	67.9	65.2	257.4	172.8	
Upstream Blk Time (%)	0	0			
Queuing Penalty (veh)	0	0			
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				13	1
Queuing Penalty (veh)				0	0

Intersection: 16: Bloomfield & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	57.8	26.0	67.5	29.3	64.7	72.1
Average Queue (m)	25.5	3.4	40.5	3.5	24.9	28.2
95th Queue (m)	50.3	15.5	63.0	17.8	48.6	58.6
Link Distance (m)	172.8		67.9		273.9	161.9
Upstream Blk Time (%)			0			
Queuing Penalty (veh)			2			
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0		
Storage Blk Time (%)	4	0	18	0		
Queuing Penalty (veh)	1	0	2	0		

Intersection: 18: Outremont & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	NB
Directions Served	LTR	LTR	LT	R
Maximum Queue (m)	37.9	51.0	43.1	28.3
Average Queue (m)	7.3	14.1	22.0	7.8
95th Queue (m)	24.2	35.6	38.5	19.5
Link Distance (m)	116.6	172.8	158.6	
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				42.5
Storage Blk Time (%)			0	0
Queuing Penalty (veh)			0	0

Intersection: 19: Wiseman & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	R	LT	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	48.7	18.3	75.8	43.0	13.7	36.2
Average Queue (m)	16.9	3.9	33.5	16.4	3.4	15.9
95th Queue (m)	35.2	13.1	60.2	33.3	10.9	29.4
Link Distance (m)	80.9		116.6	185.5		168.3
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)		30.0			0.1	
Storage Blk Time (%)	1			41	6	
Queuing Penalty (veh)	1			8	4	

Intersection: 20: Stuart & Van Horne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LTR	TR	LTR
Maximum Queue (m)	75.8	77.9	55.7
Average Queue (m)	44.9	25.2	25.8
95th Queue (m)	72.6	61.0	46.6
Link Distance (m)	75.0	80.9	150.0
Upstream Blk Time (%)	0	1	
Queuing Penalty (veh)	2	4	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 22: McEachran & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	R	LT	R
Maximum Queue (m)	62.6	30.5	78.2	42.4	110.4	42.5
Average Queue (m)	18.5	22.7	26.6	10.1	60.3	21.7
95th Queue (m)	48.8	35.4	63.0	30.3	95.2	49.5
Link Distance (m)	87.4		74.6		504.8	
Upstream Blk Time (%)	0		1			
Queuing Penalty (veh)	0		6			
Storage Bay Dist (m)		23.0		35.0		35.0
Storage Blk Time (%)	1	12	5	0	30	0
Queuing Penalty (veh)	3	8	6	0	17	1

Intersection: 23: Davaar & Van Horne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	61.2	77.6	97.7
Average Queue (m)	25.2	32.0	58.8
95th Queue (m)	49.0	65.3	90.3
Link Distance (m)	85.6	87.4	175.7
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		1	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 24: Rockland & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	SB	SB
Directions Served	T	R	LT	LT	R
Maximum Queue (m)	93.5	42.4	87.6	97.3	57.5
Average Queue (m)	38.4	6.1	29.9	55.4	19.0
95th Queue (m)	71.3	27.1	66.9	83.0	47.2
Link Distance (m)	931.1		85.6	175.5	
Upstream Blk Time (%)			0		
Queuing Penalty (veh)			2		
Storage Bay Dist (m)		35.0		50.0	
Storage Blk Time (%)	8	0		11	0
Queuing Penalty (veh)	4	0		7	0

Intersection: 25: de l'Épée & Ducharme

Movement	EB	NB	SB
Directions Served	LR	LT	TR
Maximum Queue (m)	10.5	16.7	12.0
Average Queue (m)	6.8	9.3	6.1
95th Queue (m)	13.5	14.9	13.4
Link Distance (m)	77.2	172.8	30.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 26: Ducharme

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	TR	LT	LR
Maximum Queue (m)	15.4	12.1	19.6
Average Queue (m)	9.7	8.9	9.8
95th Queue (m)	13.0	12.3	17.2
Link Distance (m)	70.0	77.2	161.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 27: Ducharme & Champagneur

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	26.7	23.8	21.5
Average Queue (m)	12.9	11.6	7.2
95th Queue (m)	21.5	20.1	16.8
Link Distance (m)	82.1	70.0	82.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 28: Outremont & Ducharme

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	36.3	25.6	30.8
Average Queue (m)	15.8	11.1	13.1
95th Queue (m)	28.2	19.8	22.2
Link Distance (m)	127.7	82.1	171.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 29: Wiseman & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	23.9	19.5	13.2
Average Queue (m)	12.8	9.9	7.6
95th Queue (m)	20.0	13.9	13.3
Link Distance (m)	83.1	127.7	107.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 30: Stuart & Ducharme

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	31.7	33.8	33.2	23.0	20.9
Average Queue (m)	11.9	14.4	12.6	6.1	4.0
95th Queue (m)	23.6	25.0	23.8	18.3	14.5
Link Distance (m)	79.5	83.1	174.4	43.5	
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				0	0
Queuing Penalty (veh)				0	0

Intersection: 31: Dollard & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	55.3	44.6	24.0
Average Queue (m)	26.7	19.0	8.5
95th Queue (m)	45.6	35.9	18.9
Link Distance (m)	82.4	79.5	154.6
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		1	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 32: McEachran & Ducharme

Movement	EB	WB	NB	NB
Directions Served	LT	TR	LT	R
Maximum Queue (m)	87.0	82.8	116.2	31.2
Average Queue (m)	46.7	46.2	59.9	4.1
95th Queue (m)	79.0	78.1	102.8	20.3
Link Distance (m)	89.5	82.4	171.1	
Upstream Blk Time (%)	0	2		
Queuing Penalty (veh)	2	5		
Storage Bay Dist (m)				30.0
Storage Blk Time (%)			24	0
Queuing Penalty (veh)			2	0

Intersection: 33: Davaar & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	35.9	19.6	101.8
Average Queue (m)	17.1	9.0	45.0
95th Queue (m)	27.8	17.8	86.2
Link Distance (m)	82.6	89.5	158.6
Upstream Blk Time (%)			0
Queuing Penalty (veh)			0
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 34: Rockland & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	39.0	18.5	99.1
Average Queue (m)	18.2	8.9	37.2
95th Queue (m)	30.2	14.6	74.5
Link Distance (m)	665.7	82.6	161.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 35: Parc & Beaubien

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	TR	R	LTR	R	L	T	TR	L	T	TR
Maximum Queue (m)	45.1	6.0	216.0	5.0	23.3	125.9	125.0	72.6	91.4	98.0
Average Queue (m)	14.9	0.3	105.2	0.2	17.3	70.0	71.5	24.5	58.0	64.4
95th Queue (m)	33.9	3.0	222.6	2.2	29.3	109.3	108.8	51.1	87.2	91.7
Link Distance (m)	88.3		641.4			246.1	246.1		122.8	122.8
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)		0.1		0.1	16.0			75.0		
Storage Blk Time (%)	24	0	60	0	8	52			2	
Queuing Penalty (veh)	2	0	21	0	31	47			3	

Intersection: 36: Beaubien & Hutchison

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	L	R	TR
Maximum Queue (m)	17.4	20.5	21.9	16.7
Average Queue (m)	2.3	3.9	11.6	3.7
95th Queue (m)	9.0	14.8	19.1	12.0
Link Distance (m)	76.4	88.3		88.2
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			0.1	
Storage Blk Time (%)		0	0	
Queuing Penalty (veh)		0	0	

Intersection: 37: Durocher & Accès Centre de Recherches/Beaubien

Movement	EB	NB
Directions Served	T	R
Maximum Queue (m)	10.5	10.6
Average Queue (m)	4.6	5.0
95th Queue (m)	12.0	12.5
Link Distance (m)	82.4	47.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 38: Parc & Axe Central

Movement	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	36.0	82.0	82.6	39.9	42.7
Average Queue (m)	18.9	43.2	42.1	18.9	22.7
95th Queue (m)	33.5	75.0	74.0	36.9	41.0
Link Distance (m)	84.0	122.8	122.8	355.5	355.5
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 39: Hutchison & Axe Central

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	24.2
Average Queue (m)	13.6
95th Queue (m)	20.9
Link Distance (m)	118.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 40: Durocher & Axe Central

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	T	T
Maximum Queue (m)	14.0	14.8	9.1	9.1
Average Queue (m)	9.6	9.8	6.5	0.4
95th Queue (m)	15.3	12.9	13.0	3.4
Link Distance (m)	328.0	82.8	98.6	98.6
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 41: Axe Central

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	TR	LT	LR
Maximum Queue (m)	10.9	16.6	10.4
Average Queue (m)	9.4	10.0	5.1
95th Queue (m)	10.8	15.0	12.5
Link Distance (m)	73.4	328.0	106.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 42: Axe Central

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	16.5	12.9	15.9	9.3
Average Queue (m)	9.2	9.2	9.5	7.1
95th Queue (m)	15.1	11.4	13.8	13.2
Link Distance (m)	215.6	73.4	212.9	148.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 43: Accès résidences & Axe Central

Movement	WB	NB
Directions Served	LT	LR
Maximum Queue (m)	14.2	20.7
Average Queue (m)	1.4	10.7
95th Queue (m)	7.7	16.4
Link Distance (m)	215.6	106.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 44: Axe Central

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	13.3	17.8
Average Queue (m)	9.3	12.5
95th Queue (m)	10.7	18.4
Link Distance (m)	77.9	83.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 45: McEachran & Axe Central

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	23.0	28.0	15.2	14.5
Average Queue (m)	13.5	13.0	9.4	7.3
95th Queue (m)	21.0	21.9	12.8	11.4
Link Distance (m)	92.2		77.9	42.3
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		45.0		
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 54: accès UdeM

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	TR	L	R
Maximum Queue (m)	1.3	13.0	12.9
Average Queue (m)	0.0	2.1	7.3
95th Queue (m)	1.0	8.7	13.0
Link Distance (m)	176.2	217.4	50.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 58: Champagneur

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LR	TR	LT
Maximum Queue (m)	12.0	9.3	9.3
Average Queue (m)	5.6	4.1	5.6
95th Queue (m)	12.9	11.6	12.8
Link Distance (m)	186.7	82.7	106.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 600: Rockland

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	78.9
Average Queue (m)	5.4
95th Queue (m)	36.1
Link Distance (m)	62.0
Upstream Blk Time (%)	1
Queuing Penalty (veh)	9
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 601: Rockland

Movement	NW
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	58.5
Average Queue (m)	21.9
95th Queue (m)	56.3
Link Distance (m)	36.9
Upstream Blk Time (%)	5
Queuing Penalty (veh)	37
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 2738: Rockland

Movement	WB	WB	SB	SB
Directions Served	R	R	T	R
Maximum Queue (m)	8.2	7.5	29.6	51.7
Average Queue (m)	0.5	0.5	1.1	2.5
95th Queue (m)	6.9	7.0	21.6	24.9
Link Distance (m)	184.4	184.4	292.9	292.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Zone Summary

Zone wide Queuing Penalty: 606

1: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	SE	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	5.5	0.1	0.1	1.6
Total Del/Veh (s)	44.0	42.4	85.4	116.4	27.6	67.3
Vehicles Entered	833	1072	966	579	23	3473
Vehicles Exited	841	1072	964	583	22	3482
Hourly Exit Rate	841	1072	964	583	22	3482
Input Volume	915	1094	1032	584	21	3645
% of Volume	92	98	93	100	106	96

2: Acadie & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	43.3	36.2	21.7	30.1	31.2
Vehicles Entered	794	819	1202	1761	4576
Vehicles Exited	793	819	1197	1765	4574
Hourly Exit Rate	793	819	1197	1765	4574
Input Volume	851	880	1316	1773	4820
% of Volume	93	93	91	100	95

3: Parc & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	1.1	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	11.2	45.3	47.6	32.4
Vehicles Entered	947	629	774	2350
Vehicles Exited	950	627	777	2354
Hourly Exit Rate	950	627	777	2354
Input Volume	982	626	869	2477
% of Volume	97	100	89	95

4: Viaduc Rockland/Daavar & Rockland & Beaumont Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	NW	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.8	0.1	0.2	0.5
Total Del/Veh (s)	76.6	75.6	9.0	47.2	55.2
Vehicles Entered	552	1554	935	151	3192
Vehicles Exited	549	1529	932	150	3160
Hourly Exit Rate	549	1529	932	150	3160
Input Volume	588	1684	942	154	3368
% of Volume	93	91	99	97	94

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	30.3	52.8	198.2	55.0	44.6
Vehicles Entered	1148	660	23	693	2524
Vehicles Exited	1147	663	25	693	2528
Hourly Exit Rate	1147	663	25	693	2528
Input Volume	1243	750	27	710	2730
% of Volume	92	88	92	98	93

6: Parc & Beaumont Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.8	0.1	0.4	0.1
Total Del/Veh (s)	20.6	33.4	22.5	27.6	22.7
Vehicles Entered	758	38	1255	314	2365
Vehicles Exited	763	38	1255	311	2367
Hourly Exit Rate	763	38	1255	311	2367
Input Volume	806	38	1428	326	2599
% of Volume	95	99	88	95	91

7: Daavar & Manoir Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.5	0.5
Total Del/Veh (s)	11.3	12.1	9.7	9.8
Vehicles Entered	11	12	582	605
Vehicles Exited	11	12	576	599
Hourly Exit Rate	11	12	576	599
Input Volume	13	14	602	628
% of Volume	86	89	96	95

8: Rockland & Manoir Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.0	5.0	1.2
Total Del/Veh (s)	5.4	0.8	25.1	8.5
Vehicles Entered	395	19	84	498
Vehicles Exited	394	19	83	496
Hourly Exit Rate	394	19	83	496
Input Volume	426	20	85	531
% of Volume	93	94	98	93

9: McEachran & Manoir & Rockland Performance by approach

Approach	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	45.3	0.0	22.5
Total Del/Veh (s)	36.3	3.1	19.3
Vehicles Entered	787	830	1617
Vehicles Exited	777	829	1606
Hourly Exit Rate	777	829	1606
Input Volume	841	847	1688
% of Volume	92	98	95

10: Rockland & Bates Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	9.3	0.0	4.5		6.4
Total Del/Veh (s)	57.1	18.7	27.9		42.0
Vehicles Entered	627	172	390	0	1189
Vehicles Exited	613	173	389	0	1175
Hourly Exit Rate	613	173	389	0	1175
Input Volume	623	172	400	1	1196
% of Volume	98	101	97	0	98

11: Parc & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	620.9	0.0	191.3	0.0	216.8
Total Del/Veh (s)	49.5	26.5	210.9	16.7	104.0
Vehicles Entered	634	642	1421	848	3545
Vehicles Exited	634	642	1381	849	3506
Hourly Exit Rate	634	642	1381	849	3506
Input Volume	909	648	1621	884	4062
% of Volume	70	99	85	96	86

13: Durocher & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	2.0	0.0	0.2	2.5	0.9
Total Del/Veh (s)	14.2	10.0	65.8	82.6	18.2
Vehicles Entered	514	605	102	34	1255
Vehicles Exited	513	607	102	32	1254
Hourly Exit Rate	513	607	102	32	1254
Input Volume	551	625	103	36	1316
% of Volume	93	97	99	88	95

14: Querbes & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.1	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	14.1	6.2	46.8	12.6
Vehicles Entered	522	585	87	1194
Vehicles Exited	519	585	83	1187
Hourly Exit Rate	519	585	83	1187
Input Volume	549	610	92	1252
% of Volume	94	96	90	95

15: de l'Épée & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	7.9	2.1	44.7	46.5	8.3
Vehicles Entered	479	551	42	55	1127
Vehicles Exited	476	551	39	53	1119
Hourly Exit Rate	476	551	39	53	1119
Input Volume	504	570	45	50	1170
% of Volume	94	97	87	105	96

16: Bloomfield & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.2	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	13.7	9.8	44.2	46.5	18.3
Vehicles Entered	414	523	128	105	1170
Vehicles Exited	409	523	130	105	1167
Hourly Exit Rate	409	523	130	105	1167
Input Volume	430	541	117	112	1200
% of Volume	95	97	111	94	97

18: Outremont & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	6.3	5.2	40.0	8.7
Vehicles Entered	419	511	89	1019
Vehicles Exited	417	511	89	1017
Hourly Exit Rate	417	511	89	1017
Input Volume	441	518	88	1047
% of Volume	95	99	101	97

19: Wiseman & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	1.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	5.4	11.2	39.6	16.3	11.5
Vehicles Entered	445	416	81	106	1048
Vehicles Exited	444	415	81	105	1045
Hourly Exit Rate	444	415	81	105	1045
Input Volume	469	430	76	106	1080
% of Volume	95	97	107	99	97

20: Stuart & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	4.4	5.6	42.8	9.2
Vehicles Entered	489	475	120	1084
Vehicles Exited	487	475	119	1081
Hourly Exit Rate	487	475	119	1081
Input Volume	521	482	118	1120
% of Volume	93	99	101	97

21: Dollard & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.4	1.8	1.6	1.0	1.1
Total Del/Veh (s)	6.5	11.0	139.8	83.2	25.0
Vehicles Entered	489	527	96	91	1203
Vehicles Exited	490	526	89	88	1193
Hourly Exit Rate	490	526	89	88	1193
Input Volume	529	536	90	99	1254
% of Volume	93	98	99	89	95

22: McEachran & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.5	0.1
Total Del/Veh (s)	22.3	16.6	45.1	26.6
Vehicles Entered	486	575	419	1480
Vehicles Exited	485	572	414	1471
Hourly Exit Rate	485	572	414	1471
Input Volume	529	591	421	1541
% of Volume	92	97	98	95

23: Daavar & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.7	0.0	0.7	0.5
Total Del/Veh (s)	14.9	8.0	51.5	23.8
Vehicles Entered	534	440	420	1394
Vehicles Exited	532	439	418	1389
Hourly Exit Rate	532	439	418	1389
Input Volume	574	450	443	1466
% of Volume	93	98	94	95

24: Rockland & Van Horne Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.4	6.8	2.1
Total Del/Veh (s)	69.9	7.8	54.7	45.1
Vehicles Entered	566	481	378	1425
Vehicles Exited	541	481	375	1397
Hourly Exit Rate	541	481	375	1397
Input Volume	580	499	405	1484
% of Volume	93	96	93	94

25: de l'Épée Performance by approach

Approach	EB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.4	3.3	3.9
Vehicles Entered	68	50	118
Vehicles Exited	69	50	119
Hourly Exit Rate	69	50	119
Input Volume	67	54	121
% of Volume	103	92	98

26: Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.6	5.3	5.1	4.9
Vehicles Entered	146	46	90	282
Vehicles Exited	147	46	90	283
Hourly Exit Rate	147	46	90	283
Input Volume	151	50	86	286
% of Volume	97	93	105	99

27: Champagneur & Jean-Talon/Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.5	5.8	6.6	5.7
Vehicles Entered	185	100	40	325
Vehicles Exited	185	100	40	325
Hourly Exit Rate	185	100	40	325
Input Volume	192	99	40	332
% of Volume	96	101	101	98

28: Outremont & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	8.6	5.4	6.3	7.1
Vehicles Entered	176	98	137	411
Vehicles Exited	175	98	136	409
Hourly Exit Rate	175	98	136	409
Input Volume	181	98	140	420
% of Volume	97	99	97	97

29: Wiseman & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	6.8	6.2	4.6	6.5
Vehicles Entered	259	92	31	382
Vehicles Exited	260	92	32	384
Hourly Exit Rate	260	92	32	384
Input Volume	263	96	32	390
% of Volume	99	96	101	98

30: Stuart & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	1.2	0.1
Total Del/Veh (s)	8.2	7.3	6.4	4.5	7.4
Vehicles Entered	224	88	126	20	458
Vehicles Exited	224	87	126	20	457
Hourly Exit Rate	224	87	126	20	457
Input Volume	230	91	121	19	460
% of Volume	97	96	104	104	99

31: Dollard & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	7.5	11.3	4.3	8.8
Vehicles Entered	223	193	43	459
Vehicles Exited	223	192	43	458
Hourly Exit Rate	223	192	43	458
Input Volume	241	192	42	476
% of Volume	93	100	102	96

32: McEachran & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	28.9	53.6	50.3	44.1
Vehicles Entered	335	187	529	1051
Vehicles Exited	334	187	517	1038
Hourly Exit Rate	334	187	517	1038
Input Volume	351	185	544	1080
% of Volume	95	101	95	96

33: Daavar & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	11.8	7.0	30.2	24.4
Vehicles Entered	195	59	592	846
Vehicles Exited	195	59	588	842
Hourly Exit Rate	195	59	588	842
Input Volume	207	58	622	888
% of Volume	94	101	95	95

34: Rockland & Ducharme Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	2.2	1.5
Total Del/Veh (s)	10.7	9.2	28.4	22.2
Vehicles Entered	197	55	481	733
Vehicles Exited	196	54	476	726
Hourly Exit Rate	196	54	476	726
Input Volume	200	53	518	771
% of Volume	98	101	92	94

35: Parc & Beaubien Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	1.6	0.9	0.1	0.3	0.4
Total Del/Veh (s)	32.6	225.4	68.2	22.8	63.7
Vehicles Entered	260	256	1347	977	2840
Vehicles Exited	260	237	1346	981	2824
Hourly Exit Rate	260	237	1346	981	2824
Input Volume	255	265	1552	1025	3097
% of Volume	102	89	87	96	91

36: Beaubien & Hutchison Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	1.5	0.1	0.6
Total Del/Veh (s)	4.5	2.8	5.4	4.0
Vehicles Entered	321	247	75	643
Vehicles Exited	321	246	75	642
Hourly Exit Rate	321	246	75	642
Input Volume	313	266	76	655
% of Volume	103	93	98	98

37: Durocher & Accès Centre de Recherche Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	6.7	3.4	1.9	3.9
Vehicles Entered	131	7	173	311
Vehicles Exited	130	7	173	310
Hourly Exit Rate	130	7	173	310
Input Volume	126	5	166	297
% of Volume	103	140	104	104

38: Parc & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	40.3	4.3	8.2	9.0
Vehicles Entered	197	1148	929	2274
Vehicles Exited	197	1149	932	2278
Hourly Exit Rate	197	1149	932	2278
Input Volume	205	1330	978	2512
% of Volume	96	86	95	91

39: Hutchison & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	0.6	8.1	6.1
Vehicles Entered	142	47	349	538
Vehicles Exited	142	47	347	536
Hourly Exit Rate	142	47	347	536
Input Volume	148	48	364	560
% of Volume	96	97	95	96

40: Durocher & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.5	6.4	6.2	6.7
Vehicles Entered	174	194	128	496
Vehicles Exited	173	194	129	496
Hourly Exit Rate	173	194	129	496
Input Volume	183	204	121	508
% of Volume	94	95	107	98

41: Champagneur & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	6.7	8.5	4.1	7.3
Vehicles Entered	211	181	32	424
Vehicles Exited	210	180	32	422
Hourly Exit Rate	210	180	32	422
Input Volume	218	193	32	444
% of Volume	96	93	98	95

42: Outremont & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	6.5	7.3	5.6	3.9	6.0
Vehicles Entered	146	201	141	139	627
Vehicles Exited	146	201	142	140	629
Hourly Exit Rate	146	201	142	140	629
Input Volume	156	212	144	138	650
% of Volume	93	95	99	101	97

43: Accès Résidences & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	2.7	6.3	3.2
Vehicles Entered	188	358	98	644
Vehicles Exited	188	356	99	643
Hourly Exit Rate	188	356	99	643
Input Volume	192	370	105	666
% of Volume	98	96	94	97

44: Dollard & Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.5	7.1	7.2
Vehicles Entered	188	358	546
Vehicles Exited	189	358	547
Hourly Exit Rate	189	358	547
Input Volume	192	366	558
% of Volume	99	98	98

45: McEachran & Bates/Axe Central Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	31.3	10.9	4.7	24.1
Vehicles Entered	833	353	70	1256
Vehicles Exited	827	355	71	1253
Hourly Exit Rate	827	355	71	1253
Input Volume	840	359	73	1272
% of Volume	98	99	97	98

47: Dollard Performance by approach

Approach	EB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	0.5	2.3
Vehicles Entered	24	5	29
Vehicles Exited	24	5	29
Hourly Exit Rate	24	5	29
Input Volume	22	7	29
% of Volume	110	69	100

48: Accès UdeM & Servitude UdeM Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	2.3	4.2	3.0	3.0
Vehicles Entered	36	33	139	208
Vehicles Exited	36	33	139	208
Hourly Exit Rate	36	33	139	208
Input Volume	33	33	138	204
% of Volume	109	100	101	102

58: Champagneur & Manseau Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	5.1	5.4	3.0
Vehicles Entered	56	18	39	113
Vehicles Exited	56	19	39	114
Hourly Exit Rate	56	19	39	114
Input Volume	55	17	39	111
% of Volume	102	110	100	102

76: Wilderton/Canora & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	8.3	0.4	0.4	1.0	3.6
Total Del/Veh (s)	293.5	23.4	26.2	23.2	134.1
Vehicles Entered	1314	1170	622	185	3291
Vehicles Exited	1181	1170	620	186	3157
Hourly Exit Rate	1181	1170	620	186	3157
Input Volume	1322	1180	638	177	3317
% of Volume	89	99	97	105	95

77: Wilderton & Bates Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.7	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	20.2	31.9	14.8	23.9
Vehicles Entered	236	675	497	1408
Vehicles Exited	240	668	492	1400
Hourly Exit Rate	240	668	492	1400
Input Volume	244	689	510	1442
% of Volume	99	97	96	97

202: Acadie & St-Roch Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	4.6	0.0	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	24.9	5.5	12.5	9.8
Vehicles Entered	123	1550	1781	3454
Vehicles Exited	124	1552	1785	3461
Hourly Exit Rate	124	1552	1785	3461
Input Volume	121	1692	1800	3613
% of Volume	102	92	99	96

600: Rockland Performance by approach

Approach	WB	All
Denied Del/Veh (s)	1.7	1.7
Total Del/Veh (s)	11.8	11.8
Vehicles Entered	765	765
Vehicles Exited	761	761
Hourly Exit Rate	761	761
Input Volume	806	806
% of Volume	94	94

601: Rockland Performance by approach

Approach	SB	NW	All
Denied Del/Veh (s)	0.7	0.2	0.3
Total Del/Veh (s)	6.6	7.7	7.5
Vehicles Entered	79	378	457
Vehicles Exited	79	376	455
Hourly Exit Rate	79	376	455
Input Volume	80	388	468
% of Volume	98	97	97

2738: Rockland & Daavar/Viaduc Rockland Performance by approach

Approach	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	20.5	0.1	11.2
Total Del/Veh (s)	42.0	12.0	28.1
Vehicles Entered	1590	1357	2947
Vehicles Exited	1565	1347	2912
Hourly Exit Rate	1565	1347	2912
Input Volume	1711	1404	3115
% of Volume	91	96	93

2743: Wiseman & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	1158.1	153.2
Total Del/Veh (s)	23.2	18.8	337.2	40.7
Vehicles Entered	848	839	107	1794
Vehicles Exited	844	837	103	1784
Hourly Exit Rate	844	837	103	1784
Input Volume	889	864	244	1998
% of Volume	95	97	42	89

2748: Clyde & Jean-Talon/Dresden Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	16.6	16.2	27.6	35.4	19.3
Vehicles Entered	1285	991	75	380	2731
Vehicles Exited	1269	992	75	380	2716
Hourly Exit Rate	1269	992	75	380	2716
Input Volume	1412	1022	75	366	2874
% of Volume	90	97	100	104	94

2749: Hutchison & Jean-Talon Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.7	0.1
Total Del/Veh (s)	36.0	3.9	48.7	21.1
Vehicles Entered	792	1081	233	2106
Vehicles Exited	787	1078	232	2097
Hourly Exit Rate	787	1078	232	2097
Input Volume	822	1136	223	2181
% of Volume	96	95	104	96

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	81.7
Total Del/Veh (s)	172.0
Vehicles Entered	14933
Vehicles Exited	14534
Hourly Exit Rate	14534
Input Volume	93310
% of Volume	16

1: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	WBR2	NBL2	NBL	NBT	NBR	SBT
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	8.6	5.1	0.3	0.1
Total Del/Veh (s)	47.3	43.3	46.9	65.0	33.4	38.0	37.7	136.7	149.9	30.0	31.3	115.8
Vehicles Entered	76	695	62	282	634	98	58	312	164	401	89	526
Vehicles Exited	77	701	63	280	636	98	58	309	162	404	89	528
Hourly Exit Rate	77	701	63	280	636	98	58	309	162	404	89	528
Input Volume	82	764	69	288	650	98	58	327	185	424	96	528
% of Volume	94	92	91	97	98	100	100	94	88	95	93	100

1: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham Performance by movement

Movement	SBR	SBR2	SER2	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.1	1.6
Total Del/Veh (s)	125.8	109.3	26.4	67.3
Vehicles Entered	49	4	23	3473
Vehicles Exited	51	4	22	3482
Hourly Exit Rate	51	4	22	3482
Input Volume	50	6	21	3645
% of Volume	103	64	106	96

2: Acadie & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.0	0.3	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	54.4	42.8	52.2	45.1	35.8	36.6	21.7	24.2	67.7	20.3	30.8	31.2
Vehicles Entered	10	754	30	3	455	361	1189	13	219	889	653	4576
Vehicles Exited	10	753	30	3	455	361	1184	13	216	892	657	4574
Hourly Exit Rate	10	753	30	3	455	361	1184	13	216	892	657	4574
Input Volume	10	812	28	4	491	385	1302	14	215	904	655	4820
% of Volume	98	93	106	75	93	94	91	93	101	99	100	95

3: Parc & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.3	2.6	0.7	0.0	0.0	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	10.7	14.7	75.0	38.7	40.4	2.2	68.8	32.4
Vehicles Entered	838	109	112	517	557	9	208	2350
Vehicles Exited	840	110	112	515	561	9	207	2354
Hourly Exit Rate	840	110	112	515	561	9	207	2354
Input Volume	861	121	116	510	622	10	238	2477
% of Volume	98	91	97	101	90	95	87	95

4: Viaduc Rockland/Daavar & Rockland & Beaumont Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	NWR	NWR2	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	1.1	0.5	0.1	0.2	0.1	0.5
Total Del/Veh (s)	79.0	0.4	72.1	96.3	56.6	9.0	49.2	43.5	55.2
Vehicles Entered	394	3	155	741	813	935	98	53	3192
Vehicles Exited	392	3	154	727	802	932	97	53	3160
Hourly Exit Rate	392	3	154	727	802	932	97	53	3160
Input Volume	429	2	157	785	899	942	103	52	3368
% of Volume	91	133	98	93	89	99	94	102	94

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.3
Total Del/Veh (s)	36.4	18.8	11.9	70.1	53.2	51.6	219.2	202.8	133.2	74.4	32.2	33.3
Vehicles Entered	757	364	27	20	236	404	10	10	3	362	28	303
Vehicles Exited	757	363	27	21	236	406	10	11	4	363	27	303
Hourly Exit Rate	757	363	27	21	236	406	10	11	4	363	27	303
Input Volume	821	392	30	26	266	457	13	10	4	380	26	305
% of Volume	92	93	89	81	89	89	75	110	100	96	106	99

5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont Performance by movement

Movement	All
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Del/Veh (s)	44.6
Vehicles Entered	2524
Vehicles Exited	2528
Hourly Exit Rate	2528
Input Volume	2730
% of Volume	93

6: Parc & Beaumont Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	3.9	0.0	0.1	0.0	0.1	1.1	0.1
Total Del/Veh (s)	38.1	40.5	18.9	33.9	33.9	30.9	37.2	11.5	11.0	35.5	12.6	22.7
Vehicles Entered	64	5	689	20	11	7	534	714	7	206	108	2365
Vehicles Exited	65	5	693	20	11	7	535	713	7	204	107	2367
Hourly Exit Rate	65	5	693	20	11	7	535	713	7	204	107	2367
Input Volume	67	6	732	22	11	5	617	805	6	211	116	2599
% of Volume	97	83	95	91	98	140	87	89	112	97	92	91

7: Daavar & Manoir Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5
Total Del/Veh (s)	0.1	12.4	13.1	0.9	9.7	9.8
Vehicles Entered	1	10	11	1	582	605
Vehicles Exited	1	10	11	1	576	599
Hourly Exit Rate	1	10	11	1	576	599
Input Volume	1	12	11	2	602	628
% of Volume	133	83	98	44	96	95

8: Rockland & Manoir Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBT	NBR2	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.0	0.0	0.0	5.0	1.2
Total Del/Veh (s)	5.4	0.2	0.7	0.8	25.1	8.5
Vehicles Entered	391	4	9	10	84	498
Vehicles Exited	390	4	9	10	83	496
Hourly Exit Rate	390	4	9	10	83	496
Input Volume	421	4	8	12	85	531
% of Volume	93	94	112	82	98	93

9: McEachran & Manoir & Rockland Performance by movement

Movement	NBL2	NBL	NBT	NBR	SBR2	All
Denied Del/Veh (s)	11.4	48.3	31.1	15.0	0.0	22.5
Total Del/Veh (s)	37.7	38.0	23.9	22.3	3.1	19.3
Vehicles Entered	10	683	70	24	830	1617
Vehicles Exited	10	674	69	24	829	1606
Hourly Exit Rate	10	674	69	24	829	1606
Input Volume	11	736	72	22	847	1688
% of Volume	89	92	96	110	98	95

10: Rockland & Bates Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	9.5	6.9	0.0	0.0	3.7	0.0	5.5		6.4
Total Del/Veh (s)	57.2	55.2	29.5	15.8	29.2	12.8	28.4		42.0
Vehicles Entered	586	41	35	137	146	20	224	0	1189
Vehicles Exited	573	40	36	137	146	20	223	0	1175
Hourly Exit Rate	573	40	36	137	146	20	223	0	1175
Input Volume	578	45	31	141	163	20	217	1	1196
% of Volume	99	89	116	97	90	99	103	0	98

11: Parc & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	WBR	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	623.3	552.5	0.0	0.0	192.0	188.1	0.0	0.0	216.8
Total Del/Veh (s)	49.9	38.5	25.8	28.4	207.4	229.2	17.4	13.5	104.0
Vehicles Entered	612	22	459	183	1196	225	707	141	3545
Vehicles Exited	612	22	459	183	1163	218	709	140	3506
Hourly Exit Rate	612	22	459	183	1163	218	709	140	3506
Input Volume	877	32	467	181	1369	252	731	153	4062
% of Volume	70	68	98	101	85	86	97	92	86

13: Durocher & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	2.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.2	4.1	0.9
Total Del/Veh (s)	16.5	14.3	9.9	12.4	61.2	66.7	69.3	118.2	53.5	18.2
Vehicles Entered	5	509	595	10	35	7	60	14	20	1255
Vehicles Exited	5	508	597	10	35	7	60	13	19	1254
Hourly Exit Rate	5	508	597	10	35	7	60	13	19	1254
Input Volume	4	547	617	8	37	6	60	15	21	1316
% of Volume	125	93	97	125	95	117	100	85	89	95

14: Querbes & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	19.4	14.1	9.4	8.8	6.2	5.6	50.7	45.2	40.3	12.6
Vehicles Entered	16	479	27	7	537	41	40	30	17	1194
Vehicles Exited	16	477	26	7	538	40	37	29	17	1187
Hourly Exit Rate	16	477	26	7	538	40	37	29	17	1187
Input Volume	13	511	25	9	560	42	44	31	17	1252
% of Volume	121	93	103	78	96	96	85	94	99	95

15: de l'Épée & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	1.5	0.0
Total Del/Veh (s)	29.6	7.8	2.2	1.4	53.2	25.0	47.5	87.7	0.2	99.1	8.3
Vehicles Entered	2	477	520	31	11	8	23	23	27	5	1127
Vehicles Exited	2	474	520	31	11	8	20	22	27	4	1119
Hourly Exit Rate	2	474	520	31	11	8	20	22	27	4	1119
Input Volume	4	500	538	33	13	11	20	21	25	4	1170
% of Volume	50	95	97	95	83	71	99	104	108	100	96

16: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.7	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	15.4	13.6	15.5	11.7	9.5	12.3	43.1	44.6	51.1	48.6	42.8	45.9
Vehicles Entered	8	400	6	48	463	12	41	64	23	55	42	8
Vehicles Exited	8	395	6	48	463	12	42	65	23	55	42	8
Hourly Exit Rate	8	395	6	48	463	12	42	65	23	55	42	8
Input Volume	8	414	8	50	478	13	35	59	23	63	42	7
% of Volume	100	96	75	96	97	91	119	111	99	87	100	114

16: Bloomfield & Van Horne Performance by movement

Movement	All
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Del/Veh (s)	18.3
Vehicles Entered	1170
Vehicles Exited	1167
Hourly Exit Rate	1167
Input Volume	1200
% of Volume	97

18: Outremont & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	12.4	6.0	7.8	8.7	5.0	5.2	42.1	36.9	44.6	8.7
Vehicles Entered	12	386	21	25	411	75	34	38	17	1019
Vehicles Exited	12	384	21	25	411	75	34	37	18	1017
Hourly Exit Rate	12	384	21	25	411	75	34	37	18	1017
Input Volume	15	402	24	21	423	74	36	35	17	1047
% of Volume	79	95	88	120	97	101	94	106	107	97

19: Wiseman & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	4.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	5.3	5.7	16.3	11.0	43.0	26.5	20.1	14.7	13.8	11.5
Vehicles Entered	419	26	16	400	64	17	31	57	18	1048
Vehicles Exited	419	25	16	399	64	17	31	57	17	1045
Hourly Exit Rate	419	25	16	399	64	17	31	57	17	1045
Input Volume	444	25	21	409	61	15	33	56	16	1080
% of Volume	94	101	77	98	105	111	94	101	105	97

20: Stuart & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	9.1	4.2	4.2	16.7	5.7	3.9	45.3	41.0	43.8	9.2
Vehicles Entered	15	433	41	2	435	38	40	64	16	1084
Vehicles Exited	14	433	40	2	435	38	39	64	16	1081
Hourly Exit Rate	14	433	40	2	435	38	39	64	16	1081
Input Volume	14	461	46	3	443	36	41	63	13	1120
% of Volume	98	94	87	67	98	106	95	101	121	97

21: Dollard & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.4	1.0	1.8	0.3	3.6	0.0	0.6	2.2	1.1
Total Del/Veh (s)	6.4	7.1	16.5	10.7	138.9	141.2	79.4	77.8	93.5	25.0
Vehicles Entered	419	70	31	496	58	38	18	44	29	1203
Vehicles Exited	420	70	32	494	53	36	18	42	28	1193
Hourly Exit Rate	420	70	32	494	53	36	18	42	28	1193
Input Volume	446	83	32	504	56	34	23	45	31	1254
% of Volume	94	85	99	98	95	107	78	93	90	95

22: McEachran & Van Horne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	1.8	0.1
Total Del/Veh (s)	50.9	16.4	12.9	35.4	44.1	45.8	39.6	26.6
Vehicles Entered	83	403	481	94	24	357	38	1480
Vehicles Exited	82	403	479	93	24	353	37	1471
Hourly Exit Rate	82	403	479	93	24	353	37	1471
Input Volume	87	442	488	103	30	353	38	1541
% of Volume	95	91	98	91	81	100	98	95

23: Daavar & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.1	0.1	0.0	0.6	0.7	1.9	0.5
Total Del/Veh (s)	15.0	11.8	15.6	7.7	53.6	50.6	53.9	23.8
Vehicles Entered	509	25	21	419	105	295	20	1394
Vehicles Exited	507	25	21	418	104	294	20	1389
Hourly Exit Rate	507	25	21	418	104	294	20	1389
Input Volume	547	27	20	430	107	314	21	1466
% of Volume	93	93	104	97	97	94	94	95

24: Rockland & Van Horne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.4	0.1	0.4	4.5	7.3	6.0	2.1
Total Del/Veh (s)	72.0	47.2	15.5	7.3	72.8	55.0	45.3	45.1
Vehicles Entered	517	49	25	456	33	274	71	1425
Vehicles Exited	494	47	25	456	31	273	71	1397
Hourly Exit Rate	494	47	25	456	31	273	71	1397
Input Volume	528	52	28	471	36	289	79	1484
% of Volume	94	90	89	97	86	94	90	94

25: de l'Épée Performance by movement

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.5	4.0	3.5	0.6	3.9
Vehicles Entered	16	52	46	4	118
Vehicles Exited	16	53	46	4	119
Hourly Exit Rate	16	53	46	4	119
Input Volume	19	48	49	5	121
% of Volume	85	110	93	80	98

26: Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.4	4.1	4.7	5.7	5.9	2.4	3.8	4.9
Vehicles Entered	64	82	17	29	61	5	24	282
Vehicles Exited	64	83	17	29	61	5	24	283
Hourly Exit Rate	64	83	17	29	61	5	24	283
Input Volume	66	85	20	30	60	4	22	286
% of Volume	97	97	86	97	102	125	110	99

27: Champagneur & Jean-Talon/Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.4	5.9	4.1	5.0	6.2	3.9	6.1	7.7	5.0	5.7
Vehicles Entered	2	146	37	3	80	17	13	18	9	325
Vehicles Exited	2	146	37	3	80	17	13	18	9	325
Hourly Exit Rate	2	146	37	3	80	17	13	18	9	325
Input Volume	3	150	40	4	81	14	13	17	9	332
% of Volume	67	98	92	75	99	119	98	104	97	98

28: Outremont & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.8	8.6	6.6	4.9	5.9	6.5	5.0	7.1
Vehicles Entered	8	168	32	66	51	78	8	411
Vehicles Exited	8	167	32	66	50	78	8	409
Hourly Exit Rate	8	167	32	66	50	78	8	409
Input Volume	7	174	31	68	54	78	8	420
% of Volume	110	96	104	97	93	99	100	97

29: Wiseman & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	7.5	5.2	5.4	6.3	4.8	5.9	2.3	6.5
Vehicles Entered	186	73	12	80	5	16	10	382
Vehicles Exited	187	73	12	80	5	17	10	384
Hourly Exit Rate	187	73	12	80	5	17	10	384
Input Volume	190	73	13	83	6	15	10	390
% of Volume	99	100	91	97	80	111	98	98

30: Stuart & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	4.2	0.1
Total Del/Veh (s)	8.2	7.3	6.4	7.1	0.9	4.9	4.7	3.9	7.4
Vehicles Entered	224	86	2	101	9	16	15	5	458
Vehicles Exited	224	85	2	101	9	16	15	5	457
Hourly Exit Rate	224	85	2	101	9	16	15	5	457
Input Volume	230	88	2	99	8	14	15	4	460
% of Volume	97	96	89	102	120	114	98	125	99

31: Dollard & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.9	6.1	7.1	11.5	4.2	4.0	4.9	8.8
Vehicles Entered	168	55	9	184	12	19	12	459
Vehicles Exited	168	55	9	183	12	19	12	458
Hourly Exit Rate	168	55	9	183	12	19	12	458
Input Volume	180	61	10	182	10	21	11	476
% of Volume	93	91	88	100	117	92	107	96

32: McEachran & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	42.9	23.2	39.8	57.9	48.0	50.7	39.6	44.1
Vehicles Entered	97	238	45	142	30	487	12	1051
Vehicles Exited	97	237	45	142	29	476	12	1038
Hourly Exit Rate	97	237	45	142	29	476	12	1038
Input Volume	100	251	44	141	28	500	15	1080
% of Volume	97	95	102	101	103	95	79	96

33: Daavar & Ducharme Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	11.4	16.4	7.4	7.0	32.5	29.3	28.2	24.4
Vehicles Entered	180	15	8	51	159	423	10	846
Vehicles Exited	180	15	8	51	158	421	9	842
Hourly Exit Rate	180	15	8	51	158	421	9	842
Input Volume	190	17	8	50	166	447	9	888
% of Volume	95	87	97	101	95	94	100	95

34: Rockland & Ducharme Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	1.5
Total Del/Veh (s)	7.9	10.7	12.9	16.9	9.0	4.3	28.9	28.4	28.3	22.2
Vehicles Entered	12	165	20	5	42	8	26	325	130	733
Vehicles Exited	12	164	20	5	41	8	25	322	129	726
Hourly Exit Rate	12	164	20	5	41	8	25	322	129	726
Input Volume	14	169	17	5	42	6	30	350	138	771
% of Volume	86	97	118	100	98	128	83	92	93	94

35: Parc & Beaubien Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	1.4	1.9	1.6	0.3	0.3	1.7	0.1	0.0	0.8	0.1	0.5	0.4
Total Del/Veh (s)	28.8	41.0	285.0	166.5	170.6	68.9	67.3	73.7	53.0	9.4	9.3	63.7
Vehicles Entered	177	83	126	82	48	55	1103	189	297	667	13	2840
Vehicles Exited	177	83	115	77	45	55	1098	193	300	668	13	2824
Hourly Exit Rate	177	83	115	77	45	55	1098	193	300	668	13	2824
Input Volume	175	80	127	86	52	59	1270	223	319	693	13	3097
% of Volume	101	103	91	89	87	94	86	86	94	96	98	91

36: Beaubien & Hutchison Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBL	WBR	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.2	1.8	0.1	0.1	0.6
Total Del/Veh (s)	5.8	3.6	3.6	2.6	12.0	5.1	4.0
Vehicles Entered	136	185	47	200	3	72	643
Vehicles Exited	136	185	47	199	3	72	642
Hourly Exit Rate	136	185	47	199	3	72	642
Input Volume	134	179	49	217	3	73	655
% of Volume	101	103	96	92	92	98	98

37: Durocher & Accès Centre de Recherche Performance by movement

Movement	EBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	6.6	3.4	2.0	1.7	1.7	3.9
Vehicles Entered	131	7	134	13	26	311
Vehicles Exited	130	7	134	13	26	310
Hourly Exit Rate	130	7	134	13	26	310
Input Volume	126	5	133	8	25	297
% of Volume	103	140	101	158	105	104

38: Parc & Axe Central Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	42.1	0.7	38.3	11.4	4.2	8.3	6.7	9.0
Vehicles Entered	117	1	79	13	1135	895	34	2274
Vehicles Exited	116	1	80	13	1136	898	34	2278
Hourly Exit Rate	116	1	80	13	1136	898	34	2278
Input Volume	120	0	84	15	1314	944	33	2512
% of Volume	96	400	95	85	86	95	103	91

39: Hutchison & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	0.6	8.7	7.3	8.3	6.1
Vehicles Entered	142	47	147	149	53	538
Vehicles Exited	142	47	146	148	53	536
Hourly Exit Rate	142	47	146	148	53	536
Input Volume	148	48	155	153	56	560
% of Volume	96	97	94	97	95	96

40: Durocher & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	8.5	5.3	5.6	6.4	4.6	6.5	6.7
Vehicles Entered	121	53	13	181	21	107	496
Vehicles Exited	120	53	13	181	21	108	496
Hourly Exit Rate	120	53	13	181	21	108	496
Input Volume	128	55	10	194	20	101	508
% of Volume	93	97	127	94	106	107	98

41: Champagneur & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.2	4.5	8.5	5.6	1.6	7.3
Vehicles Entered	174	37	181	20	12	424
Vehicles Exited	173	37	180	20	12	422
Hourly Exit Rate	173	37	180	20	12	422
Input Volume	183	35	193	19	14	444
% of Volume	94	106	93	107	87	95

42: Outremont & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	6.5	7.8	4.8	6.4	2.6	4.8	3.1	6.0
Vehicles Entered	146	172	29	109	32	63	76	627
Vehicles Exited	146	172	29	110	32	64	76	629
Hourly Exit Rate	146	172	29	110	32	64	76	629
Input Volume	156	186	27	108	36	62	76	650
% of Volume	93	93	108	102	90	104	100	97

43: Accès Résidences & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	1.9	4.4	2.4	7.8	4.0	3.2
Vehicles Entered	106	82	56	302	58	40	644
Vehicles Exited	106	82	56	300	59	40	643
Hourly Exit Rate	106	82	56	300	59	40	643
Input Volume	110	81	62	308	59	46	666
% of Volume	96	101	91	97	100	86	97

44: Dollard & Axe Central Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.6	5.9	7.1	7.2
Vehicles Entered	188	5	353	546
Vehicles Exited	189	5	353	547
Hourly Exit Rate	189	5	353	547
Input Volume	192	7	359	558
% of Volume	99	69	98	98

45: McEachran & Bates/Axe Central Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	13.4	13.5	39.2	10.6	11.7	5.0	5.3	3.6	24.1
Vehicles Entered	32	224	577	258	95	55	4	11	1256
Vehicles Exited	32	224	571	259	96	55	4	12	1253
Hourly Exit Rate	32	224	571	259	96	55	4	12	1253
Input Volume	30	228	582	265	94	57	4	12	1272
% of Volume	107	98	98	98	102	97	100	98	98

47: Dollard Performance by movement

Movement	EBR	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	0.5	2.3
Vehicles Entered	24	5	29
Vehicles Exited	24	5	29
Hourly Exit Rate	24	5	29
Input Volume	22	7	29
% of Volume	110	69	100

48: Accès UdeM & Servitude UdeM Performance by movement

Movement	EBR	WBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	2.3	4.2	3.0	3.0
Vehicles Entered	36	33	139	208
Vehicles Exited	36	33	139	208
Hourly Exit Rate	36	33	139	208
Input Volume	33	33	138	204
% of Volume	109	100	101	102

58: Champagneur & Manseau Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBT	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	2.1	5.1	5.4	3.0
Vehicles Entered	43	13	18	39	113
Vehicles Exited	43	13	19	39	114
Hourly Exit Rate	43	13	19	39	114
Input Volume	40	15	17	39	111
% of Volume	108	85	110	100	102

76: Wilderton/Canora & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	8.5	6.7	1.3	0.2	0.0	1.1	0.0	0.0	0.3	3.8	3.6
Total Del/Veh (s)	294.3	286.5	41.7	19.1	21.2	32.3	33.2	14.4	23.0	24.4	134.1
Vehicles Entered	1184	130	220	943	7	225	176	221	150	35	3291
Vehicles Exited	1065	116	218	945	7	224	176	220	151	35	3157
Hourly Exit Rate	1065	116	218	945	7	224	176	220	151	35	3157
Input Volume	1186	136	222	953	5	227	185	226	143	34	3317
% of Volume	90	85	98	99	133	99	95	97	106	103	95

77: Wilderton & Bates Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	1.6	2.8	0.6	0.8	0.0	0.0	0.5
Total Del/Veh (s)	20.2	20.1	52.7	33.4	23.4	1.7	15.1	23.9
Vehicles Entered	141	95	18	525	132	11	486	1408
Vehicles Exited	143	97	17	520	131	10	482	1400
Hourly Exit Rate	143	97	17	520	131	10	482	1400
Input Volume	150	93	21	539	129	11	499	1442
% of Volume	95	104	82	97	101	89	97	97

202: Acadie & St-Roch Performance by movement

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	3.6	6.1	0.0	0.0	0.3	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	24.4	25.6	5.4	8.3	20.7	12.0	9.8
Vehicles Entered	74	49	1529	21	99	1682	3454
Vehicles Exited	75	49	1531	21	99	1686	3461
Hourly Exit Rate	75	49	1531	21	99	1686	3461
Input Volume	73	48	1673	19	100	1700	3613
% of Volume	103	102	91	111	99	99	96

600: Rockland Performance by movement

Movement	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.6	2.8	1.7
Total Del/Veh (s)	11.3	12.4	11.8
Vehicles Entered	391	374	765
Vehicles Exited	390	371	761
Hourly Exit Rate	390	371	761
Input Volume	421	384	806
% of Volume	93	97	94

601: Rockland Performance by movement

Movement	SBT	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.7	0.0	0.2	0.3
Total Del/Veh (s)	6.6	8.9	7.6	7.5
Vehicles Entered	79	14	364	457
Vehicles Exited	79	13	363	455
Hourly Exit Rate	79	13	363	455
Input Volume	80	15	373	468
% of Volume	98	87	97	97

2738: Rockland & Daavar/Viaduc Rockland Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	21.0	0.0	0.1	11.2
Total Del/Veh (s)	13.1	42.7	5.4	17.3	28.1
Vehicles Entered	39	1551	598	759	2947
Vehicles Exited	39	1526	593	754	2912
Hourly Exit Rate	39	1526	593	754	2912
Input Volume	51	1660	610	794	3115
% of Volume	76	92	97	95	93

2743: Wiseman & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.5	1216.6	1162.5	1066.0	153.2
Total Del/Veh (s)	43.0	16.8	18.5	21.3	280.3	324.3	461.2	40.7
Vehicles Entered	209	639	773	66	20	69	18	1794
Vehicles Exited	207	637	771	66	20	67	16	1784
Hourly Exit Rate	207	637	771	66	20	67	16	1784
Input Volume	235	654	800	64	49	155	40	1998
% of Volume	88	97	96	103	41	43	40	89

2748: Clyde & Jean-Talon/Dresden Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	15.8	24.9	24.3	16.0	28.6	25.9	35.8	35.5	33.5	19.3
Vehicles Entered	1182	103	18	973	49	26	125	224	31	2731
Vehicles Exited	1168	101	18	974	49	26	125	224	31	2716
Hourly Exit Rate	1168	101	18	974	49	26	125	224	31	2716
Input Volume	1294	117	18	1004	50	25	127	209	30	2874
% of Volume	90	86	101	97	98	105	99	107	103	94

2749: Hutchison & Jean-Talon Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	3.6	0.1
Total Del/Veh (s)	77.2	34.7	28.5	41.6	4.3	2.4	43.8	59.7	75.4	21.1
Vehicles Entered	30	704	58	4	783	294	193	8	32	2106
Vehicles Exited	28	701	58	4	781	293	191	9	32	2097
Hourly Exit Rate	28	701	58	4	781	293	191	9	32	2097
Input Volume	35	734	53	5	814	317	186	8	29	2181
% of Volume	81	96	109	80	96	93	103	109	110	96

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	81.7
Total Del/Veh (s)	172.0
Vehicles Entered	14933
Vehicles Exited	14534
Hourly Exit Rate	14534
Input Volume	93310
% of Volume	16

Intersection: 1: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	R	L	T	T	R>	<	<LT	T	R
Maximum Queue (m)	27.4	82.9	87.2	12.5	113.1	94.3	99.0	37.5	110.5	114.3	105.0	12.5
Average Queue (m)	10.0	53.7	58.2	8.5	62.4	50.7	56.9	29.4	90.1	98.6	52.5	9.0
95th Queue (m)	23.3	79.1	83.1	15.5	104.1	79.7	86.1	48.4	119.3	121.0	92.7	16.0
Link Distance (m)		392.6	392.6		360.3	360.3	360.3		106.0	106.0	106.0	
Upstream Blk Time (%)									2	6	1	
Queuing Penalty (veh)									8	20	2	
Storage Bay Dist (m)	225.0			5.0				30.0				5.0
Storage Blk Time (%)			44	4			28	5			54	23
Queuing Penalty (veh)			31	13			44	16			52	45

Intersection: 1: Daavar & Dresden/Jean-Talon & Graham

Movement	SB	SB	SE
Directions Served	T	TR>	>
Maximum Queue (m)	157.6	161.3	14.2
Average Queue (m)	96.9	100.2	4.1
95th Queue (m)	166.1	169.4	11.3
Link Distance (m)	564.3	564.3	405.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 2: Acadie & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	R	LT	T	R	T	TR	L	T	R
Maximum Queue (m)	101.3	101.4	37.5	87.6	121.3	67.0	110.9	113.4	106.4	136.2	157.2
Average Queue (m)	67.3	66.6	8.9	33.2	59.9	53.1	68.9	75.5	50.6	69.2	82.8
95th Queue (m)	93.1	92.7	32.2	62.6	110.3	80.8	101.8	108.0	91.4	121.1	137.8
Link Distance (m)	360.3	360.3		179.9	179.9		175.1	175.1	569.2	569.2	569.2
Upstream Blk Time (%)											
Queuing Penalty (veh)											
Storage Bay Dist (m)			30.0			60.0					
Storage Blk Time (%)		42	0		3	14					
Queuing Penalty (veh)		12	0		11	32					

Intersection: 3: Parc & Jean-Talon

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	T	TR	L	T	T	L	L	R
Maximum Queue (m)	41.9	46.0	59.9	77.3	132.7	76.8	100.1	99.3
Average Queue (m)	22.8	24.7	32.2	41.3	58.6	38.1	60.5	50.6
95th Queue (m)	42.7	45.2	55.8	76.1	98.4	63.4	90.1	86.6
Link Distance (m)	60.8	60.8			669.1	310.8	310.8	
Upstream Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								
Storage Bay Dist (m)			70.0	70.0				190.0
Storage Blk Time (%)			1	1	4			
Queuing Penalty (veh)			3	1	15			

Intersection: 4: Viaduc Rockland/Daavar & Rockland & Beaumont

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	NW	NW
Directions Served	L	LR	R	T	R	T	T	R	>
Maximum Queue (m)	99.6	120.9	85.6	237.9	239.5	67.9	72.5	49.9	26.5
Average Queue (m)	57.6	68.4	22.1	207.1	198.5	30.9	33.1	21.8	10.3
95th Queue (m)	98.9	124.0	58.6	276.7	291.8	59.9	60.7	40.7	23.4
Link Distance (m)		364.0	364.0	226.5	226.5	106.0	106.0	56.3	56.3
Upstream Blk Time (%)				25	24	0	0	0	
Queuing Penalty (veh)				205	198	2	2	0	
Storage Bay Dist (m)	125.0								
Storage Blk Time (%)	3	4							
Queuing Penalty (veh)	8	9							

Intersection: 5: Accès Station-Services/Acadie & Beaumont

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	LT	TR	LT	R	LT	TR	L	LT	R
Maximum Queue (m)	100.9	106.7	85.2	216.5	57.5	36.5	27.5	166.0	47.5	43.7
Average Queue (m)	53.9	63.0	39.8	91.7	51.8	11.3	3.9	70.2	41.2	37.5
95th Queue (m)	88.9	97.3	71.6	199.8	68.5	36.6	22.1	143.7	56.5	52.7
Link Distance (m)		364.0	364.0	653.7		74.1	74.1	175.1		
Upstream Blk Time (%)								0		
Queuing Penalty (veh)								0		
Storage Bay Dist (m)	175.0				50.0				40.0	40.0
Storage Blk Time (%)				8	24			21	18	10
Queuing Penalty (veh)				39	54			109	35	19

Intersection: 6: Parc & Beaumont

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	45.2	98.7	25.6	9.3	182.1	138.0	7.0	49.1	40.1	32.0
Average Queue (m)	13.2	53.2	7.6	1.9	79.1	49.3	0.6	24.7	15.6	10.2
95th Queue (m)	30.0	93.6	19.9	7.7	145.0	106.5	4.0	41.6	33.8	25.0
Link Distance (m)	653.7	653.7	129.3		281.8	281.8		310.8	310.8	
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)				2.0			2.0			30.0
Storage Blk Time (%)			20	5		21	0		1	0
Queuing Penalty (veh)			1	2		1	2		1	1

Intersection: 7: Daavar & Manoir

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	R	L	T
Maximum Queue (m)	8.7	16.2	104.2
Average Queue (m)	2.2	3.1	23.4
95th Queue (m)	8.3	11.6	80.8
Link Distance (m)	69.0	51.2	105.7
Upstream Blk Time (%)			5
Queuing Penalty (veh)			26
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 8: Rockland & Manoir

Movement	WB	SB
Directions Served	L	T
Maximum Queue (m)	23.3	27.7
Average Queue (m)	5.5	12.4
95th Queue (m)	30.0	28.1
Link Distance (m)	34.5	38.2
Upstream Blk Time (%)	7	6
Queuing Penalty (veh)	29	4
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 9: McEachran & Manoir & Rockland

Movement	NB	NB	SB
Directions Served	<L	TR	>
Maximum Queue (m)	123.5	57.5	28.6
Average Queue (m)	83.2	35.8	13.2
95th Queue (m)	154.5	75.8	39.6
Link Distance (m)	128.4		31.0
Upstream Blk Time (%)	9		8
Queuing Penalty (veh)	67		63
Storage Bay Dist (m)		50.0	
Storage Blk Time (%)	49	0	
Queuing Penalty (veh)	45	1	

Intersection: 10: Rockland & Bates

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	217.0	52.7	57.6	3.0
Average Queue (m)	108.6	20.8	45.1	0.1
95th Queue (m)	236.4	45.2	67.5	1.6
Link Distance (m)	266.1	171.7	40.4	23.8
Upstream Blk Time (%)	10		30	
Queuing Penalty (veh)	0		114	
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 11: Parc & Van Horne

Movement	EB	EB	B12	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	R	T	T	TR	T	TR	T	R
Maximum Queue (m)	98.1	14.1	88.0	70.5	76.6	440.8	440.8	120.8	38.6
Average Queue (m)	87.9	3.3	54.5	40.3	47.1	400.0	400.2	59.1	15.0
95th Queue (m)	97.6	10.1	100.8	60.6	70.8	535.7	533.3	102.0	30.1
Link Distance (m)	58.3	58.3	58.7	90.0	90.0	426.0	426.0	195.3	195.3
Upstream Blk Time (%)	58		24		0	63	71		
Queuing Penalty (veh)	173		142		0	0	0		
Storage Bay Dist (m)									
Storage Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									

Intersection: 13: Durocher & Van Horne

Movement	EB	WB	B12	B12	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	T		LTR	L	R
Maximum Queue (m)	52.5	90.6	50.9	32.2	65.9	29.6	9.3
Average Queue (m)	34.7	45.9	10.1	3.8	30.6	9.2	4.5
95th Queue (m)	62.8	94.4	33.4	17.9	69.8	28.6	11.8
Link Distance (m)	42.6	58.7	58.3	58.3	259.0	133.6	
Upstream Blk Time (%)	14	7	0				
Queuing Penalty (veh)	74	41	0				
Storage Bay Dist (m)							0.1
Storage Blk Time (%)						23	16
Queuing Penalty (veh)						5	2

Intersection: 14: Querbes & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	56.0	27.1	46.4	22.3	44.6
Average Queue (m)	35.2	5.2	23.4	3.4	16.4
95th Queue (m)	63.4	21.1	47.9	13.8	33.8
Link Distance (m)	53.0		42.6		
Upstream Blk Time (%)	10		2		
Queuing Penalty (veh)	51		10		
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)	20	0	5	0	
Queuing Penalty (veh)	5	1	2	0	

Intersection: 15: de l'Épée & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	46.8	46.0	48.0	40.2	16.9
Average Queue (m)	14.9	8.8	13.3	9.4	1.7
95th Queue (m)	51.2	31.2	33.4	31.8	9.4
Link Distance (m)	58.4	53.0	257.7	146.0	
Upstream Blk Time (%)	4	0			
Queuing Penalty (veh)	18	0			
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				19	2
Queuing Penalty (veh)				1	0

Intersection: 16: Bloomfield & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	84.7	25.7	60.9	24.1	59.6	46.8
Average Queue (m)	35.9	1.4	32.2	2.1	25.8	20.6
95th Queue (m)	79.7	10.7	58.6	11.4	47.2	39.5
Link Distance (m)	132.6		58.4		273.8	137.1
Upstream Blk Time (%)	1		1			
Queuing Penalty (veh)	3		6			
Storage Bay Dist (m)		30.0		30.0		
Storage Blk Time (%)	12	0	13	0		
Queuing Penalty (veh)	1	0	2	0		

Intersection: 18: Outremont & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	66.3	18.9	60.4	22.1	41.0
Average Queue (m)	17.4	2.2	16.4	4.8	17.9
95th Queue (m)	46.7	11.3	40.0	17.0	34.5
Link Distance (m)	95.2		132.6		157.3
Upstream Blk Time (%)	0				
Queuing Penalty (veh)	1				
Storage Bay Dist (m)		15.0		15.0	
Storage Blk Time (%)	10	0	7	1	
Queuing Penalty (veh)	2	1	5	4	

Intersection: 19: Wiseman & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	R	LT	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	47.8	31.1	62.4	39.2	9.0	34.7
Average Queue (m)	18.2	3.1	28.8	15.6	2.8	14.3
95th Queue (m)	38.2	15.0	53.1	33.1	9.4	28.8
Link Distance (m)	64.2		95.2	185.8		145.9
Upstream Blk Time (%)	0					
Queuing Penalty (veh)	1					
Storage Bay Dist (m)		30.0			0.1	
Storage Blk Time (%)	3	0		42	5	
Queuing Penalty (veh)	1	0		6	3	

Intersection: 20: Stuart & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	55.1	13.9	62.9	22.0	55.0
Average Queue (m)	13.4	2.0	16.8	2.6	21.4
95th Queue (m)	36.4	9.2	43.6	12.1	44.3
Link Distance (m)	58.2		64.2		147.6
Upstream Blk Time (%)	0		1		
Queuing Penalty (veh)	1		5		
Storage Bay Dist (m)		15.0		15.0	
Storage Blk Time (%)	7	0	9	1	
Queuing Penalty (veh)	3	1	3	2	

Intersection: 21: Dollard & Van Horne

Movement	EB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	TR	LT	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	58.4	65.0	83.8	17.1	72.9
Average Queue (m)	27.0	27.1	36.4	7.2	27.2
95th Queue (m)	54.5	60.3	92.5	16.4	62.8
Link Distance (m)	56.0	58.2	211.0		138.9
Upstream Blk Time (%)	0	4			
Queuing Penalty (veh)	2	19			
Storage Bay Dist (m)				0.1	
Storage Blk Time (%)			54	24	
Queuing Penalty (veh)			18	13	

Intersection: 22: McEachran & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	R	LT	R
Maximum Queue (m)	69.2	30.5	66.0	42.5	146.6	42.5
Average Queue (m)	28.3	21.1	37.9	16.1	67.6	13.8
95th Queue (m)	71.5	36.1	68.8	41.1	135.9	40.8
Link Distance (m)	75.8		56.0		504.4	
Upstream Blk Time (%)	10		9			
Queuing Penalty (veh)	55		52			
Storage Bay Dist (m)		23.0		35.0		35.0
Storage Blk Time (%)	17	10	11	7	33	0
Queuing Penalty (veh)	62	9	12	28	12	0

Intersection: 23: Daavar & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	T	R	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	63.1	22.2	20.6	63.2	128.2
Average Queue (m)	28.9	2.5	4.1	17.6	74.4
95th Queue (m)	63.9	12.5	13.1	48.5	134.5
Link Distance (m)	65.3			75.8	150.9
Upstream Blk Time (%)	10			1	6
Queuing Penalty (veh)	58			6	24
Storage Bay Dist (m)		15.0	15.0		
Storage Blk Time (%)	30	0	1	13	
Queuing Penalty (veh)	8	1	3	3	

Intersection: 24: Rockland & Van Horne

Movement	EB	EB	WB	SB	SB
Directions Served	T	R	LT	LT	R
Maximum Queue (m)	371.9	47.8	63.0	113.4	57.5
Average Queue (m)	110.1	8.0	20.3	60.1	18.8
95th Queue (m)	410.0	33.6	48.2	127.6	47.7
Link Distance (m)	931.7		65.3	150.5	
Upstream Blk Time (%)			3	7	
Queuing Penalty (veh)			11	24	
Storage Bay Dist (m)		50.0			50.0
Storage Blk Time (%)	15	0		18	0
Queuing Penalty (veh)	8	0		14	1

Intersection: 25: de l'Épée

Movement	EB	NB
Directions Served	LR	LT
Maximum Queue (m)	9.2	13.5
Average Queue (m)	8.0	7.3
95th Queue (m)	12.5	14.0
Link Distance (m)	69.5	146.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 26: Ducharme

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	TR	LT	LR
Maximum Queue (m)	10.6	11.6	16.8
Average Queue (m)	9.1	7.1	9.6
95th Queue (m)	11.5	13.8	16.2
Link Distance (m)	49.2	69.5	137.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 27: Champagneur & Jean-Talon/Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	24.2	22.2	9.0
Average Queue (m)	11.0	10.7	6.4
95th Queue (m)	18.9	17.8	12.9
Link Distance (m)	62.7	49.2	70.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 28: Outremont & Ducharme

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	17.7	20.1	21.1
Average Queue (m)	9.9	8.9	10.7
95th Queue (m)	13.1	14.6	17.2
Link Distance (m)	105.6	62.7	153.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 29: Wiseman & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	16.6	13.7	10.5
Average Queue (m)	10.1	9.1	5.8
95th Queue (m)	14.0	13.2	12.8
Link Distance (m)	68.0	105.6	143.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 30: Stuart & Ducharme

Movement	EB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	27.1	20.4	26.1	9.0	9.0
Average Queue (m)	11.6	10.0	11.4	3.1	1.3
95th Queue (m)	22.5	15.9	19.2	10.0	6.6
Link Distance (m)	61.4	68.0	144.7	50.4	
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					0.1
Storage Blk Time (%)				0	0
Queuing Penalty (veh)				0	0

Intersection: 31: Dollard & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	40.8	42.7	14.2
Average Queue (m)	20.0	14.9	7.1
95th Queue (m)	34.5	32.0	14.6
Link Distance (m)	61.7	61.4	126.5
Upstream Blk Time (%)		1	
Queuing Penalty (veh)		1	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 32: McEachran & Ducharme

Movement	EB	EB	WB	NB	NB
Directions Served	L	T	TR	LT	R
Maximum Queue (m)	17.4	76.6	63.1	136.8	37.4
Average Queue (m)	14.5	35.2	35.1	85.3	3.8
95th Queue (m)	20.9	68.6	62.1	155.3	20.4
Link Distance (m)		76.5	61.7	142.4	
Upstream Blk Time (%)		3	6	11	
Queuing Penalty (veh)		9	10	57	
Storage Bay Dist (m)	10.0				30.0
Storage Blk Time (%)	43	38		45	0
Queuing Penalty (veh)	86	38		7	0

Intersection: 33: Daavar & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	31.5	17.5	115.4
Average Queue (m)	15.1	8.1	58.9
95th Queue (m)	26.6	15.7	121.4
Link Distance (m)	60.4	76.5	134.5
Upstream Blk Time (%)			5
Queuing Penalty (veh)			29
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 34: Rockland & Ducharme

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	43.4	19.1	100.2
Average Queue (m)	16.3	7.6	45.8
95th Queue (m)	31.2	14.8	113.2
Link Distance (m)	665.5	60.4	140.4
Upstream Blk Time (%)			6
Queuing Penalty (veh)			31
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 35: Parc & Beaubien

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	TR	R	L	TR	R	L	T	TR	L	T	TR
Maximum Queue (m)	64.4	9.1	54.9	263.5	9.0	23.4	202.3	203.0	81.7	96.8	79.4
Average Queue (m)	38.2	2.9	44.0	119.0	1.2	11.0	150.9	155.2	54.8	39.2	15.1
95th Queue (m)	64.2	9.3	68.6	305.4	6.0	25.4	225.3	224.4	86.2	85.1	46.4
Link Distance (m)	61.2			669.7			195.3	195.3		105.0	105.0
Upstream Blk Time (%)	3						1	2		2	0
Queuing Penalty (veh)	6						10	12		11	1
Storage Bay Dist (m)		0.1	45.0		0.1	16.0			75.0		
Storage Blk Time (%)	59	4	54	45	3	4	53		9	0	
Queuing Penalty (veh)	24	7	75	70	7	26	31		32	0	

Intersection: 36: Beaubien & Hutchison

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	L	R	TR
Maximum Queue (m)	48.7	31.8	19.8	22.2
Average Queue (m)	12.8	6.8	10.8	11.6
95th Queue (m)	35.3	23.0	18.2	20.0
Link Distance (m)	59.4	61.2		72.4
Upstream Blk Time (%)	0			
Queuing Penalty (veh)	0			
Storage Bay Dist (m)			0.1	
Storage Blk Time (%)		0	0	
Queuing Penalty (veh)		1	0	

Intersection: 37: Durocher & Accès Centre de Recherche

Movement	EB	NB
Directions Served	TR	R
Maximum Queue (m)	21.3	8.8
Average Queue (m)	10.9	1.8
95th Queue (m)	17.0	7.6
Link Distance (m)	62.8	47.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 38: Parc & Axe Central

Movement	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	61.4	65.2	65.9	82.4	61.2
Average Queue (m)	34.8	10.6	8.1	38.2	19.7
95th Queue (m)	58.0	36.2	33.8	71.3	46.0
Link Distance (m)	61.3	105.0	105.0	281.8	281.8
Upstream Blk Time (%)	2				
Queuing Penalty (veh)	4				
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 39: Hutchison & Axe Central

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	9.2	51.1
Average Queue (m)	0.5	18.4
95th Queue (m)	5.3	37.6
Link Distance (m)	69.2	101.5
Upstream Blk Time (%)		0
Queuing Penalty (veh)		0
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 40: Durocher & Axe Central

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	14.8	15.4	16.3
Average Queue (m)	9.4	9.1	10.2
95th Queue (m)	11.5	12.7	15.6
Link Distance (m)	267.6	69.2	76.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 41: Champagneur & Axe Central

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	TR	LT	LR
Maximum Queue (m)	13.9	10.8	9.0
Average Queue (m)	9.6	9.3	4.6
95th Queue (m)	12.1	10.4	11.8
Link Distance (m)	59.1	267.6	81.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 42: Outremont & Axe Central

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LT	TR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	14.0	19.0	14.6	16.6
Average Queue (m)	7.3	9.9	9.4	9.1
95th Queue (m)	11.5	14.0	13.4	13.1
Link Distance (m)	174.7	59.1	164.6	106.1
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 43: Accès Résidences & Axe Central

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	TR	LT	LR
Maximum Queue (m)	2.6	17.0	22.4
Average Queue (m)	0.0	3.2	11.0
95th Queue (m)	1.0	11.9	18.0
Link Distance (m)	62.1	174.7	51.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 44: Dollard & Axe Central

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	13.5	25.7
Average Queue (m)	9.4	12.4
95th Queue (m)	11.5	21.5
Link Distance (m)	63.1	62.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 45: McEachran & Bates/Axe Central

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	145.5	91.6	52.8	11.1
Average Queue (m)	54.0	55.4	16.7	6.9
95th Queue (m)	167.5	104.6	36.6	10.3
Link Distance (m)	171.7		63.1	31.0
Upstream Blk Time (%)	5		0	
Queuing Penalty (veh)	36		2	
Storage Bay Dist (m)		50.0		
Storage Blk Time (%)	0	34		
Queuing Penalty (veh)	0	70		

Intersection: 47: Dollard

Movement	EB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	9.2
Average Queue (m)	4.8
95th Queue (m)	12.2
Link Distance (m)	61.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 48: Accès UdeM & Servitude UdeM

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	TR	L	R
Maximum Queue (m)	9.3	9.3	16.9
Average Queue (m)	6.0	5.9	11.1
95th Queue (m)	12.7	13.0	16.9
Link Distance (m)	222.8	96.6	50.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 58: Champagneur & Manseau

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LR	TR	LT
Maximum Queue (m)	8.4	9.3	10.8
Average Queue (m)	2.8	4.5	6.6
95th Queue (m)	9.1	12.0	13.5
Link Distance (m)	156.0	70.2	81.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 76: Wilderton/Canora & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	T	R	L	T	TR	LT	R	T	TR
Maximum Queue (m)	736.8	732.6	67.5	67.2	95.1	91.4	72.5	54.2	43.8	22.4
Average Queue (m)	469.1	466.9	58.5	38.2	46.7	46.3	45.6	15.8	20.2	7.9
95th Queue (m)	795.5	786.2	91.2	65.7	83.2	82.4	79.3	36.3	37.3	20.6
Link Distance (m)	744.8	744.8			522.6	522.6	65.5	65.5	212.8	
Upstream Blk Time (%)	11	11					4	0		
Queuing Penalty (veh)	0	0					12	1		
Storage Bay Dist (m)			60.0	60.0						15.0
Storage Blk Time (%)		70	0	3	2				22	3
Queuing Penalty (veh)		95	1	14	5				24	2

Intersection: 77: Wilderton & Bates

Movement	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	T	R	L	T	TR	R	R
Maximum Queue (m)	64.2	22.5	40.3	116.2	105.4	43.0	46.8
Average Queue (m)	21.7	13.9	6.0	47.7	43.6	21.1	23.9
95th Queue (m)	48.2	27.1	25.6	102.9	93.0	38.5	40.7
Link Distance (m)	575.8			150.2	150.2	65.5	65.5
Upstream Blk Time (%)				1	1		
Queuing Penalty (veh)				0	0		
Storage Bay Dist (m)		15.0	50.0				
Storage Blk Time (%)	15	6	0	13			
Queuing Penalty (veh)	14	9	0	3			

Intersection: 202: Acadie & St-Roch

Movement	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	R	T	T	TR	LT	T	T
Maximum Queue (m)	18.5	11.5	36.8	40.2	38.4	69.0	68.8	66.0
Average Queue (m)	12.7	7.8	11.0	14.7	17.7	41.3	44.1	38.5
95th Queue (m)	22.8	14.8	28.0	33.7	35.8	63.3	65.1	60.3
Link Distance (m)	13.5		569.2	569.2	569.2	618.4	618.4	618.4
Upstream Blk Time (%)	17	6						
Queuing Penalty (veh)	0	0						
Storage Bay Dist (m)		4.0						
Storage Blk Time (%)	32	27						
Queuing Penalty (veh)	16	20						

Intersection: 600: Rockland

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	71.1
Average Queue (m)	25.7
95th Queue (m)	95.1
Link Distance (m)	69.3
Upstream Blk Time (%)	13
Queuing Penalty (veh)	98
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 601: Rockland

Movement	SB	NW
Directions Served	T	R
Maximum Queue (m)	20.1	44.0
Average Queue (m)	2.2	16.9
95th Queue (m)	15.1	45.0
Link Distance (m)	40.4	26.4
Upstream Blk Time (%)	2	13
Queuing Penalty (veh)	1	48
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 2738: Rockland & Daavar/Viaduc Rockland

Movement	WB	WB	SB	SB
Directions Served	R	R	T	R
Maximum Queue (m)	158.9	162.8	138.6	138.3
Average Queue (m)	93.5	99.6	23.6	31.1
95th Queue (m)	221.6	236.3	130.8	147.9
Link Distance (m)	158.0	158.0	226.5	226.5
Upstream Blk Time (%)	15	20	1	2
Queuing Penalty (veh)	119	157	9	17
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 2743: Wiseman & Jean-Talon

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	T	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	112.7	110.6	92.4	129.7	22.4	78.6
Average Queue (m)	62.3	56.3	30.7	62.0	10.1	73.0
95th Queue (m)	99.6	98.6	67.3	106.3	24.7	84.8
Link Distance (m)	179.9	179.9	340.0	340.0		72.8
Upstream Blk Time (%)						88
Queuing Penalty (veh)						0
Storage Bay Dist (m)					14.9	
Storage Blk Time (%)				34	2	
Queuing Penalty (veh)				22	8	

Intersection: 2748: Clyde & Jean-Talon/Dresden

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	T	TR	L	T	T	LTR	L	LT	TR
Maximum Queue (m)	67.5	76.2	37.2	76.9	77.3	32.2	42.5	57.6	46.4
Average Queue (m)	44.0	52.3	5.2	48.1	52.4	13.0	20.0	33.7	17.9
95th Queue (m)	62.3	69.7	19.6	70.6	71.6	26.0	36.8	53.4	38.7
Link Distance (m)	522.6	522.6		392.6	392.6	76.2	172.0	172.0	172.0
Upstream Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									
Storage Bay Dist (m)			30.0						
Storage Blk Time (%)				10					
Queuing Penalty (veh)				2					

Intersection: 2749: Hutchison & Jean-Talon

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	L	T	TR	R	L	T	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	47.3	107.6	111.2	82.3	5.8	20.6	31.6	18.7	72.7	27.2	9.5
Average Queue (m)	12.5	57.1	60.6	14.7	0.5	3.6	8.2	4.4	38.2	6.7	5.7
95th Queue (m)	34.8	91.2	94.6	48.0	3.0	12.8	22.8	14.0	63.6	20.0	12.3
Link Distance (m)		340.0	340.0	340.0		60.8	60.8		218.7	218.7	
Upstream Blk Time (%)											
Queuing Penalty (veh)											
Storage Bay Dist (m)	40.0				25.0			55.0			2.0
Storage Blk Time (%)	0	19				0				9	43
Queuing Penalty (veh)	1	7				0				3	4

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 3774

Annexe I Extraits des normes

Figure 3.2.8.2 Valeurs minimales suggérées pour les dégagements entre des carrefours importants et des entrées ou des ruelles

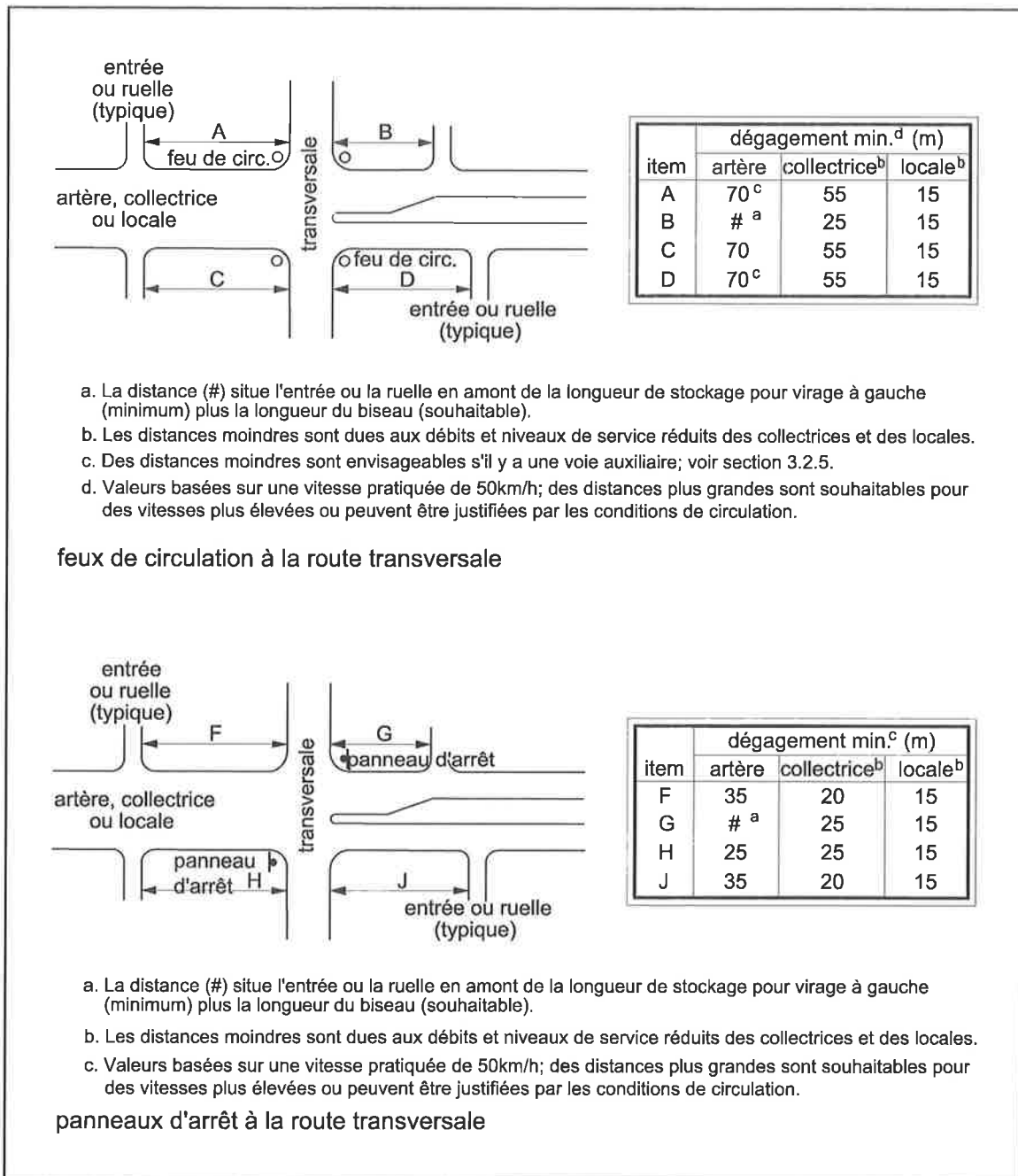


Tableau 3.2.9.1 Largeurs typiques d'entrées

paramètre	largeur selon l'utilisation du sol (m)		
	résidentielle	commerciale	industrielle
largeur (W)			
• sens unique	3,0 ^a – 4,3	4,5 ^a – 7,5	5,0 ^a – 9,0
• deux sens	3,0 ^a – 7,3	7,2 ^a – 12,0 ^b	9,0 ^a – 15,0 ^b
rayon de virage à droite (R)	3,0 – 4,5	4,5 – 12,0	9,0 – 15,0

- a. Les largeurs minimales sont normalement utilisées avec des rayons à la limite supérieure de la fourchette définie ou près de cette limite.
- b. Des largeurs plus grandes peuvent être envisagées pour des raisons de capacité; là où il y a jusqu'à 3 voies de sortie et 2 voies d'entrée, la largeur maximale est de 17,0 m excluant tout terre-plein.
- c. S'applique aux entrées seulement, pas aux intersections.

De courtes sections en alignement droit (C) sont acceptables dans les zones résidentielles, là où les débits de circulation des entrées et de la route sont normalement faibles. Une distance minimale (C) de 2,0 m est suggérée pour des entrées résidentielles. Le dégagement minimal d'un coin qui en résulte est d'environ 11,0 m : 6,0 m pour le rayon de bordure minimal au coin, la distance (C) de 2,0 m et un rayon de bordure minimal de l'entrée de 3,0 m.

Pour des zones commerciales et industrielles, les débits plus élevés des entrées et les pistes de virage plus importantes justifient un dégagement des coins plus grand. Une dimension minimale (C) de 5,0 m est suggérée pour séparer les zones de conflit et assurer une aire de manœuvre plus grande pour les camions qui tournent. Dans une zone industrielle, ceci se traduit par un dégagement des coins minimal d'environ 25,0 m (11,0 m pour un rayon minimal de bordure au coin, la dimension (C) de 5,0 m et le rayon minimal de bordure de l'entrée de 9,0 m).

Une entrée à fort débit de circulation en amont d'un carrefour pourrait justifier l'aménagement sur la route d'une zone de stockage pour faciliter les virages à gauche à l'entrée. S'il en est ainsi, l'entrée est située en tenant compte de la distance totale requise pour les voies auxiliaires de virage à gauche disposées dos-à-dos sur la route. La longueur combinée de la zone de stockage et du biseau pour le virage à gauche augmente de beaucoup les exigences en ce qui a trait au dégagement d'un coin.

3.2.9.8 Espacement d'entrées adjacentes

En plus des aspects reliés au dégagement des coins décrits à la sous-section 3.2.9.7, la localisation des entrées tient compte normalement de leur relation spatiale par rapport aux entrées existantes ou projetées. Les trois critères suivants doivent être pris en considération :

- l'espacement minimal entre les entrées;
- le dégagement minimal de la limite de propriété;
- le nombre maximal d'entrées selon la longueur de façade des propriétés.

La mise en application de ces critères de conception aide à rencontrer les objectifs suivants :

- identifier clairement à l'usager la propriété desservie par chaque entrée;
- s'assurer d'un espace suffisant entre les entrées pour permettre la mise en place de la signalisation, des lampadaires et autres installations des services publics ainsi que du mobilier urbain;
- séparer les zones de conflits de chaque entrée;
- prévoir un espace suffisant entre les voies d'accès pour le stationnement sur rue en file, là où c'est permis et tenant compte des exigences en ce qui a trait aux lignes de visée;
- augmenter la longueur des zones piétonnières potentiellement à l'abris des

Tableau 3.2.9.3 Longueur de stockage suggérée pour les entrées importantes⁷

utilisation du sol	superficie	longueur de stockage minimale (m)	
		collectrice	artère
industrie légère	< 10 000 m ²	8	15
	10 000 – 45 000 m ²	15	30
	> 45 000 m ²	15	60
magasin de rabais	> 3 000 m ²	8	15
		8	25
centre commercial	< 25 000 m ²	8	15
	25 000 – 45 000 m ²	15	25
	45 001 – 70 000 m ²	25	60
	> 70 000 m ²	40	75
supermarché	< 2 000 m ²	15	25
	> 2 000 m ²	25	40
immeuble d'appartements	< 100 unités	8	15
	100 – 200 unités	15	25
	> 200 unités	25	40
restaurant de qualité	< 1 500 m ²	8	15
	> 1 500 m ²	8	25
restauvolant	< 200 m ²	8	25
	> 200 m ²	15	30
bureau	< 5 000 m ²	8	15
	5 000 – 10 000 m ²	8	25
	10 001 – 20 000 m ²	15	30
	20 001 – 45 000 m ²	30	45
	> 45 000 m ²	40	75
motel	< 150 chambres	8	25
	> 150 chambres	8	30

Remarques – 1. Voir la figure 3.2.5.2 pour la façon de mesurer.

2. Pour de grands ensembles, il est souhaitable d'établir la longueur de stockage à partir d'une étude de circulation propre au projet.

3.2.9.11 Déclivités

Dans le choix des déclivités les plus convenables pour une entrée, il y a un certain nombre de questions importantes à considérer, dont :

- la classification des routes;
- le débit de circulation de l'entrée;
- la déclivité maximale de l'entrée dans l'emprise où elle croise la route;
- la déclivité minimale de l'entrée dans la même zone;
- la déclivité maximale de l'entrée sur la propriété;
- le taux maximal de changement de déclivité;
- la pente transversale d'un passage pour piétons;

- le drainage de la route, de l'entrée, des abords de la route et des propriétés;
- les aménagements pour cyclistes.

Le changement maximal de déclivité souhaitable entre la pente transversale de la route et la déclivité de l'entrée varie selon la classification de la route. Pour les routes des classes supérieures, il est souhaitable de minimiser le changement de déclivité au bord de la chaussée, encourageant ainsi les virages à haute vitesse dans l'entrée et réduisant la décélération et l'interférence avec le courant de circulation principal sur la route. Ceci est particulièrement important pour les entrées à fort débit de circulation. La figure 3.2.9.5 précise les lignes directrices pour limiter le changement de déclivité au bord de la route. Pour les entrées à fort débit sur les artères, un changement de déclivité maximal de 3% est acceptable. Pour les entrées de routes locales avec faible débit, le maximum acceptable est de 8%.

