



Ville de Mont-Saint-Hilaire

F1520557



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

► **RAPPORT FINAL**

AOÛT 2016





Étude de circulation à divers endroits sur le territoire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire

RAPPORT FINAL



Préparé par : _____
Carole Taillée, ing., D.E.S.S. #OIQ : 5033758

Karla Gamboa, ing. jr., M.Ing. #OIQ : 5066130

Approuvé par : _____
Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A. #OIQ : 141723
Chargé de projet – Transport et circulation

Août 2016

433 rue Chabanel Ouest, 12^e étage
Montréal (QC) H2N 2J8
CANADA

Tél. : 514 982 6001
Fax : 514 982 6106
www.groupesm.com

Équipe de réalisation :

Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A.

Antoine Gerson, ing., M.Sc.A.

Carole Taillée, ing., D.E.S.S.

Karla Gamboa, ing. jr., M.Ing.

Gloria Désirée Aguessy, ing. jr.

Anna Fridzon, tech.

Sébastien Bouchard, tech.

Ehsan Assadi, tech. stag.

| Registre des émissions et révisions | | |
|-------------------------------------|-----------------|---|
| Identification | Date | Description de l'émission et / ou révision |
| Émission 1 | 11 juillet 2016 | Rapport d'étape - Diagnostic de la situation actuelle |
| Émission 2 | 15 août 2016 | Rapport final pour commentaires |
| | | |
| | | |
| | | |



Table des matières

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Introduction | 1 |
| 1.1 | Contexte | 1 |
| 1.2 | Objectifs du mandat | 1 |
| 1.3 | Identification des intrants | 2 |
| 1.4 | Définition des zones d'étude | 3 |
| 2 | Diagnostic de la situation actuelle | 6 |
| 2.1 | Hiérarchie du réseau routier..... | 6 |
| 2.2 | Géométrie et affectation des voies..... | 6 |
| 2.3 | Signalisation et gestion de la circulation | 8 |
| 2.4 | Transport collectif et transport actif | 9 |
| 2.4.1 | Transport collectif..... | 9 |
| 2.4.2 | Transport actif | 10 |
| 2.5 | Camionnage | 10 |
| 2.6 | Réglementation de stationnement | 11 |
| 2.7 | Conditions actuelles de circulation..... | 12 |
| 2.7.1 | Généralité..... | 12 |
| 2.7.2 | Secteur du Déboulis..... | 13 |
| 2.7.3 | Secteur des Patriotes..... | 18 |
| 2.7.4 | Secteur de Rouville | 25 |
| 2.7.5 | Secteur de La Pommeraie | 29 |
| 2.8 | Sécurité | 35 |
| 3 | Analyse complémentaire du chemin Ozias-Leduc..... | 39 |
| 3.1 | Déplacements véhiculaires générés par le secteur de la Pommeraie..... | 39 |
| 3.1.1 | Caractérisation du secteur de la Pommeraie..... | 39 |
| 3.1.2 | Analyse des comptages véhiculaires..... | 40 |
| 3.1.3 | Taux de génération selon le « Trip Generation » de l'ITE | 42 |
| 3.1.4 | Comparaison des résultats de la génération théorique et des données de relevés..... | 43 |
| 4 | Synthèse des enjeux et problématiques par secteur | 45 |
| 4.1 | Secteur du Déboulis | 45 |
| 4.2 | Secteur des Patriotes | 45 |
| 4.3 | Secteur de Rouville | 46 |
| 4.4 | Secteur de la Pommeraie..... | 46 |
| 5 | Déplacements générés par les nouveaux développements | 48 |
| 5.1 | Déplacement des personnes | 48 |
| 5.1.1 | Procédure de calcul | 48 |
| 5.2 | Estimation des débits générés | 50 |



| | | |
|-----------|--|-----------|
| 5.2.1 | Développement immobilier du chemin de la Montagne..... | 50 |
| 5.2.2 | Développement Quatre Terres (Otterburn Park) | 51 |
| 5.3 | Distribution et affectation..... | 52 |
| 5.3.1 | Distribution des déplacements véhiculaires..... | 52 |
| 5.3.2 | Affectation des déplacements véhiculaires..... | 53 |
| 6 | Démarche pour l'élaboration de solutions | 58 |
| 6.1 | Définition des horizons d'analyse..... | 58 |
| 6.2 | Élaboration de solutions..... | 58 |
| 7 | Horizon « Court terme »..... | 60 |
| 7.1 | Débits anticipés..... | 60 |
| 7.2 | Interventions proposées..... | 60 |
| 7.3 | Impacts anticipés..... | 61 |
| 8 | Horizon « Moyen terme »..... | 73 |
| 8.1 | Débits anticipés..... | 73 |
| 8.2 | Interventions proposées..... | 74 |
| 8.3 | Impacts anticipés..... | 74 |
| 9 | Horizon « Long terme » | 86 |
| 9.1 | Débits anticipés..... | 86 |
| 9.2 | Interventions proposées..... | 87 |
| 9.3 | Impacts anticipés..... | 88 |
| 10 | Analyse de sensibilité sur l'axe Ozias-Leduc - Fortier..... | 97 |
| 11 | Conclusion et recommandations | 99 |



Liste des figures

| | |
|---|----|
| Figure 1.1 Localisation des secteurs d'étude..... | 5 |
| Figure 2.1 : Niveaux de service actuels – Secteur du Déboulis..... | 16 |
| Figure 2.2 : Files d'attente actuelles – Secteur du Déboulis..... | 17 |
| Figure 2.3 : Niveaux de service actuels à l'heure de pointe du matin – Secteur des Patriotes..... | 21 |
| Figure 2.4 : Niveaux de service actuels à l'heure de pointe de l'après-midi – Secteur des Patriotes..... | 22 |
| Figure 2.5 : Files d'attente actuelles à l'heure de pointe du matin – Secteur des Patriotes..... | 23 |
| Figure 2.6 : Files d'attente actuelles à l'heure de pointe de l'après-midi – Secteur des Patriotes..... | 24 |
| Figure 2.7 : Niveaux de service actuels – Secteur de Rouville..... | 27 |
| Figure 2.8 : Files d'attente actuelles – Secteur de Rouville..... | 28 |
| Figure 2.9 : Niveaux de service actuels à l'heure de pointe du matin – Secteur de la Pommeraie..... | 31 |
| Figure 2.10 : Niveaux de service actuels à l'heure de pointe de l'après-midi – Secteur de la Pommeraie..... | 32 |
| Figure 2.11 : Files d'attente actuelles à l'heure de pointe du matin – Secteur de la Pommeraie..... | 33 |
| Figure 2.12 : Files d'attente actuelles à l'heure de pointe de l'après-midi – Secteur de la Pommeraie..... | 34 |
| Figure 2.13 : Distance de visibilité requise à l'intersection ch. des Patriotes / rue Sainte-Anne..... | 36 |
| Figure 2.14 : Distance de visibilité requise à l'intersection ch. des Patriotes / montée des Trente..... | 37 |
| Figure 2.15 : Servitude de visibilité requise sur le ch. des Patriotes au sud de la rue Grenier..... | 38 |
| Figure 3.1 : Débits générés par le secteur de la Pommeraie entre 6h et 19h..... | 40 |
| Figure 3.2 : Répartition horaire des débits entrants et sortants du secteur de la Pommeraie..... | 41 |
| Figure 4.1 : Synthèse du diagnostic..... | 47 |
| Figure 5.1 : Distribution des déplacements générés par le développement du chemin de la Montagne – heure de pointe du matin..... | 54 |
| Figure 5.2 : Distribution des déplacements générés par le développement du chemin de la Montagne – heure de pointe de l'après-midi..... | 55 |
| Figure 5.3 : Distribution des déplacements générés par les développements d'Otterburn Park – heure de pointe du matin..... | 56 |
| Figure 5.4 : Distribution des déplacements générés par les développements d'Otterburn Park – heure de pointe de l'après-midi..... | 57 |
| Figure 7.1 : Débits anticipés - Échangeur Chemin des Patriotes / Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier..... | 63 |
| Figure 7.2 : Mouvements effectués à l'échangeur chemin des Patriotes et boulevard Sir-Wilfrid-Laurier..... | 64 |
| Figure 7.3 : Niveaux de service anticipés – Horizon court terme- Secteur du Déboulis..... | 65 |
| Figure 7.4 : Files d'attente anticipées – Horizon court terme - Secteur du Déboulis..... | 66 |
| Figure 7.5 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe du matin – Horizon court terme - Secteur des Patriotes..... | 67 |
| Figure 7.6 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe de l'après-midi – Horizon court terme - Secteur des Patriotes..... | 68 |
| Figure 7.7 : Files d'attente anticipées à l'heure de pointe du matin – Horizon court terme - Secteur des Patriotes..... | 69 |
| Figure 7.8 : Files d'attente anticipées à l'heure de pointe de l'après-midi – Horizon court terme - Secteur des Patriotes..... | 70 |
| Figure 7.9 : Niveaux de service anticipés – Horizon court terme- Secteur de Rouville..... | 71 |
| Figure 7.10 : Files d'attente anticipées – Horizon court terme - Secteur de Rouville..... | 72 |
| Figure 8.1 : Niveaux de service anticipés – Horizon moyen terme - Secteur du Déboulis..... | 76 |
| Figure 8.2 : Files d'attente anticipées – Horizon moyen terme - Secteur du Déboulis..... | 77 |



| | |
|---|----|
| Figure 8.3 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe du matin – Horizon moyen terme - Secteur des Patriotes..... | 78 |
| Figure 8.4 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe de l'après-midi – Horizon moyen terme - Secteur des Patriotes..... | 79 |
| Figure 8.5 : Files d'attente anticipées à l'heure de pointe du matin – Horizon moyen terme - Secteur des Patriotes..... | 80 |
| Figure 8.6 : Files d'attente anticipées à l'heure de pointe de l'après-midi – Horizon moyen terme - Secteur des Patriotes..... | 81 |
| Figure 8.7 : Niveaux de service anticipés – Horizon moyen terme - Secteur de Rouville | 82 |
| Figure 8.8 : Files d'attente anticipées – Horizon moyen terme - Secteur de Rouville | 83 |
| Figure 8.9 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe du matin – Horizon moyen terme - Secteur de la Pommeraie..... | 84 |
| Figure 8.10 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe de l'après-midi – Horizon moyen terme - Secteur de la Pommeraie..... | 85 |
| Figure 9.1 : Niveaux de service anticipés – Horizon long terme - Secteur du Déboulis | 90 |
| Figure 9.2 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe du matin – Horizon long terme - - Secteur des Patriotes..... | 91 |
| Figure 9.3 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe de l'après-midi – Horizon long terme - - Secteur des Patriotes..... | 92 |
| Figure 9.4 : Niveaux de service anticipés – Horizon long terme - - Secteur de Rouville | 93 |
| Figure 9.5 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe du matin – Horizon long terme - - Secteur de la Pommeraie..... | 94 |
| Figure 9.6 : Niveaux de service anticipés à l'heure de pointe de l'après-midi – Horizon long terme - - Secteur de la Pommeraie..... | 95 |
| Figure 9.7 : Synthèse des recommandations préliminaires..... | 96 |

Liste des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 2.1 : Affectation des voies des intersections..... | 7 |
| Tableau 2.2 : Mode de gestion de la circulation aux intersections à l'étude..... | 8 |
| Tableau 2.3 : Desserte en transport en commun..... | 9 |
| Tableau 2.4 : Fréquence de passage de bus sur les axes à l'étude..... | 10 |
| Tableau 2.5 : Réglementation de stationnement | 11 |
| Tableau 2.6 : Identification des heures de pointes par secteur d'analyse | 12 |
| Tableau 2.7 : Définition des niveaux de service pour les conditions de circulation véhiculaire | 13 |
| Tableau 2.8 : Débits véhiculaires sur le chemin des Patriotes dans le secteur du Déboulis..... | 14 |
| Tableau 2.9 : Débits véhiculaires sur le chemin des Patriotes dans le secteur des Patriotes | 18 |
| Tableau 2.10 : Débits véhiculaires sur la rue Fortier dans le secteur de Rouville | 25 |
| Tableau 2.11 : Débits véhiculaires sur le chemin Ozias-Leduc dans le secteur de la Pommeraie..... | 29 |
| Tableau 3.1 : Provenance et destination des débits générés par le secteur de la Pommeraie | 42 |
| Tableau 3.2 : Taux de génération estimé pour le secteur de la Pommeraie | 42 |
| Tableau 3.3 : Taux de génération selon l'ITE (usage 210 : single family detached housing)..... | 43 |
| Tableau 3.4 : Comparaison des taux de génération selon les données de comptage et la méthode de l'ITE | 43 |
| Tableau 5.1 : Taux de génération des déplacements pour le projet de développement du chemin de la Montagne..... | 50 |
| Tableau 5.2 : Bilan des déplacements pour le projet de développement du chemin de la Montagne..... | 51 |



| | |
|---|-----|
| Tableau 5.3 : Statistiques du projet de développement Quatre Terres | 52 |
| Tableau 5.4 : Distribution des déplacements - Secteur municipal 524 (Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park et Saint-Jean-Baptiste) | 53 |
| Tableau 8.1 : Débits et accroissements anticipés à l'horizon « Moyen terme » | 73 |
| Tableau 9.1 : Débits et accroissements anticipés à l'horizon « Long terme » | 86 |
| Tableau 10.1 : Analyse de sensibilité pour l'axe Ozias-Leduc - Fortier - Heure de pointe du matin | 98 |
| Tableau 10.2 : Analyse de sensibilité pour l'axe Ozias-Leduc - Heure de pointe de l'après-midi | 98 |
| Tableau 11.1 : Synthèse des interventions recommandées | 101 |



Annexes

ANNEXE A : Justification de feux de circulation

ANNEXE B : Justification de voies auxiliares

ANNEXE C : Génération du développement sur chemin de la Montagne

ANNEXE D : Conception géométrique proposée

ANNEXE E : Résultats des simulations



1 Introduction

1.1 Contexte

La Ville de Mont-Saint-Hilaire connaît des problématiques de circulation sur certains axes de son réseau. Au vu de la situation actuelle, et de l'accroissement anticipé des déplacements dans les prochaines années, la Ville de Mont-Saint-Hilaire souhaiterait apporter les modifications requises pour permettre de bonnes conditions de déplacement sur son réseau. Quatorze intersections, réparties sur trois axes, ont ainsi été ciblées par la présente étude : le chemin des Patriotes, la rue Fortier et le chemin Ozias-Leduc.

En outre, le développement d'environ 400 unités de logement est prévu sur le territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire, au niveau du chemin de la Montagne, et la Ville souhaite connaître les impacts anticipés de ce développement sur son réseau routier.

C'est dans ce contexte que le service Transport et circulation du Groupe S.M. International (SMI) a été mandaté par la Ville de Mont-Saint-Hilaire afin de réaliser une étude de circulation à divers endroits de son territoire.

1.2 Objectifs du mandat

Le but de ce mandat est de réaliser une étude de circulation répondant aux exigences de la Ville de Mont-Saint-Hilaire et tenant compte des exigences particulières du Ministère des Transports, mobilité durable et électrification des transports (MTMDET). En détail, les principaux objectifs de cette étude sont les suivants :

- Caractériser les intersections définies par la Ville de Mont-Saint-Hilaire (utilisation et affectation du sol, aménagements routiers, signalisation, débits de circulation, niveaux de service véhiculaire);
- Analyser les déplacements générés par le secteur de la Pommeraie;
- Analyser les provenances des débits sur le chemin Ozias-Leduc;
- Établir un portrait des déplacements des habitants de la ville de Mont-Saint-Hilaire à partir d'observations du secteur de la Pommeraie;
- Identifier les problématiques de circulation actuelles;
- Estimer les déplacements générés par les 400 futures unités de logement, et évaluer leur impact sur le réseau;
- Élaborer des mesures de mitigation et des recommandations propres à chaque problématique existante ou anticipée.



1.3 Identification des intrants

Les analyses réalisées dans le cadre de cette étude sont en grande partie tributaires des données recueillies et utilisées en intrant. Il convient donc, d'entrée de jeu, de préciser la nature et la pertinence des données utilisées, ainsi que leurs sources.

COMPTAGES ET RELEVÉS DE CIRCULATION

Des comptages et des relevés de circulation ont été effectués le jeudi 11 février 2016 aux intersections suivantes :

- Chemin des Patriotes / rue Jeannotte;
- Chemin des Patriotes / boulevard de la Gare;
- Chemin des Patriotes / rue Sainte-Anne;
- Chemin des Patriotes / rue Messier;
- Chemin des Patriotes / rue Raymond-Dupuis;
- Chemin des Patriotes / Montée des Trente;
- Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier / Rue Fortier;
- Rue Fortier / Rue Campbell;
- Chemin Ozias-Leduc / avenue Comtois;
- Chemin Ozias-Leduc / ch. de la Montagne;
- Chemin Ozias-Leduc / rue Félix-Leclerc;
- Chemin Ozias-Leduc / rue Aubert-de-Gaspé;
- Chemin Ozias-Leduc / rue Laroche;
- Chemin Ozias-Leduc / rue Dublin;
- Chemin Ozias-Leduc / rue Des Lilas.

Des relevés de comptages véhiculaires effectués le 12 mai 2015 par le MTMDET ont été également considérés dans le cadre de cette étude, pour compléter les comptages réalisés en 2016.

Par ailleurs, des relevés terrains ont été réalisés le 31 mai 2016 pour observer les conditions de circulation aux différentes intersections, et les déplacements générés par l'école de la Pommeraie.

PLANS DE PROGRAMMATION DES FEUX DE CIRCULATION

Les plans de programmation des feux de circulation ont été fournis par les représentants des services techniques du MTMDET.



HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

La hiérarchie du réseau routier de la ville de Mont-Saint-Hilaire utilisée est celle présentée dans le Plan de Mobilité Active de la Ville de Mont-Saint-Hilaire, daté de Septembre 2013.

PLAN DE CAMIONNAGE

Une carte de la classification du réseau de camionnage est disponible sur le site du MTMDET, à l'adresse suivante :

<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchRestrictionsCamionnage.asp>

RÉPARTITION MODALE

Pour l'estimation des déplacements induits par le projet de développement prévu sur le chemin de la Montagne, les parts modales des déplacements ont été définies à partir des données de l'enquête Origine-Destination 2013¹ réalisée dans la grande région de Montréal par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et ses partenaires.

1.4 Définition des zones d'étude

Cette étude porte sur l'analyse de quatorze (14) carrefours problématiques qui sont reliés à trois axes principaux : les routes nationales Route 116 (boulevard Sir-Wilfrid-Laurier) et Route 133 (chemin des Patriotes), et l'artère municipale Chemin Ozias-Leduc.

Pour les besoins de l'étude, ces carrefours ont été regroupés en quatre secteurs d'analyse selon leur proximité et la possibilité d'interaction sur le réseau routier. Ces secteurs ont été nommés, par simplification, selon les districts électoraux dans lesquels ils sont situés en totalité ou en majorité.

SECTEUR DU DÉBOULIS

Le réseau à l'étude dans ce secteur est défini comme le tronçon du chemin des Patriotes entre la rue Jeannotte et le boulevard de la Gare. Le chemin des Patriotes est un axe orienté en direction nord-sud et qui est parallèle à la rivière Richelieu; les rues locales sont orientées en direction est-ouest. Les intersections à l'étude comprises dans ce secteur sont les suivantes :

- Intersection chemin des Patriotes / rue Jeannotte;

¹ Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a



- Intersection chemin des Patriotes / boulevard de la Gare.

SECTEUR DES PATRIOTES

Ce secteur est défini comme le tronçon du chemin des Patriotes entre la rue Sainte-Anne et la montée de Trente. Les intersections à l'étude comprises dans ce secteur sont les suivantes :

- Intersection chemin des Patriotes / rue Sainte-Anne;
- Intersection chemin des Patriotes / rue Messier;
- Intersection chemin des Patriotes / rue Raymond-Dupuis;
- Intersection chemin des Patriotes / Montée des Trente.

SECTEUR DE ROUVILLE

Ce secteur est défini comme le tronçon de la rue Fortier compris entre le boulevard Sir-Wilfried-Laurier et la rue Campbell. Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est une artère en direction est-ouest, la rue Fortier est orientée en direction nord-sud. Les intersections à l'étude comprises dans ce secteur sont les suivantes :

- Intersection Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier / Rue Fortier;
- Intersection Rue Fortier / Rue Campbell.

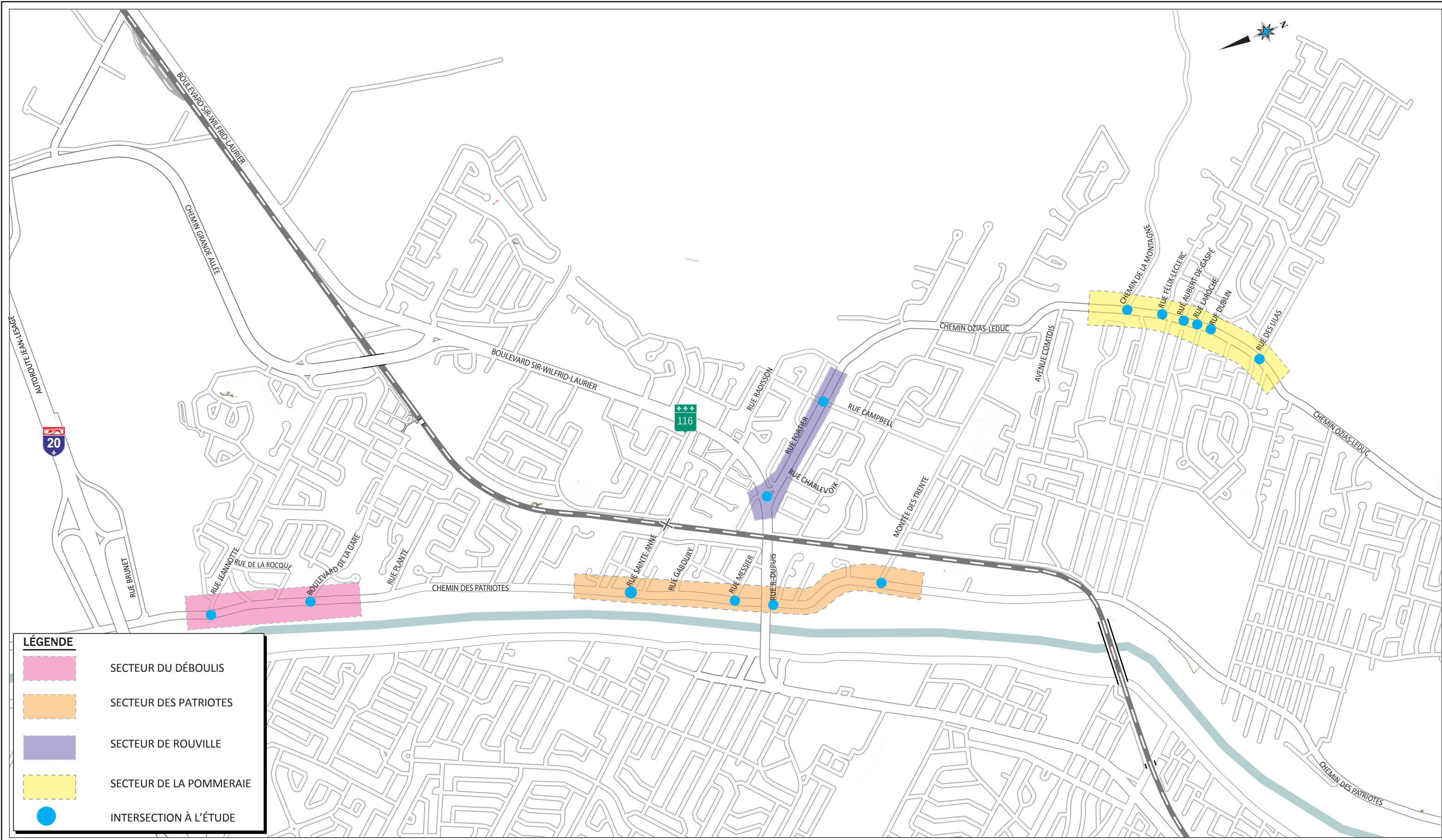
SECTEUR DE LA POMMERAIE

Ce secteur est défini comme le tronçon du chemin Ozias-Leduc compris entre le chemin de la Montagne et la rue des Lilas. Le chemin Ozias-Leduc est un axe orienté en direction nord-sud tandis que les autres rues situées dans le secteur d'étude sont orientées en direction est-ouest. Les intersections à l'étude comprises dans ce secteur sont les suivantes :

- Intersection chemin Ozias-Leduc / chemin de la Montagne;
- Intersection chemin Ozias-Leduc / rue Félix-Leclerc;
- Intersection chemin Ozias-Leduc / rue Aubert-de-Gaspé;
- Intersection chemin Ozias-Leduc / rue Laroche;
- Intersection chemin Ozias-Leduc / rue Dublin;
- Intersection chemin Ozias-Leduc / rue Des Lilas.

La figure 1.1 illustre la localisation des intersections à l'étude ainsi que le découpage par secteurs d'analyse.

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



| LÉGENDE | |
|---------|-------------------------|
| | SECTEUR DU DÉBOULIS |
| | SECTEUR DES PATRIOTES |
| | SECTEUR DE ROUVILLE |
| | SECTEUR DE LA POMMERAIE |
| | INTERSECTION À L'ÉTUDE |



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



LOCALISATION DES SECTEURS D'ÉTUDE

1.1

AOÛT 2016
F1520557



2 Diagnostic de la situation actuelle

2.1 Hiérarchie du réseau routier

La hiérarchie du réseau routier selon la classification fonctionnelle de la ville de Mont-Saint-Hilaire distingue les quatre (4) catégories suivantes² : autoroutes, routes artérielles, routes collectrices et rues locales.

Dans le secteur d'étude ou à proximité, on observe les axes principaux suivants :

- Artériel : chemin des Patriotes, boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, chemin Ozias-Leduc et rue Fortier;
- Collectrice : Montée des Trente, rue Félix-Leclerc, rue Campbell, chemin de la Montagne, rue Jeannotte et boulevard de la Gare.

Les autres rues aux intérieurs des secteurs d'étude sont considérées comme des rues locales.

2.2 Géométrie et affectation des voies

La plupart des rues incluses aux secteurs d'étude sont à double sens et comptent une voie de circulation par direction, à l'exception du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier qui possède deux voies par direction, ainsi qu'une bande cyclable aménagée sur le côté nord du boulevard.

Outre le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, cinq autres axes comportent des aménagements cyclables sur la chaussée : le chemin des Patriotes, la rue Jeannotte, le boulevard de la Gare, la rue Fortier et le chemin Ozias-Leduc. Ces aménagements sont décrits à la section 2.4.2.

Le tableau 2.1 présente l'affectation des voies aux différentes intersections à l'étude.

² Plan de Mobilité Active de la Ville de Mont-Saint-Hilaire, Septembre 2013



Tableau 2.1 : Affectation des voies des intersections

| Intersection | Approche Nord | Approche Sud | Approche Est | Approche Ouest |
|---|-----------------------------|--|--|---|
| Secteur du Déboulis | | | | |
| Ch. des Patriotes / Rue Jeannotte | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Ch. des Patriotes / boul. de la Gare | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Secteur des Patriotes | | | | |
| Ch. des Patriotes / Rue Sainte-Anne | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Ch. des Patriotes / Rue Messier | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie de VàG 1 voie de VàD (*1) | N/A |
| Ch. des Patriotes / Rue Raymond-Dupuis | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Ch. des Patriotes / Montée des Trente | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Secteur de Rouville | | | | |
| Boul. Sir-Wilfrid-Laurier / Rue Fortier | 1 voie partagée | 1 voie partagée (TD + VàG), 1 baie de VàD | 2 voies TD, 1 baie de VàG, 1 baie de VàD | 2 voies tout droit, 1 baie de VàG, 1 bretelle de VàD canalisée |
| Rue Fortier / Rue Campbell | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée |
| Secteur de La Pommeraie | | | | |
| Ch. Ozias-Leduc / Ch. de la Montagne | 1 voie TD, 1 baie de VàG | 1 voie partagée | 1 voie de VàG, 1 baie de VàD | N/A |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Félix-Leclerc | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Aubert-de-Gaspé | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Laroche | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Dublin | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Des Lilas | 1 voie partagée | 1 voie partagée | 1 voie partagée | N/A |

Abréviations : TD : Tout-droit; VàG : Virage à gauche; VàD : Virage à droite.

*Notes : (*1) : 2 voies étroites aménagées sur une courte distance seulement à l'approche de l'intersection.*



2.3 Signalisation et gestion de la circulation

Les secteurs à l'étude comprennent 14 carrefours parmi lesquels seulement trois sont munis de feux de circulation. Les autres intersections à l'étude sont munies de panneaux d'arrêt à toutes les approches ou seulement aux approches secondaires. Le tableau 2.2 présente le mode de gestion de la circulation aux différentes intersections étudiées.

Tableau 2.2 : Mode de gestion de la circulation aux intersections à l'étude

| Intersection | Gestion de la circulation au carrefour | | |
|---|---|--|---------------------|
| | Panneau d'arrêt aux approches secondaires | Panneau d'arrêt à toutes les approches | Feux de circulation |
| Secteur du Déboulis | | | |
| Ch. des Patriotes / Rue Jeannotte | • | | |
| Ch. des Patriotes / Boul. de la Gare | • | | |
| Secteur des Patriotes | | | |
| Ch. des Patriotes / Rue Sainte-Anne | • | | |
| Ch. des Patriotes / Rue Messier | | | • |
| Ch. des Patriotes / Rue Raymond-Dupuis | | | • |
| Ch. des Patriotes / Montée des Trente | • | | |
| Secteur de Rouville | | | |
| Boul. Sir-Wilfrid-Laurier / Rue Fortier | | | • |
| Rue Fortier / Rue Campbell | | • | |
| Secteur de La Pommeraie | | | |
| Ch. Ozias-Leduc / Ch. de la Montagne | | • | |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Félix-Leclerc | • | | |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Aubert-de-Gaspé | • | | |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Laroche | • | | |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Dublin | • | | |
| Ch. Ozias-Leduc / Rue Des Lilas | • | | |



2.4 Transport collectif et transport actif

2.4.1 Transport collectif

Le réseau de transport en commun desservant le territoire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire comporte deux types de services : un service d'autobus et un service de trains de banlieue. Le transport par bus est assuré par le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu (CITVR) tandis que le train de banlieue est exploité par l'AMT.

Le service d'autobus offre une desserte municipale et une desserte intermunicipale. La desserte municipale est constituée par un circuit local (Circuit 11) et deux circuits train-bus (Ligne 21 et 22). Ces 3 circuits d'autobus sont bidirectionnels et relient principalement les secteurs de la Gare Mont Saint-Hilaire, le secteur de la Pommeraie et le secteur des Patriotes. Le circuit 11 circule du lundi à vendredi de 8 h 30 à 16 h 30 tandis que les lignes 21 et 22 fonctionnent aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

Le réseau de transport en commun intermunicipal est constitué par trois circuits : le circuit 200 qui assure la liaison vers la ville de Longueuil, le circuit 300 qui se rend jusqu'à Montréal, et l'ExpressO Mont Saint-Hilaire-Longueuil. Ces circuits sont en opération pendant toute la semaine entre 5 h 20 et 0 h 45.

La ligne de train de banlieue qui dessert la ville est la ligne de Mont-Saint-Hilaire qui relie, entre autres, les villes de Montréal et Longueuil. Cette ligne qui fonctionne du lundi au vendredi offre, en direction vers Montréal, cinq passages de 5 h 45 à 8 h et deux passages en après-midi. Par ailleurs, en direction vers Mont-Saint-Hilaire, cette ligne offre sept passages entre 12 h 30 et 19 h 45.

Le tableau 2.3 indique la desserte en transport en commun des différents secteurs à l'étude.

Tableau 2.3 : Desserte en transport en commun

| Secteur du Déboulis | |
|------------------------------|---|
| Ligne 11 | Arrêt à l'intersection rue Jeannotte / rue de la Rocque |
| Ligne 22 | Arrêt à l'intersection chemin des Patriotes/ rue de la Rocque |
| Secteur des Patriotes | |
| Ligne 11 | Arrêt à l'intersection rue Sainte-Anne / ch. des Patriotes |
| Ligne 22 | Arrêt à l'intersection rue Sainte-Anne / ch. des Patriotes |
| Secteur de Rouville | |
| Ligne 11 | Arrêt à l'intersection rue Fortier / rue Campbell |
| Ligne 21 | Arrêt aux intersections rue Fortier / boul. Sir-Wilfrid-Laurier et rue Fortier / rue Campbell |



| | |
|--------------------------------|---|
| Ligne 22 | Arrêt à l'intersection rue Fortier / rue Campbell |
| Secteur de La Pommeraie | |
| Ligne 11 | Arrêt aux intersections ch. Ozias-Leduc / rue Félix-Leclerc et ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne |
| Ligne 21 | Arrêt aux intersections ch. Ozias-Leduc / rue Félix-Leclerc et ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne |

Le Tableau 2.4 indique les fréquences de passage des autobus aux heures de pointe sur les 3 axes à l'étude (rue Fortier, chemin Ozias-Leduc et chemin des Patriotes).

Tableau 2.4 : Fréquence de passage de bus sur les axes à l'étude

| Nombre de bus / heure | Ligne 11 | | Ligne 21 | | Ligne 22 | |
|------------------------------------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | HPAM | HPPM | HPAM | HPPM | HPAM | HPPM |
| Ch. des Patriotes – Direction nord | - | 1 | - | - | 2 | - |
| Ch. des Patriotes – Direction sud | - | - | - | - | - | 2 |
| Rue Fortier – Direction nord | - | - | 2 | - | 2 | - |
| Rue Fortier – Direction sud | - | - | - | 2 | - | 2 |
| Ch. Ozias-Leduc – Direction nord | - | - | 2 | - | - | - |
| Ch. Ozias-Leduc – Direction sud | - | - | - | 2 | - | - |

Abréviations : **HPAM** : Heure de pointe du matin; **HPPM** : Heure de pointe de l'après-midi.

2.4.2 Transport actif

Les aménagements pour les piétons consistent en des trottoirs sur au moins un côté de toutes les rues dans les zones à l'étude. Il est à noter également la présence de têtes de feux pour piétons avec décompte numérique à l'intersection du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et la rue Fortier.

Concernant les aménagements cyclables, il y a une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Jeannotte et sur le chemin des Patriotes, au nord de la rue Jeannotte. Par ailleurs, il y a des bandes cyclables unidirectionnelles sur le boulevard de la Gare, le chemin Ozias-Leduc et la rue Fortier.

2.5 Camionnage

Le chemin des Patriotes au nord de la rue Messier et les rue locales au nord du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier sont situés dans une zone interdite aux camions.



Seule la livraison locale y est permise. De la même façon la rue Fortier, le chemin Ozias-Leduc et les rues situées sur La Pommeraie partagent cette la même réglementation. La Montée des Trente est également interdite aux véhicules lourds.

Le chemin des Patriotes, au sud de la rue Messier, la rue Raymond-Dupuis et le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier sont autorisés en tout temps aux camions.

2.6 Réglementation de stationnement

Cette section présente une caractérisation de l'offre et de la réglementation en matière de stationnement dans les secteurs d'étude. Le tableau 2.5 présente la réglementation de stationnement aux alentours des différentes intersections étudiées.

Tableau 2.5 : Réglementation de stationnement

| Secteurs à l'étude | Réglementation de stationnement |
|--|---|
| Secteur du Déboulis | |
| Ch. des Patriotes | Stationnement interdit des deux côtés |
| Rue Jeannotte et boul. de la Gare | Stationnement autorisé* |
| Secteur des Patriotes | |
| Ch. des Patriotes, rue Messier et rue Raymond-Dupuis | Stationnement interdit des deux côtés |
| Rue Sainte-Anne et montée des Trente | Stationnement autorisé* du côté sud. Stationnement limité à 30 minutes du côté nord. |
| Secteur de Rouville | |
| Boul. Sir-Wilfrid-Laurier et rue Campbell | Stationnement interdit |
| Rue Fortier | Stationnement autorisé des deux côtés |
| Secteur de La Pommeraie | |
| Ch. Ozias-Leduc et ch. de la Montagne | Stationnement interdit des deux côtés |
| Rue Félix-Leclerc, rue Aubert-de-Gaspé, rue Laroche, rue Dublin et rue Des Lilas | Stationnement autorisé* |
| * Excepté entre le 15 novembre et le 15 avril, de 2 h 00 à 7 h 00 | |

On constate que le stationnement est interdit en tout-temps sur les axes structurants du réseau routier à l'étude (collectrices et artères). Par ailleurs, lors de nos observations sur le terrain, nous avons pu constater que le stationnement ne constituait pas un enjeu puisque la plupart des maisons riveraines disposent d'espaces de stationnement hors-rue pouvant accueillir de 2 à 4 véhicules.



2.7 Conditions actuelles de circulation

2.7.1 Généralité

CALCUL DES HEURES DE POINTE DU RÉSEAU

Pour chaque intersection, les comptages ont été effectués un jour de semaine, sur une période totalisant au moins 6 heures et couvrant les périodes de pointe du matin (6h à 9h) et de l'après-midi (15h30 à 18h30). Comme il est d'usage, nos analyses de l'état de la circulation ont été basées sur l'heure de pointe qui est la période consécutive de 60 minutes la plus achalandée pour le matin ou l'après-midi.

Les heures de pointe retenue pour nos analyses dans chacun des secteurs sont présentées au tableau 2.6.

Tableau 2.6 : Identification des heures de pointes par secteur d'analyse

| | Heure de pointe du matin | Heure de pointe de l'après-midi |
|--------------------------------|--------------------------|---------------------------------|
| Secteur du Déboulis | 7 h 15 et 8 h 15 | 16 h 30 et 17 h 30 |
| Secteur des Patriotes | 7 h 15 et 8 h 15 | 16 h 30 et 17 h 30 |
| Secteur de Rouville | 7 h 45 à 8 h 45 | 16 h 30 à 17 h 30. |
| Secteur de La Pommeraie | 7 h 30 et 8 h 30 | 16 h 45 et 17 h 45 |

DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE VÉHICULAIRES

À partir des comptages et des observations terrain effectuées, les conditions de circulation existantes dans chacun des secteurs d'analyse ont été modélisées à l'aide du logiciel Synchro plus SimTraffic 9.

Ces simulations ont permis une estimation des retards moyens subis par les véhicules circulant sur les axes du réseau et, par conséquent, une caractérisation des conditions de circulation à l'aide de niveaux de service, conformément aux définitions du Manuel de Capacité (HCM)³.

³ Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, États-Unis, 2010



Le HCM distingue six niveaux de service caractérisés par une lettre comprise entre A et F. La définition des différents niveaux de service véhiculaires est présentée au tableau ci-après.

Tableau 2.7 : Définition des niveaux de service pour les conditions de circulation véhiculaire

| Niveaux de service | Retard moyen anticipé (en secondes/véhicule) | | Description |
|--------------------|--|---|--|
| | Intersection gérée par des feux de circulation | Intersection muni d'arrêts ou giratoire | |
| A | ≤ 10 s/veh. | ≤ 10 s/veh. | Excellentes conditions de circulation. Le retard subi est négligeable. |
| B | > 10 s/veh. et ≤ 20 s/veh. | > 10 s/veh. et ≤ 15 s/veh. | Bonnes conditions de circulation. Court retard n'entravant pas la fluidité de la circulation. |
| C | > 20 s/veh. et ≤ 35 s/veh. | > 15 s/veh. et ≤ 25 s/veh. | Conditions de circulation acceptables. Retard moyen. |
| D | > 35 s/veh. et ≤ 55 s/veh. | > 25 s/veh. et ≤ 35 s/veh. | Conditions de circulation passables. Le retard subi est long. |
| E | > 55 s/veh. et ≤ 80 s/veh. | > 35 s/veh. et ≤ 50 s/veh. | Conditions de circulation difficiles. Longue attente. |
| F | > 80 s/veh. | > 50 s/veh. | Formation anticipée de file d'attente. Débit > Capacité ^(*) |

(*) : À un carrefour à feux, un cycle long peut se traduire par des longs temps d'attente et un niveau de service de F pour les mouvements secondaires même si le débit est inférieur à la capacité pour ces mouvements.

2.7.2 Secteur du Déboulis

DÉBITS DE CIRCULATION

Dans ce secteur, l'heure de pointe du matin se produit entre 7 h 15 et 8 h 15 et l'heure de pointe de l'après-midi entre 16 h 30 et 17 h 30.

La circulation sur le chemin des Patriotes est pendulaire avec des débits plus élevés vers le nord en pointe du matin et plus élevés vers le sud en pointe de l'après-midi. Cette situation s'explique par la présence d'un accès à l'autoroute 20 au nord du secteur à l'étude, accessible via le chemin des Patriotes. Ainsi, en pointe du matin, environ 680 véh/h circulent en direction nord sur le chemin des



Patriotes et environ 330 véh/h circulent en direction sud. En après-midi, environ 800 véh/h circulent en direction sud.

En heure de pointe du matin, le débit sortant du boulevard de la Gare vers le chemin des Patriotes est d'environ 220 véh/h, dont 120 véh/h se dirigent vers le nord. Cette situation est également observée sur la rue Jeannotte, avec plus de 160 véh/h qui virent à droite vers le nord, soit plus de 85% du débit total de l'approche. En pointe de l'après-midi, le débit entrant vers le boulevard de la Gare depuis le chemin des Patriotes est de 200 véh/h et le débit entrant sur la rue Jeannotte est de 150 véh/h. Par ailleurs, les débits véhiculaires provenant de la rue Jeannotte et du boulevard de la Gare sont plus faibles.

Tableau 2.8 : Débits véhiculaires sur le chemin des Patriotes dans le secteur du Déboulis

| | Direction sud | Direction nord |
|------------------------|---------------|----------------|
| Pointe du matin | 407 véh/h | 658 véh/h |
| Pointe de l'après-midi | 702 véh/h | 461 véh/h |

Données de comptages du 11 février 2016 – Tronçon au sud du boulevard de la Gare

NIVEAUX DE SERVICE VÉHICULAIRES

Pour bien reproduire les conditions de circulation existantes, la modélisation Synchro de ce secteur a intégré l'intersection à feux rue Brunet/ Ch. des Patriotes qui est située à l'extrémité nord de la zone d'étude.

Période de pointe du matin

Pour la pointe du matin, les conditions de circulation sont bonnes sur le chemin des Patriotes. Au niveau des axes secondaires, on observe des difficultés d'insertion sur le chemin des Patriotes à cause du manque de créneaux disponibles (présence de panneaux d'arrêt seulement aux approches secondaires). Cette situation entraîne la formation de files d'attente. Ainsi, à l'approche est de l'intersection ch. des Patriotes / boul. de la Gare, la file d'attente sur boulevard de la Gare atteint environ 180 mètres; ceci occasionne un refoulement non négligeable qui arrive jusqu'à la rue Forbin-Janson. Les retards subis pour cette approche sont supérieurs à 80 s/véh (niveau de service F).

En outre, à l'intersection ch. des Patriotes / rue Jeannotte, les véhicules virant à gauche depuis la rue Jeannotte doivent attendre en moyenne plus de 35 s/véh, soit un niveau de service E.

Période de pointe de l'après-midi

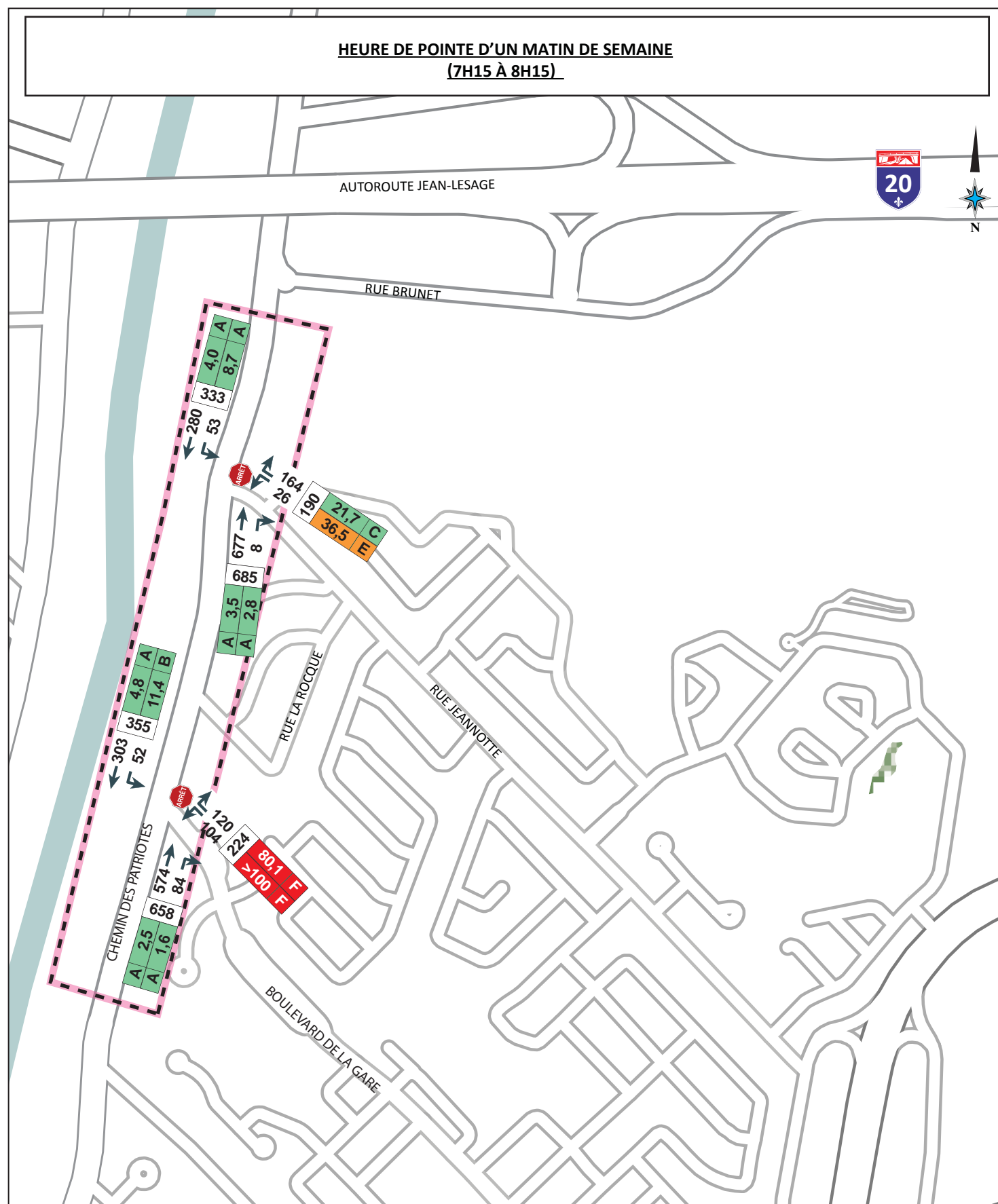


En période de pointe de l'après-midi, le chemin des Patriotes présente de bonnes conditions de circulation. Les retards subis par les approches secondaires sont globalement compris entre 30 et 45 s/véh, soient des niveaux de service D et E.

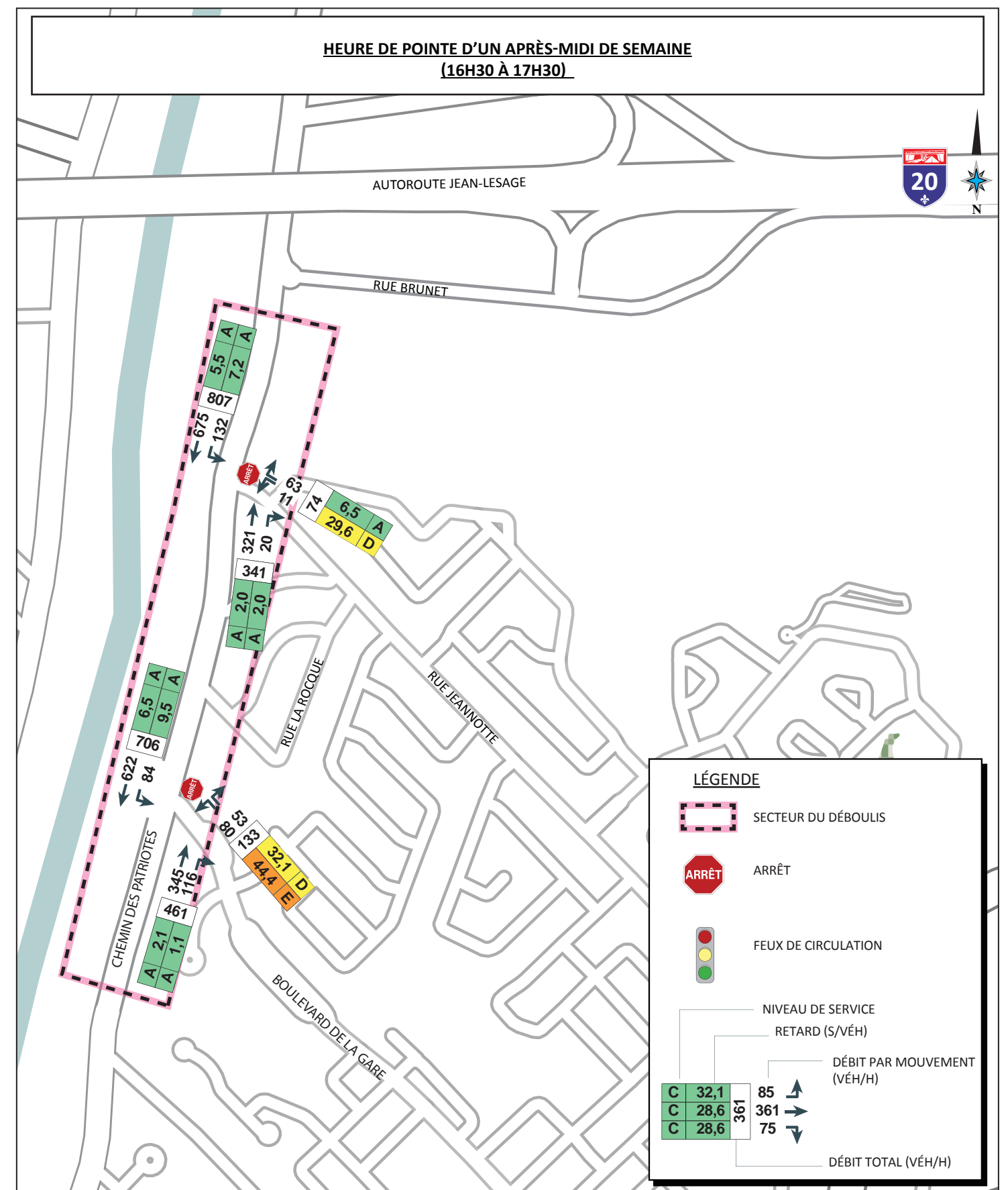
Les files d'attente moyennes observées dans le secteur sont occasionnelles et inférieures à 60 mètres sur la rue Jeannotte et sur boulevard de la Gare.

La figure 2.1 et la figure 2.2 présentent respectivement les niveaux de service et les files d'attente actuels pour le secteur du Déboulis aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)



HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)



LÉGENDE

- SECTEUR DU DÉBOULIS
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |

ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

SECTEUR DU DÉBOULIS
CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES

2.1

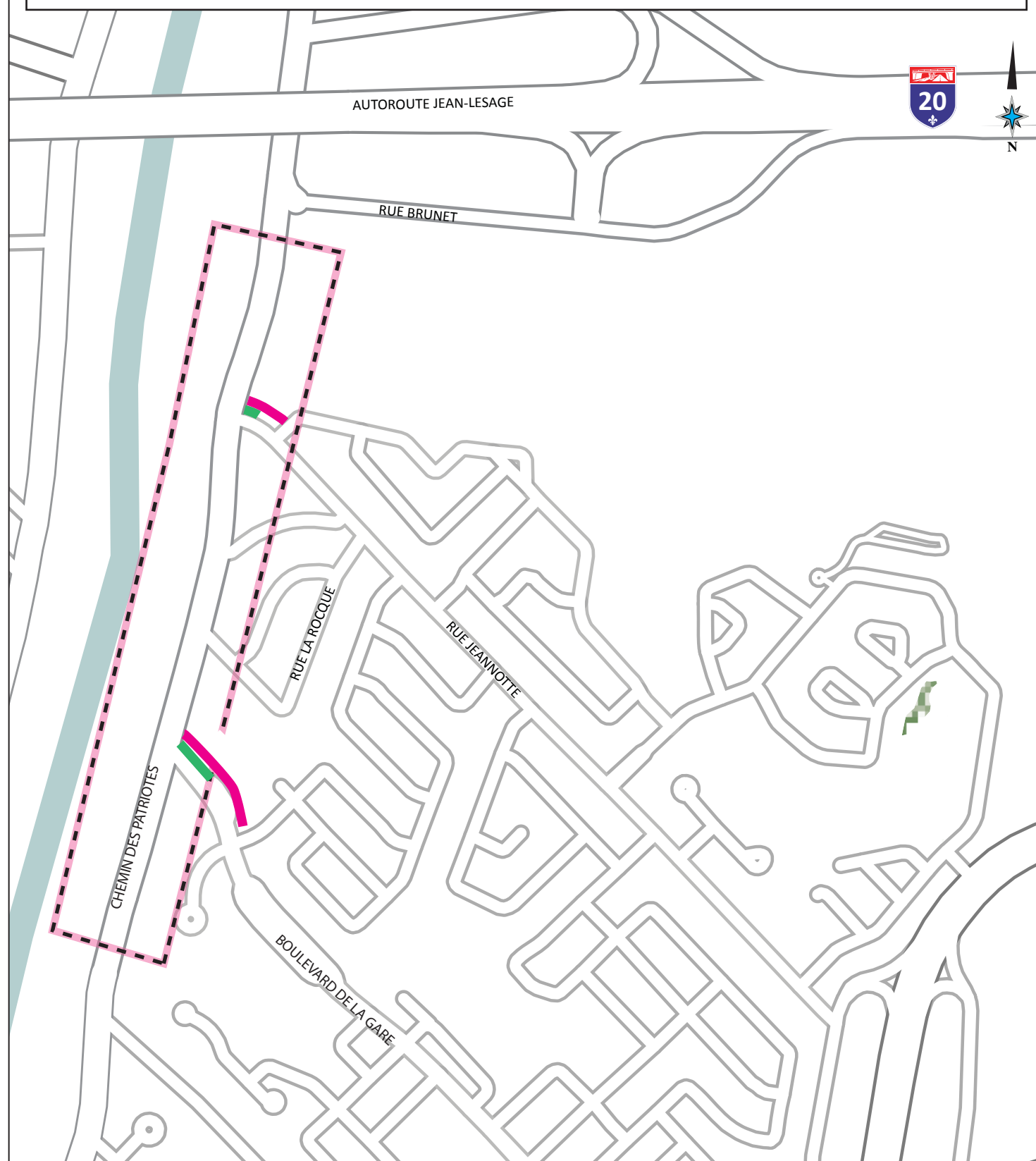


RAPPORT

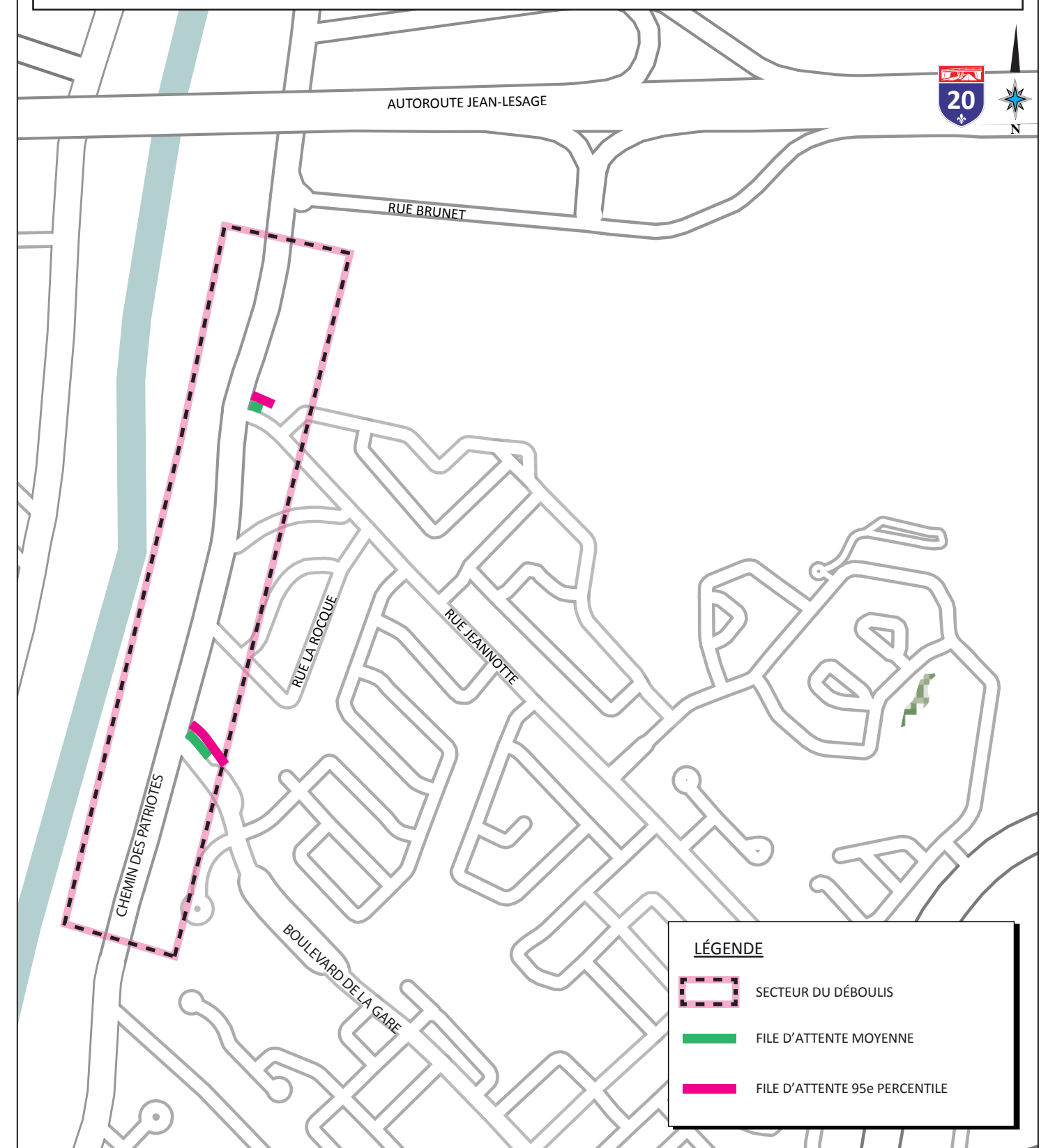
AOÛT 2016
F1520557

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION




**HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)**



**HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)**



LÉGENDE

-  SECTEUR DU DÉBOULIS
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SECTEUR DU DÉBOULIS
FILES D'ATTENTE ACTUELLES

2.2

AOÛT 2016
F1520557



2.7.3 Secteur des Patriotes

DÉBITS DE CIRCULATION

Dans ce secteur, l'heure de pointe du matin se produit entre 7 h 15 et 8 h 15 et l'heure de pointe de l'après-midi entre 16 h 30 et 17 h 30.

En heure de pointe du matin, le chemin des Patriotes supporte des débits d'environ 1100 véh/h en direction nord, dont la moitié se dirige vers le boulevard Sir-Wilfried-Laurier via les rues Messier et Raymond-Dupuis. La direction sud reçoit quant à elle entre 250 et 470 véh/h. Les axes transversaux rue Messier et rue Raymond-Dupuis reçoivent des débits importants parce qu'elles relient le Boulevard Sir-Wilfried-Laurier et le chemin des Patriotes. La rue Sainte-Anne a environs 150 à 200 véh/h par direction. La montée des Trente apporte des débits d'environ 230 véh/h au chemin des Patriotes, majoritairement en direction nord.

En heure de pointe de l'après-midi, le chemin des Patriotes supporte des débits d'environ 1100 véh/h en direction sud dont près de 600 véh/h proviennent du boulevard Sir-Wilfried-Laurier. En direction nord, environ 500 véh/h sont observés, dont la moitié vire à droite à l'intersection avec la rue Messier. La montée des Trente et la rue Sainte-Anne supportent des débits de 100 à 200 véh/h par direction.

Tableau 2.9 : Débits véhiculaires sur le chemin des Patriotes dans le secteur des Patriotes

| | Direction sud | Direction nord |
|------------------------|---------------|----------------|
| Pointe du matin | 394 véh/h | 1092 véh/h |
| Pointe de l'après-midi | 1063 véh/h | 575 véh/h |

Données de comptages du 11 février 2016 – Tronçon au sud de la rue Raymond-Dupuis

NIVEAUX DE SERVICE VÉHICULAIRES

Le secteur des Patriotes est caractérisé par la présence d'une zone d'échangeur reliant le ch. Des Patriotes et le boulevard Sir-Wilfrid Laurier via les rues Messier et Raymond-Dupuis. La configuration de cet échangeur crée une superposition des mouvements véhiculaires dans le tronçon du ch. Des Patriotes situé entre la rue Messier et la rue Raymond-Dupuis. Cette zone constitue le point névralgique du réseau routier pour ce secteur d'analyse.



Période de pointe du matin

En pointe du matin, les conditions de circulation sont difficiles sur le chemin des Patriotes, au niveau des intersections avec les rue Messier et Raymond-Dupuis.

En direction nord, une file d'attente conséquente se forme à l'approche sud de l'intersection avec la rue Raymond-Dupuis. À cette approche, l'importance des débits véhiculaires entraîne une circulation très dense (1092 véh/h dont 125 véh/h pour le virage à droite). Les conditions de circulation observées à cette approche sont souvent difficiles (niveaux de service de F) et la file d'attente refoule occasionnellement jusqu'à la rue Montée des Trente située à 700 mètres en amont. Cette situation est accentuée par des ralentissements qu'on observe au niveau de la courbe située au sud de la rue Grenier; à cause d'obstruction latérale dans la ligne de visée (la zone d'obstruction est illustrée à la figure 2.15).

En direction sud, des retards importants sont observés aux intersections avec les rues Messier et Raymond-Dupuis. Les débits importants en direction nord laissent peu de créneaux aux véhicules en direction sud qui souhaitent virer à gauche sur les rues transversales. De plus comme il y a une seule voie partagée pour le tout-droit et le virage à gauche, les véhicules qui attendent pour virer à gauche bloquent les véhiculaires dans le mouvement tout-droit. Cette situation explique le niveau de service de F pour toute l'approche nord de l'intersection ch. Des Patriotes / rue Messier ainsi que pour le virage à gauche de l'approche nord de l'intersection ch. Des Patriotes / rue Raymond-Dupuis.

À l'intersection ch. des Patriotes / montée des Trente, les véhicules de l'approche est ont de la difficulté à trouver des créneaux pour s'insérer sur le chemin des Patriotes. De plus, pour le virage à droite, le refoulement occasionnel de l'approche sud de l'intersection ch. Des Patriotes / rue Raymond-Dupuis atteint l'intersection ch. des Patriotes / montée des Trente et bloque l'insertion des véhicules vers le nord. Cette situation se traduit par des niveaux de service de F pour toute l'approche.

Il est à noter que les retards de 50 à 60 s/véh observés aux approches est des intersections avec la rue Messier et Raymond-Dupuis sont dus au faible temps de vert accordé par rapport à la longueur du cycle, et n'indiquent pas de congestion récurrente.

Période de pointe de l'après-midi

À l'intersection ch. des Patriotes / rue Messier, les véhicules de l'approche nord subissent des retards de l'ordre de 85 à 100 s/véh (niveau de service F), car les véhicules virant à gauche vers la rue Messier disposent de peu de créneaux pour effectuer leur mouvement. Les véhicules qui attendent pour virer à gauche bloquent ceux qui veulent aller tout-droit puisqu'il y a une seule voie. Cette



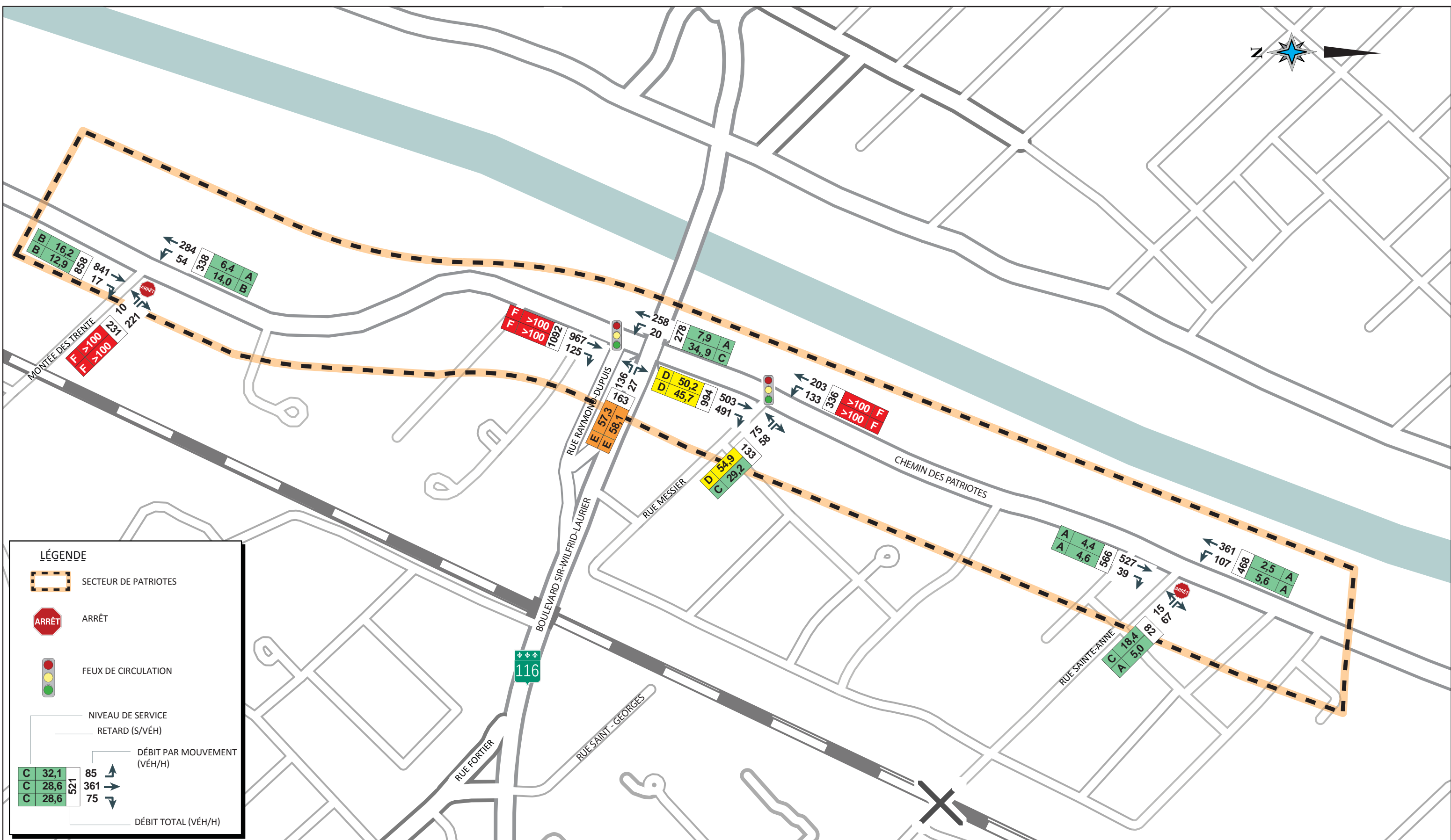
situation occasionne la formation de file d'attente qui remontent occasionnellement jusqu'à la rue Gaboury située 350 m en amont.

Ce phénomène est aussi observé à l'approche nord de l'intersection avec la rue Raymond-Dupuis, entraînant occasionnellement le remplissage du tronçon du ch. des Patriotes entre la rue Messier et la rue Raymond-Dupuis (pour la direction sud).

En outre, on observe une longue file d'attente sur la rue Raymond-Dupuis, avec des retards supérieurs à 80 s/véh (niveau de service F). La file d'attente atteint occasionnellement le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier; ce qui peut perturber la fluidité de la circulation sur ce boulevard.

La figure 2.3 et la figure 2.4 présentent les conditions de circulation actuelles pour le secteur des Patriotes aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

La figure 2.5 et la figure 2.6 présentent une illustration des files d'attente aux intersections pour le secteur des Patriotes aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

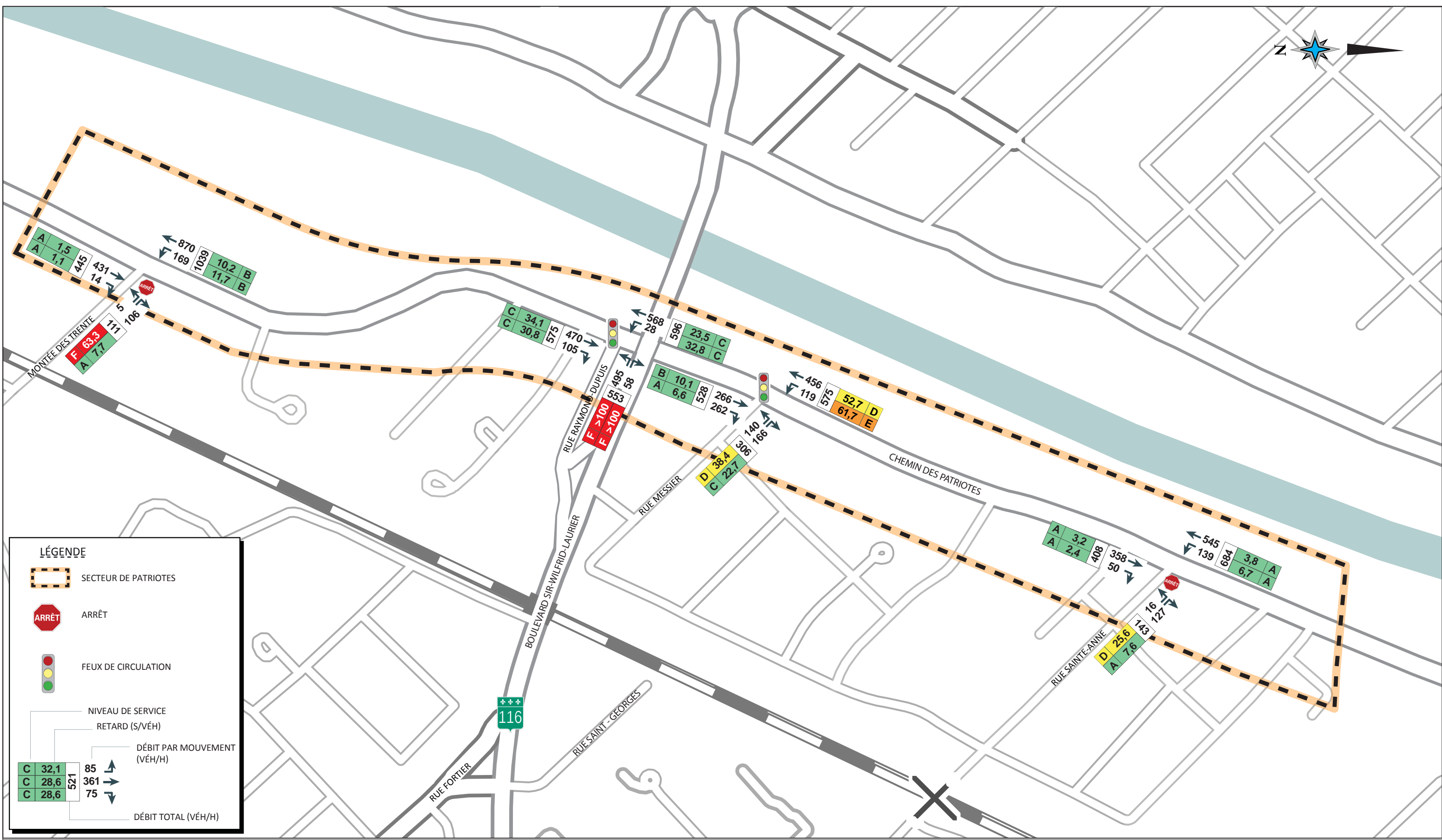


LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



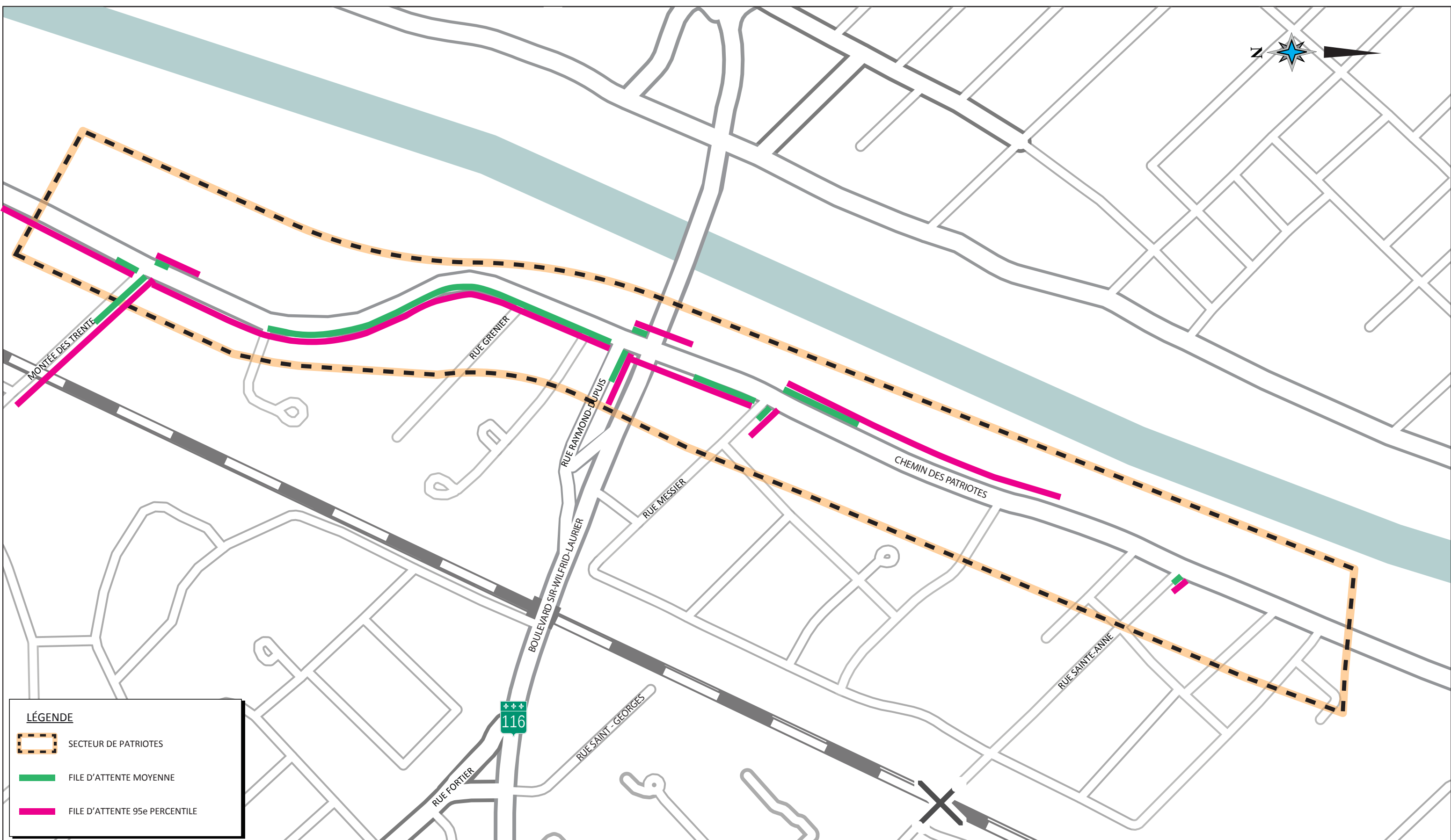
ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SECTEUR DES PATRIOTES
CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h30 à 17h30)

AOÛT 2016
F1520557



LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- FILE D'ATTENTE MOYENNE
- FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

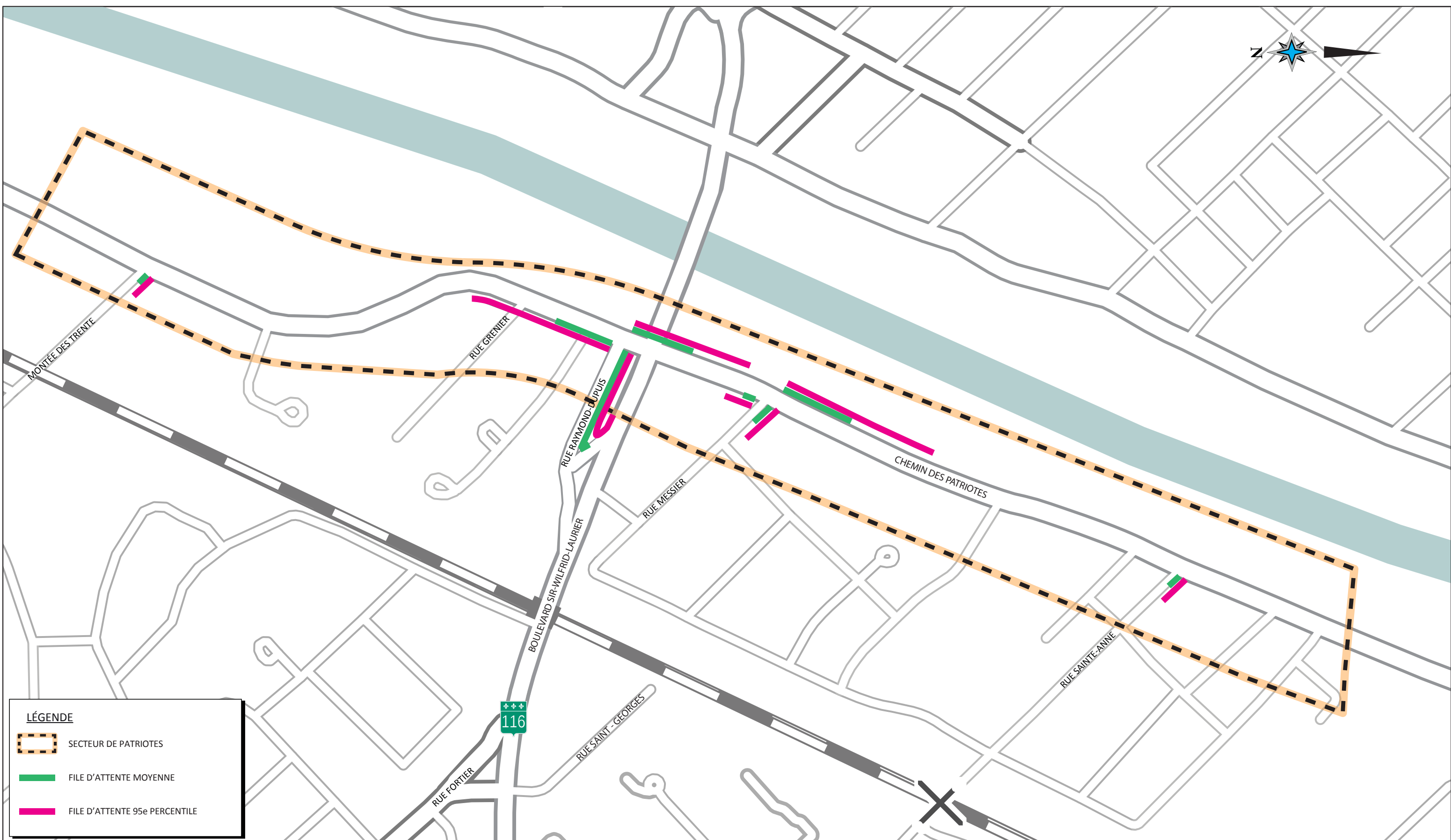
RAPPORT






SECTEUR DES PATRIOTES
FILES D'ATTENTE ACTUELLES
Heure de pointe d'un matin de semaine
(7h15 à 8h15)

2.5

AOÛT 2016
F1520557



LÉGENDE

-  SECTEUR DE PATRIOTES
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SECTEUR DES PATRIOTES
FILES D'ATTENTE ACTUELLES
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h30 à 17h30)

2.6

AOÛT 2016
F1520557



2.7.4 Secteur de Rouville

DÉBITS DE CIRCULATION

L'heure de pointe du matin de ce secteur est de 7 h 45 à 8 h 45, et celle de l'après-midi de 16 h 30 à 17 h 30.

En pointe du matin, les débits sont relativement équilibrés entre les deux directions sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, avec environ 900 véh/h dans chaque direction. La rue Fortier quant à elle supporte des débits d'environ 800 véh/h en direction nord et de 300 véh/h en direction sud. On observe un mouvement de virage à gauche de près de 500 véh/h à l'approche sud du carrefour rue Fortier / boul. Sir-Wilfrid-Laurier.

En pointe de l'après-midi, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier reçoit des débits d'environ 1 300 véh/h en direction ouest, et 1 600 véh/h en direction est. Parmi ces 1 600 véh/h, près de 540 véh/h virent à droite vers la rue Fortier. À l'intersection boul. Sir-Wilfrid-Laurier / rue Fortier on note également plus de 240 véh/h qui virent à gauche à l'approche est, et près de 320 véh/h pour le virage à gauche de l'approche sud. On note par ailleurs un important mouvement de virage à gauche à l'approche est de l'intersection des rues Fortier et Campbell, avec plus de 280 véh/h.

Tableau 2.10 : Débits véhiculaires sur la rue Fortier dans le secteur de Rouville

| | Direction sud | Direction nord |
|---------------------------------|---------------|----------------|
| Heure de pointe du matin | 286 véh/h | 812 véh/h |
| Heure de pointe de l'après-midi | 1015 véh/h | 502 véh/h |

Données de comptages du 11 février 2016 – Tronçon au sud de la rue Campbell

NIVEAUX DE SERVICE VÉHICULAIRES

Période de pointe du matin

À l'intersection rue Fortier / rue Campbell, l'approche sud subit des conditions de circulation difficiles, avec des retards de plus de 100 s/véh pour tous les mouvements. . Puisque cette intersection est gérée par des panneaux « Arrêt » à toutes les approches, la présence de forts débits véhiculaires en direction nord devant effectuer l'arrêt entraîne la formation d'une file d'attente et la congestion de la circulation dans cette direction.

L'intersection boul. Sir-Wilfrid-Laurier / rue Fortier étant situé en aval de la zone de ralentissement du trafic, cette intersection jouit dans l'ensemble de conditions



de circulation acceptables. Toutefois, les mouvements de virage à gauche des approches est et ouest (sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier) subissent de longs temps d'attente, ce qui se traduit par un niveau de service de E. Cette situation est surtout due à la longueur du cycle de feux et ne traduit pas une situation de congestion.

Période de pointe de l'après-midi

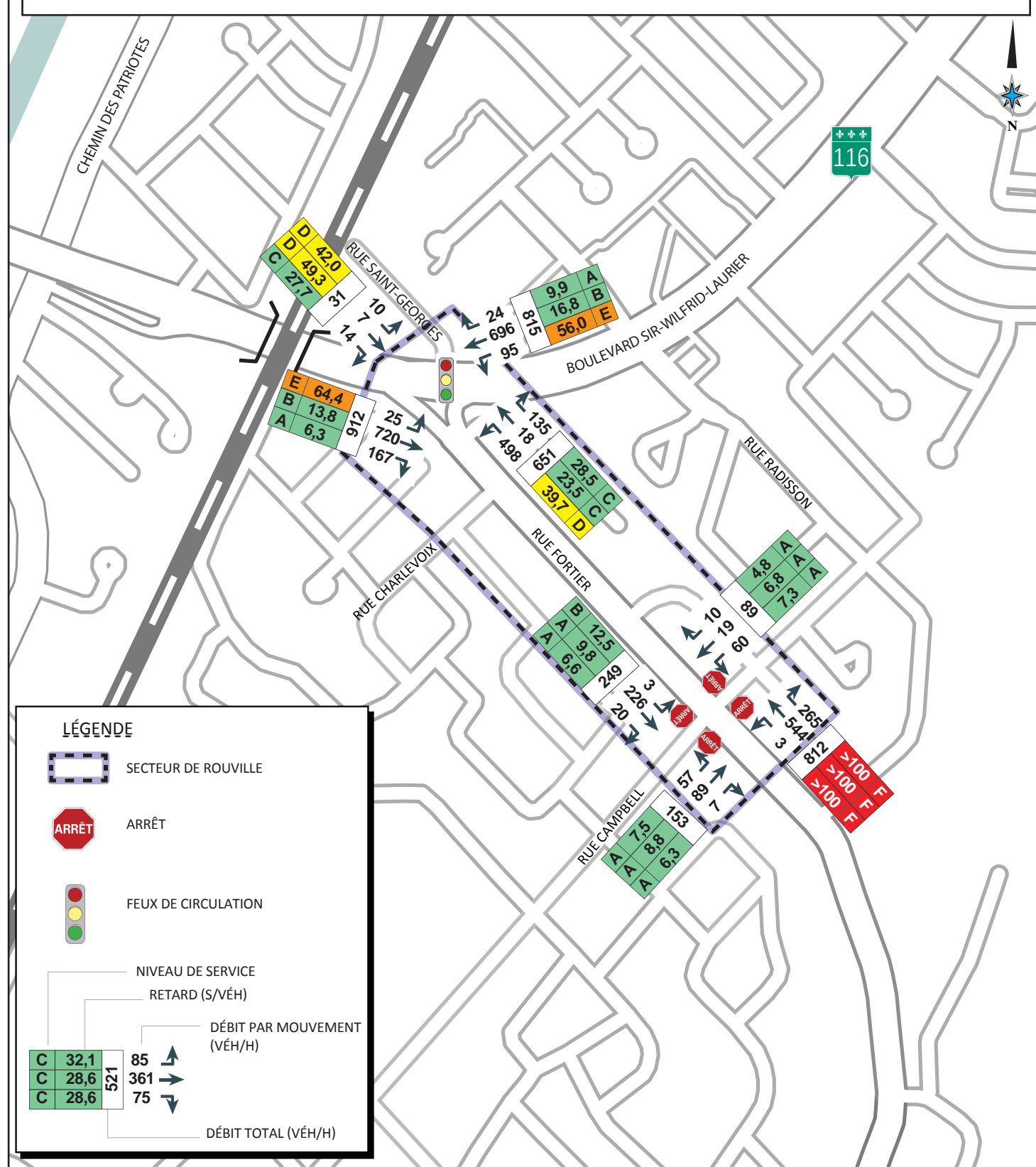
En pointe de l'après-midi, les conditions de circulation sont satisfaisantes en direction nord sur la rue Fortier, avec des retards d'environ 30 s/véh à l'approche sud de l'intersection avec la rue Campbell, et 30 à 40 s/véh à l'approche sud de l'intersection avec le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

En direction sud par contre, la file d'attente qui se forme à l'approche nord de l'intersection des rues Fortier et Campbell est conséquente, et les retards subis à cette approche équivalent à un niveau de service F. Cette situation s'explique par les forts débits en présence à l'approche nord (731 véh/h pour le mouvement tout-droit) et à l'approche est (284 véh/h pour le virage à gauche vers le sud).

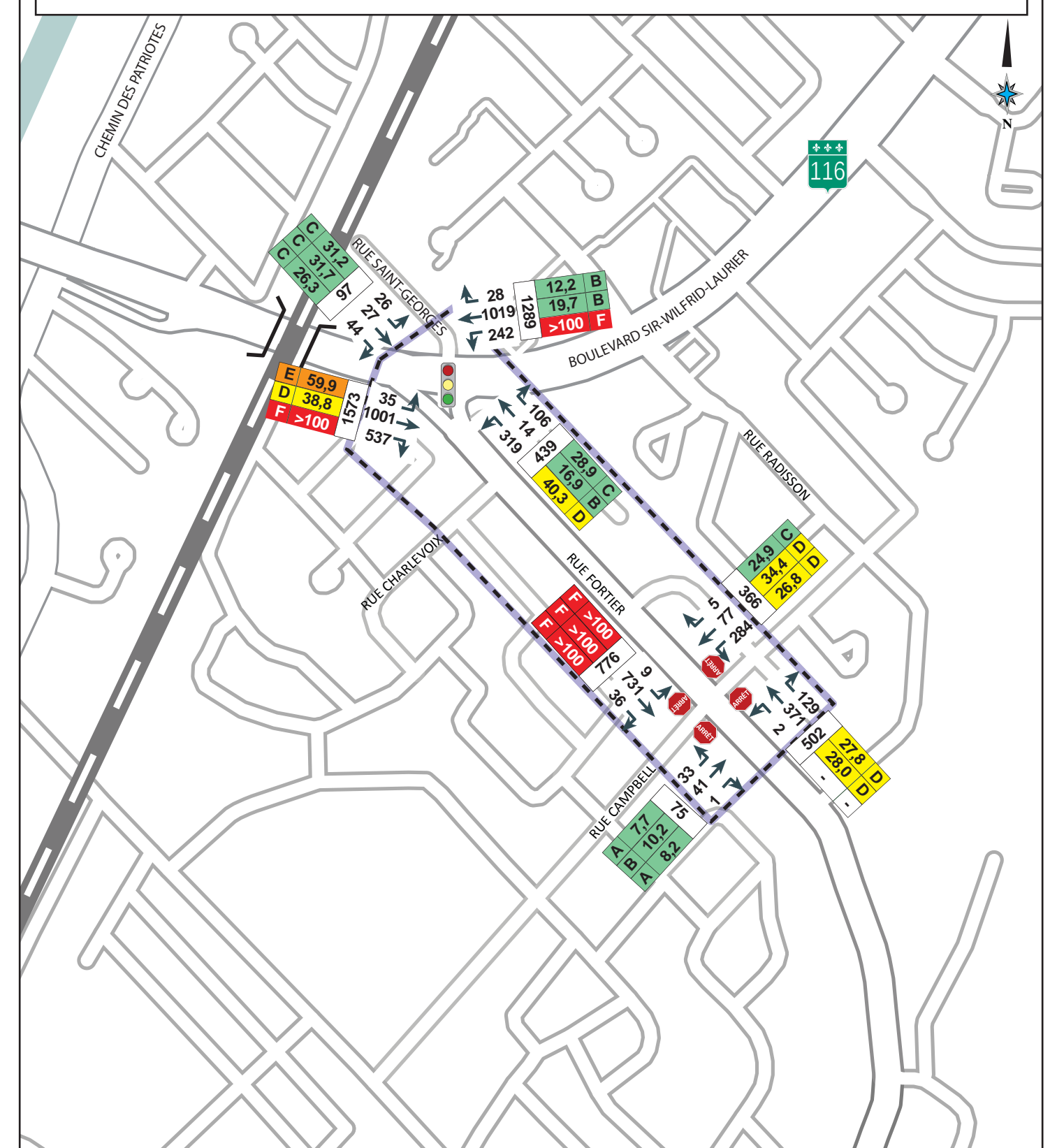
On observe aussi la formation de files d'attente à l'approche nord de l'intersection rue Fortier / rue Charlevoix (intersection en « T » gérée par des panneaux « Arrêt » à toutes les approches).

La figure 2.7 et la figure 2.8 présentent respectivement les niveaux de service et les files d'attente actuels pour le secteur de Rouville aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H45 À 8H45)






HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)



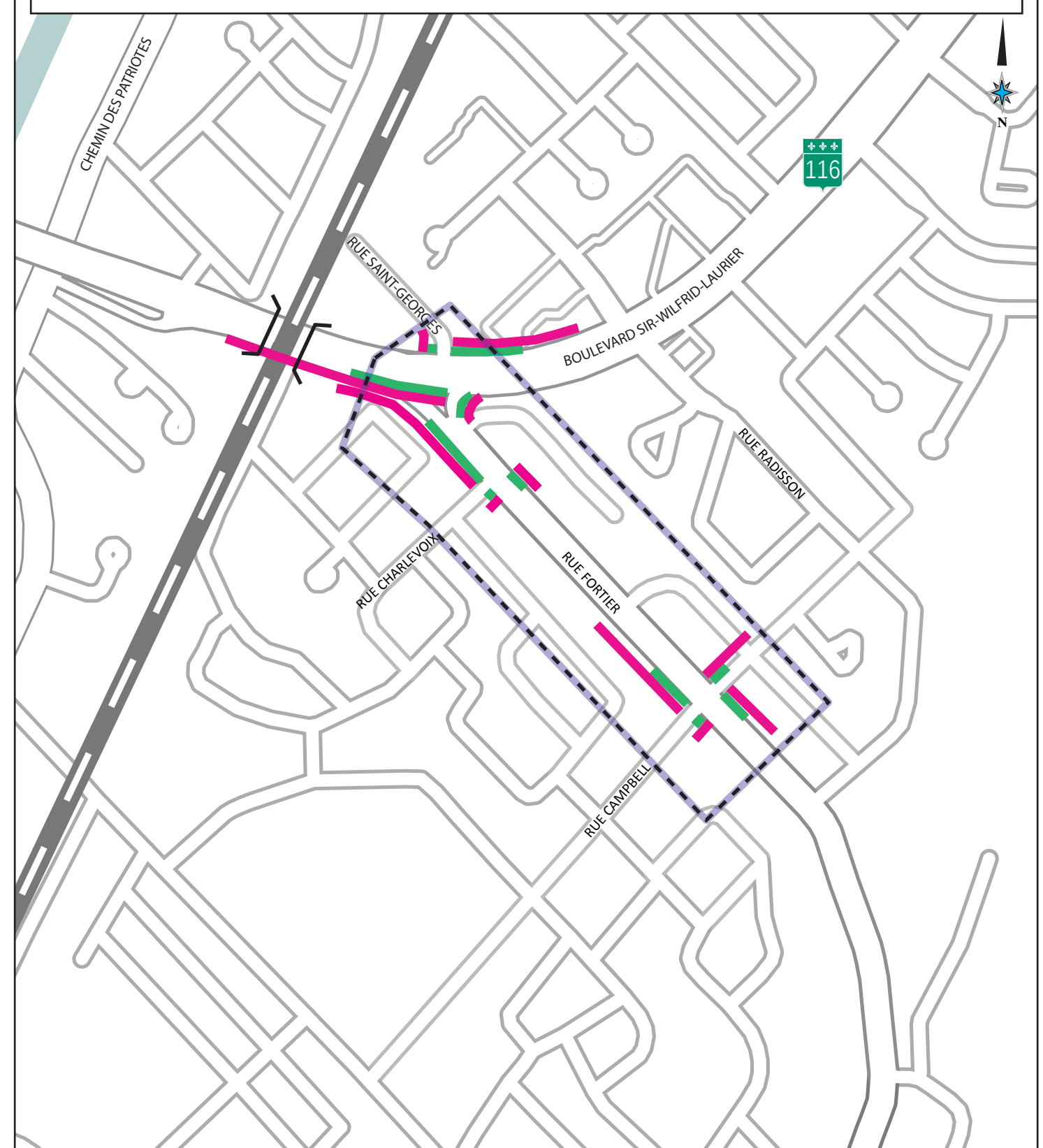
**HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H45 À 8H45)**



LÉGENDE

-  SECTEUR DE ROUVILLE
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

**HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)**





2.7.5 Secteur de La Pommeraie

DÉBITS DE CIRCULATION

Les heures de pointe du secteur de La Pommeraie ont été déterminées entre 7 h 30 et 8 h 30 pour l'heure de pointe du matin et entre 16 h 45 et 17 h 45 pour celle de l'après-midi.

Dans le secteur d'étude, la circulation véhiculaire du chemin Ozias-Leduc se comporte de façon pendulaire. Pendant l'heure de pointe du matin les véhicules se dirigent principalement vers le nord, tandis que l'après-midi, les débits véhiculaires les plus importants sont observés en direction sud.

En heure de pointe du matin, le chemin Ozias-Leduc supporte des débits allant de 300 à 650 véh/h en direction nord, avec un accroissement progressif. En direction sud, 100 à 250 véh/h sont observés. La rue Félix-Leclerc et le chemin de la Montagne sont les rues secondaires les plus achalandées du secteur et reçoivent environ 200 véh/h en direction ouest, pour 100 à 150 véh/ en direction est. Les rues Aubert-de-Gaspé, Laroche, Dublin et des Lilas ont de faibles débits.

En pointe de l'après-midi, les débits observés en direction sud sur le chemin Ozias-Leduc vont de 780 véh/h à l'extrémité nord du secteur, et décroissent progressivement pour atteindre 360 véh/h à l'extrémité sud. En direction nord, les débits sur le chemin des Patriotes vont de 210 véh/h à 400 véh/h. La rue Félix-Leclerc et le chemin de la Montagne sont les axes transversaux les plus achalandés avec 150 à 200 véh/h par direction. Les rues Aubert-de-Gaspé, Laroche, Dublin et des Lilas reçoivent de faibles débits.

Tableau 2.11 : Débits véhiculaires sur le chemin Ozias-Leduc dans le secteur de la Pommeraie

| | Direction sud | Direction nord |
|------------------------|---------------|----------------|
| Pointe du matin | 260 véh/h | 578 véh/h |
| Pointe de l'après-midi | 720 véh/h | 334 véh/h |

Données de comptages du 11 février 2016 – Tronçon à la hauteur du chemin de la Montagne.

NIVEAUX DE SERVICE VÉHICULAIRES

D'une façon générale, les conditions de circulation dans ce secteur sont bonnes, tant en période de pointe du matin que de l'après- midi.



Période de pointe du matin

Dans le tronçon à l'étude du chemin Ozias-Leduc, l'intersection avec le chemin de la Montagne est le seul endroit où la circulation sur le chemin Ozias-Leduc est interrompue; l'intersection Ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne étant une intersection en « T » gérée par des panneaux « Arrêt » à toutes les approches).

Malgré la présence de forts débits véhiculaires, l'aménagement de l'intersection Ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne offre une bonne capacité et permet d'assurer de bonnes conditions de circulation. Les niveaux de services aux approches de cette intersection sont de « C » ou mieux.

Les autres intersections du secteur d'analyse étant munies de panneaux « Arrêt » seulement sur les approches secondaires, on observe occasionnellement des difficultés d'insertion sur le chemin Ozias-Leduc à partir des approches secondaires. Toutefois, la situation demeure acceptable à cause des débits relativement peu élevés aux approches secondaires.

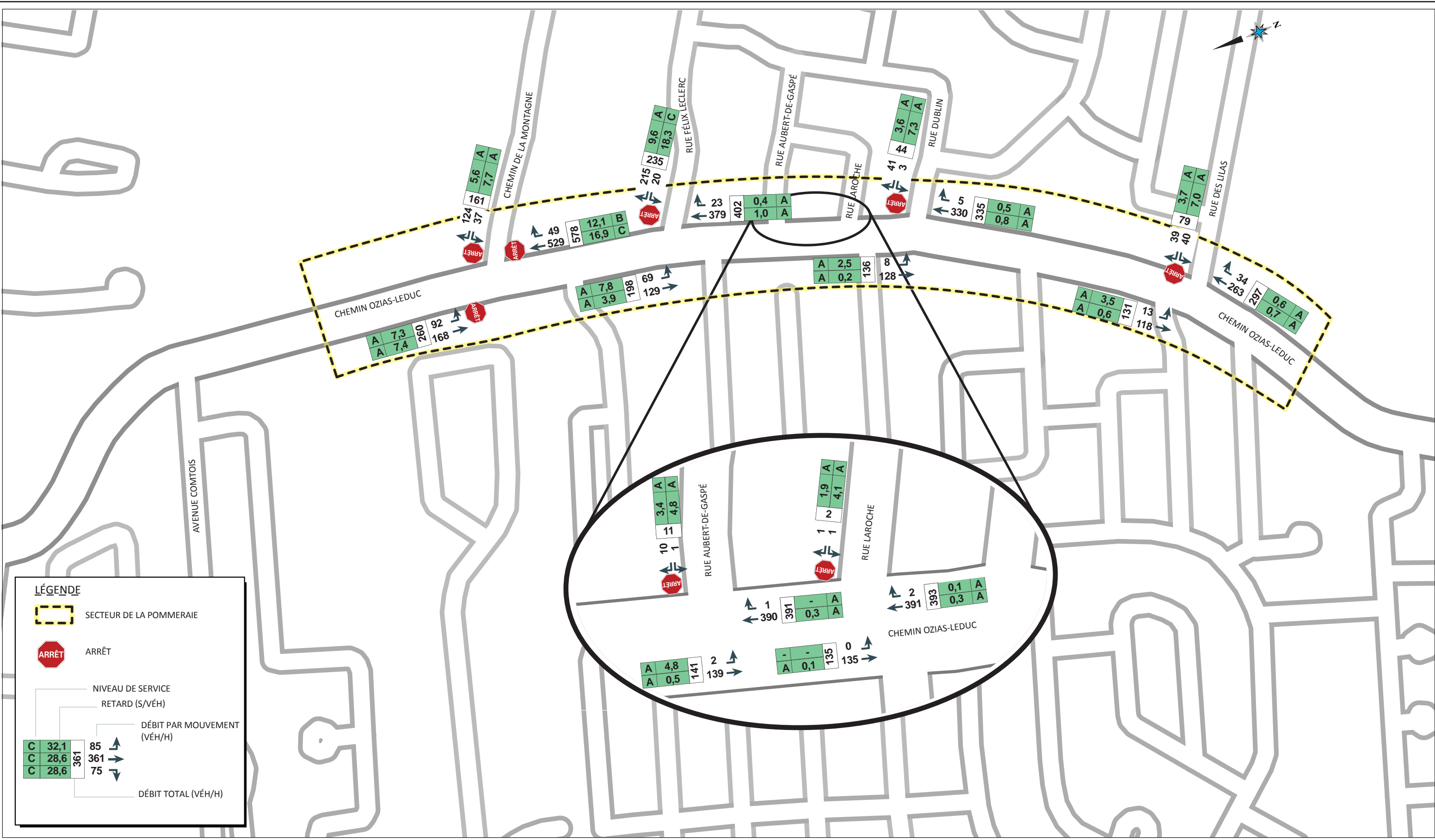
Pour l'intersection Ch. Ozias-Leduc / rue Félix Leclerc, bien que les conditions de circulation sur l'approche secondaire soient dans l'ensemble acceptables, on observe une pointe d'achalandage entre 7h45 et 8h (période de rentrée des classes de l'école de la Pommeraie). Cette pointe d'achalandage occasionne ponctuellement des files d'attente mais la situation se résorbe assez rapidement.

Période de pointe de l'après-midi

Les conditions de circulation en après-midi sont bonnes sur l'ensemble du réseau; y compris aux approches secondaires des intersections munies de panneaux d' « Arrêt » sur les approches secondaires.

Les niveaux de services aux approches secondaires (sortie du secteur de la Pommeraie) sont de « C » ou mieux. En particulier, l'approche secondaire de l'intersection Ch. Ozias-Leduc / rue Félix Leclerc est moins sollicitée à cause de l'étalement des arrivées des parents de l'école de la Pommeraie.

La figure 2.9, la figure 2.10, la figure 2.11 et la figure 2.12 présentent les conditions de circulation actuelles et les files d'attente actuelles pour le secteur de la Pommeraie respectivement aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

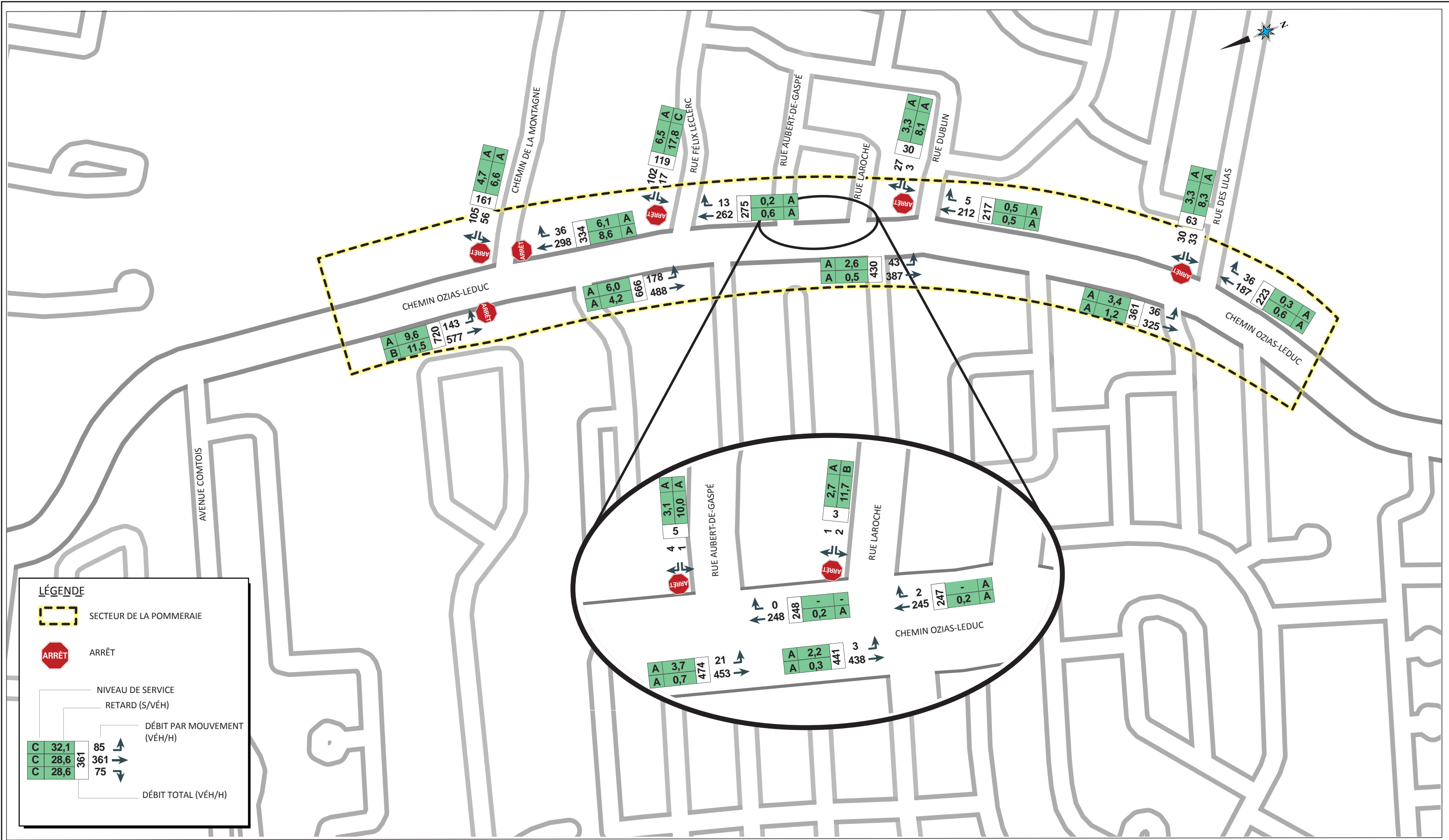


LÉGENDE

- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- ARRÊT
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | | |
|---|------|-----|---|
| C | 32,1 | 85 | ↗ |
| C | 28,6 | 361 | → |
| C | 28,6 | 75 | ↘ |
| | | 361 | |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE




- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- ARRÊT
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | | |
|---|------|-----|---|
| C | 32,1 | 85 | ↑ |
| C | 28,6 | 361 | → |
| C | 28,6 | 75 | ↓ |
| | | 361 | |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

-  SECTEUR DE LA POMMERAIE
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SECTEUR DE LA POMMERAIE
FILES D'ATTENTE ACTUELLES
Heure de pointe d'un matin de semaine
(7h30 à 8h30)




2.11

AOÛT 2016
F1520557

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

-  SECTEUR DE LA POMMERAIE
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SECTEUR DE LA POMMERAIE
FILES D'ATTENTE ACTUELLES
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h45 à 17h45)

2.12

AOÛT 2016
F1520557



2.8 Sécurité

Une analyse de sécurité basée sur le respect des triangles de visibilité aux intersections a été réalisée pour les différents secteurs d'étude. Les intersections étudiées pour cette analyse de visibilité sont celles présentant des panneaux d'arrêt sur la route secondaire seulement, ce qui représente 10 intersections (cf. section 2.3).

Aussi, la visibilité a aussi été analysée dans le tronçon du chemin des Patriotes au sud de la rue Grenier à cause de la présence d'une courbe prononcée.

Selon les normes du MTMDET⁴, les distances minimales de visibilité à respecter pour une vitesse de 50 km/h (vitesse affichée) pour une automobile sont les suivantes:

- 90 mètres pour un virage à droite depuis la route secondaire;
- 105 mètres pour un virage à gauche depuis la route secondaire;
- 80 mètres pour un virage à gauche depuis la route principale;
- 90 mètres pour la distance de visibilité sécuritaire dans une courbe.

Suite à cette analyse, il apparaît que deux intersections présentent des obstacles visuels dans le triangle de visibilité qui devrait être respecté pour les mouvements de virage à gauche depuis la route secondaire :

- Intersection ch. des Patriotes / rue Sainte-Anne : À cette intersection, le bâtiment situé dans le quadrant sud-est est bâti très proche du trottoir. Comme l'intersection présente un angle légèrement aigu, ce bâtiment empiète sur le triangle de visibilité requis. La figure 2.13 illustre le triangle de visibilité requis pour le mouvement de virage à gauche depuis la rue Sainte-Anne;
- Intersection ch. des Patriotes / montée des Trente : Le quadrant sud-est de cette intersection présente de nombreux arbres et autres végétaux. Cette végétation réduit la visibilité des véhicules provenant de la montée des Trente et souhaitant virer à gauche sur le chemin des Patriotes, tel qu'illustré à la figure 2.14.

Aussi cette analyse a permis de confirmer le manque de visibilité dans la courbe au sud de la rue Grenier, à cause d'obstruction latérale dans la ligne de visée. La Figure 2.15 illustre la servitude de visibilité requise dans la courbe au sud de la rue Grenier pour permettre une visibilité adéquate à 50 km/h.

⁴ Collection Normes - ouvrages routiers, Tome I – Conception routière, chapitre 7 – Distance de visibilité



Triangle de visibilité requis selon les normes du MTMDET



DVVGD = 105 m

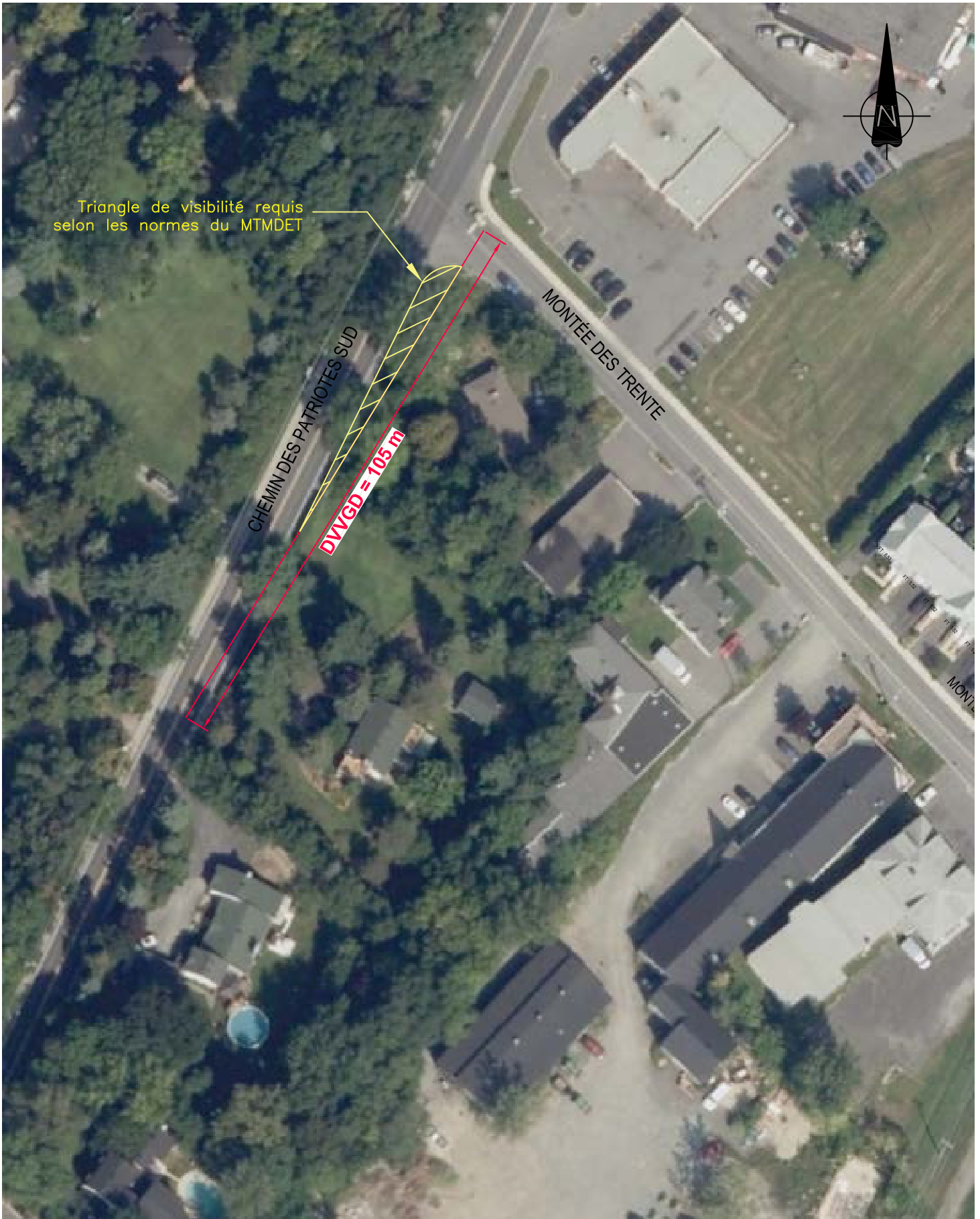
CHEMIN DES PATRIOTES NORD

RUE SAINTE-ANNE

RUE SAINT-CHARLES

RUE SAINT-HIPPOLYTE

| | | | |
|---|--|--|---|
|  <p>Ville de Mont-Saint-Hilaire</p> | <p>Consultant:</p>  | <p>Projet: ÉTUDE DE CIRCULATION – MONT-SAINTE-HILAIRE</p> <p>Titre: Fig.2.13_Distance de Visibilité requise – int. ch. des Patriotes/rue Sainte-Anne</p> | <p>Numéro de projet: F1520557</p> <p>Date: 17 / 06 / 2016</p> |
|---|--|--|---|



\\SM-DATA-MITRL\TRANSPORT ET CIRCULATION\DOSSIERS\2015\F1520557-MT-SANT-HILAIRE-ETUDE DE CIRCULATION 4-CAO-DAO-DESSIN F-1520557C009.DWG



Client



Consultant



Description

Fig. 2.15 Servitude de visibilité requise sur le ch. des Patriotes

Dessiné par:

Fridzon Anna, tech.

Projeté par:

Validé par:

Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A.

Approuvé par:

Échelle:

1:750

Date

05 / 08 / 2016

PROJET NO:

F-1520557

DESSIN NO:

C009

RÉV.

00



3 Analyse complémentaire du chemin Ozias-Leduc

3.1 Déplacements véhiculaires générés par le secteur de la Pommeraie

La configuration des accès du secteur de la Pommeraie, situés uniquement sur le chemin Ozias-Leduc, offre la possibilité d'estimer un taux de génération des déplacements pour ce type de quartier résidentiel dans la ville de Mont-Saint-Hilaire.

Une analyse des comptages véhiculaires a été réalisée de façon à quantifier les déplacements produits par ce type de quartier résidentiel. Cette analyse a été comparée aux résultats issus de la méthode de génération habituellement utilisée pour anticiper les déplacements générés par un nouveau projet de développement.

3.1.1 Caractérisation du secteur de la Pommeraie

Le secteur de la Pommeraie pour la présente étude est défini comme la zone située à l'est du chemin Ozias-Leduc, et délimité au nord par la rue Félix-Leclerc et au sud par la rue des Lilas. C'est un secteur résidentiel, qui comporte en grande majorité des maisons unifamiliales (environ 875 unités de logement). On note également la présence d'un centre de la petite enfance (CPE) de 80 places et d'une école primaire accueillant 372 enfants.

Selon les données de statistiques Canada⁵, le secteur de recensement qui englobe le secteur de la Pommeraie présente des ménages de 2,9 personnes par logement privé, ce qui permet d'estimer la population du secteur à 2 535 personnes. Par ailleurs, selon les données de l'enquête OD 2013 de l'AMT pour l'ensemble du secteur de recensement 524 – Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Jean-Baptiste, on compte en moyenne 1,9 auto par logement.

Les observations réalisées sur le terrain montrent qu'environ un tiers des élèves de l'école primaire viennent à pied ou en vélo, tandis qu'environ 40% des élèves sont déposés en voiture. Les autres enfants utilisent les autobus scolaires. Au vu de ces éléments, et de la présence de plusieurs autres écoles primaires dans les quartiers avoisinant le secteur, il sera considéré pour la suite de l'analyse que les déplacements générés par l'école de la Pommeraie et le CPE sont pour la quasi-totalité des déplacements internes au secteur. Les déplacements générés par l'école qui proviendraient de l'extérieur du secteur sont considérés comme négligeables.

⁵ Profil de recensement de 2011, Statistiques Canada (pour le secteur de recensement 4620930,03)



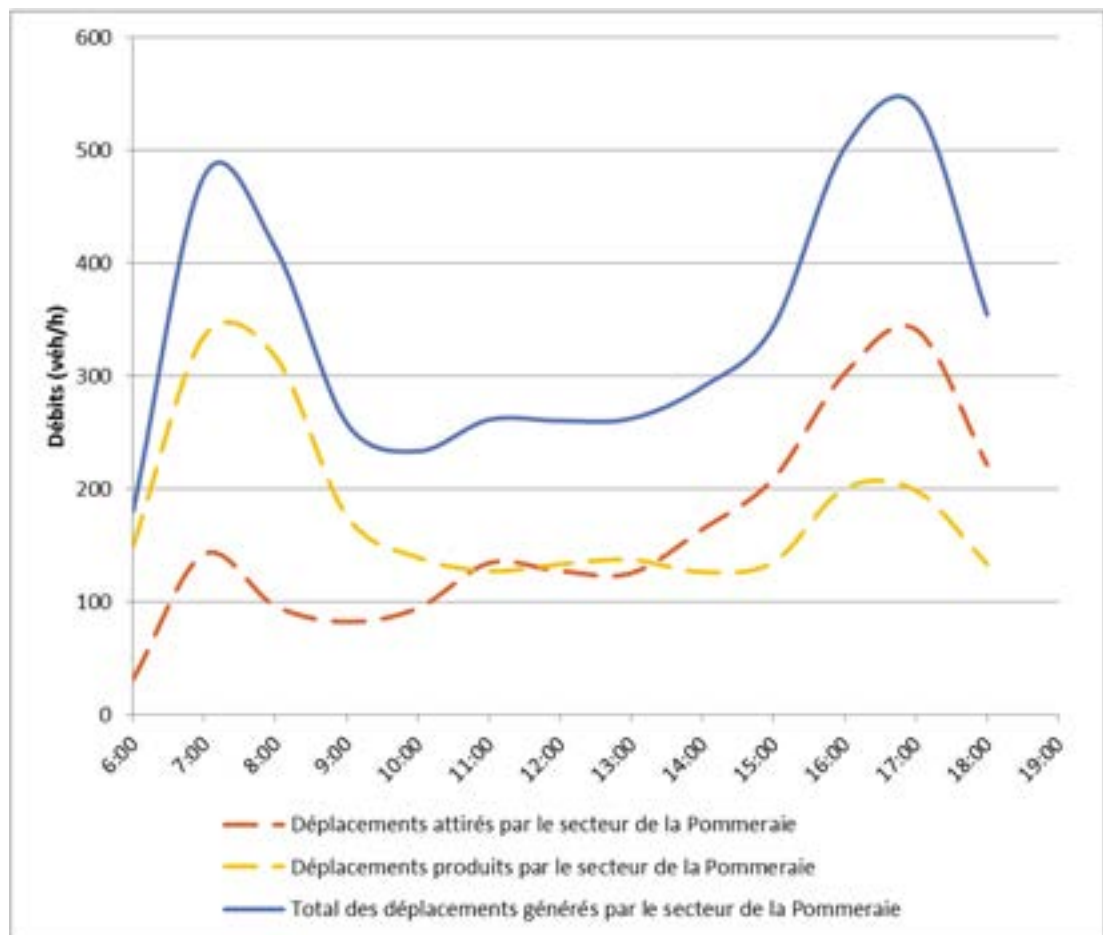
3.1.2 Analyse des comptages véhiculaires

L'analyse suivante a été effectuée à l'aide des comptages véhiculaires des intersections suivantes :

- Chemin Ozias-Leduc / rue Félix-Leclerc;
- Chemin Ozias-Leduc / rue Aubert de Gaspé;
- Chemin Ozias-Leduc / rue Laroche;
- Chemin Ozias-Leduc / rue de Dublin;
- Chemin Ozias-Leduc / rue des Lilas.

Selon l'analyse de ces comptages, il apparaît que le secteur de la Pommeraie génère près de 4 400 véhicules au total, entre 6h et 18h. Sur la figure 3.1, qui présente la répartition horaire des débits entrant et sortant du secteur de la Pommeraie, il ressort deux pointes de débits véhiculaires : le matin entre 7 h 30 et 8 h 30, et l'après-midi entre 16 h 45 et 17 h 45.

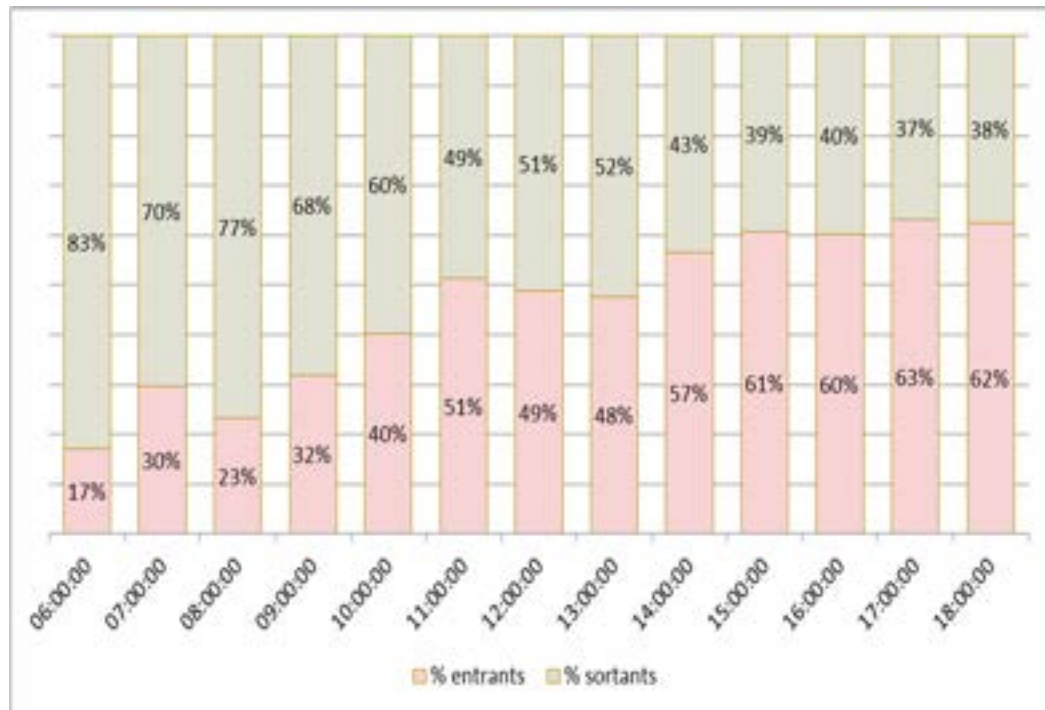
Figure 3.1 : Débits générés par le secteur de la Pommeraie entre 6h et 19h





Par ailleurs, il est à noter qu'en pointe du matin, environ 74% des débits générés par le secteur de la Pommeraie sont des débits sortants. À l'inverse, les débits entrants dans le secteur en pointe de l'après-midi représentent environ 60% des débits générés. La répartition horaire des débits entrants et sortants du secteur entre 6h et 18h est présentée à la figure 3.2.

Figure 3.2 : Répartition horaire des débits entrants et sortants du secteur de la Pommeraie



En pointe du matin, la majeure partie des débits véhiculaires générés par le secteur sont des débits sortant du secteur en direction nord. En après-midi, ce sont les débits attirés par le secteur et provenant du nord qui sont majoritaires. La répartition des débits entrants et sortants du secteur de la Pommeraie aux heures de pointe, selon leur provenance ou leur destination, est présentée dans le tableau 3.1.



Tableau 3.1 : Provenance et destination des débits générés par le secteur de la Pommeraie

| | Débits sortants | | Débits entrants | |
|--|-----------------|---------------|--------------------|-------------------|
| | direction nord | direction sud | provenance du nord | provenance du sud |
| Pointe du matin (7 h 30 – 8 h 30) | 306 | 65 | 92 | 65 |
| Pointe de l'après-midi (16 h 45 et 17 h 45) | 164 | 56 | 281 | 55 |

Le tableau 3.2 présente les taux de génération et la répartition attirés / produits déterminés à l'aide des données de comptage. Il est à noter qu'une part modale de 100% a été considérée pour l'automobile, au vu des observations terrains.

Tableau 3.2 : Taux de génération estimé pour le secteur de la Pommeraie

| | Pourcentage attirés | Pourcentage produits | Taux de génération (déplacements auto/logis) |
|---|---------------------|----------------------|--|
| Pointe du matin (7h30 à 8h30) | 30% | 70% | 0,60 |
| Pointe de l'après-midi (16h45 à 17h45) | 60% | 40% | 0,64 |

Estimation basée sur des relevés de comptages réalisés le 11 février 2016.

3.1.3 Taux de génération selon le « Trip Generation »⁶ de l'ITE

Le « Trip Generation » contient les taux de génération de déplacements pour différents usages. Ces taux sont basés sur une compilation de résultats des relevés terrain réalisés sur un grand nombre de sites à travers les États-Unis et au Canada. Ces taux sont généralement exprimés en « déplacements-auto par unité de logement » pour les fonctions résidentielles et en « déplacements-auto par 1 000 pieds carrés » de surface brute de plancher (Gross Floor Area [GFA]) pour les fonctions commerciales et industrielles.

Le secteur de la Pommeraie étant résidentiel avec des maisons unifamiliales, la fonction correspondante dans le « Trip Generation » est l'usage « ITE 210 - Single family detached housing ». Le tableau 3.3 présente les taux de génération de déplacements extrait du « Trip Generation » pour cet usage.

⁶ Trip Generation, 8th Edition, Institute of Transportation Engineers (ITE), Washington, 2010



Tableau 3.3 : Taux de génération selon l'ITE (usage 210 : single family detached housing)

| | Pourcentage attirés | Pourcentage produits | Taux de génération (déplacements/logement, mode auto) |
|---|---------------------|----------------------|---|
| Pointe du matin du réseau adjacent | 25% | 75% | 0,75 |
| Pointe de l'après-midi du réseau adjacent | 55% | 45% | 1,01 |

L'offre de transport en commun est quasi inexistante ou négligeable pour la plupart des sites recensés par le « Trip Generation », de ce fait il est d'usage de considérer l'hypothèse que la part modale de l'automobile est de 100 % dans le traitement des données tirée du « Trip Generation ». Cette situation correspond aussi à la situation du secteur de la Pommeraie.

3.1.4 Comparaison des résultats de la génération théorique et des données de relevés

La comparaison des données de relevés et d'une génération théorique des déplacements du secteur de la Pommeraie indique une répartition attirés / produits similaire dans les deux cas, tant pour la pointe du matin que de l'après-midi. Cependant, les taux de génération déterminés à l'aide des données de relevés sur site sont beaucoup plus bas que ceux définis par l'ITE, comme le montre le tableau 3.4.

Tableau 3.4 : Comparaison des taux de génération selon les données de comptage et la méthode de l'ITE

| Source des taux | Pourcentage attirés | Pourcentage produits | Taux de génération (déplacements auto/logis) |
|-------------------------------|---------------------|----------------------|--|
| Pointe du matin | | | |
| Relevés sur site | 30% | 70% | 0,60 |
| Méthode ITE | 25% | 75% | 0,75 |
| Pointe de l'après-midi | | | |
| Relevés sur site | 60% | 40% | 0,64 |
| Méthode ITE | 55% | 45% | 1,01 |

En résumé, les données recueillies dans le cadre de la présente étude montre que le secteur de la Pommeraie génère moins de déplacements auto par logement que ce que prédit la méthode de l'ITE qui est habituellement utilisée pour la prédiction des déplacements qui seront générés par les nouveaux projets de développement.



Ces résultats suggèrent que pour un nouveau développement résidentiel qui présenterait des caractéristiques similaires au secteur de la Pommeraie, l'utilisation de la méthodologie ITE pour la génération des déplacements entraînerait une surévaluation des futurs déplacements auto, particulièrement en pointe de l'après-midi.

Toutefois les résultats de cette analyse doivent être interprétés avec prudence, puisque la caractérisation du secteur de la Pommeraie est basée sur des relevés d'une seule journée. Pour développer des indices de taux de génération de déplacements précis et spécifiques à la ville de Mont-Saint-Hilaire, des analyses sur plusieurs sites et basées sur des périodes d'observation plus longues sont requises.



4 Synthèse des enjeux et problématiques par secteur

Cette section présente la synthèse des problématiques et enjeux pour chaque secteur défini. La figure 4.1 présente la synthèse des problématiques recensées lors de l'analyse de la situation actuelle.

4.1 Secteur du Déboulis

Problématiques de capacité

- Intersection ch. des Patriotes / Ch. de la Gare : Les conditions de circulation sont difficiles (niveau de service F) sur l'approche secondaire; à cause des difficultés d'insertion sur le chemin des Patriotes. L'ajout de feux de circulation et l'implantation d'un carrefour giratoire sont des pistes de solutions qui seront évalués pour résoudre cette problématique.
- Intersection ch. des Patriotes / rue Jeannotte : Les véhicules virant à gauche depuis la rue Jeannotte doivent attendre en moyenne plus de 35 s/véh., soit un niveau de service E.

4.2 Secteur des Patriotes

Problématiques de capacité

- Le tronçon du ch. Des Patriotes situé entre la rue Messier et la rue Raymond-Dupuis constitue le point névralgique du réseau routier pour ce secteur. Cette zone fait partie de la zone d'échangeur entre le chemin des Patriotes et le boulevard Sir Wilfrid-Laurier et la superposition des mouvements véhiculaires sur le chemin des Patriotes occasionne une situation de congestion. Un réaménagement de toute la zone d'échangeur incluant les intersections ch. des Patriotes / rue Messier et ch. des Patriotes / rue Raymond-Dupuis s'avère nécessaire pour améliorer les conditions de circulation.
- Intersection ch. des Patriotes / montée des Trente : On observe des conditions de circulation difficiles (service de F) à l'approche est car les véhicules ont de la difficulté à trouver des créneaux pour s'insérer sur le chemin des Patriotes. L'implantation de feux de circulation permettrait de résoudre cette problématique.

Problématiques de sécurité

- Intersection ch. des Patriotes / rue Sainte-Anne : Le bâtiment situé dans le quadrant sud-est empiète sur le triangle de visibilité requis pour le mouvement de virage à gauche depuis la rue Sainte-Anne.
- Intersection ch. des Patriotes / montée des Trente : Le quadrant sud-est de cette intersection présente de nombreux arbres et autres végétaux qui obstruent la ligne de visée pour les véhicules provenant de la



montée des Trente et souhaitant virer à gauche sur le chemin des Patriotes.

- Dans la courbe située sur le tronçon du ch. des Patriotes au sud de la rue Grenier, la visibilité est limitée par la présence d'obstruction latérale dans la ligne de visée (pour la circulation en direction nord).

4.3 Secteur de Rouville

Problématiques de capacité

- Intersection rue Fortier / rue Campbell : Cette intersection qui constitue le point critique sur ce tronçon est à capacité aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Avec une voie partagée par approche et des panneaux « Arrêt » à toutes les approches, l'aménagement actuel de cette intersection n'est pas adéquat pour gérer les forts débits véhiculaires qui y transitent. L'implantation de feux de circulation ainsi que l'ajout de voies auxiliaires de virage aux approches constituent des avenues de solutions pour améliorer la fluidité de la circulation.

4.4 Secteur de la Pommeraie

Problématiques de capacité

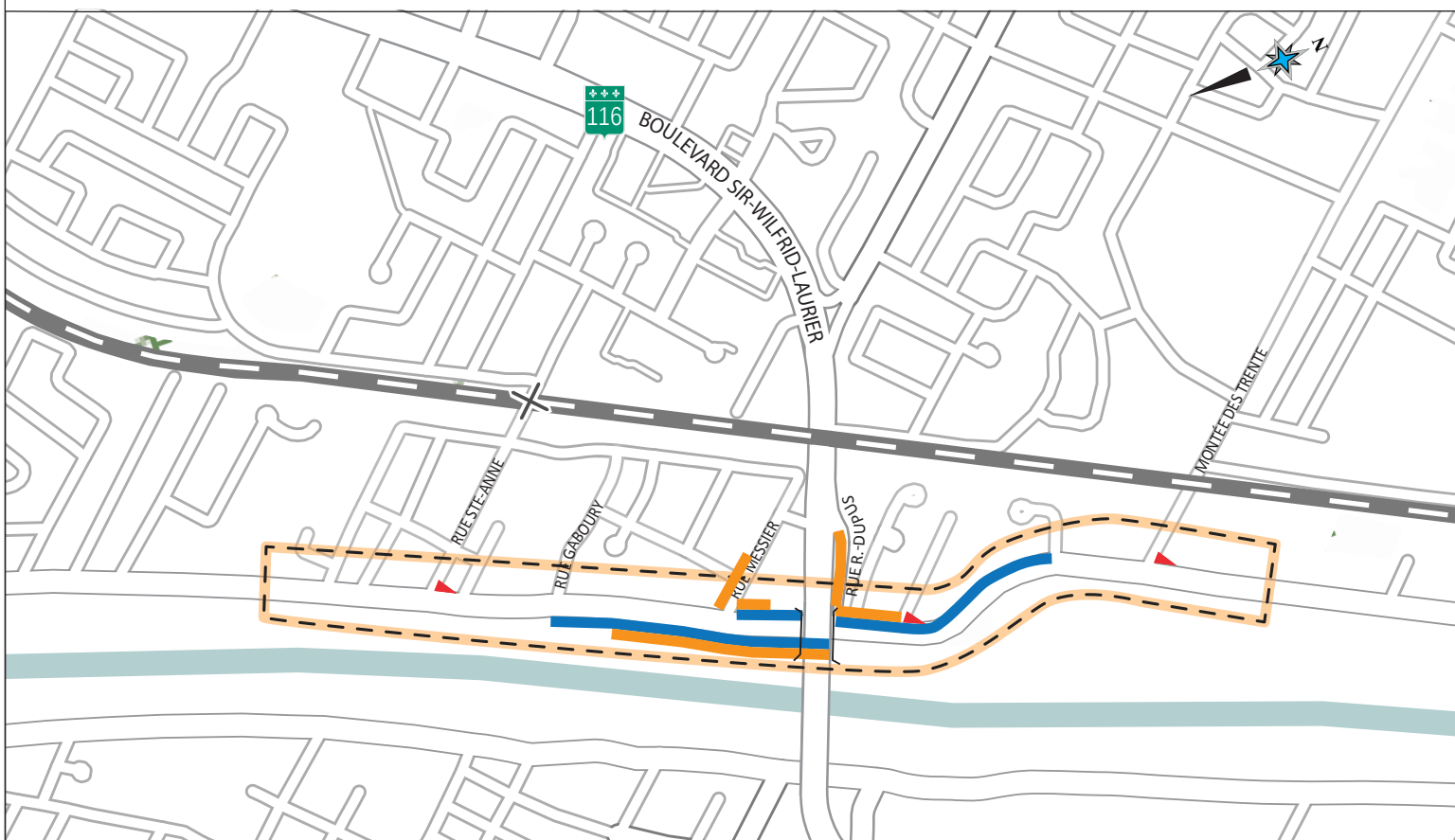
Actuellement les conditions de circulation sont dans l'ensemble bonnes dans le secteur d'analyse, aussi bien en période de pointe du matin que de l'après-midi. Toutefois les intersections les plus sollicitées sont ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne et ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne.

- Intersection ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne : Bien que les conditions de circulation à cette intersection soient acceptables actuellement, l'implantation prévu d'un projet immobilier sur le chemin de la Montagne va induire une augmentation des débits véhiculaires; ce qui pourrait modifier les conditions de circulation à cette intersection.
- Intersection Ch. Ozias-Leduc / rue Félix Leclerc : Bien que les conditions de circulation soient dans l'ensemble acceptables, on observe une pointe d'achalandage entre 7h45 et 8h (période d'entrée des classes de l'école de la Pommeraie). Cette pointe d'achalandage occasionne ponctuellement des files d'attente mais la situation se résorbe assez rapidement.

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION

LÉGENDE

- SECTEUR DU DÉBOULIS
- SECTEUR DES PATRIOTES
- SECTEUR DE ROUVILLE
- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- FILE D'ATTENTE PROBLÉMATIQUE À L'HEURE DE POINTE D'UN MATIN
- FILE D'ATTENTE PROBLÉMATIQUE À L'HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI
- ▶ PROBLÉMATIQUE DE VISIBILITÉ



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

4.1

AOÛT 2016
F1520557



5 Déplacements générés par les nouveaux développements

5.1 Déplacement des personnes

5.1.1 Procédure de calcul

TAUX DE GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS

L'estimation du nombre de déplacements induits par la composante résidentielle d'un développement est habituellement basée sur le nombre d'unités résidentielles tandis que les déplacements induits par les composantes commerciales et industrielles sont basés sur la surface brute de plancher (Gross Floor Area (GFA)).

Le Trip Generation, 8th Edition (Institute of Transportation Engineers (ITE), Washington, 2010) contient les taux de génération de déplacements pour différents usages. Ces taux sont généralement exprimés en « déplacements-auto par unité » pour les fonctions résidentielles et en « déplacements-auto par 1 000 pieds carrés » de surface brute de plancher (Gross Floor Area [GFA]) pour les fonctions commerciales et industrielles.

Tenant compte du fait que l'offre en transport en commun est négligeable pour la plupart des sites recensés par le « Trip Generation », il a été retenu l'hypothèse que la part modale de l'automobile est de 100 %.

ESTIMATION DES DÉPLACEMENTS BRUTS TOTAUX

Les déplacements bruts totaux induits par les projets de développement situés sur chemin de la Montagne et sur Otterburn Park ont été estimés en utilisant les taux de génération de déplacements-auto publiés par l'ITE dans le « Trip Generation, 8th Edition ». Pour transformer ces déplacements-auto en déplacements-personnes, un taux d'occupation véhiculaire de 1,0 a été considéré pour les différents usages. Ceci à cause du taux de possession automobile élevé dans la ville de Mont-Saint-Hilaire (0.74 auto/personne⁷).

ESTIMATION DES DÉPLACEMENTS INTERNES

Conformément aux recommandations de l'ITE, les déplacements bruts générés ont été scindés en déplacements internes et en déplacements externes.

⁷ Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal – Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a



Les déplacements externes sont les déplacements qui ont leur origine ou leur destination à l'extérieur du développement, tandis que les déplacements internes sont ceux qui se produisent entre les différents usages du projet.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS EXTERNES

Les répartitions modales des déplacements induits par le projet, ont été déterminées en se basant sur les habitudes de mobilités des habitants de la ville de Mont-Saint-Hilaire.

Il a été considéré que le 100% des déplacements induits par les développements seront effectuées en automobile.

ESTIMATION DES DÉPLACEMENTS NETS EN AUTOMOBILE

Tel que le recommande l'ITE, les déplacements externes doivent être scindés en déplacements de type déviés (« Diverted »), en déplacements de type « Pass-by » et en déplacements nets.

Les déplacements de type déviés (« Diverted »), et les déplacements de type « Pass-by » n'existent que pour les usages commerciaux. Il s'agit d'utilisateurs qui sont déjà sur le réseau routier et qui effectuent un arrêt intermédiaire au site du projet.

Déplacements de type «Pass-by»

Ce type de déplacement constitue un arrêt intermédiaire au site, à partir d'une origine vers une destination, sans aucune déviation de l'itinéraire : le site doit avoir un accès adjacent à la route originellement utilisée. Étant donné que ces déplacements sont déjà présents sur le réseau routier, leurs activités n'augmentent pas les débits véhiculaires du secteur à l'étude. Les déplacements de type « Pass-by » n'existent que pour la fonction commerciale.

Le nombre de déplacements de type « Pass-by » est estimé selon la méthode fournie par l'ITE. Cela prend en considération le type d'usage et les périodes de temps.

Tous les déplacements externes qui ne rentrent pas dans la catégorie « Pass-by » sont des déplacements non « Pass-by », qui se divisent eux-mêmes en déplacements déviés et déplacements nets, comme expliqué ci-dessous.

Déplacements de type dévié ou «diverted»

Il s'agit de déplacements ayant une origine et une destination en dehors du site. Pour ce type de déplacements, les usagers dévient de leur itinéraire initial pour



accéder au site par l'entremise d'une ou plusieurs routes. À la différence des déplacements pass-by, les déplacements déviés doivent donc changer d'itinéraire pour accéder au site. Ces déplacements augmenteront uniquement les débits véhiculaires sur le réseau routier adjacent au site.

Les déplacements déviés (en transit) sont induits par les fonctions commerciales et représentent une partie des déplacements externes selon le type de fonction.

Déplacements nets

Les déplacements nets sont de nouveaux déplacements induits sur le réseau routier par le projet. Quitter ou se rendre au site constitue le motif principal de ces déplacements. Le site est donc la destination du déplacement aller et l'origine du déplacement retour. Les débits véhiculaires qui en résultent s'ajoutent donc à ceux existants sur le réseau routier.

5.2 Estimation des débits générés

5.2.1 Développement immobilier du chemin de la Montagne

Le projet de développement immobilier situé sur le chemin de la Montagne, à proximité de l'intersection chemin de la Montagne et chemin Ozias-Leduc, prévoit la construction d'un complexe résidentielle composé de 416 appartements et 50 maisons unifamiliales.

Les différents taux de génération utilisés dans le cadre du projet immobilier du chemin de la Montagne sont présentés dans le tableau 5.1.

Tableau 5.1 : Taux de génération des déplacements pour le projet de développement du chemin de la Montagne

| DESCRIP TION | CODE ET USAGE ITE | QTÉ (logi s) | Heure de pointe du matin | | | Heure de pointe de l'après-midi | | |
|----------------------------------|--|--------------------|-----------------------------|--------------|--------------|------------------------------------|--------------|--------------|
| | | | Taux (dépl./logis) | Entrants (%) | Sortants (%) | Taux (dépl./logis) | Entrants (%) | Sortants (%) |
| Appartements | ITE 223 Mid-rise apartments | 416 | 0,30 | 31 % | 69% | 0,39 | 58 % | 42 % |
| Maisons unifamiliales | ITE 210 Single-Family Detached Housing | 50 | 0,75 | 25 % | 75 % | 1,01 | 63 % | 37 % |



Tableau 5.2 : Bilan des déplacements pour le projet de développement du chemin de la Montagne

| DESCRIPTION | CODE ET USAGE ITE | QTÉ (logis) | Heure de pointe du matin | | | Heure de pointe de l'après-midi | | |
|------------------------------|--|-------------|--------------------------|------------|------------|---------------------------------|-----------|------------|
| | | | Entrants | Sortants | Total | Entrants | Sortants | Total |
| Appartements | ITE 223 Mid-rise appartement | 413 | 39 | 87 | 126 | 95 | 69 | 164 |
| Maisons unifamiliales | ITE 210 Single-Family Detached Housing | 50 | 10 | 29 | 39 | 32 | 19 | 51 |
| TOTAL | | 466 | 49 | 116 | 165 | 127 | 88 | 215 |

Au total, le projet immobilier du chemin de la Montagne génère :

- 165 véh/h (entrants et sortants) en heure de pointe du matin. De ce nombre, 49 seraient des déplacements entrants et 116 seraient des déplacements sortants.
- 215 véh/h (entrants et sortants) en heure de pointe de l'après-midi. De ce nombre, 127 seraient des déplacements entrants et 88 seraient des déplacements sortants.

5.2.2 Développement Quatre Terres (Otterburn Park)

Le site du projet Quatre Terres est situé dans la ville d'Otterburn Park, à proximité de l'intersection du chemin des Patriotes et la rue Ruth. Au total, le projet Quatre Terres qui est un projet mixte résidentiel et commercial s'étend sur un site de plus de 413 300 m², dont 14 362 m² de surface de terrains destinés à l'offre commerciale.

Les informations disponibles pour ce projet sont très sommaires et sont tirés du site web et de la Ville d'Otterburn Park :

- L'offre résidentielle serait composée de maisons unifamiliales, d'appartements et des habitations communautaires.
- La composante commerciale du projet s'étendrait sur une superficie totale de 14 362 m². En supposant un coefficient d'occupation au sol (C.O.S.) de 20%, on peut estimer la superficie locative brute à environ 2 800 m². Considérant la localisation du site du projet, la zone commerciale serait à



priori composée de commerces de proximité (café, restaurants, nettoyeur) et de commerces de détails.

Dans le cadre du présent mandat, l'estimation des déplacements qui seraient générés par le projet des Quatre Terres est basée sur les usages projetés présentés ci-après au tableau 5.3.

Tableau 5.3 : Statistiques du projet de développement Quatre Terres

| Typologie | Quantité | Unité |
|----------------------------|----------|---------------------|
| Résidentiel | | |
| Maisons unifamiliales | 161 | unités |
| Habitations communautaires | 485 | unités |
| Appartements | 223 | unités |
| Commercial | | |
| Commerces | 2 800 | m ² (*1) |

(*1) Superficie locative brute - Avec une hypothèse de coefficient d'occupation au sol (C.O.S.) de 20 %.

En résumé, il est estimé que le projet des Quatre Terres générerait des débits véhiculaires de l'ordre de :

- 479 véh/h (entrants et sortants) en heure de pointe du matin. De ce nombre, 217 seraient des déplacements entrants et 262 seraient des déplacements sortants.
- 638 véh/h (entrants et sortants) en heure de pointe de l'après-midi. De ce nombre, 348 seraient des déplacements entrants et 290 seraient des déplacements sortants.

5.3 Distribution et affectation

Cette section présente la distribution de l'origine et de la destination des déplacements ainsi que leur affectation sur le réseau routier.

5.3.1 Distribution des déplacements véhiculaires

La distribution des déplacements a été réalisée grâce à l'analyse complémentaire du chemin Ozias-Leduc présenté au chapitre 3 et aux résultats de l'enquête O-D de l'AMT de 2013. Les origines et destinations ont été distribuées selon les huit grandes régions de l'enquête O-D.

La distribution des déplacements pour le secteur municipal 524 de l'enquête OD2013 est présentée tableau 5.4. Ce secteur englobe les villes de Mont-Saint-Hilaire, d'Otterburn Park et de Saint-Jean-Baptiste.



Tableau 5.4 : Distribution des déplacements - Secteur municipal 524 (Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park et Saint-Jean-Baptiste)

| Région | Distribution en période de pointe AM | |
|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|
| | Déplacements attirés | Déplacements produits |
| Montréal centre-ville | 0 % | 11 % |
| Montréal centre | 1 % | 5 % |
| Montréal est | 0 % | 1 % |
| Montréal ouest | 0 % | 2 % |
| Rive-Sud | 4 % | 18 % |
| Laval | 0 % | 1 % |
| Couronne nord | 1 % | 0 % |
| Couronne sud | 94 % | 62 % |
| TOTAL | 100 % | 100 % |

Source : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal. Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a*

Traitement : *Karla Gamboa, ing.jr., M. Ing*

La couronne sud est le principal générateur de déplacements aussi bien pour les déplacements attirés (94 %) que pour les déplacements produits (62 %). Il est à noter que 38 % des déplacements s'effectuent à l'intérieur du secteur municipal 524 (Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park et Saint-Jean-Baptiste).




5.3.2 Affectation des déplacements véhiculaires

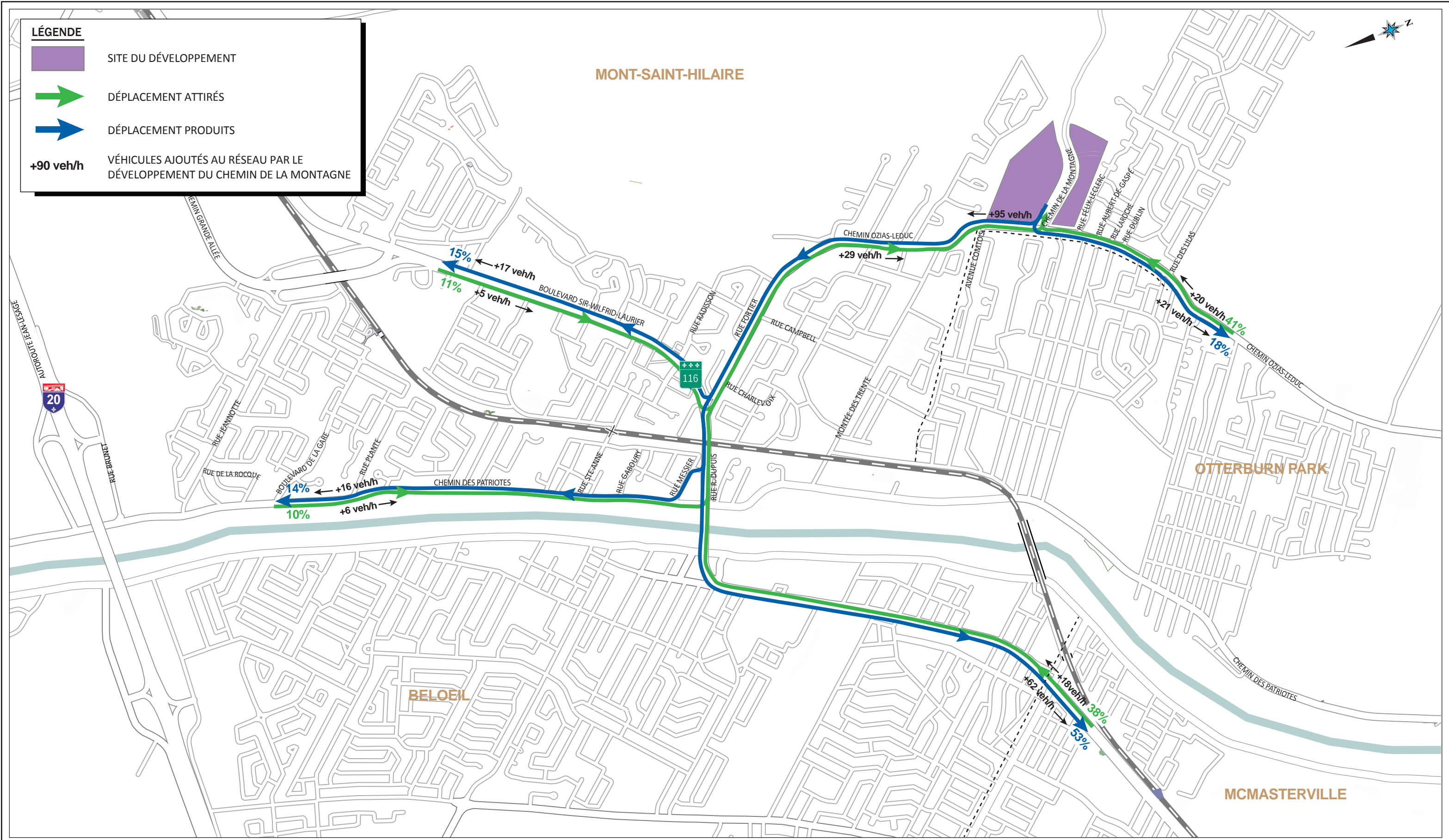
Afin de réaliser l'affectation des déplacements, un point d'accès au projet immobilier du chemin de la Montagne a été considéré. Il est situé sur le chemin de la Montagne. En ce qui concerne le projet Quatre Terres, deux points d'accès ont été considérés, l'un situé sur le chemin des Patriotes et l'autre situé à la rue Spiller, à environ 1km à l'ouest du chemin Ozias-Leduc.

Les répartitions vers le sud et vers le nord des débits entrants et sortants du secteur de la Pommeraie ont été utilisées pour déterminer la proportion des débits à affecter vers le sud et vers le nord pour les nouveaux développements.

La figure 5.1, la figure 5.2 présentent la stratégie d'affectation des déplacements induits par le projet de la Montagne tandis que la figure 5.3 et la figure 5.4 présentent la stratégie d'affectation des déplacements induits par le projet des Quatre Terres.

LÉGENDE

-  SITE DU DÉVELOPPEMENT
-  DÉPLACEMENT ATTIRÉS
-  DÉPLACEMENT PRODUITS
- +90 veh/h** VÉHICULES AJOUTÉS AU RÉSEAU PAR LE DÉVELOPPEMENT DU CHEMIN DE LA MONTAGNE



\\sm-data-mtrf\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT






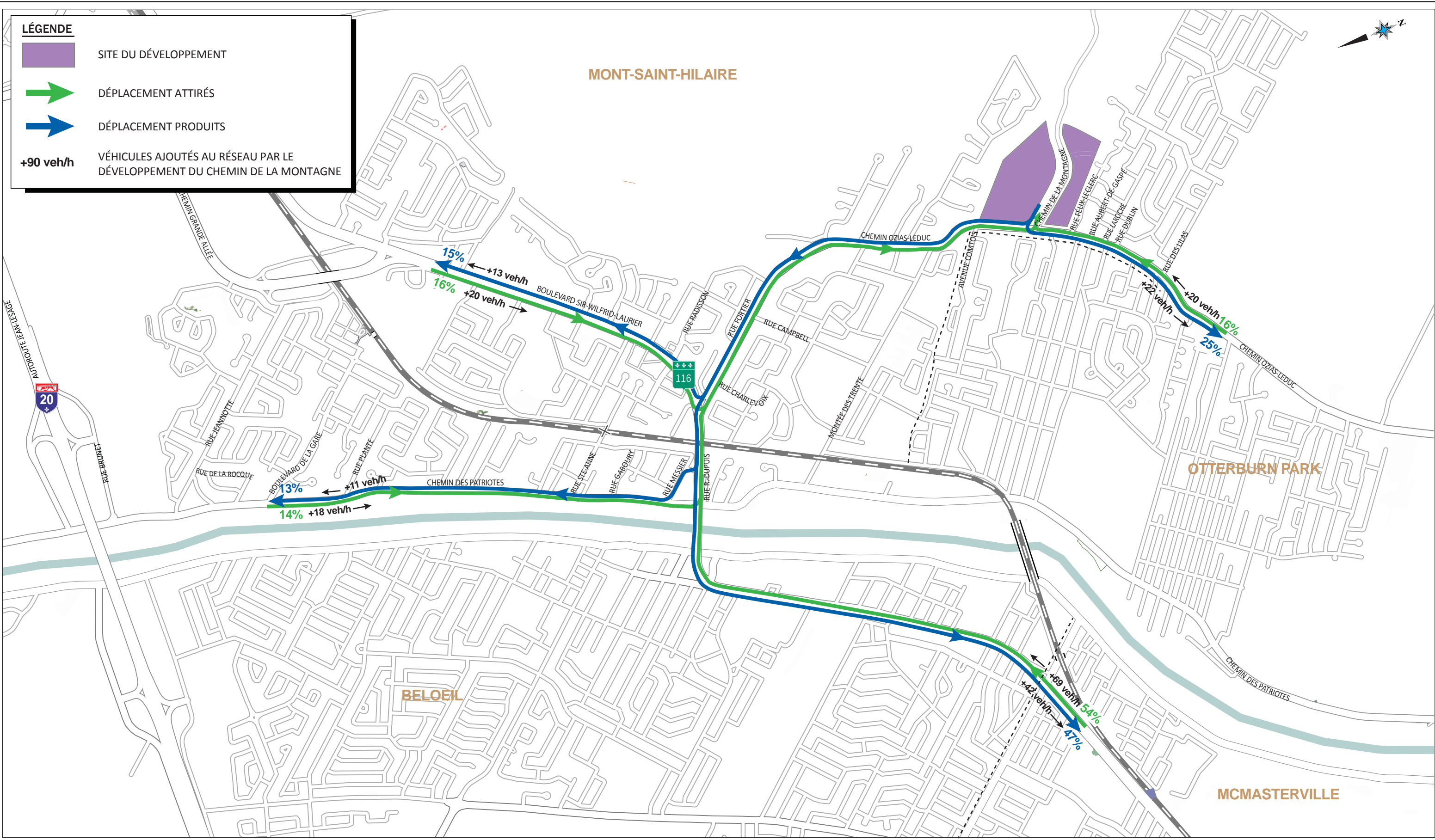
DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS
PAR LE DÉVELOPPEMENT DU CHEMIN DE LA MONTAGNE
(Heure de pointe du matin)

5.1

AOÛT 2016
F1520557

LÉGENDE

-  SITE DU DÉVELOPPEMENT
-  DÉPLACEMENT ATTIRÉS
-  DÉPLACEMENT PRODUITS
- +90 veh/h** VÉHICULES AJOUTÉS AU RÉSEAU PAR LE DÉVELOPPEMENT DU CHEMIN DE LA MONTAGNE



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



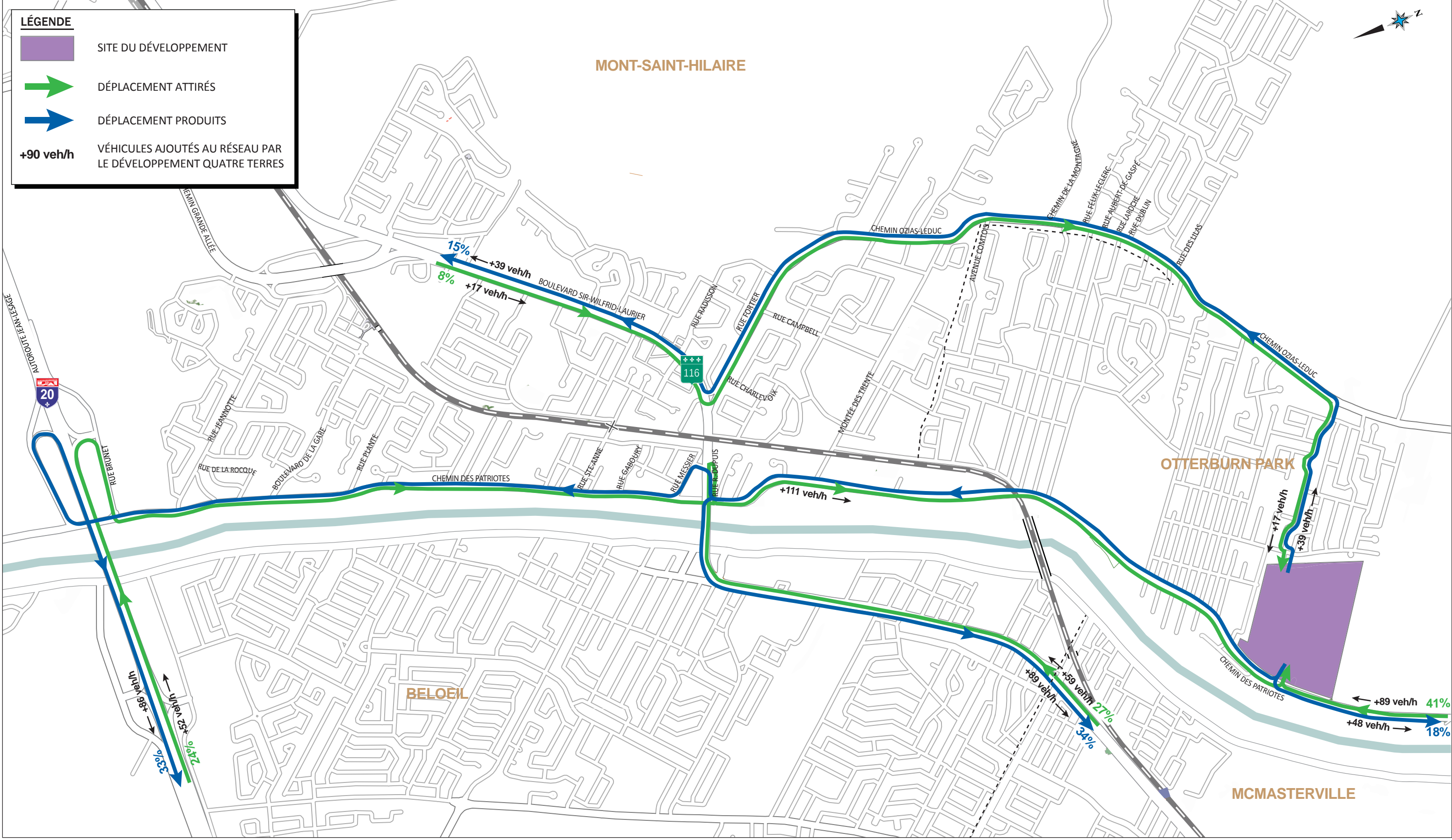
DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS
PAR LE DÉVELOPPEMENT DU CHEMIN DE LA MONTAGNE
(Heure de pointe de l'après-midi)

5.2

AOÛT 2016
F1520557

LÉGENDE

-  SITE DU DÉVELOPPEMENT
-  DÉPLACEMENT ATTIRÉS
-  DÉPLACEMENT PRODUITS
- +90 veh/h**
VÉHICULES AJOUTÉS AU RÉSEAU PAR LE DÉVELOPPEMENT QUATRE TERRES



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE




RAPPORT

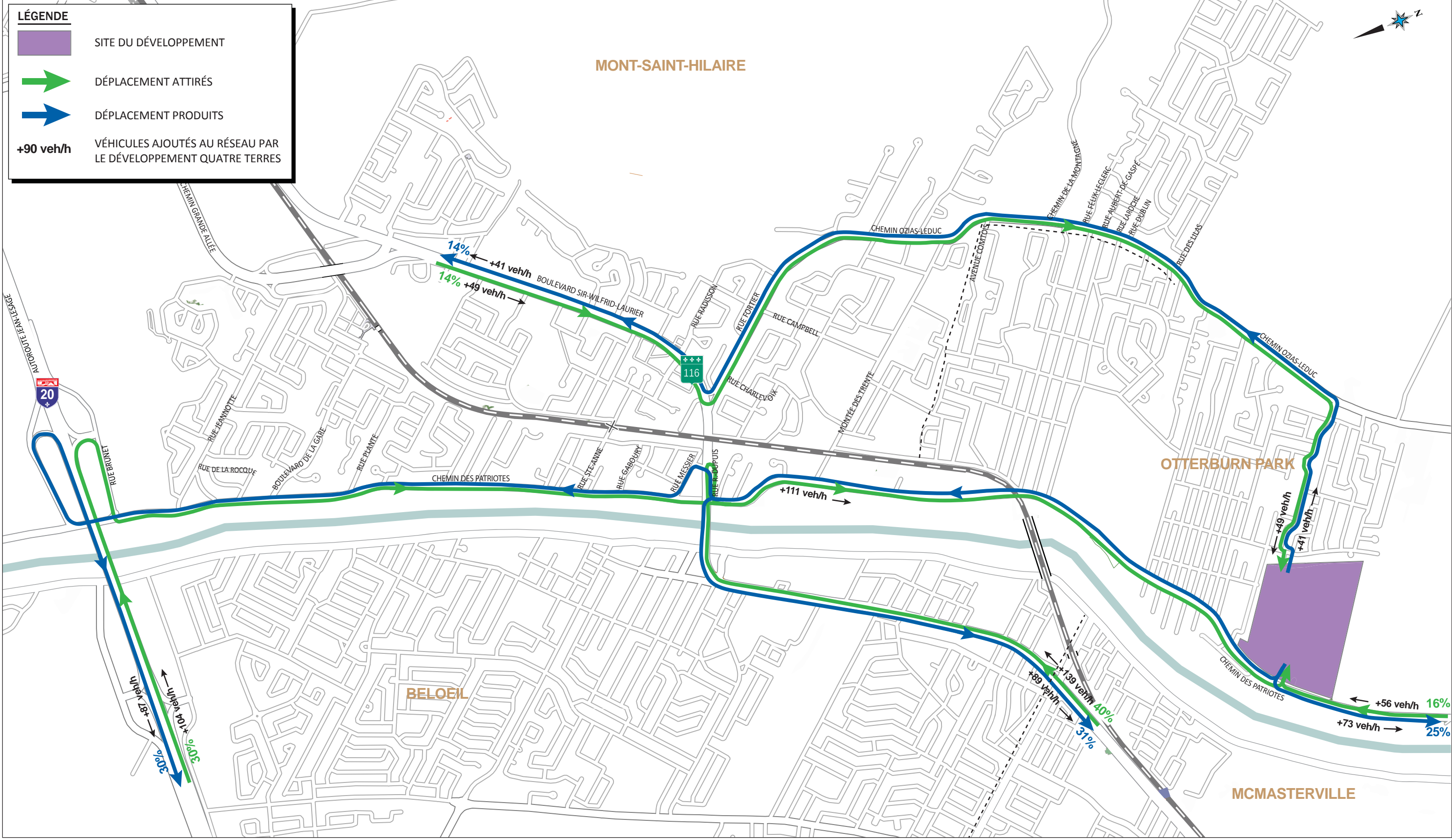
DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LE DÉVELOPPEMENT
QUATRE TERRES - OTTERBURN PARK (Heure de pointe du matin)



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION\9-Rapports\Figures\Rapport final\Figures

LÉGENDE

-  SITE DU DÉVELOPPEMENT
-  DÉPLACEMENT ATTIRÉS
-  DÉPLACEMENT PRODUITS
- +90 veh/h**
VÉHICULES AJOUTÉS AU RÉSEAU PAR LE DÉVELOPPEMENT QUATRE TERRES





6 Démarche pour l'élaboration de solutions

6.1 Définition des horizons d'analyse

Considérant les conditions de circulation existantes et l'accroissement des débits anticipés suite à l'implantation du projet immobilier de la Montagne et du projet immobilier des Quatre Terres, nous avons défini 3 horizons d'analyse pour l'élaboration des solutions.

- Court terme : Optimisation du réseau routier pour accommoder les débits véhiculaires existants;
- Moyen terme : Accroissement de débits sur le réseau dû au plein développement du projet immobilier de la Montagne;
- Long terme : Accroissement de débits sur le réseau dû au plein développement du projet immobilier de la Montagne et du projet immobilier des Quatre Terres.

6.2 Élaboration de solutions

Dans le cadre de l'analyse de conditions de circulation, afin d'assurer la fonctionnalité du réseau routier, des analyses de justification de feux de circulation et des voies de virage exclusif, ainsi que d'optimisation de durée du cycle de feux ont été effectuées.

L'analyse de justification de feux de circulation a été effectuée en suivant les normes du MTMDET⁸. Elle comprend les critères suivants :

- Critère 1 : débit minimal de véhicules durant six (6) heures;
- Critère 2 : débit minimal de véhicules durant quatre (4) heures;
- Critère 3 : débit minimal de véhicules durant une (1) heure;
- Critère 4 : sécurité;
- Critère 5 : retard minimal durant une (1) heure;
- Critère 6 : débit minimal de piétons;
- Critère 7 : débit minimal d'écoliers.

Selon les informations disponibles, seuls les critères 1 à 4 ont été vérifiés, en considérant les comptages véhiculaires réalisés le 11 février 2016.

Les voies de virage exclusif servent comme des voies de stockage afin de permettre le déchargement des voies principales et de cette façon, l'amélioration de la capacité de la route. L'analyse de justification de voies de virage exclusif a été effectuée en utilisant le Tome I - Conception routière des normes du MTMDET, Chapitre 8 – Carrefours plans, paragraphe 8.9 – Voies auxiliaires aux

⁸ Collection Normes et ouvrages routiers,



carrefours. Celle-ci prend en considération la géométrie du carrefour, la vitesse de la route à l'étude, le débit de virage, le débit véhiculaire dans le sens du virage et le débit véhiculaire dans le sens opposé.

Finalement, l'optimisation de la durée du cycle s'impose pour les différents carrefours situés dans la zone à l'étude, ceci afin d'augmenter la capacité tout en réduisant le temps d'attente des usagers dans des conditions de sécurité optimales.



7 Horizon « Court terme »

7.1 Débits anticipés

Les solutions élaborées pour cet horizon visent à résoudre les problématiques de congestion et de sécurité identifiées dans l'existant.

Les débits véhiculaires pour les analyses de cet horizon sont donc identiques aux débits existants; à l'exception de la zone d'échangeur reliant le chemin des Patriotes et le boulevard Sir-Wilfried-Laurier où le concept de réaménagement proposé entraîne une réaffectation des débits.

7.2 Interventions proposées

SECTEUR DES DÉBOULIS

Pour faciliter l'insertion sur le chemin des Patriotes à partir du boulevard de la Gare, il est proposé d'implanter un système de feux de circulation à l'intersection ch. des Patriotes / boulevard de la Gare. Le phasage proposé consiste en une phase nord-sud avec une phase clignotante avancée pour le virage à gauche du nord vers l'est; et une phase plein vert est-ouest. Il est proposé d'implanter des détecteurs à l'approche secondaire (boulevard de la Gare), pour permettre une gestion optimale en fonction des débits véhiculaires.

SECTEUR DES PATRIOTES

La rue Messier et la rue Raymond-Dupuis appartenant le réseau local servent comme connexion entre les routes nationales chemin des Patriotes (route 133) et le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 116). La configuration actuelle de cette zone d'échangeur étant inadéquate pour accommoder les débits véhiculaires existants, il est proposé de modifier la géométrie.

Le scénario d'aménagement analysé dans cette section reprend un concept d'aménagement réalisé pour le compte du MTQ en 2005. Ce scénario consiste à réaménager l'intersection ch. des Patriotes / rue Raymond-Dupuis pour accroître la capacité des mouvements reliant le Chemin des Patriotes et le boulevard Sir-Wilfried-Laurier.

Les interventions à l'intersection ch. des Patriotes / rue Raymond-Dupuis sont les suivantes :

- Approche Est : Ajout d'une voie à l'approche est d'intersection Raymond-Dupuis;
- Approche sud : Ajout d'une baie de virage à droite;



- Approche nord : Ajout d'une baie de virage à gauche.

Le réaménagement proposé au niveau de la zone d'échangeur va entraîner une réaffectation des débits véhiculaires sur les rues Messier et Raymond-Dupuis ainsi que dans le tronçon du chemin des Patriotes entre ces deux rues. Ceci est présenté à l'annexe D.

La réaffectation anticipé des débits et les mouvements problématiques de l'échangeur sont illustrés à la figure 7.1 et la figure 7.2.

Par ailleurs, l'implantation de feux de circulation sur le chemin des Patriotes aux intersections avec la rue Sainte-Anne et la montée des Trente est justifiée; à la fois pour faciliter l'insertion sur le chemin des Patriotes et aussi pour mitiger les problématiques de visibilité identifiées à ces 2 intersections.

SECTEUR DE ROUVILLE

Un réaménagement de l'intersection rue Fortier / rue Campbell s'avère nécessaire pour accroître la capacité et résoudre la problématique de congestion observée à l'existant. L'ajout une voie de virage à gauche à l'approche est permettra d'améliorer les conditions de circulation à cette approche. De plus la gestion de l'intersection par des panneaux « Arrêt » n'étant plus adaptée pour les forts débits conflictuels dans l'intersection, l'implantation d'un système de feux de circulation est requis. Il est proposé d'implanter des détecteurs aux approches secondaires (rue Campbell), pour permettre une gestion optimale en fonction des débits véhiculaires.

SECTEUR DE LA POMMERAIE

Aucune modification à la situation actuelle n'est proposée à cet horizon.

7.3 Impacts anticipés

SECTEUR DU DÉBOULIS

Pour la pointe du matin, les conditions de circulation restent bonnes sur le chemin des Patriotes. L'installation du feu de circulation à l'intersection boul. de la Gare et chemin des Patriotes améliore notamment les conditions de circulation à l'approche secondaire, les retards subis sont compris entre 27 s/véh et 42 s/véh.

En période de pointe de l'après-midi, le secteur du Déboulis présente de bonnes conditions de circulation. Les retards subis par les approches secondaires sont faibles et n'entravent pas la fluidité de la circulation. Les retards subis sont compris entre 5 et 33 s/véh.



La figure 7.3 et la figure 7.4 présentent respectivement les niveaux de service et les files d'attente anticipées pour le secteur du Déboulis aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

SECTEUR DES PATRIOTES

Les différents aménagements proposés dans le secteur améliorent nettement les conditions de circulation existantes. En heure de pointe du matin, l'approche sud de l'intersection rue Raymond-Dupuis / chemin des Patriotes a des retards compris entre 59 et 63 s/véh, cela causé probablement par les forts débits qui souhaitent se diriger vers le sud et vers le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

Il faut toutefois noter que le virage à gauche de la rue Raymond-Dupuis en direction ouest vers le chemin des Patriotes en direction sud a un niveau de service F. Ce qui constitue une dégradation par rapport à l'existant. Les retards subis sont long à cause de la longueur du cycle mais il n'y a pas de congestion.

En heure de pointe de l'après-midi, les conditions de circulation sont dans l'ensemble bonnes à passables. Les retards subis à toutes les approches sont inférieurs à 53 s/véh, c'est-à-dire, elles ont un niveau de service supérieur à D.

La figure 7.5, figure 7.6, figure 7.7 et la figure 7.8 présentent les niveaux de service et les files d'attente anticipées pour le secteur des Patriotes aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

SECTEUR DE ROUVILLE

En heure de pointe du matin, les conditions de circulation sont bonnes à l'intersection rue Fortier / rue Campbell et les files d'attente anticipées sont moins importantes que les files d'attente actuelles. À l'intersection boul. Sir-Wilfried-Laurier / rue Fortier, les conditions de circulations sont semblables à celle de l'existant.

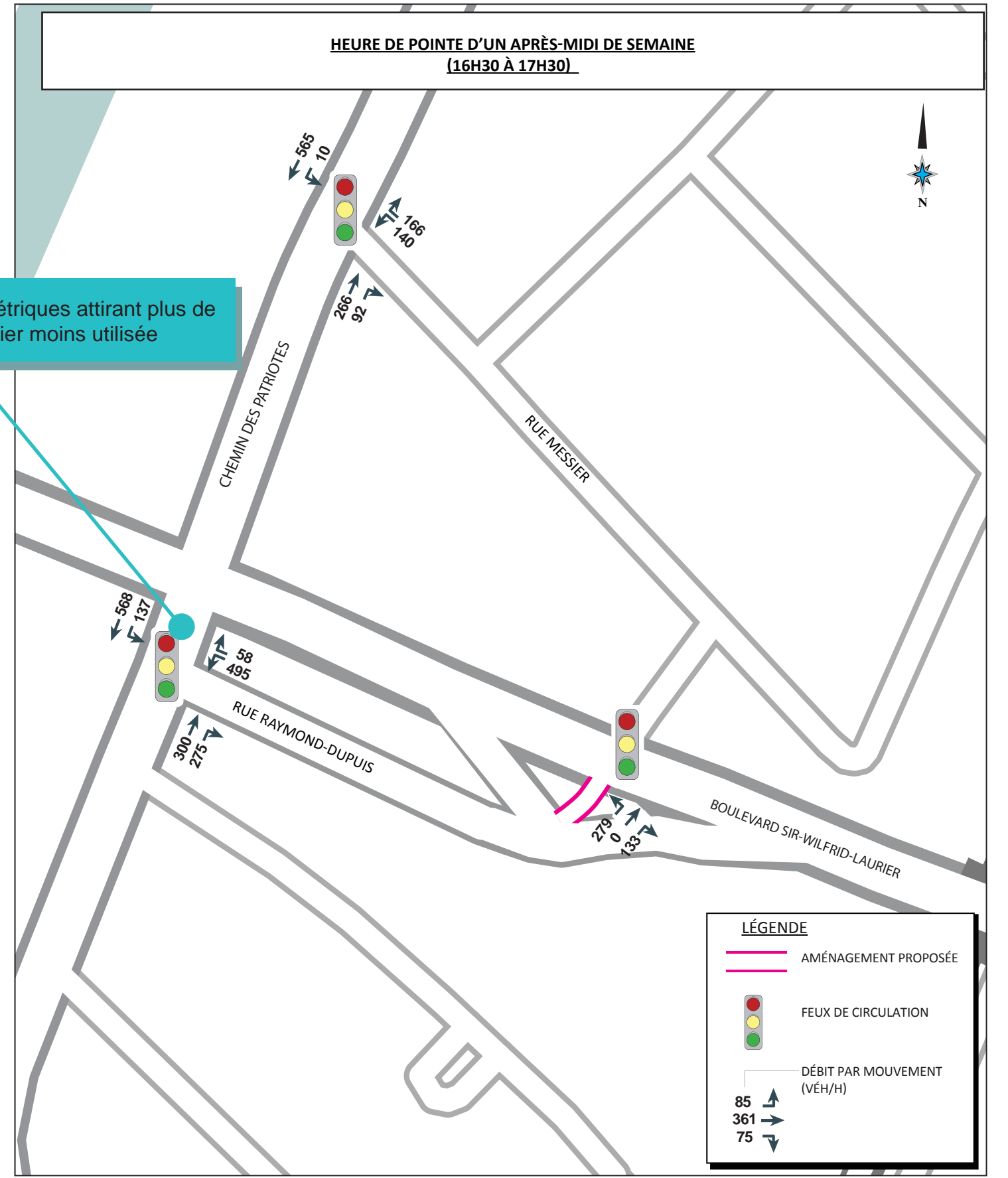
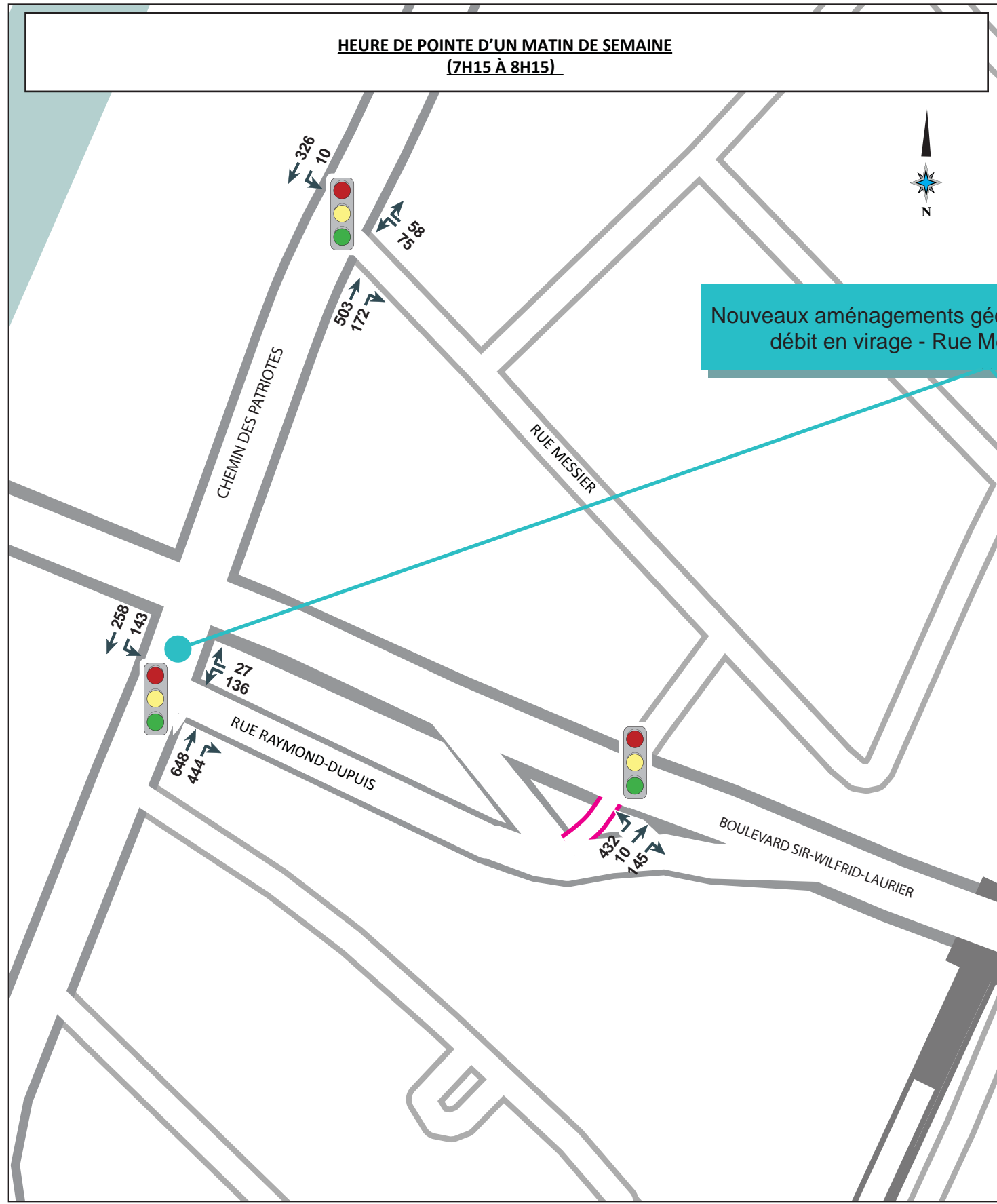
En heure de pointe de l'après-midi, on dénote une amélioration significative des conditions de circulation en direction sud, par rapport à la situation existante. L'ajout de feux à l'intersection rue Fortier / rue Campbell a permis de résoudre la problématique existante de capacité à l'approche nord de cette intersection et éliminer la problématique de congestion observée en direction sud, entre le boulevard Sir-Wilfried-Laurier et le rue Campbell. La circulation s'améliore pour le virage à droite de l'approche ouest de l'intersection du boul. Sir-Wilfried-Laurier / rue Fortier parce qu'il y a plus de congestion dans le tronçon en aval.

La figure 7.9 et la figure 7.10 présentent respectivement les niveaux de service et les files d'attente anticipées pour le secteur de Rouville aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.




HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)

HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)

Nouveaux aménagements géométriques attirant plus de débit en virage - Rue Messier moins utilisée



LÉGENDE

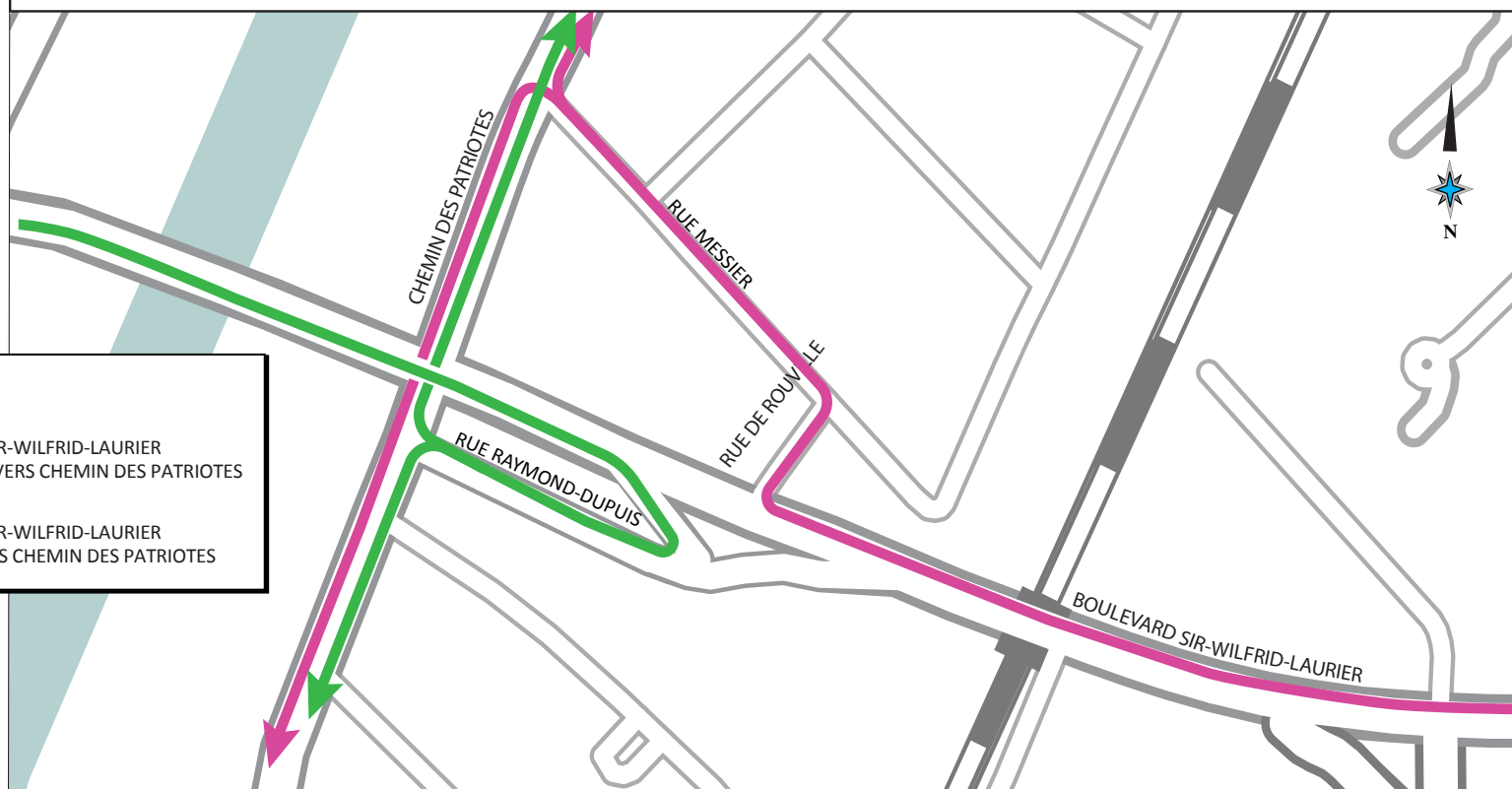
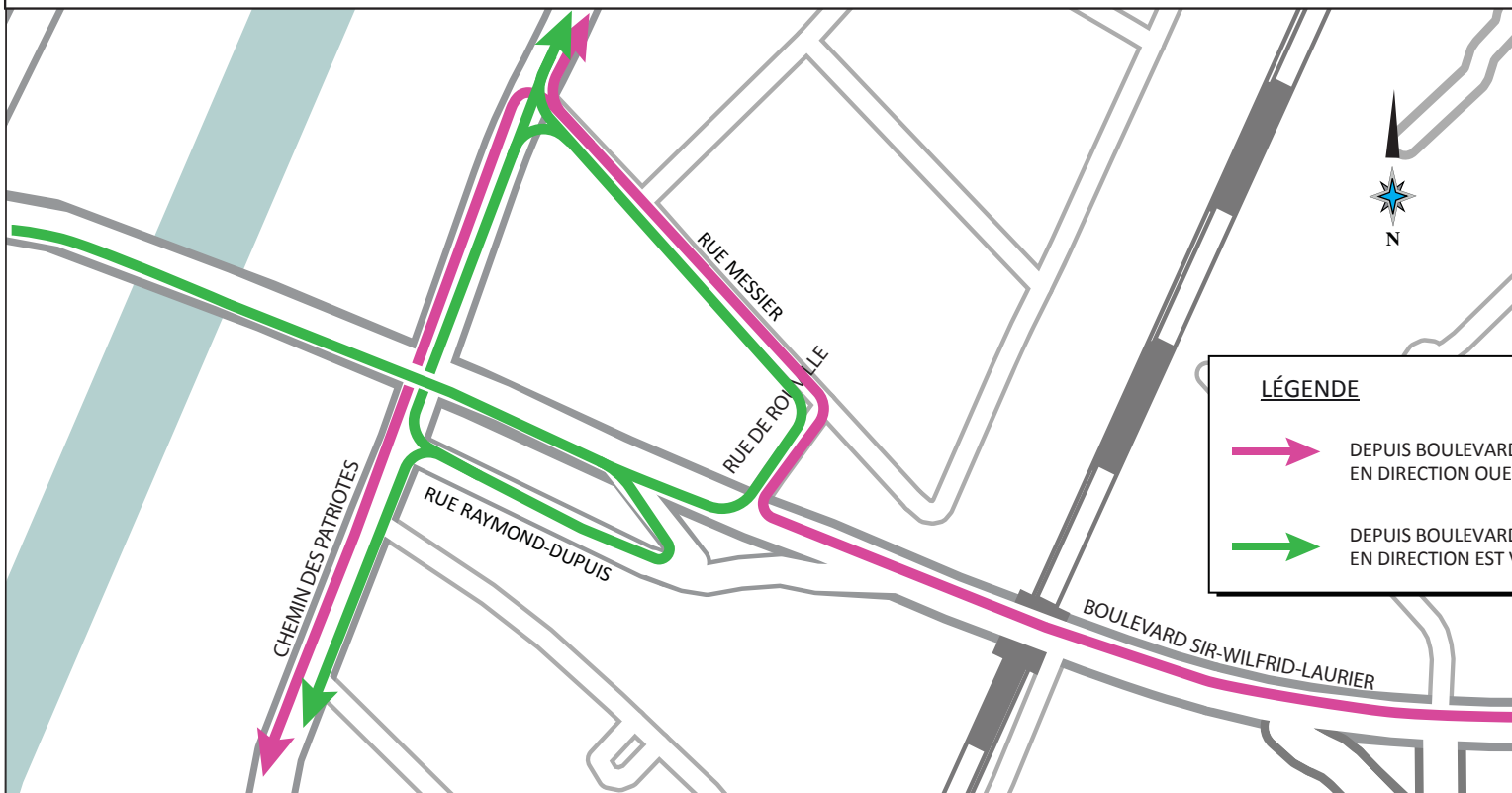
-  AMÉNAGEMENT PROPOSÉE
-  FEUX DE CIRCULATION
-  DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)

85
361
75



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION\9-Rapports\Figures\Rapport final\Figures

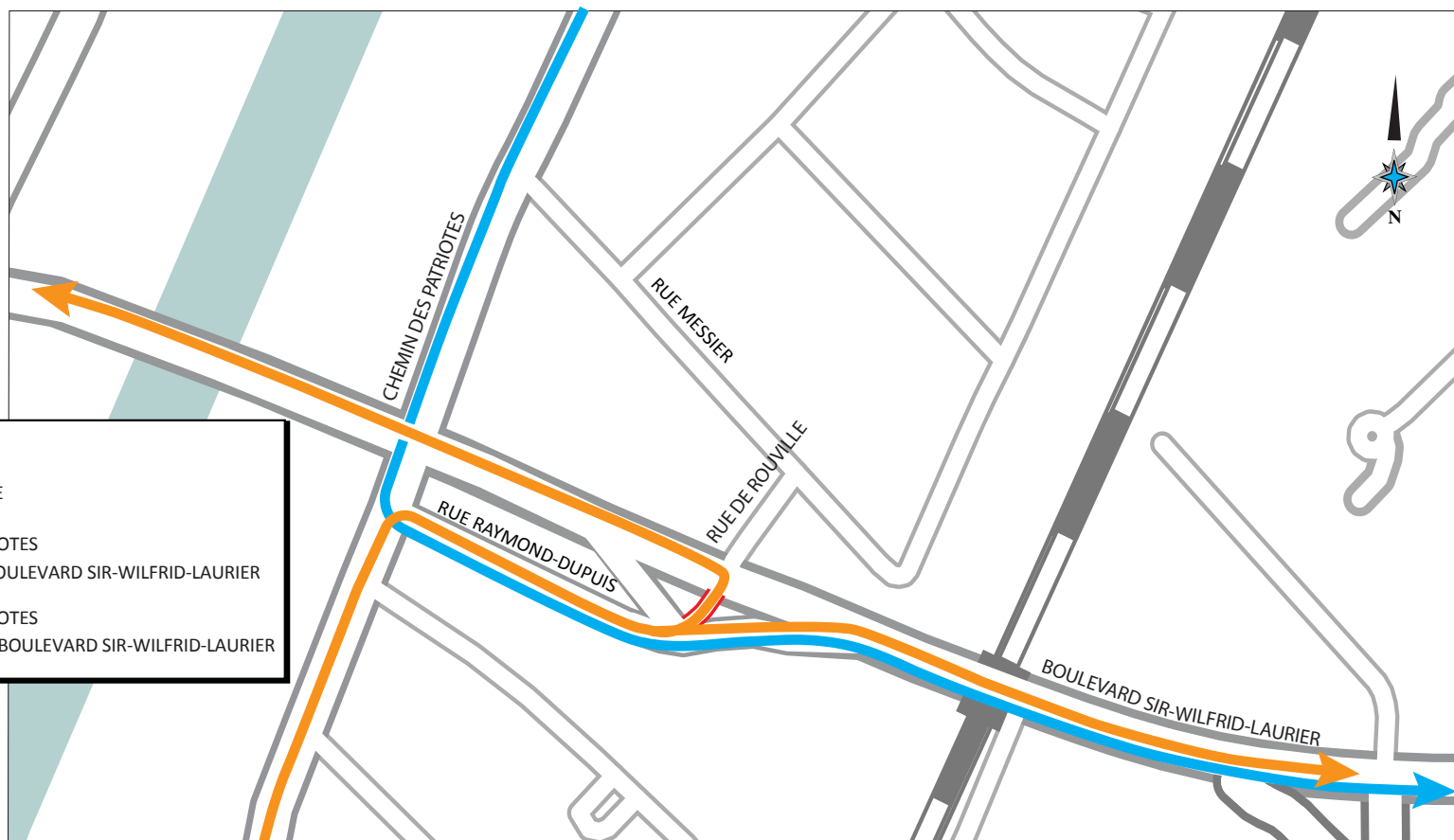
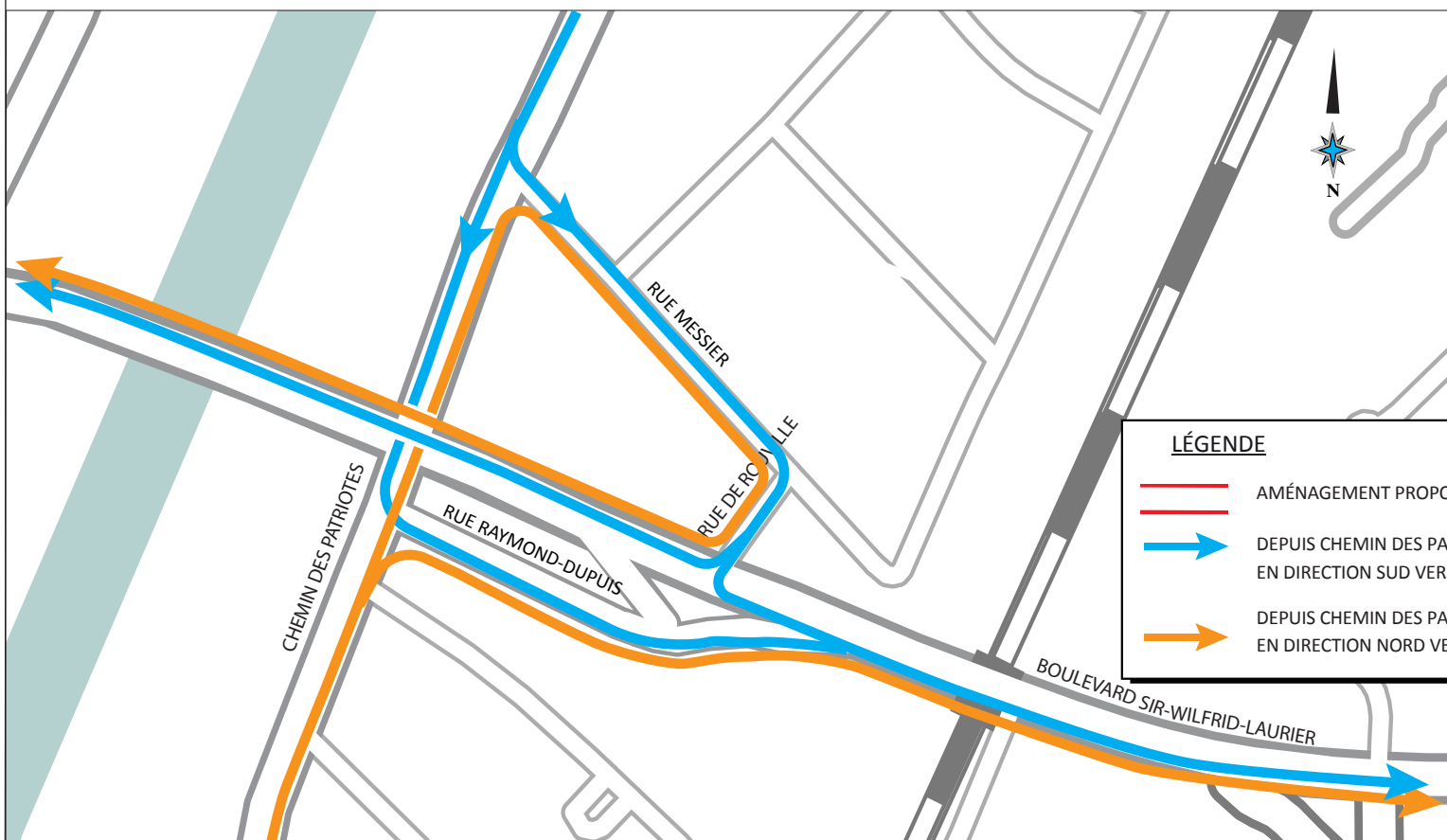
SITUATION ACTUELLE

SITUATION ANTICIPÉE À L'HORIZON COURT TERME






LÉGENDE

-  DEPUIS BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER EN DIRECTION OUEST VERS CHEMIN DES PATRIOTES
-  DEPUIS BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER EN DIRECTION EST VERS CHEMIN DES PATRIOTES



LÉGENDE

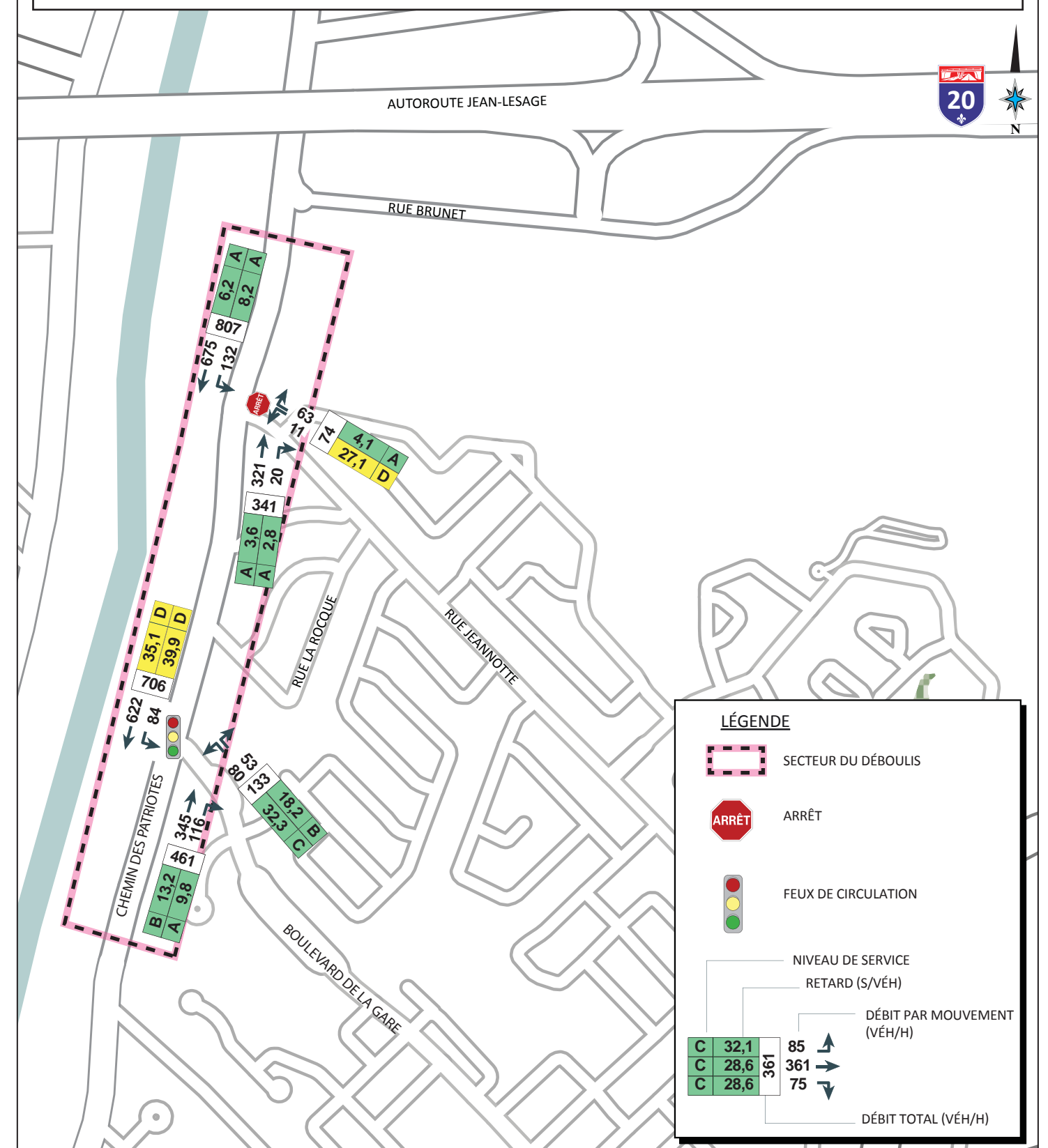
-  AMÉNAGEMENT PROPOSÉE
-  DEPUIS CHEMIN DES PATRIOTES EN DIRECTION SUD VERS BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER
-  DEPUIS CHEMIN DES PATRIOTES EN DIRECTION NORD VERS BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION\9-Rapports\Figures\Rapport final\Figures

HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)



HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)



LÉGENDE

- SECTEUR DU DÉBOULIS
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

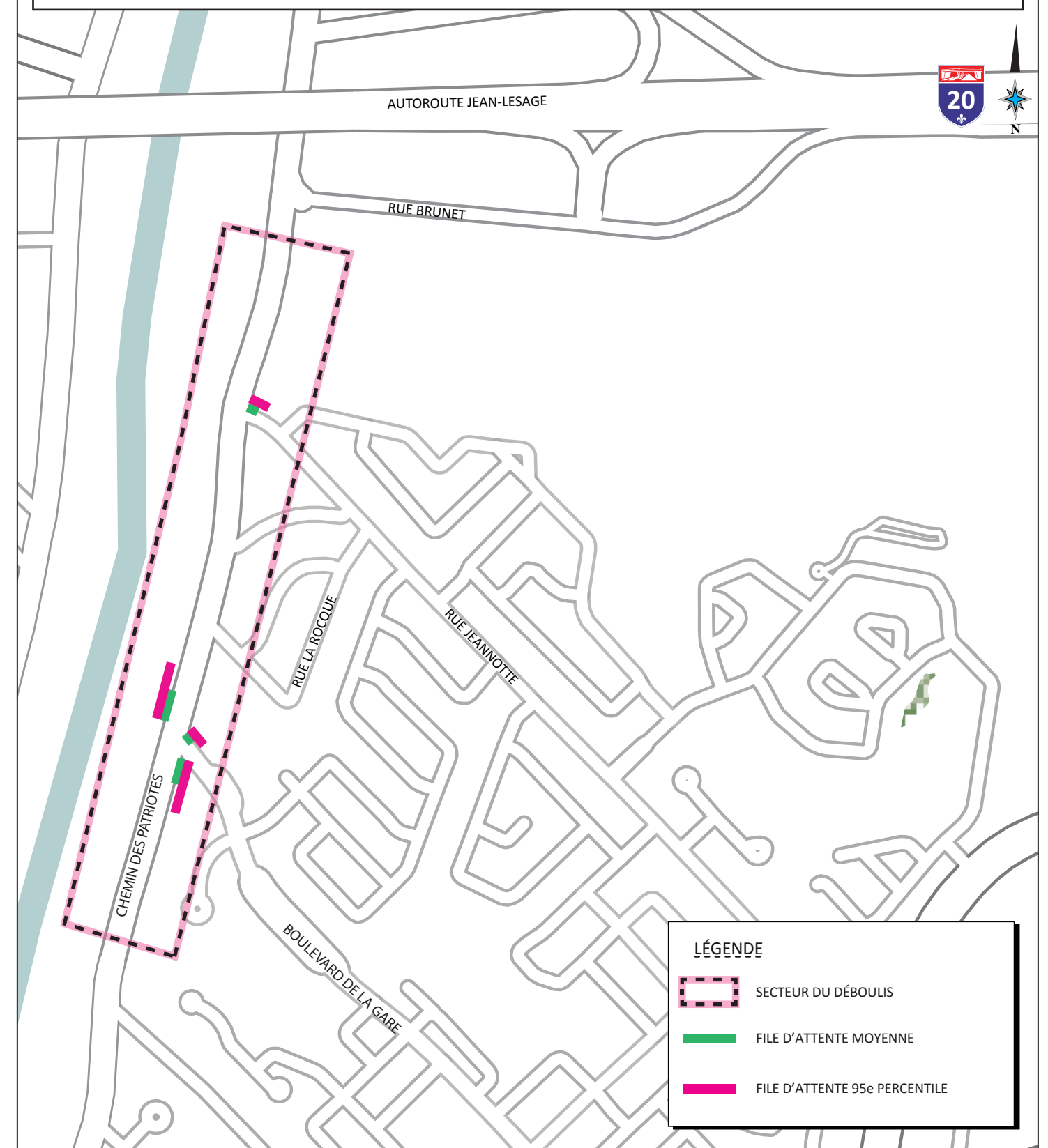
| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |
| | | 361 |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION




HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)



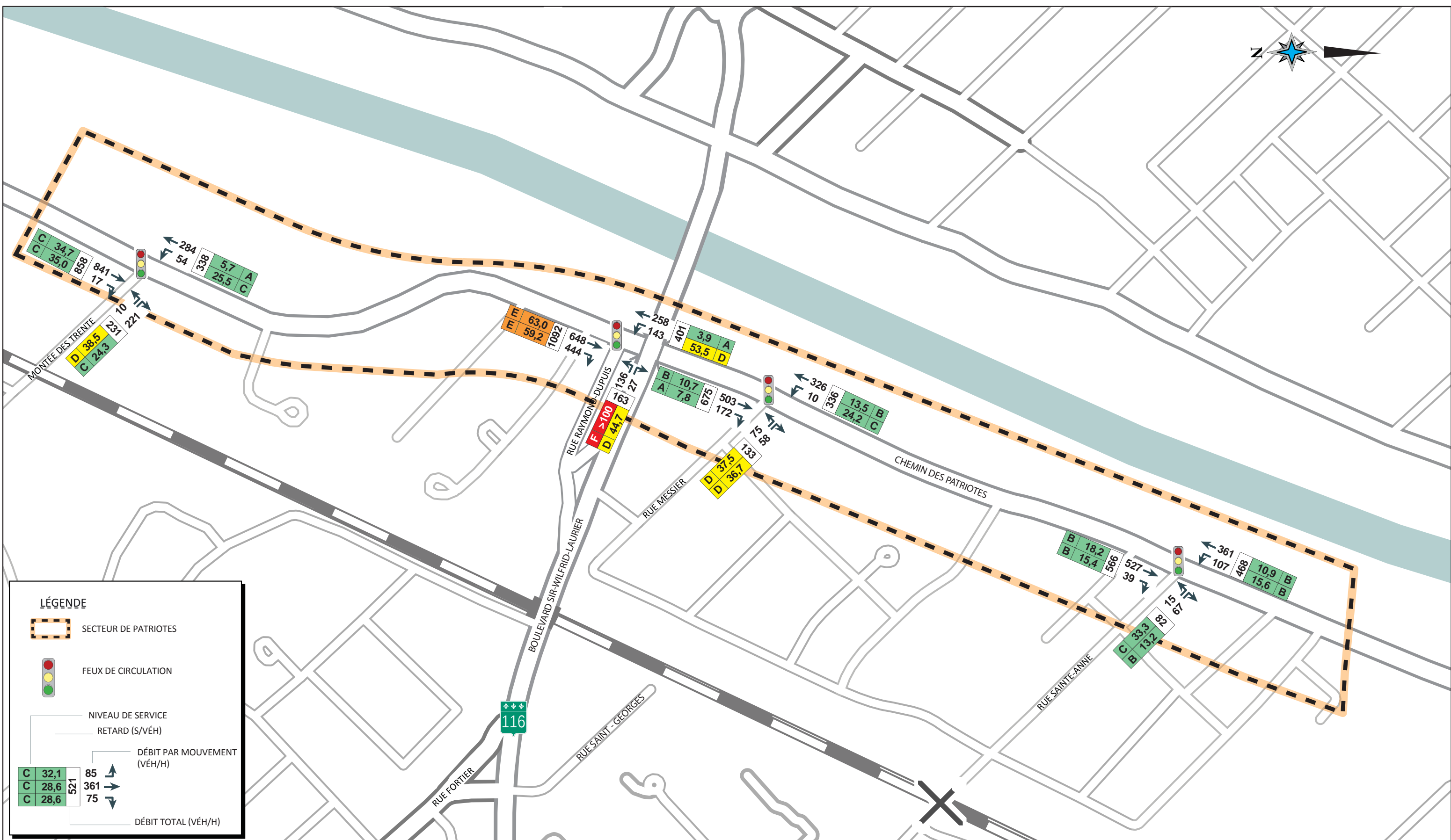
HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)



LÉGENDE

-  SECTEUR DU DÉBOULIS
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



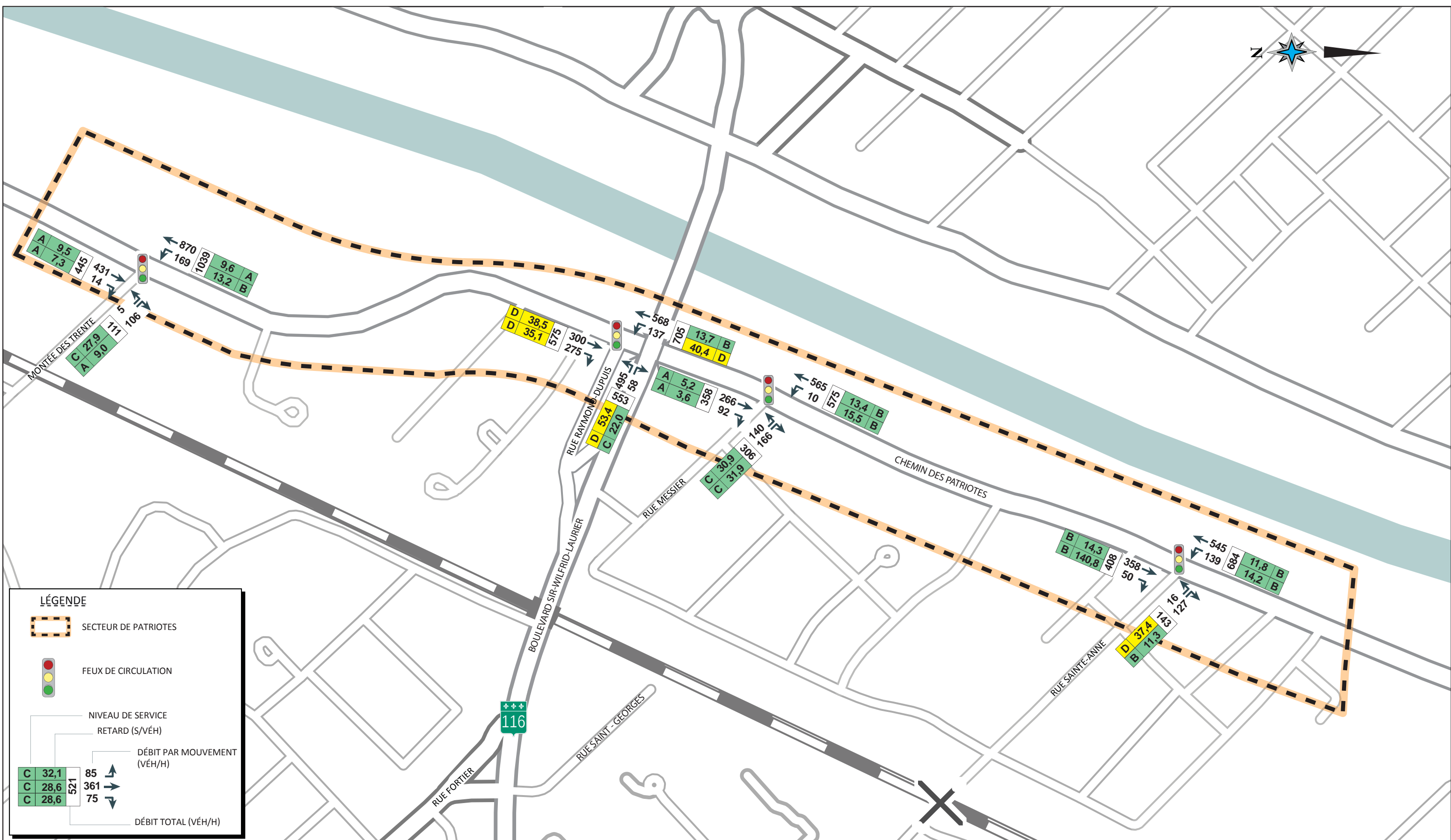
LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | |
|-----|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |
| 521 | | |



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION

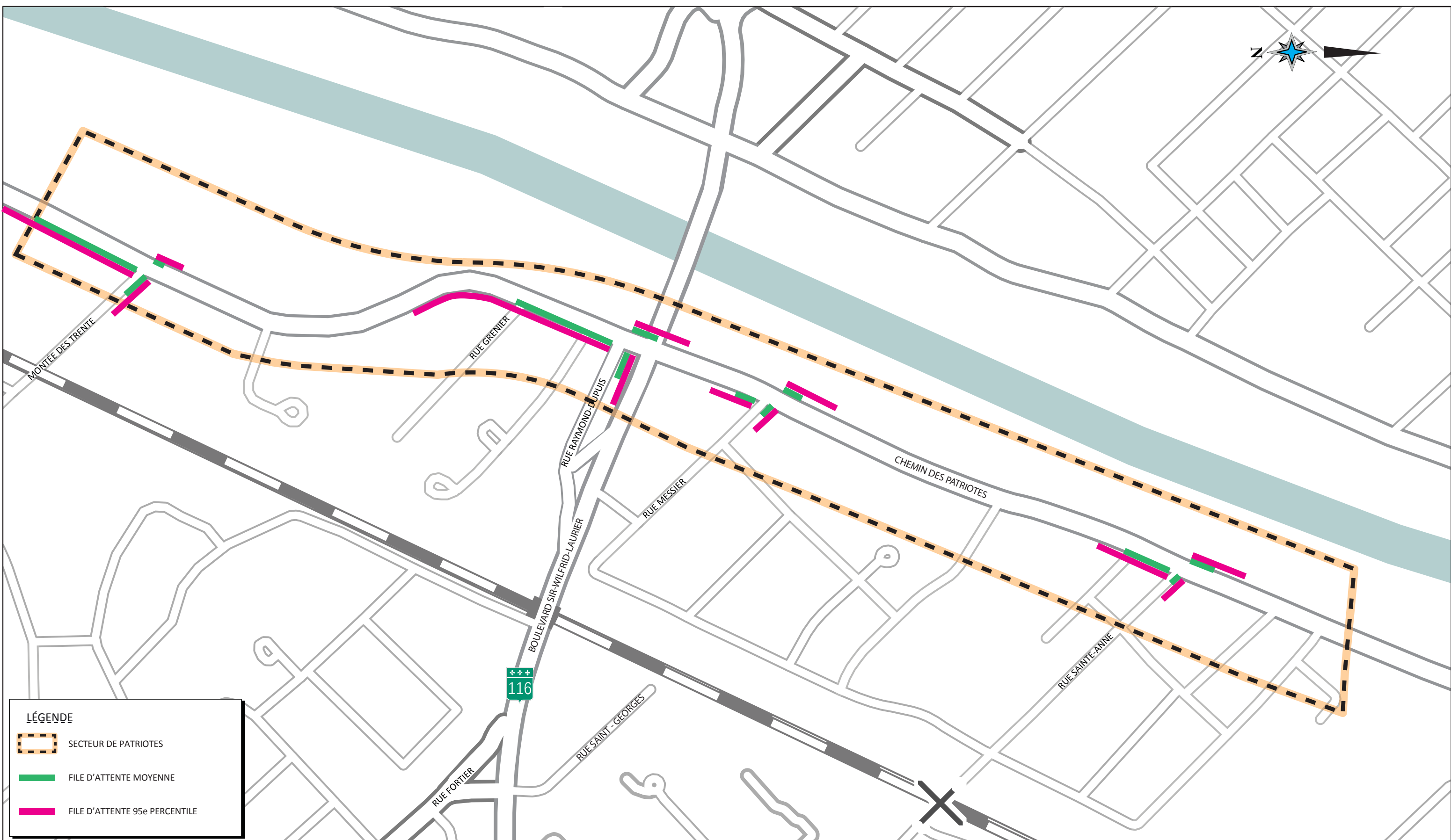


LÉGENDE




- SECTEUR DE PATRIOTES
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |
| | | 521 |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

-  SECTEUR DE PATRIOTES
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION

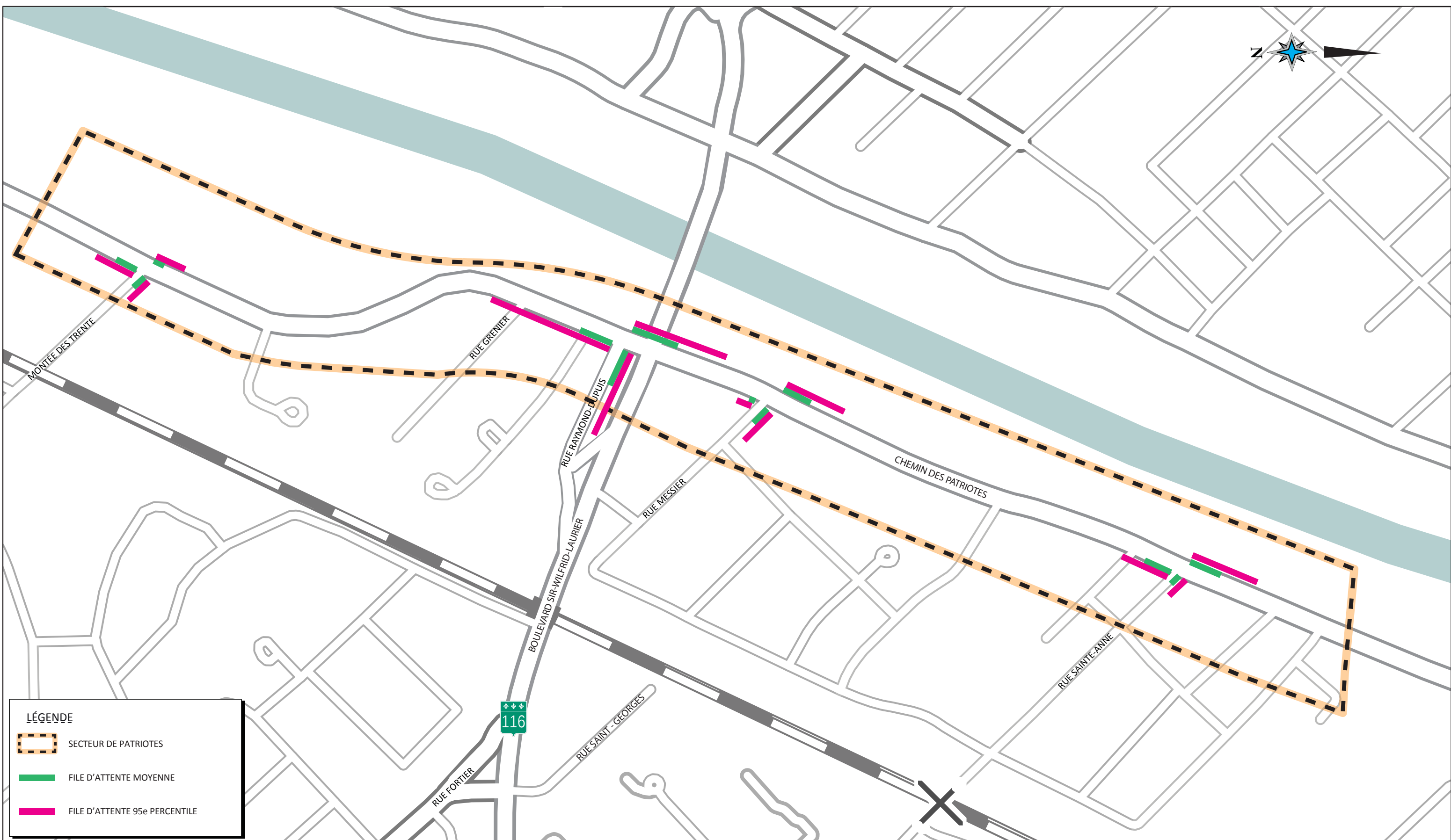


ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE




RAPPORT



SECTEUR DES PATRIOTES
FILES D'ATTENTE ANTICIPÉES - HORIZON COURT TERME
Heure de pointe d'un matin de semaine
(7h15 à 8h15)



LÉGENDE

-  SECTEUR DE PATRIOTES
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



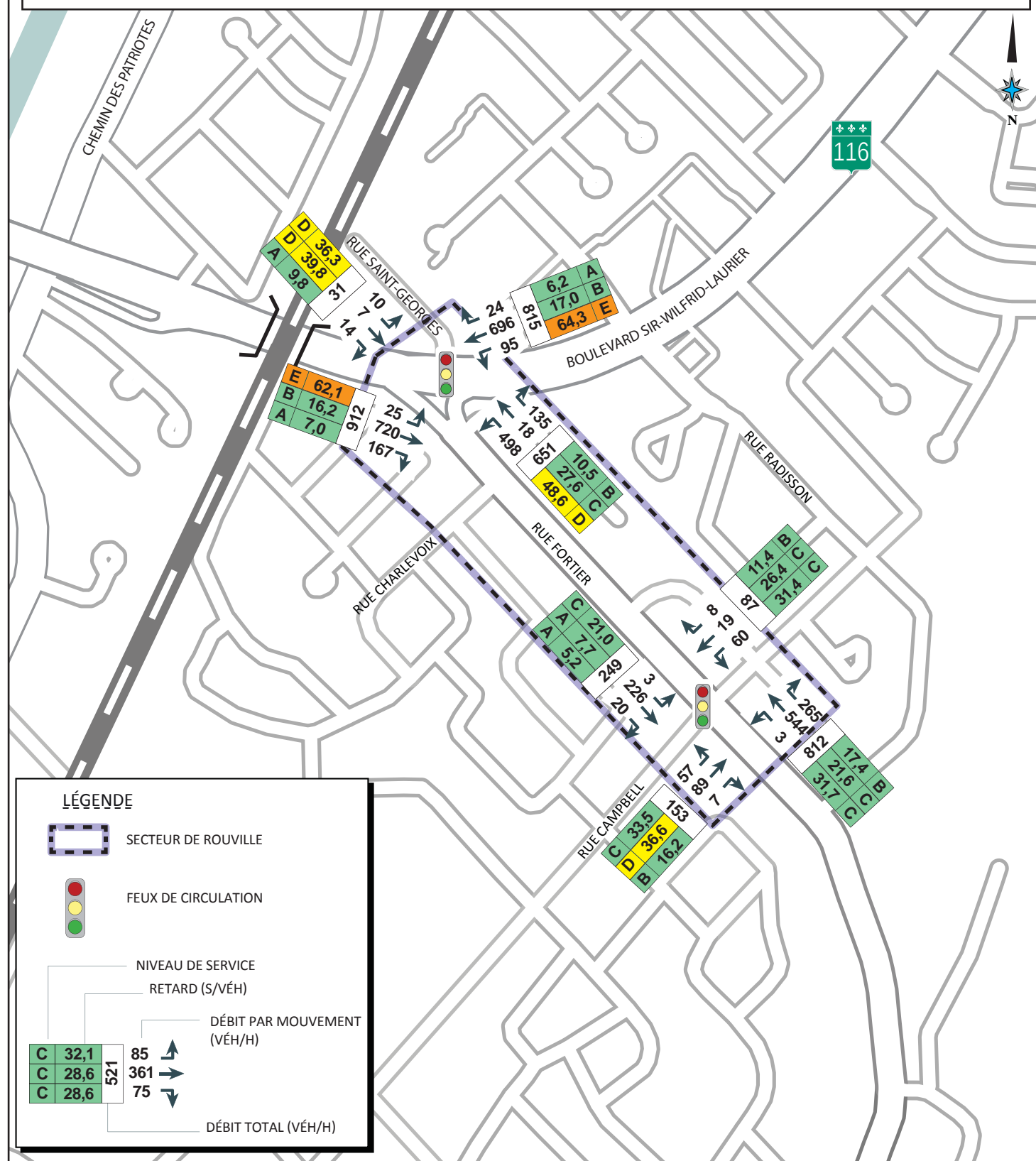
ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT

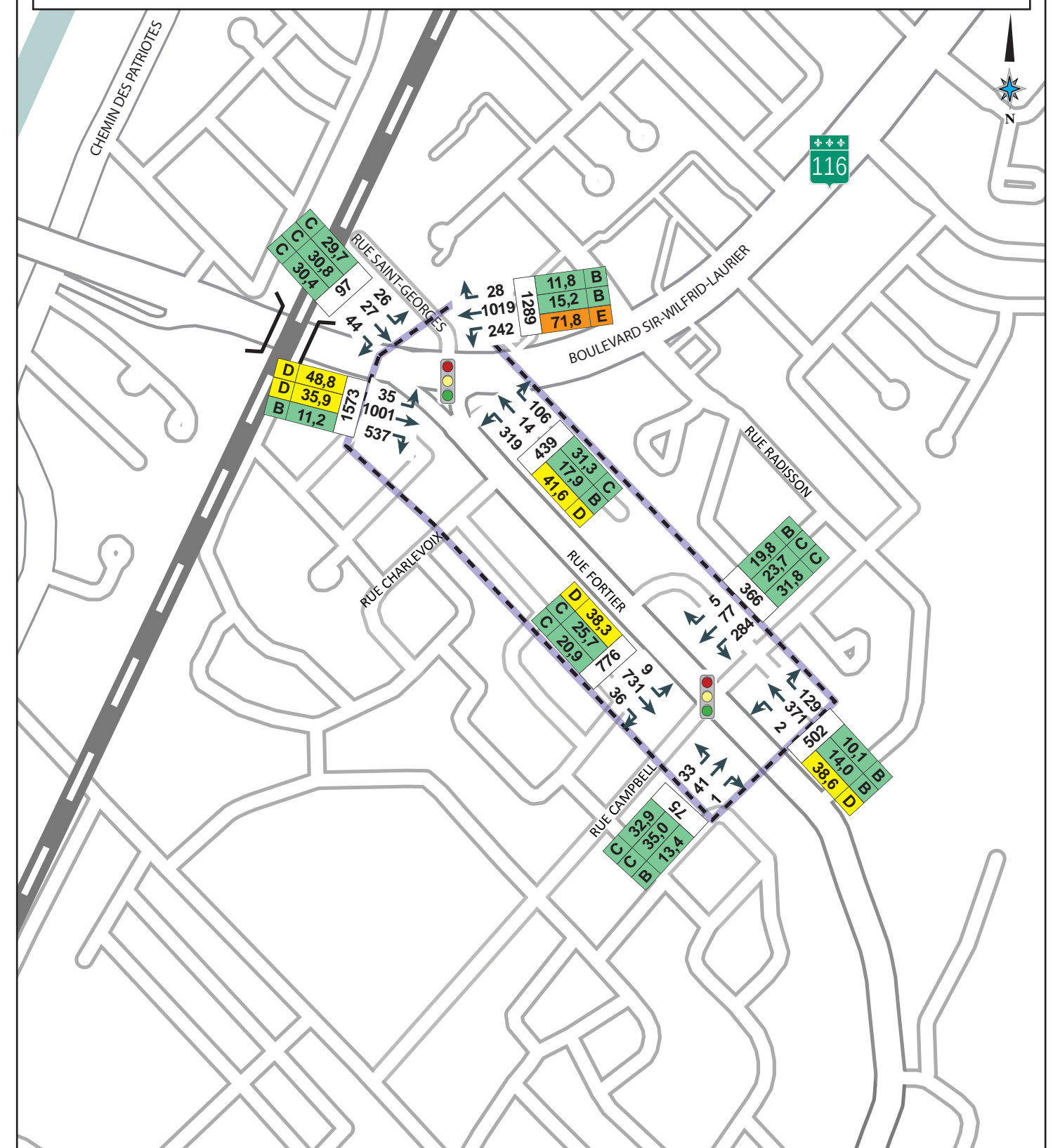


SECTEUR DES PATRIOTES
FILES D'ATTENTE ANTICIPÉES - HORIZON COURT TERME
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h30 à 17h30)

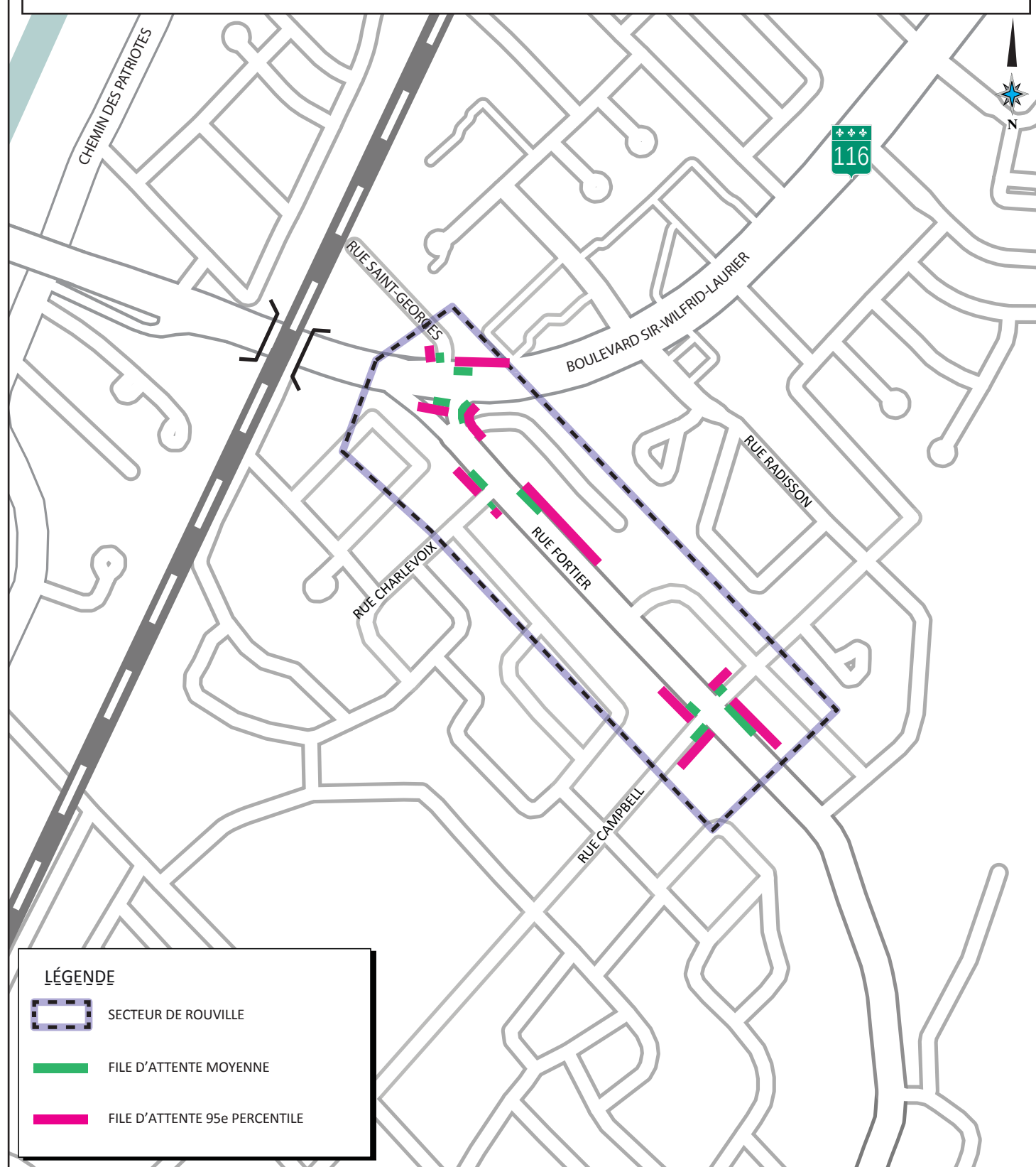
**HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H45 À 8H45)**






**HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)**



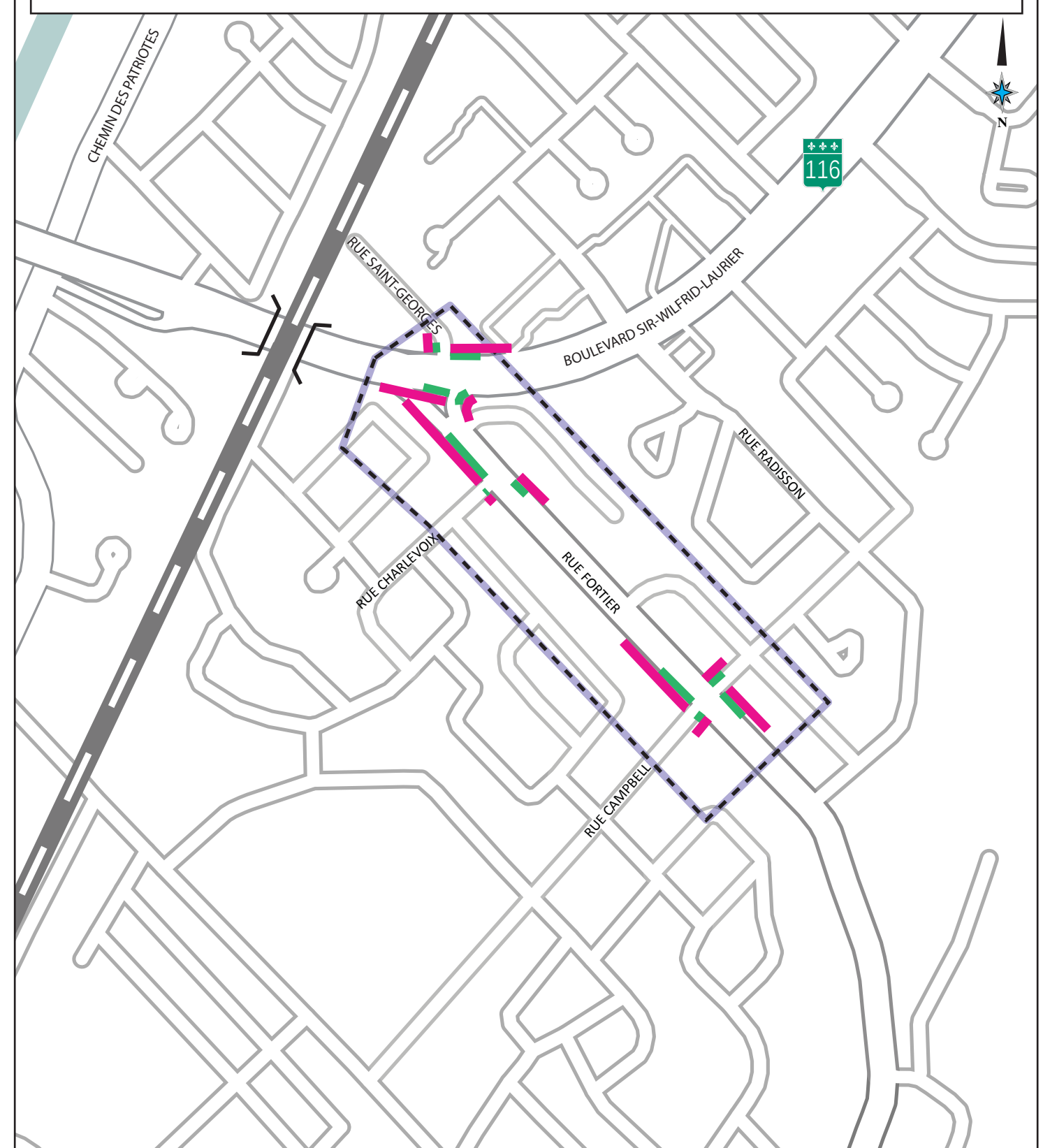
**HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H45 À 8H45)**



LÉGENDE

-  SECTEUR DE ROUVILLE
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

**HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)**





8 Horizon « Moyen terme »

L'horizon « Moyen terme » considère les accroissements de débits sur le réseau dus au plein développement du projet immobilier de la Montagne.

8.1 Débits anticipés

Comme mentionné à la section « 5.2 - Estimation des débits générés » le projet de développement immobilier situé sur le chemin de la Montagne générera 49 déplacements entrants et 116 déplacements sortants en heure de pointe du matin de même que 172 déplacements entrants et 88 déplacements sortants en heure de pointe de l'après-midi.

L'affectation des nouveaux débits sur le réseau routier s'ajoute aux débits existants. Le schéma d'affectation de ces nouveaux déplacements a été présenté à la section 5.2.1.

Les débits véhiculaires futurs et les accroissements véhiculaires anticipés sur les différents secteurs sont présentés au tableau 8.1.

Tableau 8.1 : Débits et accroissements anticipés à l'horizon « Moyen terme »

| Horizon « Moyen terme » | | |
|---|-----------------------|------------------------|
| | Direction nord | Direction sud |
| Secteur du Déboulis –chemin des Patriotes (au sud du boulevard de la Gare) | | |
| Pointe du matin | 674 véh/h (+16 véh/h) | 361 véh/h (+6 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 472 véh/h (+11 véh/h) | 724 véh/h (+18 véh/h) |
| Secteur des Patriotes (au sud de la rue Raymond-Dupuis) | | |
| Pointe du matin | 1092 véh/h (+0 véh/h) | 407 véh/h (+6 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 575 véh/h (+0 véh/h) | 723 véh/h (+18 véh/h) |
| Secteur de Rouville – Rue Fortier (au sud de la rue Campbell) | | |
| Pointe du matin | 907 véh/h (+95 véh/h) | 278 véh/h (+29 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 568 véh/h (+66 véh/h) | 883 véh/h (+107 véh/h) |
| Secteur de La Pommeraie Chemin Ozias-Leduc (au sud du chemin de la Montagne) | | |
| Pointe du matin | 598 véh/h (+20 véh/h) | 289 véh/h (+29 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 395 véh/h (+20 véh/h) | 876 véh/h (+107 véh/h) |

Explication du format de données XX (YY) :



XX = Débit total anticipé;
yy = Variation par rapport à l'horizon court terme.

8.2 Interventions proposées

Le réseau routier de la ville de Mont-Saint-Hilaire reste fonctionnel à cet horizon avec les modifications apportées à l'horizon de court terme. Toutefois, dans le secteur de Rouville, la longueur de la baie de virage à gauche de l'approche est de l'intersection rue Fortier/boulevard Sir-Wilfrid-Laurier semble insuffisant à cet horizon, c'est la raison pour laquelle un allongement est recommandé.

8.3 Impacts anticipés

SECTEUR DU DÉBOULIS

Pour la pointe du matin, les conditions de circulation restent dans l'ensemble, bonnes à passables sur le chemin des Patriotes. Le boulevard de la Gare subit des retards compris entre 35 et 50 s/véh. Ces retards sont acceptables étant donné le caractère secondaire de ce boulevard. Par ailleurs, au niveau de la rue Jeanotte, on observe un accroissement significatif des retards sur l'approche secondaire, malgré la faible augmentation des débits véhiculaires générés par le projet de la Montagne.

En heure de pointe de l'après-midi, les conditions de circulation sont excellentes sur le chemin des Patriotes et bonnes sur les approches secondaires.

La figure 8.1 et la figure 8.2 présentent respectivement les niveaux de service et les files d'attente anticipées pour le secteur du Déboulis aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

SECTEUR DES PATRIOTES

Les conditions de circulation en heure de pointe du matin et en heure de pointe de l'après-midi sont semblables à celles de l'horizon à court terme. C'est-à-dire, les conditions de circulation ne s'aggravent pas avec les débits supplémentaires générés par le développement de la Montagne.

La figure 8.3, la figure 8.4, la figure 8.5 et la figure 8.6 illustrent les niveaux de service et les files d'attente anticipées pour le secteur des Patriotes aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

SECTEUR DE ROUVILLE

Les conditions de circulation sont bonnes et essentiellement pareilles à celles de l'horizon à court terme. En heure de pointe du matin, le virage à gauche de la rue



Fortier en direction sud vers la rue Campbell en direction est se détériore et a des retards de 55 s/véh, soit un niveau de service E. Cependant ce résultat n'a pas d'impact significatif sur la fluidité de la circulation, considérant le faible débit du mouvement.

En pointe de l'après-midi, le virage à gauche du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier vers la rue Fortier en direction sud a des retards supérieurs à 100 s/véh. La file d'attente qui se forme pour ce mouvement déborde occasionnellement de la baie de virage et bloque la voie de gauche en direction sud. L'impact sur la circulation en direction sud demeure toutefois limité.

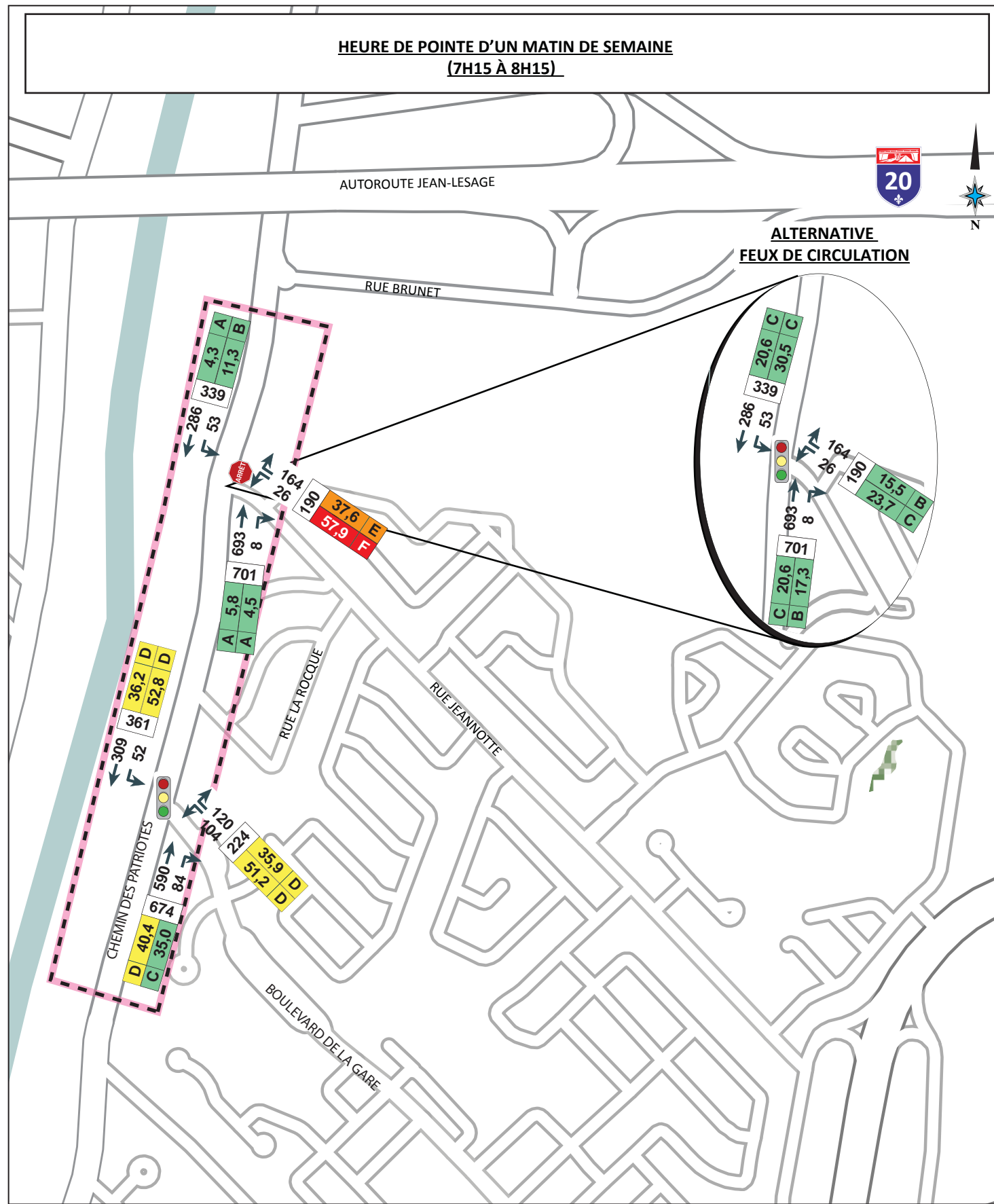
La figure 8.7 et la figure 8.8 présentent respectivement les niveaux de service et les files d'attente anticipées pour le secteur de Rouville aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

Secteur de la Pommeraie

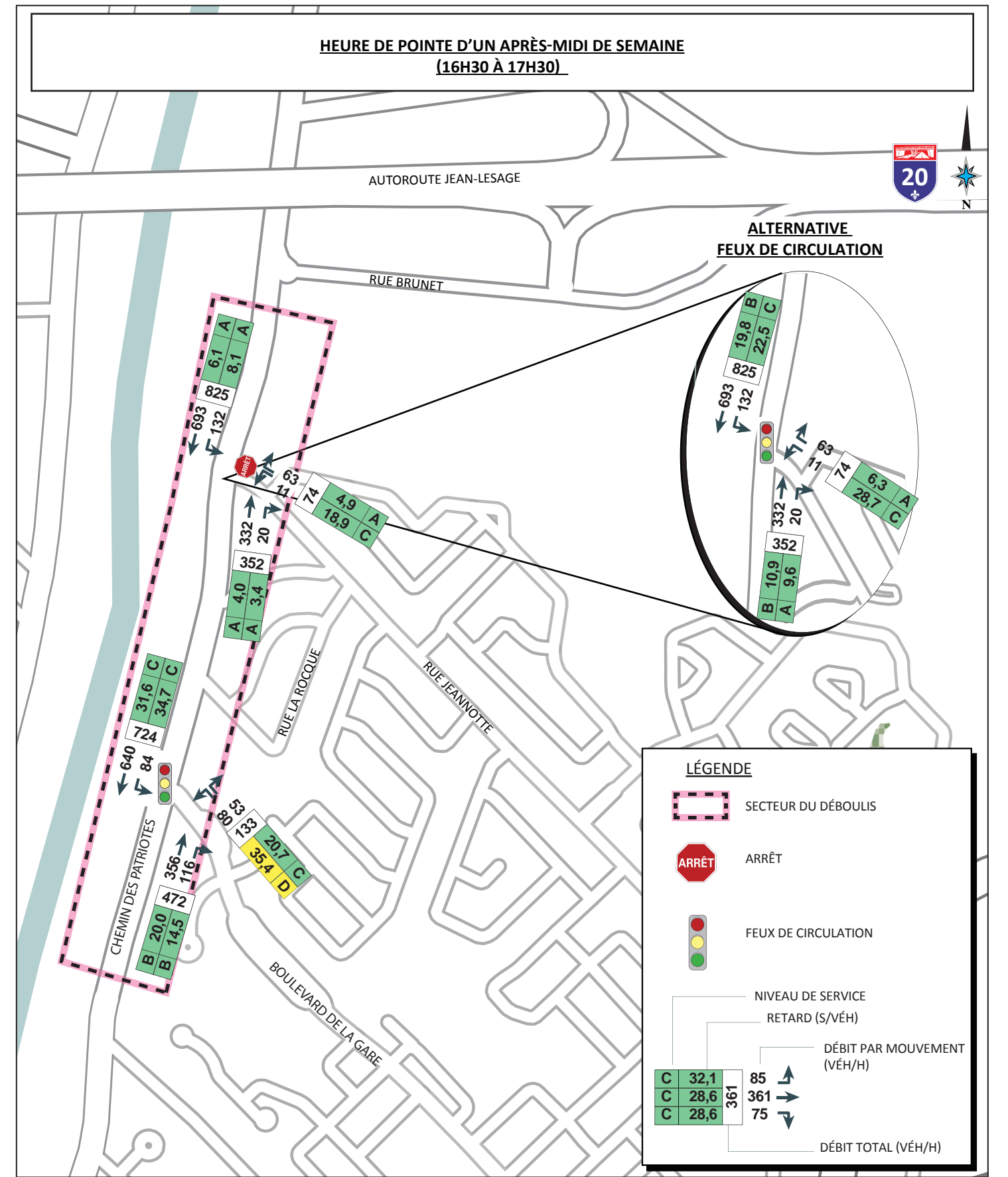
L'augmentation des déplacements véhiculaires générés par le développement de la Montagne a un impact négligeable sur les conditions de circulation. Les conditions de circulation en heure de pointe du matin et de l'après-midi sont excellentes à bonnes. Les retards subis aux approches secondaires varient entre 1 et 20 s/véh, ce qui représente un niveau de service supérieur à C.

La figure 8.9 et figure 8.10 illustrent les niveaux de service anticipées pour le secteur de La Pommeraie aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)



HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)



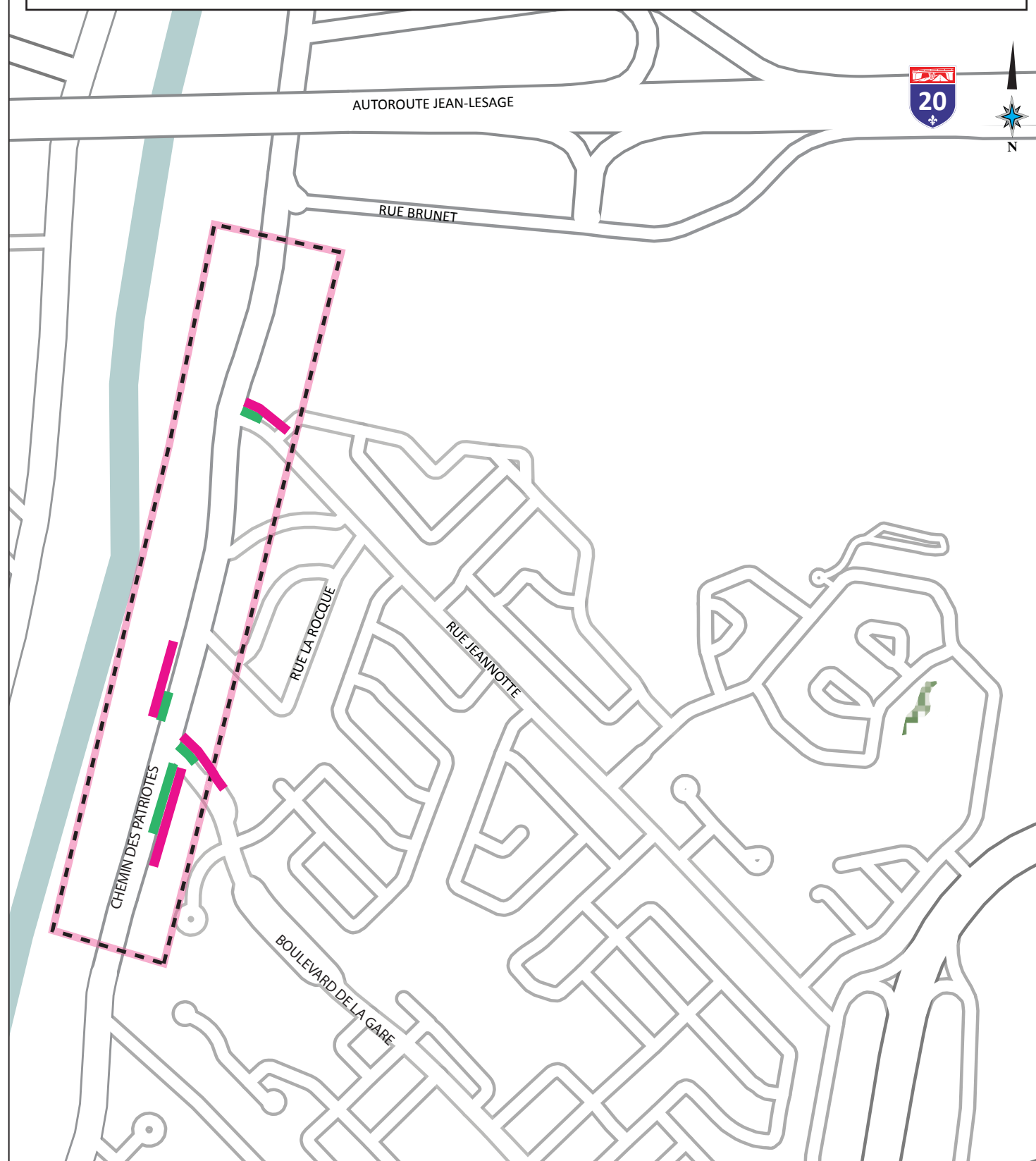
LÉGENDE

- SECTEUR DU DÉBOULIS
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT
(VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

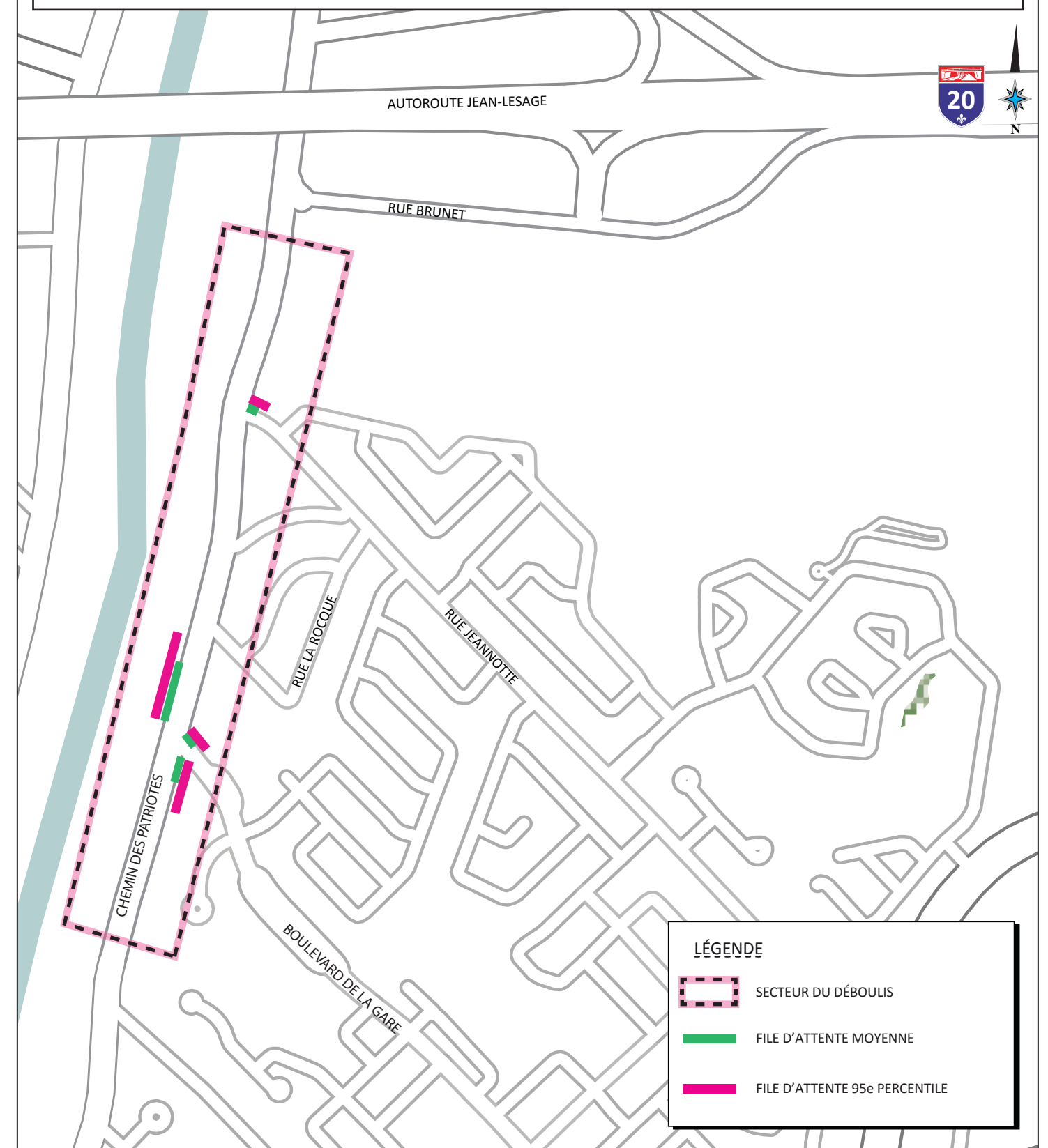
| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION




HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)



HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)

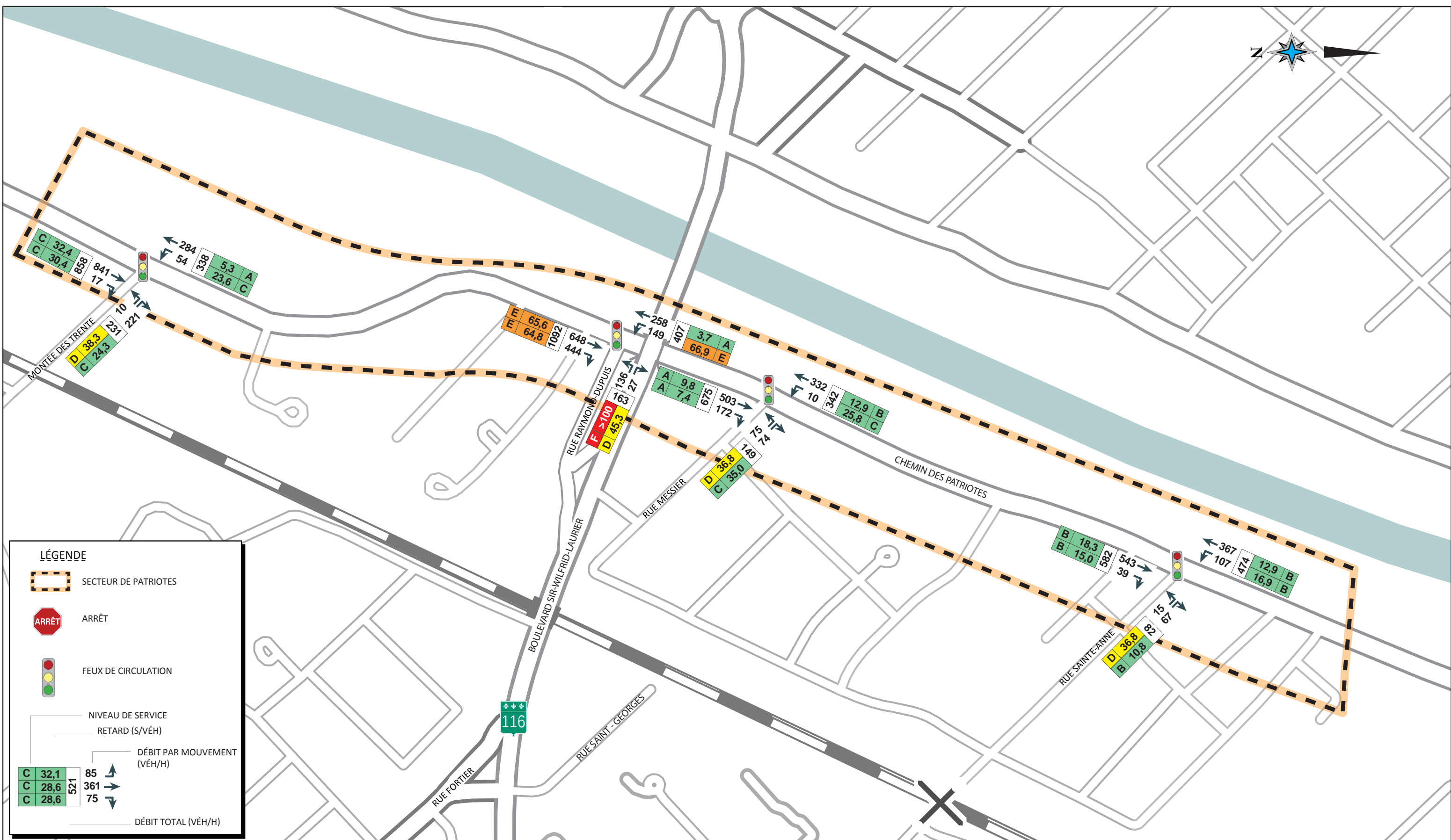


LÉGENDE

-  SECTEUR DU DÉBOULIS
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION

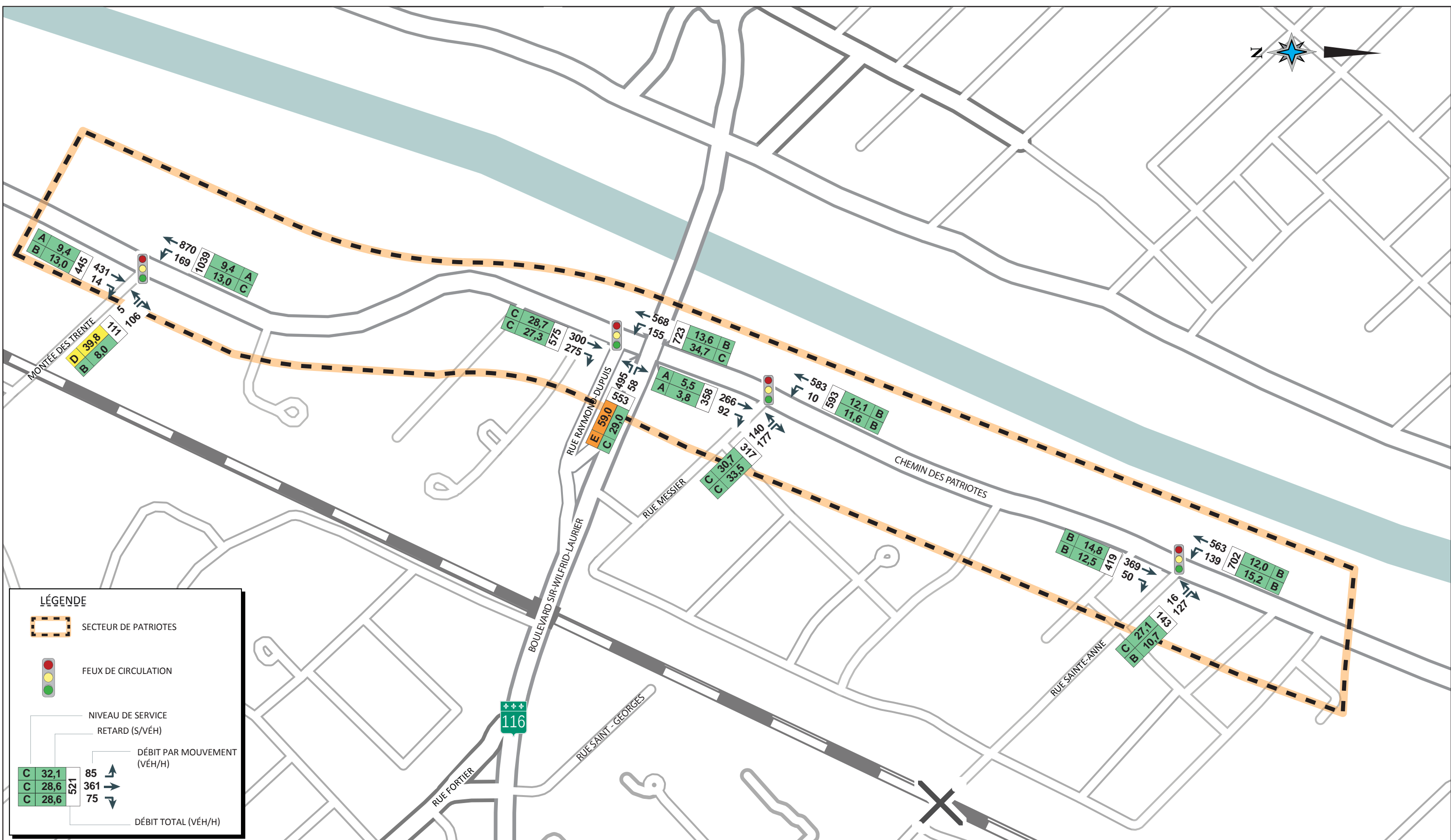


LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |
| | | 521 |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |
| | | 521 |

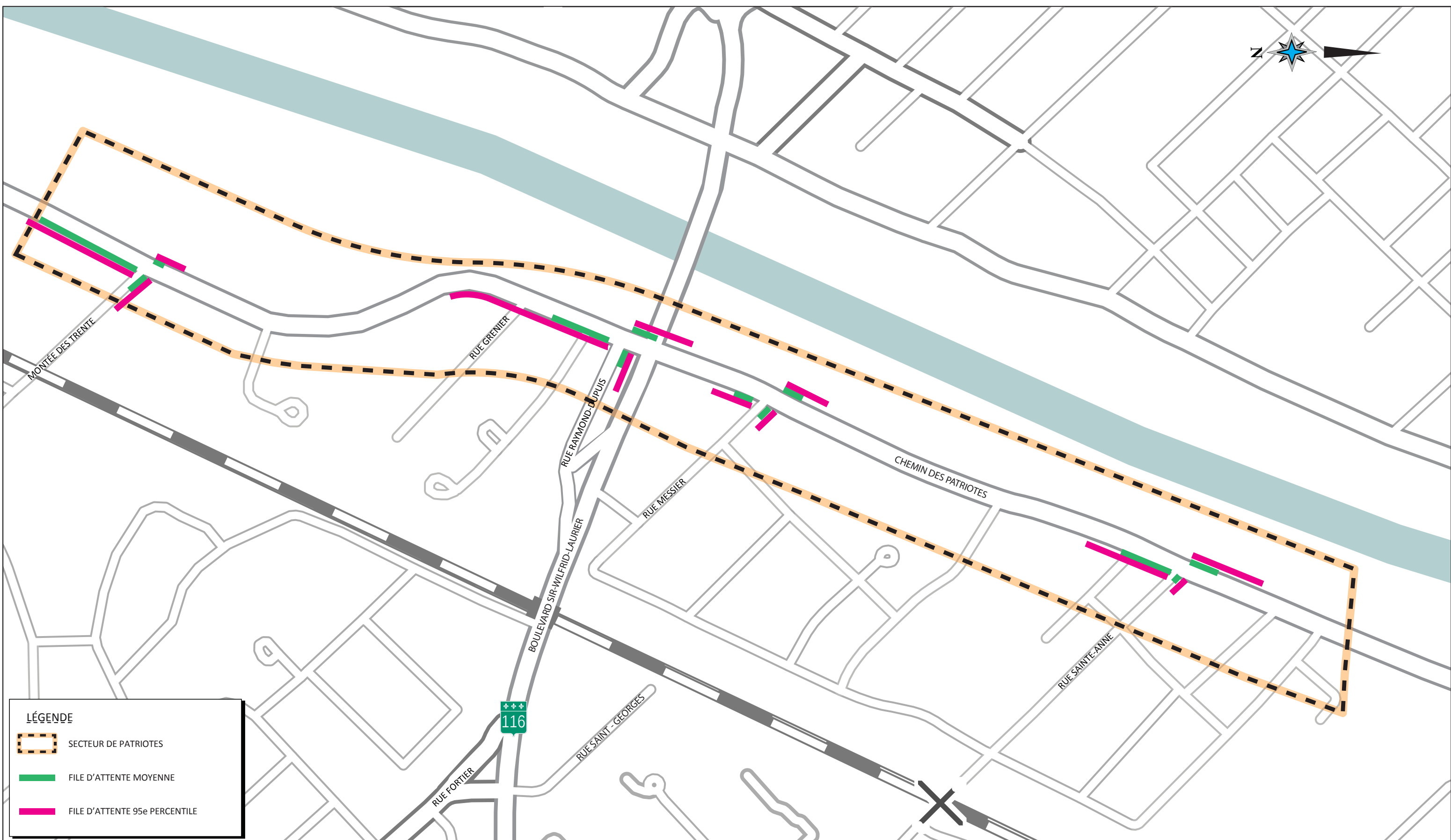
ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT




SECTEUR DES PATRIOTES
CONDITIONS DE CIRCULATION ANTICIPÉES - HORIZON MOYEN TERME
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h30 à 17h30)

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION





LÉGENDE

-  SECTEUR DE PATRIOTES
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



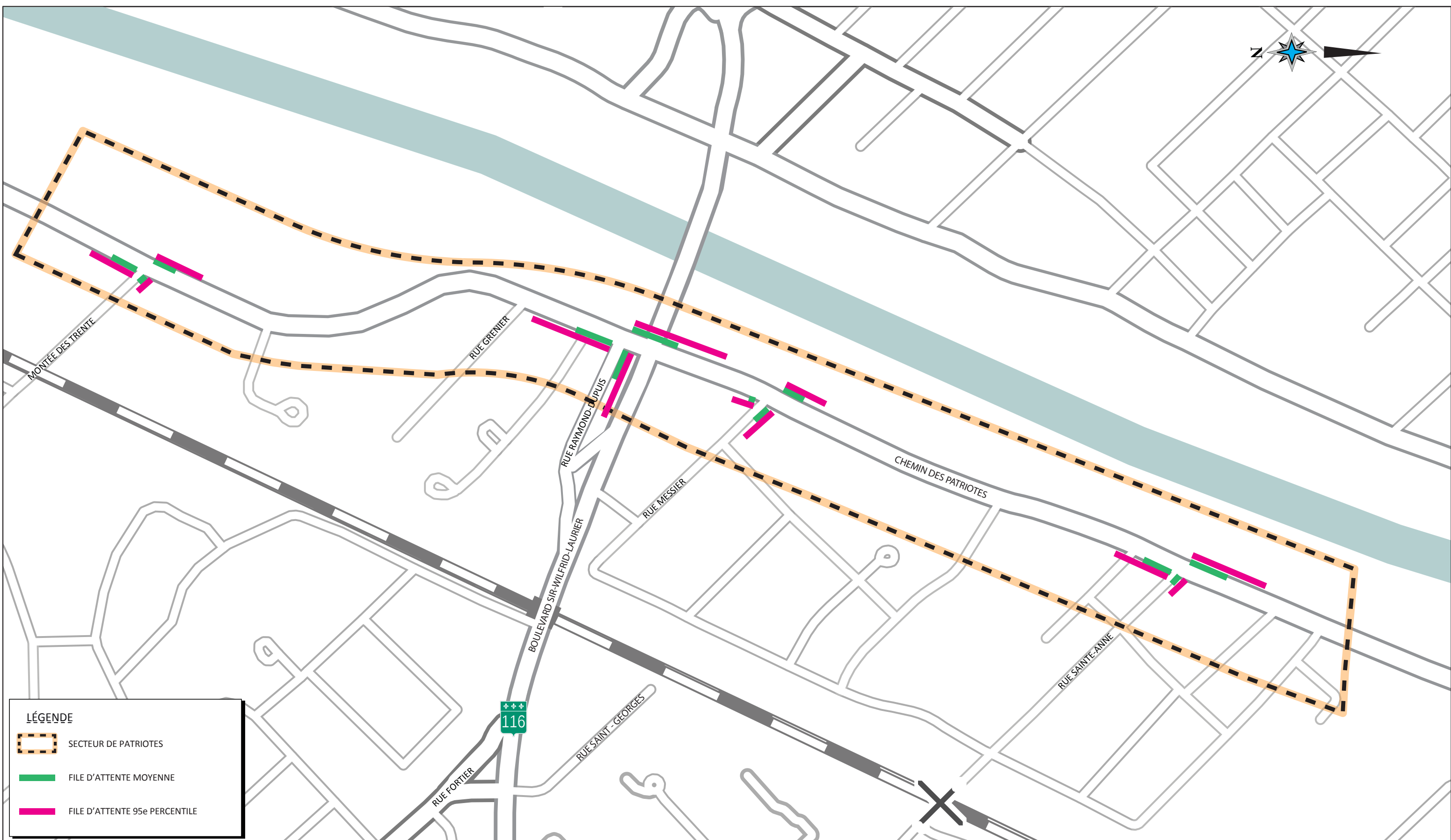
ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT






SECTEUR DES PATRIOTES
FILES D'ATTENTE ANTICIPÉES - HORIZON MOYEN TERME
Heure de pointe d'un matin de semaine
(7h15 à 8h15)

AOÛT 2016
F1520557



LÉGENDE

-  SECTEUR DE PATRIOTES
-  FILE D'ATTENTE MOYENNE
-  FILE D'ATTENTE 95e PERCENTILE

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

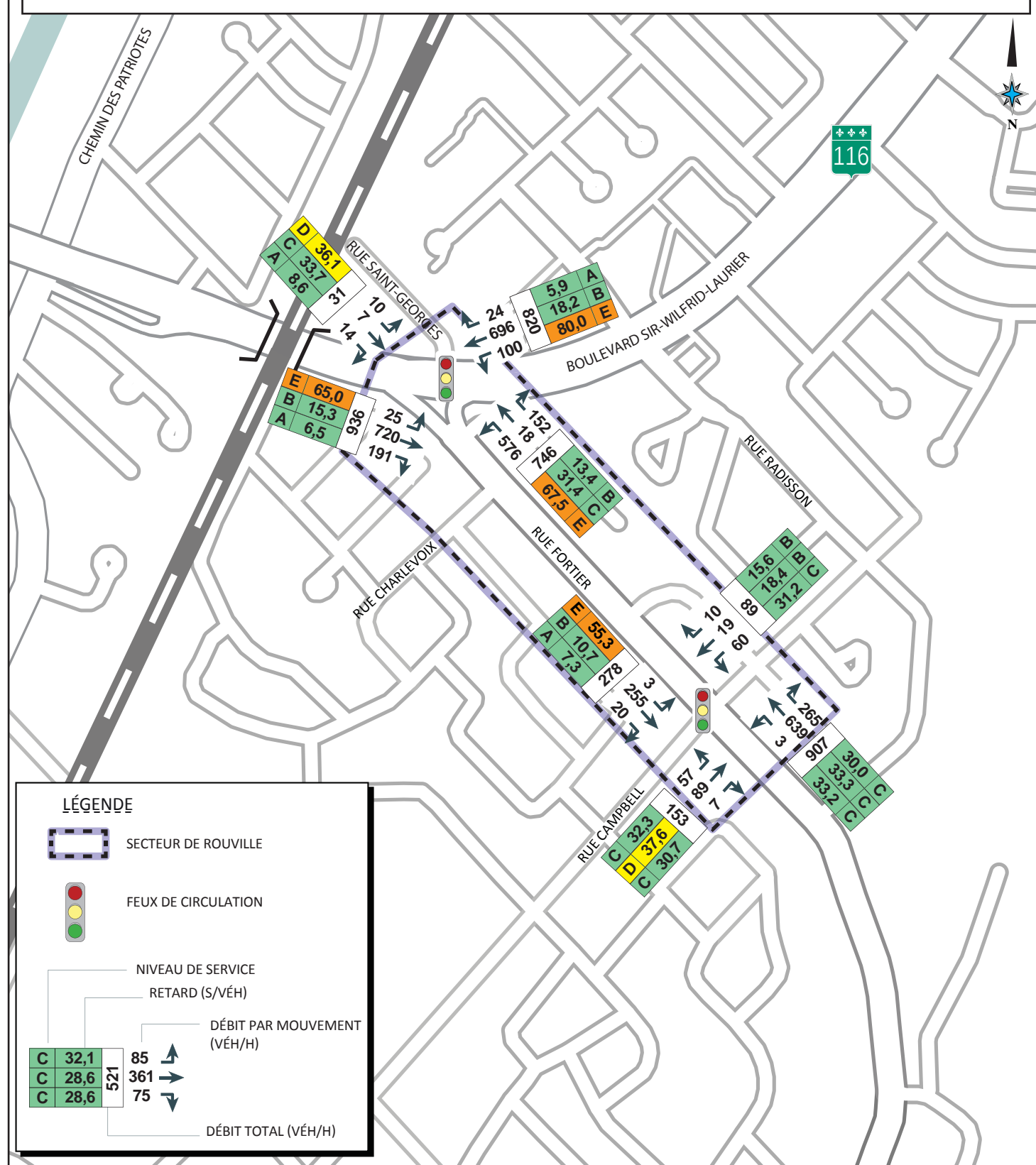
RAPPORT



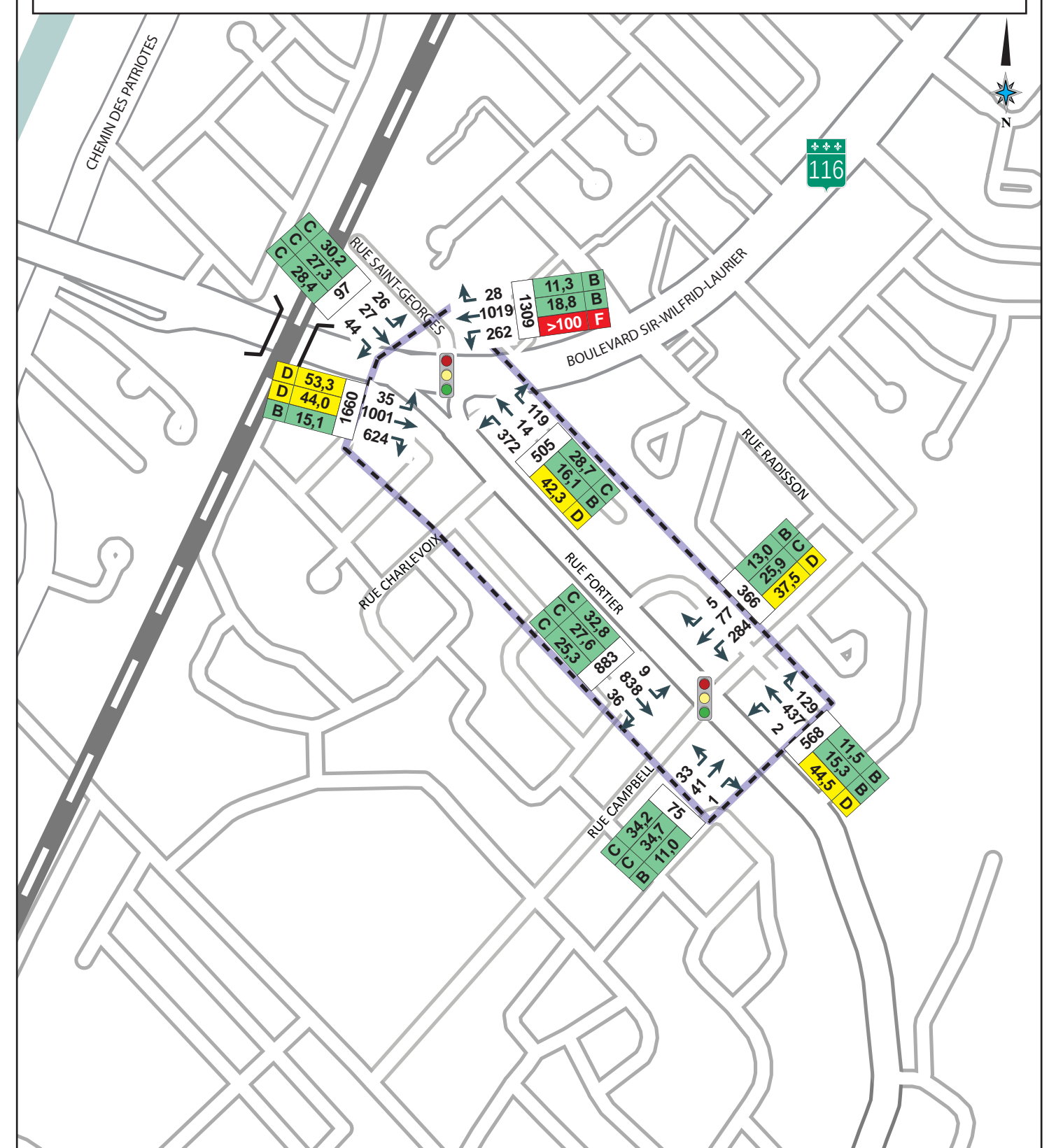
SECTEUR DES PATRIOTES
FILES D'ATTENTE ANTICIPÉES - HORIZON MOYEN TERME
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h30 à 17h30)

AOÛT 2016
F1520557

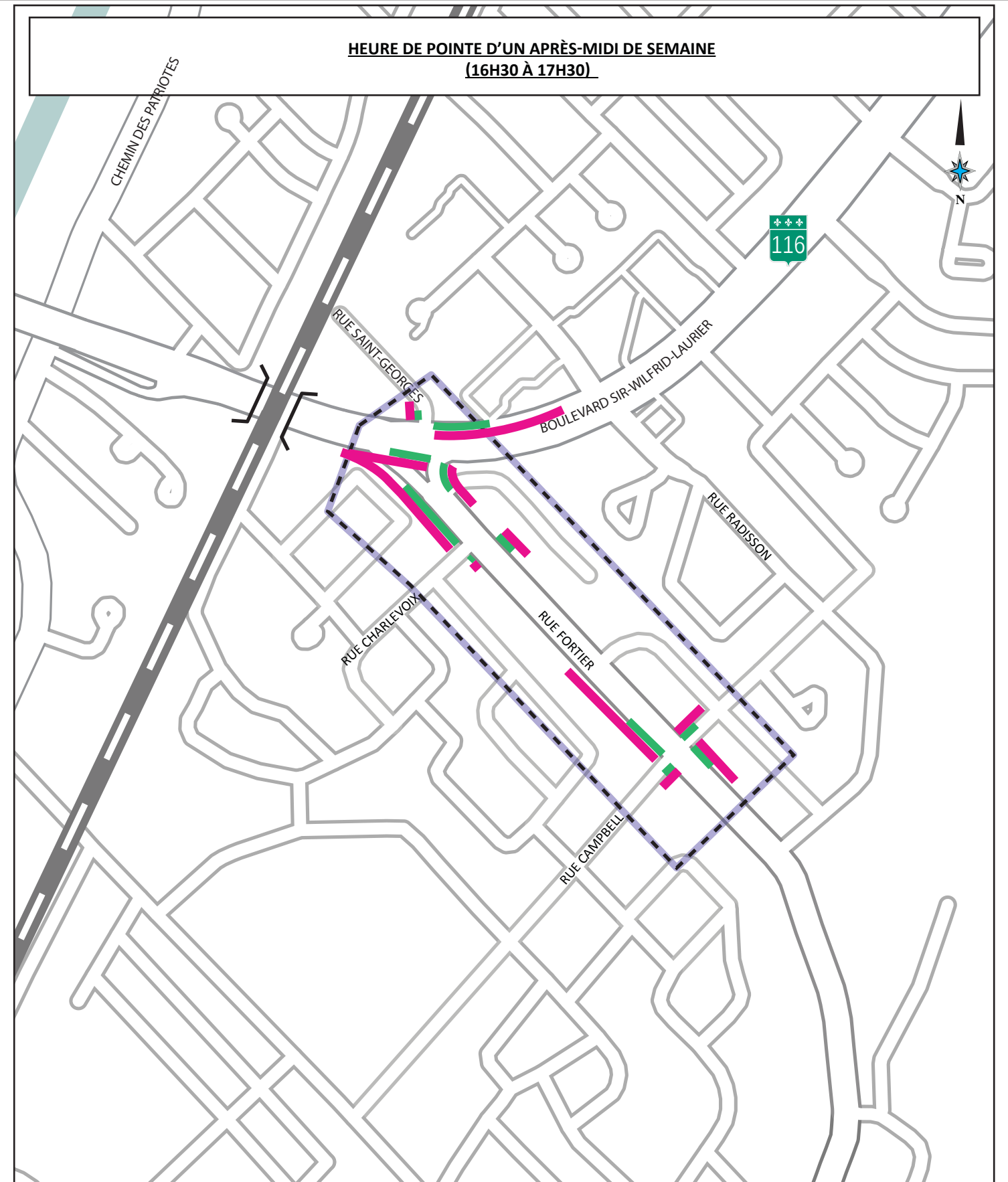
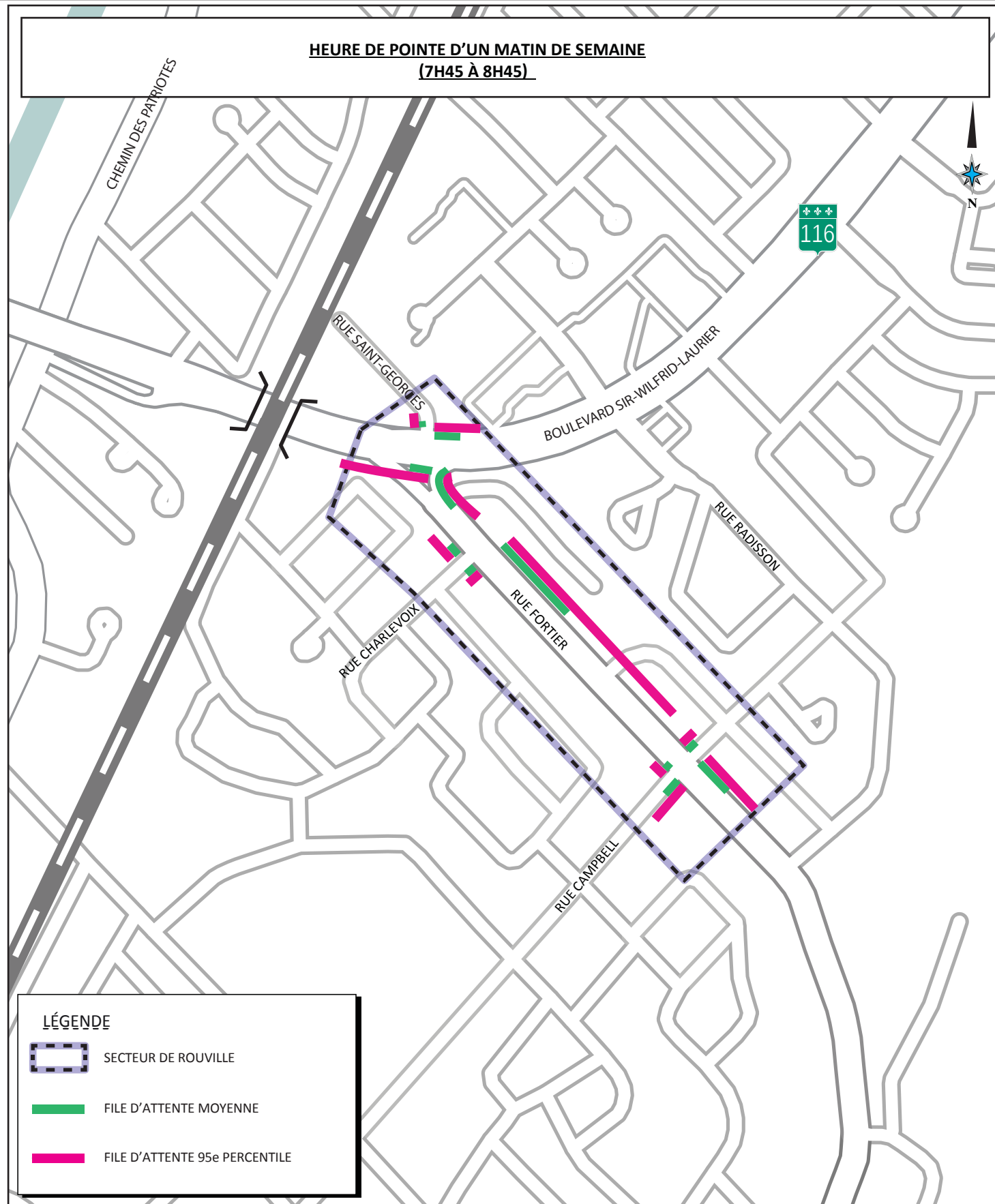
HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H45 À 8H45)



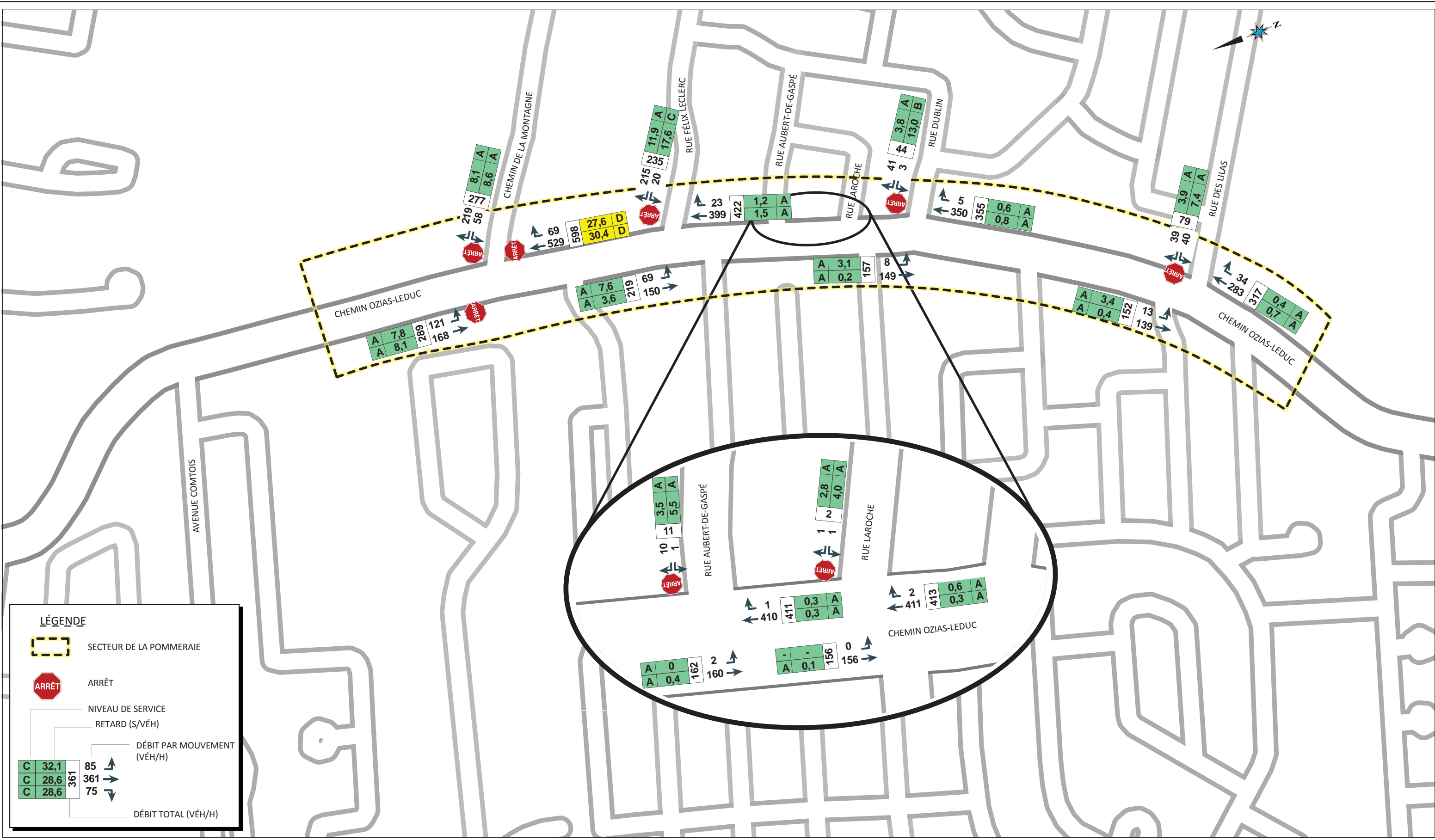
HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- ARRÊT
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | | |
|---|------|-----|---|
| C | 32,1 | 85 | ↑ |
| C | 28,6 | 361 | → |
| C | 28,6 | 75 | ↓ |
| | | 361 | |



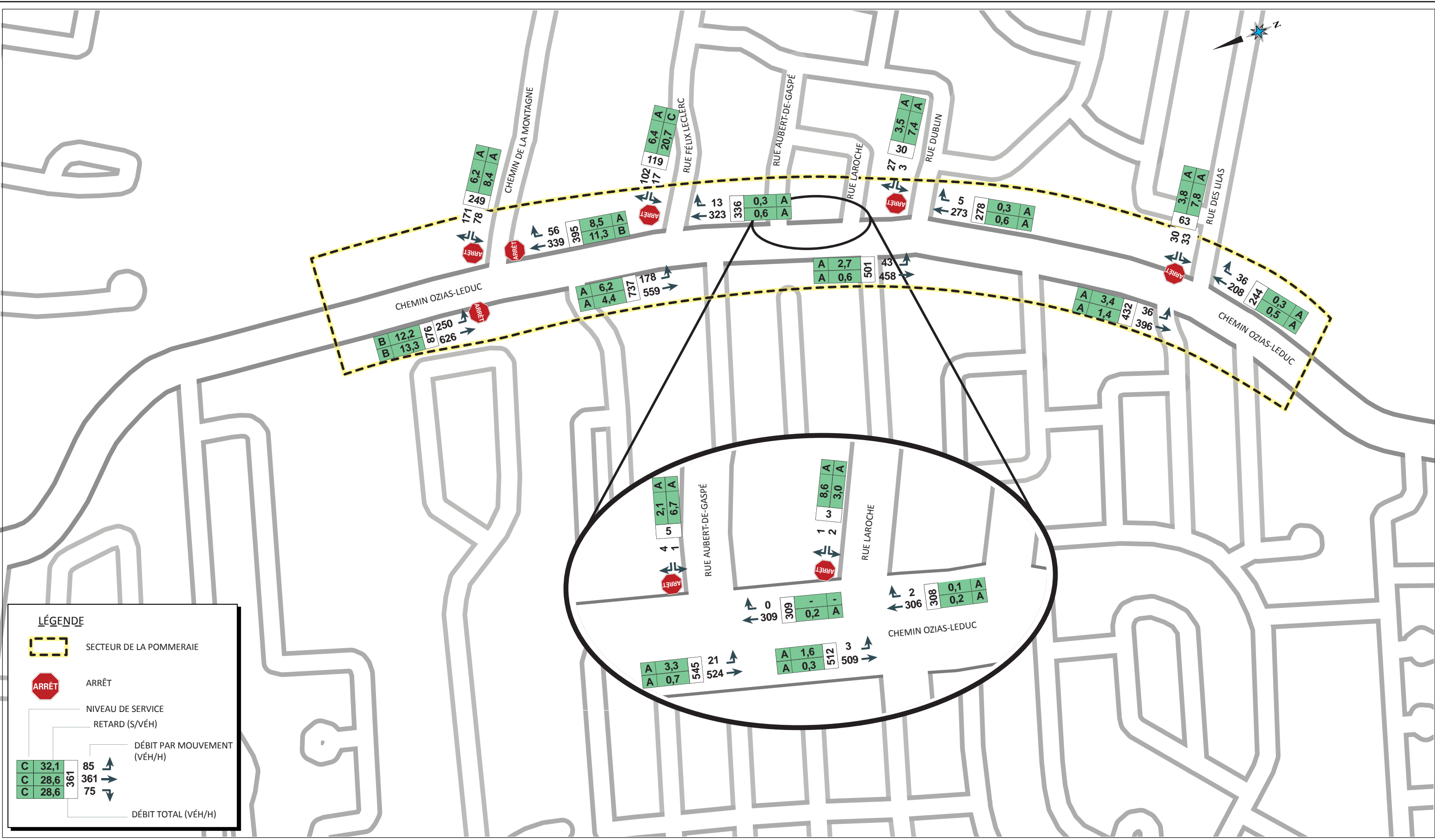
ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SECTEUR DE LA POMMERAIE
CONDITIONS DE CIRCULATION ANTICIPÉES - HORIZON MOYEN TERME
Heure de pointe d'un matin de semaine
(7h30 à 8h30)

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- ARRÊT
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | | |
|-----|------|-----|---|
| C | 32,1 | 85 | ↗ |
| C | 28,6 | 361 | → |
| C | 28,6 | 75 | ↘ |
| 361 | | | |



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SECTEUR DE LA POMMERAIE
CONDITION DE CIRCULATION ANTICIPÉES - HORIZON MOYEN TERME
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h45 à 17h45)

AOÛT 2016
F1520557



9 Horizon « Long terme »

L'horizon « Long terme » considère les accroissements de débits sur le réseau dus au plein développement du projet immobilier de la Montagne et du projet immobilier des Quatre Terres.

9.1 Débits anticipés

Les nouveaux débits générés par le projet immobilier de la Montagne et le projet immobilier des Quatre Terres s'ajoute aux débits existants sur le réseau routier.

Les schémas d'affectation des nouveaux déplacements pour le projet immobilier de la Montagne et le projet immobilier des Quatre Terres ont été présentés respectivement à la section 5.2.1 et à la section 5.2.2.

Les débits véhiculaires futurs et les accroissements véhiculaires anticipés sur les différents secteurs sont présentés au tableau 9.1.

Tableau 9.1 : Débits et accroissements anticipés à l'horizon « Long terme »

| | Horizon « Moyen terme » | |
|---|--------------------------------|-------------------------------|
| | Direction nord | Direction sud |
| Secteur du Déboulis –chemin des Patriotes (au sud du boulevard de la Gare) | | |
| Pointe du matin | 760 véh/h (+86 véh/h) | 413 véh/h (+52 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 559 véh/h (+87 véh/h) | 828 véh/h (+104 véh/h) |
| Secteur des Patriotes (au sud de la rue Raymond-Dupuis) | | |
| Pointe du matin | 1267 véh/h (+175 véh/h) | 459 véh/h (+163 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 751 véh/h (+176 véh/h) | 827 véh/h (+104 véh/h) |
| Secteur de Rouville – Rue Fortier (au sud de la rue Campbell) | | |
| Pointe du matin | 946 véh/h (+39 véh/h) | 295 véh/h (+17 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 609 véh/h (+41 véh/h) | 932 véh/h (+49 véh/h) |
| Secteur de La Pommeraie Chemin Ozias-Leduc (au sud du chemin de la Montagne) | | |
| Pointe du matin | 637 véh/h (+39 véh/h) | 289 véh/h (+17 véh/h) |
| Pointe de l'après-midi | 436 véh/h (+41 véh/h) | 925 véh/h (+49 véh/h) |

Explication du format de données XX (yy) :

XX = Débit total anticipé;

yy = Variation par rapport à l'horizon court terme.



9.2 Interventions proposées

SECTEUR DES DÉBOULIS

Le chemin des Patriotes connaîtra une forte augmentation des débits véhiculaires à cet horizon. Pour accroître la capacité à l'intersection boul. de la Gare / ch. des Patriotes, nous proposons d'implanter une baie de virage à l'approche nord. Se faisant, les véhicules en attente pour le virage à gauche vers l'est ne bloquent plus le mouvement tout-droit en direction sud.

Le concept du réaménagement géométrique proposé au carrefour chemin des Patriotes / boulevard de la Gare est présenté à l'annexe D.

SECTEUR DES PATRIOTES

Le débit véhiculaire généré par le développement Quatre Terres emprunterait principalement le chemin des Patriotes, c'est la raison pour laquelle l'échangeur chemin des Patriotes/ boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est problématique à cet horizon.

L'échangeur a des contraintes géométriques importantes à cause de la proximité de la rivière. Cependant, afin d'augmenter la capacité sur le chemin des Patriotes, l'ajout d'une voie en direction nord entre la rue Raymond-Dupuis et la rue Messier est proposé, malgré le fait que cette solution nécessite une acquisition du terrain.

SECTEUR DE ROUVILLE

Aucune intervention n'est proposée pour cet horizon.

SECTEUR DE LA POMMERAIE

L'implantation de systèmes de feux aux intersections chemin Ozias-Leduc / chemin de la Montagne et chemin Ozias-Leduc / rue Félix-Leclerc s'avère nécessaire afin de maintenir de bonnes conditions de circulation.

Considérant la proximité de ces 2 intersections, les feux de circulation qui y seront implantés doivent être coordonnés. À l'intersection chemin de la Montagne/ chemin Ozias-Leduc, une phase clignotante pour le virage à gauche de l'approche nord est nécessaire afin de garantir le bon fonctionnement du carrefour.



9.3 Impacts anticipés

SECTEUR DU DÉBOULIS

En heure de pointe du matin, les conditions de circulation sont bonnes sur le chemin des Patriotes. Le boulevard de la Gare subit des retards compris entre 39 et 50 s/véh. Il y a une dégradation des conditions de circulation sur la rue Jeannotte, à cause de l'augmentation du débit sur le chemin des Patriotes causé par le développement Quatre Terres à Otterburn Park. L'implantation de feux de circulation à l'intersection rue Jeannotte / ch. des Patriotes permettrait d'améliorer les conditions d'insertion sur le chemin des Patriotes, même si cette intersection ne satisfait pas aux critères de justifications.

En heure de pointe de l'après-midi, les conditions de circulation sont excellentes sur le chemin des Patriotes. Cependant le virage à gauche à l'approche est de la rue Jeannotte est pénalisé par l'absence de créneaux suffisants pour permettre l'insertion vers le chemin des Patriotes.

La figure 9.1 présente les niveaux de service pour le secteur du Déboulis aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

SECTEUR DES PATRIOTES

Les aménagements proposés à cet horizon permettent d'augmenter notamment la capacité sur chemin des Patriotes en direction nord. Pour l'heure de pointe du matin, les conditions de circulation sont dans l'ensemble bonnes à passables sur le chemin des Patriotes et la fluidité ne se voit pas affectée malgré l'augmentation significative du débit sur cet axe. En ce qui concerne les approches secondaires, les conditions de circulations sont bonnes à l'exception des virages à gauche de la rue Raymond-Dupuis et de la montée des Trente. Ces mouvements ont des niveau de service de E. Cependant, ceci est causé probablement par la longueur du cycle et ne traduit pas une situation de congestion.

En heure de pointe de l'après-midi, les conditions de circulation sont semblables à celles de l'horizon à moyen terme, c'est-à-dire, elles sont dans l'ensemble bonnes. L'intersection rue Raymond-Dupuis / chemin des Patriotes a les retards les plus importants. Ceux-ci sont causés par les débits véhiculaires significatifs à toutes les approches.

La figure 9.2 et la figure 9.3 présentent les niveaux de service pour le secteur des Patriotes aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.



SECTEUR DE ROUVILLE

Les conditions de circulation en heure de pointe du matin et de l'après-midi sont bonnes et essentiellement pareilles à celles de l'horizon à moyen terme. Les virages à gauche de toutes les approches de l'intersection rue Fortier / rue Campbell sont difficiles. Cependant, le débit véhiculaire reste faible et ces retards n'ont pas d'impact sur l'ensemble de conditions de circulation.

La figure 9.4 présentent respectivement les niveaux de service pour le secteur de Rouville aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

SECTEUR DE LA POMMERAIE

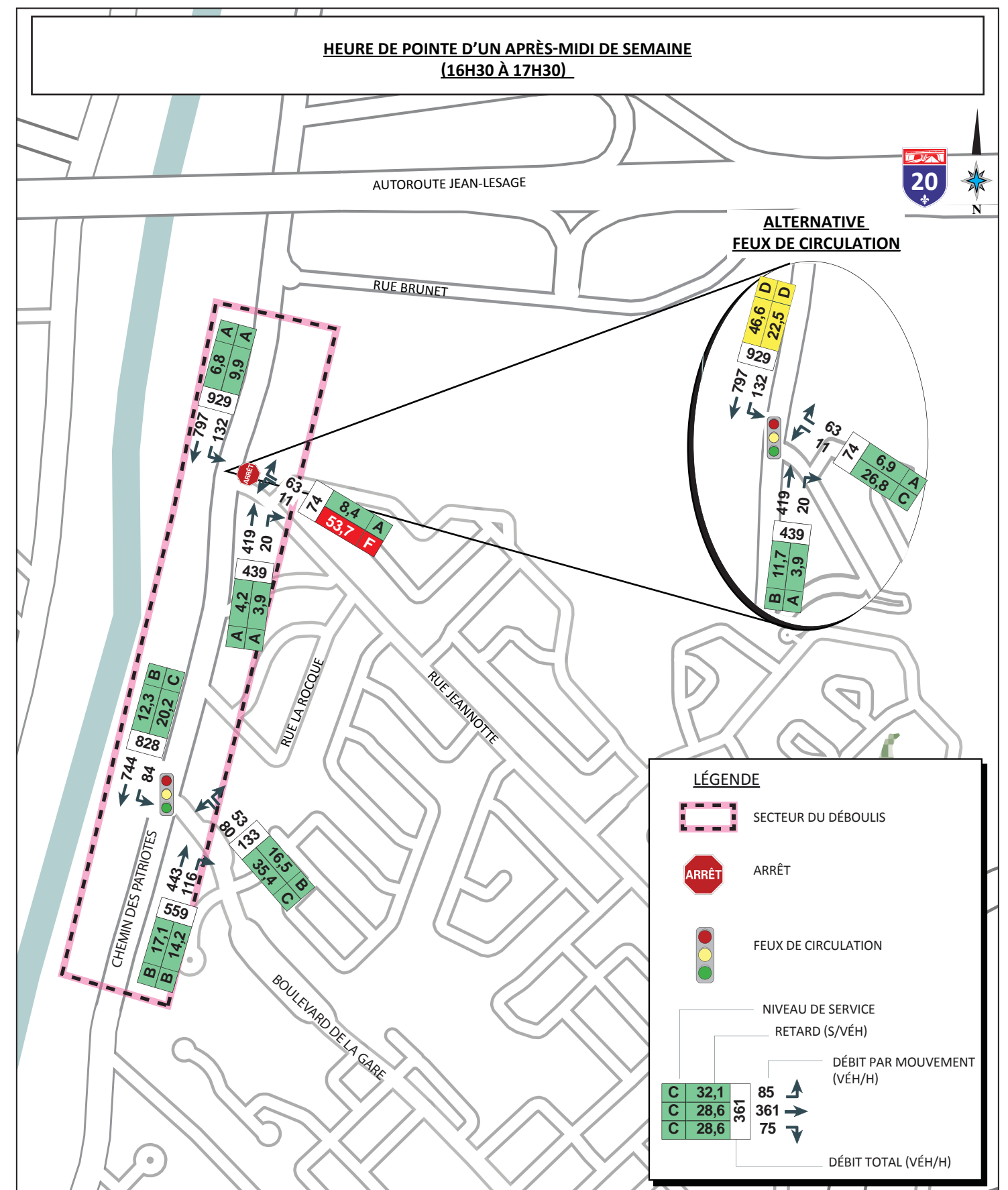
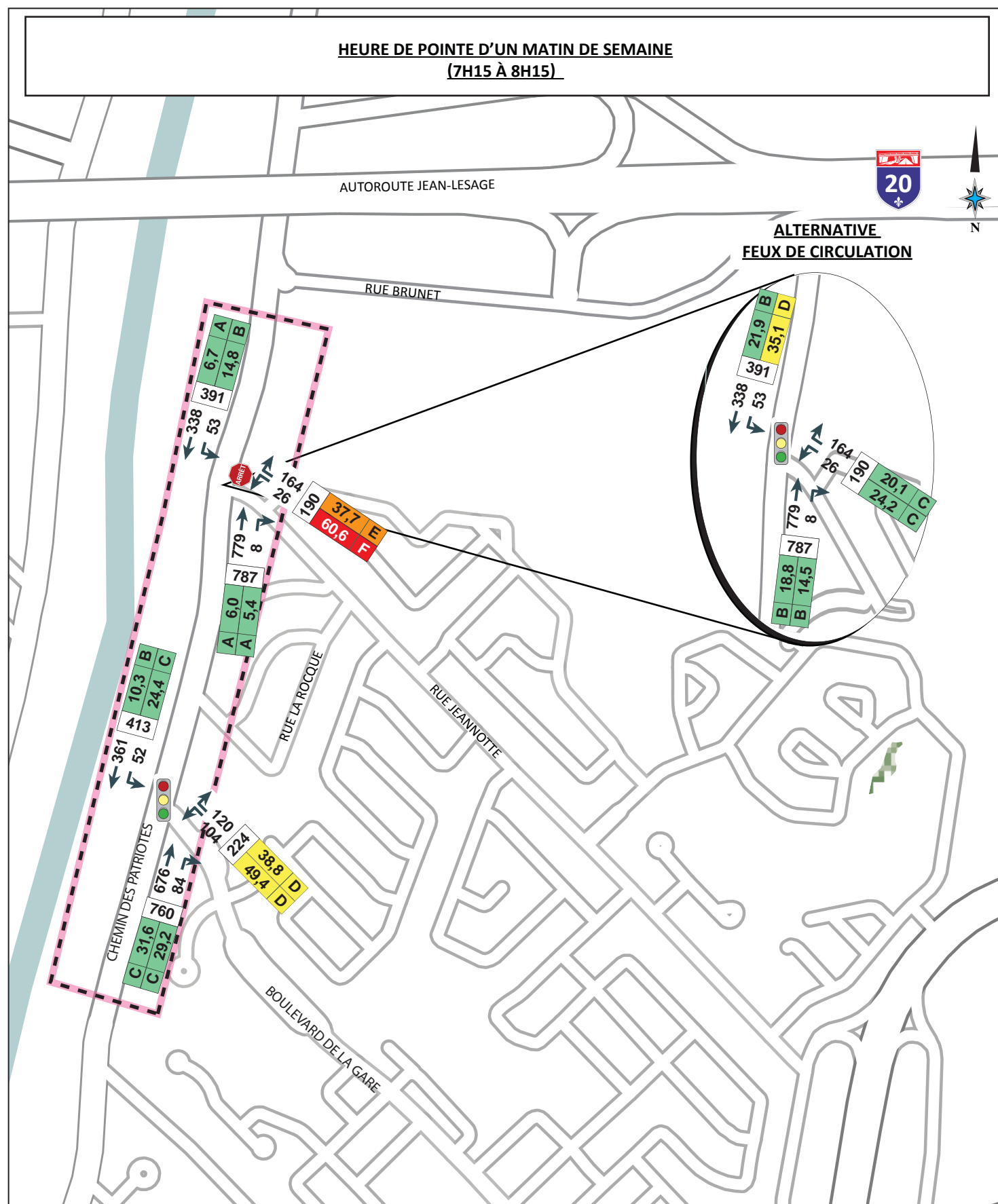
L'implantation de feux de circulation aux intersections : chemin de la Montagne / chemin Ozias-Leduc et rue Félix-Leclerc / chemin Ozias-Leduc permet d'améliorer nettement les conditions de circulation à l'horizon long terme.

Les conditions de circulation en heure de pointe du matin et en heure de pointe de l'après-midi sont excellentes à bonnes. Les retards subis à toutes les approches ont un niveau de service supérieur à C.

La figure 9.5 et la figure 9.6 présentent les niveaux de service pour le secteur de La Pommeraie aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H15 À 8H15)

HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)

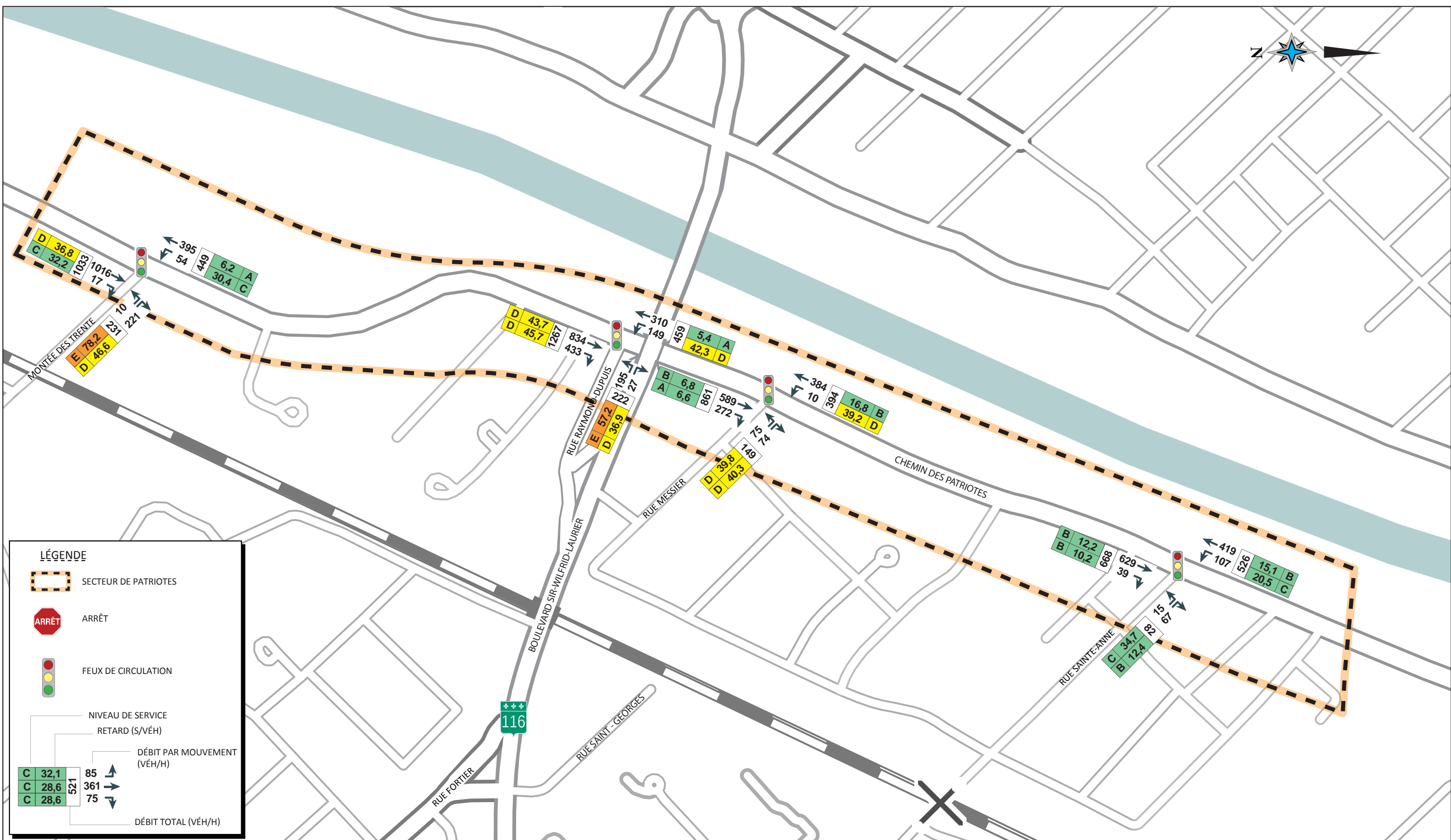


LÉGENDE

- SECTEUR DU DÉBOULIS
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | | |
|---|------|-----|---|
| C | 32,1 | 85 | ↗ |
| C | 28,6 | 361 | → |
| C | 28,6 | 75 | ↘ |

\\sm-data-mtrf\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION\9-Rapports\Figures\Rapport final\Figures

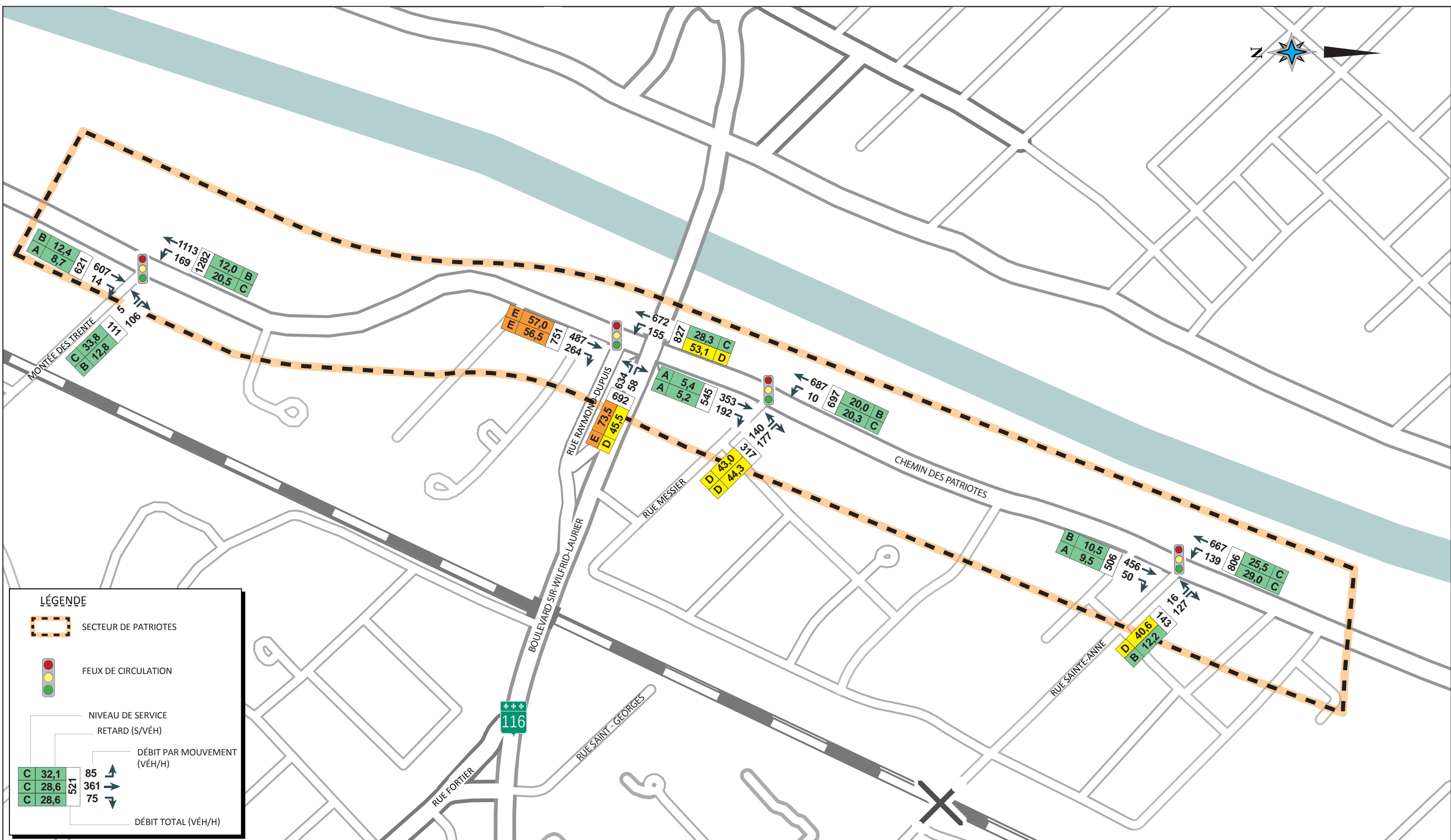


LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |
| | | 521 |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION



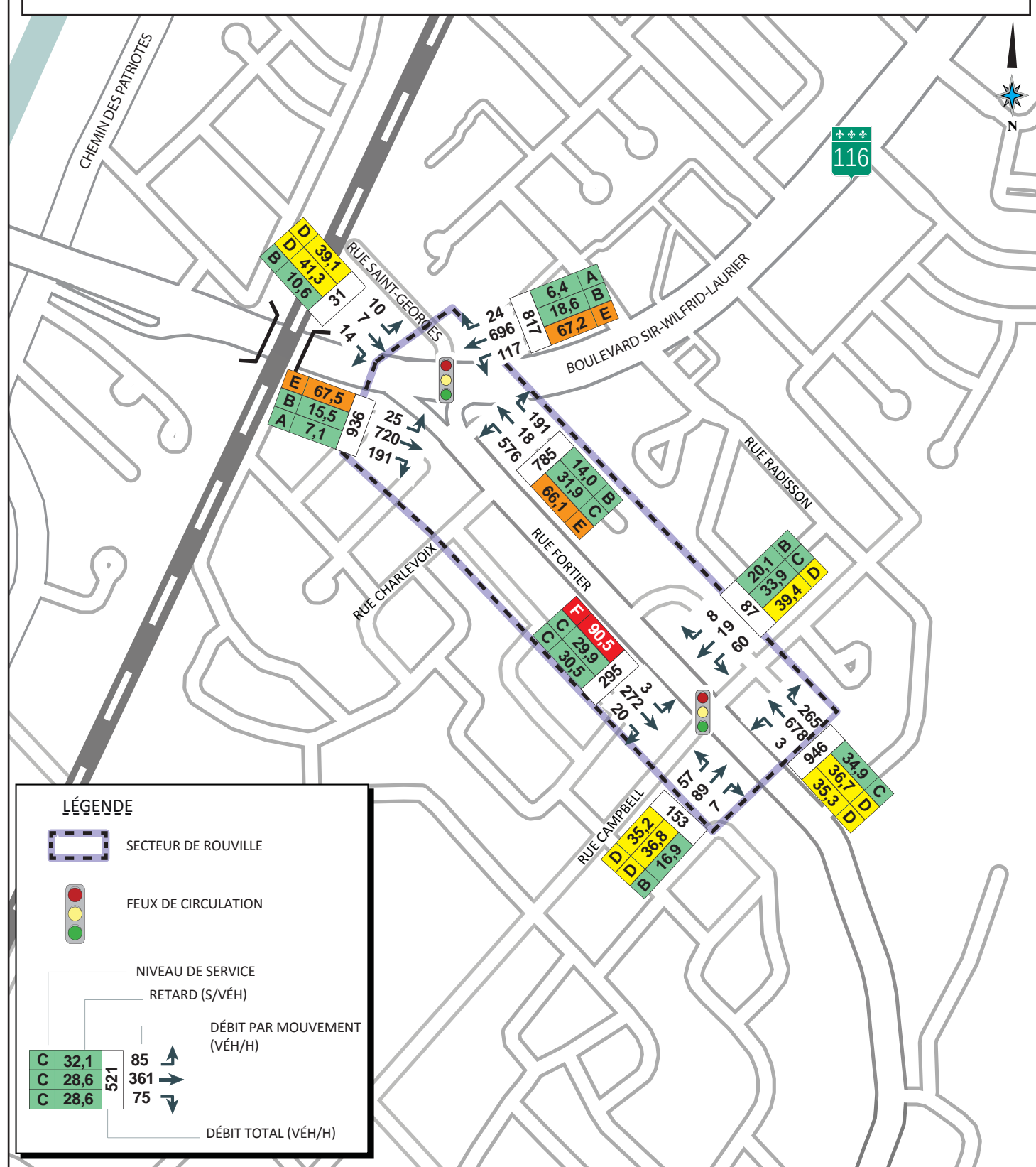
LÉGENDE

- SECTEUR DE PATRIOTES
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

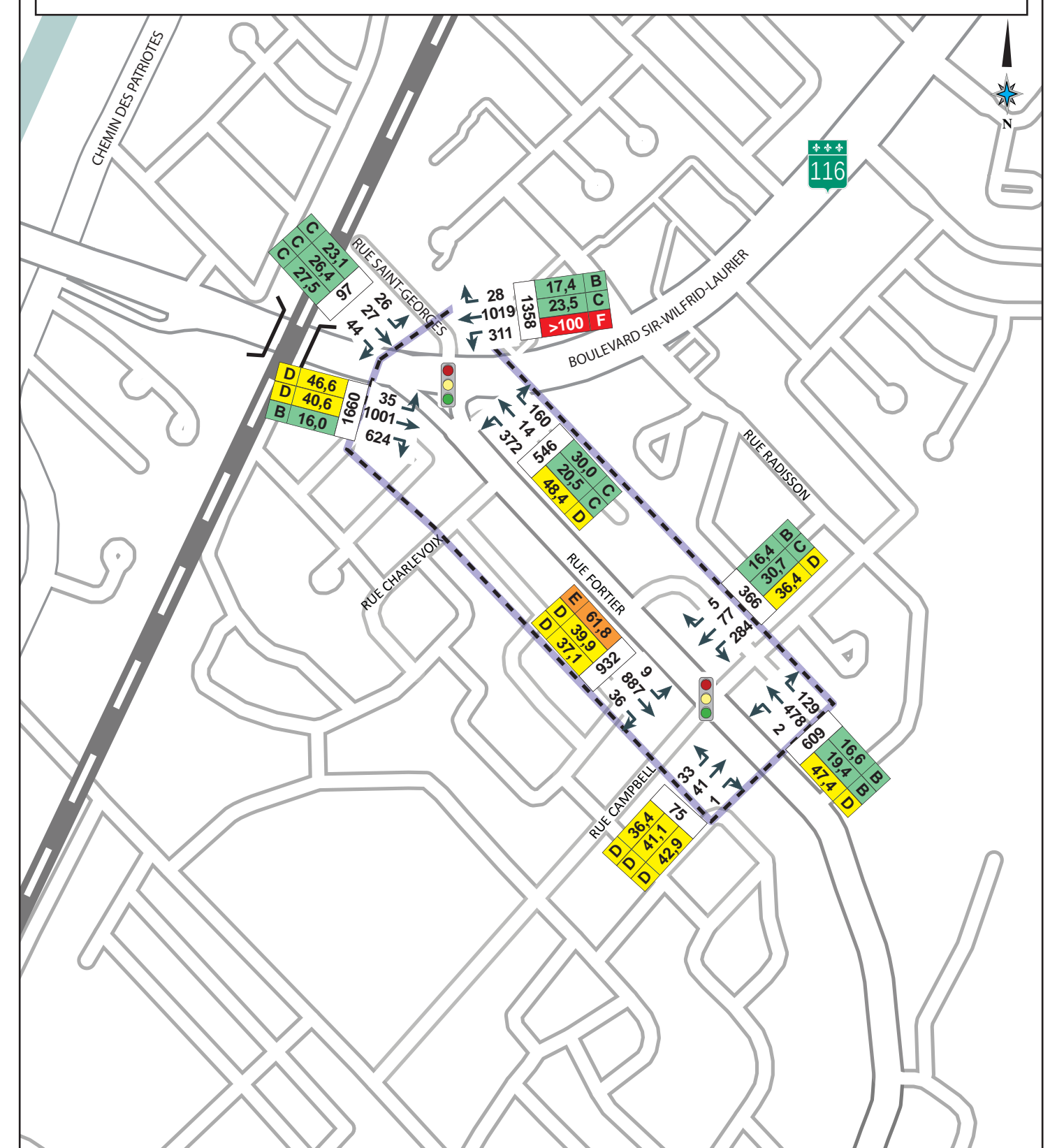
| | | |
|---|------|-----|
| C | 32,1 | 85 |
| C | 28,6 | 361 |
| C | 28,6 | 75 |
| | | 521 |

\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire-étude de circulation\2-CONCEPTION

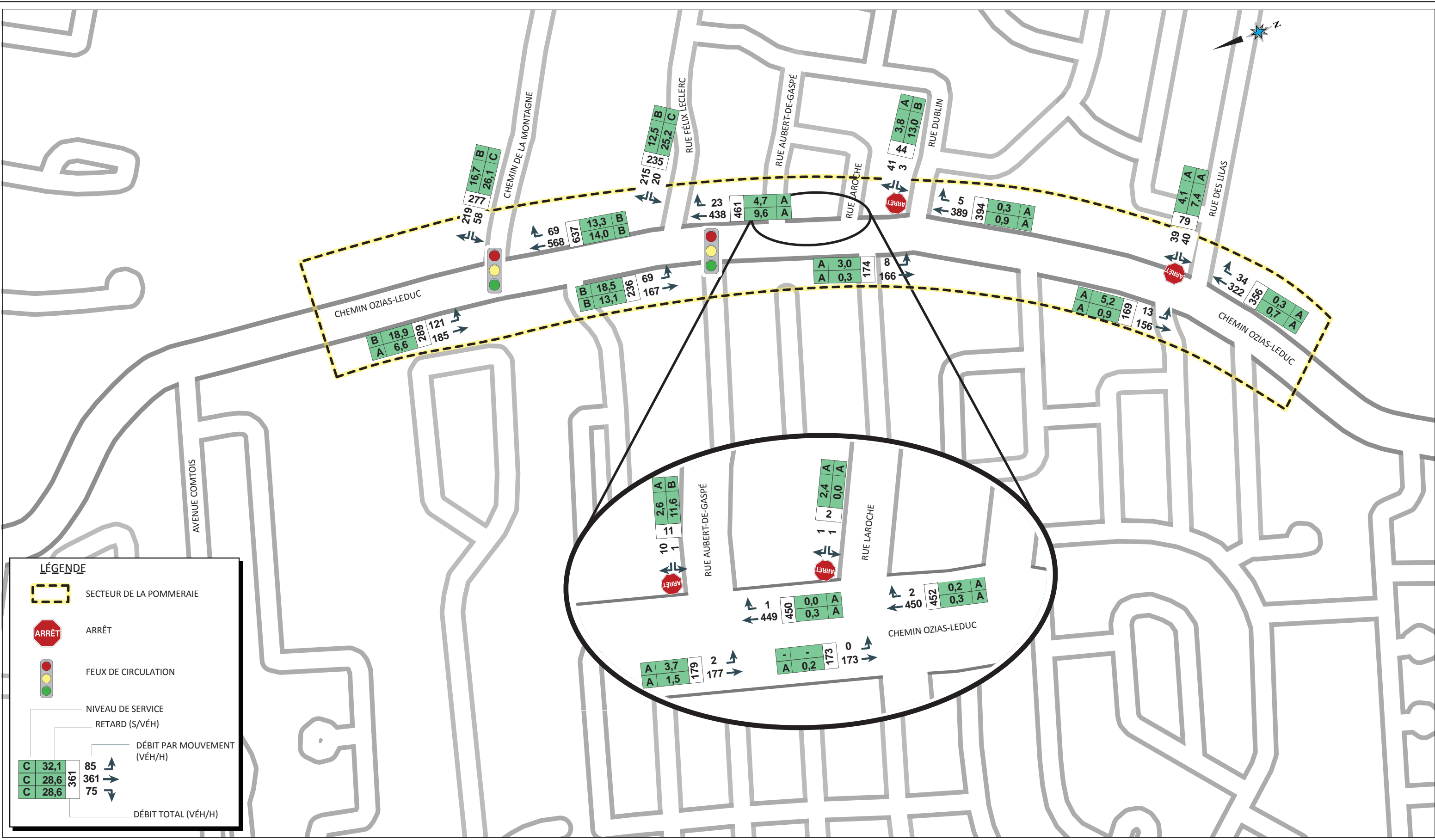
HEURE DE POINTE D'UN MATIN DE SEMAINE
(7H45 À 8H45)



HEURE DE POINTE D'UN APRÈS-MIDI DE SEMAINE
(16H30 À 17H30)



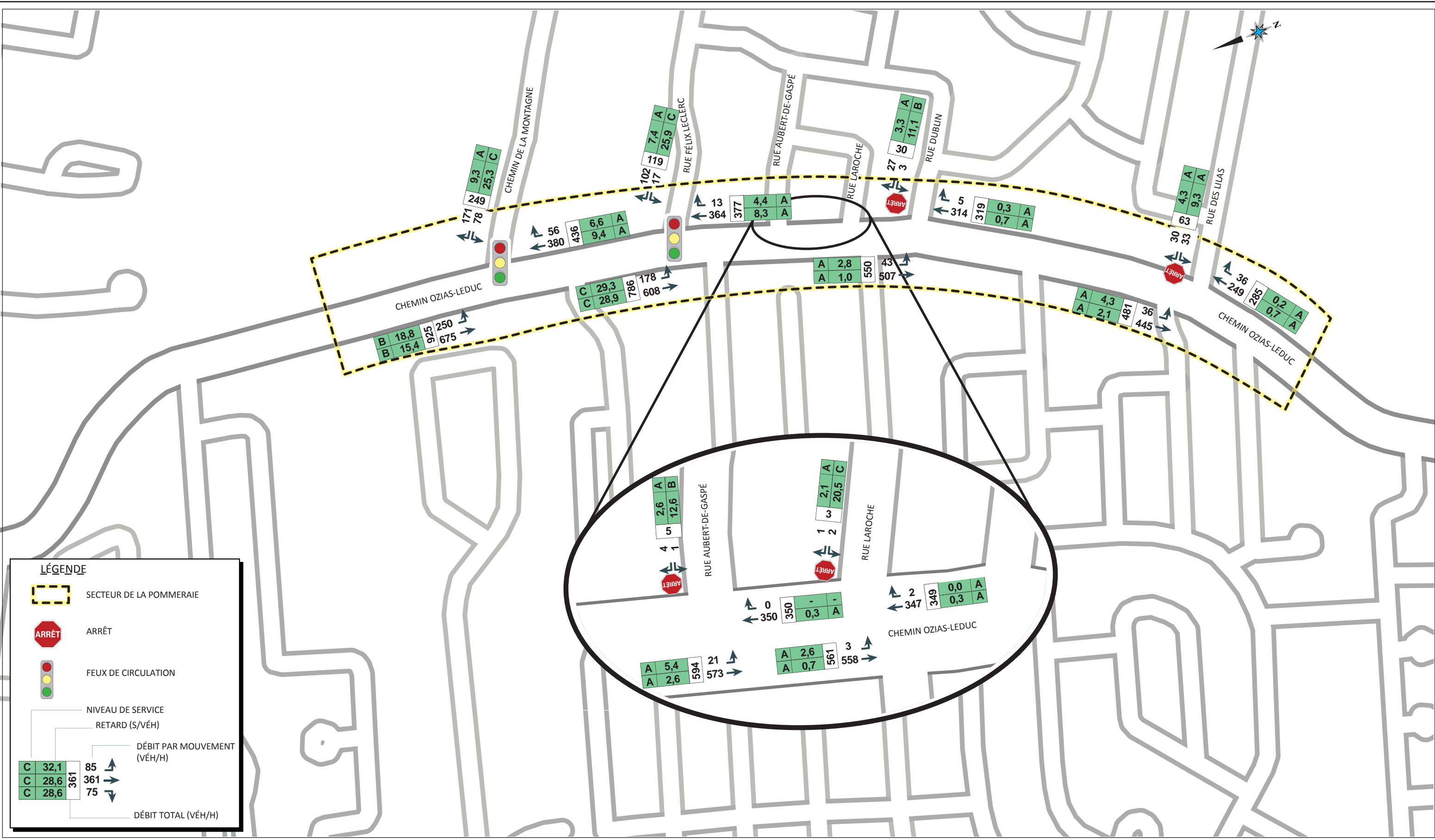
\\sm-data-mtrf\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



LÉGENDE

- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE**
- RETARD (S/VÉH)**
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)**
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)**

| | | | |
|-----|------|-----|---|
| C | 32,1 | 85 | ↑ |
| C | 28,6 | 361 | → |
| C | 28,6 | 75 | ↓ |
| 361 | | | |



LÉGENDE

- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- ARRÊT
- FEUX DE CIRCULATION
- NIVEAU DE SERVICE
- RETARD (S/VÉH)
- DÉBIT PAR MOUVEMENT (VÉH/H)
- DÉBIT TOTAL (VÉH/H)

| | | | |
|---|------|-----|---|
| C | 32,1 | 85 | ↑ |
| C | 28,6 | 361 | → |
| C | 28,6 | 75 | ↓ |
| | | 361 | |



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

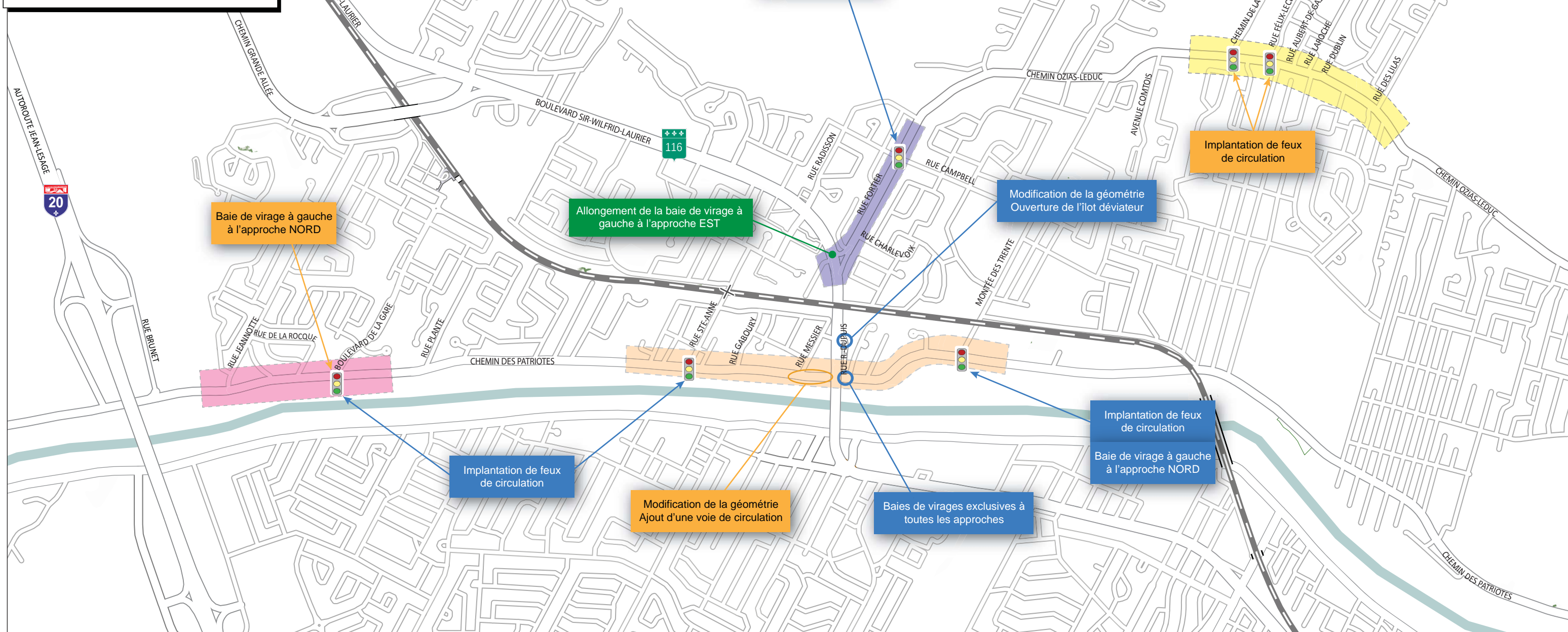
RAPPORT



SECTEUR DE LA POMMERAIE
CONDITION DE CIRCULATION ANTICIPÉES - HORIZON LONG TERME
Heure de pointe d'un après-midi de semaine
(16h45 à 17h45)

LÉGENDE

- SECTEUR DU DÉBOULIS
- SECTEUR DES PATRIOTES
- SECTEUR DE ROUVILLE
- SECTEUR DE LA POMMERAIE
- Recommandation HORIZON COURT TERME
- Recommandation HORIZON MOYEN TERME
- Recommandation HORIZON LONG TERME



\\sm-data-mtr\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\2-CONCEPTION



ÉTUDE DE CIRCULATION À DIVERS ENDROITS
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

RAPPORT



SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES



10 Analyse de sensibilité sur l'axe Ozias-Leduc - Fortier

L'axe routier Ozias-Leduc – Fortier connaîtra des augmentations significatives des débits véhiculaires, cela à cause du développement situé sur chemin de la Montagne et du développement des Quatre Terres. Cette situation est une source de préoccupation pour les résidents du secteur et pour les représentants techniques de la Ville. C'est la raison pour laquelle une analyse de sensibilité a été réalisée afin de connaître la capacité résiduelle du chemin Ozias-Leduc et la quantité maximale supplémentaire des véhicules que ce secteur pourra supporter en aient des retards acceptables pour les usagers.

L'intersection rue Fortier / rue Campbell a été identifiée comme l'intersection critique de l'axe Ozias-Leduc – Fortier car c'est l'intersection la plus sollicitée de cet axe.

L'accroissement variable des débits en direction nord en heure de pointe du matin et en direction sud en heure de pointe de l'après-midi permet d'affirmer que la rue Fortier connaîtra des mauvaises conditions de circulation avec 100 véh/h supplémentaires en heure de pointe du matin et 300 véh/h supplémentaires en heure de pointe de l'après-midi.

L'analyse de sensibilité est présentée au tableau 10.1 et au tableau 10.2.



Tableau 10.1 : Analyse de sensibilité pour l'axe Ozias-Leduc - Fortier - Heure de pointe du matin

| Approche | Intersection Rue Fortier/ Rue Campbell Retard Moyen par mouvement (véh/s) | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|------|-------|--------------|------|------|--------------|-------|-------|---------------|------|------|
| | Approche Ouest | | | Approche Est | | | Approche Sud | | | Approche Nord | | |
| Mouvement | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD |
| Débits à l'horizon long terme | 35,2 | 36,8 | 16,9 | 39,4 | 33,9 | 20,1 | 35,3 | 36,7 | 34,9 | 90,5 | 29,9 | 30,5 |
| + 100 véh/h (dir. Nord)* | 51,0 | 56,9 | 46,2 | 49,0 | 40,5 | 27,1 | 63,9 | 93,0 | 87,6 | 54,7 | 9,9 | 10,3 |
| + 300 véh/h (dir. Nord)* | 89,8 | 99,5 | 109,8 | 48,4 | 42,3 | 37,1 | 215,3 | 163,5 | 159,5 | 29,5 | 7,7 | 5,8 |
| + 500 véh/h (dir. Nord)* | 64,0 | 72,1 | 53,4 | 53,4 | 44,0 | 41,3 | 104,3 | 183,6 | 179,8 | 21,7 | 8,7 | 6,2 |

*Durée du cycle de feu : 110 secondes

Tableau 10.2 : Analyse de sensibilité pour l'axe Ozias-Leduc - Heure de pointe de l'après-midi

| Approche | Intersection Rue Fortier/ Rue Campbell Retard Moyen par mouvement (véh/s) | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|------|------|--------------|------|------|--------------|------|------|---------------|------|------|
| | Approche Ouest | | | Approche Est | | | Approche Sud | | | Approche Nord | | |
| Mouvement | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD | VàG | TD | VàD |
| Débits à l'horizon long terme | 36,4 | 41,1 | 42,9 | 36,4 | 30,7 | 16,4 | 47,4 | 19,4 | 16,6 | 61,8 | 39,9 | 37,1 |
| + 100 véh/h (dir. Sud)* | 42,6 | 42,9 | 54,4 | 38,2 | 30,4 | 23,1 | 47,8 | 28,4 | 23,8 | 75,9 | 51,6 | 68,4 |
| + 300 véh/h (dir. Sud) | 52,0 | 52,1 | 70,6 | 70,5 | 55,4 | 44,3 | 47,8 | 14,2 | 10,7 | 75,9 | 79,3 | 80,9 |
| + 500 véh/h (dir. Sud) | 55,0 | 54,2 | 40,0 | 65,2 | 48,6 | 40,0 | 87,5 | 22,3 | 21,6 | 107,7 | 90,8 | 88,9 |

*Durée du cycle de feu : 110 secondes



11 Conclusion et recommandations

La présente étude portait sur l'analyse des conditions de la circulation véhiculaire à divers endroits du territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire. Les représentants du service technique de la ville de Mont-Saint-Hilaire ont identifié quatorze carrefours problématiques qui ont été analysés et groupés selon sa proximité en quatre grands secteurs : secteur du Déboulis, secteur des Patriotes, secteur du Rouville et secteur de La Pommeraie.

L'analyse de la situation existante nous permet de confirmer l'existence des différentes problématiques à certains des carrefours identifiés. Aux endroits jugés problématiques, des interventions ont été proposées à court terme pour résoudre les problématiques existantes ou en mitiger les impacts. Les types d'interventions proposées sont :

- L'implantation de feux de circulation aux intersections où les panneaux « Arrêt » ne sont plus adéquats pour la gestion de la circulation;
- L'ajout de baie de virage aux endroits où cela s'avère nécessaire pour accroître la capacité;
- L'aménagement des servitudes de visibilité là où requis pour éliminer des problématiques de visibilité.

Pour résoudre les problématiques de circulation existantes dans la zone d'échangeur reliant le boul. Sir-Wilfrid-Laurier et le chemin des Patriotes, il est proposé de réaménager l'intersection rue Ch. des Patriotes / Raymond-Dupuis conformément au plan de réaménagement proposé en 2004 pour le compte du ministère des Transport (MTMDET). Ce réaménagement permettrait d'améliorer les conditions de circulation dans cette zone en concentrant les débits véhiculaires à l'intersection rue Ch. des Patriotes / Raymond-Dupuis où le réaménagement augmente la capacité.

L'étude a établi deux horizons (moyen et long terme) pour l'évaluation des conditions de circulation futures. L'horizon à moyen terme considère les débits véhiculaires sur le réseau suite au plein développement du projet immobilier de la Montagne. L'horizon long terme prend en compte le plein développement du projet immobilier de la Montagne et le projet immobilier des Quatre Terres.

Pour l'horizon à moyen terme, nos analyses montrent que les déplacements induits par le projet du chemin de la Montagne n'ont pas d'impacts significatifs sur les conditions de circulations dans les secteurs à l'étude, les interventions proposés à l'horizon court terme sont en mesure de supporter l'augmentation des débits véhiculaires et assurent le bon fonctionnement du réseau routier.

À long terme, le plein développement des deux projets immobiliers entraîne un accroissement significatif des déplacements sur les axes Ozias-Leduc, Fortier et Chemin des Patriotes. Pour assurer des conditions de circulation acceptables, des interventions ont été proposées et évaluées aux endroits critiques du réseau :

- Sur le chemin Ozias-Leduc, il est proposé d'implanter des feux de circulation aux carrefours ch. Ozias-Leduc / ch. de la Montagne et ch. Ozias-Leduc / rue Félix-Leclerc.
- Au niveau de la zone d'échangeur reliant le boul. Sir-Wilfrid-Laurier et le chemin des Patriotes, il est proposé d'ajouter une voie de circulation en direction nord entre la rue Raymond-Dupuis et la rue Messier.



En conclusion, les analyses réalisées dans le cadre de la présente étude ont permis de démontrer des interventions sont requises sur le réseau routier de la ville de Mont-Saint-Hilaire à différents horizons pour mitiger les conditions de circulation difficiles existantes à certains endroits et en prévision de l'accroissement des débits dans le futur. Le tableau 11.1 présente une synthèse des interventions recommandées à différents horizons.

Par ailleurs, considérant le rôle structurant des axes étudiés (Ozias-Leduc, Fortier et ch. des Patriotes) il serait opportun que les réaménagements prévus à long terme pour ces axes s'intègrent dans une planification plus régionale du secteur impliquant la ville de Mont-Saint-Hilaire, le ministère des Transports (MTMDET), ainsi que les villes voisines.



Tableau 11.1 : Synthèse des interventions recommandées

| | Court Terme | Moyen terme | Long terme |
|---|----------------|----------------|---------------|
| SECTEUR DU DÉBOULIS | | | |
| CH. DES PATRIOTES / RUE JEANNOTTE | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation (*1) | ● | | |
| CH. DES PATRIOTES / BOUL. DE LA GARE | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation. | ● | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique - Ajout d'une baie de virage à gauche à l'approche nord | | | ● |
| SECTEUR DES PATRIOTES | | | |
| CH. DES PATRIOTES / RUE SAINTE-ANNE | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation | ● | | |
| CH. DES PATRIOTES / RUE MESSIER | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Ajustements au plan de feux (Coordination avec l'intersection Ch. des Patriotes / rue Raymond-Dupuis) | ● | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique (ajout d'une voie de virage à droite à l'approche sud) | | | ● |
| CH. DES PATRIOTES / RUE RAYMOND-DUPUIS | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Ajustements au plan de feux (Coordination avec l'intersection Ch. des Patriotes / rue Messier) | ● | | ● |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique - Ajout d'une baie de virage à gauche à l'approche nord | ● | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique - Ajout d'une baie de virage à droite à l'approche sud | ● | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique - Ajout d'une baie de virage à droite à l'approche est. | ● | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique – Aménager 2 voies en dir. nord entre Raymond-Dupuis et Messier | | | ● |



| | Court Terme | Moyen terme | Long terme |
|---|----------------|----------------|---------------|
| TRONÇON DU CH. DES PATRIOTES AU SUD DE RAYMOND-DUPUIS | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique – Aménager une servitude de visibilité dans la courbe | ● | | |
| CH. DES PATRIOTES / MONTÉE DES TRENTÉ | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation. | ● | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique - Ajout d'une baie virage à gauche à l'approche nord | ● | | |
| SECTEUR DE ROUVILLE | | | |
| BOUL. SIR-WILFRID-LAURIER / RUE FORTIER | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique – Allongement de la baie de VAG de l'approche est (sur le boul. Sir-Wilfried-laurier) | | ● | |
| BOUL. SIR-WILFRID-LAURIER / RUE CHARLEVOIX | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation (*2) | ● | | |
| RUE FORTIER / RUE CAMPBELL | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation. | ● | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Réaménagement géométrique – Ajout d'une baie de virage à gauche à l'approche est. | ● | | |
| SECTEUR DE LA POMMERAIE | | | |
| CH. OZIAS-LEDUC / CH. DE LA MONTAGNE | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation. | | | ● |
| CH. OZIAS-LEDUC / RUE FÉLIX-LECLERC | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux feux de circulation. | | | ● |

(*1) L'implantation de feux de circulation ne qualifie pas selon les critères MTMDET, cependant il est recommandé afin d'améliorer l'insertion des véhicules.

(*2) L'implantation de feux de circulation ne qualifie pas selon les critères MTMDET, cependant il est recommandé afin d'assurer la sécurité aux traverses piétonnes.



ANNEXE A : Justification de feux de circulation



Projet: F1520557 - Étude circulation Ville de Mont-Saint-Hilaire
 Intersection: Chemin des Patriotes / boulevard de la Gare
 Date: 25 mai 2016
 Ville: Mont-Saint-Hilaire
 Analyste: K. Gamboa, M.Ing, vérifié par C. Taillée, ing., D.E.S.S.



Population > 10.000
 Vitesse < 70 km/h

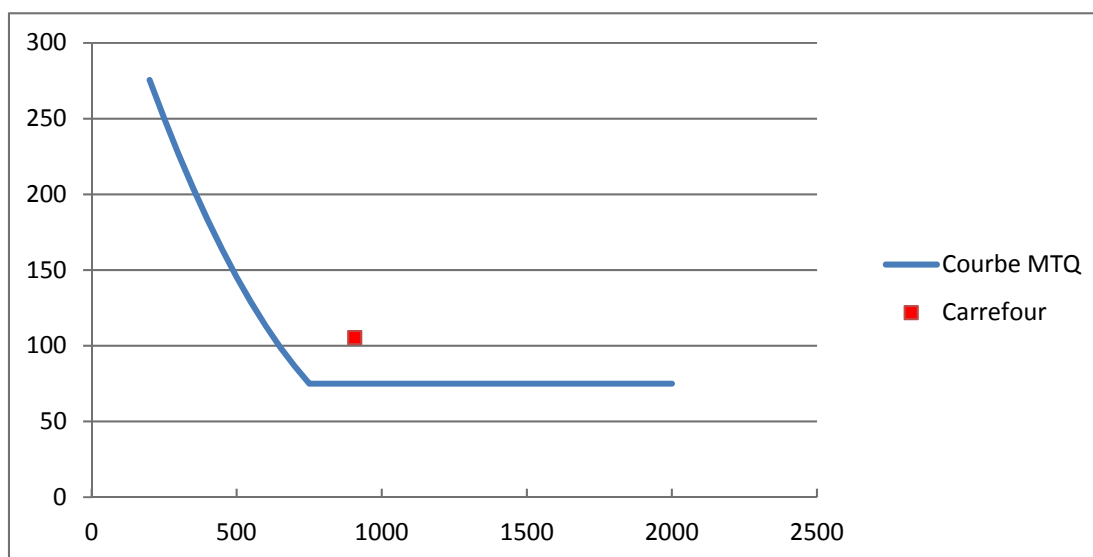
Justification de feux de circulation

Critère 1 (Norme MTQ, révision 2011)

Débits au carrefour:

| | Principale | | Secondaire | |
|---------|---------------|--------------|--------------|----------------|
| | Approche Nord | Approche Sud | Approche Est | Approche Ouest |
| Heure 1 | 172 | 386 | 74 | 0 |
| Heure 2 | 331 | 645 | 178 | 0 |
| Heure 3 | 361 | 477 | 125 | 0 |
| Heure 4 | 601 | 366 | 52 | 0 |
| Heure 5 | 708 | 468 | 100 | 0 |
| Heure 6 | 550 | 380 | 102 | 0 |
| | 2723 | 2722 | 632 | 0 |

Note: les débits de virage à droite des approches secondaires ont été corrigés par les facteurs*: $F_{VAD1} = 0,6523$ pour VAD de Est
 $F_{VAD2} = 0,2724$ pour VAD de Ouest



Positionnement du point déterminé par les débits du carrefour par rapport à la courbe MTQ

Projet: F1520557 - Étude circulation Ville de Mont-Saint-Hilaire
 Intersection: Chemin des Patriotes / boulevard de la Gare
 Date: 25 mai 2016
 Ville: Mont-Saint-Hilaire
 Analyste: K. Gamboa, M.Ing, vérifié par C. Taillée, ing., D.E.S.S.



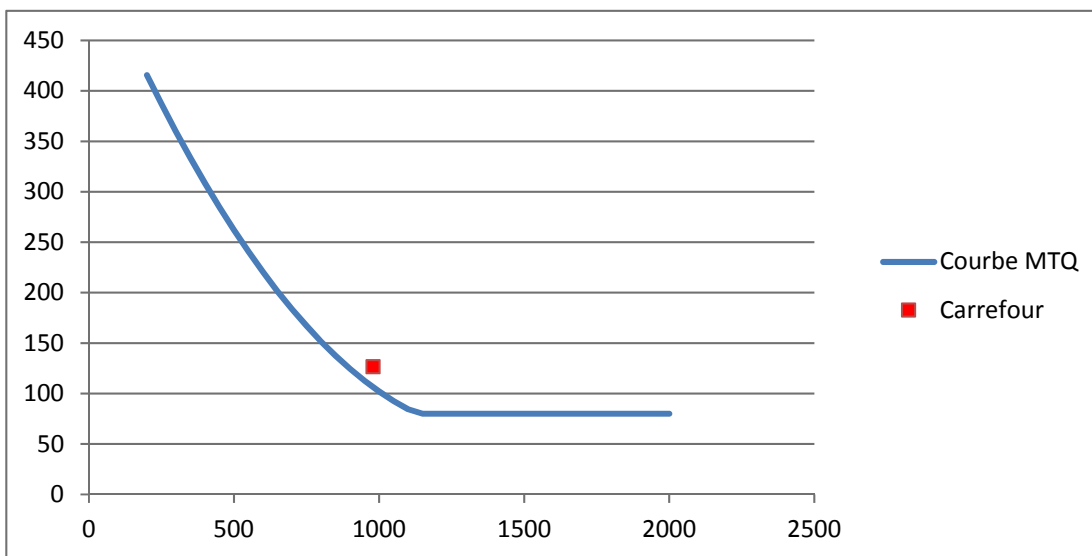
Population > 10.000
 Vitesse < 70 km/h

Justification de feux de circulation Critère 2 (Norme MTQ, révision 2011)

Débits au carrefour:

| | Principale | | Secondaire | |
|---------|---------------|--------------|--------------|----------------|
| | Approche Nord | Approche Sud | Approche Est | Approche Ouest |
| Heure 1 | 331 | 645 | 178 | 0 |
| Heure 2 | 361 | 477 | 125 | 0 |
| Heure 3 | 708 | 468 | 100 | 0 |
| Heure 4 | 550 | 380 | 102 | 0 |
| | 1950 | 1970 | 506 | 0 |

Note: les débits de virage à droite des approches secondaires ont été corrigés par les facteurs: $F_{VAD1} = 0,6163$ pour VAD de Est
 $F_{VAD2} = 0,3140$ pour VAD de Ouest



Positionnement du point déterminé par les débits du carrefour par rapport à la courbe MTQ

Projet: F1520557 - Étude circulation Ville de Mont-Saint-Hilaire
 Intersection: Chemin des Patriotes / boulevard de la Gare
 Date: 25 mai 2016
 Ville: Mont-Saint-Hilaire
 Analyste: K. Gamboa, M.Ing, vérifié par C. Taillée, ing., D.E.S.S.



Population > 10.000
 Vitesse < 70 km/h

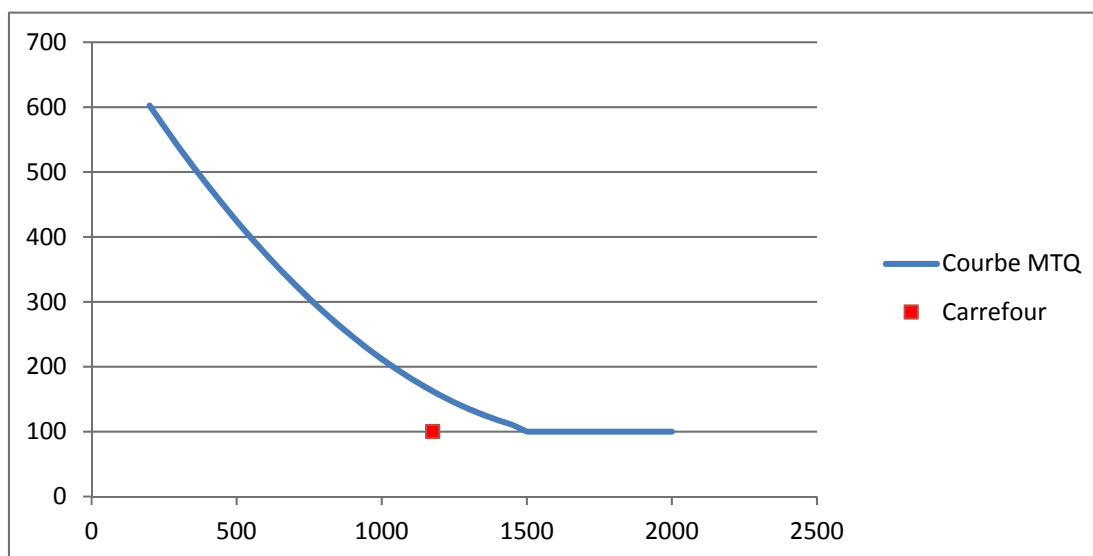
Justification de feux de circulation

Critère 3 (Norme MTQ, révision 2011)

Débits au carrefour:

| | Principale | | Secondaire | |
|---------|---------------|--------------|--------------|----------------|
| | Approche Nord | Approche Sud | Approche Est | Approche Ouest |
| Heure 1 | 708 | 468 | 100 | 0 |
| Total | 708 | 468 | 100 | 0 |

Note: les débits de virage à droite des approches secondaires ont été corrigés par les facteurs*: $F_{VAD1} = 0,3478$ pour VAD de Est
 $F_{VAD2} = 0,5659$ pour VAD de Ouest



Positionnement du point déterminé par les débits du carrefour par rapport à la courbe MTQ



ANNEXE B : Justification de voies auxiliares



Projet: F1520557 - Étude circulation Mont-Saint-Hilaire
 Intersection: **chemin des Patriotes/ rue Raymond Dupuis**
 Date: 30 mai 2016
 Ville: Mont-Saint-Hilaire
 Analyste: K. Gamboa, M.Ing. vérifié par C. Taillée, ing., D.E.S.S.



Milieu urbain

Justification de voies auxiliaires (Norme MTQ, révision 2014)

Voie de virage à gauche (Tome I, chapitre 8, section 8.9.2, page 22)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | Débit total approche (véh/h) | Da (véh/h) | Do (véh/h) | Débts VAG (véh/h) | Pourcentage critique de VAG ⁽¹⁾ | Pourcentage réel de VAG |
|-----------------|----------|------------------------|------------------------------|------------|------------|-------------------|--|-------------------------|
| AM | Nord | 50 | 278 | 278 | 1092 | 20 | 40% | 7% |
| PM | Nord | 50 | 602 | 608 | 575 | 28 | 3% | 5% |
| AM | Est | 50 | 163 | 163 | | 136 | >40% | 83% |
| PM | Est | 50 | 553 | 553 | | 495 | >40% | 90% |

Voie de virage à droite (Tome I, chapitre 8, section 8.9.3, page 23)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | DHPTOT (véh/h) | DHPTADajusté (véh/h) | DHPTADajusté minimal justifiant une voie exclusive (véh/h) ⁽²⁾ |
|-----------------|----------|------------------------|----------------|----------------------|---|
| AM | Sud | 50 | 1092 | 125 | -26 |
| PM | Sud | 50 | 575 | 105 | 43 |
| AM | Est | 50 | 163 | 27 | 98 |
| PM | Est | 50 | 553 | 58 | 46 |

⁽²⁾ Abaque 8.9 – 7 - Voie de virage à droite : type d'intervention pour les routes à deux voies

Légende:

AM: Heure de pointe du matin

PM: Heure de pointe de l'après-midi

Da: Débit dans le sens des virages à gauche

Do: Débit opposé

VAG: Mouvement de virage à gauche

DHPTOT: Débit total entrant à l'approche à l'heure de pointe

DHPTADajusté: Débit de virage à droite à l'heure de pointe

Projet: F1520557 - Étude circulation Mont-Saint-Hilaire
 Intersection: **chemin des Patriotes / rue Messier**
 Date: 30 mai 2016
 Ville: Mont- Saint - Hilaire
 Analyste: K. Gamboa, M.Ing. vérifié par C. Taillée, ing., D.E.S.S.



Milieu urbain

Justification de voies auxiliaires (Norme MTQ, révision 2014)

Voie de virage à gauche (Tome I, chapitre 8, section 8.9.2, page 22)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | Débit total approche (véh/h) | Da (véh/h) | Do (véh/h) | Débits VAG (véh/h) | Pourcentage critique de VAG ⁽¹⁾ | Pourcentage réel de VAG |
|-----------------|----------|------------------------|------------------------------|------------|------------|--------------------|--|-------------------------|
| AM | Nord | 50 | 336 | 306 | 948 | 133 | 40% | 40% |
| PM | Nord | 50 | 575 | 575 | 518 | 119 | 7% | 21% |
| AM | Est | 50 | 112 | 112 | | 54 | <40% | 48% |
| PM | Est | 50 | 306 | 310 | | 140 | <40% | 46% |

⁽¹⁾ Abaque 8.9 – 3 - Justification, voie de virage à gauche – Vitesse de base (80 km/h), milieu rural

Voie de virage à droite (Tome I, chapitre 8, section 8.9.3, page 23)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | DHPTOT (véh/h) | DHPTADajusté (véh/h) | DHPTADajusté minimal justifiant une voie exclusive (véh/h) ⁽²⁾ |
|-----------------|----------|------------------------|----------------|----------------------|---|
| AM | Sud | 50 | 948 | 468 | -6 |
| PM | Sud | 50 | 518 | 252 | 51 |
| AM | Est | 50 | 112 | 58 | 105 |
| PM | Est | 50 | 306 | 166 | 79 |

⁽²⁾ Abaque 8.9 – 7 - Voie de virage à droite : type d'intervention pour les routes à deux voies

Légende:

AM: Heure de pointe du matin

PM: Heure de pointe de l'après-midi

Da: Débit dans le sens des virages à gauche

Do: Débit opposé

VAG: Mouvement de virage à gauche

DHPTOT: Débit total entrant à l'approche à l'heure de pointe

DHPTADajusté: Débit de virage à droite à l'heure de pointe

Projet: F1520557 - Étude circulation Mont-Saint-Hilaire
 Intersection: **chemin des Patriotes / Montée des Trente**
 Date: 28 juillet 2016
 Ville: Mont- Saint - Hilaire
 Analyste: K. Gamboa, M.Ing. vérifié par E.W. Talaki, ing., M.Sc.A.



Milieu urbain

Justification de voies auxiliaires (Norme MTQ, révision 2014)

Voie de virage à gauche (Tome I, chapitre 8, section 8.9.2, page 22)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | Débit total approche (véh/h) | Da (véh/h) | Do (véh/h) | Débits VAG (véh/h) | Pourcentage critique de VAG ⁽¹⁾ | Pourcentage réel de VAG |
|-----------------|----------|------------------------|------------------------------|------------|------------|--------------------|--|-------------------------|
| AM | Nord | 50 | 338 | 338 | 858 | 54 | 8% | 16% |
| PM | Nord | 50 | 1039 | 1039 | 445 | 169 | 7% | 16% |
| AM | Est | 50 | 231 | 231 | 0 | 10 | <40% | 4% |
| PM | Est | 50 | 111 | 111 | 0 | 5 | <40% | 5% |

⁽¹⁾ Abaque 8.9 – 3 - Justification, voie de virage à gauche – Vitesse de base (80 km/h), milieu rural

Voie de virage à droite (Tome I, chapitre 8, section 8.9.3, page 23)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | DHPTOT (véh/h) | DHPTADajusté (véh/h) | DHPTADajusté minimal justifiant une voie exclusive (véh/h) ⁽²⁾ |
|-----------------|----------|------------------------|----------------|----------------------|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

⁽²⁾ Abaque 8.9 – 7 - Voie de virage à droite : type d'intervention pour les routes à deux voies

Légende:

AM: Heure de pointe du matin

PM: Heure de pointe de l'après-midi

Da: Débit dans le sens des virages à gauche

Do: Débit opposé

VAG: Mouvement de virage à gauche

DHPTOT: Débit total entrant à l'approche à l'heure de pointe

DHPTADajusté: Débit de virage à droite à l'heure de pointe

Projet: F1520557 - Étude circulation Mont-Saint-Hilaire
 Intersection: **chemin des Patriotes / rue Messier**
 Date: 30 mai 2016
 Ville: Mont- Saint - Hilaire
 Analyste: K. Gamboa, M.Ing. vérifié par C. Taillée, ing., D.E.S.S.



Milieu urbain

Justification de voies auxiliaires (Norme MTQ, révision 2014)

Voie de virage à gauche (Tome I, chapitre 8, section 8.9.2, page 22)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | Débit total approche (véh/h) | Da (véh/h) | Do (véh/h) | Débits VAG (véh/h) | Pourcentage critique de VAG ⁽¹⁾ | Pourcentage réel de VAG |
|-----------------|----------|------------------------|------------------------------|------------|------------|--------------------|--|-------------------------|
| AM | Nord | 50 | 228 | 208 | 748 | 3 | 40% | 1% |
| PM | Nord | 50 | 720 | 670 | 455 | 14 | 6% | 2% |
| AM | Sud | 50 | 748 | 483 | 228 | 3 | 12% | 0% |
| PM | Sud | 50 | 455 | 326 | 720 | 2 | 8% | 0% |
| AM | Ouest | 50 | 153 | 146 | 87 | 57 | <40% | 37% |
| PM | Ouest | 50 | 75 | 74 | 368 | 33 | <40% | 44% |
| AM | Est | 50 | 87 | 79 | 153 | 60 | <40% | 69% |
| PM | Est | 50 | 368 | 361 | 75 | 284 | <40% | 77% |

⁽¹⁾ Abaque 8.9 – 3 - Justification, voie de virage à gauche – Vitesse de base (50 km/h), milieu rural

Voie de virage à droite (Tome I, chapitre 8, section 8.9.3, page 23)

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | DHPTOT (véh/h) | DHPTADajusté (véh/h) | DHPTADajusté minimal justifiant une voie exclusive (véh/h) ⁽²⁾ |
|-----------------|----------|------------------------|----------------|----------------------|---|
| AM | Nord | 50 | 228 | 20 | 90 |
| PM | Nord | 50 | 619 | 36 | 37 |
| AM | Sud | 50 | 748 | 265 | 20 |
| PM | Sud | 50 | 375 | 129 | 70 |
| AM | Ouest | 50 | 153 | 7 | 100 |
| PM | Ouest | 50 | 75 | 1 | 110 |
| AM | Est | 50 | 87 | 8 | 108 |
| PM | Est | 50 | 368 | 5 | 71 |

⁽²⁾ Abaque 8.9 – 7 - Voie de virage à droite : type d'intervention pour les routes à deux voies

Légende:

AM: Heure de pointe du matin

PM: Heure de pointe de l'après-midi

Da: Débit dans le sens des virages à gauche

Do: Débit opposé

VAG: Mouvement de virage à gauche

DHPTOT: Débit total entrant à l'approche à l'heure de pointe

DHPTADajusté: Débit de virage à droite à l'heure de pointe

GROUPE S.M. INTERNATIONAL**PROJET : Etude de circulation à divers endroits sur le territoire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire****REF.: F1520557**

NOTE DE CALCUL : NC05- Justification de voies auxiliaires boul de la Gare/ch des Patriotes

Fait par : Karla Gamboa, ing. Jr., M.Ing

Numéro OIQ : 5066130

Signature :

Validé par : Carole Taillée, ing. D.E.S.S.

Numéro OIQ : 5033758

Signature :

Date : 04-08-2016

Milieu urbain

**Justification de voies auxiliaires
(Norme MTQ, révision 2014)****Voie de virage à gauche (Tome I, chapitre 8, section 8.9.2, page 22)**

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | Débit total approche (véh/h) | Da (véh/h) | Do (véh/h) | Débits VAG (véh/h) | Pourcentage critique de VAG ⁽¹⁾ | Pourcentage réel de VAG |
|-----------------|----------|------------------------|------------------------------|------------|------------|--------------------|--|-------------------------|
| AM | Nord | 50 | 413 | 413 | 760 | 52 | 40% | 13% |
| PM | Nord | 50 | 828 | 824 | 559 | 84 | 2% | 10% |
| AM | Est | 50 | 224 | 224 | 0 | 104 | <40% | 46% |
| PM | Est | 50 | 133 | 133 | 0 | 80 | <40% | 60% |

⁽¹⁾ Abaque 8.9 – 3 - Justification, voie de virage à gauche – Vitesse de base (50 km/h), milieu rural**Voie de virage à droite (Tome I, chapitre 8, section 8.9.3, page 23)**

| Heure de pointe | Approche | Vitesse de Base (km/h) | DHPTOT (véh/h) | DHPTADajusté (véh/h) | DHPTADajusté minimal justifiant une voie exclusive (véh/h) ⁽²⁾ |
|-----------------|----------|------------------------|----------------|----------------------|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

⁽²⁾ Abaque 8.9 – 7 - Voie de virage à droite : type d'intervention pour les routes à deux voies**Légende:**

AM: Heure de pointe du matin

PM: Heure de pointe de l'après-midi

Da: Débit dans le sens des virages à gauche

Do: Débit opposé

VAG: Mouvement de virage à gauche

DHPTOT: Débit total entrant à l'approche à l'heure de pointe

DHPTADajusté: Débit de virage à droite à l'heure de pointe



ANNEXE C : Génération du développement sur chemin de la Montagne



F1520557 - ÉTUDE DE CIRCULATION MONT-SAINT-HILAIRE

Génération des déplacements - Composante résidentielle et hébergement (De la Montagne)

CALCUL

27 juin 2016

Fait par : Karla Gamboa, M.Ing

Vérifié par : Carole Taillée, ing., D.E.S.S.

| A Taux de génération des déplacements (dépl. personnes / unité) | | | | Taux HPAM Entrant | Taux HPAM Sortant | Taux HPAM Total | Taux HPPM Entrant | Taux HPPM Sortant | Taux HPPM Total | Taux SAM Entrant | Taux SAM Sortant | Taux SAM Total |
|--|--------|--------|----------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|
| | Qté | Unité | | | | | | | | | | |
| APPARTEMENTS | 416,00 | Unités | ITE(223) | 0,09 | 0,21 | 0,30 | 0,23 | 0,16 | 0,39 | - | - | - |
| MAISONS UNIFAMILIALES | 50,00 | Unités | ITE(210) | 0,19 | 0,56 | 0,75 | 0,64 | 0,37 | 1,01 | - | - | - |
| | 466,00 | | | | | | | | | | | |
| B Déplacements Personnes - Tous modes | | | | Dépl. HPAM Entrant | Dépl. HPAM Sortant | Dépl. HPAM Total | Dépl. HPPM Entrant | Dépl. HPPM Sortant | Dépl. HPPM Total | Dépl. SAM Entrant | Dépl. SAM Sortant | Dépl. SAM Total |
| APPARTEMENTS | 416,00 | Unités | | 39,00 | 87,00 | 126,00 | 95,00 | 69,00 | 164,00 | - | - | - |
| MAISONS UNIFAMILIALES | 50,00 | Unités | | 10,00 | 29,00 | 39,00 | 32,00 | 19,00 | 51,00 | - | - | - |
| | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Tous modes | | | | 49,00 | 116,00 | 165,00 | 127,00 | 88,00 | 215,00 | - | - | - |
| C Déplacements Personnes - Tous modes - Internes | | | | Taux HPAM | Taux HPAM | Taux HPAM | Taux HPPM | Taux HPPM | Taux HPPM | Taux SAM | Taux SAM | Taux SAM |
| | | | 0,0% | | | | | | | | | |

F1520557 - ÉTUDE DE CIRCULATION MONT-SAINT-HILAIRE

Génération des déplacements - Composante résidentielle et hébergement (De la Montagne)

CALCUL

27 juin 2016

Fait par : Karla Gamboa, M.Ing

Vérifié par : Carole Taillée, ing., D.E.S.S.

| | | | | Entrant | Sortant | Total | | Entrant | Sortant | Total | | Entrant | Sortant | Total |
|---|--------|--------|------|--------------------------|--------------------------|------------------------|--|--------------------------|--------------------------|------------------------|--|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| APPARTEMENTS | 416,00 | Unités | 0,0% | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| MAISONS UNIFAMILIALES | 50,00 | Unités | 0,0% | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Tous modes - Internes | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| D Déplacements Personnes - Tous modes - Externes | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Taux HPAM Entrant | Taux HPAM Sortant | Taux HPAM Total | | Taux HPPM Entrant | Taux HPPM Sortant | Taux HPPM Total | | Taux SAM Entrant | Taux SAM Sortant | Taux SAM Total |
| APPARTEMENTS | 416,00 | Unités | | 39 | 87 | 126 | | 95 | 69 | 164 | | - | - | - |
| MAISONS UNIFAMILIALES | 50,00 | Unités | | 10 | 29 | 39 | | 32 | 19 | 51 | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Tous modes - Externes | | | | 49 | 116 | 165 | | 127 | 88 | 215 | | - | - | - |

F1520557 - ÉTUDE DE CIRCULATION MONT-SAINT-HILAIRE

Génération des déplacements - Composante résidentielle et hébergement (De la Montagne)

CALCUL

27 juin 2016

Fait par : Karla Gamboa, M.Ing

Vérifié par : Carole Taillée, ing., D.E.S.S.

| | | | | Entrant | Sortant | Total | | Entrant | Sortant | Total | | Entrant | Sortant | Total |
|---|--------|--------|------|--------------------------|--------------------------|------------------------|--|--------------------------|--------------------------|------------------------|--|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| APPARTEMENTS | 416,00 | Unités | 0,0% | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| MAISONS UNIFAMILIALES | 50,00 | Unités | 0,0% | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Mode Autres motorisés (Taxi, ...) | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| H Déplacements Personnes - Mode auto | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Taux HPAM Entrant | Taux HPAM Sortant | Taux HPAM Total | | Taux HPPM Entrant | Taux HPPM Sortant | Taux HPPM Total | | Taux SAM Entrant | Taux SAM Sortant | Taux SAM Total |
| APPARTEMENTS | 416,00 | Unités | | 39 | 87 | 126 | | 95 | 69 | 164 | | - | - | - |
| MAISONS UNIFAMILIALES | 50,00 | Unités | | 10 | 29 | 39 | | 32 | 19 | 51 | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| | | | | - | - | - | | - | - | - | | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Mode auto | | | | 49 | 116 | 165 | | 127 | 88 | 215 | | - | - | - |

F1520557 - ÉTUDE DE CIRCULATION MONT-SAINT-HILAIRE

Génération des déplacements - Composante résidentielle et hébergement (De la Montagne)

CALCUL

27 juin 2016

Fait par : Karla Gamboa, M.Ing

Vérifie par : Carole Taillée, ing., D.E.S.S.

| M Déplacements Personnes - Bilan | Taux HPAM | Taux HPAM | Taux HPAM | Taux HPPM | Taux HPPM | Taux HPPM | Taux SAM | Taux SAM | Taux SAM |
|--|--------------|--------------|-----------|--------------|--------------|-----------|--------------|--------------|----------|
| | Entrant | Sortant | Total | Entrant | Sortant | Total | Entrant | Sortant | Total |
| Total :Déplacements Personnes - Tous modes | 49 | 116 | 165 | 127 | 88 | 215 | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Tous modes - Internes | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Tous modes - Externes | 49 | 116 | 165 | 127 | 88 | 215 | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Mode TC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Mode actif | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Mode Autres motorisés (Taxi, ...) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total :Déplacements Personnes - Mode auto | 49 | 116 | 165 | 127 | 88 | 215 | - | - | - |
| Taux d'occupation auto | 1,000 | 1,000 | | 1,000 | 1,000 | | 1,000 | 1,000 | |
| N Déplacements Auto - Bilan | Taux HPAM | Taux HPAM | Taux HPAM | Taux HPPM | Taux HPPM | Taux HPPM | Taux SAM | Taux SAM | Taux SAM |
| | Entrant | Sortant | Total | Entrant | Sortant | Total | Entrant | Sortant | Total |
| Déplacements Auto - Total | 49 | 116 | 165 | 127 | 88 | 215 | - | - | - |

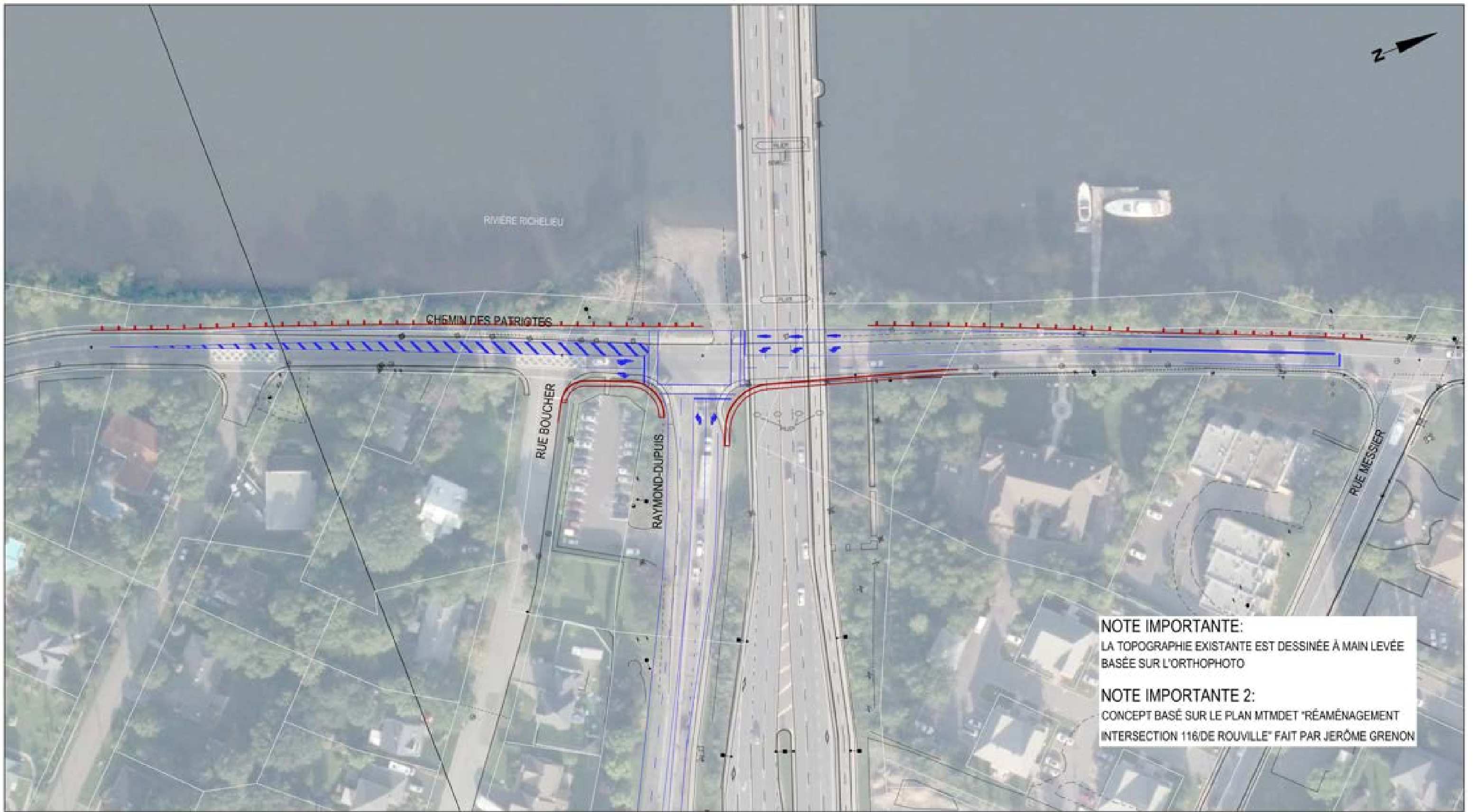


ANNEXE D : Conception géométrique proposée



ANNEXE D1 : Horizon court terme





NOTE IMPORTANTE:
 LA TOPOGRAPHIE EXISTANTE EST DESSINÉE À MAIN LEVÉE
 BASÉE SUR L'ORTHOPHOTO

NOTE IMPORTANTE 2:
 CONCEPT BASÉ SUR LE PLAN MTMDT "RÉAMÉNAGEMENT
 INTERSECTION 116/DE ROUVILLE" FAIT PAR JÉRÔME GRENON

Cient



Ville de Mont-Saint-Hilaire

Consultant



SM LES CONSULTANTS
S.M. INC.

433, rue Chabanel Ouest, Montréal (Québec) H2N 2J8
 (514) 962-6004 - Télécopieur: (514) 962-6108
 groupe@sm.com

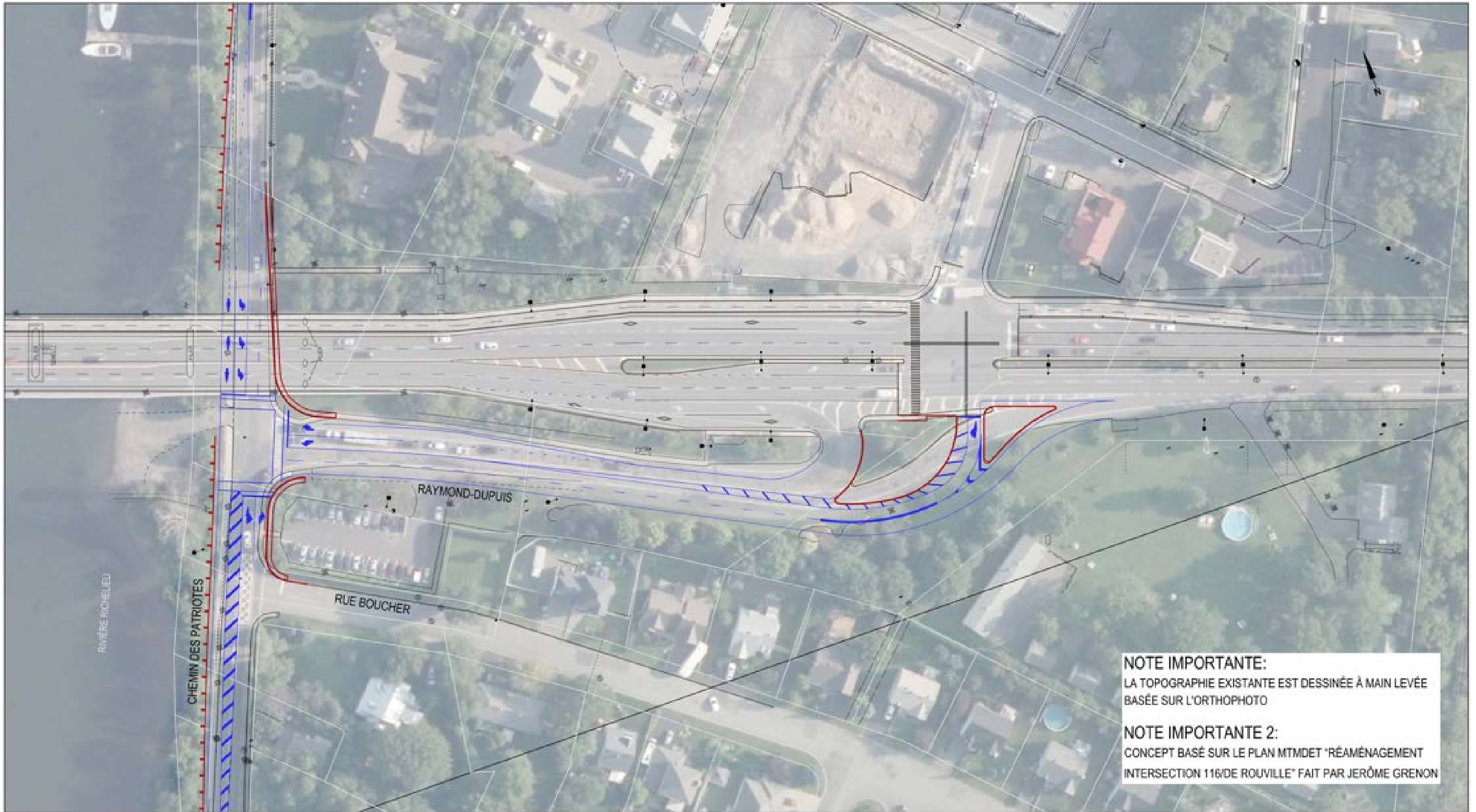
Description

Étude de circulation à divers endroits sur le territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire

Concept de réaménagement-intersection Chemin des Patriotes S. / Rue Raymond-Dupuis

| | |
|---|-------------------------|
| Dessiné par: Anna Fridzon, tech. | Projeté par: |
| Validé par: Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A. | Approuvé par: |
| Échelle: 1:1000 | Date: 15 / 08 / 2016 |
| PROJET NO: F-1520557 | DESSIN NO: C0016 |
| | RÉV. 00 |

I:\sm-data-mtl\Transport et circulation\DOSS-ERS\2015\F-1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\CAO-DAO\ Dessin\F-1520557C016.dwg



NOTE IMPORTANTE:
 LA TOPOGRAPHIE EXISTANTE EST DESSINÉE À MAIN LEVÉE
 BASÉE SUR L'ORTHOPHOTO

NOTE IMPORTANTE 2:
 CONCEPT BASÉ SUR LE PLAN MTMDT "RÉAMÉNAGEMENT
 INTERSECTION 116/DE ROUVILLE" FAIT PAR JÉRÔME GRENON

Cient

Ville de Mont-Saint-Hilaire

Consultant

SM LES CONSULTANTS
 S.M. INC.

433, rue Chabanel Ouest, Montréal (Québec) H3N 2J8
 (514) 962-6004 - Télécopieur: (514) 962-6106
 groupe@sm.com

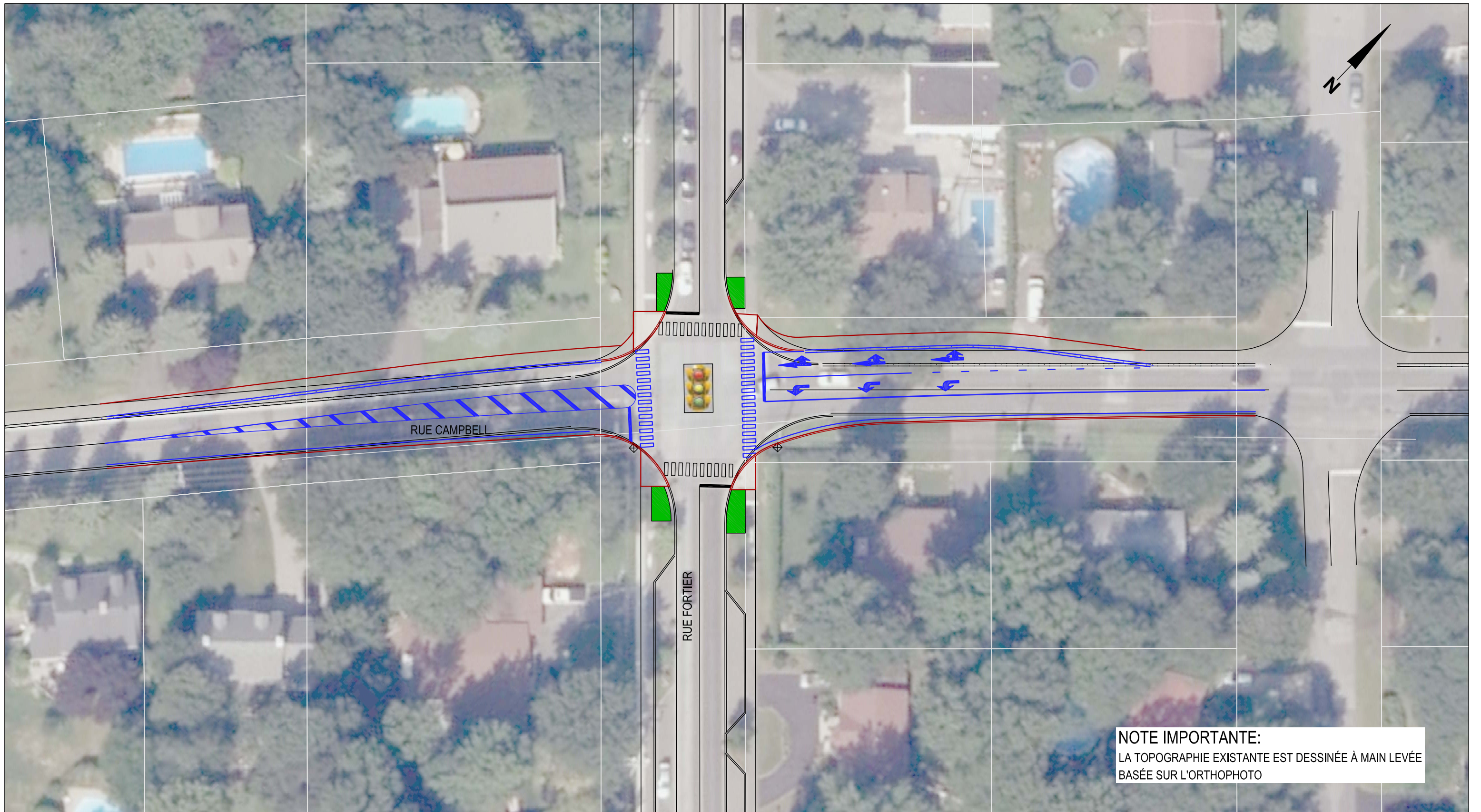
Description

Étude de circulation à divers endroits sur le territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire

Concept de réaménagement-intersection Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier / Rue Raymond-Dupuis

| | |
|--|--------------------------------|
| Dessiné par: Anna Fridzon, tech. | Projeté par: |
| Validé par: Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A. | Approuvé par: |
| Échelle: 1:1000 | Date: 15 / 08 / 2016 |
| PROJET NO: F-1520557 | DESSIN NO: C0017 |
| | RÉV. 00 |

I:\sm-data-mtl\Transport et circulation\DOSS-ERS\2015\F-1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\CAO-DAO\ Dessin\F-1520557C017.dwg



NOTE IMPORTANTE:
 LA TOPOGRAPHIE EXISTANTE EST DESSINÉE À MAIN LEVÉE
 BASÉE SUR L'ORTHOPHOTO

Client



Consultant

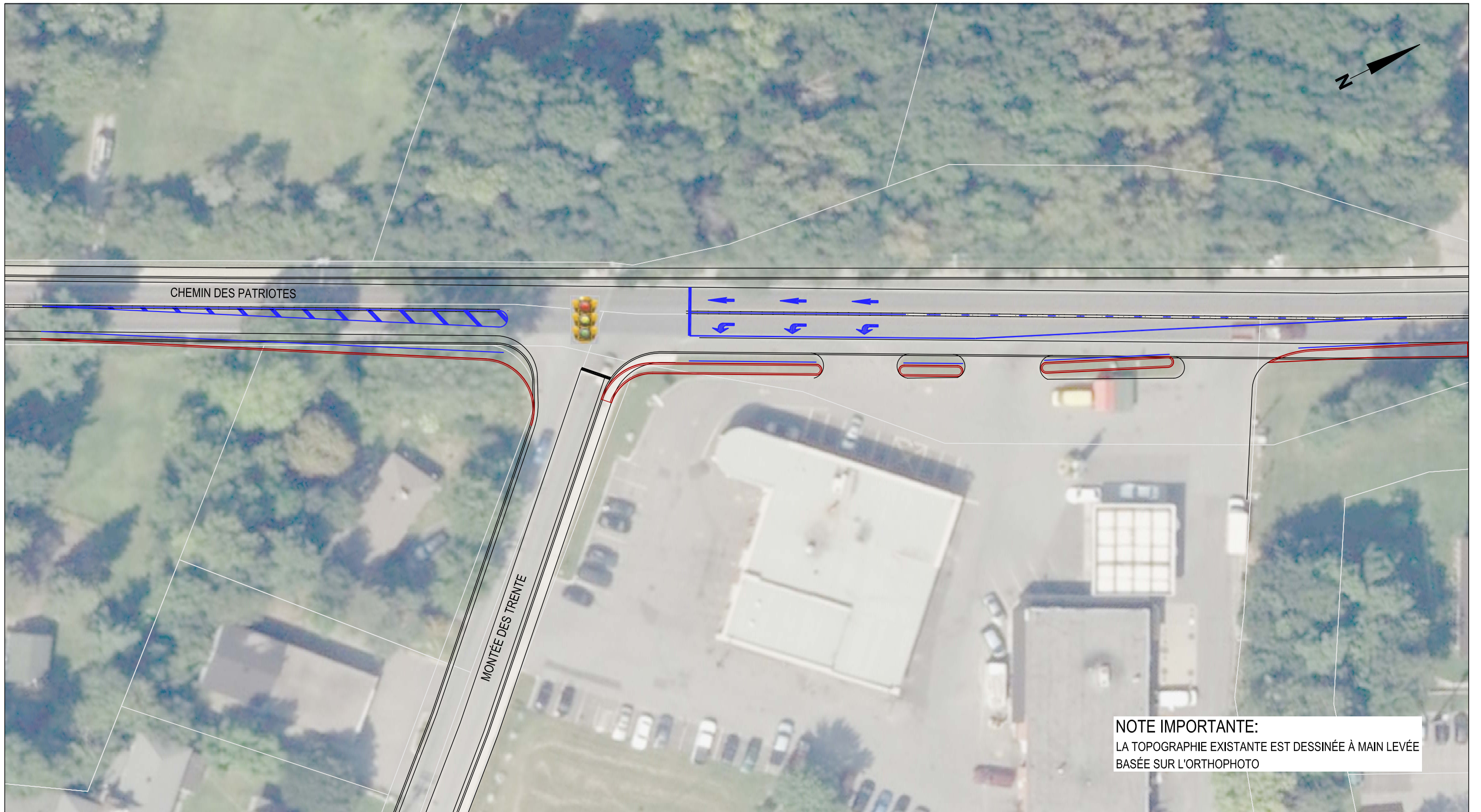


Description

Étude de circulation à divers endroits sur le territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire
 Concept de réaménagement-intersection Rue Fortier/ Rue Campbell

| | | |
|---|------------------------|------------|
| Dessiné par: Anna Fridzon, tech. | Projeté par: | |
| Validé par: Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A. | Approuvé par: | |
| Échelle: 1:500 | Date 12 / 08 / 2016 | |
| PROJET NO: F-1520557 | DESSIN NO: C0012 | RÉV. 00 |

\\sm-data-mnt\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\4-CAO-DAO\ Dessin\F-1520557C012.dwg



NOTE IMPORTANTE:
 LA TOPOGRAPHIE EXISTANTE EST DESSINÉE À MAIN LEVÉE
 BASÉE SUR L'ORTHOPHOTO

Cient

Ville de Mont-Saint-Hilaire

Consultant

433, rue Chabanel Ouest, Montréal (Québec) H2N 2J8
 (514) 982-6001 - Télécopieur: (514) 982-6106
 groupesm.com

Description

Étude de circulation à divers endroits sur le territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire

Concept de réaménagement-intersection Chemin des Patriotes S./ Montée des Trente

| | | |
|---|------------------------|------------|
| Dessiné par: Anna Fridzon, tech. | Projeté par: | |
| Validé par: Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A. | Approuvé par: | |
| Échelle: 1:500 | Date 11 / 08 / 2016 | |
| PROJET NO: F-1520557 | DESSIN NO: C0015 | RÉV. 00 |

\\sm-data-mtl\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F-1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\4-CAO-DAO\ Dessin\F-1520557C015.DWG



ANNEXE D2 : Horizon long terme





NOTE IMPORTANTE:
 LA TOPOGRAPHIE EXISTANTE EST DESSINÉE À MAIN LEVÉE
 BASÉE SUR L'ORTHOPHOTO

NOTE IMPORTANTE 2:
 CONCEPT BASÉ SUR LE PLAN MTMDT "RÉAMÉNAGEMENT
 INTERSECTION 116/DE ROUVILLE" FAIT PAR JÉRÔME GRENON

Cient

Ville de Mont-Saint-Hilaire

Consultant

SM LES CONSULTANTS
 S.M. INC.

433, rue Chabanel Ouest, Montréal (Québec) H2N 2J8
 (514) 962-6004 - Télécopieur: (514) 962-6108
 groupe@sm.com

Description

Étude de circulation à divers endroits sur le territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire

Concept de réaménagement-intersection Chemin des Patriotes S. / Rue Raymond-Dupuis

| | |
|---|-------------------------|
| Dessiné par: Ehsan Assodi, stagiaire | Projeté par: |
| Validé par: Eya-Wetu Taloki, ing., M.Sc.A. | Approuvé par: |
| Échelle: 1:1000 | Date: 15 / 08 / 2016 |
| PROJET NO: F-1520557 | DESSIN NO: C0010 |
| | RÉV. 00 |

I:\sm-data-mtl\Transport et circulation\DOSS-ERS\2015\F-1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\CAO-DAO\ Dessin F-1520557C010.dwg



NOTE IMPORTANTE:
 LA TOPOGRAPHIE EXISTANTE EST DESSINÉE À MAIN LEVÉE
 BASÉE SUR L'ORTHOPHOTO

Client



Consultant



Description

Étude de circulation à divers endroits sur le territoire de la ville de Mont-Saint-Hilaire
 Concept de réaménagement-intersection Chemin des Patriotes N./ Boulevard de la Gare

| | | |
|---|------------------------|------------|
| Dessiné par: Anna Fridzon, tech. | Projeté par: | |
| Validé par: Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A. | Approuvé par: | |
| Échelle: 1:500 | Date 10 / 08 / 2016 | |
| PROJET NO: F-1520557 | DESSIN NO: C0014 | RÉV. 00 |

\\sm-data-mtl\Transport et circulation\DOSSIERS\2015\F1520557-Mt-Saint-Hilaire étude de circulation\4-CAO-DAO\ Dessin\F-1520557C014.dwg



ANNEXE E : Résultats des simulations



Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:00 | 7:00 | 7:00 | 7:00 | 7:00 | 7:00 |
| End Time | 8:15 | 8:15 | 8:15 | 8:15 | 8:15 | 8:15 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1638 | 1641 | 1625 | 1594 | 1561 | 1611 |
| Vehs Exited | 1661 | 1622 | 1615 | 1623 | 1557 | 1616 |
| Starting Vehs | 64 | 48 | 33 | 67 | 44 | 49 |
| Ending Vehs | 41 | 67 | 43 | 38 | 48 | 48 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 2068 | 2098 | 2027 | 2023 | 2002 | 2044 |
| Travel Time (hr) | 69.0 | 54.2 | 52.6 | 53.7 | 51.7 | 56.2 |
| Total Delay (hr) | 26.9 | 11.6 | 11.3 | 12.5 | 11.1 | 14.7 |
| Total Stops | 1166 | 1151 | 1090 | 1026 | 1081 | 1103 |
| Fuel Used (l) | 178.7 | 165.9 | 160.2 | 161.1 | 158.7 | 164.9 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|---------------------------------|------|
| Start Time | 7:00 |
| End Time | 7:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|-------------------------------|------|
| Start Time | 7:15 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 371 | 377 | 412 | 335 | 332 | 364 |
| Vehs Exited | 400 | 372 | 377 | 353 | 334 | 366 |
| Starting Vehs | 64 | 48 | 33 | 67 | 44 | 49 |
| Ending Vehs | 35 | 53 | 68 | 49 | 42 | 48 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 501 | 478 | 503 | 438 | 432 | 470 |
| Travel Time (hr) | 12.6 | 12.1 | 12.7 | 10.6 | 10.5 | 11.7 |
| Total Delay (hr) | 2.4 | 2.3 | 2.5 | 1.7 | 1.7 | 2.1 |
| Total Stops | 247 | 251 | 277 | 215 | 226 | 242 |
| Fuel Used (l) | 39.7 | 37.9 | 39.0 | 34.8 | 33.0 | 36.9 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 533 | 496 | 503 | 531 | 515 | 514 |
| Vehs Exited | 464 | 485 | 493 | 504 | 488 | 487 |
| Starting Vehs | 35 | 53 | 68 | 49 | 42 | 48 |
| Ending Vehs | 104 | 64 | 78 | 76 | 69 | 78 |
| Denied Entry Before | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 595 | 619 | 603 | 626 | 618 | 612 |
| Travel Time (hr) | 23.1 | 17.3 | 16.4 | 18.5 | 17.6 | 18.6 |
| Total Delay (hr) | 11.0 | 4.7 | 4.0 | 5.7 | 5.0 | 6.1 |
| Total Stops | 425 | 385 | 358 | 355 | 356 | 376 |
| Fuel Used (l) | 54.1 | 50.3 | 48.7 | 51.5 | 50.9 | 51.1 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 377 | 341 | 353 | 335 | 343 | 350 |
| Vehs Exited | 418 | 363 | 387 | 364 | 368 | 380 |
| Starting Vehs | 104 | 64 | 78 | 76 | 69 | 78 |
| Ending Vehs | 63 | 42 | 44 | 47 | 44 | 47 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 509 | 452 | 474 | 454 | 461 | 470 |
| Travel Time (hr) | 21.0 | 11.0 | 12.5 | 12.0 | 11.5 | 13.6 |
| Total Delay (hr) | 10.6 | 1.8 | 2.8 | 2.8 | 2.2 | 4.1 |
| Total Stops | 262 | 219 | 225 | 214 | 243 | 231 |
| Fuel Used (l) | 47.5 | 34.9 | 37.8 | 36.4 | 36.2 | 38.6 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 357 | 427 | 357 | 393 | 371 | 379 |
| Vehs Exited | 379 | 402 | 358 | 402 | 367 | 382 |
| Starting Vehs | 63 | 42 | 44 | 47 | 44 | 47 |
| Ending Vehs | 41 | 67 | 43 | 38 | 48 | 48 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 464 | 549 | 448 | 504 | 491 | 491 |
| Travel Time (hr) | 12.3 | 13.7 | 11.1 | 12.5 | 12.1 | 12.3 |
| Total Delay (hr) | 2.9 | 2.7 | 2.0 | 2.2 | 2.2 | 2.4 |
| Total Stops | 232 | 296 | 230 | 242 | 256 | 251 |
| Fuel Used (l) | 37.4 | 42.8 | 34.7 | 38.4 | 38.5 | 38.4 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 | 3.7 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 1.0 | 0.0 | 2.2 | 0.7 | 0.3 | 0.2 | 4.5 |
| Total Del/Veh (s) | 26.3 | 1.3 | 11.9 | 12.0 | 27.7 | 3.9 | 12.0 |
| Vehicles Entered | 138 | 98 | 647 | 204 | 44 | 194 | 1325 |
| Vehicles Exited | 138 | 98 | 649 | 202 | 43 | 194 | 1324 |
| Hourly Exit Rate | 138 | 98 | 649 | 202 | 43 | 194 | 1324 |
| Input Volume | 135 | 101 | 643 | 208 | 44 | 198 | 1329 |
| % of Volume | 102 | 97 | 101 | 97 | 98 | 98 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.3 | 1.0 | 0.7 | 0.0 | 0.1 | 0.3 | 2.4 |
| Total Del/Veh (s) | 36.5 | 21.7 | 3.5 | 2.8 | 8.7 | 4.0 | 7.0 |
| Vehicles Entered | 26 | 163 | 688 | 7 | 53 | 284 | 1221 |
| Vehicles Exited | 26 | 163 | 688 | 7 | 54 | 285 | 1223 |
| Hourly Exit Rate | 26 | 163 | 688 | 7 | 54 | 285 | 1223 |
| Input Volume | 26 | 164 | 688 | 8 | 53 | 287 | 1226 |
| % of Volume | 100 | 99 | 100 | 85 | 102 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-------|------|-----|-----|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.6 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 3.0 | 2.8 | 0.4 | 0.0 | 0.2 | 0.4 | 6.8 |
| Total Del/Veh (s) | 100.1 | 80.1 | 2.5 | 1.6 | 11.4 | 4.8 | 19.5 |
| Vehicles Entered | 104 | 122 | 573 | 83 | 51 | 302 | 1235 |
| Vehicles Exited | 105 | 123 | 571 | 83 | 51 | 302 | 1235 |
| Hourly Exit Rate | 105 | 123 | 571 | 83 | 51 | 302 | 1235 |
| Input Volume | 104 | 120 | 574 | 84 | 52 | 303 | 1238 |
| % of Volume | 101 | 102 | 99 | 99 | 99 | 100 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Delay (hr) | 14.4 |
| Total Del/Veh (s) | 31.1 |
| Vehicles Entered | 1611 |
| Vehicles Exited | 1616 |
| Hourly Exit Rate | 1616 |
| Input Volume | 5384 |
| % of Volume | 30 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 42.6 | 99.9 | 53.2 | 24.6 | 36.8 |
| Average Queue (m) | 18.3 | 45.3 | 20.8 | 9.8 | 10.5 |
| 95th Queue (m) | 33.7 | 81.1 | 39.7 | 20.1 | 25.3 |
| Link Distance (m) | 289.1 | 344.8 | | 207.4 | 207.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 5 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 10 | | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 67.2 | 54.0 |
| Average Queue (m) | 19.3 | 11.6 |
| 95th Queue (m) | 52.2 | 36.7 |
| Link Distance (m) | 591.0 | 344.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 176.8 | 8.1 | 64.1 |
| Average Queue (m) | 55.7 | 0.4 | 14.5 |
| 95th Queue (m) | 189.1 | 3.4 | 43.4 |
| Link Distance (m) | 424.7 | 361.8 | 530.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 10

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1841 | 1699 | 1711 | 1668 | 1649 | 1715 |
| Vehs Exited | 1816 | 1676 | 1730 | 1663 | 1637 | 1706 |
| Starting Vehs | 58 | 64 | 75 | 63 | 48 | 60 |
| Ending Vehs | 83 | 87 | 56 | 68 | 60 | 70 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 2589 | 2390 | 2430 | 2371 | 2355 | 2427 |
| Travel Time (hr) | 84.2 | 65.8 | 69.7 | 63.3 | 65.6 | 69.7 |
| Total Delay (hr) | 29.9 | 15.5 | 18.9 | 13.5 | 16.2 | 18.8 |
| Total Stops | 1890 | 1434 | 1564 | 1289 | 1445 | 1525 |
| Fuel Used (l) | 212.7 | 187.8 | 191.6 | 183.2 | 185.2 | 192.1 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 403 | 376 | 405 | 392 | 378 | 391 |
| Vehs Exited | 401 | 397 | 417 | 401 | 375 | 397 |
| Starting Vehs | 58 | 64 | 75 | 63 | 48 | 60 |
| Ending Vehs | 60 | 43 | 63 | 54 | 51 | 55 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 578 | 567 | 581 | 561 | 536 | 565 |
| Travel Time (hr) | 15.5 | 14.4 | 15.1 | 14.9 | 13.9 | 14.7 |
| Total Delay (hr) | 3.3 | 2.6 | 2.9 | 3.1 | 2.5 | 2.9 |
| Total Stops | 293 | 256 | 293 | 316 | 256 | 283 |
| Fuel Used (l) | 45.2 | 43.7 | 44.3 | 43.5 | 40.4 | 43.4 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|--|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by PHF, Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 601 | 513 | 523 | 493 | 521 | 531 |
| Vehs Exited | 522 | 464 | 484 | 472 | 489 | 485 |
| Starting Vehs | 60 | 43 | 63 | 54 | 51 | 55 |
| Ending Vehs | 139 | 92 | 102 | 75 | 83 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 743 | 666 | 692 | 676 | 693 | 694 |
| Travel Time (hr) | 27.5 | 20.2 | 23.2 | 19.3 | 21.5 | 22.3 |
| Total Delay (hr) | 11.9 | 6.2 | 8.6 | 5.1 | 6.9 | 7.7 |
| Total Stops | 716 | 554 | 597 | 429 | 567 | 571 |
| Fuel Used (l) | 63.4 | 53.7 | 56.9 | 54.0 | 56.7 | 57.0 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 402 | 383 | 390 | 371 | 382 | 386 |
| Vehs Exited | 471 | 417 | 434 | 402 | 400 | 425 |
| Starting Vehs | 139 | 92 | 102 | 75 | 83 | 98 |
| Ending Vehs | 70 | 58 | 58 | 44 | 65 | 57 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 648 | 576 | 600 | 564 | 590 | 595 |
| Travel Time (hr) | 24.8 | 15.5 | 17.3 | 14.5 | 16.6 | 17.7 |
| Total Delay (hr) | 11.2 | 3.4 | 4.9 | 2.6 | 4.3 | 5.3 |
| Total Stops | 541 | 304 | 404 | 258 | 374 | 377 |
| Fuel Used (l) | 56.8 | 45.0 | 47.7 | 42.7 | 46.8 | 47.8 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 5:15 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 435 | 427 | 393 | 412 | 368 | 408 |
| Vehs Exited | 422 | 398 | 395 | 388 | 373 | 395 |
| Starting Vehs | 70 | 58 | 58 | 44 | 65 | 57 |
| Ending Vehs | 83 | 87 | 56 | 68 | 60 | 70 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 620 | 582 | 558 | 570 | 535 | 573 |
| Travel Time (hr) | 16.4 | 15.6 | 14.2 | 14.6 | 13.6 | 14.9 |
| Total Delay (hr) | 3.5 | 3.4 | 2.5 | 2.7 | 2.4 | 2.9 |
| Total Stops | 340 | 320 | 270 | 286 | 248 | 292 |
| Fuel Used (l) | 47.3 | 45.3 | 42.6 | 43.0 | 41.3 | 43.9 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|-----|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.3 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 23.2 | 7.0 | 17.9 | 8.9 | 40.9 | 13.2 | 17.7 |
| Vehicles Entered | 559 | 161 | 294 | 104 | 26 | 240 | 1384 |
| Vehicles Exited | 560 | 161 | 292 | 102 | 26 | 240 | 1381 |
| Hourly Exit Rate | 560 | 161 | 292 | 102 | 26 | 240 | 1381 |
| Input Volume | 569 | 162 | 289 | 101 | 27 | 238 | 1386 |
| % of Volume | 98 | 99 | 101 | 101 | 97 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 29.6 | 6.5 | 2.0 | 2.0 | 7.2 | 5.5 | 4.9 |
| Vehicles Entered | 11 | 66 | 377 | 19 | 125 | 710 | 1308 |
| Vehicles Exited | 11 | 65 | 377 | 19 | 124 | 706 | 1302 |
| Hourly Exit Rate | 11 | 65 | 377 | 19 | 124 | 706 | 1302 |
| Input Volume | 11 | 63 | 378 | 20 | 132 | 711 | 1315 |
| % of Volume | 102 | 103 | 100 | 96 | 94 | 99 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 44.4 | 32.1 | 2.1 | 1.1 | 9.5 | 6.5 | 8.4 |
| Vehicles Entered | 76 | 54 | 342 | 112 | 87 | 622 | 1293 |
| Vehicles Exited | 75 | 54 | 342 | 112 | 87 | 629 | 1299 |
| Hourly Exit Rate | 75 | 54 | 342 | 112 | 87 | 629 | 1299 |
| Input Volume | 80 | 53 | 345 | 116 | 84 | 624 | 1301 |
| % of Volume | 94 | 101 | 99 | 97 | 104 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 37.7 |
| Vehicles Entered | 1715 |
| Vehicles Exited | 1706 |
| Hourly Exit Rate | 1706 |
| Input Volume | 6488 |
| % of Volume | 26 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | WB | B21 | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 60.1 | 37.9 | 241.3 | 69.6 | 43.8 | 15.8 | 63.3 |
| Average Queue (m) | 55.5 | 17.3 | 66.5 | 31.5 | 10.6 | 6.8 | 23.8 |
| 95th Queue (m) | 69.9 | 47.7 | 220.8 | 58.5 | 28.3 | 16.3 | 46.3 |
| Link Distance (m) | 37.9 | | 579.5 | 344.6 | | 207.5 | 207.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 31 | 0 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 100.0 | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 31 | 0 | | 2 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 51 | 2 | | 2 | 0 | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 27.1 | 2.6 | 56.6 |
| Average Queue (m) | 7.0 | 0.1 | 16.2 |
| 95th Queue (m) | 17.8 | 1.4 | 40.2 |
| Link Distance (m) | 591.0 | 530.8 | 344.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 64.6 | 10.3 | 62.2 |
| Average Queue (m) | 18.2 | 0.9 | 17.6 |
| 95th Queue (m) | 54.0 | 5.9 | 44.3 |
| Link Distance (m) | 424.7 | 361.8 | 530.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 55

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:30 | 7:30 | 7:30 | 7:30 |
| End Time | 8:45 | 8:45 | 8:45 | 8:45 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 5230 | 5082 | 5176 | 5164 |
| Vehs Exited | 5113 | 5056 | 5136 | 5101 |
| Starting Vehs | 312 | 243 | 326 | 291 |
| Ending Vehs | 429 | 269 | 366 | 353 |
| Denied Entry Before | 3 | 2 | 9 | 3 |
| Denied Entry After | 92 | 20 | 42 | 50 |
| Travel Distance (km) | 6999 | 6963 | 7015 | 6992 |
| Travel Time (hr) | 449.9 | 297.7 | 388.6 | 378.7 |
| Total Delay (hr) | 300.6 | 148.5 | 238.6 | 229.2 |
| Total Stops | 10433 | 9752 | 9932 | 10041 |
| Fuel Used (l) | 790.7 | 661.0 | 739.1 | 730.3 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1227 | 1212 | 1219 | 1221 |
| Vehs Exited | 1236 | 1218 | 1263 | 1241 |
| Starting Vehs | 312 | 243 | 326 | 291 |
| Ending Vehs | 303 | 237 | 282 | 274 |
| Denied Entry Before | 3 | 2 | 9 | 3 |
| Denied Entry After | 14 | 1 | 6 | 7 |
| Travel Distance (km) | 1696 | 1690 | 1740 | 1709 |
| Travel Time (hr) | 79.6 | 55.8 | 82.1 | 72.5 |
| Total Delay (hr) | 43.4 | 19.6 | 44.9 | 36.0 |
| Total Stops | 2615 | 2067 | 2542 | 2406 |
| Fuel Used (l) | 166.5 | 148.1 | 172.5 | 162.4 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1529 | 1498 | 1464 | 1497 |
| Vehs Exited | 1356 | 1334 | 1334 | 1341 |
| Starting Vehs | 303 | 237 | 282 | 274 |
| Ending Vehs | 476 | 401 | 412 | 431 |
| Denied Entry Before | 14 | 1 | 6 | 7 |
| Denied Entry After | 91 | 17 | 42 | 48 |
| Travel Distance (km) | 1880 | 1872 | 1849 | 1867 |
| Travel Time (hr) | 111.9 | 77.6 | 95.8 | 95.1 |
| Total Delay (hr) | 71.8 | 37.6 | 56.0 | 55.1 |
| Total Stops | 2784 | 2713 | 2524 | 2671 |
| Fuel Used (l) | 204.7 | 176.3 | 187.7 | 189.6 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:15 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1235 | 1207 | 1226 | 1223 |
| Vehs Exited | 1288 | 1301 | 1249 | 1279 |
| Starting Vehs | 476 | 401 | 412 | 431 |
| Ending Vehs | 423 | 307 | 389 | 372 |
| Denied Entry Before | 91 | 17 | 42 | 48 |
| Denied Entry After | 96 | 18 | 41 | 50 |
| Travel Distance (km) | 1747 | 1732 | 1685 | 1721 |
| Travel Time (hr) | 127.8 | 87.7 | 107.0 | 107.5 |
| Total Delay (hr) | 90.5 | 50.6 | 71.1 | 70.7 |
| Total Stops | 2454 | 2603 | 2440 | 2499 |
| Fuel Used (l) | 210.1 | 175.0 | 189.0 | 191.4 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 8:30

End Time 8:45

Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1239 | 1165 | 1267 | 1219 |
| Vehs Exited | 1233 | 1203 | 1290 | 1245 |
| Starting Vehs | 423 | 307 | 389 | 372 |
| Ending Vehs | 429 | 269 | 366 | 353 |
| Denied Entry Before | 96 | 18 | 41 | 50 |
| Denied Entry After | 92 | 20 | 42 | 50 |
| Travel Distance (km) | 1676 | 1669 | 1741 | 1695 |
| Travel Time (hr) | 130.7 | 76.7 | 103.7 | 103.7 |
| Total Delay (hr) | 94.9 | 40.7 | 66.5 | 67.4 |
| Total Stops | 2580 | 2369 | 2426 | 2457 |
| Fuel Used (l) | 209.3 | 161.6 | 189.9 | 187.0 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|-----|------|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7.3 | 7.5 |
| Denied Del/Veh (s) | 2.4 | 0.3 | 2.4 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 4.3 | 0.0 | 49.4 | 8.9 |
| Total Delay (hr) | 1.0 | 2.6 | 0.1 | 8.4 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.3 | 3.4 | 16.3 |
| Total Del/Veh (s) | 49.2 | 11.3 | 3.2 | 26.2 | 8.7 | 0.6 | 0.9 | 29.1 | 12.0 | 23.1 | 19.0 |
| Vehicles Entered | 74 | 813 | 152 | 1128 | 113 | 11 | 128 | 31 | 75 | 523 | 3048 |
| Vehicles Exited | 73 | 815 | 154 | 1134 | 112 | 11 | 127 | 31 | 74 | 522 | 3053 |
| Hourly Exit Rate | 73 | 815 | 154 | 1134 | 112 | 11 | 127 | 31 | 74 | 522 | 3053 |
| Input Volume | 69 | 774 | 163 | 1136 | 112 | 13 | 145 | 31 | 81 | 570 | 3092 |
| % of Volume | 106 | 105 | 95 | 100 | 100 | 85 | 87 | 101 | 92 | 92 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.4 | 0.0 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.8 | 0.7 | 0.6 | 0.1 | 0.2 | 4.1 |
| Total Delay (hr) | 0.4 | 3.2 | 0.3 | 1.5 | 3.3 | 0.1 | 5.5 | 0.3 | 1.0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 64.4 | 13.8 | 6.3 | 56.0 | 16.8 | 9.9 | 39.7 | 23.5 | 28.5 | 42.0 | 49.3 | 27.7 |
| Vehicles Entered | 24 | 816 | 170 | 95 | 707 | 25 | 497 | 42 | 122 | 9 | 7 | 16 |
| Vehicles Exited | 24 | 815 | 170 | 96 | 706 | 26 | 498 | 41 | 122 | 9 | 7 | 16 |
| Hourly Exit Rate | 24 | 815 | 170 | 96 | 706 | 26 | 498 | 41 | 122 | 9 | 7 | 16 |
| Input Volume | 25 | 794 | 167 | 95 | 709 | 24 | 498 | 44 | 135 | 10 | 7 | 14 |
| % of Volume | 95 | 103 | 102 | 101 | 100 | 108 | 100 | 94 | 91 | 90 | 100 | 116 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 |
| Total Delay (hr) | 16.0 |
| Total Del/Veh (s) | 22.4 |
| Vehicles Entered | 2530 |
| Vehicles Exited | 2530 |
| Hourly Exit Rate | 2530 |
| Input Volume | 2522 |
| % of Volume | 100 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell 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 | 10.3 | 5.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 130.1 | 67.3 | 68.7 | 0.2 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 20.2 | 9.8 | 0.0 | 0.7 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 7.5 | 8.8 | 6.3 | 7.3 | 6.8 | 4.8 | 244.8 | 131.5 | 127.7 | 12.5 | 9.8 | 6.6 |
| Vehicles Entered | 57 | 95 | 6 | 66 | 17 | 11 | 1 | 536 | 267 | 3 | 245 | 25 |
| Vehicles Exited | 57 | 96 | 6 | 64 | 17 | 12 | 1 | 530 | 264 | 3 | 245 | 25 |
| Hourly Exit Rate | 57 | 96 | 6 | 64 | 17 | 12 | 1 | 530 | 264 | 3 | 245 | 25 |
| Input Volume | 57 | 89 | 7 | 60 | 19 | 10 | 3 | 544 | 265 | 3 | 250 | 20 |
| % of Volume | 100 | 108 | 86 | 107 | 91 | 123 | 36 | 97 | 100 | 92 | 98 | 125 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 5 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 15.5 |
| Denied Del/Veh (s) | 41.5 |
| Total Delay (hr) | 31.4 |
| Total Del/Veh (s) | 83.0 |
| Vehicles Entered | 1329 |
| Vehicles Exited | 1320 |
| Hourly Exit Rate | 1320 |
| Input Volume | 1326 |
| % of Volume | 100 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 19 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.4 | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.1 | 0.6 | 0.0 | 0.2 | 0.3 | 1.3 |
| Total Del/Veh (s) | 18.4 | 5.0 | 4.4 | 4.6 | 5.6 | 2.5 | 4.1 |
| Vehicles Entered | 14 | 55 | 500 | 36 | 104 | 373 | 1082 |
| Vehicles Exited | 14 | 55 | 502 | 37 | 103 | 374 | 1085 |
| Hourly Exit Rate | 14 | 55 | 502 | 37 | 103 | 374 | 1085 |
| Input Volume | 15 | 67 | 536 | 39 | 107 | 361 | 1125 |
| % of Volume | 93 | 82 | 94 | 94 | 96 | 104 | 96 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|------|-------|-------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.6 | 0.8 | 0.0 | 0.2 | 0.5 |
| Total Delay (hr) | 1.2 | 0.0 | 0.5 | 6.5 | 5.8 | 8.0 | 11.5 | 33.5 |
| Total Del/Veh (s) | 54.9 | 1.3 | 29.2 | 50.2 | 45.7 | 206.6 | 154.9 | 81.1 |
| Vehicles Entered | 77 | 20 | 61 | 459 | 446 | 134 | 259 | 1456 |
| Vehicles Exited | 77 | 20 | 63 | 459 | 445 | 136 | 258 | 1458 |
| Hourly Exit Rate | 77 | 20 | 63 | 459 | 445 | 136 | 258 | 1458 |
| Input Volume | 75 | 22 | 58 | 508 | 491 | 133 | 248 | 1534 |
| % of Volume | 103 | 92 | 109 | 90 | 91 | 102 | 104 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBT | 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 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 2.0 | 0.9 | 0.0 | 2.9 |
| Total Del/Veh (s) | 4.9 | 2.9 | 11.4 | 11.5 | 10.1 | 11.2 |
| Vehicles Entered | 19 | 9 | 620 | 279 | 8 | 935 |
| Vehicles Exited | 19 | 9 | 621 | 280 | 8 | 937 |
| Hourly Exit Rate | 19 | 9 | 621 | 280 | 8 | 937 |
| Input Volume | 20 | 10 | 632 | 275 | 10 | 947 |
| % of Volume | 96 | 88 | 98 | 102 | 78 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|-------|-------|------|-----|-------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7.1 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 7.5 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 27.5 | 11.8 | 0.0 | 0.0 | 17.9 |
| Total Delay (hr) | 2.2 | 0.0 | 0.4 | 40.1 | 5.0 | 0.2 | 0.6 | 48.5 |
| Total Del/Veh (s) | 57.3 | 2.0 | 58.1 | 154.1 | 156.3 | 34.9 | 7.9 | 115.0 |
| Vehicles Entered | 133 | 11 | 25 | 907 | 110 | 16 | 273 | 1475 |
| Vehicles Exited | 135 | 11 | 26 | 875 | 109 | 16 | 273 | 1445 |
| Hourly Exit Rate | 135 | 11 | 26 | 875 | 109 | 16 | 273 | 1445 |
| Input Volume | 136 | 12 | 27 | 968 | 125 | 20 | 265 | 1552 |
| % of Volume | 99 | 92 | 96 | 90 | 87 | 80 | 103 | 93 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 22 | 2 | 0 | 0 | 24 |

21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-------|-------|------|------|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.3 | 0.8 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| Total Delay (hr) | 0.5 | 12.0 | 3.8 | 0.1 | 0.2 | 0.6 | 17.1 |
| Total Del/Veh (s) | 238.1 | 197.5 | 16.2 | 12.9 | 14.0 | 6.4 | 41.6 |
| Vehicles Entered | 8 | 209 | 826 | 16 | 53 | 348 | 1460 |
| Vehicles Exited | 8 | 187 | 823 | 16 | 53 | 347 | 1434 |
| Hourly Exit Rate | 8 | 187 | 823 | 16 | 53 | 347 | 1434 |
| Input Volume | 10 | 221 | 841 | 17 | 54 | 340 | 1482 |
| % of Volume | 82 | 85 | 98 | 94 | 98 | 102 | 97 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.0 | 0.1 | 2.9 | 0.2 | 3.0 | 3.2 | 0.3 | 3.5 | 4.0 | 0.3 | 4.2 |
| Total Delay (hr) | 1.5 | 1.8 | 0.0 | 0.4 | 3.7 | 0.0 | 0.5 | 0.6 | 0.3 | 0.4 | 0.2 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 50.4 | 8.6 | 3.4 | 51.9 | 19.8 | 2.8 | 39.5 | 35.1 | 34.7 | 39.7 | 37.1 | 34.2 |
| Vehicles Entered | 102 | 742 | 30 | 29 | 671 | 31 | 46 | 57 | 36 | 32 | 17 | 31 |
| Vehicles Exited | 102 | 742 | 30 | 29 | 671 | 31 | 46 | 57 | 36 | 33 | 18 | 31 |
| Hourly Exit Rate | 102 | 742 | 30 | 29 | 671 | 31 | 46 | 57 | 36 | 33 | 18 | 31 |
| Input Volume | 91 | 753 | 30 | 36 | 681 | 37 | 49 | 59 | 36 | 35 | 16 | 29 |
| % of Volume | 112 | 99 | 99 | 80 | 99 | 84 | 93 | 97 | 99 | 94 | 114 | 108 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Delay (hr) | 9.7 |
| Total Del/Veh (s) | 19.0 |
| Vehicles Entered | 1824 |
| Vehicles Exited | 1826 |
| Hourly Exit Rate | 1826 |
| Input Volume | 1852 |
| % of Volume | 99 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

50: Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBT | NBL | NBT | NBR | All |
|---------------------|------|-------|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.1 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 9.5 | 6.1 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 4.5 |
| Total Delay (hr) | 0.7 | 16.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 17.0 |
| Total Del/Veh (s) | 77.8 | 100.7 | 6.0 | 4.8 | 1.1 | 3.7 | 72.9 |
| Vehicles Entered | 32 | 559 | 22 | 109 | 27 | 74 | 823 |
| Vehicles Exited | 32 | 552 | 22 | 110 | 27 | 75 | 818 |
| Hourly Exit Rate | 32 | 552 | 22 | 110 | 27 | 75 | 818 |
| Input Volume | 34 | 601 | 21 | 112 | 26 | 69 | 863 |
| % of Volume | 94 | 92 | 106 | 98 | 104 | 109 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Delay (hr) | 32.5 |
| Denied Del/Veh (s) | 22.4 |
| Total Delay (hr) | 196.8 |
| Total Del/Veh (s) | 129.9 |
| Vehicles Entered | 5164 |
| Vehicles Exited | 5101 |
| Hourly Exit Rate | 5101 |
| Input Volume | 21308 |
| % of Volume | 24 |
| Denied Entry Before | 3 |
| Denied Entry After | 50 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | T | T | R | R | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 30.6 | 56.0 | 63.9 | 92.0 | 91.9 | 53.2 | 11.2 | 18.1 | 50.8 |
| Average Queue (m) | 11.6 | 32.2 | 31.2 | 59.2 | 61.5 | 12.9 | 1.6 | 5.4 | 46.6 |
| 95th Queue (m) | 23.8 | 52.1 | 54.6 | 84.1 | 88.1 | 32.8 | 7.1 | 15.7 | 52.1 |
| Link Distance (m) | | 338.2 | 338.2 | 341.5 | 341.5 | | 24.7 | 41.8 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | 44 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | 132 |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | | | 86.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | 1 | 0 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | 1 | 0 | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 21.4 | 60.5 | 67.6 | 48.6 | 61.3 | 70.3 | 5.8 | 134.3 | 49.8 | 34.1 | 19.4 |
| Average Queue (m) | 4.8 | 27.7 | 33.2 | 20.8 | 31.2 | 40.5 | 0.9 | 78.4 | 20.8 | 6.1 | 5.7 |
| 95th Queue (m) | 14.6 | 52.6 | 59.3 | 40.8 | 54.6 | 64.3 | 4.1 | 115.5 | 40.1 | 21.4 | 17.0 |
| Link Distance (m) | | 341.5 | 341.5 | | 248.0 | | | 131.7 | 131.7 | 226.0 | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | 0 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | 1 | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | | 115.0 | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | | | | | | 15 | 10 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | | | | | | 2 | 2 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | LTR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 32.1 | 46.3 | 380.3 | 28.1 |
| Average Queue (m) | 15.4 | 17.7 | 279.4 | 15.5 |
| 95th Queue (m) | 25.7 | 32.4 | 482.3 | 23.1 |
| Link Distance (m) | 420.4 | 348.6 | 367.1 | 417.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 48 | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 16.6 | 4.4 | 36.4 |
| Average Queue (m) | 6.5 | 0.2 | 12.8 |
| 95th Queue (m) | 12.6 | 2.2 | 30.5 |
| Link Distance (m) | 313.6 | 550.7 | 254.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 68.3 | 32.4 | 169.5 | 346.7 |
| Average Queue (m) | 24.4 | 10.4 | 148.7 | 183.6 |
| 95th Queue (m) | 52.2 | 29.4 | 205.0 | 404.6 |
| Link Distance (m) | 206.4 | | 164.6 | 550.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 7 | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 64 | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 14 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 9 | 0 | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 11.5 | 34.4 | 25.7 |
| Average Queue (m) | 5.3 | 18.6 | 15.5 |
| 95th Queue (m) | 12.5 | 25.8 | 23.0 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 417.4 | 131.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 86.2 | 592.5 | 73.7 |
| Average Queue (m) | 41.8 | 454.3 | 12.7 |
| 95th Queue (m) | 74.2 | 745.1 | 49.3 |
| Link Distance (m) | 150.8 | 631.0 | 164.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 2 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 18 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | 69 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 9 | | |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 216.3 | 185.2 | 77.8 |
| Average Queue (m) | 102.3 | 34.4 | 17.6 |
| 95th Queue (m) | 256.8 | 169.4 | 50.6 |
| Link Distance (m) | 595.2 | 471.5 | 631.0 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 56.0 | 73.5 | 79.5 | 10.5 | 50.2 | 82.5 | 73.1 | 11.8 | 27.9 | 32.0 | 23.1 | 27.3 |
| Average Queue (m) | 20.4 | 20.5 | 21.6 | 1.1 | 9.5 | 41.7 | 30.6 | 1.7 | 10.7 | 12.8 | 7.5 | 8.2 |
| 95th Queue (m) | 39.4 | 53.1 | 55.2 | 4.9 | 29.4 | 70.2 | 61.9 | 6.3 | 23.6 | 26.6 | 18.0 | 20.1 |
| Link Distance (m) | | 248.0 | 248.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | | 3 | | | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | | 1 | | | | | | 1 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 17.1 | 19.2 |
| Average Queue (m) | 3.4 | 5.7 |
| 95th Queue (m) | 11.8 | 15.0 |
| Link Distance (m) | 267.4 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 |

Intersection: 50: Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | WB | NB |
|-----------------------|-------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 211.9 | 14.1 | 27.5 |
| Average Queue (m) | 161.4 | 4.4 | 15.8 |
| 95th Queue (m) | 256.3 | 12.7 | 25.0 |
| Link Distance (m) | 206.4 | 78.9 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | 4 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 26 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 267

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|--------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 6764 | 6731 | 6718 | 6736 |
| Vehs Exited | 6703 | 6676 | 6647 | 6677 |
| Starting Vehs | 410 | 400 | 373 | 386 |
| Ending Vehs | 471 | 455 | 444 | 452 |
| Denied Entry Before | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 186 | 37 | 53 | 90 |
| Travel Distance (km) | 9054 | 9000 | 9014 | 9023 |
| Travel Time (hr) | 610.4 | 485.3 | 456.5 | 517.4 |
| Total Delay (hr) | 418.0 | 293.9 | 264.5 | 325.5 |
| Total Stops | 15872 | 14439 | 13649 | 14652 |
| Fuel Used (l) | 1065.6 | 955.1 | 928.8 | 983.2 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1610 | 1641 | 1560 | 1602 |
| Vehs Exited | 1617 | 1622 | 1628 | 1623 |
| Starting Vehs | 410 | 400 | 373 | 386 |
| Ending Vehs | 403 | 419 | 305 | 372 |
| Denied Entry Before | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 60 | 2 | 2 | 20 |
| Travel Distance (km) | 2167 | 2236 | 2237 | 2213 |
| Travel Time (hr) | 101.8 | 99.4 | 85.2 | 95.5 |
| Total Delay (hr) | 55.8 | 51.9 | 37.8 | 48.5 |
| Total Stops | 3258 | 3404 | 2956 | 3207 |
| Fuel Used (l) | 217.2 | 221.4 | 208.2 | 215.6 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1978 | 1917 | 1975 | 1955 |
| Vehs Exited | 1760 | 1791 | 1747 | 1766 |
| Starting Vehs | 403 | 419 | 305 | 372 |
| Ending Vehs | 621 | 545 | 533 | 562 |
| Denied Entry Before | 60 | 2 | 2 | 20 |
| Denied Entry After | 121 | 43 | 8 | 54 |
| Travel Distance (km) | 2378 | 2384 | 2391 | 2384 |
| Travel Time (hr) | 151.7 | 127.7 | 114.7 | 131.4 |
| Total Delay (hr) | 101.0 | 77.1 | 63.5 | 80.5 |
| Total Stops | 4254 | 3881 | 3984 | 4040 |
| Fuel Used (l) | 272.9 | 251.8 | 240.5 | 255.1 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1604 | 1568 | 1587 | 1587 |
| Vehs Exited | 1682 | 1653 | 1652 | 1663 |
| Starting Vehs | 621 | 545 | 533 | 562 |
| Ending Vehs | 543 | 460 | 468 | 490 |
| Denied Entry Before | 121 | 43 | 8 | 54 |
| Denied Entry After | 186 | 55 | 41 | 94 |
| Travel Distance (km) | 2290 | 2198 | 2196 | 2228 |
| Travel Time (hr) | 180.4 | 133.9 | 122.7 | 145.7 |
| Total Delay (hr) | 131.8 | 87.1 | 76.0 | 98.3 |
| Total Stops | 4073 | 3594 | 3191 | 3617 |
| Fuel Used (l) | 292.6 | 245.5 | 234.1 | 257.4 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 5:15
End Time 5:30
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1572 | 1605 | 1596 | 1589 |
| Vehs Exited | 1644 | 1610 | 1620 | 1624 |
| Starting Vehs | 543 | 460 | 468 | 490 |
| Ending Vehs | 471 | 455 | 444 | 452 |
| Denied Entry Before | 186 | 55 | 41 | 94 |
| Denied Entry After | 186 | 37 | 53 | 90 |
| Travel Distance (km) | 2219 | 2182 | 2191 | 2197 |
| Travel Time (hr) | 176.5 | 124.3 | 133.9 | 144.9 |
| Total Delay (hr) | 129.4 | 77.9 | 87.3 | 98.2 |
| Total Stops | 4287 | 3560 | 3518 | 3788 |
| Fuel Used (l) | 283.0 | 236.4 | 246.0 | 255.2 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|-----|-----|------|-----|------|------|
| Denied Delay (hr) | 3.4 | 20.6 | 8.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 32.6 |
| Denied Del/Veh (s) | 57.8 | 54.8 | 54.9 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 29.0 |
| Total Delay (hr) | 3.9 | 13.7 | 13.3 | 11.3 | 1.1 | 0.0 | 0.2 | 0.8 | 0.0 | 1.8 | 46.1 |
| Total Del/Veh (s) | 64.3 | 36.5 | 85.1 | 33.5 | 17.8 | 0.6 | 4.4 | 44.6 | 0.5 | 21.8 | 40.7 |
| Vehicles Entered | 208 | 1317 | 550 | 1187 | 214 | 13 | 136 | 68 | 2 | 305 | 4000 |
| Vehicles Exited | 209 | 1309 | 555 | 1188 | 216 | 13 | 134 | 67 | 2 | 304 | 3997 |
| Hourly Exit Rate | 209 | 1309 | 555 | 1188 | 216 | 13 | 134 | 67 | 2 | 304 | 3997 |
| Input Volume | 226 | 1386 | 553 | 1214 | 220 | 12 | 133 | 70 | 1 | 301 | 4118 |
| % of Volume | 92 | 94 | 100 | 98 | 98 | 104 | 101 | 96 | 160 | 101 | 97 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 5 | 35 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.9 | 3.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.2 | 0.9 | 12.7 | 11.0 | 7.9 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 4.0 |
| Total Delay (hr) | 0.5 | 10.8 | 16.4 | 17.0 | 5.6 | 0.1 | 3.7 | 0.2 | 0.9 | 0.2 | 0.2 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 59.9 | 38.8 | 116.3 | 243.9 | 19.7 | 12.2 | 40.3 | 16.9 | 28.9 | 31.2 | 31.7 | 26.3 |
| Vehicles Entered | 29 | 997 | 508 | 243 | 1004 | 26 | 329 | 39 | 106 | 23 | 26 | 42 |
| Vehicles Exited | 29 | 990 | 464 | 234 | 996 | 25 | 327 | 40 | 106 | 23 | 25 | 42 |
| Hourly Exit Rate | 29 | 990 | 464 | 234 | 996 | 25 | 327 | 40 | 106 | 23 | 25 | 42 |
| Input Volume | 35 | 1038 | 537 | 242 | 1033 | 28 | 319 | 40 | 106 | 26 | 27 | 44 |
| % of Volume | 82 | 95 | 86 | 97 | 96 | 90 | 103 | 100 | 100 | 88 | 93 | 96 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 4.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 4.5 |
| Total Delay (hr) | 55.9 |
| Total Del/Veh (s) | 59.2 |
| Vehicles Entered | 3372 |
| Vehicles Exited | 3301 |
| Hourly Exit Rate | 3301 |
| Input Volume | 3476 |
| % of Volume | 95 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 9 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell 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 | 0.1 | 0.3 | 0.4 | 0.5 | | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 2.1 | 0.6 | 0.1 | 0.0 | 3.0 | 1.0 | 0.4 | 50.3 | 2.0 |
| Total Del/Veh (s) | 7.7 | 10.2 | 8.2 | 26.8 | 34.4 | 24.9 | | 28.0 | 27.8 | 264.6 | 267.3 | 254.8 |
| Vehicles Entered | 37 | 37 | 1 | 287 | 66 | 8 | 0 | 379 | 132 | 4 | 640 | 25 |
| Vehicles Exited | 37 | 37 | 1 | 287 | 67 | 8 | 0 | 377 | 133 | 4 | 622 | 25 |
| Hourly Exit Rate | 37 | 37 | 1 | 287 | 67 | 8 | 0 | 377 | 133 | 4 | 622 | 25 |
| Input Volume | 33 | 41 | 1 | 284 | 77 | 5 | 2 | 371 | 129 | 9 | 751 | 36 |
| % of Volume | 112 | 90 | 100 | 101 | 87 | 152 | 0 | 102 | 103 | 44 | 83 | 69 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|-------|
| Denied Delay (hr) | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 59.8 |
| Total Del/Veh (s) | 129.0 |
| Vehicles Entered | 1616 |
| Vehicles Exited | 1598 |
| Hourly Exit Rate | 1598 |
| Input Volume | 1739 |
| % of Volume | 92 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.3 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.3 | 0.6 | 1.6 |
| Total Del/Veh (s) | 25.6 | 7.6 | 3.2 | 2.4 | 6.7 | 3.8 | 4.5 |
| Vehicles Entered | 15 | 129 | 365 | 51 | 133 | 536 | 1229 |
| Vehicles Exited | 14 | 129 | 364 | 52 | 134 | 537 | 1230 |
| Hourly Exit Rate | 14 | 129 | 364 | 52 | 134 | 537 | 1230 |
| Input Volume | 16 | 127 | 382 | 50 | 139 | 545 | 1260 |
| % of Volume | 88 | 101 | 95 | 103 | 96 | 99 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.5 | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 1.4 | 0.0 | 1.0 | 0.8 | 0.5 | 2.0 | 6.9 | 12.6 |
| Total Del/Veh (s) | 38.4 | 0.9 | 22.7 | 10.1 | 6.6 | 61.7 | 52.7 | 31.8 |
| Vehicles Entered | 131 | 6 | 158 | 273 | 267 | 111 | 457 | 1403 |
| Vehicles Exited | 131 | 6 | 158 | 274 | 268 | 116 | 463 | 1416 |
| Hourly Exit Rate | 131 | 6 | 158 | 274 | 268 | 116 | 463 | 1416 |
| Input Volume | 140 | 7 | 166 | 280 | 262 | 119 | 456 | 1430 |
| % of Volume | 94 | 89 | 95 | 98 | 102 | 97 | 101 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBL | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7.0 | 0.0 | 7.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 34.2 | 0.9 | 20.3 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 | 17.1 | 0.5 | 18.9 |
| Total Del/Veh (s) | 5.7 | 3.8 | 9.0 | 9.7 | 84.3 | 84.7 | 54.7 |
| Vehicles Entered | 16 | 6 | 10 | 453 | 717 | 23 | 1225 |
| Vehicles Exited | 17 | 6 | 11 | 452 | 705 | 22 | 1213 |
| Hourly Exit Rate | 17 | 6 | 11 | 452 | 705 | 22 | 1213 |
| Input Volume | 20 | 10 | 10 | 439 | 826 | 20 | 1324 |
| % of Volume | 86 | 59 | 107 | 103 | 85 | 111 | 92 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 25 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 2.1 | 0.0 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 14.9 | 0.0 | 72.8 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 6.6 |
| Total Delay (hr) | 15.4 | 0.1 | 1.6 | 4.6 | 1.0 | 0.2 | 3.8 | 26.7 |
| Total Del/Veh (s) | 108.2 | 50.5 | 106.2 | 34.1 | 30.8 | 32.8 | 23.5 | 53.8 |
| Vehicles Entered | 496 | 10 | 52 | 472 | 113 | 25 | 579 | 1747 |
| Vehicles Exited | 499 | 10 | 52 | 473 | 114 | 25 | 583 | 1756 |
| Hourly Exit Rate | 499 | 10 | 52 | 473 | 114 | 25 | 583 | 1756 |
| Input Volume | 495 | 9 | 58 | 470 | 105 | 28 | 576 | 1741 |
| % of Volume | 101 | 114 | 90 | 101 | 109 | 89 | 101 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |

21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.6 | 2.6 | 3.6 |
| Total Del/Veh (s) | 63.3 | 7.7 | 1.5 | 1.1 | 11.7 | 10.2 | 7.9 |
| Vehicles Entered | 3 | 101 | 443 | 15 | 168 | 906 | 1636 |
| Vehicles Exited | 3 | 102 | 445 | 15 | 168 | 906 | 1639 |
| Hourly Exit Rate | 3 | 102 | 445 | 15 | 168 | 906 | 1639 |
| Input Volume | 5 | 106 | 431 | 14 | 169 | 894 | 1618 |
| % of Volume | 63 | 96 | 103 | 109 | 100 | 101 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.3 | 1.9 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.5 | 8.7 | 6.7 | 7.2 | 3.1 | 0.4 | 3.0 | 3.5 | 0.9 | 3.4 |
| Total Delay (hr) | 2.8 | 3.6 | 0.1 | 3.3 | 24.3 | 1.1 | 0.7 | 0.6 | 0.3 | 1.6 | 1.5 | 1.2 |
| Total Del/Veh (s) | 58.8 | 13.8 | 6.5 | 100.6 | 83.7 | 35.5 | 42.9 | 30.5 | 25.8 | 40.3 | 34.8 | 34.9 |
| Vehicles Entered | 169 | 929 | 38 | 116 | 1025 | 107 | 56 | 74 | 44 | 144 | 150 | 118 |
| Vehicles Exited | 170 | 932 | 38 | 115 | 1026 | 108 | 56 | 75 | 44 | 144 | 151 | 118 |
| Hourly Exit Rate | 170 | 932 | 38 | 115 | 1026 | 108 | 56 | 75 | 44 | 144 | 151 | 118 |
| Input Volume | 184 | 968 | 35 | 109 | 1038 | 107 | 59 | 76 | 46 | 139 | 145 | 124 |
| % of Volume | 92 | 96 | 109 | 106 | 99 | 101 | 95 | 99 | 96 | 104 | 104 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 2.8 |
| Denied Del/Veh (s) | 3.4 |
| Total Delay (hr) | 41.1 |
| Total Del/Veh (s) | 49.0 |
| Vehicles Entered | 2970 |
| Vehicles Exited | 2977 |
| Hourly Exit Rate | 2977 |
| Input Volume | 3030 |
| % of Volume | 98 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

28: Rue de Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | 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 | 0.1 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.8 | 0.5 | 0.0 | 0.2 | 1.5 |
| Total Del/Veh (s) | 4.3 | 7.4 | 6.6 | 1.8 | 5.7 | 6.7 |
| Vehicles Entered | 21 | 372 | 288 | 8 | 135 | 824 |
| Vehicles Exited | 21 | 373 | 288 | 8 | 135 | 825 |
| Hourly Exit Rate | 21 | 373 | 288 | 8 | 135 | 825 |
| Input Volume | 20 | 371 | 306 | 7 | 140 | 844 |
| % of Volume | 105 | 101 | 94 | 114 | 96 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Delay (hr) | 50.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 26.5 |
| Total Delay (hr) | 275.2 |
| Total Del/Veh (s) | 139.0 |
| Vehicles Entered | 6736 |
| Vehicles Exited | 6677 |
| Hourly Exit Rate | 6677 |
| Input Volume | 27763 |
| % of Volume | 24 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 90 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | B12 | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | T | T | R | R | T | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 69.4 | 260.8 | 259.6 | 98.7 | 206.5 | 221.8 | 92.4 | 33.6 | 3.5 | 38.5 | 44.7 |
| Average Queue (m) | 41.7 | 211.3 | 221.6 | 74.8 | 84.6 | 90.6 | 31.6 | 4.6 | 0.1 | 15.2 | 33.6 |
| 95th Queue (m) | 71.6 | 420.4 | 429.5 | 143.1 | 177.6 | 190.8 | 83.6 | 16.5 | 2.0 | 29.4 | 51.3 |
| Link Distance (m) | | 315.4 | 315.4 | | 359.3 | 359.3 | | 25.1 | 146.4 | 38.6 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 7 | 26 | | | | | 1 | | 0 | 12 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | 0 | | | | | 2 | | 1 | 22 |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | 92.0 | | | 85.0 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | 3 | 4 | 5 | 39 | | 11 | 0 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 17 | 10 | 25 | 269 | | 23 | 0 | | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 43.0 | 373.4 | 391.4 | 107.5 | 107.4 | 252.4 | 265.9 | 8.1 | 109.3 | 40.4 | 34.1 | 20.4 |
| Average Queue (m) | 6.1 | 167.0 | 187.6 | 68.2 | 85.4 | 146.8 | 145.8 | 0.9 | 59.5 | 17.3 | 11.5 | 9.8 |
| 95th Queue (m) | 27.0 | 362.9 | 394.0 | 152.4 | 136.1 | 305.1 | 304.3 | 4.1 | 95.7 | 33.2 | 26.7 | 20.5 |
| Link Distance (m) | | 359.3 | 359.3 | | | 251.0 | 251.0 | | 140.6 | 140.6 | 225.9 | |
| Upstream Blk Time (%) | | 1 | 9 | | | 4 | 1 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 10 | 68 | | | 22 | 7 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | 100.0 | | | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | | 4 | 0 | 56 | 55 | 0 | 0 | | | | 27 | 22 |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 | 1 | 275 | 281 | 0 | 0 | | | | 12 | 12 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | LTR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 21.9 | 98.3 | 137.5 | 439.1 |
| Average Queue (m) | 10.5 | 39.7 | 49.4 | 421.4 |
| 95th Queue (m) | 17.2 | 99.1 | 112.4 | 484.2 |
| Link Distance (m) | 420.5 | 348.7 | 367.1 | 438.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | 11 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 87 |
| Storage Bay Dist (m) | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 45.4 | 2.2 | 82.4 |
| Average Queue (m) | 12.4 | 0.1 | 16.5 |
| 95th Queue (m) | 28.1 | 1.3 | 46.8 |
| Link Distance (m) | 313.5 | 557.4 | 332.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 77.2 | 32.5 | 56.5 | 250.2 |
| Average Queue (m) | 29.0 | 20.1 | 16.8 | 105.0 |
| 95th Queue (m) | 61.7 | 37.2 | 36.3 | 239.3 |
| Link Distance (m) | 194.8 | | 157.1 | 557.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 11 | 4 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 19 | 6 | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 15.3 | 26.2 | 199.1 |
| Average Queue (m) | 4.9 | 16.4 | 148.7 |
| 95th Queue (m) | 12.7 | 22.4 | 253.2 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 438.3 | 140.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 65 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 518 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | B12 | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | LR | T | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 170.1 | 45.6 | 168.9 | 160.6 |
| Average Queue (m) | 155.0 | 29.9 | 83.2 | 61.9 |
| 95th Queue (m) | 189.2 | 52.6 | 144.7 | 132.1 |
| Link Distance (m) | 146.4 | 25.1 | 628.6 | 157.1 |
| Upstream Blk Time (%) | 61 | 59 | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | 337 | 332 | | 6 |
| Storage Bay Dist (m) | | | | |
| Storage Blk Time (%) | 62 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 18 | | | |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 27.5 | 81.1 |
| Average Queue (m) | 9.2 | 28.5 |
| 95th Queue (m) | 19.3 | 64.5 |
| Link Distance (m) | 595.2 | 628.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 74.4 | 99.9 | 102.0 | 48.0 | 65.4 | 261.7 | 244.8 | 87.3 | 31.7 | 32.3 | 29.6 | 32.3 |
| Average Queue (m) | 34.0 | 34.8 | 38.5 | 3.5 | 38.8 | 153.2 | 142.1 | 41.9 | 12.9 | 14.9 | 8.9 | 25.0 |
| 95th Queue (m) | 56.8 | 76.7 | 81.5 | 24.9 | 77.7 | 328.1 | 322.8 | 129.4 | 25.4 | 29.1 | 22.9 | 37.6 |
| Link Distance (m) | | 251.0 | 251.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | 15 | 11 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | 0 | 0 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 1 | 0 | | 1 | 37 | 25 | 0 | | 0 | | 13 |
| Queuing Penalty (veh) | 2 | 2 | 0 | | 4 | 40 | 26 | 0 | | 0 | | 37 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 107.7 | 32.5 |
| Average Queue (m) | 44.1 | 21.5 |
| 95th Queue (m) | 86.3 | 36.9 |
| Link Distance (m) | 267.6 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 10 | 8 |
| Queuing Penalty (veh) | 28 | 23 |

Intersection: 28: Rue de Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | NB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 65.2 | 39.8 |
| Average Queue (m) | 20.0 | 25.3 |
| 95th Queue (m) | 41.6 | 34.6 |
| Link Distance (m) | 194.8 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 2544

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:15 | 7:15 | 7:15 | 7:15 | 7:15 | 7:15 |
| End Time | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1266 | 1196 | 1266 | 1280 | 1218 | 1245 |
| Vehs Exited | 1264 | 1202 | 1269 | 1264 | 1215 | 1245 |
| Starting Vehs | 36 | 39 | 28 | 35 | 33 | 32 |
| Ending Vehs | 38 | 33 | 25 | 51 | 36 | 36 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1403 | 1337 | 1433 | 1423 | 1371 | 1393 |
| Travel Time (hr) | 36.6 | 33.5 | 37.5 | 36.7 | 35.2 | 35.9 |
| Total Delay (hr) | 6.6 | 5.1 | 7.1 | 6.5 | 6.1 | 6.3 |
| Total Stops | 1519 | 1388 | 1513 | 1496 | 1460 | 1477 |
| Fuel Used (l) | 112.0 | 106.6 | 113.7 | 113.6 | 110.6 | 111.3 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:15 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 286 | 277 | 293 | 265 | 242 | 272 |
| Vehs Exited | 297 | 283 | 300 | 266 | 245 | 280 |
| Starting Vehs | 36 | 39 | 28 | 35 | 33 | 32 |
| Ending Vehs | 25 | 33 | 21 | 34 | 30 | 26 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 330 | 319 | 342 | 300 | 278 | 314 |
| Travel Time (hr) | 8.3 | 7.7 | 8.6 | 7.3 | 6.7 | 7.7 |
| Total Delay (hr) | 1.3 | 1.0 | 1.4 | 1.0 | 0.9 | 1.1 |
| Total Stops | 354 | 326 | 353 | 315 | 295 | 328 |
| Fuel Used (l) | 26.0 | 25.6 | 27.0 | 23.9 | 22.0 | 24.9 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 427 | 371 | 404 | 405 | 422 | 406 |
| Vehs Exited | 398 | 373 | 365 | 390 | 399 | 384 |
| Starting Vehs | 25 | 33 | 21 | 34 | 30 | 26 |
| Ending Vehs | 54 | 31 | 60 | 49 | 53 | 50 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 440 | 393 | 417 | 426 | 448 | 425 |
| Travel Time (hr) | 12.4 | 10.2 | 11.5 | 11.9 | 12.3 | 11.6 |
| Total Delay (hr) | 2.9 | 1.7 | 2.5 | 2.7 | 2.7 | 2.5 |
| Total Stops | 510 | 422 | 487 | 482 | 506 | 484 |
| Fuel Used (l) | 35.2 | 31.6 | 33.5 | 34.7 | 37.3 | 34.5 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 268 | 268 | 293 | 281 | 287 | 277 |
| Vehs Exited | 295 | 259 | 314 | 300 | 300 | 294 |
| Starting Vehs | 54 | 31 | 60 | 49 | 53 | 50 |
| Ending Vehs | 27 | 40 | 39 | 30 | 40 | 34 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 331 | 303 | 353 | 323 | 322 | 327 |
| Travel Time (hr) | 8.5 | 7.4 | 9.4 | 8.0 | 8.3 | 8.3 |
| Total Delay (hr) | 1.4 | 0.9 | 2.0 | 1.2 | 1.4 | 1.4 |
| Total Stops | 339 | 313 | 358 | 337 | 341 | 337 |
| Fuel Used (l) | 26.3 | 23.7 | 27.7 | 25.7 | 26.5 | 26.0 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 8:15 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 285 | 280 | 276 | 329 | 267 | 286 |
| Vehs Exited | 274 | 287 | 290 | 308 | 271 | 286 |
| Starting Vehs | 27 | 40 | 39 | 30 | 40 | 34 |
| Ending Vehs | 38 | 33 | 25 | 51 | 36 | 36 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 302 | 322 | 322 | 374 | 322 | 329 |
| Travel Time (hr) | 7.4 | 8.2 | 8.0 | 9.5 | 7.9 | 8.2 |
| Total Delay (hr) | 1.0 | 1.4 | 1.1 | 1.6 | 1.1 | 1.2 |
| Total Stops | 316 | 327 | 315 | 362 | 318 | 328 |
| Fuel Used (l) | 24.4 | 25.7 | 25.4 | 29.2 | 24.8 | 25.9 |

3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois 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) | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.3 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.7 |
| Total Del/Veh (s) | 11.4 | 4.5 | 5.6 | 3.1 | 0.4 | 0.3 | 2.7 |
| Vehicles Entered | 36 | 10 | 4 | 666 | 249 | 14 | 979 |
| Vehicles Exited | 36 | 10 | 4 | 665 | 248 | 14 | 977 |
| Hourly Exit Rate | 36 | 10 | 4 | 665 | 248 | 14 | 977 |
| Input Volume | 38 | 9 | 3 | 666 | 246 | 17 | 979 |
| % of Volume | 94 | 108 | 123 | 100 | 101 | 84 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 | 2.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.2 | 2.6 | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 3.6 |
| Total Del/Veh (s) | 7.7 | 5.6 | 16.9 | 12.1 | 7.3 | 7.4 | 12.4 |
| Vehicles Entered | 35 | 131 | 547 | 45 | 91 | 173 | 1022 |
| Vehicles Exited | 36 | 132 | 546 | 45 | 90 | 173 | 1022 |
| Hourly Exit Rate | 36 | 132 | 546 | 45 | 90 | 173 | 1022 |
| Input Volume | 37 | 124 | 554 | 49 | 92 | 168 | 1024 |
| % of Volume | 97 | 107 | 99 | 91 | 98 | 103 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.6 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 1.1 |
| Total Del/Veh (s) | 18.3 | 9.6 | 1.0 | 0.4 | 7.8 | 3.9 | 4.6 |
| Vehicles Entered | 21 | 210 | 374 | 27 | 74 | 138 | 844 |
| Vehicles Exited | 21 | 209 | 374 | 27 | 74 | 138 | 843 |
| Hourly Exit Rate | 21 | 209 | 374 | 27 | 74 | 138 | 843 |
| Input Volume | 20 | 215 | 379 | 23 | 69 | 139 | 845 |
| % of Volume | 105 | 97 | 99 | 117 | 107 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 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) | 4.8 | 3.4 | 0.3 | 0.0 | 4.8 | 0.5 | 0.4 |
| Vehicles Entered | 1 | 12 | 391 | 1 | 1 | 147 | 553 |
| Vehicles Exited | 1 | 12 | 391 | 1 | 1 | 147 | 553 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 12 | 391 | 1 | 1 | 147 | 553 |
| Input Volume | 1 | 10 | 393 | 1 | 2 | 148 | 554 |
| % of Volume | 100 | 117 | 99 | 100 | 57 | 100 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 4.1 | 1.9 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.3 |
| Vehicles Entered | 1 | 1 | 390 | 2 | 139 | 533 |
| Vehicles Exited | 1 | 1 | 390 | 2 | 140 | 534 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 1 | 390 | 2 | 140 | 534 |
| Input Volume | 1 | 1 | 391 | 2 | 141 | 536 |
| % of Volume | 100 | 100 | 100 | 100 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 7.3 | 3.6 | 0.8 | 0.5 | 2.5 | 0.2 | 1.0 |
| Vehicles Entered | 2 | 45 | 328 | 5 | 7 | 131 | 518 |
| Vehicles Exited | 2 | 45 | 328 | 5 | 7 | 131 | 518 |
| Hourly Exit Rate | 2 | 45 | 328 | 5 | 7 | 131 | 518 |
| Input Volume | 3 | 41 | 331 | 5 | 8 | 132 | 520 |
| % of Volume | 73 | 110 | 99 | 100 | 85 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 7.0 | 3.7 | 0.7 | 0.6 | 3.5 | 0.6 | 1.5 |
| Vehicles Entered | 41 | 42 | 256 | 40 | 15 | 119 | 513 |
| Vehicles Exited | 41 | 42 | 257 | 40 | 15 | 119 | 514 |
| Hourly Exit Rate | 41 | 42 | 257 | 40 | 15 | 119 | 514 |
| Input Volume | 40 | 39 | 263 | 34 | 13 | 122 | 511 |
| % of Volume | 102 | 107 | 98 | 119 | 115 | 98 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Delay (hr) | 6.1 |
| Total Del/Veh (s) | 17.2 |
| Vehicles Entered | 1245 |
| Vehicles Exited | 1245 |
| Hourly Exit Rate | 1245 |
| Input Volume | 6133 |
| % of Volume | 20 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois

| Movement | EB | NB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 12.5 | 9.1 |
| Average Queue (m) | 3.6 | 0.5 |
| 95th Queue (m) | 9.2 | 3.9 |
| Link Distance (m) | 203.8 | 366.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne

| Movement | WB | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 19.2 | 21.2 | 104.0 | 19.2 | 26.5 |
| Average Queue (m) | 6.7 | 9.7 | 38.5 | 10.7 | 14.8 |
| 95th Queue (m) | 16.3 | 17.5 | 78.1 | 17.4 | 23.1 |
| Link Distance (m) | 493.9 | | 151.1 | | 366.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 20.0 | | 40.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 0 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 | | | |

Intersection: 7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 54.0 | 5.5 | 35.8 |
| Average Queue (m) | 17.3 | 0.2 | 9.4 |
| 95th Queue (m) | 37.4 | 2.9 | 24.6 |
| Link Distance (m) | 277.8 | 101.6 | 151.1 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 16.8 | 1.9 |
| Average Queue (m) | 2.5 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 9.9 | 1.9 |
| Link Distance (m) | 195.3 | 101.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche

| Movement | WB |
|-----------------------|-------|
| Directions Served | LR |
| Maximum Queue (m) | 4.5 |
| Average Queue (m) | 0.3 |
| 95th Queue (m) | 2.7 |
| Link Distance (m) | 223.2 |
| Upstream Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |
| Storage Bay Dist (m) | |
| Storage Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |

Intersection: 13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 20.8 | 8.8 |
| Average Queue (m) | 7.5 | 0.6 |
| 95th Queue (m) | 16.7 | 4.7 |
| Link Distance (m) | 217.6 | 63.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 24.8 | 14.5 |
| Average Queue (m) | 10.1 | 1.4 |
| 95th Queue (m) | 18.5 | 7.6 |
| Link Distance (m) | 183.3 | 299.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 1

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:30 | 4:30 | 4:30 | 4:30 | 4:30 | 4:30 |
| End Time | 5:45 | 5:45 | 5:45 | 5:45 | 5:45 | 5:45 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1518 | 1553 | 1471 | 1506 | 1482 | 1507 |
| Vehs Exited | 1526 | 1567 | 1478 | 1528 | 1485 | 1516 |
| Starting Vehs | 47 | 48 | 44 | 48 | 37 | 42 |
| Ending Vehs | 39 | 34 | 37 | 26 | 34 | 32 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1607 | 1628 | 1553 | 1597 | 1558 | 1589 |
| Travel Time (hr) | 40.7 | 41.2 | 38.8 | 40.9 | 39.1 | 40.1 |
| Total Delay (hr) | 6.7 | 6.9 | 6.1 | 7.2 | 6.3 | 6.6 |
| Total Stops | 1633 | 1650 | 1559 | 1623 | 1571 | 1605 |
| Fuel Used (l) | 129.0 | 129.5 | 124.3 | 128.0 | 124.6 | 127.1 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 365 | 380 | 324 | 342 | 312 | 344 |
| Vehs Exited | 382 | 396 | 339 | 351 | 317 | 354 |
| Starting Vehs | 47 | 48 | 44 | 48 | 37 | 42 |
| Ending Vehs | 30 | 32 | 29 | 39 | 32 | 30 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 415 | 409 | 358 | 364 | 344 | 378 |
| Travel Time (hr) | 10.5 | 10.2 | 8.7 | 9.1 | 8.4 | 9.4 |
| Total Delay (hr) | 1.7 | 1.5 | 1.2 | 1.3 | 1.2 | 1.4 |
| Total Stops | 411 | 401 | 345 | 356 | 335 | 369 |
| Fuel Used (l) | 33.4 | 31.9 | 28.6 | 29.1 | 26.3 | 29.9 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 453 | 456 | 446 | 451 | 470 | 454 |
| Vehs Exited | 447 | 450 | 420 | 439 | 453 | 441 |
| Starting Vehs | 30 | 32 | 29 | 39 | 32 | 30 |
| Ending Vehs | 36 | 38 | 55 | 51 | 49 | 43 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 448 | 461 | 428 | 448 | 465 | 450 |
| Travel Time (hr) | 11.5 | 12.0 | 11.0 | 11.9 | 12.0 | 11.7 |
| Total Delay (hr) | 2.0 | 2.3 | 1.9 | 2.4 | 2.1 | 2.1 |
| Total Stops | 460 | 498 | 463 | 478 | 481 | 475 |
| Fuel Used (l) | 36.7 | 38.0 | 35.2 | 36.5 | 38.1 | 36.9 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:15 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 346 | 348 | 347 | 363 | 359 | 352 |
| Vehs Exited | 350 | 345 | 373 | 367 | 368 | 359 |
| Starting Vehs | 36 | 38 | 55 | 51 | 49 | 43 |
| Ending Vehs | 32 | 41 | 29 | 47 | 40 | 39 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 367 | 366 | 390 | 411 | 388 | 384 |
| Travel Time (hr) | 9.2 | 9.0 | 9.8 | 10.6 | 9.7 | 9.7 |
| Total Delay (hr) | 1.5 | 1.2 | 1.6 | 2.0 | 1.6 | 1.6 |
| Total Stops | 385 | 354 | 386 | 424 | 397 | 391 |
| Fuel Used (l) | 29.0 | 28.5 | 30.8 | 32.6 | 31.6 | 30.5 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 5:30
 End Time 5:45
 Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 354 | 369 | 354 | 350 | 341 | 352 |
| Vehs Exited | 347 | 376 | 346 | 371 | 347 | 358 |
| Starting Vehs | 32 | 41 | 29 | 47 | 40 | 39 |
| Ending Vehs | 39 | 34 | 37 | 26 | 34 | 32 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 377 | 392 | 378 | 375 | 361 | 377 |
| Travel Time (hr) | 9.4 | 10.0 | 9.3 | 9.3 | 9.0 | 9.4 |
| Total Delay (hr) | 1.5 | 1.8 | 1.4 | 1.4 | 1.3 | 1.5 |
| Total Stops | 377 | 397 | 365 | 365 | 358 | 374 |
| Fuel Used (l) | 29.9 | 31.1 | 29.7 | 29.9 | 28.6 | 29.8 |

3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBL | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|------|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.7 | 0.5 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.4 | 0.2 | 0.0 | 0.8 |
| Total Del/Veh (s) | 27.7 | 10.8 | 13.0 | 3.4 | 1.0 | 0.5 | 2.3 |
| Vehicles Entered | 11 | 16 | 17 | 406 | 745 | 37 | 1232 |
| Vehicles Exited | 11 | 16 | 17 | 406 | 745 | 37 | 1232 |
| Hourly Exit Rate | 11 | 16 | 17 | 406 | 745 | 37 | 1232 |
| Input Volume | 13 | 13 | 15 | 398 | 741 | 38 | 1218 |
| % of Volume | 85 | 121 | 115 | 102 | 101 | 97 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 2.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.1 | 0.8 | 0.1 | 0.4 | 2.0 | 3.5 |
| Total Del/Veh (s) | 6.6 | 4.7 | 8.6 | 6.1 | 9.6 | 11.5 | 9.7 |
| Vehicles Entered | 53 | 105 | 339 | 34 | 142 | 629 | 1302 |
| Vehicles Exited | 54 | 106 | 338 | 34 | 142 | 629 | 1303 |
| Hourly Exit Rate | 54 | 106 | 338 | 34 | 142 | 629 | 1303 |
| Input Volume | 56 | 105 | 328 | 36 | 143 | 621 | 1288 |
| % of Volume | 97 | 101 | 103 | 94 | 99 | 101 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.6 | 1.2 |
| Total Del/Veh (s) | 17.8 | 6.5 | 0.6 | 0.2 | 6.0 | 4.2 | 3.9 |
| Vehicles Entered | 17 | 100 | 271 | 15 | 172 | 489 | 1064 |
| Vehicles Exited | 18 | 101 | 272 | 15 | 172 | 489 | 1067 |
| Hourly Exit Rate | 18 | 101 | 272 | 15 | 172 | 489 | 1067 |
| Input Volume | 17 | 102 | 262 | 13 | 178 | 488 | 1060 |
| % of Volume | 106 | 99 | 104 | 118 | 96 | 100 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 10.0 | 3.1 | 0.2 | 3.7 | 0.7 | 0.7 |
| Vehicles Entered | 1 | 4 | 258 | 26 | 483 | 772 |
| Vehicles Exited | 1 | 4 | 259 | 26 | 483 | 773 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 4 | 259 | 26 | 483 | 773 |
| Input Volume | 1 | 4 | 248 | 21 | 486 | 760 |
| % of Volume | 100 | 100 | 105 | 124 | 99 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 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) | 11.7 | 2.7 | 0.2 | 0.0 | 2.2 | 0.3 | 0.3 |
| Vehicles Entered | 1 | 1 | 260 | 2 | 2 | 451 | 717 |
| Vehicles Exited | 1 | 1 | 261 | 2 | 2 | 452 | 719 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 1 | 261 | 2 | 2 | 452 | 719 |
| Input Volume | 2 | 1 | 252 | 2 | 3 | 452 | 711 |
| % of Volume | 50 | 100 | 104 | 114 | 73 | 100 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 8.1 | 3.3 | 0.5 | 0.5 | 2.6 | 0.5 | 0.8 |
| Vehicles Entered | 3 | 24 | 225 | 4 | 46 | 395 | 697 |
| Vehicles Exited | 3 | 25 | 226 | 4 | 46 | 395 | 699 |
| Hourly Exit Rate | 3 | 25 | 226 | 4 | 46 | 395 | 699 |
| Input Volume | 3 | 27 | 216 | 5 | 43 | 398 | 691 |
| % of Volume | 92 | 93 | 105 | 84 | 107 | 99 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 8.3 | 3.3 | 0.6 | 0.3 | 3.4 | 1.2 | 1.6 |
| Vehicles Entered | 35 | 35 | 191 | 35 | 35 | 357 | 688 |
| Vehicles Exited | 35 | 34 | 193 | 35 | 35 | 357 | 689 |
| Hourly Exit Rate | 35 | 34 | 193 | 35 | 35 | 357 | 689 |
| Input Volume | 33 | 30 | 187 | 36 | 36 | 356 | 678 |
| % of Volume | 107 | 113 | 103 | 98 | 97 | 100 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Delay (hr) | 6.4 |
| Total Del/Veh (s) | 14.8 |
| Vehicles Entered | 1507 |
| Vehicles Exited | 1516 |
| Hourly Exit Rate | 1516 |
| Input Volume | 7723 |
| % of Volume | 20 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 14.1 | 50.8 | 1.3 |
| Average Queue (m) | 2.8 | 6.5 | 0.0 |
| 95th Queue (m) | 8.8 | 28.7 | 1.0 |
| Link Distance (m) | 201.4 | 365.6 | 94.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne

| Movement | WB | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 16.0 | 20.5 | 38.1 | 43.2 | 75.1 |
| Average Queue (m) | 7.5 | 8.8 | 19.2 | 14.0 | 28.0 |
| 95th Queue (m) | 14.1 | 17.0 | 30.6 | 29.7 | 54.2 |
| Link Distance (m) | 493.9 | | 153.3 | | 365.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | 2 |

Intersection: 7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 30.4 | 1.3 | 32.3 |
| Average Queue (m) | 11.5 | 0.0 | 11.3 |
| 95th Queue (m) | 22.5 | 1.0 | 24.6 |
| Link Distance (m) | 278.0 | 103.7 | 153.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 7.0 | 1.2 | 21.9 |
| Average Queue (m) | 1.0 | 0.0 | 3.4 |
| 95th Queue (m) | 4.8 | 0.9 | 13.9 |
| Link Distance (m) | 195.3 | 71.0 | 103.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche

| Movement | WB |
|-----------------------|-------|
| Directions Served | LR |
| Maximum Queue (m) | 7.5 |
| Average Queue (m) | 0.5 |
| 95th Queue (m) | 3.6 |
| Link Distance (m) | 223.2 |
| Upstream Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |
| Storage Bay Dist (m) | |
| Storage Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |

Intersection: 13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 14.8 | 17.2 |
| Average Queue (m) | 5.2 | 3.3 |
| 95th Queue (m) | 12.9 | 12.3 |
| Link Distance (m) | 219.0 | 63.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 22.9 | 18.9 |
| Average Queue (m) | 9.8 | 3.1 |
| 95th Queue (m) | 18.0 | 12.6 |
| Link Distance (m) | 185.5 | 299.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 2

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:00 | 7:00 | 7:00 | 7:00 |
| End Time | 8:15 | 8:15 | 8:15 | 8:15 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1704 | 1658 | 1620 | 1659 |
| Vehs Exited | 1726 | 1675 | 1621 | 1674 |
| Starting Vehs | 64 | 64 | 60 | 63 |
| Ending Vehs | 42 | 47 | 59 | 50 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 2167 | 2099 | 2051 | 2106 |
| Travel Time (hr) | 67.0 | 59.8 | 56.1 | 61.0 |
| Total Delay (hr) | 23.3 | 17.4 | 14.9 | 18.5 |
| Total Stops | 1922 | 1718 | 1523 | 1722 |
| Fuel Used (l) | 184.3 | 175.0 | 167.1 | 175.5 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:00 |
| End Time | 7:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:15 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 387 | 353 | 374 | 370 |
| Vehs Exited | 402 | 374 | 382 | 387 |
| Starting Vehs | 64 | 64 | 60 | 63 |
| Ending Vehs | 49 | 43 | 52 | 47 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Travel Distance (km) | 500 | 460 | 484 | 481 |
| Travel Time (hr) | 14.1 | 12.1 | 12.7 | 12.9 |
| Total Delay (hr) | 4.0 | 2.8 | 3.0 | 3.3 |
| Total Stops | 390 | 328 | 327 | 349 |
| Fuel Used (l) | 41.9 | 38.1 | 39.1 | 39.7 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 575 | 505 | 498 | 525 |
| Vehs Exited | 517 | 477 | 495 | 496 |
| Starting Vehs | 49 | 43 | 52 | 47 |
| Ending Vehs | 107 | 71 | 55 | 78 |
| Denied Entry Before | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 679 | 599 | 594 | 624 |
| Travel Time (hr) | 25.2 | 17.9 | 17.1 | 20.1 |
| Total Delay (hr) | 11.4 | 5.8 | 5.0 | 7.4 |
| Total Stops | 760 | 536 | 476 | 591 |
| Fuel Used (l) | 60.7 | 50.8 | 49.8 | 53.8 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 366 | 400 | 373 | 380 |
| Vehs Exited | 433 | 412 | 377 | 408 |
| Starting Vehs | 107 | 71 | 55 | 78 |
| Ending Vehs | 40 | 59 | 51 | 50 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 514 | 529 | 483 | 509 |
| Travel Time (hr) | 15.3 | 15.2 | 12.6 | 14.4 |
| Total Delay (hr) | 4.9 | 4.5 | 3.0 | 4.1 |
| Total Stops | 411 | 441 | 326 | 394 |
| Fuel Used (l) | 43.6 | 43.7 | 38.0 | 41.8 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 376 | 400 | 375 | 383 |
| Vehs Exited | 374 | 412 | 367 | 384 |
| Starting Vehs | 40 | 59 | 51 | 50 |
| Ending Vehs | 42 | 47 | 59 | 50 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 475 | 511 | 490 | 492 |
| Travel Time (hr) | 12.4 | 14.7 | 13.8 | 13.6 |
| Total Delay (hr) | 2.9 | 4.3 | 3.9 | 3.7 |
| Total Stops | 361 | 413 | 394 | 389 |
| Fuel Used (l) | 38.1 | 42.5 | 40.2 | 40.3 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 | 3.8 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 1.1 | 0.0 | 2.2 | 0.7 | 0.5 | 0.2 | 4.7 |
| Total Del/Veh (s) | 26.9 | 1.2 | 12.1 | 11.9 | 31.8 | 3.3 | 12.2 |
| Vehicles Entered | 145 | 104 | 642 | 209 | 49 | 207 | 1356 |
| Vehicles Exited | 145 | 103 | 644 | 212 | 50 | 207 | 1361 |
| Hourly Exit Rate | 145 | 103 | 644 | 212 | 50 | 207 | 1361 |
| Input Volume | 135 | 101 | 643 | 208 | 44 | 198 | 1329 |
| % of Volume | 107 | 102 | 100 | 102 | 114 | 105 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|-----|-----|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.3 | 1.3 | 1.0 | 0.0 | 0.2 | 0.4 | 3.2 |
| Total Del/Veh (s) | 42.9 | 27.8 | 5.4 | 3.6 | 10.7 | 4.3 | 9.2 |
| Vehicles Entered | 28 | 169 | 686 | 9 | 54 | 307 | 1253 |
| Vehicles Exited | 28 | 169 | 685 | 9 | 55 | 307 | 1253 |
| Hourly Exit Rate | 28 | 169 | 685 | 9 | 55 | 307 | 1253 |
| Input Volume | 26 | 164 | 688 | 8 | 53 | 287 | 1226 |
| % of Volume | 108 | 103 | 100 | 109 | 104 | 107 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.2 | 0.6 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 1.5 | 1.1 | 4.0 | 0.5 | 0.5 | 1.9 | 9.4 |
| Total Del/Veh (s) | 45.2 | 30.6 | 25.2 | 19.8 | 33.0 | 20.7 | 26.4 |
| Vehicles Entered | 119 | 126 | 564 | 82 | 52 | 326 | 1269 |
| Vehicles Exited | 117 | 129 | 565 | 82 | 53 | 327 | 1273 |
| Hourly Exit Rate | 117 | 129 | 565 | 82 | 53 | 327 | 1273 |
| Input Volume | 104 | 120 | 574 | 84 | 52 | 303 | 1238 |
| % of Volume | 112 | 107 | 98 | 97 | 102 | 108 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Delay (hr) | 18.2 |
| Total Del/Veh (s) | 38.1 |
| Vehicles Entered | 1659 |
| Vehicles Exited | 1674 |
| Hourly Exit Rate | 1674 |
| Input Volume | 5384 |
| % of Volume | 31 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 39.9 | 96.2 | 38.2 | 26.2 | 28.4 |
| Average Queue (m) | 18.0 | 45.2 | 19.8 | 10.7 | 10.9 |
| 95th Queue (m) | 34.3 | 84.5 | 35.2 | 21.3 | 25.0 |
| Link Distance (m) | 289.1 | 344.8 | | 207.4 | 207.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 6 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 13 | 0 | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 67.3 | 6.4 | 57.9 |
| Average Queue (m) | 23.0 | 0.2 | 12.1 |
| 95th Queue (m) | 62.9 | 2.2 | 39.0 |
| Link Distance (m) | 591.0 | 530.8 | 344.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 100.5 | 138.9 | 131.4 |
| Average Queue (m) | 35.2 | 73.1 | 42.4 |
| 95th Queue (m) | 76.1 | 121.8 | 104.8 |
| Link Distance (m) | 424.7 | 361.8 | 530.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 13

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1770 | 1771 | 1775 | 1772 |
| Vehs Exited | 1785 | 1791 | 1774 | 1783 |
| Starting Vehs | 79 | 84 | 73 | 80 |
| Ending Vehs | 64 | 64 | 74 | 67 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 2588 | 2592 | 2540 | 2573 |
| Travel Time (hr) | 78.6 | 83.1 | 76.2 | 79.3 |
| Total Delay (hr) | 24.5 | 28.5 | 23.1 | 25.4 |
| Total Stops | 2212 | 2428 | 2147 | 2263 |
| Fuel Used (l) | 212.6 | 214.3 | 206.9 | 211.3 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 411 | 462 | 420 | 431 |
| Vehs Exited | 434 | 436 | 427 | 431 |
| Starting Vehs | 79 | 84 | 73 | 80 |
| Ending Vehs | 56 | 110 | 66 | 76 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 4 | 0 | 1 |
| Travel Distance (km) | 624 | 644 | 607 | 625 |
| Travel Time (hr) | 18.3 | 18.4 | 17.0 | 17.9 |
| Total Delay (hr) | 5.3 | 4.9 | 4.3 | 4.8 |
| Total Stops | 504 | 501 | 447 | 483 |
| Fuel Used (l) | 50.5 | 51.1 | 48.2 | 49.9 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 536 | 472 | 500 | 502 |
| Vehs Exited | 467 | 486 | 490 | 480 |
| Starting Vehs | 56 | 110 | 66 | 76 |
| Ending Vehs | 125 | 96 | 76 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 4 | 0 | 1 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 706 | 682 | 687 | 691 |
| Travel Time (hr) | 23.3 | 27.3 | 22.6 | 24.4 |
| Total Delay (hr) | 8.5 | 12.9 | 8.2 | 9.9 |
| Total Stops | 706 | 876 | 735 | 773 |
| Fuel Used (l) | 59.4 | 61.1 | 58.0 | 59.5 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 411 | 400 | 427 | 411 |
| Vehs Exited | 463 | 414 | 446 | 442 |
| Starting Vehs | 125 | 96 | 76 | 99 |
| Ending Vehs | 73 | 82 | 57 | 70 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 651 | 606 | 646 | 634 |
| Travel Time (hr) | 20.7 | 18.3 | 20.0 | 19.6 |
| Total Delay (hr) | 7.0 | 5.6 | 6.5 | 6.4 |
| Total Stops | 602 | 521 | 562 | 561 |
| Fuel Used (l) | 54.8 | 48.9 | 53.2 | 52.3 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 5:15 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 412 | 437 | 428 | 425 |
| Vehs Exited | 421 | 455 | 411 | 430 |
| Starting Vehs | 73 | 82 | 57 | 70 |
| Ending Vehs | 64 | 64 | 74 | 67 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 606 | 660 | 600 | 622 |
| Travel Time (hr) | 16.4 | 19.1 | 16.6 | 17.4 |
| Total Delay (hr) | 3.8 | 5.2 | 4.0 | 4.3 |
| Total Stops | 400 | 530 | 403 | 445 |
| Fuel Used (l) | 47.9 | 53.2 | 47.5 | 49.6 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|-----|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 24.0 | 6.9 | 17.4 | 9.9 | 36.5 | 14.7 | 18.3 |
| Vehicles Entered | 580 | 158 | 303 | 110 | 26 | 251 | 1428 |
| Vehicles Exited | 580 | 158 | 305 | 111 | 26 | 249 | 1429 |
| Hourly Exit Rate | 580 | 158 | 305 | 111 | 26 | 249 | 1429 |
| Input Volume | 569 | 162 | 289 | 101 | 27 | 238 | 1386 |
| % of Volume | 102 | 97 | 106 | 110 | 97 | 105 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 27.1 | 4.1 | 3.6 | 2.8 | 8.2 | 6.2 | 5.5 |
| Vehicles Entered | 5 | 65 | 402 | 24 | 130 | 735 | 1361 |
| Vehicles Exited | 6 | 64 | 403 | 25 | 130 | 737 | 1365 |
| Hourly Exit Rate | 6 | 64 | 403 | 25 | 130 | 737 | 1365 |
| Input Volume | 11 | 63 | 378 | 20 | 132 | 711 | 1315 |
| % of Volume | 56 | 101 | 107 | 127 | 98 | 104 | 104 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|-----|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.5 | 0.5 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 32.3 | 18.2 | 13.2 | 9.8 | 39.9 | 35.1 | 26.5 |
| Vehicles Entered | 87 | 61 | 364 | 115 | 82 | 647 | 1356 |
| Vehicles Exited | 88 | 62 | 364 | 114 | 83 | 647 | 1358 |
| Hourly Exit Rate | 88 | 62 | 364 | 114 | 83 | 647 | 1358 |
| Input Volume | 80 | 53 | 345 | 116 | 84 | 624 | 1301 |
| % of Volume | 110 | 116 | 106 | 98 | 99 | 104 | 104 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 48.9 |
| Vehicles Entered | 1772 |
| Vehicles Exited | 1783 |
| Hourly Exit Rate | 1783 |
| Input Volume | 6488 |
| % of Volume | 27 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | WB | B21 | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 61.4 | 37.9 | 174.8 | 76.8 | 39.9 | 19.7 | 66.2 |
| Average Queue (m) | 57.7 | 17.5 | 57.8 | 31.2 | 12.3 | 6.7 | 27.9 |
| 95th Queue (m) | 67.4 | 47.9 | 146.0 | 56.8 | 31.0 | 17.0 | 49.1 |
| Link Distance (m) | 37.9 | | 579.5 | 344.6 | | 277.3 | 277.3 |
| Upstream Blk Time (%) | 34 | 0 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 100.0 | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 34 | 0 | | 2 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 57 | 2 | | 2 | | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 20.9 | 2.2 | 75.0 |
| Average Queue (m) | 5.6 | 0.2 | 20.9 |
| 95th Queue (m) | 13.3 | 1.8 | 53.0 |
| Link Distance (m) | 591.0 | 530.8 | 344.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 42.1 | 86.1 | 247.8 |
| Average Queue (m) | 17.3 | 39.5 | 95.3 |
| 95th Queue (m) | 35.8 | 67.0 | 197.4 |
| Link Distance (m) | 424.7 | 361.8 | 530.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 61

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:30 | 7:30 | 7:30 | 7:30 |
| End Time | 8:45 | 8:45 | 8:45 | 8:45 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 5463 | 5302 | 5230 | 5332 |
| Vehs Exited | 5469 | 5308 | 5250 | 5341 |
| Starting Vehs | 245 | 243 | 253 | 247 |
| Ending Vehs | 239 | 237 | 233 | 232 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 2 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 7435 | 7233 | 7024 | 7231 |
| Travel Time (hr) | 295.2 | 264.6 | 244.9 | 268.2 |
| Total Delay (hr) | 136.8 | 110.6 | 95.4 | 114.3 |
| Total Stops | 10734 | 9669 | 8968 | 9786 |
| Fuel Used (l) | 699.6 | 657.4 | 630.7 | 662.6 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1228 | 1237 | 1212 | 1223 |
| Vehs Exited | 1245 | 1247 | 1249 | 1249 |
| Starting Vehs | 245 | 243 | 253 | 247 |
| Ending Vehs | 228 | 233 | 216 | 220 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1697 | 1721 | 1654 | 1690 |
| Travel Time (hr) | 56.1 | 57.2 | 54.2 | 55.9 |
| Total Delay (hr) | 20.1 | 20.8 | 19.1 | 20.0 |
| Total Stops | 2085 | 2090 | 1895 | 2026 |
| Fuel Used (l) | 151.6 | 151.3 | 145.3 | 149.4 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|--|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by PHF, Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1649 | 1586 | 1563 | 1600 |
| Vehs Exited | 1477 | 1476 | 1456 | 1467 |
| Starting Vehs | 228 | 233 | 216 | 220 |
| Ending Vehs | 400 | 343 | 323 | 351 |
| Denied Entry Before | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 11 | 8 | 4 | 8 |
| Travel Distance (km) | 2016 | 1979 | 1968 | 1988 |
| Travel Time (hr) | 81.8 | 73.9 | 75.9 | 77.2 |
| Total Delay (hr) | 38.9 | 31.9 | 33.8 | 34.9 |
| Total Stops | 3085 | 2784 | 2908 | 2927 |
| Fuel Used (l) | 190.0 | 182.7 | 181.6 | 184.7 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 8:15 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1307 | 1192 | 1198 | 1231 |
| Vehs Exited | 1395 | 1263 | 1312 | 1321 |
| Starting Vehs | 400 | 343 | 323 | 351 |
| Ending Vehs | 312 | 272 | 209 | 259 |
| Denied Entry Before | 11 | 8 | 4 | 8 |
| Denied Entry After | 2 | 5 | 0 | 1 |
| Travel Distance (km) | 1876 | 1731 | 1709 | 1772 |
| Travel Time (hr) | 89.9 | 69.2 | 60.0 | 73.1 |
| Total Delay (hr) | 49.8 | 32.2 | 23.7 | 35.2 |
| Total Stops | 3038 | 2493 | 2201 | 2581 |
| Fuel Used (l) | 190.7 | 161.9 | 154.7 | 169.1 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:30 |
| End Time | 8:45 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1279 | 1287 | 1257 | 1269 |
| Vehs Exited | 1352 | 1322 | 1233 | 1302 |
| Starting Vehs | 312 | 272 | 209 | 259 |
| Ending Vehs | 239 | 237 | 233 | 232 |
| Denied Entry Before | 2 | 5 | 0 | 1 |
| Denied Entry After | 0 | 2 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1846 | 1802 | 1694 | 1781 |
| Travel Time (hr) | 67.4 | 64.3 | 54.8 | 62.1 |
| Total Delay (hr) | 28.1 | 25.7 | 18.8 | 24.2 |
| Total Stops | 2526 | 2302 | 1964 | 2263 |
| Fuel Used (l) | 167.4 | 161.6 | 149.1 | 159.4 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|-----|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 2.6 | 0.3 | 2.4 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.4 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 46.0 | 11.0 | 3.2 | 26.4 | 9.8 | 43.1 | 5.5 | 2.7 | 28.9 | 1.7 | 15.9 | 21.0 |
| Vehicles Entered | 71 | 773 | 177 | 1170 | 117 | 417 | 93 | 149 | 26 | 23 | 168 | 3184 |
| Vehicles Exited | 70 | 772 | 175 | 1168 | 116 | 415 | 93 | 150 | 27 | 23 | 166 | 3175 |
| Hourly Exit Rate | 70 | 772 | 175 | 1168 | 116 | 415 | 93 | 150 | 27 | 23 | 166 | 3175 |
| Input Volume | 69 | 774 | 163 | 1136 | 112 | 432 | 95 | 145 | 31 | 22 | 151 | 3128 |
| % of Volume | 101 | 100 | 108 | 103 | 104 | 96 | 98 | 103 | 88 | 107 | 110 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.5 | 0.1 | 0.5 | 1.6 | 0.5 | 1.7 | 0.1 | 0.1 | 4.2 |
| Total Del/Veh (s) | 62.1 | 16.2 | 7.0 | 64.3 | 17.0 | 6.2 | 48.6 | 27.6 | 10.5 | 36.3 | 39.8 | 9.8 |
| Vehicles Entered | 23 | 798 | 162 | 107 | 728 | 25 | 515 | 42 | 146 | 5 | 5 | 14 |
| Vehicles Exited | 23 | 799 | 163 | 106 | 733 | 24 | 516 | 41 | 147 | 5 | 6 | 13 |
| Hourly Exit Rate | 23 | 799 | 163 | 106 | 733 | 24 | 516 | 41 | 147 | 5 | 6 | 13 |
| Input Volume | 25 | 794 | 167 | 95 | 709 | 24 | 498 | 44 | 135 | 10 | 7 | 14 |
| % of Volume | 91 | 101 | 98 | 111 | 103 | 100 | 104 | 94 | 109 | 50 | 86 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 24.5 |
| Vehicles Entered | 2570 |
| Vehicles Exited | 2576 |
| Hourly Exit Rate | 2576 |
| Input Volume | 2522 |
| % of Volume | 102 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 2.8 | 0.2 | 0.2 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 33.5 | 36.6 | 16.2 | 31.4 | 26.4 | 11.4 | 31.7 | 21.6 | 17.4 | 21.0 | 7.7 | 5.2 |
| Vehicles Entered | 62 | 84 | 9 | 49 | 19 | 14 | 3 | 563 | 268 | 1 | 253 | 19 |
| Vehicles Exited | 61 | 82 | 9 | 50 | 19 | 14 | 3 | 564 | 268 | 1 | 253 | 19 |
| Hourly Exit Rate | 61 | 82 | 9 | 50 | 19 | 14 | 3 | 564 | 268 | 1 | 253 | 19 |
| Input Volume | 57 | 89 | 7 | 60 | 19 | 10 | 3 | 544 | 265 | 3 | 250 | 20 |
| % of Volume | 107 | 92 | 129 | 84 | 101 | 144 | 109 | 104 | 101 | 31 | 101 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Del/Veh (s) | 19.7 |
| Vehicles Entered | 1344 |
| Vehicles Exited | 1343 |
| Hourly Exit Rate | 1343 |
| Input Volume | 1326 |
| % of Volume | 101 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.4 | 0.5 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 33.3 | 13.2 | 18.2 | 15.4 | 15.6 | 10.9 | 15.4 |
| Vehicles Entered | 11 | 73 | 558 | 37 | 105 | 361 | 1145 |
| Vehicles Exited | 11 | 74 | 559 | 37 | 102 | 360 | 1143 |
| Hourly Exit Rate | 11 | 74 | 559 | 37 | 102 | 360 | 1143 |
| Input Volume | 15 | 67 | 536 | 39 | 107 | 361 | 1125 |
| % of Volume | 73 | 110 | 104 | 94 | 96 | 100 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|-----|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 37.5 | 1.0 | 36.7 | 10.7 | 7.8 | 24.2 | 13.5 | 14.0 |
| Vehicles Entered | 76 | 19 | 60 | 531 | 183 | 9 | 373 | 1251 |
| Vehicles Exited | 75 | 19 | 60 | 531 | 183 | 9 | 373 | 1250 |
| Hourly Exit Rate | 75 | 19 | 60 | 531 | 183 | 9 | 373 | 1250 |
| Input Volume | 75 | 22 | 58 | 508 | 172 | 10 | 373 | 1218 |
| % of Volume | 100 | 87 | 103 | 105 | 106 | 88 | 100 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 5.6 | 2.7 | 22.3 | 11.8 | 10.3 | 18.7 |
| Vehicles Entered | 21 | 10 | 656 | 278 | 10 | 975 |
| Vehicles Exited | 21 | 10 | 661 | 278 | 9 | 979 |
| Hourly Exit Rate | 21 | 10 | 661 | 278 | 9 | 979 |
| Input Volume | 20 | 10 | 632 | 275 | 10 | 947 |
| % of Volume | 106 | 98 | 105 | 101 | 88 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-------|-----|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.0 | 0.5 | 4.2 | 2.5 | 2.2 | 0.4 | 2.5 |
| Total Del/Veh (s) | 107.8 | 4.1 | 44.7 | 63.0 | 59.2 | 53.5 | 3.9 | 53.2 |
| Vehicles Entered | 140 | 14 | 33 | 668 | 444 | 128 | 336 | 1763 |
| Vehicles Exited | 142 | 14 | 32 | 676 | 444 | 131 | 338 | 1777 |
| Hourly Exit Rate | 142 | 14 | 32 | 676 | 444 | 131 | 338 | 1777 |
| Input Volume | 136 | 12 | 27 | 648 | 444 | 143 | 324 | 1734 |
| % of Volume | 105 | 117 | 119 | 104 | 100 | 92 | 104 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.2 | 1.2 | 1.4 | 0.0 | 0.0 | 0.7 |
| Total Del/Veh (s) | 38.5 | 24.3 | 34.7 | 35.0 | 25.5 | 5.7 | 26.3 |
| Vehicles Entered | 6 | 220 | 864 | 19 | 66 | 340 | 1515 |
| Vehicles Exited | 6 | 222 | 862 | 20 | 66 | 340 | 1516 |
| Hourly Exit Rate | 6 | 222 | 862 | 20 | 66 | 340 | 1516 |
| Input Volume | 10 | 221 | 841 | 17 | 54 | 340 | 1482 |
| % of Volume | 62 | 100 | 102 | 118 | 122 | 100 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 3.0 | 0.2 | 2.9 | 3.1 | 0.3 | 3.0 | 3.9 | 0.3 | 4.0 |
| Total Del/Veh (s) | 52.8 | 10.1 | 4.4 | 50.4 | 22.4 | 3.0 | 44.6 | 38.4 | 39.3 | 37.0 | 33.7 | 37.2 |
| Vehicles Entered | 86 | 773 | 27 | 40 | 702 | 33 | 46 | 64 | 36 | 30 | 13 | 35 |
| Vehicles Exited | 85 | 772 | 27 | 40 | 702 | 33 | 48 | 63 | 37 | 29 | 14 | 35 |
| Hourly Exit Rate | 85 | 772 | 27 | 40 | 702 | 33 | 48 | 63 | 37 | 29 | 14 | 35 |
| Input Volume | 91 | 753 | 30 | 36 | 681 | 37 | 49 | 59 | 36 | 35 | 16 | 29 |
| % of Volume | 94 | 102 | 89 | 110 | 103 | 90 | 97 | 107 | 102 | 83 | 89 | 122 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 20.8 |
| Vehicles Entered | 1885 |
| Vehicles Exited | 1885 |
| Hourly Exit Rate | 1885 |
| Input Volume | 1852 |
| % of Volume | 102 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

50: Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBT | NBL | NBT | NBR | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.3 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 0.1 | 3.6 | 5.9 | 4.9 | 1.0 | 3.8 | 3.9 |
| Vehicles Entered | 1 | 192 | 17 | 114 | 28 | 84 | 436 |
| Vehicles Exited | 1 | 191 | 17 | 114 | 28 | 83 | 434 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 191 | 17 | 114 | 28 | 83 | 434 |
| Input Volume | 2 | 182 | 21 | 112 | 25 | 79 | 422 |
| % of Volume | 50 | 105 | 82 | 102 | 111 | 105 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Del/Veh (s) | 1.9 |
| Total Del/Veh (s) | 72.0 |
| Vehicles Entered | 5332 |
| Vehicles Exited | 5341 |
| Hourly Exit Rate | 5341 |
| Input Volume | 20461 |
| % of Volume | 26 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | T | T | R | LT | R | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 44.3 | 60.4 | 57.3 | 105.1 | 111.4 | 55.1 | 130.0 | 96.2 | 18.2 | 46.3 |
| Average Queue (m) | 13.4 | 31.7 | 29.4 | 64.5 | 68.4 | 16.4 | 70.2 | 10.5 | 5.0 | 23.4 |
| 95th Queue (m) | 31.3 | 50.1 | 50.1 | 95.1 | 100.2 | 45.7 | 114.7 | 53.3 | 14.2 | 42.7 |
| Link Distance (m) | | 341.4 | 341.4 | 342.5 | 342.5 | | 188.0 | 188.0 | 41.8 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | 2 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | | | 86.0 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | 3 | 0 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | 3 | 0 | | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 23.7 | 64.2 | 70.6 | 54.6 | 142.4 | 72.0 | 7.7 | 135.5 | 30.1 | 15.8 | 18.8 |
| Average Queue (m) | 5.1 | 32.2 | 35.4 | 24.0 | 34.4 | 40.9 | 1.0 | 93.2 | 14.3 | 3.6 | 4.4 |
| 95th Queue (m) | 17.6 | 56.5 | 63.3 | 45.1 | 87.0 | 67.3 | 4.5 | 142.7 | 26.7 | 12.2 | 14.9 |
| Link Distance (m) | | 342.5 | 342.5 | | 248.0 | | | 131.7 | 131.7 | 226.0 | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | 0 | | | 4 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | 0 | | | 12 | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | | 115.0 | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | | | | | | 10 | 3 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | | | | | | 1 | 1 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | L | TR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 70.4 | 39.2 | 37.7 | 193.6 | 39.7 |
| Average Queue (m) | 27.6 | 15.9 | 8.4 | 74.5 | 15.3 |
| 95th Queue (m) | 52.5 | 35.6 | 23.5 | 156.2 | 32.0 |
| Link Distance (m) | 420.5 | | 348.5 | 365.4 | 415.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 35.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 2 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 | 0 | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 37.2 | 113.8 | 93.6 |
| Average Queue (m) | 9.3 | 61.2 | 32.0 |
| 95th Queue (m) | 23.2 | 99.4 | 66.5 |
| Link Distance (m) | 313.5 | 551.4 | 254.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 45.9 | 32.5 | 85.5 | 108.0 |
| Average Queue (m) | 18.0 | 11.7 | 31.5 | 34.3 |
| 95th Queue (m) | 37.1 | 29.4 | 71.3 | 77.0 |
| Link Distance (m) | 204.4 | | 164.2 | 551.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 8 | 1 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 5 | 1 | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 11.1 | 151.3 | 26.3 |
| Average Queue (m) | 5.6 | 45.9 | 16.4 |
| 95th Queue (m) | 12.6 | 122.0 | 23.2 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 415.6 | 131.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 115.7 | 73.2 | 575.8 | 45.0 | 105.4 | 60.3 |
| Average Queue (m) | 50.6 | 11.1 | 220.8 | 36.0 | 29.7 | 11.8 |
| 95th Queue (m) | 100.3 | 42.1 | 508.8 | 61.8 | 85.1 | 37.0 |
| Link Distance (m) | 188.0 | | 627.8 | | | 164.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 1 | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 30.0 | 100.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 24 | | 26 | 3 | 1 | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 8 | | 59 | 30 | 4 | 1 |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 61.8 | 262.4 | 35.5 | 44.4 |
| Average Queue (m) | 30.5 | 114.7 | 12.1 | 14.5 |
| 95th Queue (m) | 55.0 | 297.1 | 27.2 | 32.3 |
| Link Distance (m) | 593.4 | 470.9 | | 627.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | 2 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 0 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 51.0 | 88.4 | 85.5 | 10.8 | 65.3 | 96.4 | 77.1 | 8.3 | 24.0 | 34.9 | 23.3 | 24.6 |
| Average Queue (m) | 17.3 | 27.2 | 32.2 | 1.2 | 13.2 | 48.4 | 36.1 | 2.0 | 11.1 | 12.3 | 7.9 | 6.2 |
| 95th Queue (m) | 35.1 | 63.9 | 67.2 | 5.8 | 38.9 | 78.8 | 67.3 | 6.5 | 22.0 | 28.3 | 19.6 | 17.4 |
| Link Distance (m) | | 248.0 | 248.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | 0 | | | 6 | | | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | 0 | | | 2 | | | | | | 1 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 25.5 | 22.9 |
| Average Queue (m) | 3.0 | 6.3 |
| 95th Queue (m) | 13.7 | 16.8 |
| Link Distance (m) | 267.4 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 |

Intersection: 50: Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | WB | NB |
|-----------------------|-------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 21.2 | 9.2 | 32.7 |
| Average Queue (m) | 11.3 | 4.0 | 14.6 |
| 95th Queue (m) | 17.6 | 11.4 | 25.3 |
| Link Distance (m) | 204.4 | 78.9 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 131

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 6830 | 6891 | 6933 | 6881 |
| Vehs Exited | 6856 | 6899 | 6949 | 6902 |
| Starting Vehs | 300 | 302 | 317 | 300 |
| Ending Vehs | 274 | 294 | 301 | 291 |
| Denied Entry Before | 2 | 1 | 2 | 0 |
| Denied Entry After | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Travel Distance (km) | 9115 | 9294 | 9364 | 9258 |
| Travel Time (hr) | 335.1 | 330.0 | 332.2 | 332.4 |
| Total Delay (hr) | 141.0 | 132.4 | 133.3 | 135.6 |
| Total Stops | 12410 | 11798 | 11790 | 12001 |
| Fuel Used (l) | 843.1 | 849.7 | 853.8 | 848.8 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1611 | 1658 | 1665 | 1642 |
| Vehs Exited | 1607 | 1685 | 1676 | 1653 |
| Starting Vehs | 300 | 302 | 317 | 300 |
| Ending Vehs | 304 | 275 | 306 | 295 |
| Denied Entry Before | 2 | 1 | 2 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 3 | 2 | 1 |
| Travel Distance (km) | 2158 | 2285 | 2296 | 2246 |
| Travel Time (hr) | 71.8 | 78.1 | 78.3 | 76.1 |
| Total Delay (hr) | 26.0 | 29.4 | 29.6 | 28.3 |
| Total Stops | 2584 | 2729 | 2663 | 2658 |
| Fuel Used (l) | 192.3 | 205.6 | 206.0 | 201.3 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 2038 | 2007 | 1990 | 2014 |
| Vehs Exited | 1867 | 1857 | 1913 | 1879 |
| Starting Vehs | 304 | 275 | 306 | 295 |
| Ending Vehs | 475 | 425 | 383 | 429 |
| Denied Entry Before | 1 | 3 | 2 | 1 |
| Denied Entry After | 2 | 5 | 3 | 1 |
| Travel Distance (km) | 2500 | 2499 | 2522 | 2507 |
| Travel Time (hr) | 103.1 | 92.6 | 94.0 | 96.6 |
| Total Delay (hr) | 49.7 | 39.3 | 40.2 | 43.0 |
| Total Stops | 4039 | 3429 | 3515 | 3663 |
| Fuel Used (l) | 242.2 | 232.3 | 234.2 | 236.3 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1602 | 1665 | 1628 | 1631 |
| Vehs Exited | 1786 | 1783 | 1714 | 1760 |
| Starting Vehs | 475 | 425 | 383 | 429 |
| Ending Vehs | 291 | 307 | 297 | 301 |
| Denied Entry Before | 2 | 5 | 3 | 1 |
| Denied Entry After | 1 | 2 | 9 | 4 |
| Travel Distance (km) | 2316 | 2341 | 2313 | 2323 |
| Travel Time (hr) | 89.3 | 83.9 | 83.2 | 85.5 |
| Total Delay (hr) | 40.0 | 34.3 | 34.3 | 36.2 |
| Total Stops | 3297 | 3004 | 2933 | 3080 |
| Fuel Used (l) | 218.5 | 216.1 | 212.9 | 215.8 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 5:15
End Time 5:30
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1579 | 1561 | 1650 | 1596 |
| Vehs Exited | 1596 | 1574 | 1646 | 1604 |
| Starting Vehs | 291 | 307 | 297 | 301 |
| Ending Vehs | 274 | 294 | 301 | 291 |
| Denied Entry Before | 1 | 2 | 9 | 4 |
| Denied Entry After | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Travel Distance (km) | 2142 | 2170 | 2232 | 2181 |
| Travel Time (hr) | 70.8 | 75.4 | 76.7 | 74.3 |
| Total Delay (hr) | 25.4 | 29.4 | 29.2 | 28.0 |
| Total Stops | 2490 | 2636 | 2679 | 2601 |
| Fuel Used (l) | 190.1 | 195.7 | 200.6 | 195.5 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|-----|------|------|------|-----|-----|------|-----|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.1 | 0.6 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 2.4 | 1.5 | 2.5 | 0.1 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 1.0 |
| Total Delay (hr) | 3.5 | 5.3 | 1.1 | 9.6 | 1.1 | 3.1 | 0.0 | 0.1 | 0.7 | 0.0 | 0.1 | 24.6 |
| Total Del/Veh (s) | 55.7 | 13.6 | 7.5 | 28.8 | 17.0 | 38.3 | 0.7 | 3.8 | 36.4 | 0.3 | 16.9 | 21.3 |
| Vehicles Entered | 217 | 1383 | 540 | 1195 | 225 | 283 | 40 | 141 | 70 | 3 | 29 | 4126 |
| Vehicles Exited | 217 | 1378 | 542 | 1196 | 225 | 287 | 40 | 140 | 71 | 3 | 29 | 4128 |
| Hourly Exit Rate | 217 | 1378 | 542 | 1196 | 225 | 287 | 40 | 140 | 71 | 3 | 29 | 4128 |
| Input Volume | 226 | 1386 | 553 | 1214 | 220 | 279 | 46 | 133 | 70 | 3 | 32 | 4162 |
| % of Volume | 96 | 99 | 98 | 98 | 102 | 103 | 87 | 105 | 102 | 100 | 91 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.4 | 0.0 | 0.1 | 0.6 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.3 | 3.8 |
| Total Delay (hr) | 0.5 | 10.4 | 1.7 | 4.7 | 4.3 | 0.1 | 3.7 | 0.2 | 1.0 | 0.2 | 0.3 | 0.4 |
| Total Del/Veh (s) | 48.8 | 35.9 | 11.2 | 71.8 | 15.2 | 11.8 | 41.6 | 17.9 | 31.3 | 29.7 | 30.8 | 30.4 |
| Vehicles Entered | 35 | 1026 | 549 | 230 | 1008 | 25 | 321 | 41 | 109 | 27 | 30 | 43 |
| Vehicles Exited | 35 | 1028 | 551 | 233 | 1011 | 25 | 323 | 42 | 110 | 27 | 30 | 44 |
| Hourly Exit Rate | 35 | 1028 | 551 | 233 | 1011 | 25 | 323 | 42 | 110 | 27 | 30 | 44 |
| Input Volume | 35 | 1038 | 537 | 242 | 1033 | 28 | 319 | 40 | 106 | 26 | 27 | 44 |
| % of Volume | 99 | 99 | 103 | 96 | 98 | 90 | 101 | 105 | 104 | 103 | 111 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 27.5 |
| Total Del/Veh (s) | 28.3 |
| Vehicles Entered | 3444 |
| Vehicles Exited | 3459 |
| Hourly Exit Rate | 3459 |
| Input Volume | 3476 |
| % of Volume | 100 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell 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 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 3.2 | 0.8 | 0.8 | 0.7 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 2.5 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.4 | 0.1 | 5.4 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 32.9 | 35.0 | 13.4 | 31.8 | 23.7 | 19.8 | 38.6 | 14.0 | 10.1 | 38.3 | 25.7 | 20.9 |
| Vehicles Entered | 31 | 40 | 1 | 278 | 82 | 8 | 1 | 375 | 128 | 11 | 752 | 35 |
| Vehicles Exited | 31 | 41 | 1 | 282 | 83 | 8 | 1 | 376 | 129 | 11 | 751 | 35 |
| Hourly Exit Rate | 31 | 41 | 1 | 282 | 83 | 8 | 1 | 376 | 129 | 11 | 751 | 35 |
| Input Volume | 33 | 41 | 1 | 284 | 77 | 5 | 2 | 371 | 129 | 9 | 751 | 36 |
| % of Volume | 94 | 99 | 100 | 99 | 108 | 152 | 57 | 101 | 100 | 122 | 100 | 97 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.7 |
| Total Delay (hr) | 11.4 |
| Total Del/Veh (s) | 23.2 |
| Vehicles Entered | 1742 |
| Vehicles Exited | 1749 |
| Hourly Exit Rate | 1749 |
| Input Volume | 1739 |
| % of Volume | 101 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.6 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.4 | 1.5 | 0.2 | 0.6 | 1.8 | 4.7 |
| Total Del/Veh (s) | 37.4 | 11.3 | 14.3 | 10.8 | 14.2 | 11.8 | 13.0 |
| Vehicles Entered | 13 | 136 | 383 | 54 | 138 | 553 | 1277 |
| Vehicles Exited | 13 | 136 | 383 | 54 | 138 | 551 | 1275 |
| Hourly Exit Rate | 13 | 136 | 383 | 54 | 138 | 551 | 1275 |
| Input Volume | 16 | 127 | 382 | 50 | 139 | 545 | 1260 |
| % of Volume | 81 | 107 | 100 | 107 | 99 | 101 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | 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 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 1.1 | 0.0 | 1.6 | 0.4 | 0.1 | 0.0 | 2.1 | 5.4 |
| Total Del/Veh (s) | 30.9 | 0.9 | 31.9 | 5.2 | 3.6 | 15.5 | 13.4 | 15.3 |
| Vehicles Entered | 127 | 6 | 176 | 269 | 93 | 7 | 572 | 1250 |
| Vehicles Exited | 129 | 6 | 176 | 268 | 93 | 7 | 570 | 1249 |
| Hourly Exit Rate | 129 | 6 | 176 | 268 | 93 | 7 | 570 | 1249 |
| Input Volume | 140 | 7 | 166 | 274 | 92 | 10 | 565 | 1254 |
| % of Volume | 92 | 89 | 106 | 98 | 101 | 68 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBL | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.5 | 0.3 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 6.6 | 0.2 | 8.4 |
| Total Del/Veh (s) | 5.2 | 3.7 | 12.6 | 11.9 | 28.6 | 28.8 | 22.3 |
| Vehicles Entered | 18 | 10 | 7 | 449 | 828 | 22 | 1334 |
| Vehicles Exited | 18 | 10 | 7 | 450 | 826 | 23 | 1334 |
| Hourly Exit Rate | 18 | 10 | 7 | 450 | 826 | 23 | 1334 |
| Input Volume | 20 | 10 | 10 | 439 | 826 | 20 | 1324 |
| % of Volume | 91 | 98 | 68 | 103 | 100 | 116 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | 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 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 7.4 | 0.0 | 0.3 | 3.3 | 2.8 | 1.5 | 2.2 | 17.7 |
| Total Del/Veh (s) | 53.4 | 4.5 | 22.0 | 38.5 | 35.1 | 40.4 | 13.7 | 33.7 |
| Vehicles Entered | 492 | 10 | 52 | 305 | 287 | 134 | 585 | 1865 |
| Vehicles Exited | 494 | 10 | 52 | 303 | 287 | 132 | 585 | 1863 |
| Hourly Exit Rate | 494 | 10 | 52 | 303 | 287 | 132 | 585 | 1863 |
| Input Volume | 495 | 9 | 58 | 300 | 275 | 137 | 588 | 1862 |
| % of Volume | 100 | 114 | 90 | 101 | 104 | 96 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.4 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.3 | 1.2 | 0.0 | 0.6 | 2.5 | 4.5 |
| Total Del/Veh (s) | 27.9 | 9.0 | 9.5 | 7.3 | 13.2 | 9.6 | 9.9 |
| Vehicles Entered | 4 | 106 | 448 | 14 | 152 | 909 | 1633 |
| Vehicles Exited | 4 | 104 | 447 | 14 | 152 | 907 | 1628 |
| Hourly Exit Rate | 4 | 104 | 447 | 14 | 152 | 907 | 1628 |
| Input Volume | 5 | 106 | 431 | 14 | 169 | 894 | 1618 |
| % of Volume | 84 | 98 | 104 | 102 | 90 | 101 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.1 | 0.6 | 2.4 | 0.4 | 2.6 | 3.2 | 0.3 | 3.2 | 3.6 | 0.8 | 3.4 |
| Total Delay (hr) | 3.0 | 3.7 | 0.0 | 1.4 | 8.3 | 0.2 | 0.7 | 0.7 | 0.4 | 1.7 | 1.4 | 1.2 |
| Total Del/Veh (s) | 54.7 | 14.1 | 5.1 | 48.2 | 29.6 | 7.5 | 42.6 | 30.9 | 29.8 | 41.7 | 34.5 | 36.5 |
| Vehicles Entered | 193 | 953 | 33 | 102 | 1007 | 103 | 54 | 77 | 43 | 146 | 142 | 117 |
| Vehicles Exited | 193 | 951 | 32 | 102 | 1003 | 103 | 56 | 77 | 44 | 143 | 145 | 116 |
| Hourly Exit Rate | 193 | 951 | 32 | 102 | 1003 | 103 | 56 | 77 | 44 | 143 | 145 | 116 |
| Input Volume | 184 | 968 | 35 | 109 | 1038 | 107 | 59 | 76 | 46 | 139 | 145 | 124 |
| % of Volume | 105 | 98 | 91 | 94 | 97 | 96 | 95 | 102 | 96 | 103 | 100 | 94 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.7 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.8 |
| Total Delay (hr) | 22.7 |
| Total Del/Veh (s) | 27.3 |
| Vehicles Entered | 2970 |
| Vehicles Exited | 2965 |
| Hourly Exit Rate | 2965 |
| Input Volume | 3030 |
| % of Volume | 98 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 1 |

28: Rue de Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | 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 | 0.1 | 0.5 | 0.0 | 0.2 | 0.8 |
| Total Del/Veh (s) | 0.3 | 3.1 | 6.4 | 2.4 | 5.4 | 5.5 |
| Vehicles Entered | 2 | 100 | 302 | 5 | 142 | 551 |
| Vehicles Exited | 2 | 100 | 301 | 5 | 141 | 549 |
| Hourly Exit Rate | 2 | 100 | 301 | 5 | 141 | 549 |
| Input Volume | 1 | 102 | 306 | 7 | 140 | 556 |
| % of Volume | 200 | 98 | 98 | 71 | 101 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Delay (hr) | 2.7 |
| Denied Del/Veh (s) | 1.4 |
| Total Delay (hr) | 132.9 |
| Total Del/Veh (s) | 66.5 |
| Vehicles Entered | 6881 |
| Vehicles Exited | 6902 |
| Hourly Exit Rate | 6902 |
| Input Volume | 26778 |
| % of Volume | 26 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 1 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | T | T | R | LT | R | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 69.3 | 113.0 | 182.7 | 33.2 | 162.3 | 172.4 | 92.5 | 70.5 | 28.4 | 32.8 | 12.8 |
| Average Queue (m) | 43.5 | 52.1 | 58.0 | 2.4 | 68.1 | 72.1 | 29.9 | 39.2 | 6.1 | 14.6 | 4.7 |
| 95th Queue (m) | 67.4 | 96.0 | 119.6 | 27.4 | 147.2 | 153.7 | 79.6 | 63.0 | 22.0 | 28.7 | 11.1 |
| Link Distance (m) | | 323.0 | 323.0 | | 360.4 | 360.4 | | 187.0 | 187.0 | 38.6 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | | | | | | 0 | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | | | | | | | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | 92.0 | | | 85.0 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | 4 | 2 | 0 | 0 | | 7 | 0 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 31 | 3 | 1 | 0 | | 16 | 0 | | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 42.5 | 111.4 | 233.5 | 71.6 | 107.3 | 167.9 | 134.7 | 10.2 | 113.4 | 53.2 | 44.9 | 21.4 |
| Average Queue (m) | 7.9 | 60.6 | 67.4 | 7.0 | 50.0 | 51.8 | 53.5 | 1.5 | 59.4 | 18.6 | 13.3 | 9.6 |
| 95th Queue (m) | 29.9 | 98.5 | 140.3 | 49.3 | 95.4 | 115.0 | 107.3 | 6.4 | 96.2 | 38.8 | 28.7 | 21.5 |
| Link Distance (m) | | 360.4 | 360.4 | | | 251.0 | 251.0 | | 140.6 | 140.6 | 225.9 | |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | | | | | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | 100.0 | | | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 6 | 1 | 0 | 4 | 0 | | | | | 30 | 23 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 2 | 5 | 2 | 20 | 0 | | | | | 13 | 12 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | L | TR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 34.5 | 42.4 | 95.6 | 96.7 | 172.0 |
| Average Queue (m) | 14.8 | 35.1 | 27.0 | 39.5 | 77.5 |
| 95th Queue (m) | 28.8 | 46.4 | 72.9 | 73.7 | 148.1 |
| Link Distance (m) | 420.5 | | 348.7 | 365.4 | 436.5 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 35.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 17 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 15 | 1 | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 44.2 | 68.9 | 120.3 |
| Average Queue (m) | 15.2 | 35.4 | 44.5 |
| 95th Queue (m) | 31.9 | 62.5 | 97.6 |
| Link Distance (m) | 313.4 | 558.2 | 332.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 59.2 | 32.5 | 30.8 | 111.6 |
| Average Queue (m) | 25.1 | 22.8 | 7.6 | 43.9 |
| 95th Queue (m) | 53.4 | 38.2 | 21.6 | 85.1 |
| Link Distance (m) | 192.9 | | 157.2 | 558.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 8 | 12 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 14 | 16 | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 13.2 | 54.0 | 168.8 |
| Average Queue (m) | 5.3 | 24.8 | 75.6 |
| 95th Queue (m) | 13.0 | 42.1 | 144.5 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 436.5 | 140.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 10 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 157.3 | 99.9 | 185.3 | 37.5 | 80.5 | 94.4 |
| Average Queue (m) | 94.7 | 20.6 | 80.1 | 25.4 | 24.8 | 45.4 |
| 95th Queue (m) | 142.7 | 77.4 | 164.9 | 47.8 | 59.8 | 82.0 |
| Link Distance (m) | 187.0 | | 624.3 | | | 157.2 |
| Upstream Blk Time (%) | 0 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 30.0 | 100.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 42 | | 31 | 3 | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 24 | | 44 | 13 | | 0 |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 27.8 | 58.5 | 42.6 | 74.0 |
| Average Queue (m) | 9.0 | 32.1 | 13.6 | 35.2 |
| 95th Queue (m) | 20.1 | 52.7 | 28.1 | 64.1 |
| Link Distance (m) | 593.4 | 470.9 | | 624.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 2 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 77.3 | 106.5 | 104.4 | 10.8 | 65.4 | 160.2 | 156.9 | 57.0 | 32.7 | 36.3 | 29.0 | 32.3 |
| Average Queue (m) | 36.2 | 39.2 | 40.3 | 1.2 | 29.7 | 77.6 | 67.9 | 8.4 | 13.5 | 14.6 | 9.4 | 25.2 |
| 95th Queue (m) | 64.1 | 88.2 | 91.3 | 5.6 | 64.2 | 129.2 | 118.8 | 31.4 | 26.1 | 28.4 | 21.6 | 37.3 |
| Link Distance (m) | | 251.0 | 251.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 1 | 2 | 0 | | 0 | 18 | 1 | | | 0 | | 14 |
| Queuing Penalty (veh) | 5 | 3 | 0 | | 1 | 20 | 2 | | | 0 | | 36 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 91.4 | 32.5 |
| Average Queue (m) | 40.9 | 22.2 |
| 95th Queue (m) | 79.9 | 36.8 |
| Link Distance (m) | 267.6 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 9 | 8 |
| Queuing Penalty (veh) | 24 | 22 |

Intersection: 28: Rue de Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | NB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 17.7 | 36.6 |
| Average Queue (m) | 9.3 | 25.2 |
| 95th Queue (m) | 13.2 | 33.8 |
| Link Distance (m) | 192.9 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 360

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:00 | 7:00 | 7:00 | 7:00 |
| End Time | 8:15 | 8:15 | 8:15 | 8:15 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1707 | 1676 | 1651 | 1678 |
| Vehs Exited | 1741 | 1681 | 1669 | 1698 |
| Starting Vehs | 72 | 62 | 71 | 68 |
| Ending Vehs | 38 | 57 | 53 | 51 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 2191 | 2121 | 2120 | 2144 |
| Travel Time (hr) | 73.3 | 61.6 | 69.4 | 68.1 |
| Total Delay (hr) | 28.8 | 18.4 | 26.5 | 24.6 |
| Total Stops | 2033 | 1804 | 2014 | 1948 |
| Fuel Used (l) | 191.3 | 177.5 | 184.3 | 184.4 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:00 |
| End Time | 7:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:15 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 390 | 373 | 384 | 381 |
| Vehs Exited | 406 | 378 | 400 | 395 |
| Starting Vehs | 72 | 62 | 71 | 68 |
| Ending Vehs | 56 | 57 | 55 | 54 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 515 | 476 | 507 | 499 |
| Travel Time (hr) | 15.7 | 12.8 | 15.6 | 14.7 |
| Total Delay (hr) | 5.3 | 3.1 | 5.5 | 4.6 |
| Total Stops | 460 | 358 | 471 | 432 |
| Fuel Used (l) | 44.2 | 39.8 | 43.4 | 42.5 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 575 | 490 | 509 | 523 |
| Vehs Exited | 510 | 469 | 459 | 479 |
| Starting Vehs | 56 | 57 | 55 | 54 |
| Ending Vehs | 121 | 78 | 105 | 102 |
| Denied Entry Before | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 670 | 589 | 592 | 617 |
| Travel Time (hr) | 27.8 | 18.0 | 23.5 | 23.1 |
| Total Delay (hr) | 14.1 | 6.0 | 11.4 | 10.5 |
| Total Stops | 797 | 543 | 695 | 678 |
| Fuel Used (l) | 62.7 | 49.9 | 55.0 | 55.9 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 364 | 394 | 382 | 381 |
| Vehs Exited | 446 | 411 | 434 | 430 |
| Starting Vehs | 121 | 78 | 105 | 102 |
| Ending Vehs | 39 | 61 | 53 | 52 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 526 | 523 | 525 | 525 |
| Travel Time (hr) | 17.1 | 15.3 | 15.9 | 16.1 |
| Total Delay (hr) | 6.3 | 4.6 | 5.3 | 5.4 |
| Total Stops | 419 | 452 | 447 | 438 |
| Fuel Used (l) | 45.7 | 43.4 | 44.7 | 44.6 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 8:00
End Time 8:15
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 378 | 419 | 376 | 391 |
| Vehs Exited | 379 | 423 | 376 | 392 |
| Starting Vehs | 39 | 61 | 53 | 52 |
| Ending Vehs | 38 | 57 | 53 | 51 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 481 | 533 | 496 | 503 |
| Travel Time (hr) | 12.7 | 15.5 | 14.3 | 14.2 |
| Total Delay (hr) | 3.0 | 4.7 | 4.2 | 4.0 |
| Total Stops | 357 | 451 | 401 | 402 |
| Fuel Used (l) | 38.7 | 44.4 | 41.2 | 41.4 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 | 3.8 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 1.1 | 0.0 | 2.1 | 0.8 | 0.4 | 0.2 | 4.7 |
| Total Del/Veh (s) | 26.1 | 1.1 | 11.7 | 13.4 | 29.5 | 3.8 | 12.1 |
| Vehicles Entered | 148 | 104 | 649 | 214 | 46 | 215 | 1376 |
| Vehicles Exited | 150 | 103 | 651 | 216 | 47 | 215 | 1382 |
| Hourly Exit Rate | 150 | 103 | 651 | 216 | 47 | 215 | 1382 |
| Input Volume | 135 | 101 | 659 | 208 | 44 | 204 | 1352 |
| % of Volume | 111 | 102 | 99 | 104 | 107 | 105 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|-----|-----|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.5 | 1.7 | 1.1 | 0.0 | 0.2 | 0.4 | 4.0 |
| Total Del/Veh (s) | 57.9 | 37.6 | 5.8 | 4.5 | 11.3 | 4.3 | 11.0 |
| Vehicles Entered | 30 | 165 | 702 | 8 | 56 | 317 | 1278 |
| Vehicles Exited | 30 | 163 | 702 | 8 | 56 | 316 | 1275 |
| Hourly Exit Rate | 30 | 163 | 702 | 8 | 56 | 316 | 1275 |
| Input Volume | 26 | 164 | 704 | 8 | 53 | 294 | 1248 |
| % of Volume | 115 | 99 | 100 | 97 | 106 | 108 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.2 | 0.6 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 1.7 | 1.3 | 6.6 | 0.8 | 0.8 | 3.5 | 14.7 |
| Total Del/Veh (s) | 51.2 | 35.9 | 40.4 | 35.0 | 52.8 | 36.2 | 40.0 |
| Vehicles Entered | 121 | 126 | 574 | 81 | 52 | 339 | 1293 |
| Vehicles Exited | 119 | 128 | 580 | 82 | 52 | 342 | 1303 |
| Hourly Exit Rate | 119 | 128 | 580 | 82 | 52 | 342 | 1303 |
| Input Volume | 104 | 120 | 590 | 84 | 52 | 309 | 1260 |
| % of Volume | 114 | 106 | 98 | 97 | 100 | 111 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Delay (hr) | 24.3 |
| Total Del/Veh (s) | 49.9 |
| Vehicles Entered | 1678 |
| Vehicles Exited | 1698 |
| Hourly Exit Rate | 1698 |
| Input Volume | 5473 |
| % of Volume | 31 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 43.4 | 82.3 | 53.3 | 21.7 | 28.6 |
| Average Queue (m) | 19.4 | 45.2 | 21.6 | 10.3 | 11.1 |
| 95th Queue (m) | 35.9 | 78.0 | 40.2 | 20.1 | 25.1 |
| Link Distance (m) | 289.1 | 344.8 | | 207.4 | 207.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 5 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 11 | 1 | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 86.5 | 6.4 | 58.2 |
| Average Queue (m) | 28.7 | 0.2 | 13.2 |
| 95th Queue (m) | 78.3 | 2.7 | 37.6 |
| Link Distance (m) | 591.0 | 530.8 | 344.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 118.5 | 200.7 | 181.9 |
| Average Queue (m) | 39.8 | 99.3 | 60.5 |
| 95th Queue (m) | 95.1 | 176.4 | 166.2 |
| Link Distance (m) | 424.7 | 361.8 | 530.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 13

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1826 | 1838 | 1817 | 1826 |
| Vehs Exited | 1837 | 1834 | 1819 | 1831 |
| Starting Vehs | 84 | 97 | 88 | 91 |
| Ending Vehs | 73 | 101 | 86 | 85 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 2 | 1 |
| Travel Distance (km) | 3084 | 3075 | 3040 | 3066 |
| Travel Time (hr) | 94.5 | 91.6 | 91.6 | 92.6 |
| Total Delay (hr) | 30.3 | 27.2 | 28.4 | 28.7 |
| Total Stops | 2496 | 2396 | 2471 | 2454 |
| Fuel Used (l) | 250.5 | 243.6 | 244.7 | 246.3 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 428 | 485 | 420 | 444 |
| Vehs Exited | 443 | 466 | 431 | 448 |
| Starting Vehs | 84 | 97 | 88 | 91 |
| Ending Vehs | 69 | 116 | 77 | 87 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 744 | 773 | 708 | 742 |
| Travel Time (hr) | 21.6 | 21.9 | 19.4 | 21.0 |
| Total Delay (hr) | 6.2 | 5.7 | 4.6 | 5.5 |
| Total Stops | 575 | 547 | 471 | 533 |
| Fuel Used (l) | 59.5 | 60.8 | 55.1 | 58.5 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 556 | 501 | 526 | 527 |
| Vehs Exited | 494 | 492 | 497 | 493 |
| Starting Vehs | 69 | 116 | 77 | 87 |
| Ending Vehs | 131 | 125 | 106 | 118 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 849 | 824 | 835 | 836 |
| Travel Time (hr) | 26.1 | 26.8 | 27.1 | 26.7 |
| Total Delay (hr) | 8.5 | 9.5 | 9.7 | 9.2 |
| Total Stops | 701 | 794 | 793 | 763 |
| Fuel Used (l) | 68.8 | 67.4 | 68.8 | 68.3 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 426 | 397 | 432 | 418 |
| Vehs Exited | 465 | 437 | 467 | 457 |
| Starting Vehs | 131 | 125 | 106 | 118 |
| Ending Vehs | 92 | 85 | 71 | 82 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 776 | 708 | 772 | 752 |
| Travel Time (hr) | 27.6 | 20.5 | 24.9 | 24.3 |
| Total Delay (hr) | 11.4 | 5.8 | 9.0 | 8.7 |
| Total Stops | 808 | 522 | 708 | 679 |
| Fuel Used (l) | 66.9 | 55.0 | 64.0 | 62.0 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 5:15 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 416 | 455 | 439 | 436 |
| Vehs Exited | 435 | 439 | 424 | 434 |
| Starting Vehs | 92 | 85 | 71 | 82 |
| Ending Vehs | 73 | 101 | 86 | 85 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 2 | 1 |
| Travel Distance (km) | 715 | 770 | 724 | 736 |
| Travel Time (hr) | 19.1 | 22.3 | 20.2 | 20.5 |
| Total Delay (hr) | 4.3 | 6.2 | 5.2 | 5.2 |
| Total Stops | 412 | 533 | 499 | 481 |
| Fuel Used (l) | 55.3 | 60.4 | 56.8 | 57.5 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|-----|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 24.3 | 7.7 | 18.4 | 9.9 | 39.9 | 14.7 | 18.6 |
| Vehicles Entered | 595 | 162 | 317 | 113 | 24 | 265 | 1476 |
| Vehicles Exited | 597 | 162 | 318 | 115 | 24 | 263 | 1479 |
| Hourly Exit Rate | 597 | 162 | 318 | 115 | 24 | 263 | 1479 |
| Input Volume | 569 | 162 | 300 | 101 | 27 | 256 | 1414 |
| % of Volume | 105 | 100 | 106 | 114 | 90 | 103 | 105 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.1 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 18.9 | 4.9 | 4.0 | 3.4 | 8.1 | 6.1 | 5.6 |
| Vehicles Entered | 6 | 66 | 425 | 24 | 131 | 771 | 1423 |
| Vehicles Exited | 7 | 66 | 424 | 24 | 131 | 767 | 1419 |
| Hourly Exit Rate | 7 | 66 | 424 | 24 | 131 | 767 | 1419 |
| Input Volume | 11 | 63 | 390 | 20 | 132 | 730 | 1346 |
| % of Volume | 65 | 104 | 109 | 122 | 99 | 105 | 105 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.5 | 0.5 | 0.1 | 0.1 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 35.4 | 20.7 | 20.0 | 14.5 | 34.7 | 31.6 | 27.0 |
| Vehicles Entered | 86 | 66 | 381 | 111 | 81 | 676 | 1401 |
| Vehicles Exited | 88 | 67 | 382 | 110 | 82 | 675 | 1404 |
| Hourly Exit Rate | 88 | 67 | 382 | 110 | 82 | 675 | 1404 |
| Input Volume | 80 | 53 | 356 | 116 | 84 | 641 | 1330 |
| % of Volume | 110 | 126 | 107 | 95 | 98 | 105 | 106 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 53.4 |
| Vehicles Entered | 1826 |
| Vehicles Exited | 1831 |
| Hourly Exit Rate | 1831 |
| Input Volume | 6605 |
| % of Volume | 28 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 1 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | WB | B21 | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|--------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 61.9 | 37.9 | 212.5 | 69.1 | 57.4 | 19.6 | 74.9 |
| Average Queue (m) | 57.4 | 19.1 | 72.1 | 33.9 | 14.2 | 6.6 | 28.3 |
| 95th Queue (m) | 68.8 | 49.9 | 187.6 | 60.2 | 38.7 | 16.5 | 52.2 |
| Link Distance (m) | 37.9 | | 1041.2 | 344.6 | | 277.3 | 277.3 |
| Upstream Blk Time (%) | 36 | 0 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 100.0 | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 36 | 0 | | 3 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 59 | 3 | | 3 | 0 | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 19.6 | 4.6 | 55.6 |
| Average Queue (m) | 6.1 | 0.2 | 17.5 |
| 95th Queue (m) | 14.6 | 2.6 | 42.8 |
| Link Distance (m) | 591.0 | 530.8 | 344.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 59.3 | 106.8 | 239.8 |
| Average Queue (m) | 20.2 | 52.5 | 93.0 |
| 95th Queue (m) | 43.4 | 87.1 | 183.8 |
| Link Distance (m) | 424.7 | 361.8 | 530.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 65

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:30 | 7:30 | 7:30 | 7:30 |
| End Time | 8:45 | 8:45 | 8:45 | 8:45 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 5469 | 5439 | 5275 | 5395 |
| Vehs Exited | 5497 | 5448 | 5292 | 5412 |
| Starting Vehs | 260 | 268 | 263 | 268 |
| Ending Vehs | 232 | 259 | 246 | 241 |
| Denied Entry Before | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 3 | 16 | 1 | 7 |
| Travel Distance (km) | 7420 | 7399 | 7139 | 7319 |
| Travel Time (hr) | 307.0 | 320.9 | 272.9 | 300.2 |
| Total Delay (hr) | 148.7 | 163.4 | 120.5 | 144.2 |
| Total Stops | 10630 | 10707 | 9769 | 10367 |
| Fuel Used (l) | 704.6 | 713.5 | 659.0 | 692.4 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1228 | 1307 | 1223 | 1249 |
| Vehs Exited | 1274 | 1334 | 1307 | 1306 |
| Starting Vehs | 260 | 268 | 263 | 268 |
| Ending Vehs | 214 | 241 | 179 | 206 |
| Denied Entry Before | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1722 | 1806 | 1697 | 1742 |
| Travel Time (hr) | 56.7 | 63.2 | 58.9 | 59.6 |
| Total Delay (hr) | 19.8 | 24.8 | 22.7 | 22.4 |
| Total Stops | 2047 | 2329 | 2188 | 2187 |
| Fuel Used (l) | 152.0 | 162.3 | 152.3 | 155.6 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|--|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by PHF, Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1683 | 1569 | 1585 | 1613 |
| Vehs Exited | 1517 | 1420 | 1406 | 1446 |
| Starting Vehs | 214 | 241 | 179 | 206 |
| Ending Vehs | 380 | 390 | 358 | 373 |
| Denied Entry Before | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 21 | 41 | 11 | 23 |
| Travel Distance (km) | 2060 | 1971 | 1942 | 1991 |
| Travel Time (hr) | 86.3 | 87.8 | 76.4 | 83.5 |
| Total Delay (hr) | 42.4 | 45.8 | 34.9 | 41.0 |
| Total Stops | 3197 | 3120 | 2925 | 3082 |
| Fuel Used (l) | 197.0 | 192.1 | 179.2 | 189.4 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 8:15 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1288 | 1320 | 1219 | 1280 |
| Vehs Exited | 1337 | 1376 | 1308 | 1339 |
| Starting Vehs | 380 | 390 | 358 | 373 |
| Ending Vehs | 331 | 334 | 269 | 307 |
| Denied Entry Before | 21 | 41 | 11 | 23 |
| Denied Entry After | 13 | 15 | 2 | 10 |
| Travel Distance (km) | 1832 | 1845 | 1757 | 1811 |
| Travel Time (hr) | 89.6 | 92.7 | 75.8 | 86.0 |
| Total Delay (hr) | 50.4 | 53.5 | 38.4 | 47.4 |
| Total Stops | 2954 | 2877 | 2585 | 2805 |
| Fuel Used (l) | 186.0 | 187.7 | 170.1 | 181.3 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 8:30
End Time 8:45
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1270 | 1243 | 1248 | 1255 |
| Vehs Exited | 1369 | 1318 | 1271 | 1320 |
| Starting Vehs | 331 | 334 | 269 | 307 |
| Ending Vehs | 232 | 259 | 246 | 241 |
| Denied Entry Before | 13 | 15 | 2 | 10 |
| Denied Entry After | 3 | 16 | 1 | 7 |
| Travel Distance (km) | 1805 | 1777 | 1744 | 1775 |
| Travel Time (hr) | 74.4 | 77.2 | 61.8 | 71.1 |
| Total Delay (hr) | 36.0 | 39.3 | 24.6 | 33.3 |
| Total Stops | 2432 | 2381 | 2071 | 2295 |
| Fuel Used (l) | 169.6 | 171.4 | 157.4 | 166.1 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|-----|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 2.2 | 0.3 | 2.3 | 0.0 | 0.3 | 1.2 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.4 |
| Total Del/Veh (s) | 50.0 | 10.9 | 3.2 | 24.7 | 9.5 | 46.4 | 7.2 | 3.0 | 27.9 | 2.2 | 15.2 | 21.0 |
| Vehicles Entered | 63 | 783 | 162 | 1169 | 144 | 437 | 95 | 149 | 27 | 19 | 152 | 3200 |
| Vehicles Exited | 63 | 780 | 162 | 1165 | 146 | 445 | 95 | 150 | 27 | 19 | 152 | 3204 |
| Hourly Exit Rate | 63 | 780 | 162 | 1165 | 146 | 445 | 95 | 150 | 27 | 19 | 152 | 3204 |
| Input Volume | 69 | 792 | 163 | 1201 | 128 | 432 | 98 | 151 | 31 | 22 | 151 | 3238 |
| % of Volume | 91 | 98 | 100 | 97 | 114 | 103 | 97 | 99 | 88 | 88 | 100 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.7 | 0.0 | 0.3 | 0.4 | 0.1 | 0.7 | 20.8 | 14.2 | 10.6 | 0.2 | 0.1 | 4.1 |
| Total Del/Veh (s) | 65.0 | 15.3 | 6.5 | 80.0 | 18.2 | 5.9 | 67.5 | 31.4 | 13.4 | 36.1 | 33.7 | 8.6 |
| Vehicles Entered | 26 | 779 | 192 | 103 | 701 | 23 | 574 | 42 | 150 | 8 | 10 | 13 |
| Vehicles Exited | 27 | 783 | 193 | 105 | 695 | 24 | 573 | 43 | 151 | 8 | 9 | 13 |
| Hourly Exit Rate | 27 | 783 | 193 | 105 | 695 | 24 | 573 | 43 | 151 | 8 | 9 | 13 |
| Input Volume | 25 | 796 | 191 | 100 | 709 | 24 | 576 | 46 | 152 | 10 | 7 | 14 |
| % of Volume | 107 | 98 | 101 | 105 | 98 | 100 | 99 | 94 | 100 | 80 | 129 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 5.5 |
| Total Del/Veh (s) | 30.1 |
| Vehicles Entered | 2621 |
| Vehicles Exited | 2624 |
| Hourly Exit Rate | 2624 |
| Input Volume | 2649 |
| % of Volume | 99 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 2.9 | 0.3 | 0.2 | 1.0 | 1.0 | 0.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 32.3 | 37.6 | 30.7 | 31.2 | 18.4 | 15.6 | 33.2 | 33.3 | 30.0 | 55.3 | 10.7 | 7.3 |
| Vehicles Entered | 54 | 93 | 10 | 58 | 19 | 10 | 2 | 653 | 249 | 3 | 288 | 22 |
| Vehicles Exited | 54 | 95 | 10 | 58 | 19 | 10 | 2 | 651 | 248 | 3 | 287 | 22 |
| Hourly Exit Rate | 54 | 95 | 10 | 58 | 19 | 10 | 2 | 651 | 248 | 3 | 287 | 22 |
| Input Volume | 57 | 89 | 7 | 60 | 19 | 10 | 3 | 639 | 265 | 3 | 280 | 20 |
| % of Volume | 95 | 107 | 143 | 97 | 101 | 103 | 73 | 102 | 94 | 92 | 102 | 110 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.7 |
| Total Del/Veh (s) | 27.8 |
| Vehicles Entered | 1461 |
| Vehicles Exited | 1459 |
| Hourly Exit Rate | 1459 |
| Input Volume | 1452 |
| % of Volume | 101 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.4 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 36.8 | 10.8 | 18.3 | 15.0 | 16.9 | 12.9 | 16.1 |
| Vehicles Entered | 11 | 67 | 563 | 46 | 99 | 369 | 1155 |
| Vehicles Exited | 11 | 67 | 561 | 46 | 99 | 370 | 1154 |
| Hourly Exit Rate | 11 | 67 | 561 | 46 | 99 | 370 | 1154 |
| Input Volume | 15 | 67 | 554 | 39 | 107 | 367 | 1150 |
| % of Volume | 73 | 100 | 101 | 117 | 93 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|-----|-----|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 36.8 | 0.9 | 35.0 | 9.8 | 7.4 | 25.8 | 12.9 | 13.4 |
| Vehicles Entered | 72 | 28 | 71 | 525 | 170 | 8 | 380 | 1254 |
| Vehicles Exited | 72 | 28 | 74 | 525 | 171 | 9 | 383 | 1262 |
| Hourly Exit Rate | 72 | 28 | 74 | 525 | 171 | 9 | 383 | 1262 |
| Input Volume | 75 | 24 | 74 | 508 | 172 | 10 | 379 | 1242 |
| % of Volume | 96 | 117 | 100 | 103 | 99 | 88 | 101 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 7.2 | 0.0 | 0.0 | 4.9 |
| Total Del/Veh (s) | 8.0 | 2.6 | 89.9 | 12.1 | 9.1 | 64.2 |
| Vehicles Entered | 19 | 11 | 736 | 315 | 13 | 1094 |
| Vehicles Exited | 19 | 11 | 715 | 317 | 13 | 1075 |
| Hourly Exit Rate | 19 | 11 | 715 | 317 | 13 | 1075 |
| Input Volume | 20 | 10 | 726 | 306 | 10 | 1073 |
| % of Volume | 96 | 107 | 98 | 104 | 127 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-------|-----|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.0 | 2.0 | 6.0 | 3.4 | 13.9 | 2.5 | 4.8 |
| Total Del/Veh (s) | 102.4 | 4.1 | 45.3 | 65.6 | 64.8 | 66.9 | 3.7 | 56.0 |
| Vehicles Entered | 132 | 13 | 27 | 661 | 442 | 141 | 331 | 1747 |
| Vehicles Exited | 133 | 13 | 28 | 664 | 446 | 142 | 333 | 1759 |
| Hourly Exit Rate | 133 | 13 | 28 | 664 | 446 | 142 | 333 | 1759 |
| Input Volume | 136 | 12 | 27 | 648 | 444 | 149 | 328 | 1743 |
| % of Volume | 98 | 108 | 104 | 102 | 100 | 95 | 102 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.8 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 38.3 | 24.3 | 32.4 | 30.4 | 23.6 | 5.3 | 24.8 |
| Vehicles Entered | 13 | 216 | 858 | 19 | 54 | 338 | 1498 |
| Vehicles Exited | 13 | 219 | 856 | 20 | 53 | 337 | 1498 |
| Hourly Exit Rate | 13 | 219 | 856 | 20 | 53 | 337 | 1498 |
| Input Volume | 10 | 221 | 841 | 17 | 54 | 340 | 1482 |
| % of Volume | 133 | 99 | 102 | 118 | 98 | 99 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|-----|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 3.0 | 0.2 | 3.3 | 3.4 | 0.3 | 3.1 | 4.0 | 0.2 | 4.0 |
| Total Del/Veh (s) | 54.2 | 8.6 | 4.2 | 48.3 | 25.2 | 3.3 | 39.5 | 37.1 | 34.7 | 43.1 | 32.4 | 38.3 |
| Vehicles Entered | 99 | 750 | 30 | 35 | 674 | 37 | 46 | 67 | 33 | 27 | 17 | 31 |
| Vehicles Exited | 99 | 751 | 30 | 35 | 681 | 37 | 46 | 68 | 33 | 28 | 16 | 31 |
| Hourly Exit Rate | 99 | 751 | 30 | 35 | 681 | 37 | 46 | 68 | 33 | 28 | 16 | 31 |
| Input Volume | 91 | 770 | 30 | 36 | 686 | 37 | 49 | 59 | 36 | 35 | 16 | 29 |
| % of Volume | 109 | 98 | 99 | 97 | 99 | 101 | 93 | 116 | 91 | 80 | 102 | 108 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 21.3 |
| Vehicles Entered | 1846 |
| Vehicles Exited | 1855 |
| Hourly Exit Rate | 1855 |
| Input Volume | 1874 |
| % of Volume | 99 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

50: Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBT | NBL | NBT | NBR | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 1.0 | 3.5 | 5.4 | 4.6 | 1.0 | 3.5 | 3.7 |
| Vehicles Entered | 2 | 179 | 19 | 132 | 35 | 85 | 452 |
| Vehicles Exited | 2 | 180 | 18 | 132 | 35 | 85 | 452 |
| Hourly Exit Rate | 2 | 180 | 18 | 132 | 35 | 85 | 452 |
| Input Volume | 2 | 182 | 21 | 128 | 29 | 79 | 441 |
| % of Volume | 100 | 99 | 87 | 103 | 121 | 107 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Del/Veh (s) | 6.0 |
| Total Del/Veh (s) | 86.1 |
| Vehicles Entered | 5395 |
| Vehicles Exited | 5412 |
| Hourly Exit Rate | 5412 |
| Input Volume | 21172 |
| % of Volume | 26 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 7 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | T | T | R | LT | R | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 30.2 | 58.8 | 52.3 | 95.0 | 94.3 | 69.3 | 128.3 | 97.8 | 16.1 | 45.8 |
| Average Queue (m) | 11.7 | 33.0 | 28.9 | 60.5 | 64.6 | 15.7 | 80.7 | 12.4 | 4.8 | 19.7 |
| 95th Queue (m) | 24.0 | 53.2 | 47.0 | 84.1 | 90.1 | 38.7 | 125.3 | 61.5 | 13.2 | 39.0 |
| Link Distance (m) | | 341.4 | 341.4 | 342.5 | 342.5 | | 188.0 | 188.0 | 41.8 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | | | 86.0 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | 1 | 0 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | 1 | 0 | | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 20.5 | 73.1 | 170.9 | 56.6 | 55.7 | 66.1 | 6.0 | 135.7 | 41.2 | 17.6 | 17.1 |
| Average Queue (m) | 6.2 | 30.7 | 37.1 | 28.0 | 32.1 | 40.5 | 0.8 | 121.9 | 17.9 | 4.6 | 4.1 |
| 95th Queue (m) | 18.0 | 57.1 | 102.4 | 58.4 | 53.8 | 63.2 | 3.7 | 159.2 | 33.8 | 14.2 | 14.2 |
| Link Distance (m) | | 342.5 | 342.5 | | 248.0 | | | 131.7 | 131.7 | 226.0 | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | 16 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | 58 | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | | 115.0 | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | | | | | | 13 | 3 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | | | | | | 2 | 0 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | L | TR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 66.2 | 41.3 | 26.8 | 231.8 | 76.3 |
| Average Queue (m) | 28.9 | 20.2 | 6.4 | 111.8 | 20.6 |
| 95th Queue (m) | 53.8 | 38.1 | 19.3 | 230.3 | 50.4 |
| Link Distance (m) | 420.5 | | 348.5 | 365.4 | 415.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | 0 | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | 35.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 3 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 | 0 | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 24.4 | 114.5 | 130.0 |
| Average Queue (m) | 8.8 | 59.8 | 38.7 |
| 95th Queue (m) | 18.2 | 94.6 | 89.2 |
| Link Distance (m) | 313.5 | 551.4 | 254.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 58.5 | 31.4 | 85.6 | 81.3 |
| Average Queue (m) | 17.2 | 12.7 | 27.2 | 33.5 |
| 95th Queue (m) | 40.4 | 28.8 | 63.4 | 66.1 |
| Link Distance (m) | 204.4 | | 164.2 | 551.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 6 | 2 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 5 | 2 | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 13.3 | 333.1 | 55.0 |
| Average Queue (m) | 5.3 | 173.1 | 17.8 |
| 95th Queue (m) | 12.9 | 395.1 | 36.9 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 415.6 | 131.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 3 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 85.3 | 45.6 | 597.4 | 45.0 | 104.0 | 102.9 |
| Average Queue (m) | 43.9 | 10.2 | 232.0 | 33.7 | 34.0 | 20.0 |
| 95th Queue (m) | 94.3 | 44.7 | 541.1 | 59.9 | 95.8 | 83.3 |
| Link Distance (m) | 188.0 | | 627.8 | | | 164.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | | | 3 |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 30.0 | 100.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 18 | | 25 | 4 | 7 | |
| Queuing Penalty (veh) | 5 | | 56 | 31 | 21 | |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 63.5 | 256.9 | 25.7 | 45.3 |
| Average Queue (m) | 28.7 | 105.2 | 9.8 | 13.7 |
| 95th Queue (m) | 53.4 | 260.9 | 20.7 | 32.0 |
| Link Distance (m) | 593.4 | 470.9 | | 627.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 0 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 45.3 | 64.7 | 69.1 | 11.2 | 50.4 | 98.6 | 92.4 | 14.0 | 27.4 | 43.2 | 23.4 | 25.6 |
| Average Queue (m) | 19.2 | 20.9 | 25.9 | 1.6 | 13.0 | 50.2 | 38.1 | 2.3 | 10.3 | 13.6 | 6.9 | 7.0 |
| 95th Queue (m) | 35.6 | 47.4 | 54.1 | 6.9 | 40.8 | 87.1 | 79.1 | 8.0 | 22.5 | 30.1 | 18.3 | 19.3 |
| Link Distance (m) | | 248.0 | 248.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | | 10 | 0 | | 0 | | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | | 4 | 0 | | 0 | | | 0 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 20.0 | 21.5 |
| Average Queue (m) | 2.8 | 5.5 |
| 95th Queue (m) | 11.1 | 15.0 |
| Link Distance (m) | 267.4 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 |

Intersection: 50: Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | WB | NB |
|-----------------------|-------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 23.5 | 11.6 | 25.9 |
| Average Queue (m) | 11.1 | 3.8 | 14.6 |
| 95th Queue (m) | 17.9 | 11.3 | 22.3 |
| Link Distance (m) | 204.4 | 78.9 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 194

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 7118 | 7049 | 7096 | 7090 |
| Vehs Exited | 7198 | 7106 | 7105 | 7137 |
| Starting Vehs | 375 | 365 | 348 | 362 |
| Ending Vehs | 295 | 308 | 339 | 311 |
| Denied Entry Before | 5 | 5 | 2 | 4 |
| Denied Entry After | 6 | 16 | 1 | 6 |
| Travel Distance (km) | 9663 | 9581 | 9514 | 9586 |
| Travel Time (hr) | 373.9 | 372.5 | 352.8 | 366.4 |
| Total Delay (hr) | 168.1 | 168.4 | 150.4 | 162.3 |
| Total Stops | 13207 | 12882 | 12935 | 13002 |
| Fuel Used (l) | 909.2 | 900.3 | 882.9 | 897.5 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1619 | 1696 | 1660 | 1657 |
| Vehs Exited | 1701 | 1738 | 1669 | 1701 |
| Starting Vehs | 375 | 365 | 348 | 362 |
| Ending Vehs | 293 | 323 | 339 | 318 |
| Denied Entry Before | 5 | 5 | 2 | 4 |
| Denied Entry After | 2 | 6 | 2 | 4 |
| Travel Distance (km) | 2282 | 2365 | 2280 | 2309 |
| Travel Time (hr) | 81.6 | 86.6 | 79.7 | 82.6 |
| Total Delay (hr) | 33.1 | 36.2 | 31.2 | 33.5 |
| Total Stops | 2784 | 3160 | 2884 | 2945 |
| Fuel Used (l) | 208.5 | 219.0 | 206.2 | 211.2 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 2104 | 2032 | 2074 | 2071 |
| Vehs Exited | 1916 | 1925 | 1962 | 1935 |
| Starting Vehs | 293 | 323 | 339 | 318 |
| Ending Vehs | 481 | 430 | 451 | 456 |
| Denied Entry Before | 2 | 6 | 2 | 4 |
| Denied Entry After | 17 | 11 | 2 | 9 |
| Travel Distance (km) | 2629 | 2557 | 2576 | 2587 |
| Travel Time (hr) | 104.6 | 99.8 | 101.6 | 102.0 |
| Total Delay (hr) | 48.6 | 45.1 | 46.7 | 46.8 |
| Total Stops | 3962 | 3677 | 3874 | 3836 |
| Fuel Used (l) | 249.2 | 241.2 | 246.0 | 245.5 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1699 | 1666 | 1636 | 1668 |
| Vehs Exited | 1818 | 1740 | 1766 | 1772 |
| Starting Vehs | 481 | 430 | 451 | 456 |
| Ending Vehs | 362 | 356 | 321 | 345 |
| Denied Entry Before | 17 | 11 | 2 | 9 |
| Denied Entry After | 5 | 6 | 1 | 4 |
| Travel Distance (km) | 2399 | 2326 | 2301 | 2342 |
| Travel Time (hr) | 100.5 | 97.8 | 87.9 | 95.4 |
| Total Delay (hr) | 49.2 | 48.3 | 39.2 | 45.6 |
| Total Stops | 3496 | 3241 | 3180 | 3306 |
| Fuel Used (l) | 234.1 | 224.8 | 216.6 | 225.2 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 5:15
End Time 5:30
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1696 | 1655 | 1726 | 1697 |
| Vehs Exited | 1763 | 1703 | 1708 | 1724 |
| Starting Vehs | 362 | 356 | 321 | 345 |
| Ending Vehs | 295 | 308 | 339 | 311 |
| Denied Entry Before | 5 | 6 | 1 | 4 |
| Denied Entry After | 6 | 16 | 1 | 6 |
| Travel Distance (km) | 2354 | 2334 | 2357 | 2348 |
| Travel Time (hr) | 87.2 | 88.3 | 83.6 | 86.4 |
| Total Delay (hr) | 37.1 | 38.7 | 33.4 | 36.4 |
| Total Stops | 2965 | 2804 | 2997 | 2923 |
| Fuel Used (l) | 217.4 | 215.3 | 214.0 | 215.6 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|-----|------|------|------|-----|-----|------|-----|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 | 0.8 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 |
| Denied Del/Veh (s) | 2.8 | 1.9 | 2.9 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 |
| Total Delay (hr) | 3.7 | 5.8 | 1.3 | 11.6 | 1.2 | 3.1 | 0.0 | 0.2 | 0.7 | 0.0 | 0.1 | 27.6 |
| Total Del/Veh (s) | 53.6 | 13.9 | 8.5 | 33.4 | 17.7 | 40.1 | 0.9 | 4.5 | 38.2 | 0.4 | 16.3 | 22.8 |
| Vehicles Entered | 239 | 1472 | 553 | 1234 | 231 | 270 | 43 | 154 | 62 | 3 | 24 | 4285 |
| Vehicles Exited | 240 | 1467 | 553 | 1237 | 233 | 273 | 43 | 154 | 64 | 3 | 24 | 4291 |
| Hourly Exit Rate | 240 | 1467 | 553 | 1237 | 233 | 273 | 43 | 154 | 64 | 3 | 24 | 4291 |
| Input Volume | 226 | 1455 | 553 | 1260 | 231 | 279 | 49 | 151 | 70 | 3 | 32 | 4309 |
| % of Volume | 106 | 101 | 100 | 98 | 101 | 98 | 87 | 102 | 92 | 100 | 76 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.4 | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 5.9 | 2.8 | 0.6 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 4.1 |
| Total Delay (hr) | 0.6 | 13.0 | 2.6 | 10.8 | 5.4 | 0.1 | 4.3 | 0.2 | 0.9 | 0.2 | 0.2 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 53.3 | 44.0 | 15.1 | 141.7 | 18.8 | 11.3 | 42.3 | 16.1 | 28.7 | 30.2 | 27.3 | 28.4 |
| Vehicles Entered | 38 | 1044 | 626 | 267 | 1024 | 28 | 365 | 42 | 115 | 24 | 25 | 39 |
| Vehicles Exited | 39 | 1054 | 629 | 268 | 1023 | 28 | 363 | 42 | 116 | 24 | 25 | 39 |
| Hourly Exit Rate | 39 | 1054 | 629 | 268 | 1023 | 28 | 363 | 42 | 116 | 24 | 25 | 39 |
| Input Volume | 35 | 1040 | 624 | 262 | 1034 | 28 | 372 | 44 | 119 | 26 | 27 | 44 |
| % of Volume | 111 | 101 | 101 | 102 | 99 | 101 | 98 | 94 | 98 | 91 | 93 | 89 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 1.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 1.3 |
| Total Delay (hr) | 38.7 |
| Total Del/Veh (s) | 37.7 |
| Vehicles Entered | 3637 |
| Vehicles Exited | 3650 |
| Hourly Exit Rate | 3650 |
| Input Volume | 3656 |
| % of Volume | 100 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell 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 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 3.3 | 0.7 | 0.7 | 0.1 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.3 | 0.4 | 0.0 | 3.1 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 1.8 | 0.4 | 0.1 | 6.6 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 34.2 | 34.7 | 11.0 | 37.5 | 25.9 | 13.0 | 44.5 | 15.3 | 11.5 | 32.8 | 27.6 | 25.3 |
| Vehicles Entered | 35 | 41 | 1 | 288 | 71 | 5 | 1 | 425 | 138 | 7 | 852 | 36 |
| Vehicles Exited | 36 | 42 | 1 | 289 | 71 | 5 | 1 | 424 | 139 | 7 | 852 | 36 |
| Hourly Exit Rate | 36 | 42 | 1 | 289 | 71 | 5 | 1 | 424 | 139 | 7 | 852 | 36 |
| Input Volume | 33 | 41 | 1 | 284 | 77 | 5 | 2 | 437 | 129 | 9 | 859 | 36 |
| % of Volume | 109 | 102 | 100 | 102 | 92 | 95 | 57 | 97 | 108 | 78 | 99 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.4 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.7 |
| Total Delay (hr) | 13.6 |
| Total Del/Veh (s) | 25.4 |
| Vehicles Entered | 1900 |
| Vehicles Exited | 1903 |
| Hourly Exit Rate | 1903 |
| Input Volume | 1913 |
| % of Volume | 99 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.6 | 0.3 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.4 | 1.7 | 0.2 | 0.6 | 1.8 | 4.8 |
| Total Del/Veh (s) | 27.1 | 10.7 | 14.8 | 12.5 | 15.2 | 12.0 | 13.3 |
| Vehicles Entered | 15 | 119 | 410 | 56 | 137 | 538 | 1275 |
| Vehicles Exited | 15 | 119 | 409 | 56 | 138 | 540 | 1277 |
| Hourly Exit Rate | 15 | 119 | 409 | 56 | 138 | 540 | 1277 |
| Input Volume | 16 | 127 | 393 | 50 | 139 | 563 | 1288 |
| % of Volume | 94 | 94 | 104 | 111 | 99 | 96 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | 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 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 1.2 | 0.0 | 1.8 | 0.4 | 0.1 | 0.0 | 1.9 | 5.5 |
| Total Del/Veh (s) | 30.7 | 0.9 | 33.5 | 5.5 | 3.8 | 11.6 | 12.1 | 15.4 |
| Vehicles Entered | 140 | 6 | 195 | 278 | 84 | 5 | 568 | 1276 |
| Vehicles Exited | 139 | 6 | 196 | 277 | 83 | 5 | 570 | 1276 |
| Hourly Exit Rate | 139 | 6 | 196 | 277 | 83 | 5 | 570 | 1276 |
| Input Volume | 140 | 8 | 177 | 274 | 92 | 10 | 583 | 1284 |
| % of Volume | 99 | 80 | 111 | 101 | 90 | 49 | 98 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBL | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 1.5 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 5.9 | 2.1 | 3.7 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | 11.1 | 0.3 | 13.1 |
| Total Del/Veh (s) | 5.9 | 3.5 | 13.8 | 12.2 | 42.1 | 41.7 | 31.3 |
| Vehicles Entered | 17 | 12 | 7 | 491 | 933 | 22 | 1482 |
| Vehicles Exited | 17 | 12 | 7 | 493 | 929 | 22 | 1480 |
| Hourly Exit Rate | 17 | 12 | 7 | 493 | 929 | 22 | 1480 |
| Input Volume | 20 | 10 | 10 | 508 | 936 | 20 | 1504 |
| % of Volume | 86 | 117 | 68 | 97 | 99 | 111 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | 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 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 8.4 | 0.0 | 0.4 | 2.4 | 2.1 | 1.4 | 2.2 | 17.1 |
| Total Del/Veh (s) | 59.0 | 7.9 | 29.0 | 28.7 | 27.3 | 34.7 | 13.6 | 32.4 |
| Vehicles Entered | 500 | 11 | 53 | 295 | 266 | 148 | 585 | 1858 |
| Vehicles Exited | 505 | 11 | 51 | 300 | 270 | 147 | 584 | 1868 |
| Hourly Exit Rate | 505 | 11 | 51 | 300 | 270 | 147 | 584 | 1868 |
| Input Volume | 495 | 9 | 58 | 300 | 275 | 155 | 591 | 1882 |
| % of Volume | 102 | 126 | 88 | 100 | 98 | 95 | 99 | 99 |
| Denied Entry Before | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.3 | 0.9 | 0.0 | 0.7 | 2.4 | 4.3 |
| Total Del/Veh (s) | 39.8 | 9.2 | 8.0 | 4.9 | 13.0 | 9.4 | 9.5 |
| Vehicles Entered | 4 | 114 | 416 | 14 | 185 | 886 | 1619 |
| Vehicles Exited | 4 | 113 | 414 | 14 | 184 | 884 | 1613 |
| Hourly Exit Rate | 4 | 113 | 414 | 14 | 184 | 884 | 1613 |
| Input Volume | 5 | 106 | 431 | 14 | 169 | 894 | 1618 |
| % of Volume | 84 | 107 | 96 | 102 | 109 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.3 | 2.5 | 0.4 | 2.4 | 3.1 | 0.4 | 3.3 | 3.5 | 0.8 | 3.5 |
| Total Delay (hr) | 3.2 | 3.8 | 0.1 | 1.7 | 10.6 | 0.3 | 0.7 | 0.7 | 0.4 | 1.7 | 1.5 | 1.1 |
| Total Del/Veh (s) | 58.3 | 13.9 | 7.3 | 52.7 | 36.0 | 9.6 | 41.7 | 31.6 | 30.2 | 42.2 | 36.5 | 31.5 |
| Vehicles Entered | 192 | 992 | 35 | 111 | 1043 | 113 | 62 | 75 | 45 | 140 | 144 | 124 |
| Vehicles Exited | 191 | 991 | 35 | 112 | 1052 | 113 | 62 | 76 | 46 | 140 | 144 | 124 |
| Hourly Exit Rate | 191 | 991 | 35 | 112 | 1052 | 113 | 62 | 76 | 46 | 140 | 144 | 124 |
| Input Volume | 184 | 982 | 35 | 109 | 1058 | 107 | 59 | 76 | 46 | 139 | 145 | 124 |
| % of Volume | 104 | 101 | 100 | 103 | 99 | 105 | 105 | 100 | 100 | 101 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.7 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.8 |
| Total Delay (hr) | 25.7 |
| Total Del/Veh (s) | 29.7 |
| Vehicles Entered | 3076 |
| Vehicles Exited | 3086 |
| Hourly Exit Rate | 3086 |
| Input Volume | 3064 |
| % of Volume | 101 |
| Denied Entry Before | 1 |
| Denied Entry After | 0 |

28: Rue de Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | 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 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.6 | 0.0 | 0.2 | 0.9 |
| Total Del/Veh (s) | 0.2 | 2.9 | 6.7 | 2.0 | 5.6 | 5.8 |
| Vehicles Entered | 1 | 87 | 335 | 6 | 143 | 572 |
| Vehicles Exited | 1 | 86 | 335 | 6 | 143 | 571 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 86 | 335 | 6 | 143 | 571 |
| Input Volume | 1 | 102 | 317 | 8 | 140 | 568 |
| % of Volume | 100 | 84 | 106 | 75 | 102 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Delay (hr) | 5.7 |
| Denied Del/Veh (s) | 2.9 |
| Total Delay (hr) | 156.6 |
| Total Del/Veh (s) | 75.7 |
| Vehicles Entered | 7090 |
| Vehicles Exited | 7137 |
| Hourly Exit Rate | 7137 |
| Input Volume | 27757 |
| % of Volume | 26 |
| Denied Entry Before | 4 |
| Denied Entry After | 6 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | T | T | R | LT | R | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 69.3 | 99.8 | 246.3 | 33.1 | 177.5 | 178.1 | 92.5 | 75.7 | 31.4 | 31.5 | 14.7 |
| Average Queue (m) | 46.5 | 54.1 | 62.9 | 2.6 | 78.5 | 83.6 | 42.7 | 40.9 | 8.7 | 13.4 | 3.9 |
| 95th Queue (m) | 73.5 | 91.0 | 138.1 | 27.7 | 144.1 | 153.1 | 99.5 | 66.8 | 26.0 | 28.1 | 11.1 |
| Link Distance (m) | | 323.0 | 323.0 | | 360.4 | 360.4 | | 187.0 | 187.0 | 38.6 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | 92.0 | | | 85.0 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | 4 | 2 | 0 | 0 | | 11 | 0 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 32 | 5 | 1 | 0 | | 24 | 1 | | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 82.3 | 145.5 | 156.6 | 107.0 | 107.4 | 247.1 | 244.5 | 7.9 | 127.0 | 46.6 | 34.6 | 17.5 |
| Average Queue (m) | 11.5 | 72.8 | 75.1 | 19.6 | 74.5 | 100.3 | 99.2 | 1.2 | 68.2 | 18.3 | 10.1 | 10.3 |
| 95th Queue (m) | 45.4 | 122.8 | 130.2 | 83.5 | 125.3 | 229.5 | 223.3 | 5.4 | 112.1 | 36.8 | 24.8 | 20.9 |
| Link Distance (m) | | 360.4 | 360.4 | | | 251.0 | 251.0 | | 140.6 | 140.6 | 225.9 | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | 0 | 0 | | 0 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | 2 | 2 | | 0 | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | 100.0 | | | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 10 | 2 | 1 | 29 | 0 | 0 | | | | 26 | 21 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 4 | 16 | 4 | 145 | 0 | 0 | | | | 11 | 12 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | L | TR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 34.6 | 42.4 | 96.8 | 115.7 | 168.1 |
| Average Queue (m) | 16.0 | 36.5 | 30.9 | 46.7 | 87.9 |
| 95th Queue (m) | 31.2 | 49.2 | 77.2 | 88.4 | 186.4 |
| Link Distance (m) | 420.5 | | 348.7 | 365.4 | 436.5 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 35.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 24 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 21 | 0 | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 34.6 | 87.3 | 129.5 |
| Average Queue (m) | 13.6 | 40.0 | 44.3 |
| 95th Queue (m) | 26.4 | 74.2 | 91.0 |
| Link Distance (m) | 313.4 | 558.2 | 332.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 83.9 | 32.5 | 40.4 | 90.9 |
| Average Queue (m) | 31.8 | 25.5 | 8.2 | 39.5 |
| 95th Queue (m) | 68.5 | 39.1 | 24.6 | 74.2 |
| Link Distance (m) | 192.9 | | 157.2 | 558.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 8 | 16 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 14 | 22 | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 11.3 | 57.4 | 193.0 |
| Average Queue (m) | 5.0 | 25.2 | 122.5 |
| 95th Queue (m) | 12.2 | 44.0 | 211.4 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 436.5 | 140.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 20 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 177 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 173.7 | 100.0 | 148.2 | 37.5 | 78.6 | 105.7 |
| Average Queue (m) | 106.1 | 23.5 | 62.9 | 26.9 | 24.2 | 45.2 |
| 95th Queue (m) | 170.3 | 83.2 | 111.3 | 48.1 | 57.6 | 86.4 |
| Link Distance (m) | 187.0 | | 624.3 | | | 157.2 |
| Upstream Blk Time (%) | 1 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 6 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 30.0 | 100.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 44 | | 28 | 2 | 0 | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 25 | | 39 | 7 | 2 | 0 |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 29.2 | 65.6 | 44.2 | 67.9 |
| Average Queue (m) | 10.1 | 27.3 | 16.3 | 33.5 |
| 95th Queue (m) | 20.8 | 48.7 | 31.1 | 61.0 |
| Link Distance (m) | 593.4 | 470.9 | | 624.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 2 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 72.7 | 115.1 | 109.8 | 46.4 | 65.4 | 181.9 | 169.1 | 121.4 | 29.5 | 34.2 | 27.7 | 32.3 |
| Average Queue (m) | 36.4 | 38.6 | 38.5 | 2.8 | 35.1 | 90.3 | 77.6 | 17.9 | 13.7 | 14.2 | 10.2 | 24.8 |
| 95th Queue (m) | 61.6 | 91.3 | 89.2 | 24.1 | 70.2 | 157.8 | 145.9 | 74.3 | 25.5 | 29.0 | 21.2 | 36.8 |
| Link Distance (m) | | 251.0 | 251.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 26 | 2 | 0 | | 0 | | 12 |
| Queuing Penalty (veh) | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 29 | 4 | 0 | | 0 | | 33 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 114.9 | 32.5 |
| Average Queue (m) | 43.3 | 22.5 |
| 95th Queue (m) | 93.1 | 37.7 |
| Link Distance (m) | 267.6 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 9 | 6 |
| Queuing Penalty (veh) | 26 | 17 |

Intersection: 28: Rue de Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | NB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 17.3 | 40.5 |
| Average Queue (m) | 9.1 | 26.9 |
| 95th Queue (m) | 14.3 | 37.7 |
| Link Distance (m) | 192.9 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 698

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:15 | 7:15 | 7:15 | 7:15 |
| End Time | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1364 | 1446 | 1387 | 1398 |
| Vehs Exited | 1363 | 1454 | 1396 | 1404 |
| Starting Vehs | 41 | 42 | 44 | 40 |
| Ending Vehs | 42 | 34 | 35 | 38 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1544 | 1629 | 1570 | 1581 |
| Travel Time (hr) | 40.5 | 45.7 | 43.6 | 43.2 |
| Total Delay (hr) | 7.6 | 11.1 | 10.3 | 9.6 |
| Total Stops | 1569 | 1724 | 1633 | 1642 |
| Fuel Used (l) | 122.1 | 132.5 | 127.4 | 127.3 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:15 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 311 | 330 | 322 | 321 |
| Vehs Exited | 324 | 331 | 346 | 334 |
| Starting Vehs | 41 | 42 | 44 | 40 |
| Ending Vehs | 28 | 41 | 20 | 29 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 367 | 382 | 377 | 375 |
| Travel Time (hr) | 9.5 | 9.8 | 9.8 | 9.7 |
| Total Delay (hr) | 1.7 | 1.7 | 1.8 | 1.7 |
| Total Stops | 375 | 389 | 360 | 374 |
| Fuel Used (l) | 29.1 | 31.0 | 30.2 | 30.1 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 423 | 446 | 422 | 430 |
| Vehs Exited | 404 | 424 | 379 | 402 |
| Starting Vehs | 28 | 41 | 20 | 29 |
| Ending Vehs | 47 | 63 | 63 | 54 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 442 | 455 | 434 | 444 |
| Travel Time (hr) | 12.6 | 13.7 | 13.7 | 13.3 |
| Total Delay (hr) | 3.0 | 3.9 | 4.5 | 3.8 |
| Total Stops | 482 | 534 | 525 | 513 |
| Fuel Used (l) | 35.6 | 38.0 | 36.9 | 36.8 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 319 | 319 | 327 | 321 |
| Vehs Exited | 331 | 340 | 350 | 340 |
| Starting Vehs | 47 | 63 | 63 | 54 |
| Ending Vehs | 35 | 42 | 40 | 37 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 378 | 390 | 393 | 387 |
| Travel Time (hr) | 9.7 | 10.8 | 10.6 | 10.3 |
| Total Delay (hr) | 1.6 | 2.5 | 2.3 | 2.2 |
| Total Stops | 367 | 378 | 388 | 374 |
| Fuel Used (l) | 29.7 | 31.3 | 31.4 | 30.8 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 8:15 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 311 | 351 | 316 | 324 |
| Vehs Exited | 304 | 359 | 321 | 328 |
| Starting Vehs | 35 | 42 | 40 | 37 |
| Ending Vehs | 42 | 34 | 35 | 38 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 356 | 401 | 366 | 375 |
| Travel Time (hr) | 8.7 | 11.4 | 9.5 | 9.9 |
| Total Delay (hr) | 1.2 | 2.9 | 1.7 | 1.9 |
| Total Stops | 345 | 423 | 360 | 375 |
| Fuel Used (l) | 27.6 | 32.3 | 28.8 | 29.6 |

3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois 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) | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.8 |
| Total Del/Veh (s) | 11.7 | 2.4 | 5.6 | 3.1 | 0.6 | 0.4 | 2.7 |
| Vehicles Entered | 34 | 10 | 2 | 758 | 269 | 22 | 1095 |
| Vehicles Exited | 34 | 10 | 2 | 759 | 269 | 22 | 1096 |
| Hourly Exit Rate | 34 | 10 | 2 | 759 | 269 | 22 | 1096 |
| Input Volume | 38 | 9 | 3 | 766 | 275 | 17 | 1108 |
| % of Volume | 89 | 108 | 62 | 99 | 98 | 131 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 | 2.1 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.5 | 4.7 | 0.5 | 0.3 | 0.4 | 6.5 |
| Total Del/Veh (s) | 8.6 | 8.1 | 30.4 | 27.6 | 7.8 | 8.1 | 19.7 |
| Vehicles Entered | 58 | 211 | 551 | 71 | 114 | 170 | 1175 |
| Vehicles Exited | 57 | 212 | 553 | 71 | 114 | 169 | 1176 |
| Hourly Exit Rate | 57 | 212 | 553 | 71 | 114 | 169 | 1176 |
| Input Volume | 58 | 219 | 554 | 69 | 121 | 168 | 1188 |
| % of Volume | 99 | 97 | 100 | 103 | 94 | 101 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.7 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 1.3 |
| Total Del/Veh (s) | 17.6 | 11.9 | 1.5 | 1.2 | 7.6 | 3.6 | 5.3 |
| Vehicles Entered | 23 | 213 | 399 | 27 | 67 | 160 | 889 |
| Vehicles Exited | 22 | 215 | 399 | 27 | 68 | 161 | 892 |
| Hourly Exit Rate | 22 | 215 | 399 | 27 | 68 | 161 | 892 |
| Input Volume | 20 | 215 | 399 | 23 | 69 | 158 | 884 |
| % of Volume | 110 | 100 | 100 | 117 | 99 | 102 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 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) | 5.5 | 3.5 | 0.3 | 0.3 | | 0.4 | 0.4 |
| Vehicles Entered | 2 | 10 | 418 | 2 | 0 | 171 | 603 |
| Vehicles Exited | 2 | 10 | 418 | 2 | 0 | 172 | 604 |
| Hourly Exit Rate | 2 | 10 | 418 | 2 | 0 | 172 | 604 |
| Input Volume | 1 | 10 | 413 | 1 | 2 | 168 | 596 |
| % of Volume | 200 | 98 | 101 | 200 | 0 | 102 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 4.0 | 2.8 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.3 |
| Vehicles Entered | 1 | 2 | 416 | 2 | 166 | 587 |
| Vehicles Exited | 1 | 2 | 416 | 2 | 166 | 587 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 2 | 416 | 2 | 166 | 587 |
| Input Volume | 1 | 1 | 411 | 2 | 162 | 577 |
| % of Volume | 100 | 200 | 101 | 100 | 102 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 13.0 | 3.8 | 0.8 | 0.6 | 3.1 | 0.2 | 0.9 |
| Vehicles Entered | 1 | 44 | 352 | 5 | 8 | 154 | 564 |
| Vehicles Exited | 1 | 44 | 354 | 4 | 8 | 153 | 564 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 44 | 354 | 4 | 8 | 153 | 564 |
| Input Volume | 3 | 41 | 351 | 5 | 8 | 152 | 561 |
| % of Volume | 36 | 107 | 101 | 80 | 97 | 100 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 7.4 | 3.9 | 0.7 | 0.4 | 3.4 | 0.4 | 1.4 |
| Vehicles Entered | 41 | 44 | 280 | 32 | 12 | 143 | 552 |
| Vehicles Exited | 41 | 44 | 280 | 32 | 12 | 141 | 550 |
| Hourly Exit Rate | 41 | 44 | 280 | 32 | 12 | 141 | 550 |
| Input Volume | 40 | 39 | 283 | 34 | 13 | 143 | 552 |
| % of Volume | 102 | 112 | 99 | 95 | 92 | 99 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Delay (hr) | 9.4 |
| Total Del/Veh (s) | 23.5 |
| Vehicles Entered | 1398 |
| Vehicles Exited | 1404 |
| Hourly Exit Rate | 1404 |
| Input Volume | 6793 |
| % of Volume | 21 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois

| Movement | EB | NB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 13.1 | 10.4 |
| Average Queue (m) | 3.3 | 0.6 |
| 95th Queue (m) | 8.8 | 5.7 |
| Link Distance (m) | 203.8 | 366.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne

| Movement | WB | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 24.1 | 28.8 | 149.7 | 18.6 | 33.6 |
| Average Queue (m) | 8.9 | 14.3 | 65.8 | 12.0 | 15.2 |
| 95th Queue (m) | 19.4 | 25.2 | 133.5 | 18.2 | 25.0 |
| Link Distance (m) | 493.9 | | 151.1 | | 366.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 3 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 20.0 | | 40.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 1 | 2 | | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 2 | 2 | | | 0 |

Intersection: 7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 65.6 | 29.2 | 32.8 |
| Average Queue (m) | 21.0 | 1.9 | 9.4 |
| 95th Queue (m) | 42.6 | 16.7 | 23.4 |
| Link Distance (m) | 277.8 | 101.6 | 151.1 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 13.5 | 3.0 |
| Average Queue (m) | 2.5 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 8.9 | 1.7 |
| Link Distance (m) | 195.3 | 101.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche

| Movement | WB |
|-----------------------|-------|
| Directions Served | LR |
| Maximum Queue (m) | 7.1 |
| Average Queue (m) | 0.5 |
| 95th Queue (m) | 3.5 |
| Link Distance (m) | 223.2 |
| Upstream Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |
| Storage Bay Dist (m) | |
| Storage Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |

Intersection: 13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 20.4 | 11.4 |
| Average Queue (m) | 8.1 | 1.1 |
| 95th Queue (m) | 17.6 | 6.2 |
| Link Distance (m) | 217.6 | 63.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 22.7 | 2.0 | 9.3 |
| Average Queue (m) | 10.8 | 0.1 | 1.1 |
| 95th Queue (m) | 19.5 | 1.2 | 5.8 |
| Link Distance (m) | 183.3 | 192.7 | 299.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 7

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:30 | 4:30 | 4:30 | 4:30 |
| End Time | 5:45 | 5:45 | 5:45 | 5:45 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1735 | 1795 | 1821 | 1786 |
| Vehs Exited | 1736 | 1784 | 1819 | 1782 |
| Starting Vehs | 50 | 38 | 57 | 47 |
| Ending Vehs | 49 | 49 | 59 | 51 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1807 | 1858 | 1902 | 1855 |
| Travel Time (hr) | 46.7 | 48.0 | 49.5 | 48.1 |
| Total Delay (hr) | 8.5 | 8.8 | 9.4 | 8.9 |
| Total Stops | 1796 | 1847 | 1922 | 1856 |
| Fuel Used (l) | 146.2 | 150.7 | 152.3 | 149.7 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 400 | 418 | 432 | 417 |
| Vehs Exited | 400 | 415 | 442 | 420 |
| Starting Vehs | 50 | 38 | 57 | 47 |
| Ending Vehs | 50 | 41 | 47 | 46 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 427 | 440 | 460 | 443 |
| Travel Time (hr) | 10.8 | 11.2 | 12.1 | 11.4 |
| Total Delay (hr) | 1.8 | 1.9 | 2.4 | 2.0 |
| Total Stops | 413 | 430 | 469 | 438 |
| Fuel Used (l) | 34.6 | 35.8 | 37.0 | 35.8 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 513 | 555 | 556 | 542 |
| Vehs Exited | 512 | 540 | 534 | 530 |
| Starting Vehs | 50 | 41 | 47 | 46 |
| Ending Vehs | 51 | 56 | 69 | 54 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 498 | 540 | 545 | 528 |
| Travel Time (hr) | 13.1 | 14.5 | 14.7 | 14.1 |
| Total Delay (hr) | 2.4 | 3.1 | 3.2 | 2.9 |
| Total Stops | 503 | 553 | 576 | 543 |
| Fuel Used (l) | 40.4 | 44.4 | 44.7 | 43.2 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:15 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 416 | 412 | 406 | 411 |
| Vehs Exited | 428 | 427 | 442 | 433 |
| Starting Vehs | 51 | 56 | 69 | 54 |
| Ending Vehs | 39 | 41 | 33 | 36 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 459 | 447 | 455 | 454 |
| Travel Time (hr) | 12.2 | 11.4 | 11.5 | 11.7 |
| Total Delay (hr) | 2.5 | 2.0 | 2.0 | 2.2 |
| Total Stops | 466 | 438 | 440 | 446 |
| Fuel Used (l) | 37.3 | 36.1 | 36.1 | 36.5 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 5:30 |
| End Time | 5:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 406 | 410 | 427 | 415 |
| Vehs Exited | 396 | 402 | 401 | 399 |
| Starting Vehs | 39 | 41 | 33 | 36 |
| Ending Vehs | 49 | 49 | 59 | 51 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 423 | 430 | 442 | 432 |
| Travel Time (hr) | 10.6 | 10.9 | 11.1 | 10.9 |
| Total Delay (hr) | 1.8 | 1.8 | 1.9 | 1.8 |
| Total Stops | 414 | 426 | 437 | 425 |
| Fuel Used (l) | 33.8 | 34.3 | 34.6 | 34.2 |

3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBL | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|------|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 1.1 | 1.3 | 0.7 |
| Total Delay (hr) | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.5 | 0.3 | 0.0 | 1.1 |
| Total Del/Veh (s) | 45.4 | 26.1 | 13.2 | 3.8 | 1.4 | 0.6 | 2.9 |
| Vehicles Entered | 11 | 13 | 13 | 480 | 875 | 43 | 1435 |
| Vehicles Exited | 12 | 13 | 13 | 481 | 874 | 43 | 1436 |
| Hourly Exit Rate | 12 | 13 | 13 | 481 | 874 | 43 | 1436 |
| Input Volume | 13 | 13 | 15 | 470 | 848 | 38 | 1396 |
| % of Volume | 92 | 98 | 88 | 102 | 103 | 113 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|------|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 | 2.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| Total Delay (hr) | 0.2 | 0.3 | 1.0 | 0.1 | 0.9 | 2.4 | 5.0 |
| Total Del/Veh (s) | 8.4 | 6.2 | 11.3 | 8.5 | 12.2 | 13.3 | 11.5 |
| Vehicles Entered | 89 | 174 | 332 | 54 | 257 | 645 | 1551 |
| Vehicles Exited | 88 | 174 | 332 | 54 | 255 | 646 | 1549 |
| Hourly Exit Rate | 88 | 174 | 332 | 54 | 255 | 646 | 1549 |
| Input Volume | 78 | 171 | 328 | 56 | 250 | 624 | 1508 |
| % of Volume | 113 | 102 | 101 | 96 | 102 | 103 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.7 | 1.3 |
| Total Del/Veh (s) | 20.7 | 6.4 | 0.6 | 0.3 | 6.2 | 4.4 | 4.1 |
| Vehicles Entered | 15 | 103 | 284 | 13 | 179 | 540 | 1134 |
| Vehicles Exited | 14 | 102 | 284 | 13 | 180 | 541 | 1134 |
| Hourly Exit Rate | 14 | 102 | 284 | 13 | 180 | 541 | 1134 |
| Input Volume | 17 | 102 | 282 | 13 | 178 | 510 | 1103 |
| % of Volume | 82 | 100 | 101 | 102 | 101 | 106 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 6.7 | 2.1 | 0.2 | 3.3 | 0.7 | 0.6 |
| Vehicles Entered | 1 | 3 | 268 | 25 | 532 | 829 |
| Vehicles Exited | 1 | 3 | 268 | 25 | 532 | 829 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 3 | 268 | 25 | 532 | 829 |
| Input Volume | 1 | 4 | 268 | 21 | 509 | 803 |
| % of Volume | 100 | 75 | 100 | 119 | 105 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 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) | 8.6 | 3.0 | 0.2 | 0.1 | 1.6 | 0.3 | 0.3 |
| Vehicles Entered | 2 | 1 | 274 | 2 | 2 | 493 | 774 |
| Vehicles Exited | 2 | 1 | 274 | 2 | 2 | 493 | 774 |
| Hourly Exit Rate | 2 | 1 | 274 | 2 | 2 | 493 | 774 |
| Input Volume | 2 | 1 | 271 | 2 | 3 | 473 | 752 |
| % of Volume | 100 | 100 | 101 | 114 | 73 | 104 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 7.4 | 3.5 | 0.6 | 0.3 | 2.7 | 0.6 | 0.9 |
| Vehicles Entered | 3 | 32 | 234 | 5 | 51 | 431 | 756 |
| Vehicles Exited | 3 | 32 | 234 | 5 | 51 | 430 | 755 |
| Hourly Exit Rate | 3 | 32 | 234 | 5 | 51 | 430 | 755 |
| Input Volume | 3 | 27 | 236 | 5 | 43 | 419 | 732 |
| % of Volume | 92 | 120 | 99 | 105 | 119 | 103 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 7.8 | 3.8 | 0.5 | 0.3 | 3.4 | 1.4 | 1.6 |
| Vehicles Entered | 34 | 28 | 207 | 36 | 40 | 386 | 731 |
| Vehicles Exited | 35 | 28 | 207 | 36 | 40 | 385 | 731 |
| Hourly Exit Rate | 35 | 28 | 207 | 36 | 40 | 385 | 731 |
| Input Volume | 33 | 30 | 207 | 36 | 36 | 378 | 720 |
| % of Volume | 107 | 93 | 100 | 101 | 111 | 102 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.4 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.9 |
| Total Delay (hr) | 8.5 |
| Total Del/Veh (s) | 16.6 |
| Vehicles Entered | 1786 |
| Vehicles Exited | 1782 |
| Hourly Exit Rate | 1782 |
| Input Volume | 8546 |
| % of Volume | 21 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 20.8 | 63.7 | 2.2 |
| Average Queue (m) | 2.9 | 7.0 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 10.2 | 31.9 | 1.3 |
| Link Distance (m) | 201.4 | 365.6 | 94.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne

| Movement | WB | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 20.3 | 25.0 | 54.3 | 57.1 | 69.1 |
| Average Queue (m) | 9.6 | 11.6 | 23.4 | 19.0 | 31.1 |
| 95th Queue (m) | 17.7 | 21.4 | 42.4 | 36.1 | 52.0 |
| Link Distance (m) | 493.9 | | 153.3 | | 365.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | 3 |

Intersection: 7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 29.0 | 4.4 | 28.6 |
| Average Queue (m) | 11.2 | 0.2 | 12.3 |
| 95th Queue (m) | 21.5 | 1.8 | 25.0 |
| Link Distance (m) | 278.0 | 103.7 | 153.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 7.2 | 13.4 |
| Average Queue (m) | 0.7 | 2.0 |
| 95th Queue (m) | 4.3 | 8.9 |
| Link Distance (m) | 195.3 | 103.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche

| Movement | WB |
|-----------------------|-------|
| Directions Served | LR |
| Maximum Queue (m) | 7.6 |
| Average Queue (m) | 0.5 |
| 95th Queue (m) | 3.7 |
| Link Distance (m) | 223.2 |
| Upstream Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |
| Storage Bay Dist (m) | |
| Storage Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |

Intersection: 13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 11.7 | 16.4 |
| Average Queue (m) | 5.8 | 3.3 |
| 95th Queue (m) | 13.2 | 12.2 |
| Link Distance (m) | 219.0 | 63.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 24.8 | 16.5 |
| Average Queue (m) | 9.9 | 2.9 |
| 95th Queue (m) | 18.6 | 11.8 |
| Link Distance (m) | 185.5 | 299.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 3

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:00 | 7:00 | 7:00 | 7:00 |
| End Time | 8:15 | 8:15 | 8:15 | 8:15 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1845 | 1790 | 1873 | 1838 |
| Vehs Exited | 1838 | 1782 | 1883 | 1836 |
| Starting Vehs | 58 | 67 | 74 | 66 |
| Ending Vehs | 65 | 75 | 64 | 69 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 2364 | 2281 | 2412 | 2352 |
| Travel Time (hr) | 71.3 | 62.3 | 76.1 | 69.9 |
| Total Delay (hr) | 23.5 | 16.1 | 27.4 | 22.3 |
| Total Stops | 1885 | 1618 | 2178 | 1894 |
| Fuel Used (l) | 198.7 | 185.4 | 205.3 | 196.5 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:00 |
| End Time | 7:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:15 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 416 | 422 | 432 | 424 |
| Vehs Exited | 415 | 429 | 443 | 430 |
| Starting Vehs | 58 | 67 | 74 | 66 |
| Ending Vehs | 59 | 60 | 63 | 63 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 0 | 3 | 1 |
| Travel Distance (km) | 543 | 559 | 566 | 556 |
| Travel Time (hr) | 14.5 | 15.3 | 15.9 | 15.2 |
| Total Delay (hr) | 3.6 | 4.1 | 4.5 | 4.1 |
| Total Stops | 365 | 383 | 448 | 399 |
| Fuel Used (l) | 43.8 | 46.2 | 46.4 | 45.5 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 596 | 512 | 602 | 571 |
| Vehs Exited | 553 | 506 | 555 | 537 |
| Starting Vehs | 59 | 60 | 63 | 63 |
| Ending Vehs | 102 | 66 | 110 | 91 |
| Denied Entry Before | 1 | 0 | 3 | 1 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 704 | 618 | 706 | 676 |
| Travel Time (hr) | 24.8 | 17.2 | 25.8 | 22.6 |
| Total Delay (hr) | 10.4 | 4.6 | 11.5 | 8.8 |
| Total Stops | 668 | 442 | 755 | 621 |
| Fuel Used (l) | 62.4 | 50.9 | 63.6 | 59.0 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 402 | 401 | 407 | 403 |
| Vehs Exited | 452 | 421 | 460 | 444 |
| Starting Vehs | 102 | 66 | 110 | 91 |
| Ending Vehs | 52 | 46 | 57 | 51 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 568 | 525 | 597 | 563 |
| Travel Time (hr) | 16.8 | 14.1 | 19.3 | 16.7 |
| Total Delay (hr) | 5.3 | 3.3 | 7.4 | 5.3 |
| Total Stops | 416 | 373 | 562 | 448 |
| Fuel Used (l) | 47.2 | 41.9 | 51.1 | 46.7 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 431 | 455 | 432 | 441 |
| Vehs Exited | 418 | 426 | 425 | 424 |
| Starting Vehs | 52 | 46 | 57 | 51 |
| Ending Vehs | 65 | 75 | 64 | 69 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 548 | 578 | 543 | 557 |
| Travel Time (hr) | 15.3 | 15.7 | 15.1 | 15.3 |
| Total Delay (hr) | 4.2 | 4.0 | 4.1 | 4.1 |
| Total Stops | 436 | 420 | 413 | 424 |
| Fuel Used (l) | 45.2 | 46.4 | 44.3 | 45.3 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 | 3.7 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 1.1 | 0.0 | 2.7 | 0.7 | 0.4 | 0.3 | 5.3 |
| Total Del/Veh (s) | 28.9 | 1.2 | 13.0 | 11.8 | 33.4 | 4.0 | 12.4 |
| Vehicles Entered | 139 | 113 | 748 | 204 | 45 | 282 | 1531 |
| Vehicles Exited | 138 | 112 | 748 | 207 | 46 | 281 | 1532 |
| Hourly Exit Rate | 138 | 112 | 748 | 207 | 46 | 281 | 1532 |
| Input Volume | 135 | 101 | 746 | 208 | 44 | 256 | 1490 |
| % of Volume | 102 | 111 | 100 | 99 | 105 | 110 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|-----|-----|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.4 | 1.7 | 1.3 | 0.0 | 0.2 | 0.7 | 4.4 |
| Total Del/Veh (s) | 60.6 | 37.7 | 6.0 | 5.4 | 14.8 | 6.7 | 11.2 |
| Vehicles Entered | 25 | 160 | 792 | 10 | 53 | 371 | 1411 |
| Vehicles Exited | 26 | 161 | 791 | 10 | 53 | 371 | 1412 |
| Hourly Exit Rate | 26 | 161 | 791 | 10 | 53 | 371 | 1412 |
| Input Volume | 26 | 164 | 790 | 8 | 53 | 345 | 1386 |
| % of Volume | 100 | 98 | 100 | 121 | 100 | 108 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.3 | 0.7 | 0.9 | 0.5 | 0.1 | 0.5 |
| Total Delay (hr) | 1.5 | 1.4 | 6.0 | 0.7 | 0.4 | 1.1 | 11.1 |
| Total Del/Veh (s) | 49.4 | 38.8 | 31.6 | 29.2 | 24.4 | 10.3 | 27.4 |
| Vehicles Entered | 111 | 125 | 678 | 84 | 53 | 396 | 1447 |
| Vehicles Exited | 109 | 125 | 675 | 84 | 54 | 396 | 1443 |
| Hourly Exit Rate | 109 | 125 | 675 | 84 | 54 | 396 | 1443 |
| Input Volume | 104 | 120 | 676 | 84 | 52 | 361 | 1398 |
| % of Volume | 105 | 104 | 100 | 100 | 104 | 110 | 103 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.4 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.7 |
| Total Delay (hr) | 22.0 |
| Total Del/Veh (s) | 41.5 |
| Vehicles Entered | 1838 |
| Vehicles Exited | 1836 |
| Hourly Exit Rate | 1836 |
| Input Volume | 6025 |
| % of Volume | 30 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 39.9 | 103.9 | 40.5 | 28.6 | 38.0 |
| Average Queue (m) | 19.6 | 52.4 | 19.2 | 11.0 | 14.4 |
| 95th Queue (m) | 36.1 | 93.6 | 32.7 | 22.5 | 31.3 |
| Link Distance (m) | 289.1 | 345.3 | | 207.4 | 207.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 7 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 15 | 0 | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 86.2 | 6.4 | 107.4 |
| Average Queue (m) | 27.2 | 0.2 | 22.1 |
| 95th Queue (m) | 67.8 | 2.7 | 63.9 |
| Link Distance (m) | 589.0 | 529.8 | 345.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 108.1 | 195.1 | 33.2 | 65.5 |
| Average Queue (m) | 37.5 | 94.8 | 11.2 | 28.1 |
| 95th Queue (m) | 95.3 | 189.0 | 25.4 | 52.3 |
| Link Distance (m) | 422.8 | 360.6 | | 529.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 1 |

Network Summary

| |
|----------------------------------|
| Network wide Queuing Penalty: 16 |
|----------------------------------|

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1997 | 2033 | 1933 | 1987 |
| Vehs Exited | 1995 | 2010 | 1935 | 1979 |
| Starting Vehs | 82 | 89 | 95 | 89 |
| Ending Vehs | 84 | 112 | 93 | 96 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 3279 | 3321 | 3161 | 3254 |
| Travel Time (hr) | 102.1 | 100.0 | 87.1 | 96.4 |
| Total Delay (hr) | 33.8 | 30.9 | 21.4 | 28.7 |
| Total Stops | 2539 | 2564 | 2063 | 2388 |
| Fuel Used (l) | 263.7 | 265.2 | 247.5 | 258.8 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 471 | 517 | 466 | 485 |
| Vehs Exited | 473 | 489 | 468 | 477 |
| Starting Vehs | 82 | 89 | 95 | 89 |
| Ending Vehs | 80 | 117 | 93 | 96 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 783 | 795 | 768 | 782 |
| Travel Time (hr) | 21.2 | 21.8 | 20.9 | 21.3 |
| Total Delay (hr) | 4.9 | 5.2 | 4.9 | 5.0 |
| Total Stops | 480 | 499 | 479 | 487 |
| Fuel Used (l) | 60.2 | 61.2 | 60.0 | 60.5 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 612 | 559 | 560 | 577 |
| Vehs Exited | 549 | 538 | 534 | 540 |
| Starting Vehs | 80 | 117 | 93 | 96 |
| Ending Vehs | 143 | 138 | 119 | 134 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 918 | 897 | 875 | 897 |
| Travel Time (hr) | 30.7 | 29.9 | 24.7 | 28.4 |
| Total Delay (hr) | 11.6 | 11.2 | 6.4 | 9.7 |
| Total Stops | 829 | 825 | 610 | 755 |
| Fuel Used (l) | 75.7 | 74.1 | 69.4 | 73.1 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 429 | 455 | 457 | 445 |
| Vehs Exited | 474 | 516 | 495 | 496 |
| Starting Vehs | 143 | 138 | 119 | 134 |
| Ending Vehs | 98 | 77 | 81 | 86 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 766 | 832 | 789 | 796 |
| Travel Time (hr) | 28.1 | 25.6 | 21.9 | 25.2 |
| Total Delay (hr) | 12.0 | 8.3 | 5.6 | 8.7 |
| Total Stops | 725 | 691 | 512 | 639 |
| Fuel Used (l) | 65.8 | 67.2 | 62.2 | 65.1 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 5:15
End Time 5:30
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 485 | 502 | 450 | 478 |
| Vehs Exited | 499 | 467 | 438 | 468 |
| Starting Vehs | 98 | 77 | 81 | 86 |
| Ending Vehs | 84 | 112 | 93 | 96 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Travel Distance (km) | 812 | 797 | 729 | 779 |
| Travel Time (hr) | 22.1 | 22.7 | 19.6 | 21.5 |
| Total Delay (hr) | 5.3 | 6.1 | 4.5 | 5.3 |
| Total Stops | 505 | 549 | 462 | 505 |
| Fuel Used (l) | 62.1 | 62.8 | 55.8 | 60.2 |

3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.3 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 25.1 | 7.1 | 21.3 | 11.9 | 36.1 | 15.2 | 19.5 |
| Vehicles Entered | 568 | 165 | 393 | 97 | 24 | 370 | 1617 |
| Vehicles Exited | 564 | 164 | 390 | 98 | 24 | 368 | 1608 |
| Hourly Exit Rate | 564 | 164 | 390 | 98 | 24 | 368 | 1608 |
| Input Volume | 569 | 162 | 388 | 101 | 27 | 360 | 1607 |
| % of Volume | 99 | 101 | 100 | 97 | 90 | 102 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 53.7 | 8.4 | 4.2 | 3.9 | 9.9 | 6.8 | 6.5 |
| Vehicles Entered | 8 | 64 | 474 | 21 | 130 | 852 | 1549 |
| Vehicles Exited | 7 | 65 | 474 | 21 | 130 | 852 | 1549 |
| Hourly Exit Rate | 7 | 65 | 474 | 21 | 130 | 852 | 1549 |
| Input Volume | 11 | 63 | 476 | 20 | 132 | 842 | 1544 |
| % of Volume | 65 | 103 | 99 | 106 | 98 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 0.0 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 30.7 | 16.5 | 17.1 | 14.2 | 20.2 | 12.3 | 15.5 |
| Vehicles Entered | 89 | 49 | 445 | 120 | 82 | 758 | 1543 |
| Vehicles Exited | 90 | 50 | 445 | 119 | 81 | 760 | 1545 |
| Hourly Exit Rate | 90 | 50 | 445 | 119 | 81 | 760 | 1545 |
| Input Volume | 80 | 53 | 443 | 116 | 84 | 745 | 1521 |
| % of Volume | 113 | 94 | 100 | 103 | 96 | 102 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 49.3 |
| Vehicles Entered | 1987 |
| Vehicles Exited | 1979 |
| Hourly Exit Rate | 1979 |
| Input Volume | 7378 |
| % of Volume | 27 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

| Movement | WB | WB | B21 | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|--------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | T | R | L | T |
| Maximum Queue (m) | 59.5 | 37.9 | 265.9 | 91.0 | 56.6 | 18.0 | 88.1 |
| Average Queue (m) | 56.8 | 15.8 | 88.5 | 44.9 | 18.9 | 6.1 | 35.8 |
| 95th Queue (m) | 68.2 | 46.0 | 262.5 | 79.4 | 51.2 | 14.9 | 64.1 |
| Link Distance (m) | 37.9 | | 1041.2 | 345.1 | | 277.3 | 277.3 |
| Upstream Blk Time (%) | 35 | 0 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 0 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 100.0 | | | 50.0 | | |
| Storage Blk Time (%) | 35 | 0 | | 6 | 0 | | |
| Queuing Penalty (veh) | 58 | 2 | | 7 | 0 | | |

Intersection: 5: Chemin des Patriotes & Rue Jeanotte

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 29.0 | 6.4 | 100.8 |
| Average Queue (m) | 8.0 | 0.3 | 27.8 |
| 95th Queue (m) | 20.3 | 2.6 | 69.1 |
| Link Distance (m) | 589.0 | 529.8 | 345.1 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 14: Chemin des Patriotes & Boulevard De La Gare

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 38.0 | 99.5 | 49.2 | 84.2 |
| Average Queue (m) | 15.4 | 54.4 | 13.4 | 44.3 |
| 95th Queue (m) | 31.4 | 90.4 | 30.3 | 75.6 |
| Link Distance (m) | 422.8 | 360.6 | | 529.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 4 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 3 |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 70

Intersection: 3: Chemin des Patriotes & Rue Brunet

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:30 | 7:30 | 7:30 | 7:30 |
| End Time | 8:45 | 8:45 | 8:45 | 8:45 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 5778 | 5771 | 5720 | 5755 |
| Vehs Exited | 5785 | 5793 | 5708 | 5761 |
| Starting Vehs | 236 | 286 | 257 | 257 |
| Ending Vehs | 229 | 264 | 269 | 251 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 2 | 1 | 1 |
| Travel Distance (km) | 8028 | 8018 | 7873 | 7973 |
| Travel Time (hr) | 324.8 | 320.6 | 304.1 | 316.5 |
| Total Delay (hr) | 153.6 | 149.8 | 136.4 | 146.6 |
| Total Stops | 11508 | 10527 | 10231 | 10753 |
| Fuel Used (l) | 760.2 | 750.0 | 730.6 | 746.9 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1306 | 1357 | 1319 | 1327 |
| Vehs Exited | 1300 | 1370 | 1305 | 1327 |
| Starting Vehs | 236 | 286 | 257 | 257 |
| Ending Vehs | 242 | 273 | 271 | 256 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 2 | 2 | 0 | 1 |
| Travel Distance (km) | 1833 | 1917 | 1855 | 1868 |
| Travel Time (hr) | 60.7 | 70.8 | 62.9 | 64.8 |
| Total Delay (hr) | 21.7 | 30.0 | 23.4 | 25.0 |
| Total Stops | 2178 | 2331 | 2133 | 2213 |
| Fuel Used (l) | 160.5 | 174.1 | 165.3 | 166.6 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|--|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by PHF, Growth Factors. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1738 | 1669 | 1735 | 1714 |
| Vehs Exited | 1549 | 1538 | 1604 | 1565 |
| Starting Vehs | 242 | 273 | 271 | 256 |
| Ending Vehs | 431 | 404 | 402 | 410 |
| Denied Entry Before | 2 | 2 | 0 | 1 |
| Denied Entry After | 20 | 21 | 26 | 22 |
| Travel Distance (km) | 2172 | 2152 | 2155 | 2160 |
| Travel Time (hr) | 91.2 | 86.7 | 92.6 | 90.2 |
| Total Delay (hr) | 45.0 | 40.8 | 46.4 | 44.0 |
| Total Stops | 3519 | 3157 | 3094 | 3253 |
| Fuel Used (l) | 208.2 | 201.9 | 207.4 | 205.8 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 8:15 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1396 | 1387 | 1319 | 1366 |
| Vehs Exited | 1480 | 1473 | 1463 | 1471 |
| Starting Vehs | 431 | 404 | 402 | 410 |
| Ending Vehs | 347 | 318 | 258 | 307 |
| Denied Entry Before | 20 | 21 | 26 | 22 |
| Denied Entry After | 1 | 7 | 0 | 2 |
| Travel Distance (km) | 2053 | 1995 | 1956 | 2001 |
| Travel Time (hr) | 102.4 | 91.1 | 84.1 | 92.5 |
| Total Delay (hr) | 58.5 | 48.7 | 42.5 | 49.9 |
| Total Stops | 3263 | 2763 | 2806 | 2942 |
| Fuel Used (l) | 212.5 | 196.2 | 190.1 | 199.6 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 8:30
End Time 8:45
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1338 | 1358 | 1347 | 1347 |
| Vehs Exited | 1456 | 1412 | 1336 | 1402 |
| Starting Vehs | 347 | 318 | 258 | 307 |
| Ending Vehs | 229 | 264 | 269 | 251 |
| Denied Entry Before | 1 | 7 | 0 | 2 |
| Denied Entry After | 1 | 2 | 1 | 1 |
| Travel Distance (km) | 1970 | 1954 | 1907 | 1944 |
| Travel Time (hr) | 70.6 | 72.0 | 64.6 | 69.1 |
| Total Delay (hr) | 28.5 | 30.4 | 24.1 | 27.6 |
| Total Stops | 2548 | 2276 | 2198 | 2339 |
| Fuel Used (l) | 179.0 | 177.8 | 167.8 | 174.9 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|-----|------|------|------|-----|-----|------|-----|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 2.4 | 0.4 | 2.4 | 0.0 | 0.3 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.8 | 0.4 |
| Total Del/Veh (s) | 45.6 | 10.8 | 3.4 | 26.7 | 10.0 | 39.1 | 5.1 | 2.3 | 26.9 | 4.8 | 18.8 | 20.3 |
| Vehicles Entered | 65 | 776 | 229 | 1198 | 133 | 419 | 98 | 147 | 29 | 40 | 238 | 3372 |
| Vehicles Exited | 66 | 775 | 228 | 1195 | 133 | 421 | 98 | 148 | 29 | 39 | 238 | 3370 |
| Hourly Exit Rate | 66 | 775 | 228 | 1195 | 133 | 421 | 98 | 148 | 29 | 39 | 238 | 3370 |
| Input Volume | 69 | 792 | 222 | 1201 | 128 | 421 | 98 | 151 | 31 | 36 | 251 | 3401 |
| % of Volume | 96 | 98 | 103 | 100 | 104 | 100 | 100 | 98 | 94 | 107 | 95 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.3 | 14.6 | 9.8 | 13.5 | 0.2 | 0.1 | 4.2 |
| Total Del/Veh (s) | 67.5 | 15.5 | 7.1 | 67.2 | 18.6 | 6.4 | 66.1 | 31.9 | 14.0 | 39.1 | 41.3 | 10.6 |
| Vehicles Entered | 22 | 780 | 191 | 109 | 700 | 27 | 585 | 51 | 191 | 10 | 7 | 14 |
| Vehicles Exited | 22 | 778 | 191 | 109 | 704 | 28 | 582 | 52 | 192 | 10 | 7 | 14 |
| Hourly Exit Rate | 22 | 778 | 191 | 109 | 704 | 28 | 582 | 52 | 192 | 10 | 7 | 14 |
| Input Volume | 25 | 796 | 191 | 117 | 709 | 24 | 576 | 48 | 191 | 10 | 7 | 14 |
| % of Volume | 87 | 98 | 100 | 93 | 99 | 117 | 101 | 108 | 101 | 100 | 100 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 4.4 |
| Total Del/Veh (s) | 29.5 |
| Vehicles Entered | 2687 |
| Vehicles Exited | 2689 |
| Hourly Exit Rate | 2689 |
| Input Volume | 2708 |
| % of Volume | 99 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 3.3 | 0.3 | 0.5 | 3.4 | 1.7 | 1.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 35.2 | 36.8 | 16.9 | 39.4 | 33.9 | 20.1 | 35.3 | 36.7 | 34.9 | 90.5 | 29.9 | 30.5 |
| Vehicles Entered | 50 | 94 | 5 | 62 | 17 | 9 | 3 | 705 | 263 | 4 | 291 | 19 |
| Vehicles Exited | 51 | 95 | 5 | 62 | 17 | 9 | 3 | 707 | 261 | 4 | 291 | 19 |
| Hourly Exit Rate | 51 | 95 | 5 | 62 | 17 | 9 | 3 | 707 | 261 | 4 | 291 | 19 |
| Input Volume | 57 | 89 | 7 | 60 | 19 | 10 | 3 | 678 | 265 | 3 | 298 | 20 |
| % of Volume | 89 | 107 | 71 | 104 | 91 | 92 | 109 | 104 | 99 | 123 | 98 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 1.3 |
| Total Del/Veh (s) | 35.0 |
| Vehicles Entered | 1522 |
| Vehicles Exited | 1524 |
| Hourly Exit Rate | 1524 |
| Input Volume | 1508 |
| % of Volume | 101 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 34.7 | 12.4 | 12.2 | 10.2 | 20.5 | 15.1 | 13.9 |
| Vehicles Entered | 11 | 69 | 661 | 40 | 106 | 397 | 1284 |
| Vehicles Exited | 11 | 68 | 661 | 42 | 107 | 397 | 1286 |
| Hourly Exit Rate | 11 | 68 | 661 | 42 | 107 | 397 | 1286 |
| Input Volume | 15 | 67 | 642 | 39 | 107 | 419 | 1288 |
| % of Volume | 73 | 101 | 103 | 107 | 100 | 95 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | 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) | 39.8 | 1.0 | 40.3 | 6.8 | 6.6 | 39.2 | 16.8 | 13.2 |
| Vehicles Entered | 71 | 23 | 77 | 613 | 261 | 8 | 405 | 1458 |
| Vehicles Exited | 70 | 23 | 79 | 613 | 259 | 9 | 406 | 1459 |
| Hourly Exit Rate | 70 | 23 | 79 | 613 | 259 | 9 | 406 | 1459 |
| Input Volume | 75 | 24 | 74 | 596 | 272 | 10 | 433 | 1484 |
| % of Volume | 94 | 96 | 107 | 103 | 95 | 88 | 94 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 4.5 | 0.0 | 0.1 | 3.1 |
| Total Del/Veh (s) | 8.0 | 2.7 | 87.1 | 12.4 | 10.2 | 63.9 |
| Vehicles Entered | 13 | 12 | 787 | 316 | 10 | 1138 |
| Vehicles Exited | 13 | 12 | 783 | 314 | 10 | 1132 |
| Hourly Exit Rate | 13 | 12 | 783 | 314 | 10 | 1132 |
| Input Volume | 20 | 10 | 766 | 324 | 10 | 1130 |
| % of Volume | 66 | 117 | 102 | 97 | 98 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 2.7 | 1.2 | 1.7 | 0.1 | 1.5 |
| Total Del/Veh (s) | 57.2 | 4.0 | 36.9 | 43.7 | 45.7 | 42.3 | 5.4 | 38.3 |
| Vehicles Entered | 202 | 12 | 30 | 836 | 443 | 138 | 362 | 2023 |
| Vehicles Exited | 202 | 12 | 30 | 836 | 445 | 139 | 362 | 2026 |
| Hourly Exit Rate | 202 | 12 | 30 | 836 | 445 | 139 | 362 | 2026 |
| Input Volume | 195 | 16 | 27 | 834 | 433 | 149 | 378 | 2032 |
| % of Volume | 104 | 76 | 111 | 100 | 103 | 93 | 96 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 0.2 | 4.4 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 2.6 |
| Total Del/Veh (s) | 78.2 | 46.6 | 36.8 | 32.2 | 30.4 | 6.2 | 30.4 |
| Vehicles Entered | 13 | 225 | 1022 | 16 | 55 | 456 | 1787 |
| Vehicles Exited | 14 | 226 | 1023 | 16 | 56 | 455 | 1790 |
| Hourly Exit Rate | 14 | 226 | 1023 | 16 | 56 | 455 | 1790 |
| Input Volume | 10 | 221 | 1016 | 17 | 54 | 453 | 1771 |
| % of Volume | 144 | 102 | 101 | 94 | 104 | 100 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBL | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR |
|---------------------|------|-----|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 2.8 | 0.2 | 3.1 | 3.2 | 0.3 | 3.1 | 3.9 | 0.3 | 4.0 |
| Total Del/Veh (s) | 54.3 | 8.1 | 3.5 | 50.1 | 21.0 | 2.5 | 42.5 | 40.1 | 34.9 | 38.7 | 39.1 | 35.2 |
| Vehicles Entered | 86 | 800 | 31 | 35 | 697 | 36 | 43 | 47 | 44 | 35 | 16 | 32 |
| Vehicles Exited | 86 | 801 | 31 | 35 | 698 | 36 | 42 | 48 | 44 | 35 | 16 | 32 |
| Hourly Exit Rate | 86 | 801 | 31 | 35 | 698 | 36 | 42 | 48 | 44 | 35 | 16 | 32 |
| Input Volume | 91 | 809 | 30 | 36 | 703 | 37 | 49 | 59 | 36 | 35 | 16 | 29 |
| % of Volume | 95 | 99 | 102 | 97 | 99 | 98 | 85 | 82 | 121 | 100 | 102 | 111 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Del/Veh (s) | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 19.0 |
| Vehicles Entered | 1902 |
| Vehicles Exited | 1904 |
| Hourly Exit Rate | 1904 |
| Input Volume | 1930 |
| % of Volume | 99 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

50: Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | WBT | NBL | NBT | NBR | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Del/Veh (s) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 |
| Total Del/Veh (s) | 0.6 | 5.2 | 5.6 | 4.6 | 1.1 | 3.6 | 4.5 |
| Vehicles Entered | 3 | 269 | 19 | 125 | 32 | 84 | 532 |
| Vehicles Exited | 3 | 267 | 19 | 125 | 33 | 84 | 531 |
| Hourly Exit Rate | 3 | 267 | 19 | 125 | 33 | 84 | 531 |
| Input Volume | 3 | 282 | 21 | 128 | 29 | 79 | 542 |
| % of Volume | 100 | 95 | 92 | 98 | 114 | 106 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Del/Veh (s) | 4.8 |
| Total Del/Veh (s) | 83.2 |
| Vehicles Entered | 5755 |
| Vehicles Exited | 5761 |
| Hourly Exit Rate | 5761 |
| Input Volume | 22965 |
| % of Volume | 25 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 1 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | T | T | R | LT | R | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 36.2 | 55.4 | 55.4 | 103.0 | 106.8 | 93.4 | 122.6 | 77.4 | 15.4 | 47.4 |
| Average Queue (m) | 12.0 | 30.8 | 28.9 | 68.1 | 70.7 | 18.6 | 68.6 | 9.9 | 4.9 | 31.6 |
| 95th Queue (m) | 25.5 | 49.2 | 47.7 | 95.4 | 96.9 | 50.3 | 109.1 | 50.0 | 12.7 | 51.7 |
| Link Distance (m) | | 341.4 | 341.4 | 342.5 | 342.5 | | 188.0 | 188.0 | 41.8 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | 5 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | 8 |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | | | 86.0 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 0 | | | 2 | 0 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | | 3 | 0 | | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 27.9 | 61.9 | 256.2 | 56.6 | 59.6 | 67.9 | 12.4 | 135.8 | 47.2 | 30.0 | 18.4 |
| Average Queue (m) | 5.8 | 29.3 | 37.6 | 26.1 | 33.4 | 41.9 | 1.2 | 123.2 | 23.3 | 5.3 | 4.4 |
| 95th Queue (m) | 21.0 | 50.2 | 100.1 | 47.5 | 57.2 | 66.6 | 5.5 | 156.5 | 41.9 | 18.4 | 15.1 |
| Link Distance (m) | | 342.5 | 342.5 | | 248.0 | | | 131.7 | 131.7 | 226.0 | |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | | | | 13 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | | | | | 51 | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | | 115.0 | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | | | | | | | | | | 14 | 3 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | 2 | 0 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | L | TR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 58.1 | 42.1 | 66.9 | 302.4 | 149.3 |
| Average Queue (m) | 27.6 | 20.7 | 11.0 | 132.2 | 34.3 |
| 95th Queue (m) | 45.6 | 42.2 | 42.8 | 272.1 | 130.4 |
| Link Distance (m) | 420.5 | | 348.5 | 365.4 | 415.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | 2 | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 0 | |
| Storage Bay Dist (m) | | 35.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 6 | 1 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 2 | 1 | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 24.4 | 102.5 | 151.0 |
| Average Queue (m) | 8.7 | 42.9 | 45.6 |
| 95th Queue (m) | 18.8 | 86.4 | 104.3 |
| Link Distance (m) | 313.5 | 551.4 | 254.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 57.6 | 32.4 | 45.8 | 57.5 | 143.2 |
| Average Queue (m) | 19.6 | 14.9 | 14.6 | 25.5 | 41.5 |
| 95th Queue (m) | 44.2 | 31.3 | 36.1 | 52.2 | 105.3 |
| Link Distance (m) | 200.5 | | 163.0 | 163.0 | 551.4 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | 6 | 3 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 5 | 2 | | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 11.5 | 346.4 | 29.3 |
| Average Queue (m) | 4.8 | 186.3 | 18.2 |
| 95th Queue (m) | 12.1 | 379.0 | 26.8 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 415.6 | 131.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 | |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 85.6 | 36.5 | 537.8 | 65.0 | 100.2 | 93.0 |
| Average Queue (m) | 47.8 | 8.0 | 157.8 | 56.9 | 24.3 | 18.4 |
| 95th Queue (m) | 75.0 | 23.8 | 417.2 | 75.3 | 72.6 | 52.9 |
| Link Distance (m) | 188.0 | | 627.8 | | | 163.0 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 50.0 | 100.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 10 | | 7 | 17 | 2 | |
| Queuing Penalty (veh) | 3 | | 66 | 73 | 5 | |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 99.1 | 261.9 | 53.2 | 60.1 |
| Average Queue (m) | 43.2 | 145.0 | 12.1 | 17.7 |
| 95th Queue (m) | 82.3 | 370.3 | 30.6 | 44.8 |
| Link Distance (m) | 593.4 | 470.9 | | 627.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | 6 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 0 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 38.2 | 57.4 | 63.5 | 4.5 | 52.6 | 89.2 | 78.0 | 8.1 | 25.8 | 30.7 | 29.9 | 22.5 |
| Average Queue (m) | 18.7 | 21.3 | 25.8 | 0.5 | 9.8 | 47.6 | 34.1 | 1.7 | 9.6 | 11.3 | 8.8 | 8.0 |
| 95th Queue (m) | 33.9 | 50.8 | 56.6 | 2.7 | 28.3 | 77.9 | 66.4 | 6.2 | 21.8 | 24.5 | 20.8 | 18.9 |
| Link Distance (m) | | 248.0 | 248.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | | | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | | | | | | | 4 | | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | | 2 | | | | | 0 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 18.3 | 17.7 |
| Average Queue (m) | 2.9 | 5.6 |
| 95th Queue (m) | 11.6 | 13.9 |
| Link Distance (m) | 267.4 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 50: Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | WB | NB |
|-----------------------|-------|------|------|
| Directions Served | TR | LT | LR |
| Maximum Queue (m) | 32.8 | 9.2 | 24.7 |
| Average Queue (m) | 14.7 | 4.6 | 14.4 |
| 95th Queue (m) | 25.9 | 12.0 | 23.7 |
| Link Distance (m) | 200.5 | 78.9 | 41.8 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 224

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Rue Montée des Trente

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Start Time | 4:15 | 4:15 | 4:15 | 4:15 |
| End Time | 5:30 | 5:30 | 5:30 | 5:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 7561 | 7658 | 7478 | 7564 |
| Vehs Exited | 7483 | 7719 | 7463 | 7554 |
| Starting Vehs | 384 | 421 | 405 | 402 |
| Ending Vehs | 462 | 360 | 420 | 414 |
| Denied Entry Before | 3 | 16 | 8 | 8 |
| Denied Entry After | 58 | 3 | 55 | 37 |
| Travel Distance (km) | 10351 | 10667 | 10311 | 10443 |
| Travel Time (hr) | 452.9 | 471.6 | 462.9 | 462.5 |
| Total Delay (hr) | 233.2 | 244.6 | 243.5 | 240.4 |
| Total Stops | 14863 | 16912 | 14727 | 15504 |
| Fuel Used (l) | 1019.2 | 1046.2 | 1019.7 | 1028.4 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:15 |
| End Time | 4:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1738 | 1791 | 1782 | 1767 |
| Vehs Exited | 1770 | 1821 | 1826 | 1807 |
| Starting Vehs | 384 | 421 | 405 | 402 |
| Ending Vehs | 352 | 391 | 361 | 367 |
| Denied Entry Before | 3 | 16 | 8 | 8 |
| Denied Entry After | 1 | 4 | 20 | 7 |
| Travel Distance (km) | 2429 | 2536 | 2524 | 2496 |
| Travel Time (hr) | 82.5 | 99.9 | 98.1 | 93.5 |
| Total Delay (hr) | 31.1 | 45.8 | 44.4 | 40.4 |
| Total Stops | 2781 | 3416 | 3269 | 3153 |
| Fuel Used (l) | 218.4 | 238.4 | 235.7 | 230.8 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 2221 | 2267 | 2130 | 2204 |
| Vehs Exited | 2033 | 2062 | 1995 | 2030 |
| Starting Vehs | 352 | 391 | 361 | 367 |
| Ending Vehs | 540 | 596 | 496 | 546 |
| Denied Entry Before | 1 | 4 | 20 | 7 |
| Denied Entry After | 24 | 27 | 42 | 29 |
| Travel Distance (km) | 2777 | 2873 | 2723 | 2791 |
| Travel Time (hr) | 118.0 | 133.3 | 118.8 | 123.4 |
| Total Delay (hr) | 59.1 | 72.0 | 60.9 | 64.0 |
| Total Stops | 4463 | 5091 | 4005 | 4520 |
| Fuel Used (l) | 270.6 | 287.9 | 266.7 | 275.1 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1766 | 1846 | 1730 | 1783 |
| Vehs Exited | 1811 | 1988 | 1804 | 1868 |
| Starting Vehs | 540 | 596 | 496 | 546 |
| Ending Vehs | 495 | 454 | 422 | 452 |
| Denied Entry Before | 24 | 27 | 42 | 29 |
| Denied Entry After | 34 | 18 | 60 | 35 |
| Travel Distance (km) | 2498 | 2729 | 2429 | 2552 |
| Travel Time (hr) | 120.7 | 138.5 | 123.9 | 127.7 |
| Total Delay (hr) | 67.6 | 80.6 | 72.0 | 73.4 |
| Total Stops | 3583 | 4953 | 3434 | 3991 |
| Fuel Used (l) | 257.0 | 283.9 | 252.3 | 264.4 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 5:15 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Vehs Entered | 1836 | 1754 | 1836 | 1808 |
| Vehs Exited | 1869 | 1848 | 1838 | 1850 |
| Starting Vehs | 495 | 454 | 422 | 452 |
| Ending Vehs | 462 | 360 | 420 | 414 |
| Denied Entry Before | 34 | 18 | 60 | 35 |
| Denied Entry After | 58 | 3 | 55 | 37 |
| Travel Distance (km) | 2647 | 2529 | 2635 | 2603 |
| Travel Time (hr) | 131.7 | 99.9 | 122.1 | 117.9 |
| Total Delay (hr) | 75.4 | 46.1 | 66.2 | 62.6 |
| Total Stops | 4036 | 3452 | 4019 | 3835 |
| Fuel Used (l) | 273.3 | 236.0 | 265.1 | 258.1 |

3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville Performance by movement

| Movement | EBL | EBT | EBR | WBT | WBR | NBL | NBT | NBR | SBL | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|------|-----|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 | 0.9 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.8 |
| Denied Del/Veh (s) | 3.2 | 2.4 | 3.4 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 |
| Total Delay (hr) | 3.1 | 6.0 | 3.0 | 10.3 | 1.0 | 3.1 | 0.0 | 0.2 | 0.6 | 0.0 | 0.6 | 27.8 |
| Total Del/Veh (s) | 50.9 | 15.2 | 15.7 | 29.7 | 16.0 | 38.8 | 1.0 | 4.3 | 29.4 | 0.6 | 15.7 | 22.3 |
| Vehicles Entered | 211 | 1409 | 688 | 1239 | 221 | 277 | 45 | 146 | 72 | 1 | 133 | 4442 |
| Vehicles Exited | 211 | 1405 | 690 | 1233 | 220 | 280 | 44 | 144 | 73 | 1 | 134 | 4435 |
| Hourly Exit Rate | 211 | 1405 | 690 | 1233 | 220 | 280 | 44 | 144 | 73 | 1 | 134 | 4435 |
| Input Volume | 226 | 1455 | 692 | 1260 | 231 | 268 | 48 | 151 | 70 | 2 | 132 | 4534 |
| % of Volume | 93 | 97 | 100 | 98 | 95 | 105 | 91 | 95 | 105 | 67 | 102 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Denied Entry After | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 4.5 | 9.6 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 52.4 | 34.4 | 22.7 | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.3 | 4.0 |
| Total Delay (hr) | 0.5 | 12.0 | 2.5 | 20.8 | 6.6 | 0.1 | 5.1 | 0.3 | 1.4 | 0.1 | 0.2 | 0.4 |
| Total Del/Veh (s) | 46.6 | 40.6 | 16.0 | 233.4 | 23.5 | 17.4 | 48.4 | 20.5 | 30.0 | 23.1 | 26.4 | 27.5 |
| Vehicles Entered | 38 | 1041 | 568 | 304 | 989 | 26 | 377 | 43 | 166 | 23 | 27 | 47 |
| Vehicles Exited | 38 | 1047 | 564 | 296 | 992 | 26 | 375 | 43 | 166 | 23 | 27 | 48 |
| Hourly Exit Rate | 38 | 1047 | 564 | 296 | 992 | 26 | 375 | 43 | 166 | 23 | 27 | 48 |
| Input Volume | 35 | 1040 | 624 | 311 | 1036 | 28 | 372 | 46 | 160 | 26 | 27 | 44 |
| % of Volume | 108 | 101 | 90 | 95 | 96 | 94 | 101 | 93 | 104 | 88 | 100 | 110 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 8 | 20 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 14.5 |
| Denied Del/Veh (s) | 14.2 |
| Total Delay (hr) | 50.0 |
| Total Del/Veh (s) | 48.4 |
| Vehicles Entered | 3649 |
| Vehicles Exited | 3645 |
| Hourly Exit Rate | 3645 |
| Input Volume | 3750 |
| % of Volume | 97 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 29 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell 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 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.6 | 3.3 | 0.7 | 0.9 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.4 | 0.5 | 0.0 | 2.9 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 2.7 | 0.6 | 0.2 | 9.4 | 0.4 |
| Total Del/Veh (s) | 36.4 | 41.1 | 42.9 | 36.4 | 30.7 | 16.4 | 47.4 | 19.4 | 16.6 | 61.8 | 39.9 | 37.1 |
| Vehicles Entered | 34 | 41 | 2 | 282 | 74 | 4 | 1 | 489 | 124 | 10 | 824 | 33 |
| Vehicles Exited | 35 | 41 | 2 | 284 | 74 | 4 | 1 | 491 | 127 | 10 | 829 | 34 |
| Hourly Exit Rate | 35 | 41 | 2 | 284 | 74 | 4 | 1 | 491 | 127 | 10 | 829 | 34 |
| Input Volume | 33 | 41 | 1 | 284 | 77 | 5 | 2 | 478 | 129 | 9 | 909 | 36 |
| % of Volume | 106 | 99 | 200 | 100 | 96 | 76 | 57 | 103 | 99 | 111 | 91 | 94 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Rue Fortier & Rue Campbell Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.4 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.7 |
| Total Delay (hr) | 17.6 |
| Total Del/Veh (s) | 32.2 |
| Vehicles Entered | 1918 |
| Vehicles Exited | 1932 |
| Hourly Exit Rate | 1932 |
| Input Volume | 2004 |
| % of Volume | 96 |
| Denied Entry Before | 1 |
| Denied Entry After | 0 |

11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 0.7 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.5 | 1.4 | 0.1 | 1.1 | 4.8 | 8.1 |
| Total Del/Veh (s) | 40.6 | 12.2 | 10.5 | 9.5 | 29.0 | 25.5 | 19.3 |
| Vehicles Entered | 13 | 134 | 478 | 52 | 135 | 674 | 1486 |
| Vehicles Exited | 13 | 134 | 480 | 53 | 136 | 671 | 1487 |
| Hourly Exit Rate | 13 | 134 | 480 | 53 | 136 | 671 | 1487 |
| Input Volume | 16 | 127 | 482 | 50 | 139 | 667 | 1482 |
| % of Volume | 81 | 105 | 100 | 105 | 98 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin des Patriotes & Rue Messier Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | 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 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 1.5 | 0.0 | 2.2 | 0.6 | 0.3 | 0.0 | 3.9 | 8.6 |
| Total Del/Veh (s) | 43.0 | 1.0 | 44.3 | 5.4 | 5.2 | 20.3 | 20.0 | 19.3 |
| Vehicles Entered | 125 | 8 | 177 | 365 | 197 | 8 | 697 | 1577 |
| Vehicles Exited | 126 | 8 | 178 | 366 | 197 | 8 | 696 | 1579 |
| Hourly Exit Rate | 126 | 8 | 178 | 366 | 197 | 8 | 696 | 1579 |
| Input Volume | 140 | 8 | 177 | 365 | 192 | 10 | 687 | 1579 |
| % of Volume | 90 | 107 | 101 | 100 | 102 | 78 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

16: Rue Charlevoix & Fortier Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBL | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|-----|-----|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 | 0.1 | 2.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.4 | 0.1 | 8.6 | 10.8 | 5.3 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 | 10.4 | 0.3 | 12.9 |
| Total Del/Veh (s) | 5.6 | 3.4 | 12.5 | 13.9 | 40.9 | 39.6 | 30.1 |
| Vehicles Entered | 21 | 8 | 13 | 559 | 902 | 23 | 1526 |
| Vehicles Exited | 20 | 8 | 12 | 563 | 903 | 23 | 1529 |
| Hourly Exit Rate | 20 | 8 | 12 | 563 | 903 | 23 | 1529 |
| Input Volume | 20 | 10 | 10 | 551 | 992 | 20 | 1603 |
| % of Volume | 101 | 78 | 117 | 102 | 91 | 116 | 95 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 |

18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes Performance by movement

| Movement | WBL | WBT | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.3 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| Denied Del/Veh (s) | 1.5 | 0.0 | 5.5 | 0.2 | 0.5 | 0.0 | 0.2 | 0.7 |
| Total Delay (hr) | 13.3 | 0.1 | 0.7 | 8.1 | 4.3 | 2.3 | 5.5 | 34.2 |
| Total Del/Veh (s) | 73.5 | 23.9 | 45.5 | 57.0 | 56.5 | 53.1 | 28.3 | 52.3 |
| Vehicles Entered | 636 | 13 | 51 | 502 | 267 | 152 | 689 | 2310 |
| Vehicles Exited | 637 | 13 | 51 | 499 | 267 | 153 | 684 | 2304 |
| Hourly Exit Rate | 637 | 13 | 51 | 499 | 267 | 153 | 684 | 2304 |
| Input Volume | 634 | 10 | 58 | 487 | 264 | 155 | 694 | 2303 |
| % of Volume | 100 | 130 | 88 | 102 | 101 | 99 | 98 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.5 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.4 | 2.2 | 0.0 | 1.0 | 3.8 | 7.5 |
| Total Del/Veh (s) | 33.8 | 12.8 | 12.4 | 8.7 | 20.5 | 12.0 | 12.9 |
| Vehicles Entered | 2 | 114 | 619 | 14 | 170 | 1131 | 2050 |
| Vehicles Exited | 2 | 114 | 620 | 14 | 170 | 1130 | 2050 |
| Hourly Exit Rate | 2 | 114 | 620 | 14 | 170 | 1130 | 2050 |
| Input Volume | 5 | 106 | 607 | 14 | 169 | 1137 | 2037 |
| % of Volume | 42 | 108 | 102 | 102 | 101 | 99 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 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 | 0.3 | 1.5 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.5 | 7.7 | 5.0 | 5.8 | 3.2 | 0.3 | 3.0 | 3.5 | 0.8 | 3.6 |
| Total Delay (hr) | 3.0 | 3.6 | 0.1 | 3.4 | 27.8 | 1.1 | 0.8 | 0.7 | 0.4 | 1.6 | 1.3 | 1.1 |
| Total Del/Veh (s) | 57.8 | 12.4 | 5.8 | 103.3 | 89.1 | 36.0 | 42.9 | 30.5 | 29.0 | 40.3 | 34.1 | 34.5 |
| Vehicles Entered | 182 | 1029 | 42 | 117 | 1114 | 108 | 63 | 75 | 50 | 137 | 137 | 111 |
| Vehicles Exited | 184 | 1030 | 42 | 116 | 1094 | 108 | 63 | 73 | 49 | 137 | 139 | 109 |
| Hourly Exit Rate | 184 | 1030 | 42 | 116 | 1094 | 108 | 63 | 73 | 49 | 137 | 139 | 109 |
| Input Volume | 184 | 1025 | 35 | 109 | 1107 | 107 | 59 | 76 | 46 | 139 | 145 | 124 |
| % of Volume | 100 | 100 | 120 | 107 | 99 | 101 | 106 | 96 | 107 | 99 | 96 | 88 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Performance by movement

| Movement | All |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 2.4 |
| Denied Del/Veh (s) | 2.7 |
| Total Delay (hr) | 44.7 |
| Total Del/Veh (s) | 50.3 |
| Vehicles Entered | 3165 |
| Vehicles Exited | 3144 |
| Hourly Exit Rate | 3144 |
| Input Volume | 3156 |
| % of Volume | 100 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

28: Rue de Rouville & Rue Messier Performance by movement

| Movement | EBT | EBR | 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 | 0.1 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.3 | 0.5 | 0.0 | 0.2 | 1.0 |
| Total Del/Veh (s) | 0.5 | 4.4 | 6.3 | 2.2 | 5.5 | 5.5 |
| Vehicles Entered | 2 | 205 | 306 | 6 | 126 | 645 |
| Vehicles Exited | 2 | 206 | 305 | 6 | 127 | 646 |
| Hourly Exit Rate | 2 | 206 | 305 | 6 | 127 | 646 |
| Input Volume | 2 | 202 | 317 | 8 | 140 | 669 |
| % of Volume | 100 | 102 | 96 | 75 | 91 | 97 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|-------|
| Denied Delay (hr) | 22.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 10.4 |
| Total Delay (hr) | 218.4 |
| Total Del/Veh (s) | 98.7 |
| Vehicles Entered | 7564 |
| Vehicles Exited | 7554 |
| Hourly Exit Rate | 7554 |
| Input Volume | 30297 |
| % of Volume | 25 |
| Denied Entry Before | 8 |
| Denied Entry After | 37 |

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | T | T | R | LT | R | L | TR |
| Maximum Queue (m) | 69.2 | 264.8 | 247.1 | 86.0 | 167.2 | 176.9 | 92.5 | 86.0 | 35.7 | 38.1 | 36.6 |
| Average Queue (m) | 41.9 | 53.0 | 76.2 | 27.0 | 69.2 | 73.6 | 31.6 | 49.0 | 6.4 | 13.0 | 16.0 |
| 95th Queue (m) | 68.4 | 93.8 | 196.7 | 84.2 | 131.8 | 136.9 | 83.2 | 82.3 | 23.1 | 27.9 | 30.9 |
| Link Distance (m) | | 323.0 | 323.0 | | 360.4 | 360.4 | | 187.2 | 187.2 | 38.6 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 | 0 | | | | | | | 1 | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | 0 | 0 | | | | | | | 1 | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | 62.0 | | | 92.0 | | | 85.0 | | | | |
| Storage Blk Time (%) | 1 | 2 | 0 | 1 | | 7 | 0 | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 11 | 4 | 1 | 11 | | 16 | 0 | | | | |

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | LT | R | LT | R |
| Maximum Queue (m) | 60.3 | 106.8 | 305.6 | 107.4 | 107.4 | 255.6 | 265.4 | 14.1 | 133.5 | 57.6 | 44.5 | 21.3 |
| Average Queue (m) | 7.5 | 65.7 | 77.0 | 19.0 | 99.1 | 184.1 | 171.7 | 1.8 | 75.2 | 26.5 | 11.2 | 10.1 |
| 95th Queue (m) | 28.4 | 96.7 | 164.9 | 81.0 | 131.0 | 314.5 | 317.0 | 8.1 | 126.1 | 49.6 | 30.2 | 20.9 |
| Link Distance (m) | | 360.4 | 360.4 | | | 251.0 | 251.0 | | 140.6 | 140.6 | 225.9 | |
| Upstream Blk Time (%) | | | 0 | | | 5 | 1 | | 0 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | 0 | | | 30 | 9 | | 1 | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 75.0 | | | 100.0 | 100.0 | | | 115.0 | | | | 10.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 6 | 0 | 4 | 70 | 0 | 0 | | | | 21 | 26 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 2 | 2 | 19 | 359 | 0 | 0 | | | | 9 | 14 |

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

| Movement | EB | WB | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LTR | L | TR | LTR | LTR |
| Maximum Queue (m) | 46.5 | 42.4 | 95.8 | 158.3 | 272.7 |
| Average Queue (m) | 16.8 | 35.0 | 34.7 | 60.0 | 122.6 |
| 95th Queue (m) | 35.3 | 49.1 | 84.2 | 130.6 | 276.3 |
| Link Distance (m) | 420.5 | | 348.7 | 365.4 | 436.5 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | 5 |
| Storage Bay Dist (m) | | 35.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | | 22 | 1 | | |
| Queuing Penalty (veh) | | 19 | 2 | | |

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 42.5 | 95.0 | 235.2 |
| Average Queue (m) | 15.4 | 33.9 | 82.3 |
| 95th Queue (m) | 30.7 | 69.6 | 189.7 |
| Link Distance (m) | 313.4 | 558.2 | 332.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 97.7 | 32.5 | 19.8 | 30.7 | 183.3 |
| Average Queue (m) | 37.5 | 26.6 | 7.2 | 11.7 | 63.3 |
| 95th Queue (m) | 80.4 | 39.5 | 17.5 | 24.6 | 134.3 |
| Link Distance (m) | 189.0 | | 156.5 | 156.5 | 558.2 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 | | | |
| Storage Blk Time (%) | 12 | 24 | | | |
| Queuing Penalty (veh) | 21 | 34 | | | |

Intersection: 16: Rue Charlevoix & Fortier

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 8.9 | 64.2 | 196.4 |
| Average Queue (m) | 5.6 | 30.3 | 110.9 |
| 95th Queue (m) | 12.4 | 51.3 | 206.2 |
| Link Distance (m) | 179.3 | 436.5 | 140.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 19 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 170 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

| Movement | WB | WB | NB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| Directions Served | L | R | T | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 206.2 | 100.0 | 308.7 | 57.5 | 107.4 | 158.4 |
| Average Queue (m) | 166.0 | 35.8 | 130.7 | 53.8 | 41.6 | 85.9 |
| 95th Queue (m) | 238.2 | 108.8 | 275.4 | 65.5 | 100.6 | 161.6 |
| Link Distance (m) | 187.2 | | 624.3 | | | 156.5 |
| Upstream Blk Time (%) | 20 | | | | | 2 |
| Queuing Penalty (veh) | 140 | | | | | 15 |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 50.0 | 100.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 53 | | 9 | 28 | 0 | 8 |
| Queuing Penalty (veh) | 31 | | 48 | 70 | 0 | 14 |

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente

| Movement | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Directions Served | LR | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 26.9 | 103.6 | 64.7 | 89.3 |
| Average Queue (m) | 12.2 | 47.3 | 21.7 | 41.7 |
| 95th Queue (m) | 22.9 | 88.8 | 46.3 | 76.3 |
| Link Distance (m) | 593.4 | 470.9 | | 624.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | | | | 3 |
| Queuing Penalty (veh) | | | | 5 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | EB | EB | EB | EB | WB | WB | WB | WB | NB | NB | NB | SB |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|
| Directions Served | L | T | T | R | L | T | T | R | L | T | R | L |
| Maximum Queue (m) | 74.4 | 90.6 | 102.6 | 10.2 | 65.5 | 315.3 | 314.9 | 121.5 | 32.2 | 32.2 | 28.2 | 32.3 |
| Average Queue (m) | 35.4 | 34.6 | 35.3 | 1.6 | 40.6 | 173.0 | 163.5 | 45.1 | 15.9 | 14.1 | 10.5 | 24.3 |
| 95th Queue (m) | 61.1 | 76.6 | 80.7 | 6.5 | 77.2 | 346.9 | 342.6 | 134.2 | 29.3 | 27.3 | 24.0 | 36.7 |
| Link Distance (m) | | 251.0 | 251.0 | | | 304.4 | 304.4 | | | 379.6 | | |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | | 15 | 9 | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | | 0 | 0 | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | 70.0 | | | 110.0 | 58.0 | | | 114.0 | 50.0 | | 50.0 | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 0 | 1 | 0 | | 0 | 42 | 28 | 0 | | | | 13 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | 1 | 0 | | 2 | 47 | 29 | 1 | | | | 38 |

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

| Movement | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | T | R |
| Maximum Queue (m) | 104.7 | 32.5 |
| Average Queue (m) | 32.1 | 20.4 |
| 95th Queue (m) | 66.7 | 33.8 |
| Link Distance (m) | 267.6 | |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 25.0 |
| Storage Blk Time (%) | 7 | 6 |
| Queuing Penalty (veh) | 18 | 16 |

Intersection: 28: Rue de Rouville & Rue Messier

| Movement | EB | NB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | TR | LR |
| Maximum Queue (m) | 16.8 | 36.5 |
| Average Queue (m) | 12.5 | 25.1 |
| 95th Queue (m) | 18.2 | 35.8 |
| Link Distance (m) | 189.0 | 38.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | | 1 |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 1214

Intersection: 3: Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier & Rue de Rouville

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 5: Fortier/Rue Saint Georges & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 9: Rue Fortier & Rue Campbell

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 11: Chemin des Patriotes & Rue Sainte-Anne

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 15: Chemin des Patriotes & Rue Messier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 18: Rue Raymond Dupuis & Chemin des Patriotes

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 21: Chemin des Patriotes & Montée des Trente

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Intersection: 22: Rue Radisson/Boulevard Honorius Charbonneau & Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Phase

Movement(s) Served

Maximum Green (s)

Minimum Green (s)

Recall

Avg. Green (s)

g/C Ratio

Cycles Skipped (%)

Cycles @ Minimum (%)

Cycles Maxed Out (%)

Cycles with Peds (%)

Controller Summary

Average Cycle Length (s): NA

Number of Complete Cycles : 0

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 7:15 | 7:15 | 7:15 | 7:15 |
| End Time | 8:30 | 8:30 | 8:30 | 8:30 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1489 | 1439 | 1489 | 1471 |
| Vehs Exited | 1504 | 1444 | 1464 | 1471 |
| Starting Vehs | 55 | 44 | 31 | 41 |
| Ending Vehs | 40 | 39 | 56 | 43 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 1715 | 1645 | 1701 | 1687 |
| Travel Time (hr) | 46.7 | 45.1 | 46.7 | 46.2 |
| Total Delay (hr) | 10.2 | 10.3 | 10.6 | 10.4 |
| Total Stops | 1350 | 1339 | 1371 | 1353 |
| Fuel Used (l) | 138.5 | 133.3 | 137.8 | 136.6 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 7:15 |
| End Time | 7:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 7:30 |
| End Time | 7:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 341 | 329 | 345 | 338 |
| Vehs Exited | 349 | 335 | 325 | 336 |
| Starting Vehs | 55 | 44 | 31 | 41 |
| Ending Vehs | 47 | 38 | 51 | 42 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 408 | 390 | 385 | 394 |
| Travel Time (hr) | 10.7 | 10.4 | 10.0 | 10.4 |
| Total Delay (hr) | 2.1 | 2.2 | 1.9 | 2.1 |
| Total Stops | 300 | 301 | 269 | 289 |
| Fuel Used (l) | 32.8 | 31.6 | 30.4 | 31.6 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 7:45 |
| End Time | 8:00 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 465 | 460 | 438 | 451 |
| Vehs Exited | 454 | 450 | 423 | 443 |
| Starting Vehs | 47 | 38 | 51 | 42 |
| Ending Vehs | 58 | 48 | 66 | 55 |
| Denied Entry Before | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Travel Distance (km) | 484 | 484 | 492 | 487 |
| Travel Time (hr) | 13.8 | 14.1 | 14.4 | 14.1 |
| Total Delay (hr) | 3.4 | 3.7 | 3.7 | 3.6 |
| Total Stops | 441 | 455 | 497 | 465 |
| Fuel Used (l) | 39.9 | 40.3 | 41.2 | 40.4 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 8:00 |
| End Time | 8:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 345 | 308 | 344 | 334 |
| Vehs Exited | 354 | 322 | 365 | 348 |
| Starting Vehs | 58 | 48 | 66 | 55 |
| Ending Vehs | 49 | 34 | 45 | 42 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 414 | 363 | 409 | 395 |
| Travel Time (hr) | 11.4 | 9.6 | 10.9 | 10.6 |
| Total Delay (hr) | 2.5 | 1.9 | 2.3 | 2.2 |
| Total Stops | 313 | 255 | 283 | 283 |
| Fuel Used (l) | 33.7 | 28.8 | 33.1 | 31.9 |

Interval #4 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 8:15 |
| End Time | 8:30 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 338 | 342 | 362 | 345 |
| Vehs Exited | 347 | 337 | 351 | 345 |
| Starting Vehs | 49 | 34 | 45 | 42 |
| Ending Vehs | 40 | 39 | 56 | 43 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 410 | 408 | 415 | 411 |
| Travel Time (hr) | 10.8 | 11.1 | 11.5 | 11.1 |
| Total Delay (hr) | 2.2 | 2.5 | 2.8 | 2.5 |
| Total Stops | 296 | 328 | 322 | 315 |
| Fuel Used (l) | 32.1 | 32.7 | 33.2 | 32.7 |

3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois 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) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.2 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.9 |
| Total Del/Veh (s) | 17.0 | 5.6 | 6.0 | 3.0 | 0.5 | 0.3 | 2.8 |
| Vehicles Entered | 33 | 14 | 3 | 825 | 288 | 19 | 1182 |
| Vehicles Exited | 34 | 14 | 3 | 819 | 290 | 19 | 1179 |
| Hourly Exit Rate | 34 | 14 | 3 | 819 | 290 | 19 | 1179 |
| Input Volume | 38 | 9 | 3 | 806 | 292 | 17 | 1166 |
| % of Volume | 89 | 151 | 92 | 102 | 99 | 113 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 | 2.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 |
| Total Delay (hr) | 0.4 | 1.1 | 2.3 | 0.2 | 0.6 | 0.3 | 5.1 |
| Total Del/Veh (s) | 26.1 | 16.7 | 14.0 | 13.3 | 18.9 | 6.6 | 14.4 |
| Vehicles Entered | 60 | 229 | 600 | 62 | 121 | 187 | 1259 |
| Vehicles Exited | 59 | 228 | 598 | 62 | 120 | 187 | 1254 |
| Hourly Exit Rate | 59 | 228 | 598 | 62 | 120 | 187 | 1254 |
| Input Volume | 58 | 219 | 593 | 69 | 121 | 185 | 1245 |
| % of Volume | 102 | 104 | 101 | 90 | 99 | 101 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|------|-----|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.2 | 0.8 | 1.2 | 0.0 | 0.4 | 0.6 | 3.1 |
| Total Del/Veh (s) | 25.2 | 12.5 | 9.6 | 4.7 | 18.5 | 13.1 | 11.9 |
| Vehicles Entered | 24 | 221 | 429 | 19 | 70 | 177 | 940 |
| Vehicles Exited | 24 | 224 | 430 | 19 | 70 | 177 | 944 |
| Hourly Exit Rate | 24 | 224 | 430 | 19 | 70 | 177 | 944 |
| Input Volume | 20 | 215 | 438 | 23 | 69 | 176 | 941 |
| % of Volume | 120 | 104 | 98 | 83 | 101 | 101 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 11.6 | 2.6 | 0.3 | | 3.7 | 1.5 | 0.7 |
| Vehicles Entered | 1 | 8 | 444 | 0 | 2 | 190 | 645 |
| Vehicles Exited | 1 | 8 | 443 | 0 | 2 | 191 | 645 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 8 | 443 | 0 | 2 | 191 | 645 |
| Input Volume | 1 | 10 | 452 | 1 | 2 | 185 | 651 |
| % of Volume | 100 | 78 | 98 | 0 | 114 | 103 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 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 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | | 2.4 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.3 |
| Vehicles Entered | 0 | 1 | 441 | 3 | 184 | 629 |
| Vehicles Exited | 0 | 1 | 441 | 3 | 185 | 630 |
| Hourly Exit Rate | 0 | 1 | 441 | 3 | 185 | 630 |
| Input Volume | 1 | 1 | 450 | 2 | 179 | 633 |
| % of Volume | 0 | 100 | 98 | 150 | 103 | 100 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 6.8 | 3.6 | 0.9 | 0.3 | 3.0 | 0.3 | 0.9 |
| Vehicles Entered | 3 | 38 | 389 | 4 | 8 | 171 | 613 |
| Vehicles Exited | 3 | 38 | 388 | 4 | 8 | 170 | 611 |
| Hourly Exit Rate | 3 | 38 | 388 | 4 | 8 | 170 | 611 |
| Input Volume | 3 | 41 | 391 | 5 | 8 | 170 | 618 |
| % of Volume | 109 | 93 | 99 | 80 | 97 | 100 | 99 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 |
| Total Del/Veh (s) | 7.4 | 4.1 | 0.7 | 0.3 | 5.2 | 0.9 | 1.4 |
| Vehicles Entered | 35 | 35 | 321 | 33 | 15 | 157 | 596 |
| Vehicles Exited | 34 | 35 | 321 | 33 | 15 | 159 | 597 |
| Hourly Exit Rate | 34 | 35 | 321 | 33 | 15 | 159 | 597 |
| Input Volume | 40 | 39 | 322 | 34 | 13 | 161 | 609 |
| % of Volume | 84 | 89 | 100 | 98 | 115 | 99 | 98 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.2 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.6 |
| Total Delay (hr) | 10.1 |
| Total Del/Veh (s) | 24.1 |
| Vehicles Entered | 1471 |
| Vehicles Exited | 1471 |
| Hourly Exit Rate | 1471 |
| Input Volume | 7246 |
| % of Volume | 20 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 0 |

Intersection: 3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois

| Movement | EB | NB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 22.6 | 8.2 |
| Average Queue (m) | 4.3 | 0.4 |
| 95th Queue (m) | 13.6 | 4.0 |
| Link Distance (m) | 203.8 | 366.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne

| Movement | WB | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 62.7 | 35.0 | 84.6 | 36.9 | 38.6 |
| Average Queue (m) | 16.5 | 22.1 | 48.4 | 16.5 | 14.5 |
| 95th Queue (m) | 47.2 | 36.9 | 76.3 | 30.4 | 31.3 |
| Link Distance (m) | 493.9 | | 151.1 | | 366.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 20.0 | | 40.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 4 | 15 | | 0 | 0 |
| Queuing Penalty (veh) | 9 | 10 | | 0 | 0 |

Intersection: 7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 53.6 | 71.5 | 72.4 |
| Average Queue (m) | 22.2 | 34.6 | 26.4 |
| 95th Queue (m) | 43.6 | 60.5 | 56.2 |
| Link Distance (m) | 277.8 | 101.6 | 151.1 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 10.9 | 6.2 |
| Average Queue (m) | 1.5 | 0.2 |
| 95th Queue (m) | 6.7 | 2.6 |
| Link Distance (m) | 195.3 | 101.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche

| Movement | WB |
|-----------------------|-------|
| Directions Served | LR |
| Maximum Queue (m) | 7.3 |
| Average Queue (m) | 0.3 |
| 95th Queue (m) | 2.9 |
| Link Distance (m) | 223.2 |
| Upstream Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |
| Storage Bay Dist (m) | |
| Storage Blk Time (%) | |
| Queuing Penalty (veh) | |

Intersection: 13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 15.9 | 11.4 |
| Average Queue (m) | 7.0 | 0.6 |
| 95th Queue (m) | 13.4 | 4.8 |
| Link Distance (m) | 217.6 | 63.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 21.3 | 18.7 |
| Average Queue (m) | 9.3 | 2.7 |
| 95th Queue (m) | 17.1 | 11.6 |
| Link Distance (m) | 183.3 | 299.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 19

Summary of All Intervals

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Start Time | 4:30 | 4:30 | 4:30 | 4:30 |
| End Time | 5:45 | 5:45 | 5:45 | 5:45 |
| Total Time (min) | 75 | 75 | 75 | 75 |
| Time Recorded (min) | 60 | 60 | 60 | 60 |
| # of Intervals | 5 | 5 | 5 | 5 |
| # of Recorded Intervals | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Vehs Entered | 1994 | 1905 | 1918 | 1939 |
| Vehs Exited | 2013 | 1926 | 1935 | 1958 |
| Starting Vehs | 77 | 72 | 74 | 74 |
| Ending Vehs | 58 | 51 | 57 | 53 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 2 | 0 | 0 | 1 |
| Travel Distance (km) | 2167 | 2064 | 2043 | 2091 |
| Travel Time (hr) | 74.0 | 58.2 | 58.4 | 63.5 |
| Total Delay (hr) | 28.4 | 14.8 | 15.6 | 19.6 |
| Total Stops | 2518 | 1678 | 1730 | 1973 |
| Fuel Used (l) | 189.1 | 170.2 | 168.6 | 176.0 |

Interval #0 Information Seeding

| | |
|-------------------------------------|------|
| Start Time | 4:30 |
| End Time | 4:45 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors. | |
| No data recorded this interval. | |

Interval #1 Information Recording

| | |
|---|------|
| Start Time | 4:45 |
| End Time | 5:00 |
| Total Time (min) | 15 |
| Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF. | |

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 463 | 460 | 453 | 457 |
| Vehs Exited | 481 | 487 | 483 | 484 |
| Starting Vehs | 77 | 72 | 74 | 74 |
| Ending Vehs | 59 | 45 | 44 | 45 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 511 | 525 | 510 | 515 |
| Travel Time (hr) | 16.6 | 15.1 | 14.6 | 15.4 |
| Total Delay (hr) | 5.9 | 4.1 | 3.9 | 4.6 |
| Total Stops | 617 | 460 | 437 | 504 |
| Fuel Used (l) | 43.9 | 44.1 | 42.0 | 43.3 |

Interval #2 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:00 |
| End Time | 5:15 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 618 | 531 | 553 | 566 |
| Vehs Exited | 573 | 524 | 522 | 539 |
| Starting Vehs | 59 | 45 | 44 | 45 |
| Ending Vehs | 104 | 52 | 75 | 73 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 619 | 549 | 550 | 573 |
| Travel Time (hr) | 22.3 | 15.6 | 16.3 | 18.1 |
| Total Delay (hr) | 9.2 | 4.0 | 4.7 | 6.0 |
| Total Stops | 794 | 448 | 507 | 584 |
| Fuel Used (l) | 55.6 | 46.0 | 46.0 | 49.2 |

Interval #3 Information Recording

| | |
|------------------|------|
| Start Time | 5:15 |
| End Time | 5:30 |
| Total Time (min) | 15 |

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 432 | 449 | 457 | 447 |
| Vehs Exited | 487 | 445 | 477 | 470 |
| Starting Vehs | 104 | 52 | 75 | 73 |
| Ending Vehs | 49 | 56 | 55 | 54 |
| Denied Entry Before | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Travel Distance (km) | 511 | 481 | 506 | 499 |
| Travel Time (hr) | 20.7 | 13.5 | 14.2 | 16.2 |
| Total Delay (hr) | 10.0 | 3.4 | 3.6 | 5.7 |
| Total Stops | 750 | 365 | 411 | 509 |
| Fuel Used (l) | 47.2 | 39.0 | 41.6 | 42.6 |

Interval #4 Information Recording

Start Time 5:30
End Time 5:45
Total Time (min) 15

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

| Run Number | 1 | 2 | 3 | Avg |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vehs Entered | 481 | 465 | 455 | 468 |
| Vehs Exited | 472 | 470 | 453 | 466 |
| Starting Vehs | 49 | 56 | 55 | 54 |
| Ending Vehs | 58 | 51 | 57 | 53 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 2 | 0 | 0 | 1 |
| Travel Distance (km) | 526 | 509 | 477 | 504 |
| Travel Time (hr) | 14.3 | 14.0 | 13.3 | 13.9 |
| Total Delay (hr) | 3.3 | 3.4 | 3.3 | 3.3 |
| Total Stops | 357 | 405 | 375 | 376 |
| Fuel Used (l) | 42.4 | 41.2 | 39.0 | 40.9 |

3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois Performance by movement

| Movement | EBL | EBR | NBL | NBT | SBT | SBR | All |
|---------------------|------|------|------|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 1.2 | 1.3 | 0.8 |
| Total Delay (hr) | 0.4 | 0.3 | 0.1 | 1.0 | 0.4 | 0.0 | 2.2 |
| Total Del/Veh (s) | 89.3 | 82.9 | 25.8 | 6.4 | 1.5 | 0.8 | 5.0 |
| Vehicles Entered | 16 | 14 | 14 | 549 | 968 | 38 | 1599 |
| Vehicles Exited | 15 | 14 | 14 | 552 | 969 | 38 | 1602 |
| Hourly Exit Rate | 15 | 14 | 14 | 552 | 969 | 38 | 1602 |
| Input Volume | 13 | 13 | 15 | 554 | 946 | 38 | 1579 |
| % of Volume | 115 | 106 | 95 | 100 | 102 | 100 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |

5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.3 | 2.1 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.3 |
| Total Delay (hr) | 0.6 | 0.5 | 1.1 | 0.1 | 1.3 | 3.3 | 6.8 |
| Total Del/Veh (s) | 25.3 | 9.3 | 9.4 | 6.6 | 18.8 | 15.4 | 14.1 |
| Vehicles Entered | 81 | 182 | 404 | 49 | 251 | 749 | 1716 |
| Vehicles Exited | 82 | 183 | 405 | 50 | 251 | 751 | 1722 |
| Hourly Exit Rate | 82 | 183 | 405 | 50 | 251 | 751 | 1722 |
| Input Volume | 78 | 171 | 410 | 56 | 250 | 727 | 1692 |
| % of Volume | 105 | 107 | 99 | 89 | 100 | 103 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|------|------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.3 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | 1.5 | 0.9 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.2 | 0.8 | 0.0 | 1.5 | 5.2 | 7.8 |
| Total Del/Veh (s) | 25.9 | 7.4 | 8.3 | 4.4 | 29.3 | 28.9 | 21.5 |
| Vehicles Entered | 17 | 98 | 355 | 13 | 179 | 637 | 1299 |
| Vehicles Exited | 17 | 99 | 355 | 13 | 179 | 642 | 1305 |
| Hourly Exit Rate | 17 | 99 | 355 | 13 | 179 | 642 | 1305 |
| Input Volume | 17 | 102 | 364 | 13 | 178 | 608 | 1282 |
| % of Volume | 100 | 97 | 98 | 102 | 100 | 106 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|------|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 12.6 | 2.6 | 0.3 | 5.4 | 2.6 | 1.9 |
| Vehicles Entered | 1 | 6 | 338 | 22 | 639 | 1006 |
| Vehicles Exited | 1 | 6 | 338 | 22 | 639 | 1006 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 6 | 338 | 22 | 639 | 1006 |
| Input Volume | 1 | 4 | 350 | 21 | 607 | 983 |
| % of Volume | 100 | 150 | 97 | 105 | 105 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Total Del/Veh (s) | 20.5 | 2.1 | 0.3 | 0.0 | 2.6 | 0.7 | 0.6 |
| Vehicles Entered | 1 | 1 | 342 | 2 | 2 | 599 | 947 |
| Vehicles Exited | 1 | 1 | 341 | 2 | 2 | 600 | 947 |
| Hourly Exit Rate | 1 | 1 | 341 | 2 | 2 | 600 | 947 |
| Input Volume | 2 | 1 | 354 | 2 | 3 | 572 | 932 |
| % of Volume | 50 | 100 | 96 | 114 | 73 | 105 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Total Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.3 |
| Total Del/Veh (s) | 11.1 | 3.3 | 0.7 | 0.3 | 2.8 | 1.0 | 1.1 |
| Vehicles Entered | 3 | 31 | 297 | 7 | 46 | 541 | 925 |
| Vehicles Exited | 3 | 32 | 296 | 7 | 45 | 540 | 923 |
| Hourly Exit Rate | 3 | 32 | 296 | 7 | 45 | 540 | 923 |
| Input Volume | 3 | 27 | 314 | 5 | 43 | 517 | 908 |
| % of Volume | 92 | 120 | 94 | 147 | 105 | 104 | 102 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas Performance by movement

| Movement | WBL | WBR | NBT | NBR | SBL | SBT | All |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Denied Delay (hr) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Denied Del/Veh (s) | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 |
| Total Delay (hr) | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.5 |
| Total Del/Veh (s) | 9.3 | 4.3 | 0.7 | 0.2 | 4.3 | 2.1 | 2.1 |
| Vehicles Entered | 30 | 34 | 232 | 39 | 34 | 501 | 870 |
| Vehicles Exited | 31 | 35 | 234 | 39 | 33 | 499 | 871 |
| Hourly Exit Rate | 31 | 35 | 234 | 39 | 33 | 499 | 871 |
| Input Volume | 33 | 30 | 249 | 36 | 36 | 477 | 861 |
| % of Volume | 95 | 117 | 94 | 109 | 92 | 105 | 101 |
| Denied Entry Before | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Denied Entry After | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Total Network Performance

| | |
|---------------------|------|
| Denied Delay (hr) | 0.8 |
| Denied Del/Veh (s) | 1.5 |
| Total Delay (hr) | 18.8 |
| Total Del/Veh (s) | 33.6 |
| Vehicles Entered | 1939 |
| Vehicles Exited | 1958 |
| Hourly Exit Rate | 1958 |
| Input Volume | 9952 |
| % of Volume | 20 |
| Denied Entry Before | 0 |
| Denied Entry After | 1 |

Intersection: 3: Chemin Ozias Leduc & Avenue Comtois

| Movement | EB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT | TR |
| Maximum Queue (m) | 33.1 | 131.0 | 4.2 |
| Average Queue (m) | 6.3 | 14.1 | 0.1 |
| 95th Queue (m) | 26.5 | 79.9 | 2.4 |
| Link Distance (m) | 201.4 | 365.6 | 94.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 5: Chemin Ozias Leduc & Chemin de la montagne

| Movement | WB | WB | NB | SB | SB |
|-----------------------|-------|------|-------|------|-------|
| Directions Served | L | R | TR | L | T |
| Maximum Queue (m) | 40.1 | 39.0 | 53.4 | 57.3 | 149.4 |
| Average Queue (m) | 13.7 | 14.5 | 26.4 | 29.3 | 56.7 |
| 95th Queue (m) | 27.8 | 29.5 | 43.2 | 57.6 | 135.3 |
| Link Distance (m) | 493.9 | | 153.3 | | 365.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | | | |
| Storage Bay Dist (m) | | 50.0 | | 50.0 | |
| Storage Blk Time (%) | 0 | | | 0 | 8 |
| Queuing Penalty (veh) | 0 | | | 2 | 21 |

Intersection: 7: Chemin Ozias Leduc & Rue Felix Leclerc

| Movement | WB | NB | SB |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Directions Served | LR | TR | LT |
| Maximum Queue (m) | 33.0 | 64.4 | 155.3 |
| Average Queue (m) | 11.2 | 28.0 | 87.3 |
| 95th Queue (m) | 21.0 | 50.8 | 162.2 |
| Link Distance (m) | 278.0 | 103.7 | 153.3 |
| Upstream Blk Time (%) | | | 1 |
| Queuing Penalty (veh) | | | 11 |
| Storage Bay Dist (m) | | | |
| Storage Blk Time (%) | | | |
| Queuing Penalty (veh) | | | |

Intersection: 9: Chemin Ozias Leduc & Rue Aubert de Gaspé

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 7.4 | 39.4 |
| Average Queue (m) | 1.4 | 3.9 |
| 95th Queue (m) | 5.9 | 19.9 |
| Link Distance (m) | 195.3 | 103.7 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 11: Chemin Ozias Leduc & Rue Laroche

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 7.4 | 5.3 |
| Average Queue (m) | 0.5 | 0.0 |
| 95th Queue (m) | 3.5 | 0.0 |
| Link Distance (m) | 223.2 | 71.0 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 13: Chemin Ozias Leduc & Rue Dublin

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 18.4 | 19.9 |
| Average Queue (m) | 5.5 | 3.9 |
| 95th Queue (m) | 13.9 | 14.5 |
| Link Distance (m) | 219.0 | 63.6 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Intersection: 15: Chemin Ozias LeDuc & Rue Des Lilas

| Movement | WB | SB |
|-----------------------|-------|-------|
| Directions Served | LR | LT |
| Maximum Queue (m) | 23.7 | 29.3 |
| Average Queue (m) | 10.1 | 4.7 |
| 95th Queue (m) | 18.5 | 17.7 |
| Link Distance (m) | 185.5 | 299.9 |
| Upstream Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |
| Storage Bay Dist (m) | | |
| Storage Blk Time (%) | | |
| Queuing Penalty (veh) | | |

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 34



De la science • aux solutions • aux réalisations

433, rue Chabanel Ouest, 12^e étage
Montréal (Québec) H2N 2J8

Téléphone : 514 982-6001
Télécopieur : 514 982-6106

groupesm.com