
Étude d'impact sur la circulation Projet Viger

VERSION DÉFINITIVE

0515862-RF-001

SEPTEMBRE 2007

DOCUMENT Étude d'impact sur la circulation,
Projet Viger

DESCRIPTION : Rapport final

PROJET : 0515862

DATE : Le 27 septembre 2007

CODIFICATION : 0515862-RF-001

PRÉPARÉ PAR : Cédric Bachmann, analyste en
transport

AVEC LA PARTICIPATION DE : Mihai Butta, ing. Jr.
Thomas Janny, analyste
Stéphane Rouillon, analyste
Nicolas Tranchant, analyste
Gaétan Pelland, technicien
Serge Côté, technicien
Tanya Bouchard, secrétaire

VÉRIFIÉ ET APPROUVÉ PAR : Michel Simard, urb. Écon., M. A..

DISTRIBUTION :	Client	3 exemplaires
	Tecsult	2 exemplaires
	Dossier	Original

TABLE DES MATIÈRES

	page
INTRODUCTION.....	1
1 DESCRIPTION DU PROJET.....	2
1.1 Nature du projet.....	2
1.2 Emplacement du projet et zone d'étude.....	2
1.3 Caractéristiques du projet.....	2
2 CONDITIONS ACTUELLES.....	7
2.1 Trame urbaine.....	7
2.2 Réseau routier.....	7
2.3 Contrôle de circulation.....	8
2.4 Transport en commun et taxi.....	11
2.5 Camionnage.....	11
2.6 Transports actifs.....	12
2.6.1 Piétons.....	12
2.6.2 Vélos.....	12
2.7 Stationnement.....	13
2.8 Itinéraires et débits.....	13
2.8.1 Automobiles.....	13
2.8.2 Véhicules lourds.....	17
2.8.3 Modes actifs.....	18
2.9 Niveaux de service.....	18
2.10 Synthèse de l'état actuel.....	19
3 IMPACTS DU PROJET ET MESURES D'ATTÉNUATION.....	20
3.1 Génération des déplacements.....	20
3.2 Affectation des déplacements et débits.....	21
3.3 Conditions de circulation avec projet.....	25
3.4 Stationnement.....	26
3.5 Livraison.....	28
3.6 Transport en commun et taxi.....	29
3.7 Transports actifs.....	29

3.8	Mesures d'atténuation	30
3.8.1	<i>Intersection Viger / Saint-Hubert</i>	30
3.8.2	<i>Aménagements pour les piétons</i>	30
3.8.3	<i>Aménagements pour les cyclistes</i>	31
3.8.4	<i>Station de taxis</i>	31
3.8.5	<i>Stationnement</i>	31
3.8.6	<i>Augmentation de la génération de trafic</i>	32

ANNEXES

ANNEXE A – Plan du stationnement proposé par le promoteur

ANNEXE B – Programmation des feux

ANNEXE C – Comptages

ANNEXE D – Conditions de circulation sans projet

ANNEXE E – Génération, distribution et affectation des déplacements

ANNEXE F – Conditions de circulation avec projet

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 - Caractéristiques du projet.....	2
Tableau 3.1 - Paramètres de génération de déplacements	21
Tableau 3.2 - Paramètres de génération de déplacements TC et modes actifs	22
Tableau 3.3 - Paramètres d'affectation des déplacements en automobile	22
Tableau 3.4 - Paramètres d'affectation des déplacements des piétons(piétons / heure)	25
Tableau 3.5 - Génération de stationnement	26

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 - Emplacement du projet	3
Figure 1.2 - Implantation du projet.....	5
Figure 2.1 - Site d'implantation et zone d'étude	9
Figure 2.2 - Contrôles, débits et conditions de circulation, situation actuelle.....	15
Figure 3.1 - Contrôles, débits et conditions de circulation, impact du projet.....	23
Figure 3.2 - Contrôles, débits et conditions de circulation, impact du projet, pointe PM, avec stationnement de 1 600 places.....	27
Figure 3.3 - Mouvements internes de camionnage	29
Figure 3.4 - Contrôles, débits et conditions de circulation, Stationnement de 1 600 places et modification de phasage.....	33
Figure 3.5 - Impacts du projet et mesures d'atténuation	1

Étude d'impact sur la circulation
Projet Viger

VIGER
DMC INTERNATIONAL INC.

Légende

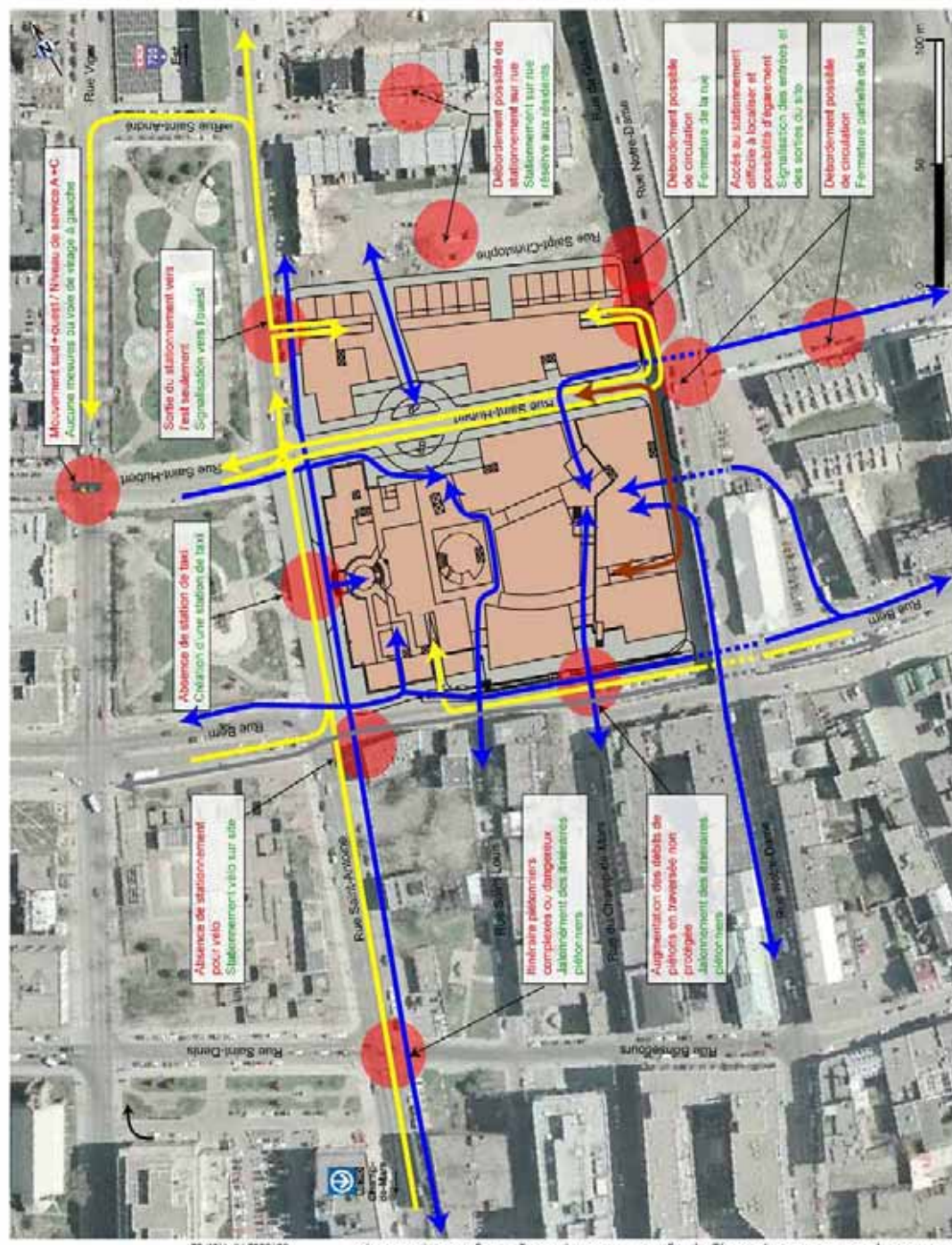
- Minérales piétons
- Accès stationnement
- Minérales livraisons
- Minérales cyclistes

Impact du projet
Mesure d'atténuation possible

TECSULT

Impacts du projet et
mesures d'atténuation
Septembre 2007

Figure S.2



Étude d'impact sur la circulation Projet Viger

SOMMAIRE

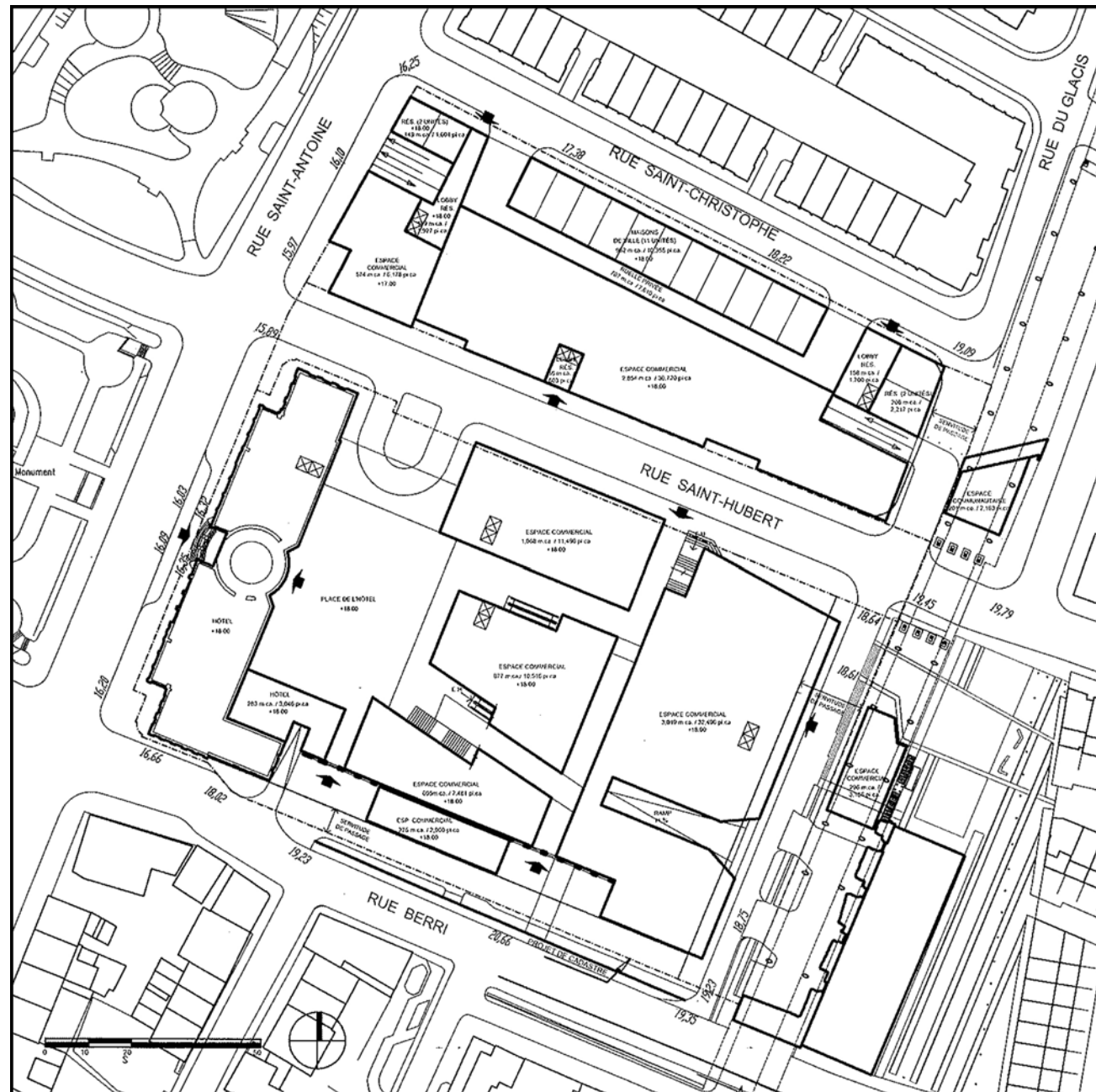
MANDAT ET MÉTHODE

La compagnie Viger DMC International a mandaté TECSULT pour réaliser une étude d'impacts sur la circulation du projet de développement immobilier de l'îlot de l'édifice Viger à l'est du Vieux-Montréal. L'étude a été réalisée selon les exigences de la Ville de Montréal en matière d'études impact sur la circulation (*Normes – Division de la circulation, Volume 5*). Le logiciel SIMTRAFFIC 6 a été utilisé pour l'analyse des conditions de circulation. La génération de circulation et de stationnement a été estimée à l'aide des éditions courantes de l'*Institute of Transportation Engineers* et des données de l'enquête origine destination régionale de Montréal de 2003. L'affectation des déplacements est par ailleurs basée sur l'étude de marché spécifique du Projet Viger et l'enquête OD de Montréal de 2003.

LE PROJET

Le site est délimité par les rues Notre-Dame au sud, Saint-Antoine au nord, Saint-Christophe à l'est et Berri à l'ouest. Le projet immobilier de référence pour les fins de l'étude comprend un hôtel de 227 chambres, 289 unités de logement, des surfaces commerciales de l'ordre de 24 800 m² ainsi qu'un stationnement souterrain de 1 600 places. L'hôtel occuperait l'actuel édifice Viger de même que de nouveaux espaces. Le projet prévoit le prolongement de la rue Saint-Hubert au sud de la rue Saint-Antoine. La rue Saint-Hubert se veut une rue commerciale à vocation locale où les services et commerces de proximité sont concentrés. Les accès au stationnement sont prévus par la rue Saint-Antoine ou par la rue de Glacis, celle-ci étant au sud du site et accessible par la rue Saint-Hubert. Des places et cheminements piétonniers sont accessibles à différents niveaux, suivant le niveau de la rue donnant accès au site, offrant ainsi un cadre de vie convivial. Les camions de livraison peuvent atteindre et quitter les quais de chargement / déchargement situés en sous-sol par un accès situé sur la rue de Glacis, accessible à partir de la rue Saint-Hubert. La configuration du site est illustrée à la figure S-1.

FIGURE S-1 - IMPLANTATION DU PROJET



Source : Projet Viger.

CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

En ce qui a trait à l'accessibilité automobile, l'autoroute Ville-Marie, l'axe majeur traversant le centre-ville de Montréal d'est en ouest, donne accès directement au site pour les usagers en provenance de l'extérieur de la zone d'étude. Le réseau artériel est – ouest est formé de la rue Saint-Antoine, adjacente au site, pour la direction est, et de la rue Viger, en direction ouest. Les principaux axes nord-sud principaux sont les rues Berri, qui longe le site et donne accès au Vieux-Montréal, et Amherst. Si les

débâts automobiles des différents axes sont importants, notamment sur la rue Viger le matin et la rue Saint-Antoine à la fin de l'après-midi, l'écoulement de la circulation est fluide aux heures de pointe.

Le site est bien desservi par le transport en commun, à distance de marche des stations de métro Champ-de-Mars et Berri-UQAM. Différentes lignes d'autobus circulent à proximité du site. L'itinéraire à pied entre le site et la station de métro Champ-de-Mars présente des lacunes en termes de lisibilité de parcours et de convivialité en raison de la présence des bretelles de l'autoroute Ville-Marie. Le quadrillage de rues offre une perméabilité intéressante pour les parcours des piétons. Du fait de l'absence d'activités urbaines et des vitesses élevées sur les rues Saint-Antoine et Viger, les piétons utilisent surtout le trottoir du côté sud de la rue Saint-Antoine. Par ailleurs, en raison de la configuration physique de la rue Berri au sud de la rue Saint-Antoine, les piétons marchent peu le long de cette rue et y font peu de mouvements de traversée. Une piste cyclable à double sens est offerte sur la rue Berri côté ouest. La Ville de Montréal prévoit implanter des voies cyclables sur les rues Saint-Antoine et Viger à l'ouest de la rue Berri.

L'édifice Chaussegros-de Léry offre une bonne partie du stationnement hors rue dans le secteur. Quelques autres stationnements complètent l'offre hors rue. La réglementation de stationnement sur rue est variable dans le secteur, comprenant des stationnements réservés pour les résidents à l'ouest et à l'est du site, des parcomètres avec interdiction aux heures de pointe sur les artères. Le stationnement est utilisé à sa presque pleine capacité et répond à la demande actuelle. Le secteur fait l'objet d'une planification urbaine, notamment avec les projets du CHUM et du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie.

IMPACTS DU PROJET ET MESURES D'ATTÉNUATION

Les usages internes du projet (hôtel, habitation, commerce) n'engendrent pas de perturbations supplémentaires sur la fluidité de la circulation dans le secteur. Les principaux aménagements prévus évitent le débordement de circulation dans les quartiers résidentiels. Une gestion des sens uniques est cependant à considérer pour éviter des trop forts débits sur la rue Saint-Hubert au sud du site, dans l'hypothèse où la rue est ouverte à la circulation sous le viaduc Notre-Dame.

La multiplicité des entrées piétonnières au site, de même que la présence de plusieurs axes pour piétons traversant le site s'inscrit bien dans l'orientation de la Ville de Montréal de favoriser les modes actifs. Certaines mesures sont par ailleurs recommandées afin de protéger au mieux les piétons qui seront plus nombreux, soit de modifier la programmation à certains carrefours régulés (phase protégée pour les piétons), notamment au carrefour Saint-Antoine / Berri, de clarifier les itinéraires piétons par un jalonnement, principalement en provenance de la station de métro Champ-de-Mars, de marquer et signaler une traverse pour piétons avec clignotant à la hauteur de la rue du Champ-de-Mars. Il est également recommandé de prévoir des stationnements pour les vélos et de modifier la réglementation du stationnement sur rue afin d'éviter aux visiteurs du site de déborder dans les quartiers résidentiels avoisinants. De même, il est préférable d'implanter une station de taxi dans le cadre du projet. Pour ce qui est des livraisons, aucune difficulté particulière n'est à relever.

Les besoins de stationnement pour les usages du site sont estimés à 964 places alors que le règlement de zonage autorise environ 1 000 places. La présence d'un stationnement de 1 600 places amène des impacts plus importants sur la fluidité de la circulation. Ces impacts peuvent être atténués par des modifications de phasage entre les rues Saint-Antoine et Berri et le fonctionnement à deux voies de circulation en direction nord sur la rue Saint-Hubert, ce qui permet un stockage plus important et évite des files d'attente sur les rues Saint-Antoine et Berri.

La figure S-2 illustre les principaux impacts du projet de même que les mesures d'atténuation proposées en matière de circulation

1 DESCRIPTION DU PROJET

1.1 NATURE DU PROJET

Ce projet majeur consiste à réunir des fonctions importantes réparties en superficie hôtelière, commerciale et résidentielle.

1.2 EMLACEMENT DU PROJET ET ZONE D'ÉTUDE

Le site du projet se situe au Vieux-Montréal et est délimité par les rues Notre-Dame au sud, Saint-Antoine au nord, Saint-Christophe à l'est et Berri à l'ouest. La figure 1.1 présente la localisation du projet dans le contexte de centre de Montréal.

Une zone d'étude plus étendue que le projet lui-même a été définie afin de qualifier les impacts de celui-ci sur les axes principaux à proximité du site. Elle comprend l'ensemble des rues et des intersections situées dans le quadrilatère compris entre les rues Viger, Amherst, Notre-Dame, Bonsecours - Saint-Denis ainsi que la sortie de l'autoroute Ville-Marie sur la rue Saint-Antoine. La zone d'étude se trouve dans l'arrondissement de Ville-Marie.

1.3 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet vise à réaménager le secteur qui était anciennement occupé par le Service des travaux publics de la Ville de Montréal mais actuellement désaffecté, sauf au niveau de l'angle entre les rues Saint-Antoine et Saint-Hubert qui est encore occupé provisoirement par une garderie. L'implantation du site est illustrée à la figure 1.2. Vu les différences de niveau du secteur, le site est accessible depuis les rues Saint-Antoine, Saint-Hubert ou Berri (niveau 0 ou rez-de-chaussée) ou par la rue Notre-Dame (niveau 2). L'envergure des composantes du projet est présentée au tableau 1.1.

Le projet maintient le bâtiment existant de l'édifice Viger pour y intégrer une partie des chambres d'hôtel envisagées et prévoit la construction de plusieurs autres bâtiments comportant le reste des chambres d'hôtel ainsi que des unités résidentielles. Les bâtiments auront au maximum 17 étages. Une part importante des résidences sera située entre les rues Saint-Hubert et Saint-Christophe. Les commerces et les restaurants sont prévus aux étages inférieurs (niveaux 0 à 3).

TABLEAU 1.1 - CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Affectation	Caractéristiques
Hôtel Viger	227 chambres
Habitation	289 logements
Commerce	24 787 m ² (266 709 pi ²) de surface de plancher

INTRODUCTION

La compagnie Viger DMC International inc. a mandaté TECSULT inc. pour réaliser une étude d'impacts sur la circulation du projet de développement immobilier de l'îlot de l'édifice Viger à l'est du Vieux-Montréal. Ce projet comporte des superficies hôtelières, commerciales et résidentielles. L'une des exigences de l'arrondissement de Ville-Marie et de la Ville de Montréal est d'évaluer les impacts sur la circulation.

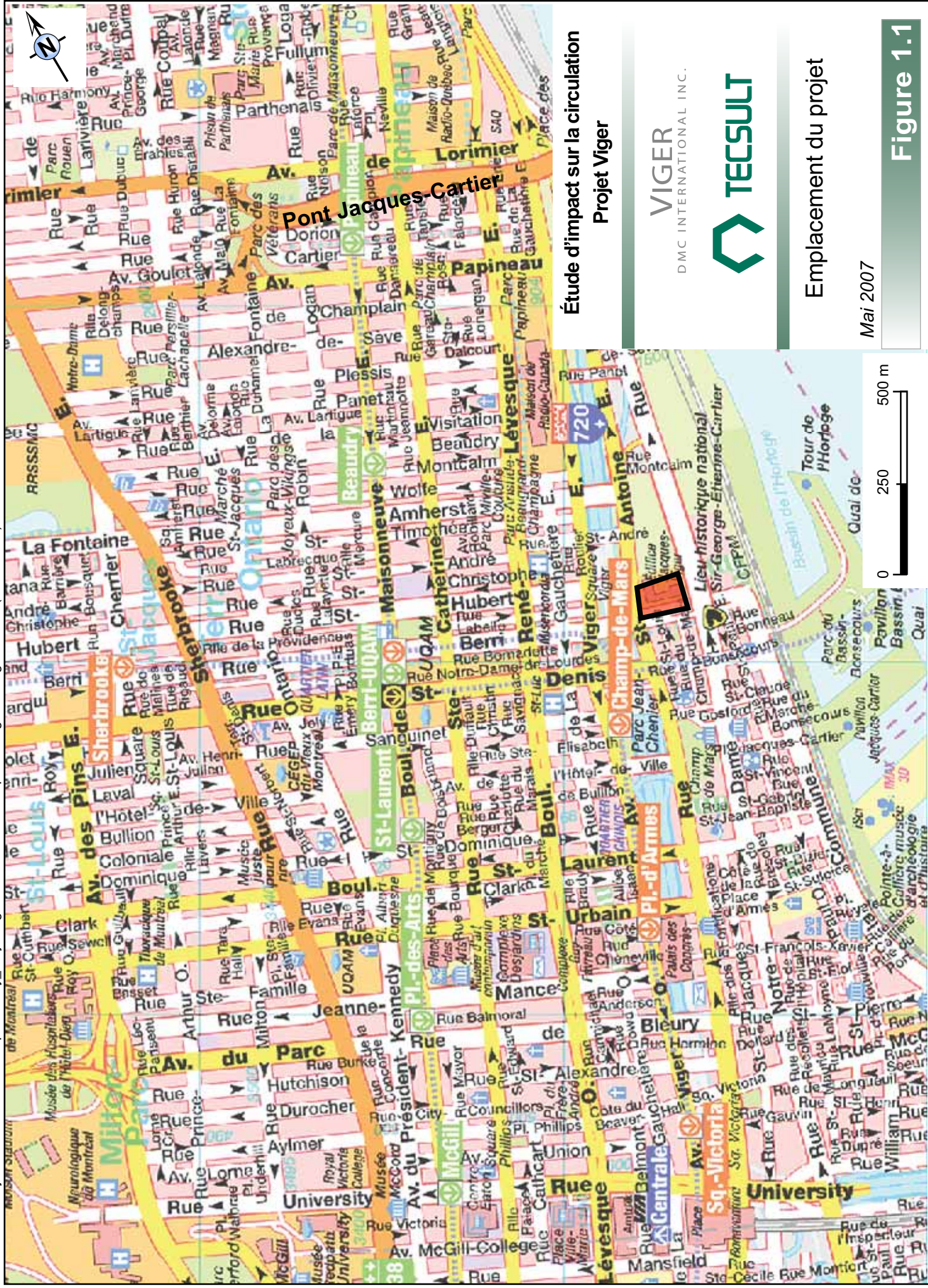
L'étude est faite en concordance avec les *Exigences en matière d'études d'impact sur la circulation* (Vol. 5. Division de la circulation de la Ville de Montréal, décembre 2005). Les activités réalisées comprennent :

- la collecte et le traitement des données (comptages, relevés de géométrie, signalisation, stationnement, etc.);
- l'analyse de la situation actuelle des différents modes de circulation, incluant les analyses de capacité à l'aide des logiciels Synchro et SimTraffic;
- l'analyse des impacts du projet, incluant notamment la génération et la distribution de déplacements liés au projet, les simulations à l'aide des logiciels Synchro 6 et SimTraffic et l'analyse de circulation interne;
- l'identification des impacts inappropriés et la définition de mesures d'atténuation ou de modifications au projet permettant de rendre les impacts acceptables.

Le présent rapport se divise en trois chapitres :

- La description du projet;
- L'analyse des conditions actuelles de circulation;
- L'analyse des impacts du projet et l'identification des mesures d'atténuation.

Dans le cadre de cette étude, le projet de voies cyclables à l'ouest de la rue Berri sur les rues Saint-Antoine et Viger n'a pas été pris en compte, ni les travaux liés au CHUM, en l'absence de données précises.



Étude d'impact sur la circulation
Projet Viger

VIGER
DMC INTERNATIONAL INC.



Emplacement du projet

Mai 2007

Figure 1.1

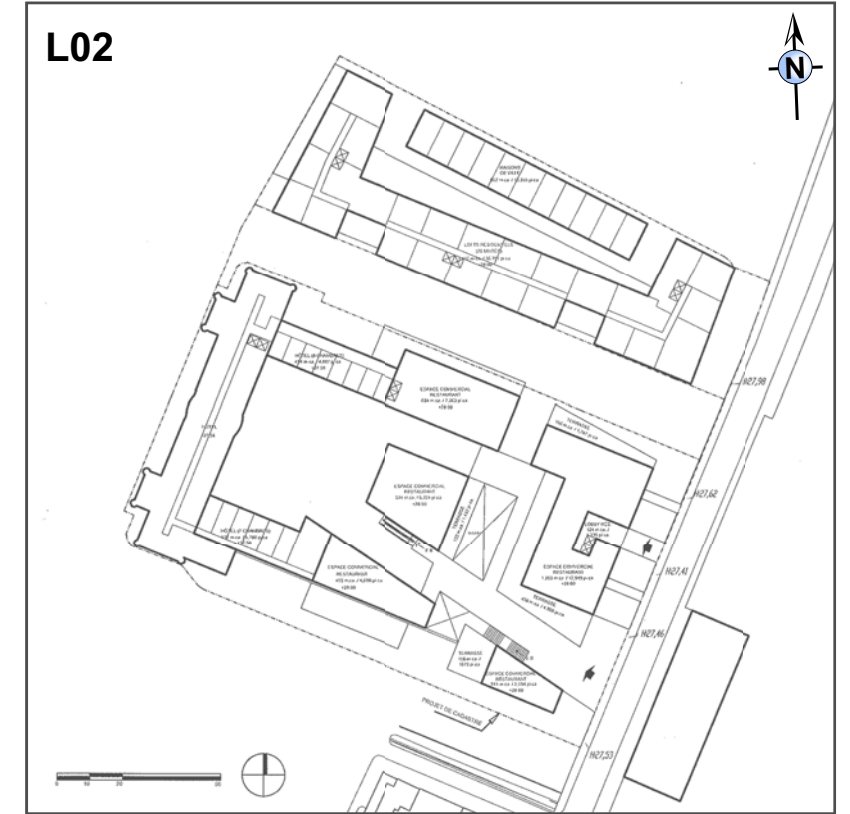
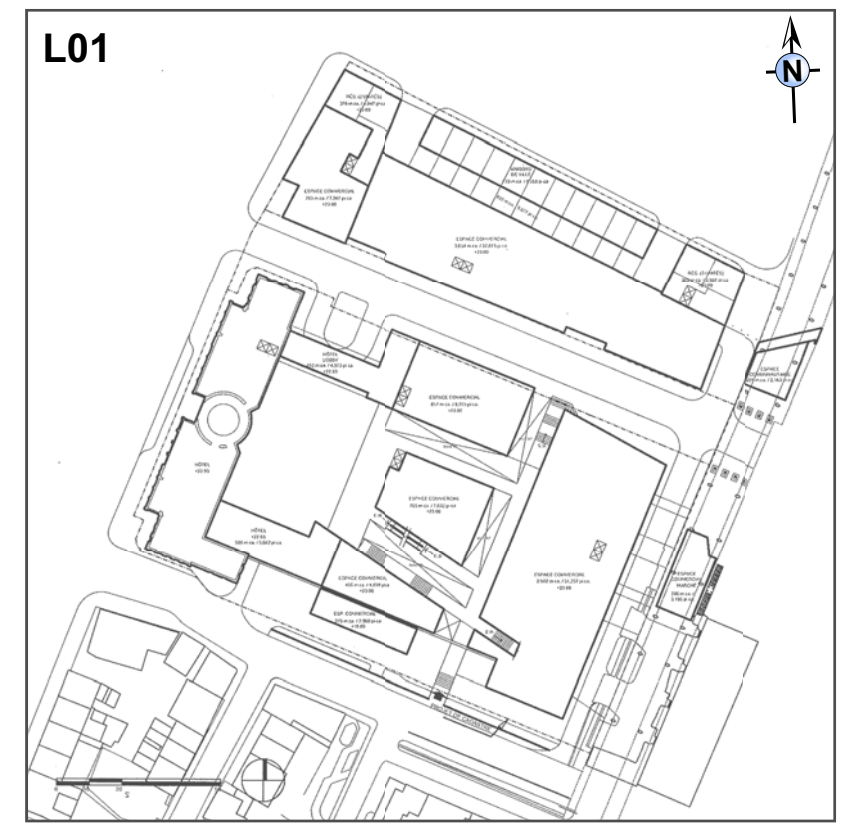
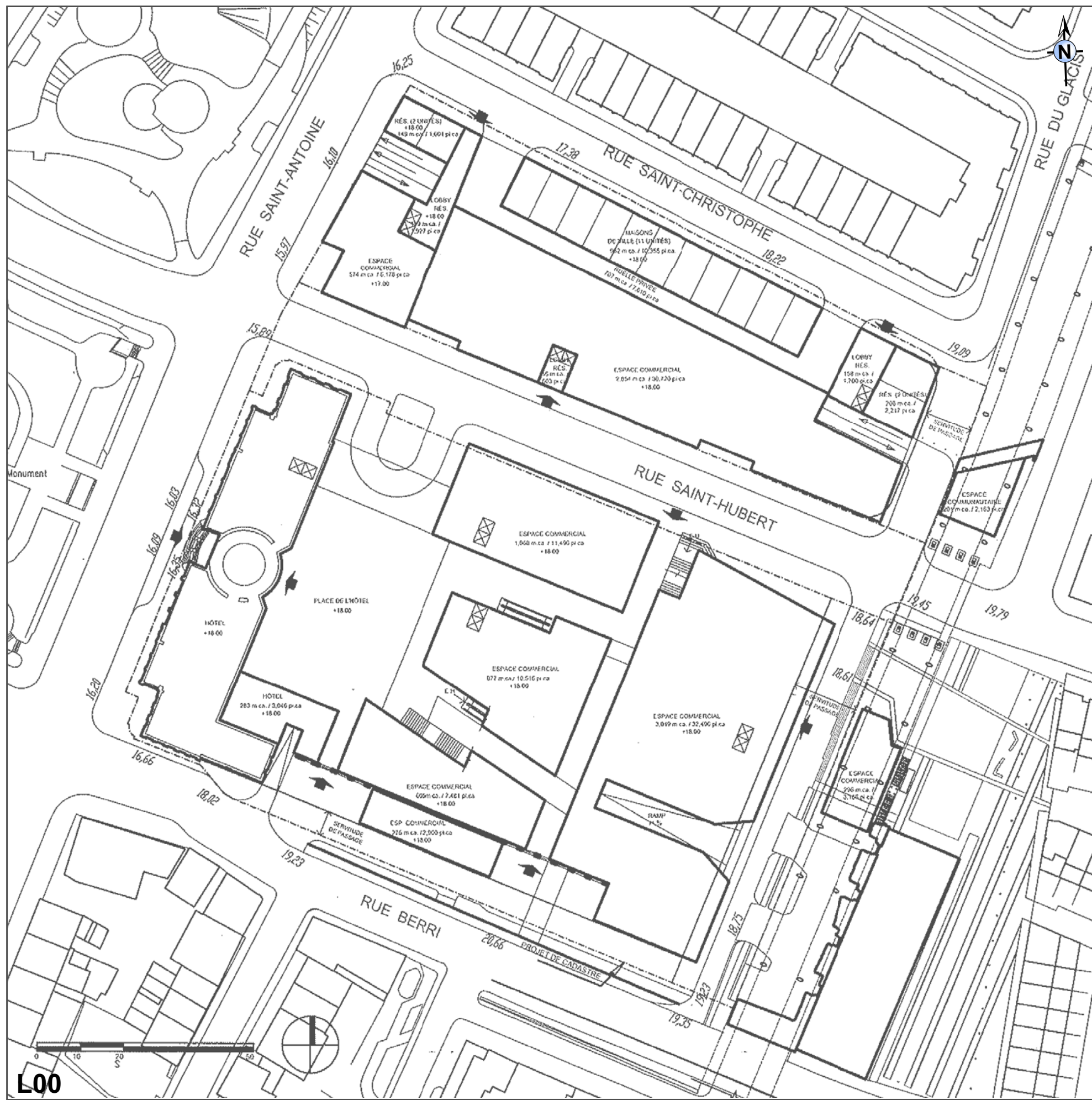
Des places et cheminements piétonniers sont prévus à différents niveaux du projet, offrant ainsi un cadre de vie convivial. Les accès piétonniers au site peuvent se faire au rez-de-chaussée principalement par la rue Saint-Hubert, le long de laquelle se trouveront la majorité des commerces et boutiques ouverts sur l'extérieur, ou par deux accès depuis la rue Berri, où les entrées commerciales se font depuis l'intérieur du site, et un depuis la rue Saint-Christophe. La rue Saint-Hubert se veut une rue commerciale à vocation locale où les services et commerces de proximité sont concentrés. L'entrée principale de l'hôtel se situe aussi à ce niveau, sur la rue Saint-Hubert.

Trois accès au stationnement souterrain sont prévus, à savoir :

- Une entrée / sortie sur la rue Saint-Antoine, entre les rues Saint-Hubert et Saint-Christophe;
- Une entrée / sortie sur la rue de Glacis, laquelle longe le viaduc de la rue Notre-Dame, entre les rues Saint-Hubert et Saint-Christophe;
- Une entrée sur la rue Berri.

Une option d'aménagement stationnement soumise par les architectes est présentée à l'annexe A. Le nombre de places de stationnement prévu est d'environ 1 600 places...

En plus de ces accès, les livraisons peuvent atteindre et quitter les quais de chargement / déchargement situés en sous-sol par un accès situé au début de la rue de Glacis, au sud du site. L'accès à cette rue est prévu à partir de la rue Saint-Hubert..



Étude d'impact sur la circulation
Projet Viger



VIGER
DMC INTERNATIONAL INC.

Implantation du projet

Août 2007

Figure 1.2

2 CONDITIONS ACTUELLES

2.1 TRAME URBAINE

La figure 2.1 présente les caractéristiques physiques de la zone d'étude environnant le site du projet d'après les informations recueillies et les relevés effectués par Tecslut. La zone d'étude présente une trame urbaine diversifiée anciennement occupée par des usages industriels. L'espace se compose actuellement principalement de résidences, de commerces, de bureaux et d'espaces verts, à savoir :

- *À l'ouest du site* : Commerces au rez-de-chaussée, résidences aux étages supérieurs (zone mixte);
- *Au sud du site* : Actuellement, le cirque Éloïze se situe au sud, au-delà de la barrière que représente le viaduc Notre-Dame.
- *Au sud-est du site* : Projet Solano où de nombreuses constructions sont en cours pour la réalisation de résidences (300 logements encore à construire);
- *À l'est du site* : Nouvelles zones résidentielles (immeubles de trois à quatre étages);
- *Au nord du site* : Espaces verts entre les rues Saint-Antoine et Viger (sur l'autoroute) et zones résidentielles au-delà de Viger.
- *Au nord-ouest du site* : Bureaux.

Différents projets majeurs, non pris en compte dans l'étude, sont envisagés dans ou aux abords du secteur, dont le CHUM.

Les principaux générateurs de déplacements dans le secteur sont :

- Tour de Radio-Canada (à l'est du site);
- Bâtiments administratifs de la Ville de Montréal (au sud-ouest du site);
- Hôpital Saint-Luc et agrandissement du CHUM (au nord-est du site);
- Vieux-Montréal et Vieux-Port (au sud-ouest du site);
- UQAM du Quartier Latin (au nord du site).

2.2 RÉSEAU ROUTIER

L'autoroute Ville-Marie est l'axe majeur traversant le centre-ville de Montréal d'est en ouest et se raccordant aux autres axes principaux de l'île. Le site du projet est accessible directement depuis cette autoroute pour les usagers en provenance de l'extérieur de la zone d'étude. Une bretelle de sortie aboutit sur la rue Saint-Antoine, juste en amont de l'intersection avec la rue Saint-Denis alors que l'autoroute est souterraine à la hauteur du projet. En provenance de l'est, les véhicules arrivent de la rue Viger.

Le réseau routier se caractérise par une trame orthogonale traditionnelle. Le principal axe ouest - est est la rue Saint-Antoine, adjacente au site d'implantation et à sens unique vers l'est (trois voies de circulation en tout temps) alors qu'en sens inverse (est-ouest), la rue Viger remplit ce rôle, aussi à sens unique (quatre voies de circulation à l'heure de pointe du matin, trois l'après-midi). La rue Notre-Dame est aussi un axe important en direction est, mais ne comporte qu'une voie et se situe en viaduc. À l'ouest de la zone d'étude, cette rue est à double sens.

Les axes nord-sud principaux sont les rues Berri, qui est une artère en provenance du nord et un accès au Vieux-Montréal, Saint-Denis (en direction du sud uniquement) et Amherst. À noter encore que la rue Berri passe sous le viaduc de la rue Notre-Dame. Saint-Hubert représente un axe collecteur.

Le réseau des rues locales est formé des rues à sens unique Saint-Louis et Champ-de-Mars pour les liaisons est-ouest et Saint-Christophe, Saint-André (sens unique de part et d'autre de Viger et Saint-Antoine, mais à double sens entre ces deux rues) et Saint-Timothée pour les relations nord-sud. Un prolongement futur de la rue Amherst vers le sud est possible, passant sous le viaduc de la rue Notre-Dame, en relation avec le projet Solano et l'extension de la rue de la Commune. Une certaine partie de débit actuellement sur la rue Berri se réaffecterait sur la rue Amherst.

Au niveau de la bretelle de sortie de l'autoroute Ville-Marie sur la rue Saint-Antoine, des entrecroisements importants se présentent. Une voie provient de l'autoroute et se joint par la gauche aux trois voies que dispose la rue Saint-Antoine. En plus des débits et des vitesses relativement importantes observées, la longueur d'entrecroisement est faible (90 mètres) avant l'arrivée à l'intersection avec la rue Saint-Denis.

Par ailleurs, à l'intersection des rues Saint-Antoine / Berri, la présente étude prend en compte l'état observé en mai 2007, à savoir une voie unique de virage à gauche alors que précédemment, deux voies de virage à gauche étaient disponibles, dont une partagée avec le tout droit.

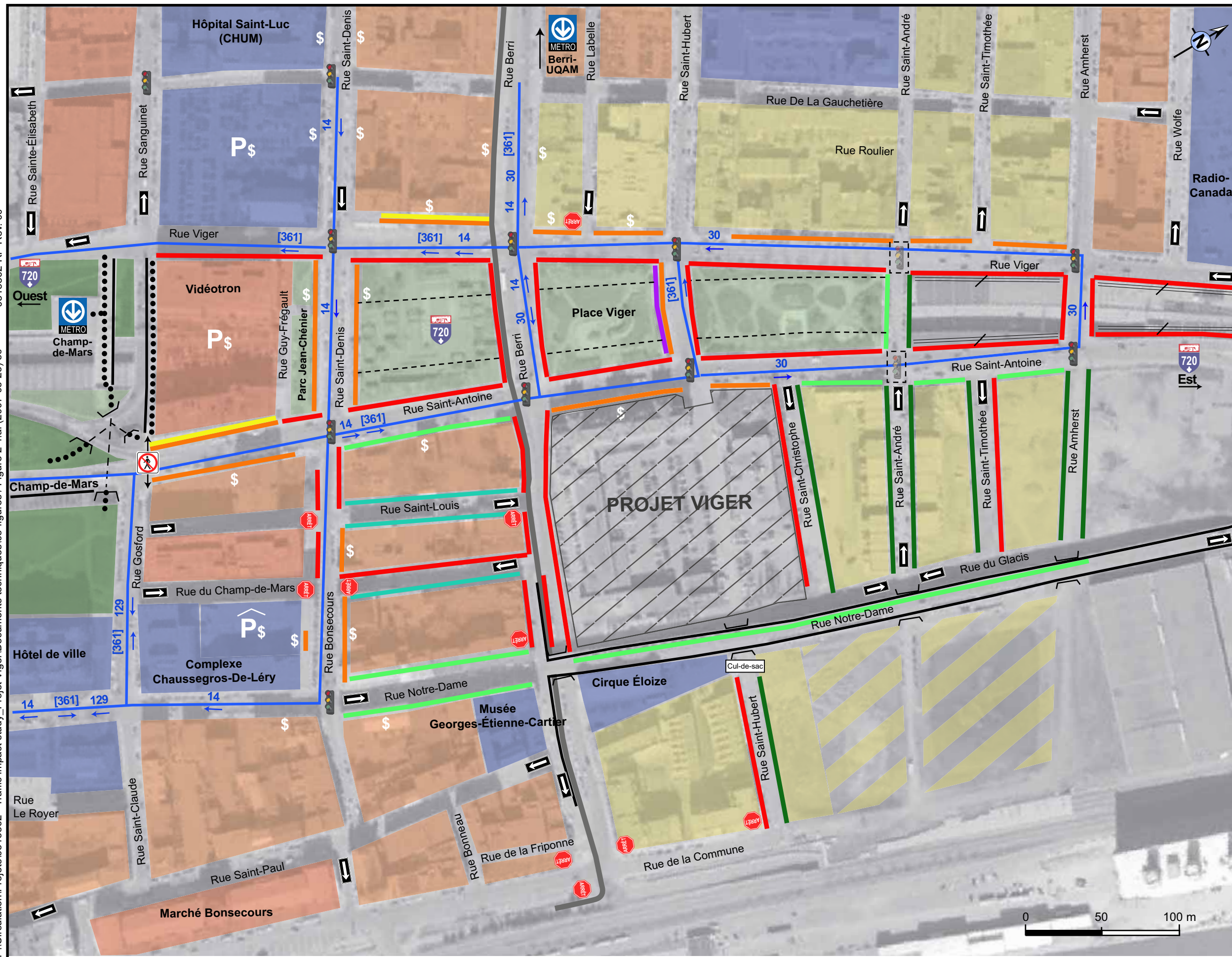
Pour ce qui est de la géométrie, la hauteur libre est de 3,85 mètres sur la rue Berri sous le viaduc Notre-Dame de même qu'un rétrécissement de largeur à ce niveau. Par ailleurs, aucun îlot de virage ou baie de virage n'est présent dans la zone. Seules des interdictions de stationner ponctuelles permettent de libérer à certains endroits de la place pour permettre des plus grandes présélections.

2.3 CONTRÔLE DE CIRCULATION

De manière générale, tous les mouvements sont autorisés aux intersections, y compris les virages à gauche, dans le respect des sens uniques de circulation. Les carrefours principaux sont des intersections gérées par feux de circulation. Aucune priorité de virage n'est recensée dans la zone hormis une protection pour le virage à gauche entre Berri et Viger en fin de cycle. Les virages à droite aux feux rouges sont interdits. Le cycle des feux est de 70 secondes et ceux-ci sont coordonnés sur les axes Saint-Antoine et Viger, matin et après-midi. Les phasages sont identiques durant toute la journée. La programmation détaillée des feux de circulation est présentée à l'annexe B.

Les piétons disposent de neuf secondes de protection pour traverser la rue Viger au niveau des rues Saint-Denis et Berri de même que de six secondes pour traverser la rue Berri au niveau de la rue Saint-Antoine.

Dans le cadre de la création de bandes cyclables sur les rues Saint-Antoine et Viger, des feux de circulation sont prévus au niveau de la rue Saint-André respectant les coordinations des axes principaux.



Étude d'impact sur la circulation Projet Viger

VIGER
DMC INTERNATIONAL INC.

Légende

Emplacement du projet

Utilisation du sol

- Espace vert
- Habitation
- Habitation et commerce
- Bureau
- Institution

Stationnement

- Sur rue, interdit en tout temps
- Sur rue, interdit PPAM
- Sur rue, interdit PPPM
- Sur rue, permis 2 heures
- Sur rue, SRRR
- Sur rue, permis en tout temps sauf périodes d'entretien
- Sur rue, parcomètres
- Hors rue avec parcomètres
- Hors rue, intérieur

Transport actif

- Piste cyclable
- Passage pour piétons
- Obstacle à la circulation des piétons
- Absence de trottoir
- Traversée de piétons interdite

Transport collectif

- Station de métro
- Ligne d'autobus
- Ligne de nuit

Contrôle de la circulation

- Feux de circulation
- Feux de circulation projeté
- Arrêt
- Sens unique



Site d'implantation
et zone d'étude

Mai 2007

Figure 2.1

2.4 TRANSPORT EN COMMUN ET TAXI

L'accessibilité à la zone d'étude peut se faire aisément par métro ou par autobus. La station de métro la plus proche est la station Champ-de-Mars (ligne orange), située à l'ouest de la zone d'étude, à environ 200 mètres du site du projet (cinq minutes à pied au maximum). La station Berri-UQAM, à environ 600 mètres au nord du site permet aussi aux passagers des lignes orange, verte et jaune d'atteindre facilement le site.

Différentes lignes d'autobus de la Société de transport de Montréal circulent à proximité du site, à savoir :

- La ligne 14 – Amherst offre une desserte entre la station de métro Laurier et l'hôtel de ville de Montréal, entre 6 h et 19 h. L'arrêt le plus proche est situé, en direction sud à l'intersection Saint-Denis/Viger alors que vers le nord, l'arrêt est situé à l'intersection Berri/Viger. Son intervalle est de 20 minutes aux heures de pointe, 30 minutes hors pointe.
- La ligne 30 - Saint-Denis / Saint-Hubert relie la place Viger à la station de métro Henri-Bourassa à Ahuntsic. Elle double la ligne de métro orange. Dans la zone d'étude, son itinéraire passe par les rues Berri, Saint-Antoine, Amherst et Viger. Les arrêts les plus proches sont aux carrefours Viger/Saint-Hubert en direction du nord et Saint-Antoine/Saint-Hubert en provenance du nord. Son intervalle de passage est de 30 minutes toute la journée.
- La ligne 129 - Côte-Saint-Catherine, relie l'hôtel de ville de Montréal à Outremont et Côte-des-Neiges. Elle passe par la rue Gosford entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame. Son intervalle de passage est de 20 minutes la journée et de 9 minutes aux heures de pointe.
- La ligne 361 – Saint-Denis, ligne de nuit similaire à la ligne 30, circule sur la rue Berri avec un intervalle de 20 minutes la semaine et 8 minutes vendredi soir (entre 24 h et 2 h).

Le Plan de transport de Montréal présenté en mai 2007, mais non encore adopté, fait mention d'un projet de tramway desservant le Vieux-Montréal dans l'axe de la rue de la Commune et de la rue Berri jusqu'à la station de métro Berri-UQAM.

Aucun poste de taxis n'est présent dans la zone d'étude.

2.5 CAMIONNAGE

Le camionnage est permis en tout temps sur les rues Viger, Saint-Antoine et Berri, celle-ci étant un accès direct au port. Pour cette dernière, les véhicules de plus de 3,85 mètres de hauteur sont néanmoins interdits en raison de la hauteur limitée sous le viaduc de la rue Notre-Dame. Les livraisons locales uniquement sont autorisées sur les axes secondaires.

Sur les rues Viger et Saint-Antoine, les volumes de camionnage aux heures de pointe (plus de 50 véhicules par heure), et leur proportion des débits (5 %), apparaissent relativement élevés. Sur la rue Berri, les véhicules lourds représentent moins de 3 % du trafic aux heures de pointe (10 à 15 véhicules par heure par sens).

2.6 TRANSPORTS ACTIFS

2.6.1 Piétons

La majorité des rues et itinéraires sont accessibles aux piétons, mais les points suivants sont à relever :

- L'accessibilité sud de la station de métro Champ-de-Mars est peu conviviale, les itinéraires piétonniers pour atteindre le site du projet ne sont pas fluides, directs et ni accueillants. Les options qui s'offrent sont soit d'emprunter le passage sous la bretelle de sortie de l'autoroute Ville-Marie puis longer la rue Saint-Antoine côté sud ou nord, selon la sortie choisie, soit traverser la branche sud du carrefour Viger/Sanguinet au niveau de la rue Viger, longer la bretelle direction sud pour emprunter ensuite le trottoir côté nord de la rue Saint-Antoine. Il est aussi possible d'emprunter la rue Viger puis la rue Saint-Denis.
- Il n'y a pas de possibilité de traverser la rue Saint-Antoine à la hauteur de Gosford. L'utilisation du passage souterrain est obligatoire, en raison de la présence de la bretelle Saint-Antoine qui pose un risque élevé d'accidents.
- Depuis le Vieux-Montréal, les piétons peuvent soit emprunter la rue Notre-Dame et atteindre le site directement au niveau 2 des bâtiments, soit emprunter les trottoirs le long de la rue Berri qui ne sont pas très larges (1,5 mètre en rive ouest, 2,5 mètres en rive est).
- Aucune protection particulière (traverse marquée et signalée) n'est en place pour traverser la rue Berri entre les rues de la Commune et Saint-Antoine en dehors d'abaissements de trottoirs aux coins de la rue du Champ-de-Mars et vis-à-vis de cette rue sur le trottoir rive est.
- Aucun trottoir n'est présent côté sud de la rue Viger entre les rues Amherst et Saint-André de même que sur le côté nord de la rue Saint-Antoine sur ce même tronçon qui borde l'autoroute qui est à ciel ouvert à cet endroit.
- Les piétons disposent de neuf secondes de protection pour traverser la rue Viger au niveau des rues Saint-Denis et Berri de même que de six secondes pour traverser la rue Berri à la hauteur de la rue Saint-Antoine.

2.6.2 Vélos

Actuellement une piste cyclable à double sens est offerte sur la rue Berri côté ouest. Elle est clairement distincte des circulations piétonnières et véhiculaires sur le tronçon, sauf entre les rues Viger et Saint-Antoine où elle est sur le trottoir, séparée des piétons à l'aide de barrières, mais sans signalisation marquée. Dans l'axe est – ouest, une piste cyclable se situe sur le boulevard René-Lévesque au nord de la zone d'étude.

La Ville de Montréal prévoit l'implantation de bande cyclable sur les rues Viger (côté nord) et Saint-Antoine (côté sud) au profit d'une voie de circulation ou de stationnement. Trois voies de circulation seraient alors disponibles en tout temps pour les véhicules, de même que la bande cyclable et du stationnement en rive. Dans le cadre du Plan de transport de Montréal, cet axe cyclable se situe uniquement à l'ouest de la rue Berri.

À l'intersection Viger/Berri, une protection de neuf secondes, tout comme les piétons, est offerte aux cyclistes afin d'éviter les conflits avec les véhicules tournant à droite de la rue Berri sur la rue Viger.

2.7 STATIONNEMENT

Cinq types principaux de réglementations de stationnement sur rue sont présents dans la zone d'étude, à savoir :

- *Interdiction de stationner en tout temps* : Le long des parcs, à savoir sur la voie côté sud de la rue Viger, la voie nord de la rue Saint-Antoine et le long des rues Berri et Amherst entre les deux axes principaux et sur le côté sud de la rue Notre-Dame;
- *Interdiction de stationner à l'heure de pointe du matin* : Dans la voie en rive nord de la rue Viger et la voie en rive sud de la rue Saint-Antoine entre les rues Berri et Saint-Christophe
- *Interdiction de stationner à l'heure de pointe de l'après-midi* : Dans la voie côté nord de la rue Viger, à l'approche de la rue Saint-Denis;
- *Stationnement limité à deux heures* : Sur le viaduc de la rue Notre-Dame en rive nord (environ 60 places de stationnement) et sur les rues Saint-André, Saint-Timothée et Amherst à l'est du site du projet, ainsi que sur la rue Saint-Hubert au sud de la rue du Glacis, sauf pour les résidents avec permis SRRR qui peuvent stationner en tout temps pour toute durée;
- *Stationnement réservé pour les résidents en tout temps* : Le long des rues Saint-Louis et Champ-de-Mars de même que sur les rues Saint-André, Saint-Timothée et Amherst.

Des parcomètres sont mis en place sur les rues Saint-Antoine et Viger, entre les rues Gosford et Saint-Hubert

Du stationnement hors rue payant a aussi été relevé dans la zone d'étude, à savoir :

- Dans le quadrilatère entre les rues Viger, Sanguinet, De La Gauchetière et Saint-Denis pour l'hôpital Saint-Luc (environ 250 places);
- Dans le quadrilatère entre les rues Viger, Saint-Denis, De La Gauchetière et Berri (environ 50 places);
- Dans le complexe Chaussegros-de-Léry (1 165 places intérieures pour l'immeuble et le secteur environnant).

En règle générale, selon les observations menées durant le mois de mai 2007, le stationnement sur rue est utilisé à sa presque pleine capacité.

Avec le projet de la piste cyclable sur les rues Viger et Saint-Antoine à l'ouest de la rue Berri, les réaménagements prévus n'ont pas d'impact sur la circulation ou sur le stationnement sur rue.

2.8 ITINÉRAIRES ET DÉBITS

2.8.1 Automobiles

Étant donné la situation de la zone d'étude, à savoir au sud-est du centre-ville de Montréal, les itinéraires principaux des véhicules dans le secteur sont :

- Itinéraires est - ouest, ou entrée du centre-ville, par la rue Viger;
- Itinéraires ouest - est, ou sortie du centre-ville, par la rue Saint-Antoine;
- Itinéraires ouest - nord par l'autoroute Ville-Marie et/ou la rue Saint-Antoine puis par les rues Berri, Saint-Hubert ou Amherst;
- Itinéraires nord - ouest par les rues Saint-Denis, Berri, Saint-Hubert ou Amherst, puis par la rue Viger;
- Itinéraires nord - sud, ou inversement, par les rues Saint-Denis, Berri, de même que Saint-Hubert et Amherst au nord de la rue Saint-Antoine.

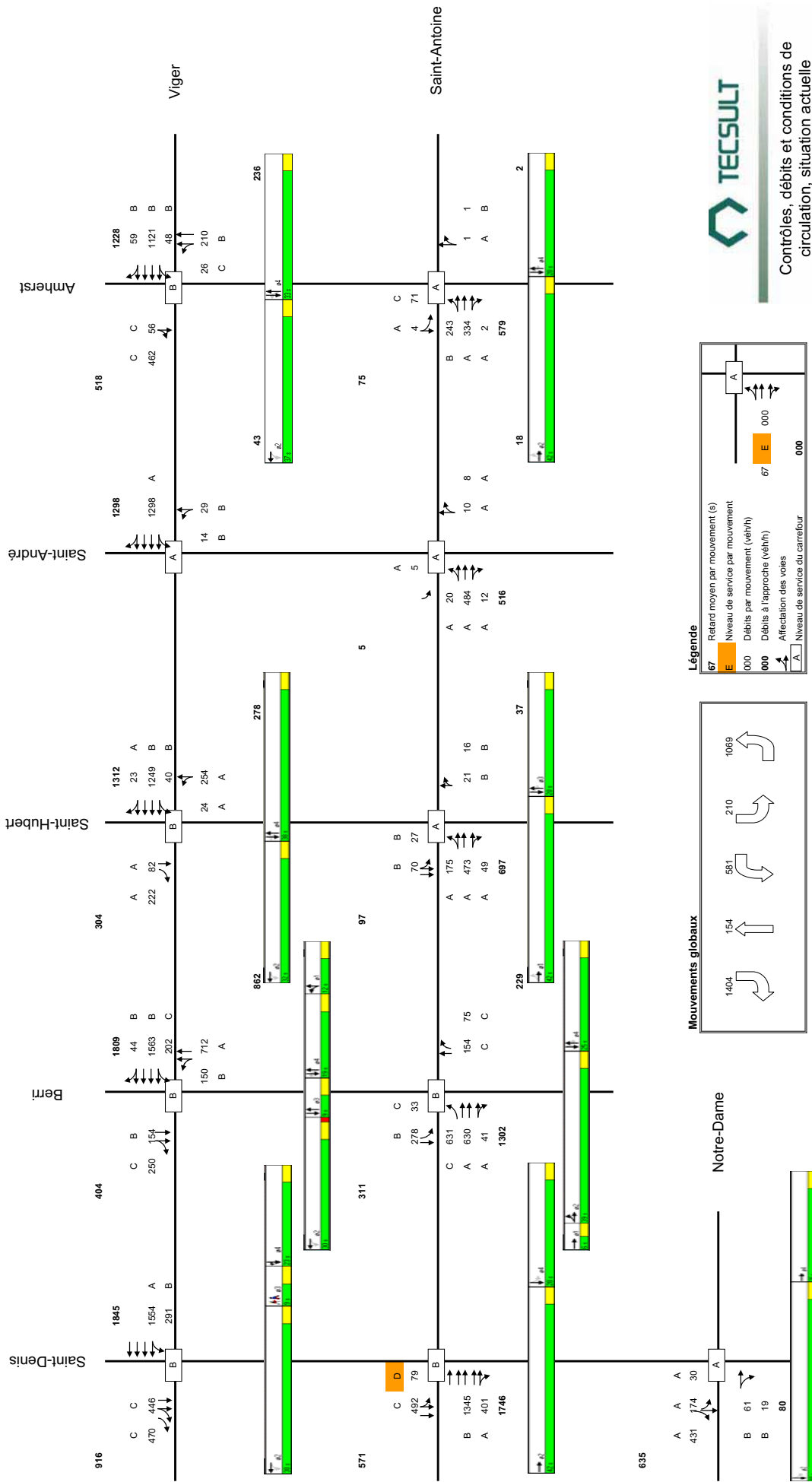
Les différents débits par mouvement en véhicules par heure (v/h) et conditions de circulation (niveaux de service) sont présentés à la figure 2.2. Les comptages détaillés sont présentés à l'annexe C. Les principaux constats sont :

À l'heure de pointe du matin :

- Les alimentations principales du réseau sont les rues Viger (plus de 1 200 v/h à la hauteur de la rue Amherst) et Saint-Antoine (plus de 1 700 v/h à la hauteur de la rue Saint-Denis);
- Sur les accès perpendiculaires, plus de 460 v/h par accès atteignent la rue Viger en virage à droite en provenance des rues Amherst et Saint-Denis. Pour les mêmes mouvements, l'achalandage des rues Saint-Hubert et Berri est pour chacune d'elles de 250 v/h. L'alimentation totale depuis le nord vers l'ouest est plus importante que l'alimentation depuis l'est. Le trafic atteint 2 000 v/h sur la rue Viger après l'intersection avec la rue Saint-Denis;
- Les itinéraires nord-sud se font principalement par la rue Saint-Denis (près de 450 v/h). La rue Berri est empruntée par 150 v/h alors que moins de 100 v/h empruntent la rue Saint-Hubert en direction du sud de la zone d'étude;
- Au niveau de l'intersection entre les rues Saint-Antoine et Berri, les débits de trafic sont comparables sur les mouvements de tout droit et de virage à gauche (630 v/h);
- Plus de 600 v/h empruntent l'itinéraire Saint-Antoine – Berri direction nord, alors que les itinéraires par les rues Saint-Hubert ou Amherst sont, pour chacun d'eux, de l'ordre de 200 v/h.
- Selon les comptages, 40 v/h sortent du site du projet alors que le Service des travaux publics s'y trouvait. Compte tenu que le site est actuellement désaffecté, ces véhicules seront supprimés avant la génération et l'affectation des véhicules liés au projet Viger.

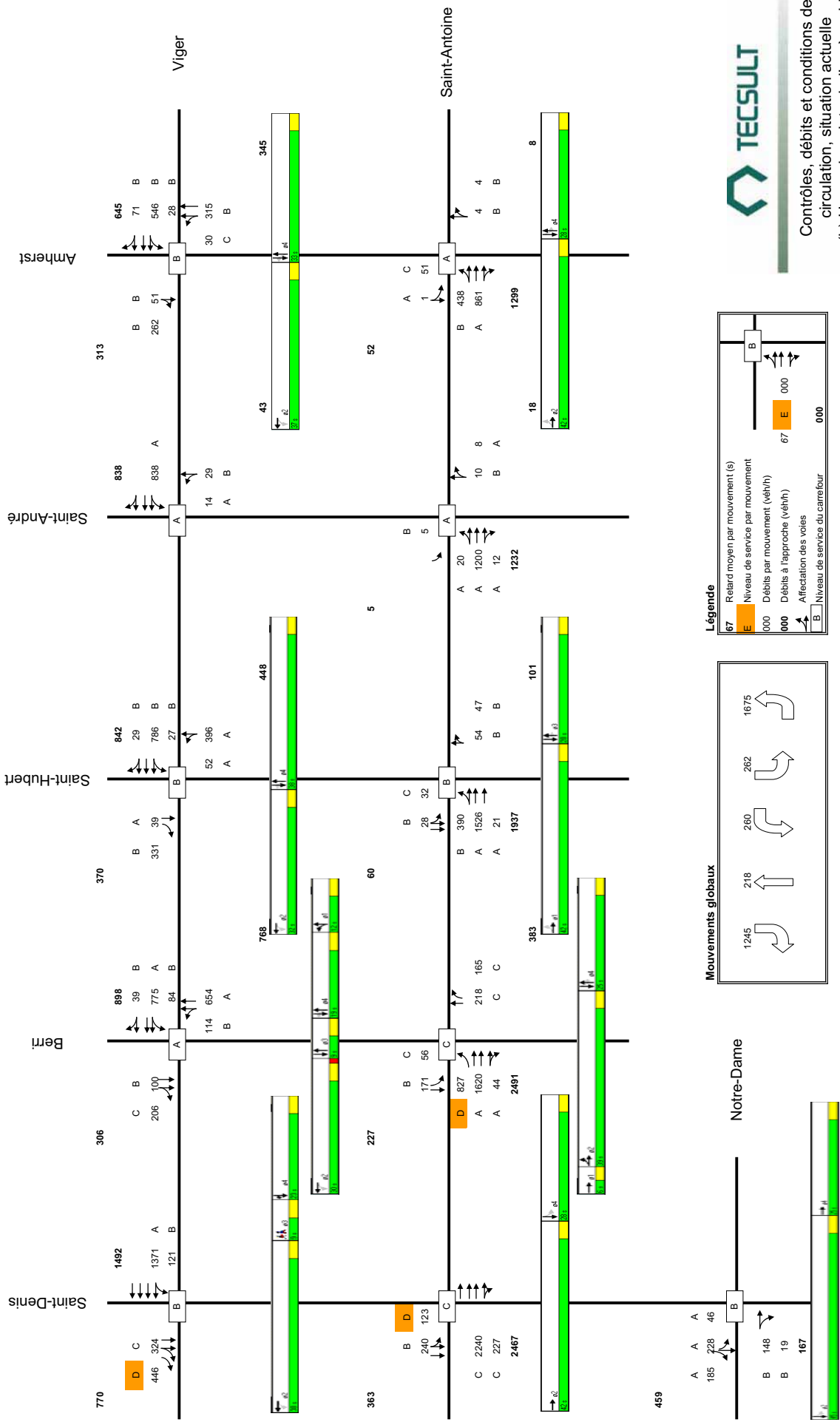
À l'heure de pointe de l'après-midi :

- L'alimentation principale se situe sur la rue Saint-Antoine (près de 2 500 v/h au niveau de la rue Saint-Denis) alors que sur la rue Viger, en provenance de l'est, le nombre de véhicules atteint 650 v/h;



Contrôles, débits et conditions de circulation, situation actuelle
(a) Heure de pointe du matin

Figure 2.2



Contrôles, débits et conditions de circulation, situation actuelle
(b) Heure de pointe de l'après-midi

Figure 2.2

- L'alimentation de la rue Viger par le nord est de plus de 1 200 v/h. Le trafic sur la rue Viger en aval de l'intersection de la rue Saint-Denis atteint 1 800 v/h;
- Les itinéraires ouest - nord sont empruntés par plus de 1 600 véhicules dont près de la moitié utilise la rue Berri. Le nombre de véhicules en direction de l'est est de 850 v/h au niveau de la rue Amherst. Les achalandages sur les rues Saint-Hubert et Amherst sont comparables en direction nord (400 v/h environ au niveau de la rue Saint-Antoine);
- La rue Saint-Denis est fortement achalandée direction sud (près de 800 v/h à l'approche de la rue Viger), dont plus de la moitié des véhicules se dirige ensuite vers l'ouest. De même, sur les rues Saint-Hubert et Amherst, 300 v/h environ, sur chacune des rues, tournent vers la droite à la rue Viger;
- À l'intersection Saint-Antoine / Berri, la répartition du trafic est de un tiers sur le virage à gauche, deux tiers en tout droit. Cette répartition est similaire au niveau de l'intersection Saint-Antoine / Amherst;
- Plus de 400 v/h proviennent du Vieux-Montréal par la rue Berri alors que près de 200 v/h vont en sens inverse;
- Selon les comptages, près de 100 v/h sortaient du site du projet par la rue Saint-Hubert, au niveau de la rue Saint-Antoine. Ce trafic sera à soustraire sur le réseau avant la nouvelle réaffectation de débits liée au projet Viger.

2.8.2 Véhicules lourds

Les itinéraires principaux des véhicules lourds sont semblables aux itinéraires pour les automobiles. Les constatations principales sont :

À l'heure de pointe du matin :

- Les débits de véhicules lourds les plus importants entrant dans la zone d'étude sont en provenance de l'ouest par la rue Saint-Antoine et de l'est par la rue Viger avec près de 50 véhicules lourds par heure (vl/h);
- Le secteur le plus achalandé en véhicules lourds est le tronçon à l'ouest de la rue Saint-Denis sur la rue Viger avec plus de 80 vl/h. Dans ce cas, autant de véhicules proviennent du nord par les rues Saint-Denis et Berri que par l'est;
- La répartition des véhicules lourds au niveau de l'intersection Saint-Antoine / Berri est de moitié en tout droit et moitié en direction nord sur la rue Berri;
- L'intersection la plus achalandée est l'intersection Viger / Berri avec plus de 110 vl/h, dont un quart provenant de l'approche sud.

À l'heure de pointe de l'après-midi :

- Les constats faits pour le matin peuvent être repris pour l'après-midi à la différence près que les débits de véhicules lourds sur la rue Saint-Antoine (plus de 50 vl/h à l'entrée de la zone d'étude) sont plus importants que sur la rue Viger (35 vl/h à l'entrée de la zone).

2.8.3 Modes actifs

Pour ce qui est des piétons, selon les comptages de juin 2004, par beau temps, les observations sont les suivantes :

À l'heure de pointe du matin :

- Les intersections au nord-ouest du site du projet, notamment sur la rue Saint-Denis et à proximité du métro, sont les plus achalandées : 320 piétons par heure (p/h) au carrefour Saint-Denis / Saint-Antoine, 210 p/h à Saint-Denis / Viger, 130 p/h à Saint-Antoine / Berri et 130 p/h à Viger / Berri.
- Les traverses les plus utilisées sont les traverses perpendiculaires à la rue Saint-Antoine, le long de la rue Saint-Denis avec plus de 100 p/h sur la branche ouest et près de 90 p/h sur la branche est de la rue (donc en conflit avec les mouvements de virage à gauche des véhicules). Les autres traverses importantes engendrant des conflits avec les véhicules sont les traverses sur la branche sud de la rue Saint-Antoine au niveau des rues Saint-Denis et Berri (environ 75 p/h chacune) et la traverse sur la rive ouest de la rue Saint-Denis au niveau de la rue Viger avec près de 70 p/h.
- Moins de 50 p/h sont recensés aux autres intersections.

À l'heure de pointe de l'après-midi :

- Les quatre intersections du quadrilatère formé par les rues Viger, Berri, Saint-Antoine et Saint-Denis sont les plus achalandées avec des débits piétonniers entre 130 p/h pour l'intersection Viger / Berri et 320 p/h pour l'intersection Saint-Antoine / Saint-Denis;
- La traverse la plus utilisée est la traverse sur la branche ouest de la rue Saint-Denis, à la hauteur de la rue Saint-Antoine, avec plus de 160 p/h;
- Globalement, les traverses nord-sud et celles en branche nord de la rue Viger et en branche sud de la rue Saint-Antoine sont les plus utilisées; ce qui s'explique par la localisation des générateurs, par le manque de convivialité des déplacements de piétons aux abords de la place Viger et par la vitesse plus élevée pratiquée dans les voies de gauche.
- Les traverses engendrant des conflits avec les véhicules sont les traverses sur la branche sud de la rue Saint-Antoine au niveau des rues Saint-Denis et Berri (50 p/h et 70 p/h respectivement) et la traverse sur la rive ouest de la rue Saint-Denis au niveau de la rue Viger avec près de 75 p/h. À la branche nord de la rue Saint-Antoine à la hauteur de Berri, 25 p/h ont été comptabilisés.

En général, le nombre de piétons recensés aux différentes intersections entre 12 h et 13 h est plus important (+20 % environ).

Aucun comptage vélo n'est disponible sur l'axe Berri, mais cette piste est une des voies les plus achalandées du réseau cyclable de Montréal.

2.9 NIVEAUX DE SERVICE

Le réseau routier à l'étude et les débits de trafic ont été modélisés et simulés avec les logiciels Synchro 6 et Simtraffic pour les heures de pointe avec la situation actuelle (sans piste cyclable

sur les rues Viger et Saint-Antoine). Cinq simulations ont été menées et les résultats moyens ont été pris en compte. Les principales conclusions sont présentées ci-dessous.

À l'heure de pointe du matin :

Les niveaux de service sont globalement bons (A, B ou C) pour l'ensemble des intersections sauf pour le mouvement suivant :

- Mouvement nord-est de l'intersection Saint-Antoine / Saint-Denis (virage à gauche) avec un niveau de service D.

À l'heure de pointe de l'après-midi :

- Mouvement nord - ouest de l'intersection Viger / Saint-Denis (virage à droite) avec un niveau de service D;
- Mouvement nord - est de l'intersection Saint-Antoine / Saint-Denis (virage à gauche) avec un niveau de service D;
- Mouvement ouest - nord de l'intersection Saint-Antoine / Berri (virage à gauche) avec un niveau de service D.

2.10 SYNTHÈSE DE L'ÉTAT ACTUEL

Suite aux analyses précédentes, il apparaît que le réseau fonctionne globalement bien pour les différents déplacements dans la zone d'étude. Les points principaux à retenir sont les suivants :

- L'accessibilité est bonne pour les véhicules automobiles en provenance de toutes les directions et le réseau ne présente pas de difficulté majeure aux intersections prises en compte. Au maximum, des niveaux de service D sont à relevés. Le site se situe sur les itinéraires des véhicules circulant entre l'est et l'ouest et entre le nord et l'ouest (ou inversement);
- De nombreux stationnements sont présents dans la zone d'étude permettant de répondre aux besoins actuels des résidents, visiteurs et professionnels;
- La trame urbaine est diversifiée aux alentours du site du projet;
- L'accessibilité avec les bus de la STM est bonne et des arrêts sont proches du site. Aucune difficulté de circulation n'est à relever pour les bus;
- Bien que la station de métro Champ-de-Mars soit à proximité du site, les cheminements piétonniers ne sont pas clairs et présentent plusieurs difficultés;
- Aucune station de taxis n'est présente dans la zone d'étude, proche du site;
- Les piétons ne disposent que rarement de protection aux intersections à feux;
- La piste cyclable sur la rue Berri permet un accès facile au site.

3 IMPACTS DU PROJET ET MESURES D'ATTÉNUATION

Les impacts du projet ont été étudiés à partir des données du promoteur fournies à la fin avril 2007 quant à l'envergure du projet. La génération des déplacements a tout d'abord été menée en fonction des superficies annoncées à cette date. L'envergure du projet a été revue très légèrement à la baisse. Les analyses d'impacts sur la circulation ont été effectuées en fonction de la programmation préliminaire; les résultats demeurent valides étant donné les très faibles différences quantitatives de surface de plancher et d'unités d'hôtellerie et d'habitation. Les débits obtenus par la génération de déplacements ont été affectés sur le réseau afin de pouvoir qualifier les impacts du projet. Parallèlement, des vérifications du nombre de places de stationnement et de géométries ont été effectuées.

3.1 GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS

D'après les hypothèses de caractérisation du projet reçues des architectes et exposées en première partie, et à l'aide de l'édition courante du Trip Generation de l'ITE, de l'étude de marché faite par le promoteur ainsi que les résultats de l'enquête origine-destination de la région de Montréal de 2003, il a été possible d'estimer le nombre de déplacements générés en heures de pointe par le projet.

Pour calculer le nombre moyen de déplacements générés par le projet, la surface de vente de l'ensemble des commerces pris globalement, le nombre de chambres d'hôtel et le nombre d'habitations pour les logements ont été utilisés. Les résultats obtenus dans Trip Generation sont basés sur des milieux américains moyens où l'utilisation de l'automobile est marquée. Un facteur d'ajustement ou part modale automobile de 25,9 % pour les commerces, tenant compte de l'origine des clients potentiels (répartition selon l'étude de marché) et de leur mode de transport (selon l'enquête d'origine – destination de 2003) a été pris en compte pour ne tenir compte que des déplacements « auto-conducteurs ». Ce taux est basé sur les résultats de l'enquête origine-destination des déplacements à destination du centre-ville durant 24 h ou hors période de pointe du matin, au prorata de l'origine de la clientèle. De même, pour les résidents, un taux de 35,1 % a été retenu, équivalant à la part modale des déplacements effectués le matin pour les résidents du secteur (secteur 102 de l'étude Origine-Destination). Pour l'hôtel, et faute de données précises, un taux de 50 % de déplacement généré en véhicule a été pris en compte sachant que la clientèle devrait être de haut de gamme et se déplacer principalement en véhicules privés, soit en taxi ou en limousine. Les usagers qui ne viennent pas en automobile ont été inclus comme piétons dans les simulations de circulation. Les parts modales du transport en commun et des modes actifs ont été établies sur les mêmes bases que pour la répartition auto-conducteur.

Le tableau 3.1 présente les données susceptibles d'influencer la génération de déplacements sur le réseau routier alors que le tableau 3.2 présente les déplacements pour transports en commun et modes actifs. Les calculs et sources sont présentés à l'annexe D. Les calculs de génération de trafic suivent les recommandations de la Ville de Montréal et ne tiennent compte que des superficies et affectations prévues et non du nombre prévu de places dans le stationnement souterrain. Une analyse des impacts de la taille du stationnement du projet a néanmoins été menée pour 1 600 places de stationnement.

3.2 AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS ET DÉBITS

En fonction de l'étude de marché du projet et des enquêtes Origine – Destination de 2003, les itinéraires des véhicules peuvent être définis. Le tableau 3.3 présente les grands paramètres de distribution et d'affectation des déplacements¹.

TABLEAU 3.1 - PARAMÈTRES DE GÉNÉRATION DE DÉPLACEMENTS

Paramètres du projet			Part modale autoconduite	
Hôtel Viger	227	chambres	Hôtel Viger	100 %
Habitation	289	logements	Résidentiel	35,1 %
Commerce	24 787	m ²	Commerces	25,9 %

Déplacements automobiles bruts générés (selon l'ITE)

	Total	% entrant	Entrants	Sortants
Heure de pointe AM				
Hôtel Viger	109	55 %	60	49
Habitation	191	17 %	33	158
Commerce	302	61 %	184	118
Total	602		277	325
Heure de pointe PM				
Hôtel Viger	120	58 %	70	50
Habitation	151	68 %	102	49
Commerce	1 292	48 %	620	672
Total	1 563		792	771

Mouvements en automobile tenant compte de la part modale

	Total	% entrant	Entrants	Sortants
Heure de pointe AM				
Hôtel Viger	109	55 %	60	49
Habitation	67	17 %	12	55
Commerce	78	61 %	48	31
Total	254		120	135
Heure de pointe PM				
Hôtel Viger	120	58 %	70	50
Habitation	53	68 %	36	17
Commerce	335	48 %	161	174
Total	508		267	241

Il est supposé que le comportement en matière de répartition modale des visiteurs de l'hôtel était similaire à un résident du quartier. Les principes d'affectation sur le réseau routier, en fonction des entrées/sorties du stationnement sont les suivants :

- Les véhicules en provenance du sud entrent par l'entrée située sur la rue Berri;

¹ Selon la programmation préliminaire, le nombre de chambres d'hôtel s'élevait à 215, le nombre de logements à 300 et la surface commerciale à 27 880 m². L'analyse de circulation a été réalisée avec ces données préliminaires. La légère modification de la programmation ne change pas les conclusions de l'analyse, les débits étant légèrement inférieurs à ceux générés avec les valeurs préliminaires.

- Les véhicules en provenance de l'est ou du nord-est sont affectés pour moitié sur l'entrée située sur la rue Saint-Antoine et moitié sur l'entrée arrière située sur la rue de Glacis (en empruntant la rue Saint-Hubert);
- Les véhicules en provenance de l'ouest et du nord-ouest sont affectés à 25 % sur l'entrée de la rue de Glacis et 75 % sur l'entrée Saint-Antoine;
- Les véhicules sortant en direction de l'est empruntent la sortie située sur la rue Saint-Antoine alors que tous les autres (nord, ouest et sud) sont affectés à la sortie de Glacis.

TABLEAU 3.2 - PARAMÈTRES DE GÉNÉRATION DE DÉPLACEMENTS TC ET MODES ACTIFS

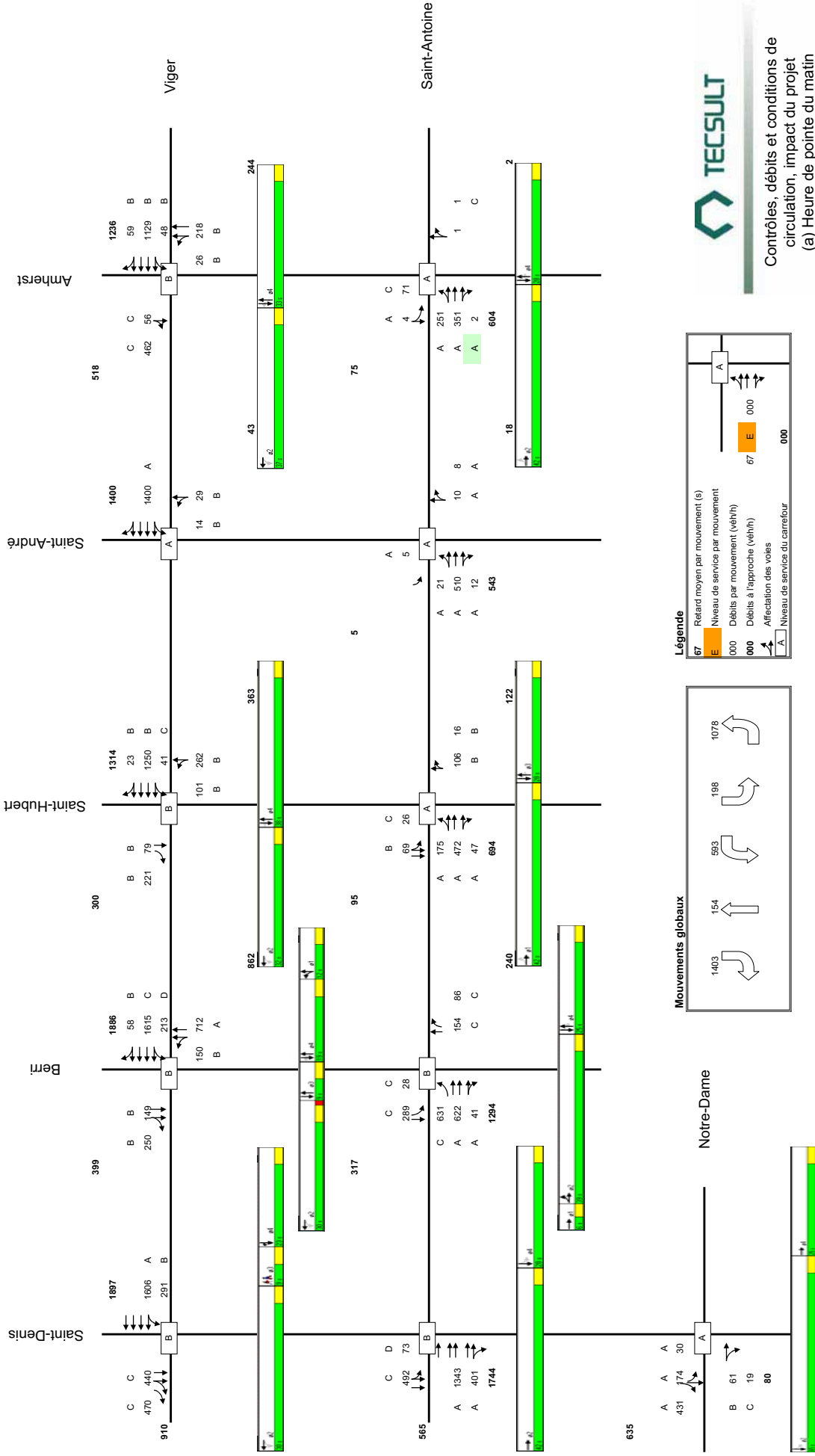
	Part modale TC	Nombre de personnes TC	Part modale modes actifs	Nombre personnes modes actifs
Heure de pointe AM				
Hôtel Viger	25,0%	27	25,0%	27
Habitation	30,5%	58	23,7%	45
Commerce	27,9%	84	46,0%	139
Total		169		211
Heure de pointe PM				
Hôtel Viger	25,0%	30	25,0%	30
Habitation	30,5%	46	23,7%	36
Commerce	27,9%	360	46,0%	594
Total		436		660

TABLEAU 3.3 - PARAMÈTRES D'AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE

Types de déplacement	Origine / Destination			
	Ouest	Est	Nord	Sud
Hôtel Viger	42,4 %	12,9 %	39,2 %	5,5 %
Habitation	42,4 %	12,9 %	39,2 %	5,5 %
Commerce	50,7 %	33,7 %	15,6 %	0,0 %
Total véhicules entrant AM*	-2	8	-21	11
Total véhicules sortant AM*	52	17	31	11
Total véhicules entrant PM*	157	99	60	14
Total véhicules sortant PM*	119	45	32	9

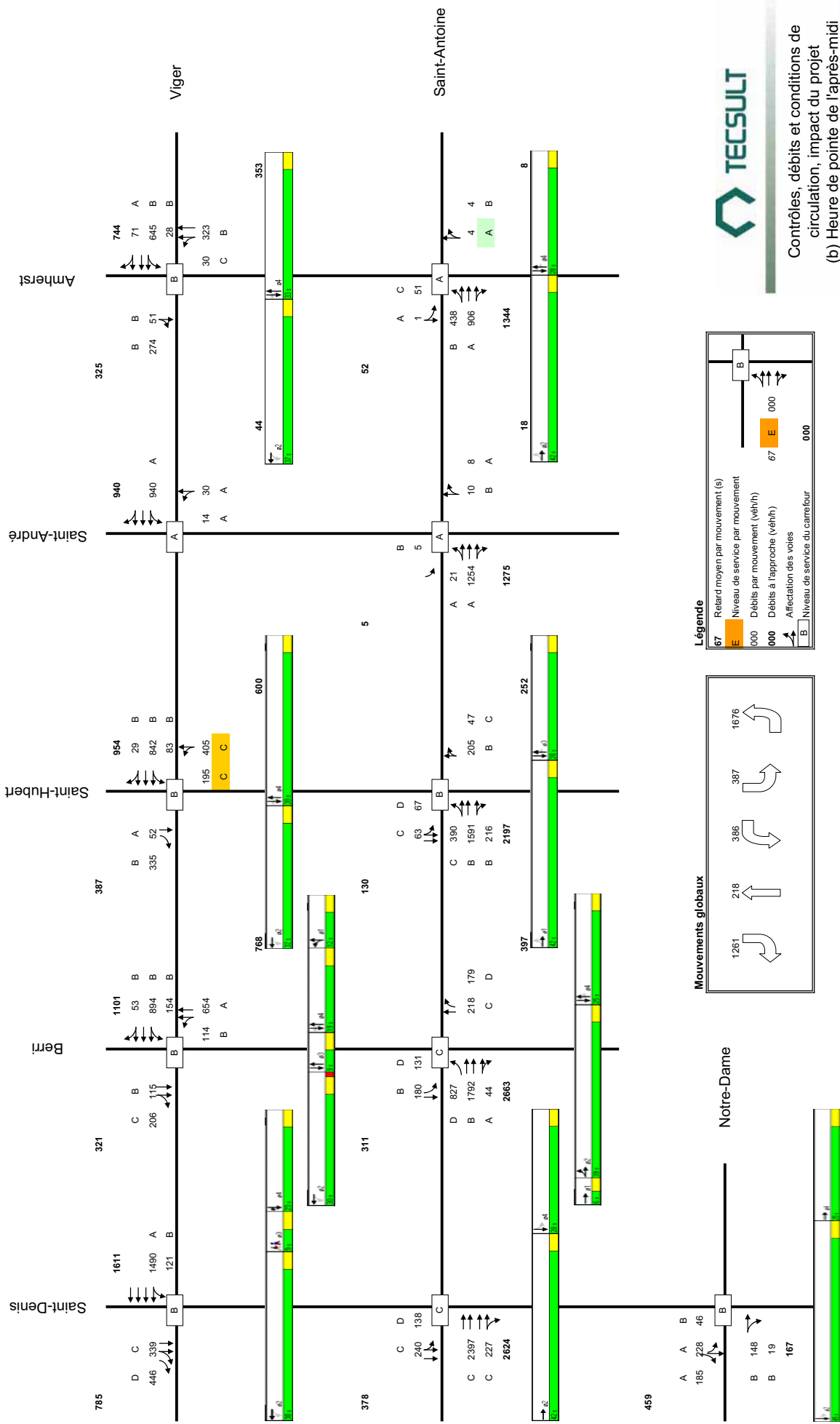
* tenant compte de la suppression des débits liés à l'ancienne affectation du site

Dans cette analyse, la rue Saint-Hubert est considérée fermée au sud du viaduc de la rue Notre-Dame de même qu'aucun lien n'est possible par la rue de Glacis entre les rues Saint-Hubert et Saint-Christophe afin de limiter les effets de débordements sur les quartiers résidentiels avoisinants. Les seuls risques de débordements sont liés à la recherche d'un stationnement sur rue gratuit de courte ou longue durée. Cet effet sera tributaire de la tarification du stationnement. Afin de ne prendre en compte que des effets réels du projet suite à la désaffectation du site, les débits de véhicules débouchant de l'approche sud de la rue Saint-Hubert sur la rue Saint-Antoine ont été supprimés au prorata des affectations présentées au tableau 3.3. Les débits futurs sont indiqués à la figure 3.1.



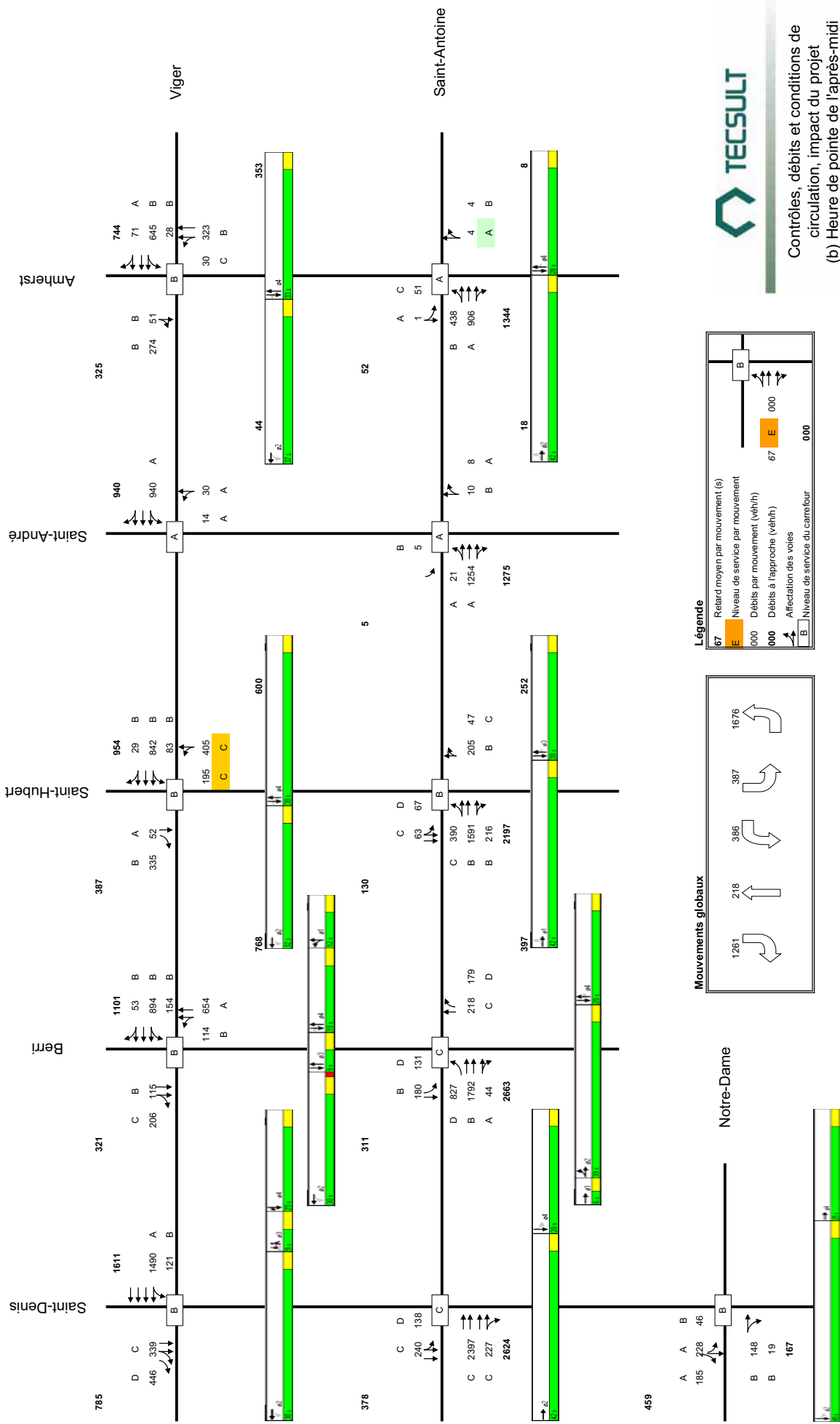
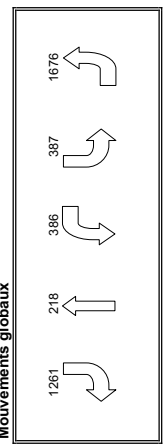
Contrôles, débits et conditions de circulation, impact du projet
(a) Heure de pointe du matin

Figure 3.1



Légende

67	Retard moyen par mouvement (s)
E	Niveau de service par mouvement
000	Débits par mouvement (véh/h)
000	Débits à l'approche (véh/h)
↔	Affectation des voies
B	Niveau de service du carrefour



Les variations de débits pour l'heure de pointe du matin sont minimales et sont présentées à l'annexe E. Les variations de débits sont plus importantes l'après-midi que le matin. À terme, si des liens sont créés sous le viaduc de la rue Notre-Dame des rues Amherst et Saint-Hubert, les conditions de circulation et l'affectation des débits pourraient être modifiées.

Pour les modes actifs et transports en commun, les affectations des cheminements piétonniers ont été calculées pour les différentes rues du réseau et sont présentées au tableau 3.4. Une partie importante des personnes utilisant les transports en commun ont aussi été affectés sur les différentes rues, étant donné que le mode le plus utilisé dans cette catégorie est le métro (stations Champ-de-Mars ou Berri-UQAM). La répartition a été faite pour chaque type et motif de déplacements, selon les origines. Étant donné que pour les modes actifs, aucune différenciation n'est faite entre les piétons et cyclistes dans les résultats agrégés de l'enquête origine destination, les résultats du recensement 2001 au centre de Montréal ont été pris pour définir la part des piétons dans l'ensemble des modes actifs. Cette part est de 71,7 %.

TABLEAU 3.4 - PARAMÈTRES D'AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS DES PIÉTONS (PIÉTONS / HEURE)

Période	Origine / Destination				
	Notre Dame Sud - ouest du site	Saint-Antoine Oust du site	Berri Nord du site	Saint-Hubert Nord du site	Saint-Antoine Est du site
AM	40	97	98	19	11
PM	116	250	257	81	20

3.3 CONDITIONS DE CIRCULATION AVEC PROJET

Les niveaux de service futurs sont présentés à la figure 3.1 pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Les résultats détaillés sont présentés à l'annexe F.

Durant l'heure de pointe du matin, la faible hausse de débits de véhicules et de piétons laisse les conditions de circulation à inchangées par rapport à la situation actuelle. Les conditions sont acceptables pour l'accès au stationnement intérieur de l'édifice projeté.

Pour l'heure de pointe d'après-midi, les niveaux de service demeurent semblables à la situation actuelle, à l'exception des mouvements à l'approche sud de l'intersection Viger / Saint-Hubert. Les niveaux de service pour les mouvements en direction nord (tout droit) et ouest (virage à gauche) passent d'un niveau A à un niveau C. Cette différence s'explique par une augmentation importante des débits sur cet axe (plus de 150 v/h) à une seule voie de circulation engendrée par les nombreux véhicules sortant du stationnement par Saint-Hubert et qui vont en direction du nord ou de l'ouest.

Un autre scénario a été testé, à savoir avec un nombre de places de stationnement plus élevé (1 600 places, selon les plans du promoteur), contre près de 1 000 places pour le scénario répondant aux seuls besoins internes du projet (voir section suivante). Ce nombre supplémentaire de places serait affecté aux résidents et travailleurs du quartier, ou liés à des commerces supplémentaires dans le complexe. La génération de trafic supplémentaire a été établie en prenant le ratio entre le nombre de places nécessaire selon l'ITE et le nombre de trafic généré pour le projet de base. Ce ratio de génération est de 0,65 mouvement (entrants

et sortants confondus) par place de stationnement. L'affectation du trafic a été faite avec les mêmes hypothèses que précédemment.

Les constats principaux sont des diminutions importantes de niveaux de service en heure de pointe de l'après-midi sur la rue Saint-Hubert, au niveau de l'intersection avec la rue Viger, pour les mouvements tout-droit et virage à gauche. La zone de stockage n'est pas suffisante. De même, l'approche nord entre les rues Berri et Saint-Antoine est problématique en raison du surplus de trafic et des files d'attente qui remontent de l'intersection mentionnée ci-dessus. Le niveau de service atteint alors F, comme l'illustre la figure 3.2.

3.4 STATIONNEMENT

Le nombre de places de stationnement requis pour le projet a été estimé en fonction des hypothèses retrouvées dans *Parking Generation* de l'ITE. Un facteur d'ajustement a été pris pour les commerces uniquement, correspondant à la part modale d'auto-conducteur issue des enquêtes origine-destination et de l'étude de marché du promoteur. En effet, les résultats de l'ITE ne tiennent pas bien en compte les spécificités propres au projet et aux habitudes de déplacements, d'où la nécessité de les rapporter aux conditions du milieu. Pour le nombre de places pour l'hôtel, aucun facteur supplémentaire n'a été pris en compte car des comparaisons avec des hôtels montréalais ont montré que le facteur proposé par l'ITE correspondait aux cas étudiés.

Pour les habitations, le ratio d'une place par logement, comme donne le résultat selon l'ITE, correspond à une offre correcte pour un nouveau logement, bien que le taux général de véhicule par logis au centre-ville de Montréal soit nettement inférieur. Le nombre de places de stationnement requises en fonction de la programmation du projet est estimé à 964.

TABLEAU 3.5 - GÉNÉRATION DE STATIONNEMENT

Paramètres du projet			Facteur d'ajustement	
Hôtel Viger	227	Chambres	Hôtel Viger	-
Habitation	389	Unités	Résidentiel	-
Commerce	24 787	m ²	Commerces	25.92 %

Stationnements générés (selon l'ITE)

	Total - Sans ajustements	Total – Avec ajustements
Hôtel Viger	183	183
Habitation	289	289
Commerce	1 898	492
Total	2 370	964

Le nombre de places de stationnement intérieur proposé par le promoteur est de 1 600 alors que le nombre de places autorisées par le règlement de zonage est de l'ordre de 1 000 places.

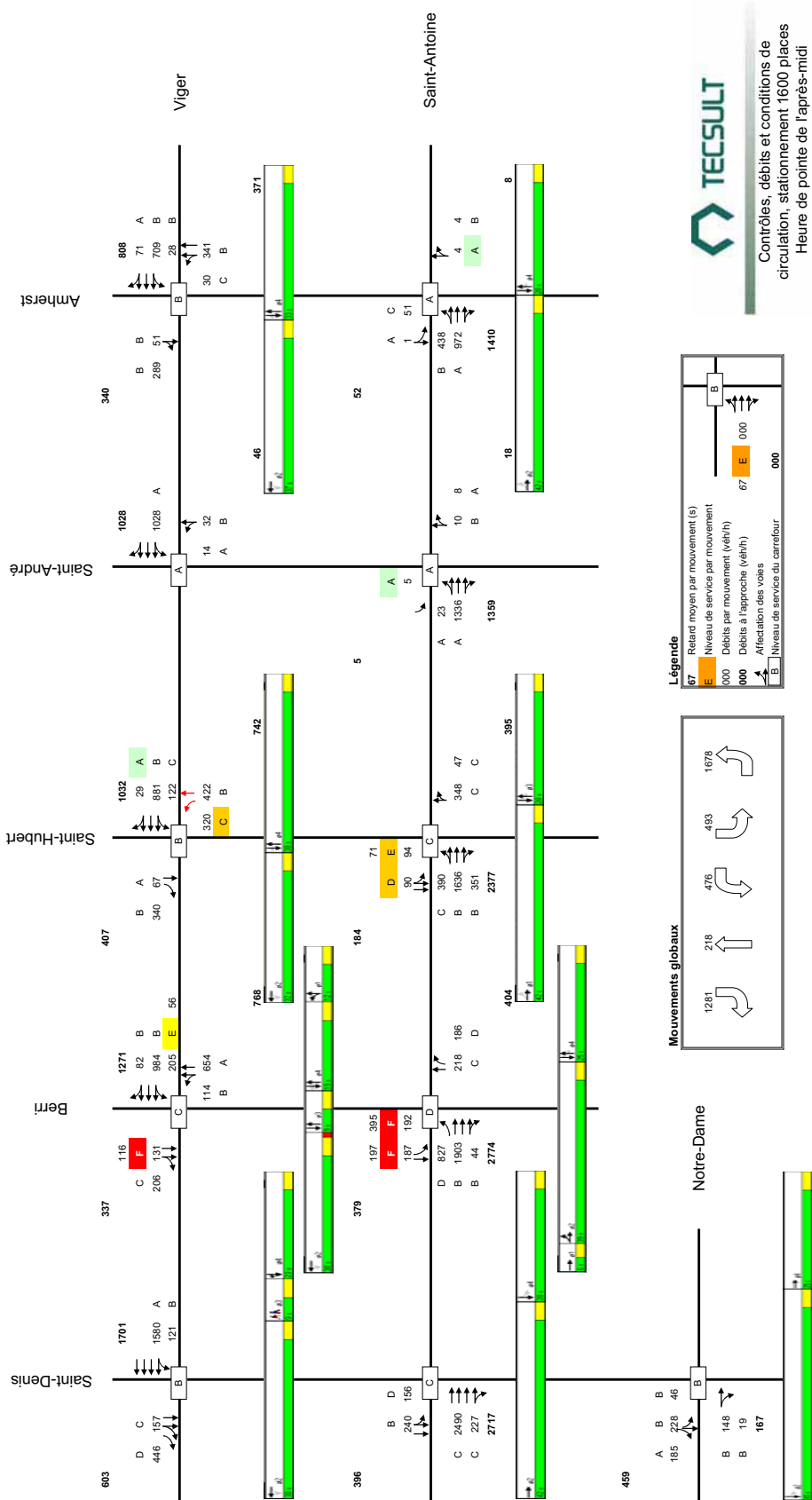


Figure 3.2

L'utilisation relative du stationnement hors rue et du stationnement sur rue par les clients du supermarché dépend de l'accessibilité relative des deux types de stationnement. Par exemple, la présence de parcomètres ou la limitation dans le temps de la durée de stationnement peut réduire l'utilisation du stationnement sur rue alors qu'un accès pratique et gratuit (sur présentation de preuve d'achat) au stationnement souterrain et un accès direct de celui-ci au supermarché peuvent accroître le recours à celui-ci. Les risques de débordements dans les quartiers résidentiels avoisinants sont ainsi minimisés.

En ce qui a trait à la géométrie, le stationnement est conçu correctement et toutes les manoeuvres nécessaires sont possibles bien que des modifications mineures au plan soient nécessaires. En effet, certains sens de circulation ne sont pas corrects de même que la représentation du sens des rampes dans le stationnement. Les guérites et barrières doivent aussi figurer sur le plan.

Le nombre de bornes en entrées et en sorties ainsi que les distances d'accumulation permettra d'éviter les refoulements sur le réseau principal ou dans le stationnement si le nombre de véhicules correspond aux valeurs définies précédemment lors de la génération de circulation automobile en heures de pointe. Un refoulement maximum de 140 mètres environ est envisageable sur la rue de Glacis lorsque les personnes ne sont pas habituées au fonctionnement, alors que l'entrée sur la rue Saint-Antoine sera libre.

Dans le cas où il devient nécessaire de remplir ou de vider la moitié du stationnement en une heure avec la capacité prévue au plan (soit un mouvement de plus de 800 véhicules en une heure), des problèmes majeurs sont à prévoir. Des files d'attente de l'ordre de 600 mètres sont à prévoir dans le stationnement et de plus de 1 500 mètres hors du stationnement. Le nombre de bornes (trois en entrée et trois en sortie) n'est pas suffisant pour la capacité du stationnement envisagée. Dans le cas des stationnements encore plus importants, le problème serait accru.

Pour répondre à la demande d'une vidange ou d'un remplissage de la moitié du stationnement planifié (soit 800 mouvements), répartie uniformément sur l'ensemble des accès, deux bornes en entrée et deux en sortie à chacun des accès sont nécessaires. En cas de panne d'une borne d'accès, cas exceptionnel, des files d'attente importantes peuvent être engendrées. Ce risque est acceptable.

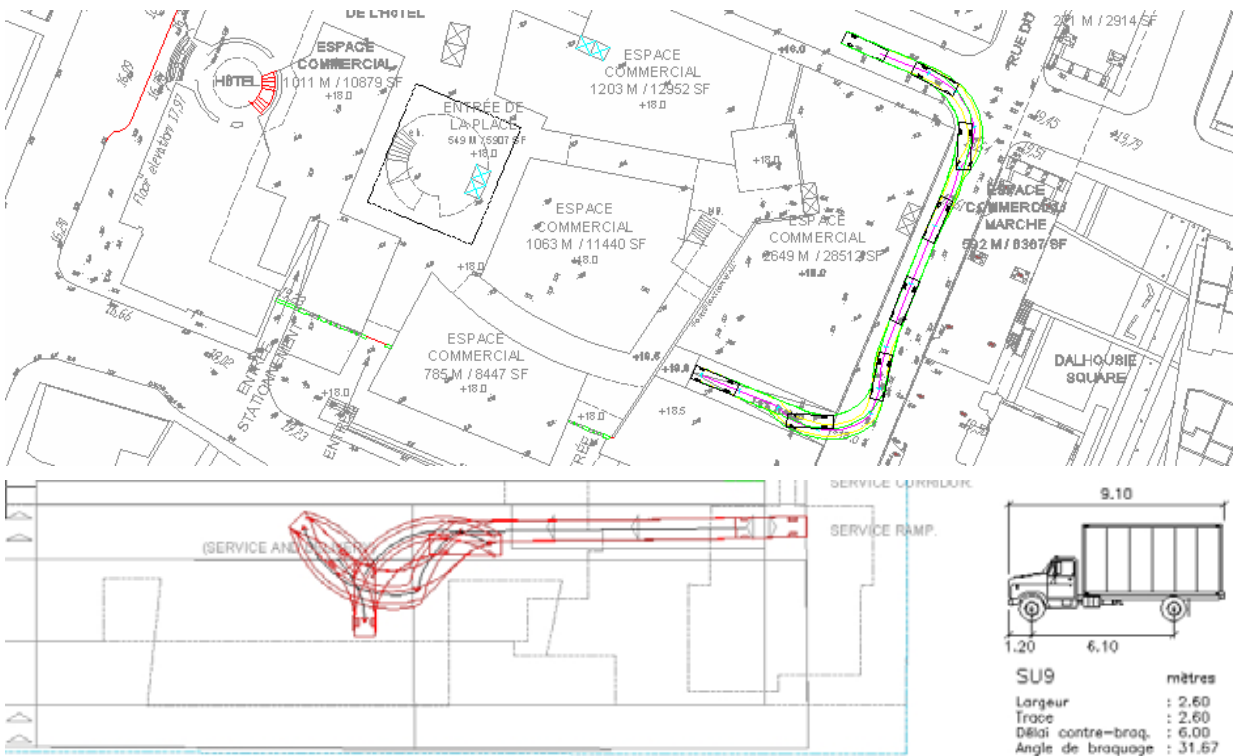
3.5 LIVRAISON

Les quais pour les livraisons sont prévus sous le bâtiment, accessible par la rue de Glacis depuis la rue Saint-Hubert. L'accès pour les camions porteurs normalement utilisés pour les livraisons urbaines est adéquat, comme l'illustre la figure 3.3, où les mouvements sont estimés par AutoTurn. La pente de 11 % de la rampe d'accès est juste supérieure mais acceptable par rapport à une valeur de 10 % normalement acceptée par l'arrondissement de Ville-Marie.

L'utilisation de certains ensembles de camionnage utilisés pour la livraison des produits en bouteilles pourrait être limitée aux commerces sur rue. Le volume de camionnage généré compte tenu des usages et des surfaces programmées est estimé à 13 camions à l'heure de pointe de camionnage (entre 10 h et 11 h), à 5 à l'heure de pointe du matin et à 1 à l'heure de

pointe de l'après-midi. Le volume de camionnage n'est donc pas en enjeu et la circulation par la rue Saint-Hubert, en entrée ou en sortie, tout à fait acceptable.

FIGURE 3.3 - MOUVEMENTS INTERNES DE CAMIONNAGE



3.6 TRANSPORT EN COMMUN ET TAXI

Le projet n'affecte pas le fonctionnement des lignes actuelles de transport en commun. Le projet contribue à générer plus de demande qui pourra être comblé par l'offre actuelle.

Il est souhaitable qu'une station pour taxi soit prévue pour les clients de l'hôtel et des commerces, car la demande va fortement augmenter. Le refuge sur la rue Saint-Antoine peut servir à cet effet.

3.7 TRANSPORTS ACTIFS

Les déplacements piétonniers vont augmenter aux différentes intersections, notamment aux intersections de la rue Saint-Antoine avec les rues Saint-Denis et Berri en raison des nombreux piétons qui arriveront de la station de métro Champ-de-Mars et des personnes se rendant à pied sur le site depuis l'ouest (250 piétons à l'heure de pointe de l'après-midi, deux sens confondus). En raison de la configuration du terrain en provenance du Vieux-Montréal (sud-ouest) et de l'obstacle qu'est la traversée de la rue Saint-Antoine au niveau de Gosford (ouest), la compréhension des itinéraires en direction du site Viger n'est pas optimal. Des

risques de débordement dans le quartier au sud du viaduc de la rue Notre-Dame, entre le cirque Éloïze et les logements du projet Solano, sont à prévoir. En provenance de l'ouest par les rues Saint-Paul et Notre-Dame, du nord ou de l'est, les cheminements piétonniers sont relativement clairs.

Les dénivellations entre la rue Berri et le chemin de service parallèle à cette rue, et les différents niveaux d'entrée (0 à Saint-Antoine et Saint-Louis) et 1 (à Champ-de-Mars) peuvent rendre les itinéraires piétonniers périlleux dans cet axe, alors que l'espace créé entre la rue de Glacis et la rue Saint-Louis, le long des bâtiments, sera très convivial et sans trafic. La présence d'un générateur de déplacements de piétons dans un contexte urbain et touristique, accroîtra le nombre de piétons traversant la rue Berri à la hauteur des rues Saint-Louis et du Champ-de-Mars, où il n'y a actuellement aucun équipement de sécurisation de ces mouvements. La rue Berri connaît des débits automobiles de l'ordre de 600 v/h à cette hauteur, ce qui peut laisser aux piétons peu de créneaux pour traverser la rue dans des conditions sécuritaire et conviviales (en moyenne 6 secondes).

En heure de pointe du matin, l'augmentation est de l'ordre de 100 piétons, deux sens confondus sur les rues Berri et Saint-Antoine. Compte tenu du nombre de cycle de feux par heure (environ 50), le nombre de piétons supplémentaire par cycle est de deux en moyenne sur l'heure. En heure de pointe d'après-midi, l'augmentation de 250 piétons sur les rues Saint-Antoine et Berri augmente l'intensité globale du risque de conflit autos / piétons et pose donc la question de sécurité des piétons. Les piétons ont actuellement tendance à utiliser le côté sud de la rue Saint-Antoine et à traverser cette rue à la hauteur de la rue Saint-Denis, dans plusieurs cas pour atteindre la station de métro Champ-de-Mars, comportement qui devrait demeurer. La rue Saint-Antoine verra une augmentation de l'ordre de 110 piétons et la rue Saint-Hubert de 80 piétons.

Les conditions de déplacements des piétons demeurent acceptables, mais une signalisation claire des itinéraires est nécessaire et une sécurisation des traversées à envisager.

Pour ce qui est de la circulation des cyclistes, le projet n'apporte pas d'impact sinon le besoin d'espaces de stationnement pour vélos sur le site. Néanmoins, aux heures de pointe, en provenance du nord par la piste cyclable de la rue Berri, le virage à gauche peut être difficile pour se rendre au site.

3.8 MESURES D'ATTÉNUATION

Compte tenu des analyses des impacts du projet sur la circulation de tous les modes de transport, différentes mesures d'atténuation sont proposées.

3.8.1 Intersection Viger / Saint-Hubert

Le niveau de service à l'approche sud du carrefour Viger / Saint-Hubert passerait de A à C avec le projet. Compte tenu que le niveau de service résultant sans mesures d'atténuation est fort acceptable, il est recommandé de ne pas modifier la gestion du carrefour.

3.8.2 Aménagements pour les piétons

Pour les piétons en provenance de la station de métro Champ-de-Mars, du jalonnement piétonnier peut être mis en place via le passage souterrain et la rive sud de la rue Saint-

Antoine si le passage est rendu plus sécuritaire et accueillant. Du jalonnement peut aussi être mis en place par le côté nord de la rue Saint-Antoine jusqu'à la rue Saint-Denis puis sur le côté sud comme l'itinéraire précédent. Afin de sécuriser les traversées piétonnes des rues Saint-Denis et Berri, le phasage des feux peut être adapté afin d'offrir des plages importantes de protection des piétons le long de la rue Saint-Antoine, sans pénaliser les véhicules privés. Pour les piétons en provenance de la rue de la Commune, un jalonnement peut aussi être prévu pour guider les piétons sur la rive est de la rue Berri ou par la rue Saint-Hubert. Ces deux mesures permettent de guider au mieux les piétons et limiter les débordements.

Sur la rue Berri, une traverse piétonne doit être prévue pour permettre de traverser d'une façon sécuritaire au niveau de la rue du Champ-de-Mars. La position de la traverse serait préférable au niveau de cette rue pour des questions d'accès vers la montée qui se dirige sur la rue Notre-Dame. Un feu orange clignotant pourrait être envisagé afin de signaler clairement cette traverse.

3.8.3 Aménagements pour les cyclistes

Des places de stationnement pour les vélos devraient être prévues dans le cadre du projet afin d'éviter du stationnement désordonné autour du site.

Afin de rendre le site plus accessible et sécuritaire en provenance du nord de la piste cyclable de la rue Berri, un sas pour le virage à gauche indirect doit être envisagé. Pour ce faire, la ligne d'arrêt ainsi que la traverse piétonne de l'approche ouest de l'intersection Saint-Antoine / Berri doit être reculée de deux à trois mètres afin de pouvoir marquer le sas avant l'intersection. Les vélos en provenance du nord pourront ainsi venir se positionner en premier sur la rue Saint-Antoine pour pouvoir traverser la rue Berri en évitant les conflits avec les autres cyclistes et atteindre le site en toute sécurité.

3.8.4 Station de taxis

Une station de taxis doit être prévue dans le cadre du projet afin de pouvoir canaliser les déposes et prises en charge. Une station proche de l'entrée principale de l'hôtel, sur la rue Saint-Antoine est à privilégier, ou sur la rue Saint-Hubert, au milieu du site.

3.8.5 Stationnement

Afin de limiter les effets de débordements liés au stationnement, une politique de coûts avantageuse pour les usagers du site devrait être mise en place afin qu'ils se stationnent dans le stationnement du projet et non aux abords du site.

La réglementation du stationnement dans les rues avoisinantes peut aussi être modifiée afin de limiter pour la plus grande partie de la journée et de la soirée le stationnement aux résidents uniquement sur les rues Saint-Christophe, Saint-André, Saint-Timothée et Amherst. Des permis SRRR sont en vigueur en ce moment mais il est possible pour un non-résident de stationner jusqu'à un maximum de 2 heures sur les rues résidentielles avoisinantes.

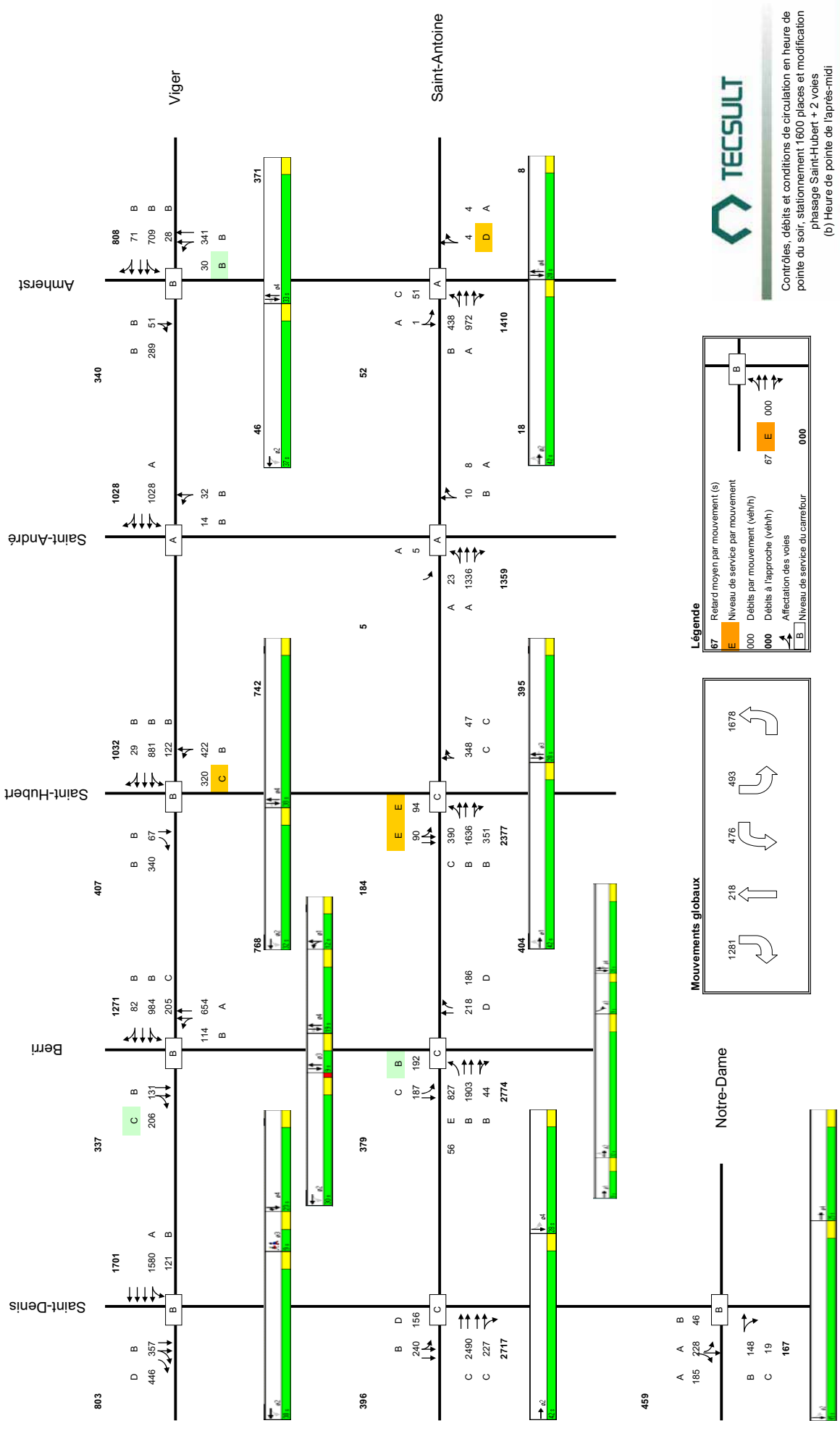
3.8.6 Augmentation de la génération de trafic

En tenant compte d'une augmentation de trafic en raison d'un stationnement plus important (1 600 places), plusieurs niveaux de service diminuent. Afin de résoudre les problèmes, les solutions suivantes sont nécessaires pour un stationnement de 1 600 places :

- Deux voies en direction nord sur la rue Saint-Hubert, entre les rues Saint-Antoine et Viger. Cet ajout de voie permet un stockage plus important et permet d'éviter des files d'attente sur les rues Saint-Antoine et Berri;
- Une modification du phasage de l'intersection Saint-Antoine / Berri. Cette modification consiste à offrir un mouvement de virage à gauche en provenance du nord de la rue Berri, sans conflit avec les véhicules en provenance du sud. Afin de limiter les perturbations en provenance du sud, dues à la séparation des flux dans le phasage, quelques secondes (neuf) sont gagnées au détriment de l'axe de la rue Saint-Antoine. Compte tenu du niveau de service E à l'approche nord du carrefour Saint-Antoine / Saint-Hubert, il peut être indiqué de modifier le minutage de manière à affecter davantage de temps dans l'axe nord sud.

Le niveau de service C sur le virage à gauche sur la rue Saint-Hubert est acceptable. La modification de l'usage des voies n'est donc pas nécessaire. Toutefois, la modification du phasage et du minutage du feu aux carrefours Saint-Antoine / Berri et Saint-Antoine / Saint-Hubert est souhaitable dans l'hypothèse d'un stationnement de 1 600 places. Les résultats d'analyse de circulation avec cette mesure d'atténuation sont présentés à la figure 3.4.

La figure 3.5 présente une synthèse des impacts du projet et des mesures d'atténuation proposées.



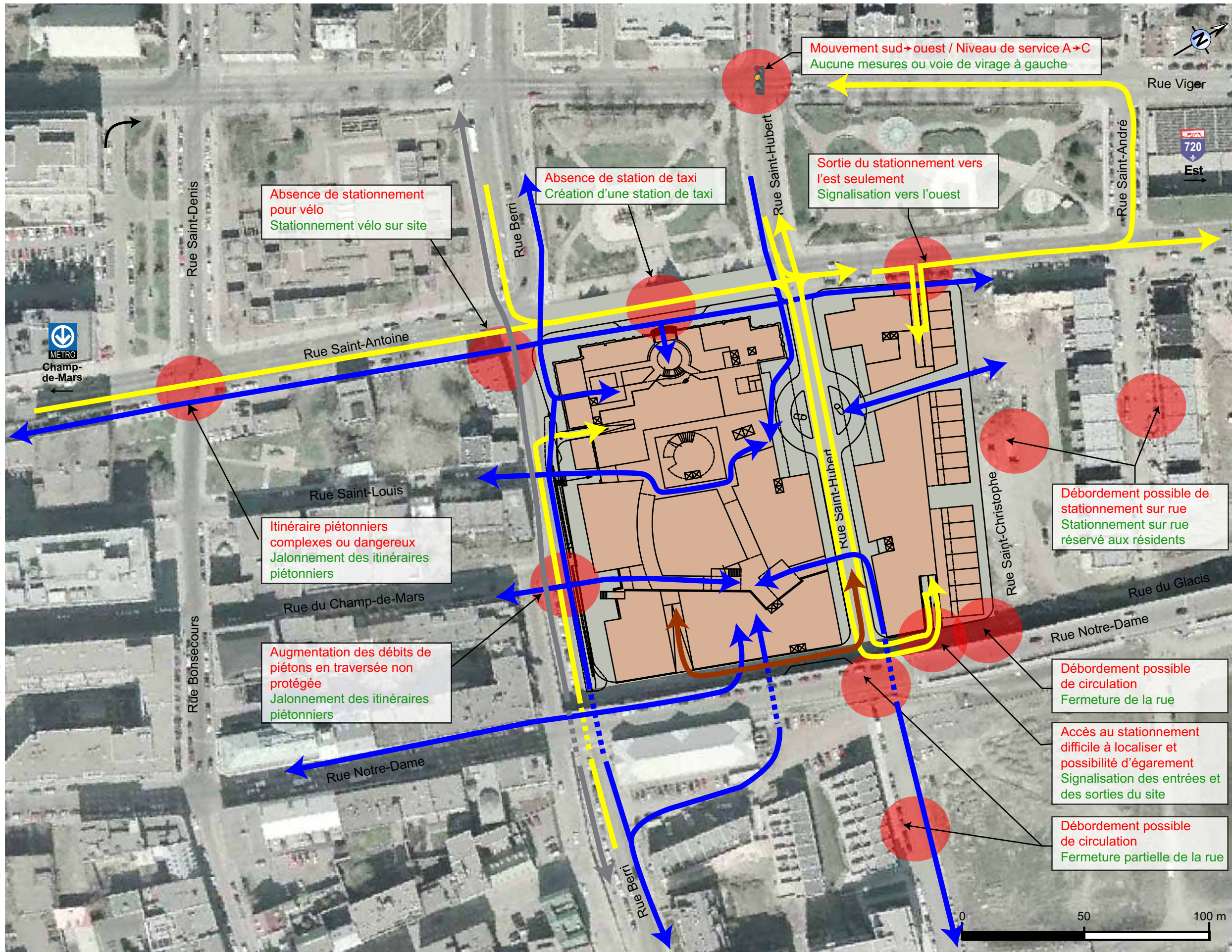
Contrôles, débits et conditions de circulation en heure de pointe du soir, stationnement 1600 places et modification phasage Saint-Hubert + 2 voies
(b) Heure de pointe de l'après-midi

Figure 3.4

Légende

- Itinéraires piétons
- Accès stationnement
- Itinéraires livraisons
- Itinéraires cyclistes

Impact du projet
Mesure d'atténuation possible



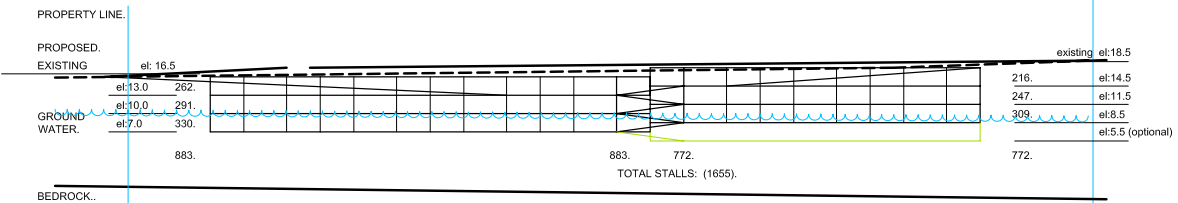
Impacts du projet et
mesures d'atténuation

Septembre 2007

Figure 3.5

Annexe A

Stationnement proposé



B01 PLAN

PARKING AREA CALCULATIONS:

LEVEL:	AREA:	# OF CARS:
B01	14897 SM / 160349 SF	478
B02	14897 SM / 160349 SF	538
B03	17507 SM / 188443 SF	639
TOTAL:	47301 SM / 509141 SF	1655

PROPERTY LINE.

PROPOSED.

EXISTING et: 16.5

existing et: 18.5

et: 13.0 262.

216. et: 14.5

et: 10.0 291.

247. et: 11.5

et: 7.0 330.

309. et: 8.5

et: 5.5 (optional)

883.

883.

772.

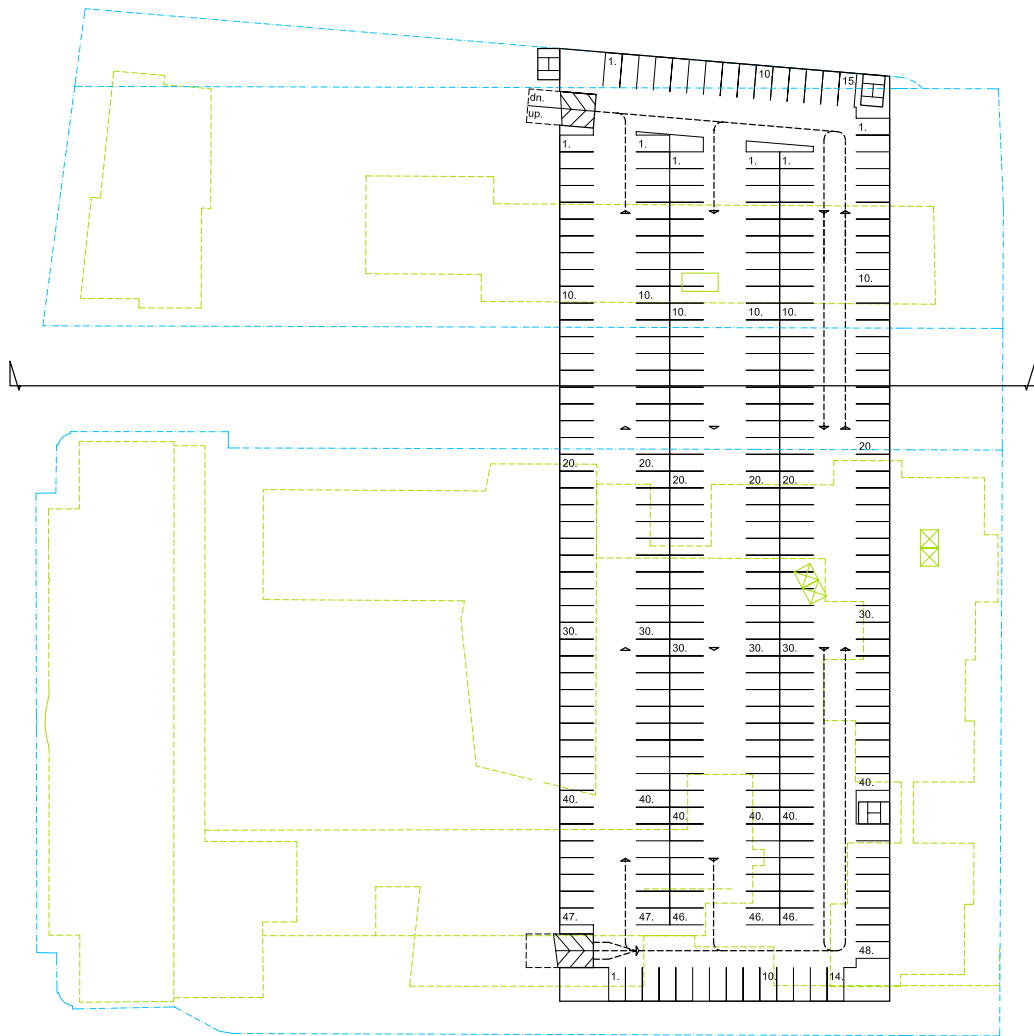
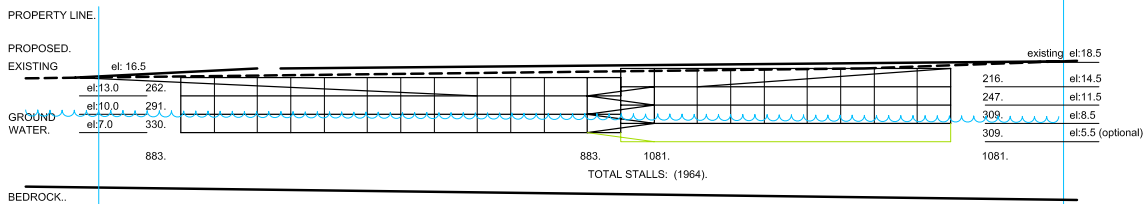
772.

TOTAL STALLS: (1655).

BEDROCK..



B02 PLAN



B04 PLAN

(optional)

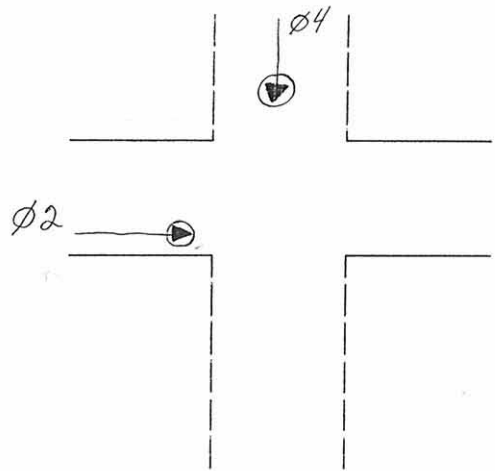
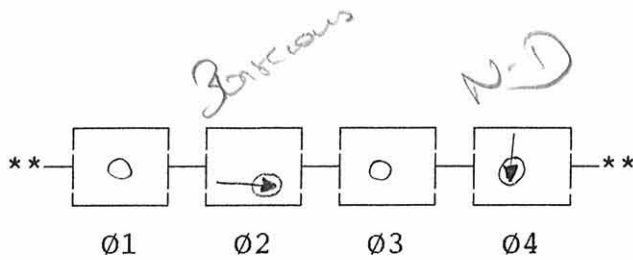
PARKING AREA CALCULATIONS:

LEVEL:	AREA:	# OF CARS:
B01	14897 SM / 160349 SF	478
B02	14897 SM / 160349 SF	538
B03	17507 SM / 188443 SF	639
TOTAL:	47301 SM / 509141 SF	1655

OPTIONAL B04	8296 SM / 89297 SF	309
TOTAL:	55597 SM / 598438 SF	1964

Annexe B

Programmation des feux



Coordonné par raccordement au réseau no 14.

Rattrapage de coordination: 04 _____, Ch.A = _____,

Démarrage: a) clignotant : 5s _____, Ch.B = _____,

b) Ambre: 04 _____, Ch.C = _____,

Clignotant: Tout Rouge _____, Ch.D = _____,

Moniteur de conflits

	1	2	3	4	5	6	7	8	A	B	C	D
1	\											
2		\										
3			\									
4				\								
5					\							
6						\						
7							\					
8								\				
A									\			
B										\		
C											\	
D												\

Feux de circulation

Séquence

- Bonsecours _____,

- Notre-Dame _____,

- _____,

Préparée le: 1990-08-13,

par: *[Signature]* _____,

En operation du 1990-10-02 au 19 - - - ,

		Ø1	Ø2	Ø3	Ø4	Ø5	Ø6	Ø7	Ø8
Véhicules									
	V min		<u>10</u>		<u>10</u>				
	A		<u>4</u>		<u>4</u>				
	R								
	V max.1		<u>20</u>		<u>20</u>				
	V max.2		<u>20</u>		<u>20</u>				
	V max.3								
Détections									
	Contrôleur		<u>Rapp</u>		<u>Rapp</u>				
	Ampli: Opération		<u>max.</u>		<u>max.</u>				
	Intervalle (gap)								
	Permissivité								
Piétons									
	Silhouette								
	Main clignott.								
	Fonctionnement								
<u>Répartition</u>									
	Cycle	Ordonnées							
no	Durée	1	2	3					
	s								
1	070	03			25	45			
2	070	03			25	45			
3	070	03			25	45			
4									

Feux de circulation

Réglage

- Bonsecours _____

- Notre-Dame _____

- _____

Rappel max.....Max Recall
 Rappel min.....Soft Recall
 Appel mém.....L
 Appel prés.....NL

Préparé le: 1990-08-13,

par: 

Horloge de coordination

Bonsecours / Notre-Dame

Programmes journaliers

No 1		No 2		No 3		No 4	
Heure	CSR	Heure	CSR	Heure	CSR	Heure	CSR
00:00	111	:		:		:	
:		:		:		:	
:		:		:		:	
:		:		:		:	

Programmes hebdomadaires

.....annuel

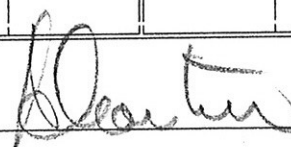
	No 1	No 2	No 3	No 4	No 5	Semaine no	Progr. hebdo no
	Programmes journaliers no						
Dim	1						
Lun	1						
Mar	1						
Mer	1						
Jeu	1						
Ven	1						
Sam	1						

Jours d'exception

MMJJ	Progr. journ. no	MMJJ	Progr. Journ. no	MMJJ	Progr. journ no	MMJJ	Progr. journ. no
0101	1	0624	1	1224	1		
02	1	0701	1	25	1		
0413	1	0903	1	26	1		
16	1	1008	1	31	1		
0521	1						

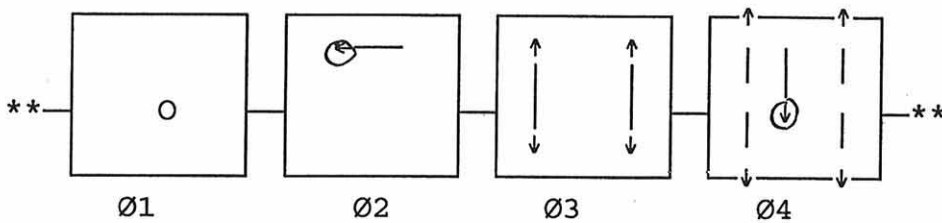
Préparé le 1990-08-14,

Par



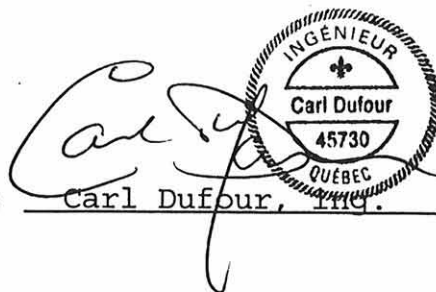
SÉQUENCE & MOUVEMENTS

St-Denis / Viger



Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour, ING.



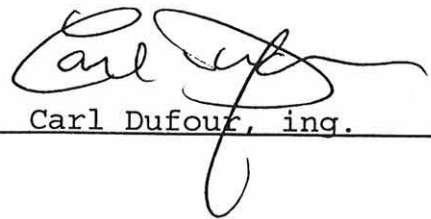
RÉGLAGES

St-Denis / Viger

		φ1	φ2	φ3	φ4	φ5	φ6	φ7	φ8
Véhicules									
	V min		25		16				
	A		4		4				
	R								
	V max.1		35		30				
	V max.2								
	V max.3								
Détections									
	Contrôleur		Rapp	piet	Rapp				
	Ampli: Opération		max.	seul	max.				
	Intervalle (gap)								
	Permissivité								
Piétons									
	Silhouette			20					
	Main clignotante			8					
	Fonctionnement			Rapp					
Répartition									
	Cycle								
	Ordonnées								
	no durée								
	s	1	2	3	4	Réglage no 1 (sec.)			
1	070	20	20	20		38	9	23	
2									
3									
4									
durée de cycle						Réglage no 2 (sec.)			
1									
2									
3									
4									

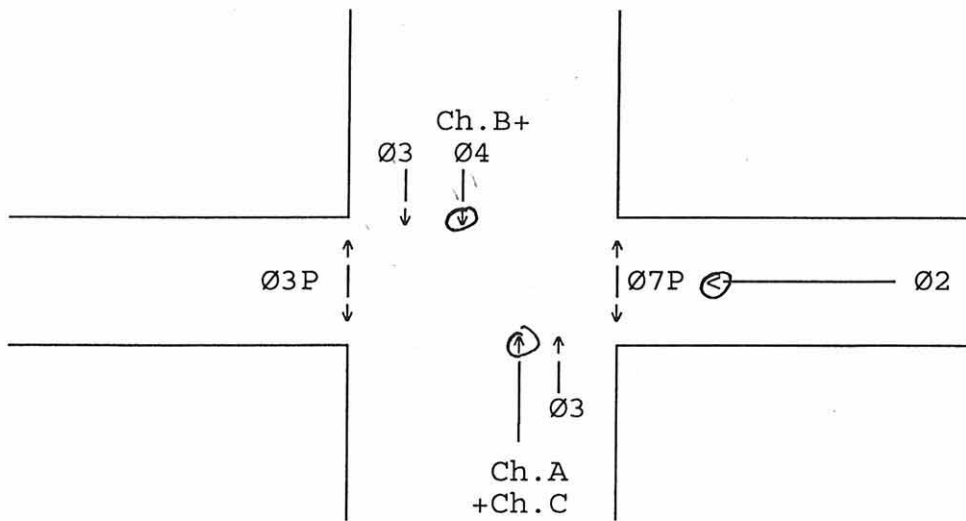
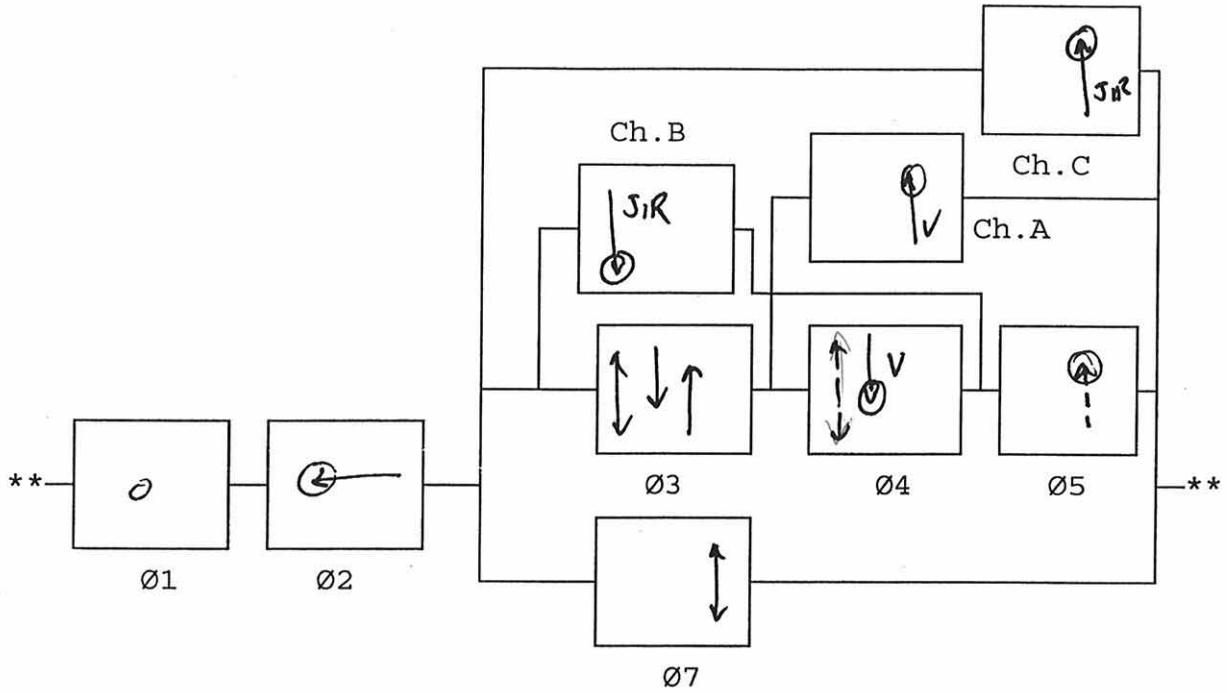
Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour, ing.



SÉQUENCE & MOUVEMENTS

Berri / Viger



Contrôleur : ASC/2, type 2


Ped carry over Ø3 et Ø4

La Ø5 fait clignoter le Ch.A

Préparé le : 04-02-1997

du 21-02-97

Par :


Carl Dufour, ing.

RÉGLAGE 1

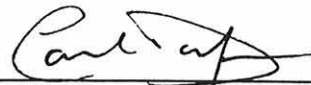
Berri / Viger

		01	02	03	04	05	06	07	08
Véhicules									
	V min		20	9	15	6			
	A		4	0	4	4		4	
	R		1						
	V max.1		25	9	20	7			
	V max.2		25	9	17	7			
	V max.3								
Détections									
	Contrôleur		Rapp	Rapp	Rapp	Rapp		piet	
			max.	max.	max.	max.		seul	
Intervalle (gap)									
Permissivité									
Piétons									
	Silhouette			9				22	
	Main clignotante			14				14	
	Fonctionnement			Rapp				Rapp	
Répartition									
Cycle		Ordonnées							
no	Durée	1	2	3					
	s								
1	70	18	18	18	30	9	19	12	40
2	70	18	18	18	30	9	19	12	40
3	70	18	18	18	30	9	19	12	40
4									

Rappel max.....Max Recall
 Rappel min.....Soft Recall
 Appel mém.....L
 Appel prés.....NL

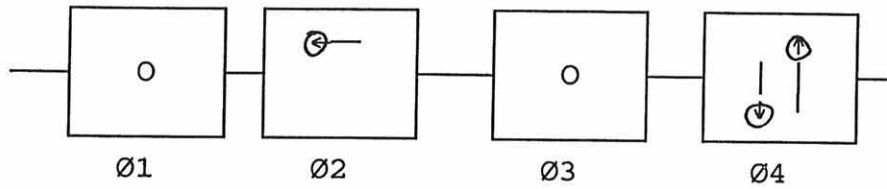
En opération du ___ - ___ - ___ au ___ - ___ - ___

Préparé le : 04-02-1997

Par : 
 Carl Dufour, ing.

SÉQUENCE & MOUVEMENTS

St-Hubert / Viger



Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour Ing.



En opération des 19-02-99 au ..

RÉGLAGES

St-Hubert / Viger

		φ1	φ2	φ3	φ4	φ5	φ6	φ7	φ8
Véhicules									
	V min		25		16				
	A		4		4				
	R								
	V max.1		35		30				
	V max.2								
	V max.3								
Détections									
	Contrôleur		Rapp		Rapp				
	Ampli: Opération		max.		max.				
	Intervalle (gap)								
	Permissivité								
Piétons									
	Silhouette								
	Main clignotante								
	Fonctionnement								
Répartition									
	Cycle								
	no durée								
	s	1	2	3	4	Réglage no 1 (sec.)			
1	070	11	11	11		32		38	
2									
3									
4									
durée de cycle						Réglage no 2 (sec.)			
1									
2									
3									
4									

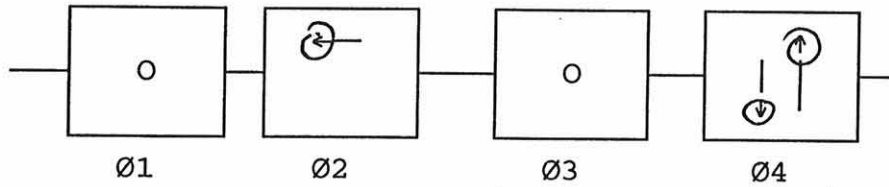
Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour, ing.



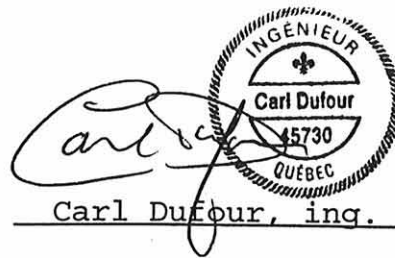
SÉQUENCE & MOUVEMENTS

Amherst/ Viger



Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour, ing.



Pe: 18/02/1999 A: _____

RÉGLAGES

Amherst / Viger

		φ1	φ2	φ3	φ4	φ5	φ6	φ7	φ8
Véhicules									
	V min		25		16				
	A		4		4				
	R								
	V max.1		35		30				
	V max.2								
	V max.3								
Détections									
	Contrôleur		Rapp		Rapp				
	Ampli: Opération		max.		max.				
	Intervalle (gap)								
	Permissivité								
Piétons									
	Silhouette								
	Main clignotante								
	Fonctionnement								
Répartition									
	Cycle								
	Ordonnées								
	no durée								
	s	1	2	3	4	Réglage no 1 (sec.)			
1	070	59	59	59		37		33	
2									
3									
4									
	durée de cycle					Réglage no 2 (sec.)			
1									
2									
3									
4									

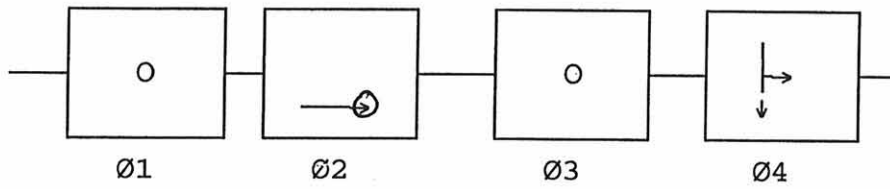
Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour, ing.



SÉQUENCE & MOUVEMENTS

St-Antoine / St-Denis



Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour



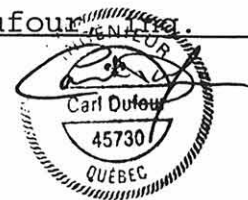
RÉGLAGES

St-Antoine / St-Denis

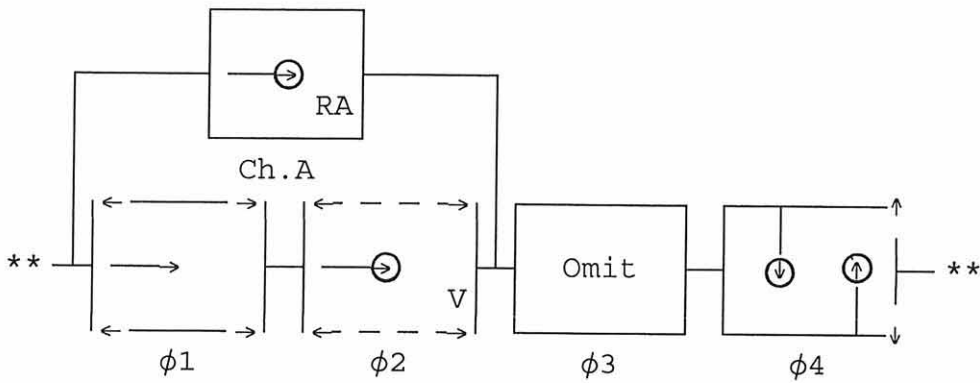
		φ1	φ2	φ3	φ4	φ5	φ6	φ7	φ8		
Véhicules											
	V min		25		16						
	A		4		4						
	R										
	V max.1		35		30						
	V max.2										
	V max.3										
Détections											
	Contrôleur		Rapp		Rapp						
			max.		max.						
	Ampli: Opération										
	Intervalle (gap)										
	Permissivité										
Piétons											
	Silhouette										
	Main clignotante										
	Fonctionnement										
Répartition											
	Cycle	Ordonnées				Réglage no 1 (sec.)					
	no durée	1	2	3	4						
	s										
1	070	18	18	18		42		28			
2											
3											
4											
durée de cycle							Réglage no 2 (sec.)				
1											
2											
3											
4											

Préparé le : 22-06-1998

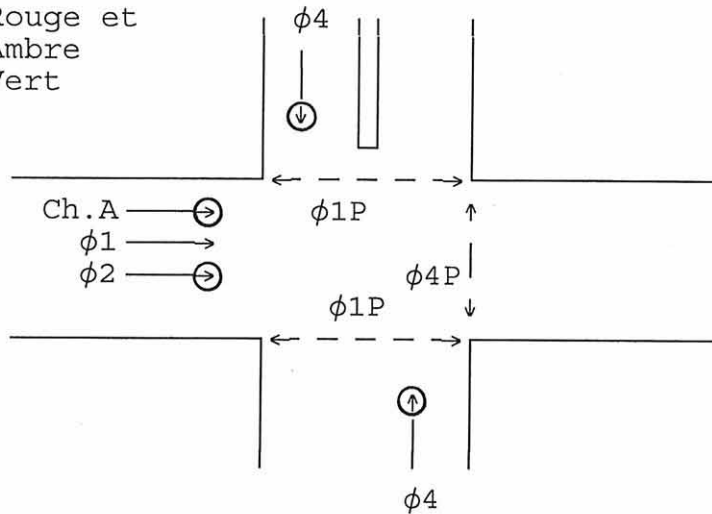
Par : Carl Dufour



Berri / Saint-Antoine
Séquence et localisation des ϕ



RA --> Rouge et
Ambre
V --> Vert



Ped $\phi 1$ carryover $\phi 2$.

Une flèche verte avant doit apparaître durant les 9 premières secondes de la silhouette de $\phi 4P$.

Un appel piéton quelqu'il soit, doit faire venir les $\phi 1P$ et $\phi 4P$.

Coordonner par raccordement au réseau 14.

Rattrapage de coordination: $\phi 2$

Intersection no.7 de la Zone 1 du système ZONE MONITOR IV.

Ch.A = $\phi 1 + \phi 2$ _____

Démarrage: a) clignotant rouge: 5s

Ch.B = _____

b) Ambre: $\phi 2$, _____

Ch.C = _____

Clignotant: Tout rouge _____

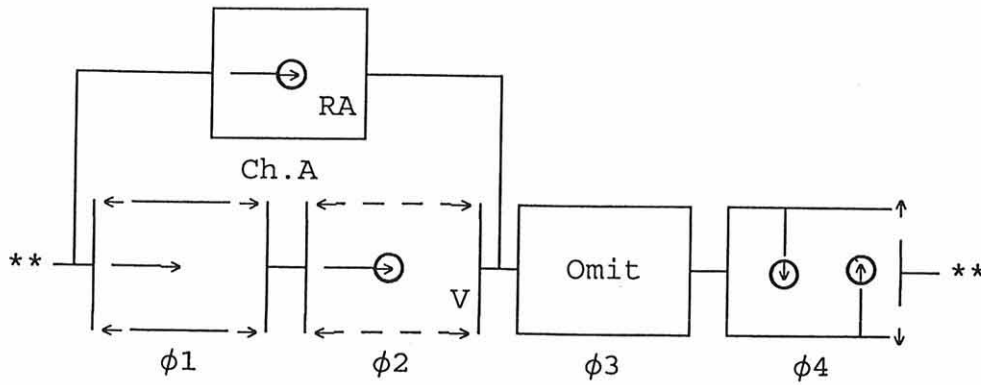
Ch.D = _____

En opération du 1995-11-27 au 19 - - -

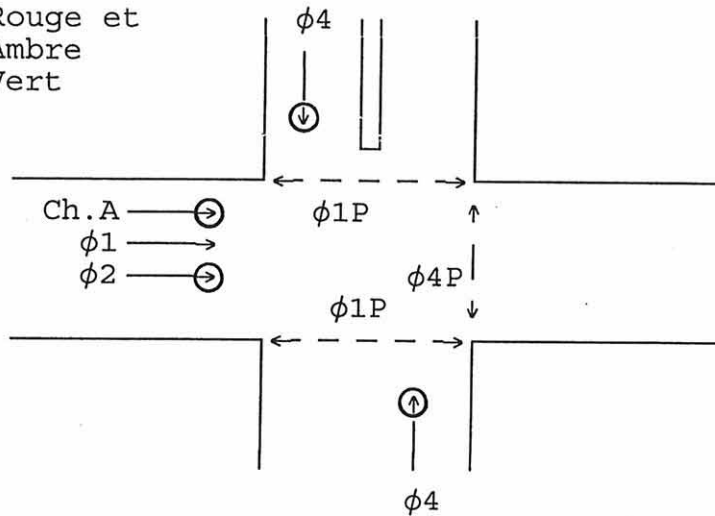
Préparé le : 1995-03-06

Par : 
Roger Bibaud, ing.

Berri / Saint-Antoine
Séquence et localisation des ϕ



RA --> Rouge et
Ambre
V --> Vert



Ped $\phi 1$ carryover $\phi 2$.

Une flèche verte avant doit apparaître durant les 9 premières secondes de la silhouette de $\phi 4P$.

Un appel piéton quelqu'il soit, doit faire venir les $\phi 1P$ et $\phi 4P$.

Coordonner par raccordement au réseau 14.

Rattrapage de coordination: $\phi 2$

Intersection no.7 de la Zone 1 du système ZONE MONITOR IV.

Ch.A = $\phi 1 + \phi 2$ _____

Démarrage: a) clignotant rouge: 5s

Ch.B = _____

b) Ambre: $\phi 2$, _____

Ch.C = _____

Clignotant: Tout rouge _____

Ch.D = _____

En opération du 1995-11-27 au 19 - - -

Préparé le : 1995-03-06

Par : 
Roger Bibaud, ing.

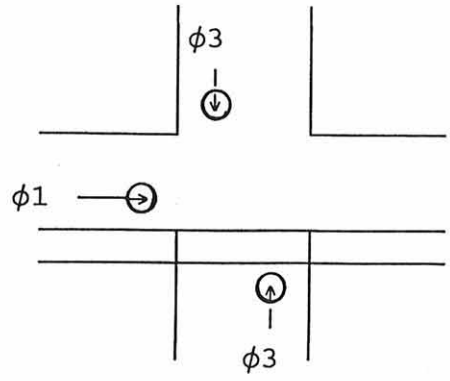
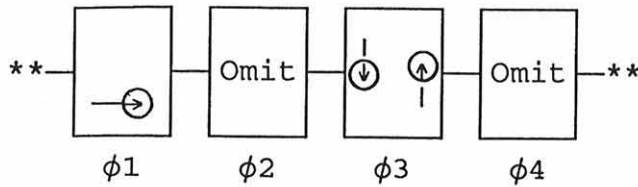
Berri / Saint-Antoine
Réglages

		φ1	φ2	φ3	φ4	φ5	φ6	φ7	φ8
Véhicules									
	V min	9	15		16				
	A		4		4				
	R								
	V max.1		38		24				
	V max.2								
	V max.3								
Détections									
	Contrôleur		Rapp		Rapp				
			max.		max.				
	Intervalle (gap)								
	Permissivité								
Piétons									
	Silhouette	23			9				
	Main clignot.	17			11				
	Fonctionnement	app.			app.				
Répartition									
	Cycle	Ordonnées							
no	Durée	1	2	3					
	s								
1	70	27			9	36		25	
2									
3									
4									

Préparé le : 1995-03-06

Par : 
Roger Bibaud, ing





Raccordé au système Zone Monitor IV de l'autoroute Ville-Marie.

Contrôleur Econolite KFT-1800

Rattrapage de coordination: Ø1 , Ch.A = _____

Démarrage: a) clignotant : 5s Ch.B = _____

b) Ambre: Ø1 , Ch.C = _____

Clignotant: Tout Rouge , Ch.D = _____

Moniteur de conflits

	1	2	3	4	5	6	7	8	A	B	C	D
1	\											
2		\										
3			\									
4				\								
5					\							
6						\						
7							\					
8								\				
A									\			
B										\		
C											\	
D												\

Feux de circulation

Séquence

- Saint-Antoine

- Saint-Hubert

Préparée le: 1997-10-27,

par: Roger Bisaud, Ing.

En opération du 1997-10-15 au 19 - _____



		Ø1	Ø2	Ø3	Ø4	Ø5	Ø6	Ø7	Ø8
Véhicules									
	V min	16		16					
	A	4		4					
	R								
	V max.1								
	V max.2								
	V max.3								
Détecteurs									
	Contrôleur	Rapp		Rapp					
		max.		max.					
Intervalle (gap)									
Permissivité									
Piétons									
	Silhouette								
	Main clignott.								
	Fonctionnement								
Répartition									
	Cycle	Ordonnées							
no	Durée	1	2	3					
	s								
1	070	29	29	29	42	28			
2									
3									
4									

Feux de circulation

Réglage

- Saint-Antoine _____

- Saint-Hubert _____

- _____

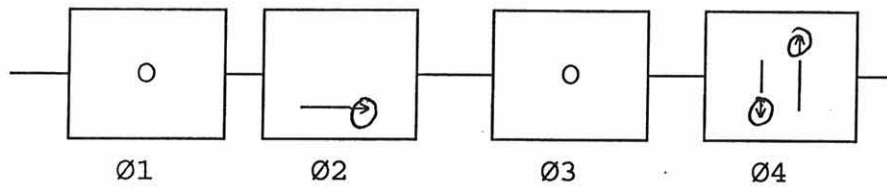
Préparé le: 1997-10-27,

par: Roger Bibaud
Roger Bibaud, ing.

Rappel max.....Max Recall
 Rappel min.....Soft Recall
 Appel mém.....L
 Appel prés.....NL

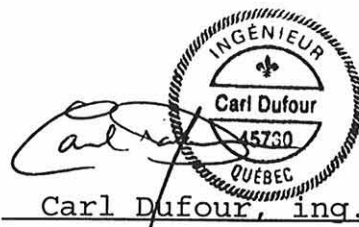


SÉQUENCE & MOUVEMENTS
Amherst / St-Antoine



Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour, ing.



du 19-03-2000


RÉGLAGES

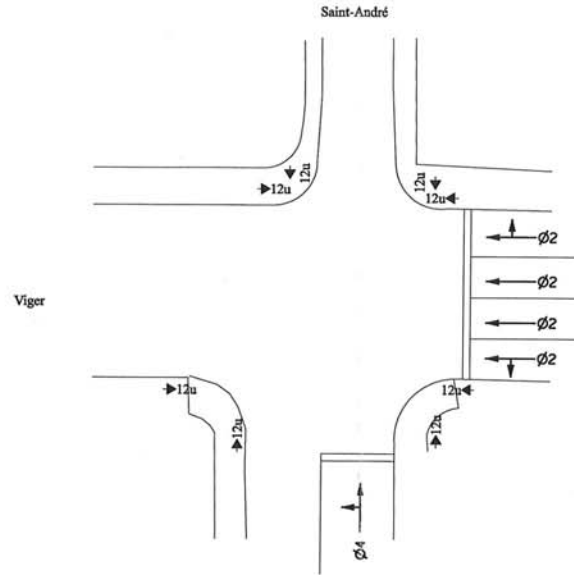
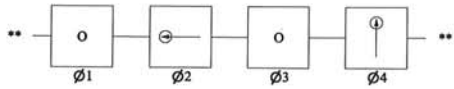
Amherst / St-Antoine

		φ1	φ2	φ3	φ4	φ5	φ6	φ7	φ8
Véhicules									
	V min		25		16				
	A		4		4				
	R								
	V max.1		35		30				
	V max.2								
	V max.3								
Détecteurs									
	Contrôleur		Rapp		Rapp				
	Ampli: Opération		max.		max.				
	Intervalle (gap)								
	Permissivité								
Piétons									
	Silhouette								
	Main clignotante								
	Fonctionnement								
<u>Répartition</u>									
	Cycle								
	Ordonnées								
no	durée					Réglage no 1 (sec.)			
	s	1	2	3	4				
1	070	43	43	43		42		28	
2									
3									
4									
durée de cycle						Réglage no 2 (sec.)			
1									
2									
3									
4									

Préparé le : 22-06-1998

Par : Carl Dufour, ing.





Phases (Ø)		1	2	3	4	5	6	7	8	
V min (s)			20		15					
Ambre (s)			4		4					
Rouge (s)			1		1					
V max.1 (s)			40		20					
V max.2 (s)										
V max.3 (s)										
Mode d'opération - véhicules.			Rapp Max		Rapp Max					
Temps d'intervalle (s)										
Silhouette (s)										
Main clignotante (s)										
Mode d'opération - piétons										
No	Réf.	Cycle			Répartition (s)					
		no	durée (s)	1	2	3	1	2	3	4
1	1	70	66	66	66		45		25	
1	2	70	66	66	66		45		25	
1	3	70	66	66	66		45		25	

Programme Journalier		1
Hre	CDR	
00:00	111	

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

Informations complémentaires

Type de contrôleur : CBD-6000
 Nombre de relais de charge : 6

Réseau no : 200 Adresse de télém. : 8
 Le maître du réseau est situé à l'intersection:
 Saint-Antoine / Saint-Hubert

Mode de coordination : Câble de télémétrie
 Phases de coordination : Ø2

Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
 b) tout rouge phase Ø2 : 5 s

Dessins de référence :



Notes

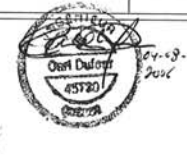
0	Émis pour exécution	2006-08-04
No	Révision	Date

Programmation du contrôleur
 Saint-André / Viger

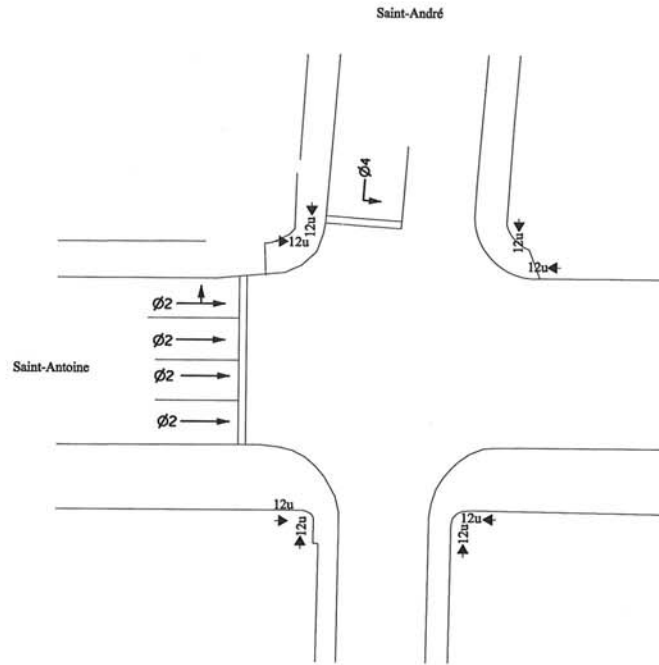
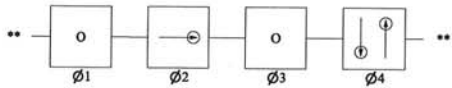
Montréal 
 Service des infrastructures et de l'environnement

Nguyen Tran Anh Tuan, stagiaire | Carl Dufour, ing.

Auteurs



Projet no : | Dessin no : PE-1501
 Dossier no : | Échelle : 1:400



Phases (Ø)	1	2	3	4	5	6	7	8
V min (s)		20		15				
Ambre (s)		4		4				
Rouge (s)		1		1				
V max.1 (s)		40		20				
V max.2 (s)								
V max.3 (s)								
Mode d'opération - véhicules.		Rapp Max		Rapp Max				
Temps d'intervalle (s)								
Silhouette (s)								
Main clignotante (s)								
Mode d'opération - piétons								
no	Cycle	Répartition (s)						
	durée (s)	1	2	3				
1	1	70	35	35	35		45	25
1	2	70	35	35	35		45	25
1	3	70	35	35	35		45	25

Informations complémentaires
 Type de contrôleur : CBD-6000
 Nombre de relais de charge : 6
 Réseau no : 200 Adresse de télém. : 9
 Le maître du réseau est situé à l'intersection :
 Saint-Antoine / Saint-Hubert
 Mode de coordination : Câble de téléométrie
 Phases de coordination : Ø2
 Démarrage : a) clignotant tout rouge : 5 s
 b) tout rouge phase Ø2 : 5 s

Programme Journalier		1
Hre	CDR	
00:00	111	

Programme Hebdomadaire		1
jour	Prog./jour.	
lun	1	
mar	1	
mer	1	
jeu	1	
ven	1	
sam	1	
dim	1	

Dessins de référence :




Notes

0	Émis pour exécution	2006-07-27
No	Révision	Date

Programmation du contrôleur
 Saint-André / Saint-Antoine



Nguyen Tran Anh Tuan, stagiaire Carl Dufour, ing.

Auteurs


Projet no : Dessin no : PE-1500
 Dossier no : Échelle : 1:400

Annexe C

Comptages de circulation

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-DENIS ET VIGER

JOUR ET DATE: MARDI, 22-06-04

TEMPERATURE: NUAGEUX, PLUIE, PAVAGE MOUILLE

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL		
07:30-08:30	5	125	86	0	211	15	0	301	64	365	11	0	0	0	0	15	0	0	0	0	576	46
	19	141	83	0	224	8	0	329	72	401	7	0	0	0	0	17	0	0	0	0		
	13	145	116	7	268	15	0	381	75	456	11	0	0	0	0	21	0	0	0	0		
	17	133	120	0	253	8	0	417	64	481	15	0	0	0	0	15	0	0	0	0		
	TOTAL	54	544	405	7	956	46	0	1428	275	1703	44	0	0	0	0	68	0	0	0		
PHF	0.71	0.94	0.84	0.25	0.89	0.77	0.00	0.86	0.92	0.89	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.81	0.00	0.00	0.00	0.00	2659	212
08:00-09:00	13	145	116	7	268	15	0	381	75	456	11	0	0	0	0	21	0	0	0	0	724	60
	17	133	120	0	253	8	0	417	64	481	15	0	0	0	0	15	0	0	0	0		
	9	111	110	0	221	9	1	367	77	445	9	0	0	0	0	10	0	0	0	0		
	17	81	100	0	181	12	0	389	75	464	15	0	0	0	0	17	0	0	0	0		
	TOTAL	56	470	446	7	923	44	1	1554	291	1846	50	0	0	0	0	63	0	0	0		
PHF	0.82	0.81	0.93	0.25	0.86	0.73	0.25	0.93	0.94	0.96	0.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	2769	213
09:30-10:30	5	99	69	0	168	11	0	287	55	342	5	0	0	0	0	16	0	0	0	0	510	37
	6	88	81	0	169	11	0	278	49	327	5	0	0	0	0	12	0	0	0	0		
	3	76	65	0	141	17	0	257	25	282	7	0	0	0	0	12	0	0	0	0		
	3	74	57	0	131	17	0	175	33	208	2	0	0	0	0	7	0	0	0	0		
	TOTAL	17	337	272	0	609	56	0	997	162	1159	19	0	0	0	0	47	0	0	0		
PHF	0.71	0.85	0.84	0.00	0.90	0.82	0.00	0.87	0.74	0.85	0.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	339	29
11:00-12:00	1	97	84	0	181	25	0	244	31	275	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	456	33
	5	108	69	0	177	18	0	258	35	293	1	0	0	0	0	9	0	0	0	0		
	2	78	66	0	144	11	0	267	36	303	6	0	0	0	0	22	0	0	0	0		
	4	77	79	0	156	12	0	238	22	260	14	0	0	0	0	26	0	0	0	0		
	TOTAL	12	360	298	0	658	66	0	1007	124	1131	24	0	0	0	0	61	0	0	0		
PHF	0.60	0.83	0.89	0.00	0.91	0.66	0.00	0.94	0.86	0.93	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00	1789	163
12:00-13:00	12	119	66	0	185	26	0	280	33	313	16	0	0	0	0	45	0	0	0	0	498	99
	7	101	74	1	176	19	0	250	28	278	8	0	0	0	0	41	0	0	0	0		
	6	95	73	0	168	17	0	213	15	228	13	0	0	0	0	22	0	0	0	0		
	22	105	70	0	175	17	0	249	17	266	10	0	0	0	0	45	0	0	0	0		
	TOTAL	47	420	283	1	704	79	0	992	93	1085	47	0	0	0	0	153	0	0	0		
PHF	0.53	0.88	0.96	0.25	0.95	0.76	0.00	0.89	0.70	0.87	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.85	0.00	0.00	0.00	0.00	1789	326
14:30-15:30	6	121	81	0	202	17	0	258	37	295	4	0	0	0	0	12	0	0	0	0	497	39
	5	117	78	0	195	18	0	305	19	324	8	0	0	0	0	30	0	0	0	0		
	7	123	73	0	196	23	0	325	27	352	12	0	0	0	0	21	0	0	0	0		
	14	127	61	0	188	11	1	282	29	312	7	0	0	0	0	10	0	0	0	0		
	TOTAL	32	488	293	0	781	69	1	1170	112	1283	31	0	0	0	0	73	0	0	0		
PHF	0.57	0.96	0.90	0.00	0.97	0.75	0.25	0.90	0.76	0.91	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.61	0.00	0.00	0.00	0.00	2064	205
16:00-17:00	13	108	58	0	166	15	0	240	28	268	19	0	0	0	0	25	0	0	0	0	434	72
	13	84	61	0	145	22	0	298	28	326	9	0	0	0	0	11	0	0	0	0		
	13	122	99	0	221	18	0	330	42	372	9	0	0	0	0	23	0	0	0	0		
	18	109	64	0	173	20	0	376	31	407	15	0	0	0	0	16	0	0	0	0		
	TOTAL	57	423	282	0	705	75	0	1244	129	1373	52	0	0	0	0	75	0	0	0		
PHF	0.79	0.87	0.71	0.00	0.80	0.85	0.00	0.83	0.77	0.84	0.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	2078	259
16:30-17:30	13	122	99	0	221	18	0	330	42	372	9	0	0	0	0	23	0	0	0	0	593	63
	18	109	64	0	173	20	0	376	31	407	15	0	0	0	0	16	0	0	0	0		
	13	106	81	0	187	30	0	339	22	361	14	0	0	0	0	19	0	0	0	0		
	16	109	80	0	189	23	0	326	26	352	11	0	0	0	0	22	0	0	0	0		
	TOTAL	60	446	324	0	770	91	0	1371	121	1492	49	0	0	0	0	80	0	0	0		
PHF	0.83	0.91	0.82	0.00	0.87	0.76	0.00	0.91	0.72	0.92	0.82	0.00	0.00	0.00	0.00	0.87	0.00	0.00	0.00	0.00	2262	280
TOTAL	335	3488	2603	15	6106	526	2	9763	1307	11072	316	0	0	0	0	620	0	0	0	0	17178	1797

Remarque: VIGER AU RALENTI ENTRE 16H30 A 17H30 SUR LES DEUX VOIES DE GAUCHE.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: BERRI / VIGER

JOUR ET DATE: MARDI, 15-06-04

TEMPERATURE:SOLEIL,PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30-08:30	5	52	30	0	82	5	7	297	30	334	3	0	173	38	211	6	0	0	0	0	627	19
	13	54	41	0	95	8	6	328	49	383	7	0	164	33	197	10	0	0	0	0	675	38
	17	47	41	0	88	9	7	390	42	439	5	0	172	36	208	4	0	0	0	0	735	35
	14	69	32	0	101	12	12	377	42	431	5	0	157	43	200	11	0	0	0	0	732	42
	TOTAL	49	222	144	0	366	34	32	1392	163	1587	20	0	666	150	816	31	0	0	0	0	2769
PHF	0.72	0.80	0.88	0.00	0.91	0.71	0.67	0.89	0.83	0.90	0.71	0.00	0.96	0.87	0.97	0.70	0.00	0.00	0.00	0.00	0.94	0.80
08:00-09:00	17	47	41	0	88	9	7	390	42	439	5	0	172	36	208	4	0	0	0	0	735	35
	14	69	32	0	101	12	12	377	42	431	5	0	157	43	200	11	0	0	0	0	732	42
	9	63	47	0	110	6	8	389	53	450	5	0	194	35	229	9	0	0	0	0	789	29
	10	71	34	0	105	11	17	407	65	489	3	0	189	36	225	9	0	0	0	0	819	33
	TOTAL	50	250	154	0	404	38	44	1563	202	1809	18	0	712	150	862	33	0	0	0	0	3075
PHF	0.74	0.88	0.82	0.00	0.92	0.79	0.65	0.96	0.78	0.92	0.90	0.00	0.92	0.87	0.94	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.94	0.83
09:30-10:30	6	44	35	0	79	4	8	260	54	322	2	0	168	33	201	5	0	0	0	0	602	17
	11	40	27	0	67	7	9	222	44	275	2	0	166	30	196	11	0	0	0	0	538	31
	4	51	39	0	90	22	17	209	51	277	6	0	176	35	211	6	0	0	0	0	578	38
	8	45	29	0	74	16	16	199	31	246	1	0	180	37	217	13	0	0	0	0	537	38
	TOTAL	29	180	130	0	310	49	50	890	180	1120	11	0	690	135	825	35	0	0	0	0	2255
PHF	0.66	0.88	0.83	0.00	0.86	0.56	0.74	0.86	0.83	0.87	0.46	0.00	0.96	0.91	0.95	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.94	0.82
11:00-12:00	5	55	25	0	80	10	12	220	32	264	1	0	154	30	184	7	0	0	0	0	528	23
	2	54	22	0	76	14	5	206	31	242	4	0	173	35	208	10	0	0	0	0	526	30
	6	49	31	0	80	7	11	211	25	247	7	0	144	41	185	9	0	0	0	0	512	29
	8	45	19	0	64	8	15	237	28	280	2	0	175	33	208	3	0	0	0	0	552	21
	TOTAL	21	203	97	0	300	39	43	874	116	1033	14	0	646	139	785	29	0	0	0	0	2118
PHF	0.66	0.92	0.78	0.00	0.94	0.70	0.72	0.92	0.91	0.92	0.50	0.00	0.92	0.85	0.94	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.86
12:00-13:00	20	52	18	0	70	23	7	209	31	247	7	0	148	36	184	10	0	0	0	0	501	60
	11	44	33	0	77	25	16	194	39	249	16	0	156	37	193	14	0	0	0	0	519	66
	42	36	17	0	53	7	8	175	29	212	4	0	167	40	207	12	0	0	0	0	472	65
	25	39	25	0	64	13	13	221	37	271	14	0	173	31	204	27	0	0	0	0	539	79
	TOTAL	98	171	93	0	264	68	44	799	136	979	41	0	644	144	788	63	0	0	0	0	2031
PHF	0.58	0.82	0.70	0.00	0.86	0.68	0.69	0.90	0.87	0.90	0.64	0.00	0.93	0.90	0.95	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.94	0.85
14:30-15:30	10	47	43	0	90	12	16	199	41	256	3	0	170	47	217	10	0	0	0	0	563	35
	10	49	34	0	83	14	8	234	25	267	3	0	189	38	227	14	0	0	0	0	577	41
	9	52	16	0	68	11	14	241	23	278	4	0	169	40	209	8	0	0	0	0	555	32
	5	54	34	0	88	8	20	223	28	271	5	0	179	30	209	9	0	0	0	0	568	27
	TOTAL	34	202	127	0	329	45	58	897	117	1072	15	0	707	155	862	41	0	0	0	0	2263
PHF	0.85	0.94	0.74	0.00	0.91	0.80	0.73	0.93	0.71	0.96	0.75	0.00	0.94	0.82	0.95	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.98	0.82
16:00-17:00	14	68	33	0	101	19	11	245	32	288	9	0	208	36	244	12	0	0	0	0	633	54
	12	69	32	0	101	14	14	239	31	284	4	0	204	44	248	3	0	0	0	0	633	33
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	14	60	33	0	93	14	14	275	30	319	15	0	194	43	237	6	0	0	0	0	649	49
	TOTAL	40	197	98	0	295	47	39	759	93	891	28	0	606	123	729	21	0	0	0	0	1915
PHF	0.71	0.71	0.74	0.00	0.73	0.62	0.70	0.69	0.73	0.70	0.47	0.00	0.73	0.70	0.73	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.74	0.63
16:30-17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	14	60	33	0	93	14	14	275	30	319	15	0	194	43	237	6	0	0	0	0	649	49
	19	68	27	0	95	14	14	275	31	320	5	0	216	36	252	12	0	0	0	0	667	50
	12	78	40	0	118	15	11	225	23	259	11	0	244	35	279	10	0	0	0	0	656	48
	TOTAL	45	206	100	0	306	43	39	775	84	898	31	0	654	114	768	28	0	0	0	0	1972
PHF	0.59	0.66	0.63	0.00	0.65	0.72	0.70	0.70	0.68	0.70	0.52	0.00	0.67	0.66	0.69	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.74	0.74
TOTAL	366	1631	943	0	2574	363	349	7949	1091	9389	178	0	5325	1110	6435	281	0	0	0	0	18398	1188

Remarque: COMPTEUR FERME ENTRE 16H30 ET 16H45.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: BERRI ET VIGER

JOUR ET DATE: JEUDI,08-01-04

TEMPERATURE:SOLEIL -30C,PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): A.PEREZ

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL		
07:30-08:30	3	48	23	0	71	7	5	211	31	247	1	0	152	31	183	2	0	0	0	0	501	13
	8	51	34	0	85	3	12	243	36	291	3	0	135	31	166	0	0	0	0	0	542	14
	5	57	33	0	90	8	3	263	44	310	2	0	156	28	184	6	0	0	0	0	584	19
	3	65	34	0	99	6	9	314	48	371	0	0	115	29	144	1	0	0	0	0	614	10
	TOTAL	19	221	124	0	345	22	29	1031	159	1219	6	0	558	119	677	9	0	0	0	0	2241
PHF	0.59	0.85	0.91	0.00	0.87	0.79	0.60	0.82	0.83	0.82	0.50	0.00	0.89	0.96	0.92	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.91	0.74
08:00-09:00	5	57	33	0	90	8	3	263	44	310	2	0	156	28	184	6	0	0	0	0	584	19
	3	65	34	0	99	6	9	314	48	371	0	0	115	29	144	1	0	0	0	0	614	10
	7	70	51	0	121	4	7	294	57	358	1	0	143	33	176	1	0	0	0	0	655	13
	4	62	51	0	113	4	5	289	50	344	2	0	161	37	198	2	0	0	0	0	655	12
	TOTAL	19	254	169	0	423	20	24	1160	199	1383	5	0	575	127	702	10	0	0	0	0	2508
PHF	0.68	0.91	0.83	0.00	0.87	0.83	0.67	0.92	0.87	0.93	0.63	0.00	0.89	0.86	0.89	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.71
09:30-10:30	11	59	20	0	79	3	7	283	45	315	0	0	136	27	163	5	0	0	0	0	557	19
	2	39	29	0	68	12	14	211	28	253	4	0	144	22	166	6	0	0	0	0	487	24
	3	47	18	0	65	13	20	227	32	279	2	0	158	33	191	5	0	0	0	0	535	23
	7	39	18	0	57	15	23	187	21	231	0	0	155	24	179	5	0	0	0	0	467	27
	TOTAL	23	184	85	0	269	43	64	888	126	1078	6	0	593	106	699	21	0	0	0	0	2046
PHF	0.52	0.78	0.73	0.00	0.85	0.72	0.70	0.84	0.70	0.88	0.38	0.00	0.94	0.80	0.91	0.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.86
11:00-12:00	0	30	13	0	43	11	6	188	30	224	0	0	126	21	147	9	0	0	0	0	414	20
	4	38	17	0	55	6	15	177	14	206	2	0	161	27	188	6	0	0	0	0	449	18
	5	53	23	0	76	6	6	182	15	203	1	0	140	33	173	2	0	0	0	0	452	14
	2	43	11	0	54	4	10	186	24	220	1	0	117	24	141	1	0	0	0	0	415	8
	TOTAL	11	164	64	0	228	27	37	733	83	853	4	0	544	105	649	18	0	0	0	0	1730
PHF	0.55	0.77	0.70	0.00	0.75	0.61	0.62	0.97	0.69	0.85	0.50	0.00	0.84	0.80	0.86	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.75
12:00-13:00	3	52	28	0	80	9	15	163	15	193	1	0	151	31	182	4	0	0	0	0	455	17
	3	32	15	0	47	6	10	144	21	175	1	0	145	19	164	2	0	0	0	0	386	12
	3	37	24	0	61	5	3	139	14	156	9	0	140	28	168	4	0	0	0	0	385	21
	5	51	19	0	70	4	9	179	21	209	1	0	147	26	173	2	0	0	0	0	452	12
	TOTAL	14	172	86	0	258	24	37	625	71	733	12	0	583	104	687	12	0	0	0	0	1678
PHF	0.70	0.83	0.77	0.00	0.81	0.67	0.62	0.87	0.85	0.88	0.33	0.00	0.97	0.84	0.94	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.74
14:30-15:30	2	57	28	0	85	7	12	152	21	185	7	0	140	40	180	4	0	0	0	0	450	20
	4	35	20	0	55	1	7	192	24	223	2	0	136	40	176	7	0	0	0	0	454	14
	2	57	20	0	77	3	16	195	16	227	3	2	154	28	184	0	0	0	0	0	488	8
	5	65	32	0	97	3	10	191	24	225	2	0	163	41	204	1	0	0	0	0	528	11
	TOTAL	13	214	100	0	314	14	45	730	85	860	14	2	593	149	744	12	0	0	0	0	1918
PHF	0.65	0.82	0.78	0.00	0.81	0.50	0.70	0.94	0.89	0.95	0.50	0.25	0.91	0.91	0.91	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.91	0.86
16:00-17:00	2	61	28	0	89	7	18	214	21	253	7	0	198	40	238	0	0	0	0	0	580	16
	9	88	25	0	113	3	9	262	24	295	1	0	191	42	233	5	0	0	0	0	641	18
	4	64	25	0	89	5	11	237	27	275	3	0	188	38	226	2	0	0	0	0	590	14
	3	77	31	0	108	3	8	249	35	292	2	0	208	40	248	6	0	0	0	0	648	14
	TOTAL	18	290	109	0	399	18	46	962	107	1115	13	0	785	160	945	13	0	0	0	0	2459
PHF	0.50	0.82	0.88	0.00	0.88	0.64	0.64	0.92	0.76	0.94	0.46	0.00	0.94	0.95	0.95	0.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.95	0.86
16:30-17:30	4	64	25	0	89	5	11	237	27	275	3	0	188	38	226	2	0	0	0	0	590	14
	3	77	31	0	108	3	8	249	35	292	2	0	208	40	248	6	0	0	0	0	648	14
	9	81	29	0	110	0	12	224	26	262	3	0	206	32	238	3	0	0	0	0	610	15
	6	69	33	0	102	4	10	238	29	277	5	0	225	43	268	1	0	0	0	0	647	16
	TOTAL	22	291	118	0	409	12	41	948	117	1106	13	0	827	153	980	12	0	0	0	0	2495
PHF	0.61	0.90	0.89	0.00	0.93	0.60	0.85	0.95	0.84	0.95	0.65	0.00	0.92	0.89	0.91	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.92
TOTAL	139	1790	855	0	2645	180	323	7077	947	8347	73	2	5058	1023	6083	107	0	0	0	0	17075	499

Remarque :

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: Berri et Viger

JOUR ET DATE: Jeudi, 21 décembre 2000

TEMPERATURE: nuageux, chaussée enneigée

OBSERVATEUR(S): A. Perez et B. Gravel

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL TOTAL	
	P	OUES	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUES	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUES	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL	VÉH	PIÉT
07:30-08:30	5	42	27	0	69	2	2	255	49	306	3	0	131	26	157	1	0	0	0	0	532	11
	6	56	41	0	97	3	12	286	81	379	6	0	136	32	168	2	0	0	0	0	644	17
	3	53	50	0	103	6	7	307	80	394	2	0	135	34	169	3	0	0	0	0	666	14
	8	55	50	0	105	8	13	335	94	442	3	0	147	48	195	3	0	0	0	0	742	22
TOTAL	22	206	168	0	374	19	34	1183	304	1521	14	0	549	140	689	9	0	0	0	0	2584	64
PHF	0,69	0,92	0,84	0,00	0,89	0,59	0,65	0,88	0,81	0,86	0,58	0,00	0,93	0,73	0,88	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,73
08:00-09:00	3	53	50	0	103	6	7	307	80	394	2	0	135	34	169	3	0	0	0	0	666	14
	8	55	50	0	105	8	13	335	94	442	3	0	147	48	195	3	0	0	0	0	742	22
	5	50	51	0	101	3	10	292	87	389	8	0	163	28	191	5	0	0	0	0	681	21
	4	75	72	0	147	2	12	278	79	369	2	0	193	34	227	3	0	0	0	0	743	11
TOTAL	20	233	223	0	456	19	42	1212	340	1594	15	0	638	144	782	14	0	0	0	0	2832	68
PHF	0,63	0,78	0,77	0,00	0,78	0,59	0,81	0,90	0,90	0,90	0,47	0,00	0,83	0,75	0,86	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,95	0,77
09:30-10:30	4	41	47	0	88	3	17	243	71	331	4	0	148	29	177	5	0	0	0	0	596	16
	7	33	43	0	76	4	11	217	50	278	1	0	159	31	190	9	0	0	0	0	544	21
	7	38	30	0	68	14	10	217	55	282	1	0	153	38	191	18	0	0	0	0	541	40
	2	48	34	0	82	10	14	255	53	322	1	0	155	28	183	11	0	0	0	0	587	24
TOTAL	20	160	154	0	314	31	52	932	229	1213	7	0	615	126	741	43	0	0	0	0	2268	101
PHF	0,71	0,83	0,82	0,00	0,89	0,55	0,76	0,91	0,81	0,92	0,44	0,00	0,97	0,83	0,97	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,93	0,73
11:00-12:00	4	56	27	0	83	4	6	211	40	257	0	0	176	39	215	6	0	0	0	0	555	14
	5	40	25	0	65	9	13	220	41	274	1	0	165	54	219	7	0	0	0	0	558	22
	6	55	24	0	79	12	13	209	39	261	1	0	172	39	211	10	0	0	0	0	551	29
	3	58	43	0	101	9	18	241	34	293	3	0	173	41	214	5	0	0	0	0	608	20
TOTAL	18	209	119	0	328	34	50	881	154	1085	5	0	686	173	859	28	0	0	0	0	2272	85
PHF	0,75	0,90	0,69	0,00	0,81	0,71	0,69	0,91	0,94	0,93	0,42	0,00	0,97	0,80	0,98	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,93	0,73
12:00-13:00	11	50	33	0	83	17	18	223	44	285	16	0	184	55	239	8	0	0	0	0	607	52
	3	63	32	0	95	8	14	235	33	282	2	0	162	26	188	2	0	0	0	0	565	15
	2	66	34	0	100	4	15	169	22	206	1	0	192	28	220	2	0	0	0	0	526	9
	8	47	33	0	80	5	12	201	33	246	0	0	149	34	183	13	0	0	0	0	509	26
TOTAL	24	226	132	0	358	34	59	828	132	1019	19	0	687	143	830	25	0	0	0	0	2207	102
PHF	0,55	0,86	0,97	0,00	0,90	0,50	0,82	0,88	0,75	0,89	0,30	0,00	0,89	0,65	0,87	0,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,91	0,49
14:30-15:30	2	63	37	0	100	12	9	175	31	215	4	0	200	39	239	12	1	0	1	2	556	30
	3	59	41	0	100	10	8	232	32	272	2	0	173	39	212	10	0	0	0	0	584	25
	4	66	33	0	99	14	9	243	51	303	5	0	176	33	209	9	0	0	0	0	611	32
	10	60	46	0	106	11	22	258	49	329	1	0	186	30	216	11	0	0	0	0	651	33
TOTAL	19	248	157	0	405	47	48	908	163	1119	12	0	735	141	876	42	1	0	1	2	2402	120
PHF	0,48	0,94	0,85	0,00	0,96	0,84	0,55	0,88	0,80	0,85	0,60	0,00	0,92	0,90	0,92	0,88	0,25	0,00	0,25	0,25	0,92	0,91
16:00-17:00	4	67	30	0	97	14	9	235	31	275	6	0	182	40	222	6	0	0	0	0	594	30
	4	53	35	0	88	16	7	241	30	278	4	0	215	38	253	4	0	0	0	0	619	28
	4	47	39	0	86	18	10	246	42	298	5	0	172	57	229	4	0	0	0	0	613	31
	5	59	32	0	91	10	4	233	63	300	10	0	205	37	242	4	0	0	0	0	633	29
TOTAL	17	226	136	0	362	58	30	955	166	1151	25	0	774	172	946	18	0	0	0	0	2459	118
PHF	0,85	0,84	0,87	0,00	0,93	0,81	0,75	0,97	0,66	0,96	0,63	0,00	0,90	0,75	0,93	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,97	0,95
16:30-17:30	4	47	39	0	86	18	10	246	42	298	5	0	172	57	229	4	0	0	0	0	613	31
	5	59	32	0	91	10	4	233	63	300	10	0	205	37	242	4	0	0	0	0	633	29
	8	73	35	0	108	5	13	277	46	336	1	0	220	37	257	9	0	0	0	0	701	23
	4	70	31	0	101	10	7	239	39	285	5	0	208	46	254	5	0	0	0	0	640	24
TOTAL	21	249	137	0	386	43	34	995	190	1219	21	0	805	177	982	22	0	0	0	0	2587	107
PHF	0,66	0,85	0,88	0,00	0,89	0,60	0,65	0,90	0,75	0,91	0,53	0,00	0,91	0,78	0,96	0,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,92	0,86
TOTAL	161	1757	1226	0	2983	285	349	7894	1678	9921	118	0	5489	1216	6705	201	1	0	1	2	19611	765

Remarque:

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-HUBERT /VIGER

JOUR ET DATE: LUNDI, 14-06-04

TEMPERATURE:SOLEL,PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30-08:30	3	53	21	0	74	0	10	264	5	279	3	0	33	1	34	1	0	0	0	0	387	7
	1	53	19	0	72	4	4	281	6	291	0	0	56	6	62	1	0	0	0	0	425	6
	1	48	26	0	74	1	3	254	10	267	1	0	58	1	59	1	0	0	0	0	400	4
	8	49	19	0	68	3	6	300	8	314	2	0	68	11	79	0	0	0	0	0	461	13
	TOTAL	13	203	85	0	288	8	23	1099	29	1151	6	0	215	19	234	3	0	0	0	0	1673
PHF	0.41	0.96	0.82	0.00	0.97	0.50	0.58	0.92	0.73	0.92	0.50	0.00	0.79	0.43	0.74	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.91	0.58
08:00-09:00	1	48	26	0	74	1	3	254	10	267	1	0	58	1	59	1	0	0	0	0	400	4
	8	49	19	0	68	3	6	300	8	314	2	0	68	11	79	0	0	0	0	0	461	13
	4	55	23	0	78	5	4	347	5	356	2	0	58	5	63	0	0	0	0	0	497	11
	16	70	15	0	85	2	10	348	17	375	1	0	70	7	77	1	0	0	0	0	537	20
	TOTAL	29	222	83	0	305	11	23	1249	40	1312	6	0	254	24	278	2	0	0	0	0	1895
PHF	0.45	0.79	0.80	0.00	0.90	0.55	0.58	0.90	0.59	0.87	0.75	0.00	0.91	0.55	0.88	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.88	0.60
09:30-10:30	3	59	9	0	68	7	19	269	7	295	7	0	52	9	61	5	0	0	0	0	424	22
	3	48	14	0	62	3	6	216	4	226	1	0	41	10	51	2	0	0	0	0	339	9
	5	37	9	0	46	6	3	206	0	209	4	0	57	4	61	10	0	0	0	0	316	25
	12	33	9	0	42	4	3	209	9	221	5	0	39	8	47	8	0	0	0	0	310	29
	TOTAL	23	177	41	0	218	20	31	900	20	951	17	0	189	31	220	25	0	0	0	0	1389
PHF	0.48	0.75	0.73	0.00	0.80	0.71	0.41	0.84	0.56	0.81	0.61	0.00	0.83	0.78	0.90	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.82	0.73
11:00-12:00	6	40	4	0	44	11	6	181	8	195	1	0	30	9	39	10	0	0	0	0	278	28
	2	44	3	0	47	3	1	160	5	166	2	0	46	9	55	3	0	0	0	0	268	10
	3	39	12	0	51	1	9	184	4	197	5	0	42	3	45	10	0	0	0	0	293	19
	3	59	9	0	68	6	5	181	6	192	6	0	43	11	54	6	0	0	0	0	314	21
	TOTAL	14	182	28	0	210	21	21	706	23	750	14	0	161	32	193	29	0	0	0	0	1153
PHF	0.58	0.77	0.58	0.00	0.77	0.48	0.58	0.96	0.72	0.95	0.58	0.00	0.88	0.73	0.88	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.70
12:00-13:00	8	49	6	0	55	11	5	177	1	183	5	0	36	3	39	12	0	0	0	0	277	36
	8	46	11	0	57	25	7	138	2	147	3	0	48	8	56	4	0	0	0	0	260	40
	11	40	7	0	47	10	8	181	3	192	1	0	40	4	44	8	0	0	0	0	283	30
	4	50	12	0	62	17	4	158	3	165	4	0	41	6	47	8	0	0	0	0	274	33
	TOTAL	31	185	36	0	221	63	24	654	9	687	13	0	165	21	186	32	0	0	0	0	1094
PHF	0.70	0.93	0.75	0.00	0.89	0.63	0.75	0.90	0.75	0.89	0.65	0.00	0.86	0.66	0.83	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.97	0.87
14:30-15:30	3	58	7	0	65	5	9	167	5	181	6	0	41	1	42	3	0	0	0	0	288	17
	3	49	11	0	60	6	5	205	3	213	5	0	42	9	51	5	0	0	0	0	324	19
	7	61	9	0	70	5	7	174	2	183	3	0	47	7	54	7	0	0	0	0	307	22
	10	59	13	0	72	4	7	187	6	200	2	0	48	0	48	4	0	0	0	0	320	20
	TOTAL	23	227	40	0	267	20	28	733	16	777	16	0	178	17	195	19	0	0	0	0	1239
PHF	0.58	0.93	0.77	0.00	0.93	0.83	0.78	0.89	0.67	0.91	0.67	0.00	0.93	0.47	0.90	0.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.89
16:00-17:00	9	70	13	0	83	5	12	239	3	254	2	0	58	11	69	7	0	0	0	0	406	23
	16	67	9	0	76	11	8	184	2	194	3	0	76	8	84	4	0	0	0	0	354	34
	9	84	9	0	93	7	11	216	3	230	5	0	90	19	109	6	0	0	0	0	432	27
	17	88	12	0	100	4	8	198	3	209	4	0	101	13	114	2	0	0	0	0	423	27
	TOTAL	51	309	43	0	352	27	39	837	11	887	14	0	325	51	376	19	0	0	0	0	1615
PHF	0.75	0.88	0.83	0.00	0.88	0.61	0.81	0.88	0.92	0.87	0.70	0.00	0.80	0.67	0.82	0.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.82
16:30-17:30	9	84	9	0	93	7	11	216	3	230	5	0	90	19	109	6	0	0	0	0	432	27
	17	88	12	0	100	4	8	198	3	209	4	0	101	13	114	2	0	0	0	0	423	27
	11	86	6	0	92	8	5	181	13	199	12	0	97	14	111	7	0	0	0	0	402	38
	14	73	12	0	85	17	5	191	8	204	16	0	108	6	114	3	0	0	0	0	403	50
	TOTAL	51	331	39	0	370	36	29	786	27	842	37	0	396	52	448	18	0	0	0	0	1660
PHF	0.75	0.94	0.81	0.00	0.93	0.53	0.66	0.91	0.52	0.92	0.58	0.00	0.92	0.68	0.98	0.64	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.71
TOTAL	235	1836	395	0	2231	206	218	6964	175	7357	123	0	1883	247	2130	147	0	0	0	0	11718	711

Remarque: PLUIE DE 7H30 A 9H, PAVAGE MOUILLE DE 7H30 A 9H45.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-HUBERT / VIGER

JOUR ET DATE: MARDI 27-01-04

TEMPERATURE:SOLEIL,NUAGEUX,PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30-08:30	5	58	15	0	73	1	3	249	9	261	3	0	46	2	48	0	0	0	0	0	382	9
	6	69	14	0	83	2	4	282	9	295	2	0	52	5	57	1	0	0	0	0	435	11
	7	59	12	0	71	10	7	297	12	316	4	0	47	2	49	1	0	0	0	0	436	22
	2	72	20	0	92	2	5	296	5	306	2	0	57	3	60	1	0	0	1	1	459	7
TOTAL	20	258	61	0	319	15	19	1124	35	1178	11	0	202	12	214	3	0	0	1	1	1712	49
PHF	0.71	0.90	0.76	0.00	0.87	0.38	0.88	0.95	0.73	0.93	0.69	0.00	0.89	0.60	0.89	0.75	0.00	0.00	0.25	0.25	0.93	0.56
08:00-09:00	7	59	12	0	71	10	7	297	12	316	4	0	47	2	49	1	0	0	0	0	436	22
	2	72	20	0	92	2	5	296	5	306	2	0	57	3	60	1	0	0	1	1	459	7
	5	71	10	0	81	4	6	332	15	353	2	0	60	3	63	2	0	0	0	0	497	13
	5	63	17	0	80	2	4	316	13	333	2	0	70	5	75	0	1	0	0	1	489	9
TOTAL	19	265	59	0	324	18	22	1241	45	1308	10	0	234	13	247	4	1	0	1	2	1881	51
PHF	0.68	0.92	0.74	0.00	0.88	0.45	0.79	0.93	0.75	0.93	0.83	0.00	0.84	0.65	0.82	0.50	0.25	0.00	0.25	0.50	0.95	0.58
09:30-10:30	13	48	10	0	58	1	6	246	10	262	2	0	44	9	53	4	0	0	0	0	373	20
	2	37	7	0	44	1	7	251	6	264	1	0	39	11	50	0	0	0	0	0	358	4
	4	29	10	0	39	3	6	170	2	178	2	0	34	7	41	4	0	0	0	0	258	13
	6	42	6	0	48	5	3	183	3	189	3	0	38	3	41	1	0	0	0	0	278	15
TOTAL	25	156	33	0	189	10	22	850	21	893	8	0	155	30	185	9	0	0	0	0	1267	52
PHF	0.48	0.81	0.83	0.00	0.81	0.50	0.79	0.85	0.53	0.85	0.67	0.00	0.88	0.68	0.87	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.85	0.65
11:00-12:00	1	38	4	0	42	3	4	187	6	177	2	0	32	8	40	0	0	0	0	0	259	6
	2	31	5	0	36	4	3	148	1	150	0	0	26	11	37	3	0	0	0	0	223	9
	2	29	2	0	31	1	3	173	3	179	1	0	36	7	43	0	0	0	0	0	253	4
	2	36	7	0	43	1	5	170	0	175	0	0	36	7	43	0	0	0	0	0	261	3
TOTAL	7	134	18	0	152	9	15	656	10	681	3	0	130	33	163	3	0	0	0	0	996	22
PHF	0.88	0.88	0.64	0.00	0.88	0.58	0.75	0.95	0.42	0.95	0.38	0.00	0.90	0.75	0.95	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.95	0.61
12:00-13:00	4	53	12	0	65	4	8	178	3	185	0	0	40	3	43	1	0	0	0	0	293	9
	4	43	3	0	46	7	1	150	3	154	1	0	36	7	43	5	0	0	0	0	243	17
	2	31	14	0	45	6	7	153	2	162	2	0	35	11	46	8	0	0	0	0	253	18
	3	35	13	0	48	6	8	150	7	165	2	0	38	6	44	0	0	0	0	0	257	11
TOTAL	13	162	42	0	204	23	22	629	15	666	5	0	149	27	176	14	0	0	0	0	1046	55
PHF	0.81	0.76	0.75	0.00	0.78	0.82	0.69	0.89	0.54	0.90	0.63	0.00	0.93	0.61	0.96	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.89	0.76
14:30-15:30	1	50	14	0	64	0	5	171	3	179	0	0	38	10	48	1	0	0	0	0	291	2
	3	41	7	0	48	2	7	170	1	178	2	0	35	4	39	2	0	0	0	0	265	9
	1	58	11	0	69	2	5	182	0	187	1	0	46	10	56	2	0	0	0	0	312	6
	7	60	13	0	73	1	5	185	1	191	0	0	45	5	50	6	0	0	0	0	314	14
TOTAL	12	209	45	0	254	5	22	708	5	735	3	0	164	29	193	11	0	0	0	0	1182	31
PHF	0.43	0.87	0.80	0.00	0.87	0.63	0.79	0.96	0.42	0.86	0.38	0.00	0.89	0.73	0.86	0.46	0.00	0.00	0.00	0.00	0.94	0.55
16:00-17:00	10	74	15	0	89	5	8	169	7	184	1	0	53	12	65	2	0	0	0	0	338	18
	4	86	6	0	92	3	5	186	3	194	2	0	61	8	69	2	0	0	0	0	355	11
	2	70	15	0	85	4	9	205	2	216	2	0	75	11	86	1	0	0	0	0	387	9
	6	63	11	0	74	4	8	181	1	190	2	0	83	14	97	2	0	0	0	0	361	14
TOTAL	22	293	47	0	340	16	30	741	13	784	7	0	272	45	317	7	0	0	0	0	1441	52
PHF	0.55	0.85	0.78	0.00	0.92	0.80	0.83	0.90	0.46	0.91	0.88	0.00	0.82	0.80	0.82	0.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.72
16:30-17:30	2	70	15	0	85	4	9	205	2	216	2	0	75	11	86	1	0	0	0	0	387	9
	6	63	11	0	74	4	8	181	1	190	2	0	83	14	97	2	0	0	0	0	361	14
	6	85	7	0	92	7	5	202	2	209	2	0	102	15	117	2	0	0	0	0	418	17
	4	90	8	0	98	1	11	196	0	207	3	0	82	4	86	0	0	0	0	0	391	8
TOTAL	18	308	41	0	349	16	33	784	5	822	9	0	342	44	386	5	0	0	0	0	1557	48
PHF	0.75	0.86	0.68	0.00	0.89	0.57	0.75	0.96	0.63	0.95	0.75	0.00	0.84	0.73	0.82	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.71
TOTAL	136	1765	346	0	2131	112	185	6733	149	7067	56	0	1648	233	1881	56	1	0	2	3	11082	360

Remarque: PAVAGE SEC MAIS HOUILLÉ SUR ST-HUBERT.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-ANDRE ET VIGER

JOUR ET DATE: MERCREDI, 09-06-04

TEMPERATURE:SOLEL,PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				TOTAL	DE L'EST				TOTAL	DU SUD				TOTAL	DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT	
	P	OUEST	SUD	EST		P	NORD	OUEST	SUD		P	EST	NORD	OUEST		P	SUD	EST	NORD			
07:30-08:30	2	0	0	0	0	2	3	270	4	277	1	0	4	7	11	3	0	0	0	0	288	8
	2	0	0	0	0	4	0	300	1	301	0	0	9	3	12	2	0	0	0	0	313	8
	3	0	0	0	0	1	3	370	6	379	0	0	4	3	7	7	0	0	0	0	386	11
	3	0	0	0	0	0	2	363	4	369	2	0	3	1	4	4	0	0	0	0	373	9
TOTAL	10	0	0	0	0	7	8	1303	15	1326	3	0	20	14	34	16	0	0	0	0	1360	36
PHF	0.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.44	0.67	0.88	0.63	0.87	0.38	0.00	0.56	0.50	0.71	0.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.88	0.82
08:00-09:00	3	0	0	0	0	1	3	370	6	379	0	0	4	3	7	7	0	0	0	0	386	11
	3	0	0	0	0	0	2	363	4	369	2	0	3	1	4	4	0	0	0	0	373	9
	5	0	0	0	0	2	3	392	4	399	1	0	4	7	11	1	0	0	0	0	410	9
	2	0	0	0	0	2	0	369	5	374	1	0	13	7	20	5	0	0	0	0	394	10
TOTAL	13	0	0	0	0	5	8	1494	19	1521	4	0	24	18	42	17	0	0	0	0	1563	39
PHF	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.63	0.67	0.95	0.79	0.95	0.50	0.00	0.46	0.64	0.53	0.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.95	0.89
09:30-10:30	5	0	0	0	0	3	6	254	3	263	0	0	7	7	14	4	0	0	0	0	277	12
	3	0	0	0	0	1	3	212	5	220	1	0	3	8	11	4	0	0	0	0	231	9
	4	0	0	0	0	2	1	198	0	199	1	0	3	6	9	9	0	0	0	0	208	16
	0	0	0	0	0	1	1	232	2	235	1	0	4	3	7	3	0	0	0	0	242	5
TOTAL	12	0	0	0	0	7	11	896	10	917	3	0	17	24	41	20	0	0	0	0	958	42
PHF	0.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.58	0.46	0.88	0.50	0.87	0.75	0.00	0.61	0.75	0.73	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.86	0.66
11:00-12:00	2	0	0	0	0	0	2	186	3	191	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	193	2
	3	0	0	0	0	1	7	205	3	215	2	0	11	8	19	2	0	0	0	0	234	8
	1	0	0	0	0	5	6	231	0	237	2	0	7	7	14	2	0	0	0	0	251	10
	6	0	0	0	0	11	3	219	6	228	2	0	10	8	18	6	0	0	0	0	246	25
TOTAL	12	0	0	0	0	17	18	841	12	871	6	0	30	23	53	10	0	0	0	0	924	45
PHF	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.39	0.64	0.91	0.50	0.92	0.75	0.00	0.68	0.72	0.70	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.45
12:00-13:00	3	0	0	0	0	1	1	182	3	186	3	0	5	6	11	5	0	0	0	0	197	12
	4	0	0	0	0	2	1	204	6	211	5	0	9	3	12	8	0	0	0	0	223	19
	15	0	0	0	0	6	3	140	2	145	3	0	9	9	18	11	0	0	0	0	163	35
	13	0	0	0	0	0	3	195	2	200	3	0	10	6	16	8	0	0	0	0	216	24
TOTAL	35	0	0	0	0	9	8	721	13	742	14	0	33	24	57	32	0	0	0	0	799	90
PHF	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.67	0.88	0.54	0.88	0.70	0.00	0.83	0.67	0.79	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	0.64
14:30-15:30	6	0	0	0	0	2	1	194	3	198	1	0	6	5	11	6	0	0	0	0	209	15
	2	0	0	0	0	1	3	187	5	195	1	0	12	9	21	4	0	0	0	0	216	8
	3	0	0	0	0	1	8	186	3	197	0	0	7	12	19	0	0	0	0	0	216	4
	4	0	0	0	0	0	1	217	4	222	0	0	8	11	19	6	0	0	0	0	241	10
TOTAL	15	0	0	0	0	4	13	784	15	812	2	0	33	37	70	16	0	0	0	0	882	37
PHF	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.41	0.90	0.75	0.91	0.50	0.00	0.69	0.77	0.83	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.91	0.62
16:00-17:00	5	0	0	0	0	3	1	176	5	182	1	0	15	13	28	6	0	0	0	0	210	15
	8	0	0	0	0	2	2	217	2	221	2	0	18	15	33	5	0	0	0	0	254	17
	5	0	0	0	0	1	4	240	1	245	1	0	19	10	29	6	0	0	0	0	274	13
	2	0	0	0	0	1	3	229	4	236	2	0	22	8	30	2	0	0	0	0	266	7
TOTAL	20	0	0	0	0	7	10	862	12	884	6	0	74	46	120	19	0	0	0	0	1004	52
PHF	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.58	0.63	0.90	0.60	0.90	0.75	0.00	0.84	0.77	0.91	0.79	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.76
16:30-17:30	5	0	0	0	0	1	4	240	1	245	1	0	19	10	29	6	0	0	0	0	274	13
	2	0	0	0	0	1	3	229	4	236	2	0	22	8	30	2	0	0	0	0	266	7
	5	0	0	0	0	3	5	249	4	258	2	0	37	11	48	7	0	0	0	0	306	17
	17	0	0	0	0	4	8	254	3	265	2	0	27	6	33	6	0	0	0	0	298	29
TOTAL	29	0	0	0	0	9	20	972	12	1004	7	0	105	35	140	21	0	0	0	0	1144	66
PHF	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.56	0.63	0.96	0.75	0.95	0.88	0.00	0.71	0.80	0.73	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.57
TOTAL	146	0	0	0	0	65	96	7873	108	8077	45	0	336	221	557	151	0	0	0	0	8634	407

Remarque : _____

Comptages véhicules équivalents et piétons

SAINT-ANDRE ET VIGER

JOUR ET DATE: MERCREDI, 07-01-04

TEMPERATURE: SOLEIL, PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): A.PEREZ

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL		
07:30-08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	0	0	0	0	0	1	288	2	291	0	0	5	2	7	0	0	0	0	0	298	1
	0	0	0	0	0	1	1	306	0	307	0	0	4	2	6	0	0	0	0	0	313	1
	0	0	0	0	0	3	4	308	4	316	0	0	6	1	7	0	0	0	0	0	323	3
	TOTAL	1	0	0	0	0	4	6	902	6	914	0	0	15	5	20	0	0	0	0	0	934
PHF	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.33	0.38	0.73	0.38	0.72	0.00	0.00	0.63	0.63	0.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72	0.42
08:00-09:00	0	0	0	0	0	1	1	306	0	307	0	0	4	2	6	0	0	0	0	0	313	1
	0	0	0	0	0	3	4	308	4	316	0	0	6	1	7	0	0	0	0	0	323	3
	3	0	0	0	0	0	3	341	2	346	0	0	3	4	7	2	0	0	0	0	353	5
	0	0	0	0	0	0	0	338	4	342	0	0	4	6	10	0	0	0	0	0	352	0
	TOTAL	3	0	0	0	0	4	8	1293	10	1311	0	0	17	13	30	2	0	0	0	0	1341
PHF	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.33	0.50	0.95	0.63	0.95	0.00	0.00	0.71	0.54	0.75	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.95	0.45
09:30-10:30	2	0	0	0	0	1	4	253	6	263	0	0	4	2	6	1	0	0	0	0	269	4
	1	0	0	0	0	3	6	220	1	227	0	0	4	2	6	2	0	0	0	0	233	6
	0	0	0	0	0	3	4	177	1	182	0	0	1	2	3	1	0	0	0	0	185	4
	0	0	0	0	0	1	16	167	3	186	0	0	2	3	5	1	0	0	0	0	191	2
	TOTAL	3	0	0	0	0	8	30	817	11	858	0	0	11	9	20	5	0	0	0	0	878
PHF	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.67	0.47	0.81	0.46	0.82	0.00	0.00	0.69	0.75	0.83	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.82	0.67
11:00-12:00	0	0	0	0	0	1	3	156	1	160	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0	165	1
	0	0	0	0	0	2	2	166	4	172	0	0	3	3	6	0	0	0	0	0	178	2
	0	0	0	0	0	3	2	177	0	179	2	0	3	4	7	0	0	0	0	0	186	5
	0	0	0	0	0	1	0	158	3	161	0	0	3	2	5	3	0	0	0	0	166	4
	TOTAL	0	0	0	0	0	7	7	657	8	672	2	0	14	9	23	3	0	0	0	0	695
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.58	0.58	0.93	0.50	0.94	0.25	0.00	0.70	0.56	0.82	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.60
12:00-13:00	0	0	0	0	0	5	3	150	3	156	4	0	7	2	9	2	0	0	0	0	165	11
	0	0	0	0	0	0	4	172	2	178	0	0	4	2	6	0	0	0	0	0	184	0
	3	0	0	0	0	0	0	139	1	140	0	0	4	1	5	7	0	0	0	0	145	10
	2	0	0	0	0	0	0	137	1	138	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	140	4
	TOTAL	5	0	0	0	0	5	7	598	7	612	4	0	16	6	22	11	0	0	0	0	634
PHF	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.44	0.87	0.58	0.86	0.25	0.00	0.57	0.75	0.61	0.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.86	0.57
14:30-15:30	0	0	0	0	0	0	3	152	1	156	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	158	2
	0	0	0	0	0	0	4	169	2	175	0	0	3	9	12	2	0	0	0	0	187	2
	0	0	0	0	0	0	0	171	1	172	0	0	4	4	8	0	0	0	0	0	180	0
	0	0	0	0	0	1	5	178	2	185	0	0	3	4	7	1	0	0	0	0	192	2
	TOTAL	0	0	0	0	0	1	12	670	6	688	0	0	11	18	29	5	0	0	0	0	717
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.60	0.94	0.75	0.93	0.00	0.00	0.69	0.50	0.60	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.75
16:00-17:00	0	0	0	0	0	1	2	213	1	216	0	0	7	3	10	1	0	0	0	0	226	2
	0	0	0	0	0	0	3	223	2	228	0	0	3	2	5	1	0	0	0	0	233	1
	0	0	0	0	0	0	1	216	1	218	0	0	8	4	12	0	0	0	0	0	230	0
	0	0	0	0	0	1	2	186	1	189	0	0	11	3	14	1	0	0	0	0	203	2
	TOTAL	0	0	0	0	0	2	8	838	5	851	0	0	29	12	41	3	0	0	0	0	892
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.67	0.94	0.63	0.93	0.00	0.00	0.66	0.75	0.73	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.63
16:30-17:30	0	0	0	0	0	0	1	216	1	218	0	0	8	4	12	0	0	0	0	0	230	0
	0	0	0	0	0	1	2	186	1	189	0	0	11	3	14	1	0	0	0	0	203	2
	0	0	0	0	0	1	2	167	3	172	0	0	24	3	27	1	0	0	0	0	199	2
	0	0	0	0	0	3	4	204	5	213	0	0	12	7	19	1	0	0	0	0	232	4
	TOTAL	0	0	0	0	0	5	9	773	10	792	0	0	55	17	72	3	0	0	0	0	864
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.42	0.56	0.89	0.50	0.91	0.00	0.00	0.57	0.61	0.67	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.50
TOTAL	12	0	0	0	0	36	87	6548	63	6698	6	0	168	89	257	32	0	0	0	0	6955	86

Remarque: _____

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: AMHERST ET VIGER

JOUR ET DATE: MARDI 02-06-04

TEMPERATURE: SOLEIL, PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT			
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD			TOTAL		
07:30-08:30	1	126	7	0	133	1	5	204	8	217	1	0	42	4	46	0	0	0	0	0	396	3		
	3	116	9	0	125	1	9	248	13	270	0	0	39	6	45	1	0	0	0	0			440	5
	3	116	15	0	131	0	8	266	12	286	0	0	51	7	58	0	0	0	0	0			475	3
	5	118	10	0	128	3	15	296	11	322	0	0	44	7	51	0	0	0	0	0			501	8
	TOTAL	12	476	41	0	517	5	37	1014	44	1095	1	0	176	24	200	1	0	0	0			0	1812
PHF	0.60	0.94	0.68	0.00	0.97	0.42	0.62	0.86	0.85	0.85	0.25	0.00	0.86	0.86	0.86	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	0.59		
08:00-09:00	3	116	15	0	131	0	8	266	12	286	0	0	51	7	58	0	0	0	0	0	501	8		
	5	118	10	0	128	3	15	296	11	322	0	0	44	7	51	0	0	0	0	0			502	6
	3	122	13	0	135	1	17	289	8	314	1	0	50	3	53	1	0	0	0	0			504	5
	5	106	18	0	124	0	19	270	17	306	0	0	65	9	74	0	0	0	0	0			582	5
	TOTAL	16	462	56	0	518	4	59	1121	48	1228	1	0	210	26	236	1	0	0	0			0	1984
PHF	0.80	0.95	0.78	0.00	0.96	0.33	0.78	0.95	0.71	0.95	0.25	0.00	0.81	0.72	0.80	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.98	0.69		
09:30-10:30	3	65	4	0	69	0	9	196	8	213	0	0	49	16	65	0	0	0	0	0	1200	13		
	1	55	3	0	58	2	10	159	4	173	0	0	44	7	51	2	0	0	0	0			309	2
	1	63	11	0	74	0	8	160	18	186	0	1	43	5	49	1	0	0	0	0			282	5
	2	52	5	0	57	1	5	149	1	155	0	0	41	9	50	0	0	0	0	0			262	3
	TOTAL	7	235	23	0	258	3	32	664	31	727	0	1	177	37	215	3	0	0	0			0	1200
PHF	0.58	0.90	0.52	0.00	0.87	0.38	0.80	0.85	0.43	0.85	0.00	0.25	0.90	0.58	0.83	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.86	0.65		
11:00-12:00	4	39	7	0	46	1	12	165	6	183	0	0	42	7	49	0	0	0	0	0	1120	15		
	0	45	9	0	54	2	8	157	9	174	0	0	41	2	43	0	0	0	0	0			278	5
	0	47	6	0	53	0	8	157	8	173	0	0	55	4	59	0	0	0	0	0			271	2
	4	42	8	0	50	1	9	149	16	174	0	0	58	4	62	0	0	0	0	0			285	0
	TOTAL	8	173	30	0	203	4	37	628	39	704	0	0	196	17	213	3	0	0	0			0	286
PHF	0.50	0.92	0.83	0.00	0.94	0.50	0.77	0.95	0.61	0.96	0.00	0.00	0.84	0.61	0.86	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.98	0.47		
12:00-13:00	12	69	11	0	80	1	11	131	5	147	0	0	54	5	59	0	0	0	0	0	1101	32		
	4	65	5	0	70	0	17	130	8	155	0	0	42	4	46	0	0	0	0	0			286	13
	5	50	10	0	60	2	8	137	7	152	0	0	41	8	49	0	0	0	0	0			271	4
	6	75	13	0	88	1	7	120	13	140	0	0	48	7	55	1	0	0	0	0			261	7
	TOTAL	27	259	39	0	298	4	43	518	33	594	0	0	185	24	209	1	0	0	0			0	283
PHF	0.56	0.86	0.75	0.00	0.85	0.50	0.63	0.95	0.63	0.96	0.00	0.00	0.86	0.75	0.89	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.62		
14:30-15:30	0	67	10	0	77	0	8	160	16	184	1	0	60	5	65	1	0	0	0	0	1351	23		
	4	73	7	0	80	0	11	144	7	162	0	0	93	8	101	3	0	0	0	0			326	2
	3	71	20	0	91	3	24	149	4	177	2	0	90	5	95	0	0	0	0	0			343	7
	3	59	12	0	71	2	12	164	2	178	1	0	64	6	70	0	0	0	0	0			363	8
	TOTAL	10	270	49	0	319	5	55	617	29	701	4	0	307	24	331	4	0	0	0			0	319
PHF	0.63	0.92	0.61	0.00	0.88	0.42	0.57	0.94	0.45	0.95	0.50	0.00	0.83	0.75	0.82	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	1351	23		
16:00-17:00	0	75	21	0	96	1	10	125	3	138	2	0	101	5	106	0	0	0	0	0	1354	27		
	2	62	11	0	73	2	10	143	5	158	0	0	102	7	109	1	0	0	0	0			340	3
	4	64	11	0	75	1	13	140	8	161	0	0	108	3	111	2	0	0	0	0			340	5
	5	62	21	0	83	4	24	126	8	158	0	0	78	8	86	3	0	0	0	0			347	7
	TOTAL	11	263	64	0	327	8	57	534	24	615	2	0	389	23	412	6	0	0	0			0	327
PHF	0.55	0.88	0.76	0.00	0.85	0.50	0.59	0.93	0.75	0.95	0.25	0.00	0.90	0.72	0.93	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	1354	27		
16:30-17:30	4	64	11	0	75	1	13	140	8	161	0	0	108	3	111	2	0	0	0	0	1303	33		
	5	62	21	0	83	4	24	126	8	158	0	0	78	8	86	3	0	0	0	0			347	7
	2	73	9	0	82	2	16	141	7	164	2	0	51	9	60	0	0	0	0	0			327	12
	8	63	10	0	73	0	18	139	5	162	0	0	78	10	88	0	0	0	0	0			306	6
	TOTAL	19	262	51	0	313	7	71	546	28	645	2	0	315	30	345	5	0	0	0			0	323
PHF	0.59	0.90	0.61	0.00	0.94	0.44	0.74	0.97	0.88	0.98	0.25	0.00	0.73	0.75	0.78	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	1303	33		
TOTAL	110	2400	353	0	2753	40	391	5642	276	6309	10	1	1955	205	2161	24	0	0	0	0	11223	184		

Remarque: 16H A 17H30 DIRECTIONS NORD CONGESTIONNE DE RENE-LEVESQUE A ST-ANTOINE, DEBORDANT SUR ST-ANTOINE JUSQU'A ST-HUBERT.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: AMHERST ET VIGER

JOUR ET DATE: MARDI 03 - 02 - 04

TEMPERATURE: SOLEIL, PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30 - 08:30	1	76	6	0	82	2	8	135	2	145	0	0	38	6	44	0	0	0	0	0	271	3
	4	96	11	0	107	3	4	198	2	202	0	0	44	1	45	0	0	0	0	0	354	7
	1	106	13	0	119	1	10	215	7	232	0	0	54	1	55	0	0	0	0	0	406	2
	2	93	22	0	115	0	11	241	8	260	0	0	52	3	55	0	0	0	0	0	430	2
	TOTAL	8	371	52	0	423	6	33	787	19	839	0	0	188	11	199	0	0	0	0	0	1461
PHF	0.50	0.88	0.59	0.00	0.69	0.50	0.75	0.82	0.59	0.81	0.00	0.00	0.87	0.46	0.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.85	0.50
08:00 - 09:00	1	106	13	0	119	1	10	215	7	232	0	0	54	1	55	0	0	0	0	0	406	2
	2	93	22	0	115	0	11	241	8	260	0	0	52	3	55	0	0	0	0	0	430	2
	4	97	13	0	110	0	26	235	7	268	0	0	42	1	43	0	0	0	0	0	421	4
	2	91	17	0	108	2	32	239	9	280	1	0	51	5	58	0	0	0	0	0	444	5
	TOTAL	9	387	65	0	452	3	79	930	31	1040	1	0	199	10	209	0	0	0	0	0	1701
PHF	0.58	0.91	0.74	0.00	0.95	0.38	0.62	0.86	0.86	0.93	0.25	0.00	0.92	0.50	0.93	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.98	0.85
09:30 - 10:30	3	44	12	0	56	2	10	175	8	193	0	0	41	2	43	1	0	0	0	0	292	6
	0	37	3	0	40	0	7	158	3	168	0	0	39	5	44	0	0	0	0	0	252	0
	0	55	2	0	57	0	8	180	5	171	0	0	39	3	42	0	0	0	0	0	270	0
	1	46	8	0	52	0	8	142	5	155	0	0	48	2	50	0	0	0	0	0	257	1
	TOTAL	4	182	23	0	205	2	31	635	21	687	0	0	167	12	179	1	0	0	0	0	1071
PHF	0.33	0.83	0.48	0.00	0.90	0.25	0.78	0.91	0.86	0.89	0.00	0.00	0.87	0.60	0.90	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.29
11:00 - 12:00	0	47	9	0	56	4	7	107	2	116	0	0	32	1	33	0	0	0	0	0	205	4
	0	50	19	0	69	2	10	123	5	138	0	0	31	2	33	2	0	0	0	0	240	4
	0	41	8	0	49	4	11	117	4	132	0	0	45	2	47	0	0	0	0	0	228	4
	4	47	11	0	58	1	10	125	4	139	0	0	45	4	49	0	0	0	0	0	246	5
	TOTAL	4	185	47	0	232	11	38	472	15	525	0	0	153	9	162	2	0	0	0	0	919
PHF	0.25	0.93	0.62	0.00	0.84	0.69	0.86	0.94	0.75	0.94	0.00	0.00	0.85	0.58	0.83	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.85
12:00 - 13:00	3	55	12	0	67	0	10	132	2	144	0	0	46	2	48	0	0	0	0	0	259	3
	1	49	10	0	59	2	11	121	0	132	0	0	35	3	38	0	0	0	0	0	229	3
	3	47	13	0	60	1	9	107	2	118	0	0	44	1	45	2	0	0	0	0	223	6
	6	56	10	0	66	2	5	129	6	140	0	0	37	2	39	0	0	0	0	0	245	8
	TOTAL	13	207	45	0	252	5	35	489	10	534	0	0	162	8	170	2	0	0	0	0	956
PHF	0.54	0.92	0.87	0.00	0.94	0.63	0.80	0.93	0.42	0.93	0.00	0.00	0.88	0.67	0.89	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.63
14:30 - 15:30	0	51	12	0	63	0	7	114	4	125	0	0	39	3	42	0	0	0	0	0	230	0
	0	51	7	0	58	0	18	110	2	128	0	0	37	2	39	1	0	0	0	0	225	1
	2	58	14	0	72	0	9	98	4	111	0	0	71	1	72	0	0	0	0	0	255	2
	0	55	7	0	62	0	7	121	0	128	0	0	81	4	85	0	0	0	0	0	275	0
	TOTAL	2	215	40	0	255	0	39	443	10	492	0	0	228	10	238	1	0	0	0	0	985
PHF	0.25	0.93	0.71	0.00	0.89	0.00	0.81	0.92	0.63	0.98	0.00	0.00	0.70	0.63	0.70	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	0.38
16:00 - 17:00	0	61	17	0	78	0	17	105	4	126	0	0	102	1	103	0	0	0	0	0	307	0
	0	84	8	0	92	2	14	121	2	137	0	0	108	1	109	0	0	0	0	0	338	2
	4	75	19	0	94	1	22	137	3	162	0	0	124	1	125	0	0	0	0	0	381	5
	2	82	18	0	100	1	18	163	1	180	0	0	111	3	114	2	0	0	0	0	394	5
	TOTAL	6	302	62	0	364	4	69	526	10	605	0	0	445	6	451	2	0	0	0	0	1420
PHF	0.38	0.90	0.82	0.00	0.91	0.50	0.78	0.81	0.63	0.84	0.00	0.00	0.90	0.50	0.90	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	0.60
16:30 - 17:30	4	75	19	0	94	1	22	137	3	162	0	0	124	1	125	0	0	0	0	0	381	5
	2	82	18	0	100	1	18	163	1	180	0	0	111	3	114	2	0	0	0	0	394	5
	0	70	18	0	88	1	17	133	5	155	0	0	106	0	106	0	0	0	0	0	347	1
	1	98	11	0	107	0	14	143	1	158	0	0	130	2	132	2	0	0	0	0	397	3
	TOTAL	7	323	64	0	387	3	69	576	10	655	0	0	471	6	477	4	0	0	0	0	1519
PHF	0.44	0.84	0.84	0.00	0.90	0.75	0.78	0.88	0.50	0.91	0.00	0.00	0.91	0.50	0.90	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.70
TOTAL	53	2172	398	0	2570	34	393	4856	128	5377	1	0	2013	72	2085	12	0	0	0	0	10032	100

Remarque :

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: AMHERST ET VIGER

JOUR ET DATE: MARDI 03-02-04

TEMPERATURE:SOLEL, PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30 - 08:30	1	76	6	0	82	2	8	135	2	145	0	0	38	6	44	0	0	0	0	0	271	3
	4	96	11	0	107	3	4	198	2	202	0	0	44	1	45	0	0	0	0	0	354	7
	1	106	13	0	119	1	10	215	7	232	0	0	54	1	55	0	0	0	0	0	406	2
	2	93	22	0	115	0	11	241	8	260	0	0	52	3	55	0	0	0	0	0	430	2
	8	371	52	0	423	6	33	787	19	839	0	0	188	11	199	0	0	0	0	0	1461	14
TOTAL																						
PHF	0.50	0.88	0.59	0.00	0.89	0.50	0.75	0.82	0.59	0.81	0.00	0.00	0.87	0.48	0.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.85	0.50
08:00 - 09:00	1	106	13	0	119	1	10	215	7	232	0	0	54	1	55	0	0	0	0	0	406	2
	2	93	22	0	115	0	11	241	8	260	0	0	52	3	55	0	0	0	0	0	421	4
	4	97	13	0	110	0	26	235	7	268	0	0	42	1	43	0	0	0	0	0	444	5
	2	91	17	0	108	2	32	239	9	280	1	0	51	5	58	0	0	0	0	0	1701	13
	9	387	65	0	452	3	79	830	31	1040	1	0	199	10	209	0	0	0	0	0	0.98	0.85
TOTAL																						
PHF	0.56	0.91	0.74	0.00	0.95	0.38	0.62	0.98	0.86	0.93	0.25	0.00	0.92	0.50	0.93	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
09:30 - 10:30	3	44	12	0	56	2	10	175	8	193	0	0	41	2	43	1	0	0	0	0	292	6
	0	37	3	0	40	0	7	158	3	168	0	0	39	5	44	0	0	0	0	0	252	0
	0	55	2	0	57	0	8	160	5	171	0	0	39	3	42	0	0	0	0	0	270	0
	1	46	6	0	52	0	8	142	5	155	0	0	48	2	50	0	0	0	0	0	257	1
	4	182	23	0	205	2	31	635	21	687	0	0	167	12	179	1	0	0	0	0	1071	7
TOTAL																						
PHF	0.33	0.83	0.48	0.00	0.90	0.25	0.78	0.91	0.68	0.89	0.00	0.00	0.87	0.60	0.90	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.29
11:00 - 12:00	0	47	9	0	56	4	7	107	2	118	0	0	32	1	33	0	0	0	0	0	205	4
	0	50	19	0	69	2	10	123	5	138	0	0	31	2	33	2	0	0	0	0	240	4
	0	41	8	0	49	4	11	117	4	132	0	0	45	2	47	0	0	0	0	0	228	4
	4	47	11	0	58	1	10	125	4	139	0	0	45	4	49	0	0	0	0	0	246	5
	4	185	47	0	232	11	38	472	15	525	0	0	153	9	182	2	0	0	0	0	919	17
TOTAL																						
PHF	0.25	0.93	0.62	0.00	0.84	0.69	0.88	0.94	0.75	0.94	0.00	0.00	0.85	0.58	0.83	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.85
12:00 - 13:00	3	55	12	0	67	0	10	132	2	144	0	0	48	2	48	0	0	0	0	0	259	3
	1	49	10	0	59	2	11	121	0	132	0	0	35	3	38	0	0	0	0	0	229	3
	3	47	13	0	60	1	9	107	2	118	0	0	44	1	45	2	0	0	0	0	223	8
	8	56	10	0	66	2	5	129	6	140	0	0	37	2	39	0	0	0	0	0	245	8
	13	207	45	0	252	5	35	489	10	534	0	0	162	8	170	2	0	0	0	0	956	20
TOTAL																						
PHF	0.54	0.92	0.87	0.00	0.94	0.63	0.80	0.93	0.42	0.93	0.00	0.00	0.88	0.67	0.89	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.63
14:30 - 15:30	0	51	12	0	63	0	7	114	4	125	0	0	39	3	42	0	0	0	0	0	230	0
	0	51	7	0	58	0	16	110	2	128	0	0	37	2	39	1	0	0	0	0	225	1
	2	58	14	0	72	0	9	98	4	111	0	0	71	1	72	0	0	0	0	0	255	2
	0	55	7	0	62	0	7	121	0	128	0	0	81	4	85	0	0	0	0	0	275	0
	2	215	40	0	255	0	39	443	10	492	0	0	228	10	238	1	0	0	0	0	985	3
TOTAL																						
PHF	0.25	0.93	0.71	0.00	0.89	0.00	0.61	0.92	0.63	0.98	0.00	0.00	0.70	0.63	0.70	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	0.38
16:00 - 17:00	0	61	17	0	78	0	17	105	4	128	0	0	102	1	103	0	0	0	0	0	307	0
	0	84	8	0	92	2	14	121	2	137	0	0	108	1	109	0	0	0	0	0	338	2
	4	75	19	0	94	1	22	137	3	162	0	0	124	1	125	0	0	0	0	0	381	5
	2	82	18	0	100	1	16	163	1	180	0	0	111	3	114	2	0	0	0	0	394	5
	6	302	62	0	364	4	69	528	10	605	0	0	445	6	451	2	0	0	0	0	1420	12
TOTAL																						
PHF	0.38	0.90	0.82	0.00	0.91	0.50	0.78	0.81	0.63	0.84	0.00	0.00	0.90	0.50	0.90	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	0.60
16:30 - 17:30	4	75	19	0	94	1	22	137	3	162	0	0	124	1	125	0	0	0	0	0	381	5
	2	82	18	0	100	1	16	163	1	180	0	0	111	3	114	2	0	0	0	0	394	5
	0	70	16	0	86	1	17	133	5	155	0	0	108	0	108	0	0	0	0	0	347	1
	1	98	11	0	107	0	14	143	1	158	0	0	130	2	132	2	0	0	0	0	397	3
	7	323	64	0	387	3	69	578	10	655	0	0	471	6	477	4	0	0	0	0	1519	14
TOTAL																						
PHF	0.44	0.84	0.84	0.00	0.90	0.75	0.78	0.88	0.50	0.91	0.00	0.00	0.91	0.50	0.90	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.98	0.70
TOTAL	53	2172	398	0	2570	34	393	4858	126	5377	1	0	2013	72	2085	12	0	0	0	0	10032	100

Remarque :

SITE: GOSFORD & ST-ANTOINE (AUTOS ET PIÉTONS)
 SORTIE AUTOROUTE VILLE-MARIE
 TEMPERATURE: SOLEIL, NUAGES

JOUR ET DATE: JEUDI, 01.12.1994
 OBSERVATEUR(S): BENOIT HALLÉ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT						
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORDOUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORDOUEST	TOTAL	P	SUD	EST			EST*	TOTAL				
08:00-08:30					0				0				0					0	0	0				
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	31	0	0	31	0	7	108	249	382	393	8			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	38	0	0	38	0	4	111	300	415	453	8			
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	69	0	0	69	0	11	217	549	777	846	16			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.45	0.00	0.00	0.45	0.00	0.39	0.49	0.48	0.47	0.47	0.50			
08:00-09:00					0				0				0					0	7	108	249	382	393	8
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	31	0	0	38	0	4	111	300	415	453	8			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	43	0	0	43	0	27	128	331	488	529	5			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	32	0	0	32	0	32	135	376	543	575	16			
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	144	0	0	144	0	70	480	1258	1808	1950	37			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.58	0.84	0.00	0.00	0.84	0.00	0.55	0.89	0.84	0.83	0.85	0.58			
09:30-10:30					0				0				0					0	33	113	277	423	487	14
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	64	0	0	64	0	36	112	242	390	455	11			
	0	0	0	0	0	3	0	0	0	8	65	0	0	65	0	36	112	242	390	455	11			
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	51	0	0	51	0	46	133	178	357	408	14			
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	18	74	0	0	74	0	17	142	187	348	420	19			
TOTAL	0	0	0	0	0	6	0	0	0	52	254	0	0	254	0	132	500	884	1518	1770	58			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.72	0.86	0.00	0.00	0.86	0.00	0.72	0.88	0.80	0.90	0.91	0.76			
11:00-12:00					0				0				0					0	20	118	163	301	372	11
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	10	71	0	0	71	0	22	135	161	318	374	9			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	58	0	0	56	0	22	135	161	318	374	9			
	0	0	0	0	0	5	0	0	0	13	75	0	0	75	0	11	152	148	311	388	18			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	80	0	0	80	0	12	147	187	348	428	8			
TOTAL	0	0	0	0	0	6	0	0	0	40	282	0	0	282	0	65	552	659	1278	1558	46			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.30	0.00	0.00	0.00	0.77	0.88	0.00	0.00	0.88	0.00	0.74	0.91	0.88	0.92	0.91	0.84			
12:00-13:00					0				0				0					0	16	178	145	337	418	22
	0	0	0	0	0	2	0	0	0	20	79	0	0	79	0	16	178	145	337	418	22			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	68	0	0	68	0	14	145	189	348	418	12			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	62	0	0	62	0	20	140	168	328	390	14			
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	17	70	0	0	70	0	15	107	150	272	342	18			
TOTAL	0	0	0	0	0	3	0	0	0	63	279	0	0	279	0	65	568	652	1285	1564	66			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.00	0.00	0.00	0.79	0.88	0.00	0.00	0.88	0.00	0.81	0.81	0.88	0.92	0.94	0.75			
14:30-15:30					0				0				0					0	31	199	186	418	501	10
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	9	85	0	0	85	0	29	179	187	395	471	7			
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	78	0	0	78	0	21	182	151	354	432	9			
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	8	78	0	0	78	0	21	182	151	354	432	9			
	0	0	0	0	0	2	0	0	0	7	95	0	0	95	2	28	213	200	441	536	11			
TOTAL	0	0	0	0	0	5	0	0	0	30	334	0	0	334	2	109	773	724	1608	1940	37			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.63	0.00	0.00	0.00	0.83	0.88	0.00	0.00	0.88	0.25	0.88	0.91	0.91	0.91	0.90	0.84			
16:00-17:00					0				0				0					0	25	279	200	504	588	14
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	13	82	0	0	82	0	15	261	218	492	602	8			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	110	0	0	110	0	15	261	218	492	602	8			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	150	0	0	150	0	15	349	238	602	752	13			
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	8	92	0	0	92	0	11	348	288	647	739	9			
TOTAL	0	0	0	0	0	2	0	0	0	42	434	0	0	434	0	66	1237	942	2245	2679	44			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.81	0.72	0.00	0.00	0.72	0.00	0.66	0.89	0.82	0.87	0.89	0.79			
18:30-17:30					0				0				0					0	15	349	238	602	752	13
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	8	92	0	0	92	0	11	348	288	647	739	9			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	113	0	0	113	0	11	308	258	575	688	5			
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	89	0	0	89	0	18	318	287	623	712	5			
TOTAL	0	0	0	0	0	2	0	0	0	30	444	0	0	444	0	55	1323	1069	2447	2891	32			
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.58	0.74	0.00	0.00	0.74	0.00	0.76	0.95	0.93	0.95	0.96	0.62			
TOTAL	0	0	0	0	0	24	0	0	0	310	2240	0	0	2240	2	573	5650	6735	12958	15188	338			

Remarque: e* : sortie autoroute Ville Marie

SITE: GOSFORD & ST-ANTOINE (VÉHICULES LOURDS)
 SORTIE AUTOROUTE VILLE-MARIE
 TEMPERATURE: SOLEIL, NUAGES

JOUR ET DATE: JEUDI, 01.12.1994
 OBSERVATEUR(S): BENOIT HALLÉ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	D	S	E	TOTAL	P	N	O	S	TOTAL	P	E	N	O	TOTAL	P			S	E	EST*	TOTAL
08:00-08:30					0					0											0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	6	6		12	16
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	2	4	8		14	18
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.50	0.00	0.25	0.42	0.44		0.46	0.47
08:00-09:00					0					0											0	16
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	6	6		12	16
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	2	4	8		14	18
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.19	0.00	0.00	0.19	0.00	0.4	0.22	0.34		0.60	0.79
09:30-10:30					0					0											0	15
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	7	5		12	15
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	1	12	5		18	23
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.00	0.00	0.75	0.00	0.50	0.77	0.63		0.78	0.84
11:00-12:00					0					0											0	27
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	2	14	4		20	27
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	14	9		23	25
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.63	0.00	0.00	0.63	0.00	0.42	0.89	0.69		0.96	0.87
12:00-13:00					0					0											0	25
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	3	10	7		20	25
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2	10	10		22	24
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.67	0.00	0.00	0.67	0.00	0.87	0.96	0.82		0.94	0.99
14:30-15:30					0					0											0	22
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	2	6	11		19	22
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	12	11		24	26
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.58	0.00	0.00	0.58	0.00	0.63	0.75	0.85		0.95	0.88
16:00-17:00					0					0											0	25
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	8	11		19	25
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	8	3		11	15
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.67	0.00	0.00	0.67	0.00	0.50	0.75	0.61		0.78	0.75
18:30-17:30					0					0											0	18
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	10	5		16	18
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	1	4	8		13	17
PHF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.00	0.00	0.14	0.00	0.2	0.22	0.26		0.50	0.64
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	122	0	0	122	0	30	252	247		529	651

Remarque: ** : PROVENANCE DE L'AUTOROUTE VILLE MARIE

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: HOTEL DE VILLE ET VIGER

JOUR ET DATE: JEUDI, LE 05 SEPTEMBRE 1996

TEMPERATURE: ENSOLEILLE

OBSERVATEUR(S): BENOIT HALLE

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT.				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30-08:30	9	28	3	0	31	0	0	632	8	640	1	0	0	2	2	1	0	0	0	0	673	11
	16	22	6	0	28	1	0	670	8	678	0	0	0	7	7	1	0	0	0	0	713	18
	11	20	1	0	21	0	0	705	6	711	4	0	0	7	7	1	0	0	0	0	739	16
	7	20	6	0	26	10	0	730	3	733	4	0	0	7	7	0	0	0	0	0	766	21
	43	90	16	0	106	11	0	2737	25	2762	9	0	0	23	23	3	0	0	0	0	0	2891
PHF	0.67	0.80	0.67	0.00	0.85	0.28	0.00	0.94	0.78	0.94	0.56	0.00	0.00	0.82	0.82	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.94	0.79
08:00-09:00	11	20	1	0	21	0	0	705	6	711	4	0	0	7	7	1	0	0	0	0	739	16
	7	20	6	0	26	10	0	730	3	733	4	0	0	7	7	0	0	0	0	0	766	21
	11	24	2	0	26	5	0	754	3	757	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	792	16
	15	27	4	0	31	3	0	709	14	723	1	0	0	26	26	3	0	0	0	0	780	22
	44	91	13	0	104	18	0	2898	26	2924	9	0	0	49	49	4	0	0	0	0	0	3077
PHF	0.73	0.84	0.54	0.00	0.84	0.45	0.00	0.96	0.46	0.97	0.56	0.00	0.00	0.47	0.47	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.97	0.85
09:30-10:30	6	21	0	0	21	2	0	475	8	483	2	0	0	13	13	0	0	0	0	0	517	10
	9	21	4	0	25	2	0	436	6	442	2	0	0	16	16	0	0	0	0	0	483	13
	2	20	7	0	27	0	0	426	7	433	1	0	0	12	12	0	0	0	0	0	472	3
	9	32	5	0	37	1	0	462	10	472	1	0	0	12	12	0	0	0	0	0	521	11
	26	94	16	0	110	5	0	1799	31	1830	6	0	0	53	53	0	0	0	0	0	1993	37
PHF	0.72	0.73	0.57	0.00	0.74	0.63	0.00	0.95	0.78	0.95	0.75	0.00	0.00	0.83	0.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.71
11:00-12:00	19	32	6	0	38	1	0	511	10	521	2	0	0	13	13	1	0	0	0	0	572	23
	7	38	5	0	43	0	0	466	7	473	2	0	0	10	10	6	0	0	0	0	526	15
	20	29	5	0	34	1	0	483	7	490	8	0	0	7	7	4	0	0	0	0	531	33
	59	37	2	0	39	9	0	529	13	542	2	0	0	15	15	3	0	0	0	0	596	73
	105	136	18	0	154	11	0	1989	37	2026	14	0	0	45	45	14	0	0	0	0	0	2225
PHF	0.44	0.89	0.75	0.00	0.90	0.31	0.00	0.94	0.71	0.93	0.44	0.00	0.00	0.75	0.75	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.93	0.49
12:00-13:00	23	29	4	0	33	9	0	475	5	480	0	0	0	9	9	3	0	0	0	0	522	35
	6	46	2	0	48	3	0	435	7	442	0	0	0	17	17	3	0	0	0	0	507	12
	16	38	7	0	45	8	0	490	5	495	4	0	0	11	11	5	0	0	0	0	551	33
	15	48	3	0	51	1	0	466	9	475	1	0	0	12	12	0	0	0	0	0	538	17
	60	161	16	0	177	21	0	1866	26	1892	5	0	0	49	49	11	0	0	0	0	0	2118
PHF	0.65	0.84	0.57	0.00	0.87	0.58	0.00	0.95	0.72	0.96	0.31	0.00	0.00	0.72	0.72	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.69
14:30-15:30	12	36	3	0	39	1	0	505	12	517	6	0	0	13	13	0	0	0	0	0	569	19
	10	43	6	0	49	4	0	508	5	513	1	0	0	4	4	2	0	0	0	0	566	17
	8	47	5	0	52	3	0	513	11	524	3	0	0	11	11	1	0	0	0	0	567	15
	11	34	3	0	37	9	2	529	13	544	4	0	0	14	14	0	0	0	0	0	595	24
	41	160	17	0	177	17	2	2055	41	2098	14	0	0	42	42	3	0	0	0	0	0	2317
PHF	0.85	0.85	0.71	0.00	0.85	0.47	0.25	0.97	0.79	0.96	0.58	0.00	0.00	0.75	0.75	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.97	0.78
16:00-17:00	16	71	4	0	75	12	0	555	8	563	1	0	0	19	19	1	0	1	0	1	658	30
	13	63	6	0	69	3	0	602	7	609	0	0	0	13	13	1	0	0	0	0	691	17
	17	68	2	0	70	7	0	618	16	634	3	0	0	7	7	2	0	0	0	0	711	29
	13	58	4	0	62	3	0	578	9	587	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	661	16
	59	260	16	0	276	25	0	2353	40	2393	4	0	0	51	51	4	0	1	0	1	2721	92
PHF	0.87	0.92	0.67	0.00	0.92	0.52	0.00	0.95	0.63	0.94	0.33	0.00	0.00	0.67	0.67	0.50	0.00	0.25	0.00	0.25	0.96	0.77
16:30-17:30	17	68	2	0	70	7	0	618	16	634	3	0	0	7	7	2	0	0	0	0	711	29
	13	58	4	0	62	3	0	578	9	587	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	661	16
	18	70	7	0	77	1	0	608	12	620	4	0	0	13	13	6	0	0	0	0	710	29
	6	58	2	0	60	11	0	579	4	583	2	0	0	2	2	2	0	0	0	0	645	21
	54	254	15	0	269	22	0	2383	41	2424	9	0	0	34	34	10	0	0	0	0	0	2727
PHF	0.75	0.91	0.54	0.00	0.87	0.50	0.00	0.96	0.64	0.96	0.56	0.00	0.00	0.65	0.65	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.82
TOTAL	432	1246	127	0	1373	130	2	18080	267	18349	70	0	0	346	346	49	0	1	0	1	20069	681

Remarque:

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-DENIS / ST-ANTOINE

JOUR ET DATE: JEUDI 29-01-04

TEMPERATURE: SOLEIL/NUAGE, PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				TOTAL	DE L'EST				TOTAL	DU SUD				TOTAL	DE L'OUEST				TOTAL	TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST		P	NORD	OUEST	SUD		P	EST	NORD	OUEST		P	SUD	EST	NORD			
07:30-08:30	5	1	100	17	118	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	31	37	279	0	316	434	45
	5	0	98	22	120	12	0	0	0	0	2	0	0	0	0	30	60	333	0	393	513	49
	5	0	117	19	136	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	83	314	0	397	533	41
	6	0	136	20	156	11	0	0	0	0	1	0	0	0	0	40	74	353	0	427	583	58
	TOTAL	21	1	451	78	530	43	0	0	0	0	4	0	0	0	0	125	254	1279	0	1533	2063
PHF	0.88	0.25	0.83	0.89	0.85	0.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.78	0.77	0.91	0.00	0.90	0.88	0.83
08:00-09:00	5	0	117	19	136	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	83	314	0	397	533	41
	6	0	136	20	156	11	0	0	0	0	1	0	0	0	0	40	74	353	0	427	583	58
	3	0	124	20	144	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	101	334	0	435	579	38
	6	0	122	19	141	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	30	93	359	0	452	593	40
	TOTAL	20	0	499	78	577	35	0	0	0	0	2	0	0	0	0	120	351	1360	0	1711	2288
PHF	0.83	0.00	0.92	0.98	0.92	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.87	0.95	0.00	0.95	0.96	0.76
09:30-10:30	2	1	90	24	115	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	52	312	0	364	479	20
	1	0	69	24	93	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	64	309	0	373	466	31
	1	0	72	17	89	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	64	309	0	373	462	28
	1	0	67	16	83	7	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	49	273	0	322	405	17
	TOTAL	5	1	298	81	380	43	0	0	0	0	1	0	0	0	0	45	229	1203	0	1432	1812
PHF	0.63	0.25	0.83	0.84	0.83	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.89	0.98	0.00	0.96	0.95	0.76
11:00-12:00	0	0	73	17	90	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	48	262	0	310	400	24
	2	2	58	27	87	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	50	332	0	382	469	30
	4	0	55	19	74	14	0	0	0	0	1	0	0	0	0	12	34	310	0	344	418	31
	2	0	63	22	85	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	36	288	0	324	409	47
	TOTAL	8	2	249	85	336	51	0	0	0	0	1	0	0	0	0	72	168	1192	0	1360	1696
PHF	0.50	0.25	0.85	0.79	0.93	0.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.47	0.84	0.90	0.00	0.89	0.90	0.70
12:00-13:00	3	0	73	27	100	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	43	321	0	384	484	45
	1	0	64	23	87	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	41	311	0	352	439	33
	5	0	63	16	79	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	45	331	0	376	455	49
	12	0	64	25	89	23	0	0	0	0	3	0	0	0	0	43	41	342	0	383	472	81
	TOTAL	21	0	264	91	355	55	0	0	0	0	3	0	0	0	0	129	170	1305	0	1475	1830
PHF	0.44	0.00	0.90	0.84	0.89	0.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.94	0.95	0.00	0.96	0.97	0.84
14:30-15:30	3	0	58	20	78	13	0	0	0	0	2	0	0	0	0	5	27	347	0	374	452	23
	2	0	78	22	100	10	1	0	0	1	0	0	0	0	0	14	67	387	0	454	555	26
	1	0	36	27	63	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19	32	422	0	454	517	27
	2	0	63	33	96	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	25	429	0	454	550	26
	TOTAL	8	0	235	102	337	34	1	0	0	1	3	0	0	0	0	57	151	1585	0	1738	2074
PHF	0.67	0.00	0.75	0.77	0.84	0.65	0.25	0.00	0.00	0.25	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.56	0.92	0.00	0.98	0.93	0.94
16:00-17:00	3	0	53	40	93	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	38	527	0	565	658	33
	6	0	54	38	92	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	32	499	0	531	623	33
	5	0	59	38	97	13	0	0	0	0	1	1	1	0	2	34	32	587	0	619	718	53
	5	0	62	24	86	11	0	0	0	0	2	0	0	0	0	29	56	605	0	661	747	47
	TOTAL	19	0	228	140	368	36	0	0	0	0	3	1	1	0	2	108	158	2218	0	2376	2746
PHF	0.79	0.00	0.92	0.88	0.95	0.69	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.25	0.25	0.00	0.25	0.79	0.71	0.92	0.00	0.90	0.92	0.78
16:30-17:30	5	0	59	38	97	13	0	0	0	0	1	1	1	0	2	34	32	587	0	619	718	53
	5	0	62	24	86	11	0	0	0	0	2	0	0	0	0	29	56	605	0	661	747	47
	2	0	73	26	99	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	33	585	0	618	717	35
	0	0	71	27	98	6	0	0	0	0	0	1	0	0	1	17	48	609	0	657	756	23
	TOTAL	12	0	265	115	380	36	0	0	0	0	3	2	1	0	3	107	169	2386	0	2555	2938
PHF	0.60	0.00	0.91	0.76	0.96	0.69	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.50	0.25	0.00	0.38	0.79	0.75	0.98	0.00	0.97	0.97	0.75
TOTAL	114	4	2489	770	3263	333	1	0	0	1	20	3	2	0	5	763	1650	12528	0	14178	17447	1230

Remarque :

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-DENIS ET ST-ANTOINE

JOUR ET DATE: LUNDI 28-06-04

TEMPERATURE:SOLEIL,PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30-08:30	11	0	0	0	0	15	0	0	0	0	43	69	290	0	359	3	0	87	15	102	461	72
	10	0	96	23	119	21	0	0	0	0	7	0	0	0	0	35	79	296	0	375	494	73
	13	0	114	25	139	26	0	0	0	0	14	0	0	0	0	40	94	344	1	439	578	93
	9	0	142	25	167	26	0	0	0	0	15	0	0	0	0	29	105	337	0	442	609	79
TOTAL	43	0	352	73	425	88	0	0	0	0	79	69	290	0	359	107	278	1064	16	1358	2142	317
PHF	0.83	0.00	0.62	0.73	0.64	0.85	0.00	0.00	0.00	0.00	0.46	0.25	0.25	0.00	0.25	0.67	0.66	0.77	0.27	0.77	0.88	0.85
08:00-09:00	13	0	114	25	139	26	0	0	0	0	14	0	0	0	0	40	94	344	1	439	578	93
	9	0	142	25	167	26	0	0	0	0	15	0	0	0	0	29	105	337	0	442	609	79
	7	0	122	13	135	10	0	0	0	0	8	0	0	0	0	40	114	322	0	436	571	65
	3	0	114	16	130	6	0	0	0	0	2	0	0	0	0	35	88	342	0	430	560	46
TOTAL	32	0	492	79	571	68	0	0	0	0	39	0	0	0	0	144	401	1345	1	1747	2318	283
PHF	0.62	0.00	0.87	0.79	0.85	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	0.88	0.98	0.25	0.99	0.95	0.76
09:30-10:30	11	0	86	14	100	13	0	0	0	0	7	0	0	0	0	18	60	322	0	382	482	49
	2	0	62	12	74	22	0	0	0	0	11	0	0	0	0	17	63	271	0	334	408	52
	1	0	57	16	73	15	0	0	0	0	2	0	0	0	0	10	39	268	0	307	380	28
	1	0	68	21	89	7	0	0	0	0	7	0	0	0	0	27	65	343	0	408	497	42
TOTAL	15	0	273	63	336	57	0	0	0	0	27	0	0	0	0	72	227	1204	0	1431	1767	171
PHF	0.34	0.00	0.79	0.75	0.84	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.67	0.87	0.88	0.00	0.88	0.89	0.82
11:00-12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	0	66	20	86	10	0	0	0	0	1	0	0	0	0	16	39	235	0	274	360	28
	2	0	83	17	100	15	0	0	0	0	6	0	0	0	0	35	54	292	2	348	448	58
	3	0	61	17	78	8	0	0	0	0	2	0	0	0	0	29	37	223	0	260	338	42
TOTAL	6	0	210	54	264	33	0	0	0	0	9	0	0	0	0	80	130	750	2	882	1146	128
PHF	0.50	0.00	0.63	0.68	0.66	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.57	0.60	0.64	0.25	0.63	0.64	0.55
12:00-13:00	11	0	86	25	111	34	0	0	0	0	16	0	0	0	0	59	46	339	0	385	496	120
	6	0	57	19	76	8	0	0	0	0	5	0	0	0	0	50	41	321	0	362	438	69
	12	0	64	18	82	15	0	0	0	0	4	0	0	0	0	74	54	292	0	346	428	105
	12	0	72	32	104	20	0	0	0	0	11	0	0	0	0	68	58	282	0	340	444	111
TOTAL	41	0	279	94	373	77	0	0	0	0	36	0	0	0	0	251	199	1234	0	1433	1806	405
PHF	0.85	0.00	0.81	0.73	0.84	0.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.85	0.86	0.91	0.00	0.93	0.91	0.84
14:30-15:30	5	0	63	16	79	18	0	0	0	0	6	0	0	0	0	52	63	372	1	436	515	81
	3	0	60	25	85	25	0	0	0	0	4	0	0	0	0	13	37	373	0	410	495	45
	7	0	65	24	89	10	0	0	0	0	4	0	0	0	0	42	41	457	0	498	587	63
	6	0	73	29	102	6	0	0	0	0	2	0	0	0	0	15	44	470	0	514	616	29
TOTAL	21	0	261	94	355	59	0	0	0	0	16	0	0	0	0	122	185	1672	1	1858	2213	218
PHF	0.75	0.00	0.89	0.81	0.87	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.59	0.73	0.89	0.25	0.90	0.90	0.67
16:00-17:00	9	0	72	34	106	23	0	0	0	0	17	0	0	0	0	45	53	517	0	570	676	94
	7	0	54	31	85	22	0	0	0	0	14	0	0	0	0	37	47	549	0	596	681	80
	5	0	74	31	105	25	0	0	0	0	12	0	0	0	0	40	62	554	0	616	721	82
	8	0	68	27	95	8	0	0	0	0	9	0	0	0	0	43	65	577	0	642	737	68
TOTAL	29	0	268	123	391	78	0	0	0	0	52	0	0	0	0	165	227	2197	0	2424	2815	324
PHF	0.81	0.00	0.91	0.90	0.92	0.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.87	0.95	0.00	0.94	0.95	0.86
16:30-17:30	5	0	74	31	105	25	0	0	0	0	12	0	0	0	0	40	62	554	0	616	721	82
	8	0	68	27	95	8	0	0	0	0	9	0	0	0	0	43	65	577	0	642	737	68
	2	0	46	31	77	15	0	0	0	0	4	0	0	0	0	40	47	580	0	627	704	61
	3	0	52	34	86	13	0	0	0	0	1	0	0	0	0	22	53	529	0	582	668	39
TOTAL	18	0	240	123	363	61	0	0	0	0	26	0	0	0	0	145	227	2240	0	2467	2830	250
PHF	0.56	0.00	0.81	0.90	0.86	0.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.84	0.87	0.97	0.00	0.96	0.96	0.76
TOTAL	205	0	2375	703	3078	521	0	0	0	0	284	69	290	0	359	1086	1874	11706	20	13600	17037	2096

Remarque : _____

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE BERRI ET ST-ANTOINE

JOUR ET DATE: JEUDI 12-02-04

TEMPERATURE.SOLEIL.PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT								
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL				
07:30-08:30	2	0	45	8	53	11	0	0	0	0	19	15	22	0	37	6	5	139	134	278	368	38				
	3	0	62	8	70	15	0	0	0	0	25	14	33	0	47	10	18	153	142	313			430	53		
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
TOTAL	5	0	107	16	123	26	0	0	0	0	44	29	55	0	84	16	23	292	276	591	798	91				
PHF	0.42	0.00	0.43	0.50	0.44	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.44	0.48	0.42	0.00	0.45	0.40	0.32	0.48	0.46	0.47	0.46	0.43				
08:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0		
	1	0	84	13	97	8	0	0	0	0	14	21	30	0	51	5	18	194	172	384					532	28
	0	0	108	13	121	10	0	0	0	0	14	16	42	0	58	3	19	208	186	413						
TOTAL	1	0	192	26	218	18	0	0	0	0	28	37	72	0	109	8	37	402	358	797	1124	55				
PHF	0.25	0.00	0.44	0.50	0.45	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.44	0.43	0.00	0.47	0.40	0.49	0.48	0.48	0.48	0.47	0.49				
09:30-10:30	2	0	59	18	75	3	1	0	0	1	12	15	23	0	38	6	13	153	150	316	430	23				
	1	0	43	7	50	13	0	0	0	0	10	9	20	0	29	11	6	184	166	356			435	35		
	1	0	44	7	51	15	0	0	0	0	13	15	21	0	36	18	6	147	138	291					378	45
	0	0	37	11	48	10	0	0	0	0	2	18	29	0	47	14	14	169	155	338						
TOTAL	4	0	183	41	224	41	1	0	0	1	37	57	93	0	150	47	39	653	609	1301	1676	129				
PHF	0.50	0.00	0.78	0.64	0.75	0.68	0.25	0.00	0.00	0.25	0.71	0.79	0.80	0.00	0.80	0.73	0.70	0.89	0.92	0.91	0.96	0.72				
11:00-12:00	2	0	43	12	55	5	0	0	0	0	8	9	18	0	27	8	15	183	143	341	423	23				
	0	0	58	13	71	5	0	0	0	0	4	12	18	0	30	12	7	181	144	332			433	21		
	2	0	60	14	74	10	0	0	0	0	5	24	25	0	49	6	10	177	146	333					456	23
	2	0	37	10	47	1	0	0	0	0	9	14	19	0	33	0	10	166	160	336						
TOTAL	6	0	198	49	247	21	0	0	0	0	26	59	80	0	139	26	42	707	593	1342	1728	79				
PHF	0.75	0.00	0.83	0.88	0.83	0.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72	0.61	0.80	0.00	0.71	0.54	0.70	0.97	0.93	0.98	0.95	0.86				
12:00-13:00	1	0	33	11	44	5	0	0	0	0	10	30	23	0	53	3	10	180	159	349	446	19				
	0	0	28	14	42	4	0	0	0	0	9	22	35	0	57	6	10	195	170	375			474	19		
	1	0	32	7	39	8	0	0	0	0	18	14	16	0	30	2	11	147	156	314					383	29
	4	0	42	13	55	14	0	0	0	0	15	11	31	0	42	6	6	160	155	321						
TOTAL	6	0	135	45	180	31	0	0	0	0	52	77	105	0	182	17	37	682	640	1359	1721	106				
PHF	0.38	0.00	0.80	0.80	0.82	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72	0.64	0.75	0.00	0.80	0.71	0.84	0.87	0.94	0.91	0.91	0.68				
14:30-15:30	2	0	38	11	49	13	0	0	0	0	11	16	28	0	44	10	8	204	170	382	475	36				
	4	0	30	20	50	7	0	0	0	0	11	27	25	0	52	9	8	233	172	413			515	31		
	3	0	28	17	45	4	0	0	0	0	12	40	39	0	79	6	14	256	190	460					584	25
	1	0	41	13	54	3	0	0	0	0	11	25	27	0	52	9	12	284	179	475						
TOTAL	10	0	137	61	198	27	0	0	0	0	45	108	119	0	227	34	42	977	711	1730	2155	116				
PHF	0.63	0.00	0.84	0.76	0.92	0.52	0.00	0.00	0.00	0.00	0.94	0.68	0.76	0.00	0.72	0.85	0.75	0.86	0.94	0.91	0.92	0.81				
16:00-17:00	4	0	32	11	43	2	0	0	0	0	19	18	38	0	56	6	7	341	188	536	635	31				
	3	0	56	17	73	3	0	0	0	0	7	33	36	0	69	7	9	331	192	532			674	20		
	1	0	46	14	60	7	1	0	0	1	19	35	42	0	77	9	9	376	214	599					737	36
	1	0	39	15	54	4	0	0	0	0	19	41	51	0	92	6	6	413	224	643						
TOTAL	9	0	173	57	230	16	1	0	0	1	64	127	167	0	294	28	31	1461	818	2310	2835	117				
PHF	0.56	0.00	0.77	0.84	0.79	0.57	0.25	0.00	0.00	0.25	0.84	0.77	0.82	0.00	0.80	0.78	0.86	0.88	0.91	0.90	0.90	0.81				
16:30-17:30	1	0	46	14	60	7	1	0	0	1	19	35	42	0	77	9	9	376	214	599	737	36				
	1	0	39	15	54	4	0	0	0	0	19	41	51	0	92	6	6	413	224	643			789	30		
	5	0	35	17	52	4	0	0	0	0	12	47	45	0	92	7	11	408	196	615					759	28
	6	0	56	19	75	4	0	0	0	0	6	46	49	0	95	7	8	432	218	658						
TOTAL	13	0	176	65	241	19	1	0	0	1	56	169	187	0	356	29	34	1629	852	2515	3113	117				
PHF	0.54	0.00	0.79	0.86	0.80	0.68	0.25	0.00	0.00	0.25	0.74	0.90	0.92	0.00	0.94	0.81	0.77	0.94	0.95	0.96	0.94	0.81				
TOTAL	54	0	1301	360	1661	199	3	0	0	3	352	663	878	0	1541	205	285	6803	4857	11945	15150	810				

Remarque: INTERVALLE 8H00 ET 8H15 MANQUANT, SUR ST-ANTOINE PLUSIEURS VIRAGE EN DOUBLE.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: BERRI ET ST-ANTOINE

JOUR ET DATE: LUNDI 21-06-04

TEMPERATURE:SOLEIL, PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): A.PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30-08:30	3	0	59	4	63	2	0	0	0	0	19	16	32	0	48	14	6	148	126	280	391	38
	4	0	50	14	64	2	0	0	0	0	14	7	21	0	28	14	9	175	158	342	434	34
	3	0	53	5	58	1	0	0	0	0	17	19	49	0	68	6	11	150	147	308	434	27
	1	0	75	9	84	0	0	0	0	0	22	26	35	0	61	3	10	160	151	321	466	26
	TOTAL	11	0	237	32	269	5	0	0	0	0	72	68	137	0	205	37	36	633	582	1251	1725
PHF	0.69	0.00	0.79	0.57	0.80	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.82	0.65	0.70	0.00	0.75	0.66	0.82	0.90	0.92	0.91	0.93	0.82
08:00-09:00	3	0	53	5	58	1	0	0	0	0	17	19	49	0	68	6	11	150	147	308	434	27
	1	0	75	9	84	0	0	0	0	0	22	26	35	0	61	3	10	160	151	321	466	26
	4	0	71	10	81	1	0	0	0	0	17	17	32	0	49	6	18	147	165	330	460	28
	4	0	79	9	88	10	0	0	0	0	13	13	38	0	51	5	2	173	168	343	482	32
	TOTAL	12	0	278	33	311	12	0	0	0	0	69	75	154	0	229	20	41	630	631	1302	1842
PHF	0.75	0.00	0.88	0.83	0.88	0.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.78	0.72	0.79	0.00	0.84	0.83	0.57	0.91	0.94	0.95	0.96	0.88
09:30-10:30	7	0	37	17	54	9	0	0	0	0	8	21	20	0	41	16	20	171	180	371	466	40
	1	0	50	4	54	19	0	0	0	0	11	11	21	0	32	14	12	151	138	301	387	45
	2	0	38	8	46	20	0	0	0	0	29	19	14	0	33	20	11	160	124	295	374	71
	3	0	28	9	37	24	0	0	0	0	13	24	22	0	46	18	18	141	133	292	375	58
	TOTAL	13	0	153	38	191	72	0	0	0	0	61	75	77	0	152	68	61	623	575	1259	1602
PHF	0.46	0.00	0.77	0.56	0.88	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.53	0.78	0.88	0.00	0.83	0.85	0.76	0.91	0.80	0.85	0.86	0.75
11:00-12:00	10	0	31	10	41	21	0	0	0	0	30	12	22	0	34	14	9	181	181	371	446	75
	1	0	38	10	48	26	0	0	0	0	14	24	24	0	48	19	26	193	143	362	458	60
	1	0	42	12	54	4	0	0	0	0	10	17	26	0	43	16	8	186	176	370	467	31
	3	0	40	5	45	10	0	0	0	0	12	20	25	0	45	12	8	170	174	352	442	37
	TOTAL	15	0	151	37	188	61	0	0	0	0	66	73	97	0	170	61	51	730	674	1455	1813
PHF	0.38	0.00	0.90	0.77	0.87	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.55	0.76	0.93	0.00	0.89	0.80	0.49	0.95	0.93	0.98	0.97	0.68
12:00-13:00	8	0	38	3	41	8	0	0	0	0	20	24	18	0	42	19	9	193	136	338	421	55
	5	0	29	9	38	10	0	0	0	0	8	21	34	0	55	8	8	175	128	311	404	31
	5	0	39	6	45	19	0	0	0	0	12	17	43	0	60	16	9	177	153	339	444	52
	7	0	32	6	38	15	0	0	0	0	22	18	23	0	41	16	11	177	187	375	454	60
	TOTAL	25	0	138	24	162	52	0	0	0	0	62	80	118	0	198	59	37	722	604	1363	1723
PHF	0.78	0.00	0.88	0.67	0.90	0.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.70	0.83	0.69	0.00	0.83	0.78	0.84	0.94	0.81	0.91	0.95	0.83
14:30-15:30	6	6	45	3	54	21	0	6	8	14	0	7	33	6	46	27	12	201	148	361	475	54
	3	0	50	16	66	23	0	0	0	0	3	27	36	0	63	16	7	226	142	375	504	45
	0	0	39	11	50	8	0	0	0	0	10	39	32	0	71	11	6	261	134	401	522	29
	3	0	41	5	46	11	0	0	0	0	6	31	47	0	78	17	9	246	111	366	490	37
	TOTAL	12	6	175	35	216	63	0	6	8	14	19	104	148	6	258	71	34	934	535	1503	1991
PHF	0.50	0.25	0.88	0.55	0.82	0.68	0.00	0.25	0.25	0.25	0.48	0.67	0.79	0.25	0.83	0.66	0.71	0.89	0.90	0.94	0.95	0.76
16:00-17:00	7	0	48	18	66	9	0	0	0	0	14	40	50	0	90	10	9	334	210	553	709	40
	5	0	45	10	55	10	0	0	0	0	17	26	47	0	73	12	6	336	200	542	670	44
	11	0	39	15	54	19	0	0	0	0	27	31	64	0	95	23	5	415	214	634	783	80
	2	0	42	13	55	23	0	0	0	0	13	32	41	0	73	18	8	400	207	615	743	56
	TOTAL	25	0	174	56	230	61	0	0	0	0	71	129	202	0	331	63	28	1485	831	2344	2905
PHF	0.57	0.00	0.91	0.78	0.87	0.66	0.00	0.00	0.00	0.00	0.66	0.81	0.79	0.00	0.87	0.68	0.78	0.89	0.97	0.92	0.93	0.69
16:30-17:30	11	0	39	15	54	19	0	0	0	0	27	31	64	0	95	23	5	415	214	634	783	80
	2	0	42	13	55	23	0	0	0	0	13	32	41	0	73	18	8	400	207	615	743	56
	15	0	46	12	58	10	0	0	0	0	10	39	63	0	102	19	10	393	221	624	784	54
	0	0	44	16	60	2	0	0	0	0	3	63	50	0	113	20	21	412	185	618	791	25
	TOTAL	28	0	171	56	227	54	0	0	0	0	53	165	218	0	383	80	44	1620	827	2491	3101
PHF	0.47	0.00	0.93	0.88	0.95	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.49	0.65	0.85	0.00	0.85	0.87	0.52	0.98	0.94	0.98	0.98	0.67
TOTAL	141	6	1477	311	1794	380	0	6	8	14	473	769	1151	6	1926	459	332	7377	5259	12968	16702	1453

Remarque:

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: Berri et Saint-Antoine

JOUR ET DATE: Lundi, 26 août 1996

TEMPERATURE: nuageux, pluie

OBSERVATEUR(S): Robert Pelletier

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD				DE L'OUEST					TOTAL TOTAL		
	P	OUES	SUD	EST	TOTAL	P	NOR	OUES	SUD	TOTAL	P	EST	NOR	OUES	TOTAL	P	SUD	EST	NOR	TOTAL	VÉH	PIÉT
07:30-08:30	0	0	23	5	28	8	0	0	0	0	11	26	25	0	51	7	10	168	129	307	386	26
	2	0	33	8	41	17	0	0	0	0	21	20	30	0	50	14	12	179	162	353	444	54
	5	0	46	9	55	11	0	0	0	0	12	28	29	0	57	6	7	182	146	335	447	34
	1	0	63	10	73	18	0	0	0	0	28	18	27	0	45	16	11	189	183	383	501	63
TOTAL	8	0	165	32	197	54	0	0	0	0	72	92	111	0	203	43	40	718	620	1378	1778	177
PHF	0,40	0,00	0,65	0,80	0,67	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,64	0,82	0,93	0,00	0,89	0,67	0,83	0,95	0,85	0,90	0,89	0,70
08:00-09:00	5	0	46	9	55	11	0	0	0	0	12	28	29	0	57	6	7	182	146	335	447	34
	1	0	63	10	73	18	0	0	0	0	28	18	27	0	45	16	11	189	183	383	501	63
	5	0	59	16	75	20	0	0	0	0	18	18	26	0	44	12	22	221	196	439	558	55
	3	0	88	10	98	15	0	0	0	0	9	24	40	0	64	13	17	214	179	410	572	40
TOTAL	14	0	256	45	301	64	0	0	0	0	67	88	122	0	210	47	57	806	704	1567	2078	192
PHF	0,70	0,00	0,73	0,70	0,77	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,79	0,76	0,00	0,82	0,73	0,65	0,91	0,90	0,89	0,91	0,76
09:30-10:30	5	0	60	9	69	27	0	0	0	0	8	22	24	0	46	12	16	177	158	351	466	52
	3	0	42	18	60	30	0	0	0	0	5	25	36	0	61	27	10	174	161	345	466	65
	5	0	60	7	67	27	0	0	0	0	9	20	40	0	60	21	15	214	196	425	552	62
	4	0	26	10	36	25	0	0	0	0	6	23	26	0	49	18	19	175	142	336	421	53
TOTAL	17	0	188	44	232	109	0	0	0	0	28	90	126	0	216	78	60	740	657	1457	1905	232
PHF	0,85	0,00	0,78	0,61	0,84	0,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,78	0,90	0,79	0,00	0,89	0,72	0,79	0,86	0,84	0,86	0,86	0,89
11:00-12:00	8	0	39	10	49	10	0	0	0	0	9	29	26	0	55	23	20	199	166	385	489	50
	3	0	36	14	50	15	0	0	0	0	5	28	32	0	60	19	16	221	183	420	530	42
	3	0	41	10	51	9	0	0	0	0	3	31	26	0	57	8	25	231	209	465	573	23
	1	0	45	8	53	14	0	0	0	0	8	28	34	0	62	13	23	200	181	404	519	36
TOTAL	15	0	161	42	203	48	0	0	0	0	25	116	118	0	234	63	84	851	739	1674	2111	151
PHF	0,47	0,00	0,89	0,75	0,96	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,69	0,94	0,87	0,00	0,94	0,68	0,84	0,92	0,88	0,90	0,92	0,76
12:00-13:00	2	0	44	6	50	33	0	0	0	0	15	25	23	0	48	11	21	225	178	424	522	61
	11	0	34	12	46	33	0	0	0	0	13	21	24	0	45	16	23	235	174	429	498	73
	4	0	50	11	61	27	0	0	0	0	27	21	43	0	64	18	28	214	161	403	528	76
	5	0	36	12	48	17	0	0	0	0	11	21	30	0	51	4	19	205	160	384	483	37
TOTAL	22	0	164	41	205	110	0	0	0	0	66	88	120	0	208	49	91	879	648	1618	2031	247
PHF	0,50	0,00	0,82	0,85	0,84	0,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,61	0,88	0,70	0,00	0,81	0,68	0,81	0,94	0,91	0,95	0,96	0,81
14:30-15:30	3	0	34	23	57	24	0	0	0	0	10	26	23	0	49	20	17	238	182	437	543	57
	7	0	38	18	56	30	0	0	0	0	11	32	32	0	64	16	23	232	174	429	549	64
	4	0	38	8	46	17	0	0	0	0	11	41	36	0	77	8	10	301	200	511	634	40
	1	0	32	20	52	16	0	0	0	0	9	31	40	1	72	20	15	308	204	527	651	46
TOTAL	15	0	142	69	211	87	0	0	0	0	41	130	131	1	262	64	65	1079	760	1904	2377	207
PHF	0,54	0,00	0,93	0,75	0,93	0,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,93	0,79	0,82	0,25	0,85	0,80	0,71	0,88	0,93	0,90	0,91	0,81
16:00-17:00	1	0	39	32	71	19	0	0	0	0	5	36	44	0	80	2	20	410	179	609	760	27
	9	0	40	21	61	20	0	0	0	0	10	37	64	0	101	7	10	346	191	547	709	46
	7	0	44	20	64	16	0	0	0	0	5	38	47	0	85	5	8	457	211	676	825	33
	0	0	39	11	50	4	0	0	0	0	15	67	70	0	137	9	13	500	228	741	928	28
TOTAL	17	0	162	84	246	59	0	0	0	0	35	178	225	0	403	23	51	1713	809	2573	3222	134
PHF	0,47	0,00	0,92	0,66	0,87	0,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,58	0,66	0,80	0,00	0,74	0,64	0,64	0,86	0,89	0,87	0,87	0,73
16:30-17:30	7	0	44	20	64	16	0	0	0	0	5	38	47	0	85	5	8	457	211	676	825	33
	0	0	39	11	50	4	0	0	0	0	15	67	70	0	137	9	13	500	228	741	928	28
	0	0	34	15	49	4	0	0	0	0	6	73	70	0	143	12	7	519	207	733	925	22
	3	0	40	12	52	7	0	0	0	0	6	55	64	0	119	9	10	564	231	805	976	25
TOTAL	10	0	157	58	215	31	0	0	0	0	32	233	251	0	484	35	38	2040	877	2955	3654	108
PHF	0,36	0,00	0,89	0,73	0,84	0,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53	0,80	0,90	0,00	0,85	0,73	0,73	0,90	0,95	0,92	0,94	0,82
TOTAL	118	0	1395	415	1810	562	0	0	0	0	366	1015	1204	1	2220	402	486	8826	5814	15126	19156	1448

Remarque:

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-HUBERT ET ST-ANTOINE

JOUR ET DATE: JEUDI, 10-06-04

TEMPERATURE: SOLEIL, PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): A PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT	
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD			TOTAL
07:30-08:30	0	0	17	7	24	5	0	0	0	0	9	2	5	0	7	6	9	129	64	202	233	20
	4	0	16	8	24	7	0	0	0	0	7	1	5	0	6	5	8	157	62	227	257	23
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	0	27	9	36	0	0	0	0	0	5	6	4	0	10	1	20	183	44	247	293	7
	TOTAL	5	0	60	24	84	12	0	0	0	0	21	9	14	0	23	12	37	469	170	676	783
PHF	0.31	0.00	0.56	0.67	0.58	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.58	0.38	0.70	0.00	0.58	0.50	0.46	0.64	0.66	0.68	0.67	0.54
08:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	0	27	9	36	0	0	0	0	0	5	6	4	0	10	1	20	183	44	247	293	7
	0	0	23	6	29	4	0	0	0	0	10	5	9	3	17	3	17	136	66	219	265	17
	2	0	20	12	32	6	0	0	0	0	7	5	8	0	13	1	12	154	65	231	276	16
	TOTAL	3	0	70	27	97	10	0	0	0	0	22	16	21	3	40	5	49	473	175	697	834
PHF	0.38	0.00	0.65	0.56	0.67	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.55	0.67	0.58	0.25	0.59	0.42	0.61	0.65	0.66	0.71	0.71	0.59
09:30-10:30	2	0	4	14	18	9	0	0	0	0	5	8	7	0	15	2	5	161	37	203	236	18
	0	0	10	10	20	2	0	0	0	0	1	4	9	0	13	2	10	162	34	206	239	5
	3	0	6	12	18	17	0	0	0	0	25	4	9	0	13	1	7	139	44	190	221	46
	2	0	1	7	8	6	0	0	0	0	2	2	5	0	7	4	8	162	36	206	221	14
	TOTAL	7	0	21	43	64	34	0	0	0	0	33	18	30	0	48	9	30	624	151	805	917
PHF	0.58	0.00	0.53	0.77	0.80	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.33	0.56	0.83	0.00	0.80	0.56	0.75	0.96	0.86	0.98	0.96	0.45
11:00-12:00	3	0	7	8	15	2	0	0	0	0	5	3	2	0	5	3	4	186	40	230	250	13
	2	0	9	10	19	6	0	0	0	0	2	3	6	0	9	6	5	152	37	194	222	16
	5	0	5	7	12	6	0	0	0	0	11	2	1	0	3	1	2	183	44	229	244	23
	3	0	5	7	12	6	0	0	0	0	9	1	5	0	6	4	5	166	43	214	232	22
	TOTAL	13	0	26	32	58	20	0	0	0	0	27	9	14	0	23	14	16	687	164	867	948
PHF	0.65	0.00	0.72	0.80	0.76	0.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.61	0.75	0.58	0.00	0.64	0.58	0.80	0.92	0.93	0.94	0.95	0.80
12:00-13:00	1	0	11	11	22	9	0	0	0	0	14	4	5	0	9	3	2	180	64	246	277	27
	5	0	5	4	9	21	0	0	0	0	6	3	13	0	16	5	2	196	45	243	268	37
	4	0	10	9	19	3	0	0	0	0	10	3	14	0	17	6	1	189	34	224	260	23
	7	0	9	7	16	15	0	0	0	0	9	2	8	0	10	12	3	176	53	232	258	43
	TOTAL	17	0	35	31	66	48	0	0	0	0	39	12	40	0	52	26	8	741	196	945	1063
PHF	0.61	0.00	0.80	0.70	0.75	0.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.70	0.75	0.71	0.00	0.76	0.54	0.67	0.95	0.77	0.96	0.96	0.76
14:30-15:30	9	0	4	7	11	11	0	0	0	0	10	2	9	0	11	6	6	228	46	280	302	36
	7	0	6	13	19	1	0	0	0	0	3	2	7	0	9	8	3	265	47	315	343	19
	6	0	5	11	16	5	0	0	0	0	15	8	5	0	13	2	4	286	78	368	397	28
	2	0	5	14	19	2	0	0	0	0	5	2	6	0	8	7	4	262	43	309	336	16
	TOTAL	24	0	20	45	65	19	0	0	0	0	33	14	27	0	41	23	17	1041	214	1272	1378
PHF	0.67	0.00	0.83	0.80	0.86	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.55	0.44	0.75	0.00	0.79	0.72	0.71	0.91	0.69	0.86	0.87	0.69
16:00-17:00	3	0	4	12	16	5	0	0	0	0	8	14	13	0	27	1	8	339	82	429	472	17
	1	0	5	8	13	3	0	0	0	0	14	18	9	0	27	2	8	364	68	440	480	20
	4	0	6	9	15	2	0	0	0	0	13	20	16	0	36	1	5	337	84	426	477	20
	1	0	8	10	18	9	0	0	0	0	6	9	12	0	21	1	3	377	95	475	514	17
	TOTAL	9	0	23	39	62	19	0	0	0	0	41	61	50	0	111	5	24	1417	329	1770	1943
PHF	0.56	0.00	0.72	0.81	0.86	0.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.73	0.76	0.78	0.00	0.77	0.63	0.75	0.94	0.87	0.93	0.95	0.93
16:30-17:30	4	0	6	9	15	2	0	0	0	0	13	20	16	0	36	1	5	337	84	426	477	20
	1	0	8	10	18	9	0	0	0	0	6	9	12	0	21	1	3	377	95	475	514	17
	7	0	10	12	22	6	0	0	0	0	7	13	19	0	32	4	4	393	102	499	553	24
	4	0	4	1	5	1	0	0	0	0	11	5	7	0	12	3	9	419	109	537	554	19
	TOTAL	16	0	28	32	60	18	0	0	0	0	37	47	54	0	101	9	21	1526	390	1937	2098
PHF	0.57	0.00	0.70	0.67	0.68	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.71	0.59	0.71	0.00	0.70	0.56	0.58	0.91	0.89	0.90	0.95	0.83
TOTAL	94	0	283	273	556	180	0	0	0	0	253	186	250	3	439	103	202	6978	1789	8969	9964	630

Remarque: INTERVALE 8H A 8H15 PERDU.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: SAINT-HUBERT / SAINT-ANTOINE

JOUR ET DATE: MERCREDI 28-01-04

TEMPERATURE: SOLEIL, NUAGE, PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL		
07:30-08:30	0	0	21	9	30	1	0	0	0	0	0	0	5	0	5	5	5	87	42	134	169	6
	1	0	15	3	18	8	0	0	0	0	0	1	3	0	4	3	9	138	46	191	213	12
	0	0	22	15	37	5	0	0	0	0	0	2	5	0	7	4	18	135	41	192	236	9
	2	0	30	8	38	2	0	0	0	0	0	3	6	0	9	3	18	147	67	232	279	7
TOTAL	3	0	88	35	123	16	0	0	0	0	0	6	19	0	25	15	48	505	196	749	897	34
PHF	0.38	0.00	0.73	0.58	0.81	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.79	0.00	0.69	0.75	0.67	0.86	0.73	0.81	0.80	0.71
08:00-09:00	0	0	22	15	37	5	0	0	0	0	0	2	5	0	7	4	18	135	41	192	236	9
	2	0	30	8	38	2	0	0	0	0	0	3	6	0	9	3	18	147	67	232	279	7
	0	0	23	6	29	3	0	0	0	0	0	0	7	0	7	3	8	115	58	181	217	6
	2	0	18	9	25	4	0	0	0	0	0	1	4	0	5	3	9	156	68	233	263	9
TOTAL	4	0	91	38	129	14	0	0	0	0	0	6	22	0	28	13	51	553	234	838	995	31
PHF	0.50	0.00	0.76	0.63	0.85	0.70	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.79	0.00	0.78	0.81	0.71	0.89	0.86	0.90	0.89	0.86
09:30-10:30	5	0	11	7	18	2	0	0	0	0	0	0	9	0	9	4	1	108	55	164	181	11
	0	0	5	3	8	3	0	0	0	0	1	0	3	0	3	1	5	144	37	186	197	5
	0	0	3	12	15	3	0	0	0	0	0	1	1	0	2	3	3	141	41	185	202	6
	2	0	4	6	10	1	0	0	0	0	0	1	6	1	8	2	1	118	31	150	168	5
TOTAL	7	0	23	28	51	9	0	0	0	0	1	2	19	1	22	10	10	511	164	685	758	27
PHF	0.35	0.00	0.52	0.58	0.71	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.53	0.25	0.61	0.63	0.50	0.89	0.75	0.92	0.94	0.61
11:00-12:00	0	0	3	8	11	3	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	122	34	157	169	4
	2	0	6	11	17	2	0	0	0	0	0	0	5	0	5	3	2	143	42	187	209	7
	2	0	7	6	13	1	0	0	0	0	0	1	4	0	5	5	1	149	45	195	213	8
	6	1	4	5	10	14	0	0	0	0	0	1	8	0	9	6	1	169	40	210	229	26
TOTAL	10	1	20	30	51	20	0	0	0	0	0	2	18	0	20	15	5	583	161	749	820	45
PHF	0.42	0.25	0.71	0.68	0.75	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.56	0.00	0.56	0.63	0.63	0.86	0.89	0.89	0.90	0.43
12:00-13:00	1	0	3	9	12	7	0	0	0	0	0	2	4	0	6	2	3	144	40	187	205	10
	2	0	1	4	5	5	0	0	0	0	0	1	2	0	3	7	3	169	37	209	217	14
	2	0	3	6	9	8	0	0	0	0	1	1	1	0	2	3	2	153	28	183	194	12
	0	0	4	2	6	17	0	0	0	0	15	5	3	0	8	2	5	142	36	183	197	34
TOTAL	5	0	11	21	32	35	0	0	0	0	16	9	10	0	19	14	13	608	141	762	813	70
PHF	0.63	0.00	0.69	0.58	0.67	0.51	0.00	0.00	0.00	0.00	0.27	0.45	0.63	0.00	0.59	0.50	0.65	0.90	0.86	0.91	0.94	0.51
14:30-15:30	4	0	1	11	12	4	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0	2	195	34	231	247	8
	1	0	6	11	17	1	0	0	0	0	0	1	8	0	9	2	5	195	35	235	261	4
	1	0	1	13	14	1	0	0	0	0	0	0	6	0	6	3	0	233	43	276	296	5
	1	0	2	14	16	3	0	0	0	0	0	9	8	0	17	3	1	287	53	341	374	7
TOTAL	7	0	10	49	59	9	0	0	0	0	0	11	25	0	36	8	8	910	165	1083	1178	24
PHF	0.44	0.00	0.42	0.88	0.87	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.78	0.00	0.53	0.67	0.40	0.79	0.78	0.79	0.79	0.75
16:00-17:00	2	0	8	10	18	2	0	0	0	0	0	12	18	0	30	6	3	308	58	369	417	10
	0	0	2	9	11	4	0	0	0	0	0	3	6	0	9	3	2	263	54	319	339	7
	1	0	7	5	12	3	0	0	0	0	0	2	17	0	19	2	1	248	69	318	349	6
	0	2	4	6	12	4	0	0	0	0	0	4	17	0	21	2	3	343	95	441	474	6
TOTAL	3	2	21	30	53	13	0	0	0	0	0	21	58	0	79	13	9	1162	276	1447	1579	29
PHF	0.38	0.25	0.66	0.75	0.74	0.81	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.44	0.81	0.00	0.66	0.54	0.75	0.85	0.73	0.82	0.83	0.73
16:30-17:30	1	0	7	5	12	3	0	0	0	0	0	2	17	0	19	2	1	248	69	318	349	6
	0	2	4	6	12	4	0	0	0	0	0	4	17	0	21	2	3	343	95	441	474	6
	2	0	4	9	13	8	0	0	0	0	1	7	18	0	25	3	6	306	81	393	431	14
	0	1	5	14	20	3	0	0	0	0	0	4	12	0	16	1	3	358	84	445	481	4
TOTAL	3	3	20	34	57	18	0	0	0	0	1	17	64	0	81	8	13	1255	329	1597	1735	30
PHF	0.38	0.38	0.71	0.61	0.71	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.61	0.89	0.00	0.81	0.67	0.54	0.88	0.87	0.90	0.90	0.54
TOTAL	42	6	284	265	555	134	0	0	0	0	18	74	235	1	310	96	157	6087	1666	7910	8775	290

Remarque :

Comptagés véhicules équivalents et piétons

SAINT-ANDRE ET SAINT-ANTOINE

JOUR ET DATE: MERCREDI, 07-01-04

TEMPERATURE: SOLEIL, PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL		
07:30-08:30	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	4	2	0	101	7	108	114	2
	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	7	107	10	124	127	0
	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	3	2	9	1	1	121	10	132	141	3
	2	0	2	0	2	4	0	0	0	0	2	2	1	0	3	0	4	134	6	144	149	8
	3	0	4	1	5	5	0	0	0	0	2	8	7	3	18	3	12	463	33	508	531	13
TOTAL	0.38	0.00	0.50	0.25	0.63	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.58	0.38	0.50	0.38	0.43	0.86	0.83	0.88	0.89	0.41
08:00-09:00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	3	2	9	1	1	121	10	132	141	3
	2	0	2	0	2	4	0	0	0	0	2	2	1	0	3	0	4	134	6	144	149	8
	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4	0	2	128	5	135	140	2
	0	0	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	3	7	116	7	130	136	3
	5	0	6	1	7	5	0	0	0	0	2	7	9	2	18	4	14	499	28	541	566	16
TOTAL	0.63	0.00	0.50	0.25	0.44	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.44	0.75	0.25	0.50	0.33	0.50	0.93	0.70	0.94	0.95	0.50
09:30-10:30	1	0	5	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	109	5	115	120	5
	1	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	2	1	0	3	1	0	116	7	123	127	5
	1	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	0	3	3	0	107	1	108	112	6
	1	0	3	1	4	1	0	0	0	0	0	0	3	0	3	1	3	110	5	118	125	3
	4	0	9	2	11	8	0	0	0	0	0	2	7	0	9	7	4	442	18	464	484	19
TOTAL	1.00	0.00	0.45	0.50	0.55	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.58	0.00	0.75	0.58	0.33	0.85	0.64	0.94	0.95	0.79
11:00-12:00	0	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	3	150	7	160	163	2
	0	0	0	3	3	1	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	1	112	7	120	126	1
	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	1	1	0	2	1	2	158	5	163	165	7
	0	0	1	2	3	1	0	0	0	0	0	2	2	0	4	1	5	143	5	153	160	2
	0	0	3	5	8	6	0	0	0	0	3	4	6	0	10	3	11	561	24	598	614	12
TOTAL	0.00	0.00	0.38	0.42	0.67	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.75	0.00	0.63	0.75	0.55	0.90	0.88	0.91	0.93	0.43
12:00-13:00	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	7	135	12	154	157	1
	0	0	2	1	3	1	0	0	0	0	0	3	3	0	6	3	1	136	4	141	150	4
	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	134	8	142	144	1
	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	1	3	136	6	145	148	2
	0	0	4	3	7	2	0	0	0	0	1	5	4	1	10	5	11	541	30	582	599	8
TOTAL	0.00	0.00	0.50	0.75	0.58	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.42	0.33	0.25	0.42	0.42	0.39	0.99	0.63	0.94	0.95	0.50
14:30-15:30	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	5	177	1	183	187	1
	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	2	7	0	9	0	6	199	6	211	223	0
	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4	1	1	232	8	239	244	1
	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	1	0	237	4	241	246	1
	0	0	4	4	8	0	0	0	0	0	1	3	15	0	18	2	12	845	17	874	900	3
TOTAL	0.00	0.00	0.50	0.50	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.38	0.54	0.00	0.50	0.50	0.50	0.89	0.71	0.91	0.91	0.75
16:00-17:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	4	0	5	6	5	309	12	326	332	6
	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	2	3	0	5	3	2	303	9	314	321	3
	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	4	3	0	7	0	0	311	11	322	330	0
	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	1	5	1	2	352	15	369	375	2
	0	0	3	2	5	0	0	0	0	0	1	8	13	1	22	10	9	1275	47	1331	1358	11
TOTAL	0.00	0.00	0.75	0.50	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.81	0.25	0.79	0.42	0.45	0.91	0.78	0.90	0.91	0.46
16:30-17:30	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	4	3	0	7	0	0	311	11	322	330	0
	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	1	5	1	2	352	15	369	375	2
	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	1	8	0	9	1	2	325	33	360	371	1
	0	0	4	0	4	1	0	0	0	0	0	0	6	0	6	1	4	353	22	379	389	2
	0	0	7	1	8	1	0	0	0	0	1	6	20	1	27	3	8	1341	81	1430	1465	5
TOTAL	0.00	0.00	0.44	0.25	0.50	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.38	0.63	0.25	0.75	0.75	0.50	0.95	0.81	0.94	0.94	0.63
TOTAL	12	0	40	19	59	27	0	0	0	0	11	43	81	8	132	37	81	5867	278	6326	6517	87

Remarque :

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE: ST-ANDRE ET ST-ANTOINE

JOUR ET DATE: LUNDI, 07-06-04

TEMPERATURE:SOLEIL,PAVAGE SEC

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				DE L'EST				DU SUD				DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT				
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P			SUD	EST	NORD	TOTAL
07:30-08:30	1	0	3	1	4	1	0	0	0	0	7	3	4	0	7	2	3	130	9	142	153	11
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	4	0	5	2	1	113	6	120	125	4
	2	0	3	0	3	5	0	0	0	0	3	5	10	0	15	2	3	146	5	154	172	12
	0	0	1	3	4	3	0	0	0	0	3	1	4	0	5	2	3	166	6	175	184	8
TOTAL	3	0	7	4	11	10	0	0	0	0	14	10	22	0	32	8	10	555	26	591	634	35
PHF	0.38	0.00	0.58	0.33	0.69	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.55	0.00	0.53	1.00	0.83	0.84	0.72	0.84	0.86	0.73
08:00-09:00	2	0	3	0	3	5	0	0	0	0	3	5	10	0	15	2	3	146	5	154	172	12
	0	0	1	3	4	3	0	0	0	0	3	1	4	0	5	2	3	166	6	175	184	8
	0	0	1	2	3	1	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0	2	160	9	171	177	2
	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2	1	2	141	8	151	156	3
TOTAL	2	0	6	7	13	9	0	0	0	0	9	6	19	0	25	5	10	613	28	651	689	25
PHF	0.25	0.00	0.50	0.58	0.81	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.30	0.48	0.00	0.42	0.63	0.83	0.92	0.78	0.93	0.94	0.52
09:30-10:30	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	149	6	156	158	3
	1	0	3	3	6	1	0	0	0	0	1	0	2	0	2	1	1	174	5	180	188	4
	0	0	1	3	4	0	0	0	0	0	1	0	3	0	3	1	1	144	11	156	163	2
	0	0	3	3	6	0	0	0	0	0	3	0	7	0	7	4	6	180	2	188	201	7
TOTAL	2	0	8	9	17	2	0	0	0	0	5	0	13	0	13	7	9	647	24	680	710	16
PHF	0.50	0.00	0.67	0.75	0.71	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.42	0.00	0.46	0.00	0.46	0.44	0.38	0.90	0.55	0.90	0.88	0.57
11:00-12:00	1	0	1	1	2	3	0	0	0	0	8	0	2	0	2	4	1	130	5	136	140	16
	0	0	1	4	5	0	0	0	0	0	2	0	3	0	3	3	1	184	6	191	199	5
	0	0	1	3	4	2	0	0	0	0	1	1	3	0	4	4	2	141	12	155	163	7
	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	2	3	0	0	3	6	5	171	8	184	188	9
TOTAL	1	0	4	8	12	6	0	0	0	0	13	4	8	0	12	17	9	626	31	666	690	37
PHF	0.25	0.00	1.00	0.50	0.60	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.41	0.33	0.67	0.00	0.75	0.71	0.45	0.85	0.65	0.87	0.87	0.58
12:00-13:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	6	1	161	9	171	173	7
	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	4	2	3	0	5	4	4	133	7	144	152	8
	1	0	3	2	5	0	0	0	0	0	16	0	1	0	1	9	5	141	10	156	162	26
	2	0	1	2	3	1	0	0	0	0	3	0	2	0	2	3	3	148	12	163	168	9
TOTAL	3	0	4	8	12	1	0	0	0	0	24	3	6	0	9	22	13	583	38	634	655	50
PHF	0.38	0.00	0.33	0.67	0.60	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.38	0.50	0.00	0.45	0.61	0.65	0.91	0.79	0.93	0.95	0.48
14:30-15:30	1	0	1	1	2	1	0	0	0	0	4	2	3	0	5	1	2	211	5	218	225	7
	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	1	3	0	4	4	6	215	11	232	237	8
	2	0	1	0	1	2	0	0	0	0	3	3	3	0	6	1	5	270	18	293	300	8
	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	4	4	4	0	8	1	2	251	11	264	273	7
TOTAL	3	0	2	3	5	6	0	0	0	0	14	10	13	0	23	7	15	947	45	1007	1035	30
PHF	0.38	0.00	0.50	0.75	0.63	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.88	0.63	0.81	0.00	0.72	0.44	0.63	0.88	0.63	0.86	0.86	0.94
16:00-17:00	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	2	1	0	3	4	1	324	24	349	353	9
	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	2	3	4	0	7	2	2	341	14	357	365	5
	0	1	3	2	6	1	0	0	0	0	3	1	4	0	5	9	3	345	24	372	383	13
	1	0	1	2	3	6	0	0	0	0	3	0	6	0	6	4	3	337	25	365	374	14
TOTAL	2	1	5	5	11	9	0	0	0	0	11	6	15	0	21	19	9	1347	87	1443	1475	41
PHF	0.50	0.25	0.42	0.63	0.46	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.92	0.50	0.63	0.00	0.75	0.53	0.75	0.98	0.87	0.97	0.96	0.73
16:30-17:30	0	1	3	2	6	1	0	0	0	0	3	1	4	0	5	9	3	345	24	372	383	13
	1	0	1	2	3	6	0	0	0	0	3	0	6	0	6	4	3	337	25	365	374	14
	0	0	1	3	4	3	0	0	0	0	2	3	1	0	4	0	4	395	40	439	447	5
	1	0	2	0	2	3	0	0	0	0	0	3	5	0	8	0	4	411	30	445	455	4
TOTAL	2	1	7	7	15	13	0	0	0	0	8	7	16	0	23	13	14	1488	119	1621	1659	36
PHF	0.50	0.25	0.58	0.58	0.63	0.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.67	0.58	0.67	0.00	0.72	0.36	0.88	0.91	0.74	0.91	0.91	0.64
TOTAL	18	2	43	51	96	56	0	0	0	0	98	46	112	0	158	98	89	6806	398	7293	7547	270

Remarque: _____

Comptages véhicules équivalents et piétons

AMHERTS ET ST-ANTOINE

JOUR ET DATE: MARDI 01-06-04

TEMPERATURE: PLUIE, PAVAGE MOUILLE

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL		
07:30-08:30	0	0	2	21	23	1	0	0	0	0	0	3	1	0	4	0	1	95	39	135	162	1
	0	0	2	15	17	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	85	46	131	149	0
	0	0	2	26	28	0	0	0	0	0	0	4	4	0	8	0	3	100	63	166	202	0
	0	0	1	11	12	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	3	84	48	135	149	1
TOTAL	0	0	7	73	80	2	0	0	0	0	0	10	5	0	15	0	7	364	196	567	662	2
PHF	0.00	0.00	0.88	0.70	0.71	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.63	0.31	0.00	0.47	0.00	0.58	0.91	0.78	0.85	0.82	0.50
08:00-09:00	0	0	2	26	28	0	0	0	0	0	0	4	4	0	8	0	3	100	63	166	202	0
	0	0	1	11	12	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	3	84	48	135	149	1
	1	0	0	17	17	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8	1	1	81	55	137	162	2
	1	0	0	21	21	1	0	0	0	0	0	1	3	0	4	1	0	76	69	145	170	3
TOTAL	2	0	3	75	78	2	0	0	0	0	0	7	15	0	22	2	7	341	235	583	683	6
PHF	0.50	0.00	0.38	0.72	0.70	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.44	0.47	0.00	0.69	0.50	0.58	0.85	0.85	0.88	0.85	0.50
09:30-10:30	1	0	0	17	17	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	90	71	162	181	1
	0	0	1	16	17	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	113	67	181	199	1
	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	55	147	163	0
	0	0	1	15	16	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	129	37	166	183	0
TOTAL	1	0	2	64	66	0	0	0	0	0	1	0	3	1	4	0	2	424	230	656	726	2
PHF	0.25	0.00	0.50	0.94	0.97	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.38	0.25	0.50	0.00	0.50	0.82	0.81	0.91	0.91	0.50
11:00-12:00	0	0	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94	50	144	164	0
	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	125	61	186	198	1
	0	0	2	14	16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	4	102	49	155	172	0
	0	0	0	19	19	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	97	37	135	156	1
TOTAL	0	0	2	64	66	1	0	0	0	0	0	2	2	0	4	1	5	418	197	620	690	2
PHF	0.00	0.00	0.25	0.80	0.83	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.50	0.25	0.31	0.84	0.81	0.83	0.87	0.50
12:00-13:00	0	0	1	19	20	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	109	58	167	188	1
	0	0	1	17	18	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	132	55	187	206	1
	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	123	42	165	183	0
	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	90	45	135	142	2
TOTAL	0	0	2	59	61	1	0	0	0	0	0	2	2	0	4	3	0	454	200	654	719	4
PHF	0.00	0.00	0.50	0.78	0.76	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.00	0.50	0.38	0.00	0.86	0.86	0.87	0.87	0.50
14:30-15:30	0	0	0	21	21	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	170	45	215	238	0
	0	0	1	18	19	3	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	186	70	256	276	4
	0	0	1	12	13	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	204	88	293	306	3
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	2	51	53	4	0	0	0	0	1	2	1	0	3	2	1	560	203	764	820	7
PHF	0.00	0.00	0.50	0.61	0.63	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	0.00	0.38	0.50	0.25	0.69	0.58	0.65	0.67	0.44
16:00-17:00	0	0	0	21	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	210	121	331	352	0
	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	223	107	330	347	2
	0	0	1	14	15	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	1	0	235	129	364	380	3
	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	1	0	238	124	362	383	1
TOTAL	0	0	1	69	70	0	0	0	0	0	2	3	2	0	5	4	0	906	481	1387	1462	6
PHF	0.00	0.00	0.25	0.82	0.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.38	0.50	0.00	0.42	0.50	0.00	0.95	0.93	0.95	0.95	0.50
16:30-17:30	0	0	1	14	15	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	1	0	235	129	364	380	3
	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	1	0	238	124	362	383	1
	1	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	280	124	405	421	2
	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	285	144	429	444	0
TOTAL	1	0	1	62	63	0	0	0	0	0	2	3	2	0	5	3	1	1038	521	1560	1628	6
PHF	0.25	0.00	0.25	0.86	0.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.38	0.50	0.00	0.42	0.75	0.25	0.91	0.90	0.91	0.92	0.50
TOTAL	4	0	20	517	537	10	0	0	0	0	6	29	32	1	62	15	23	4505	2263	6791	7390	35

Remarque: 16H20 A 17H30 AMHERST DIR NORD ENTRE VIGER ET ST-ANTOINE ACCUMULATION ENTRE CHAQUE LUMIERE.

Comptages véhicules équivalents et piétons

SITE AMHERST / SAINT-ANTOINE

JOUR ET DATE: MARDI 10-02-04

TEMPERATURE: NUAGEUX, PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD					DE L'EST					DU SUD					DE L'OUEST					TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT
	P	OUEST	SUD	EST	TOTAL	P	NORD	OUEST	SUD	TOTAL	P	EST	NORD	OUEST	TOTAL	P	SUD	EST	NORD	TOTAL		
07:30 - 08:30	0	0	0	12	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	86	41	127	139	3
	0	0	2	18	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83	37	120	140	0
	0	0	2	25	27	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	71	68	139	167	1
	0	0	2	13	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	77	57	134	149	1
TOTAL	0	0	6	68	74	3	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	317	203	520	595	5
PHF	0.00	0.00	0.75	0.68	0.69	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.50	0.00	0.92	0.75	0.94	0.89	0.42
08:00 - 09:00	0	0	2	25	27	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	71	68	139	167	1
	0	0	2	13	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	77	57	134	149	1
	0	0	0	10	10	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	115	61	176	187	1
	0	0	0	23	23	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	71	57	130	153	3
TOTAL	0	0	4	71	75	5	0	0	0	0	0	1	1	0	2	1	2	334	243	579	656	6
PHF	0.00	0.00	0.50	0.71	0.69	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.50	0.25	0.25	0.73	0.89	0.82	0.88	0.50
09:30 - 10:30	0	0	2	24	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	82	48	131	157	1
	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	78	47	125	141	1
	0	0	0	15	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	92	39	132	147	3
	0	0	1	7	8	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	1	94	38	133	144	0
TOTAL	0	0	3	62	65	1	0	0	0	0	0	0	3	0	3	4	3	346	172	521	589	5
PHF	0.00	0.00	0.38	0.65	0.63	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.25	0.50	0.75	0.92	0.90	0.98	0.94	0.42
11:00 - 12:00	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	96	42	138	147	1
	0	0	1	15	16	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	98	45	143	159	1
	0	0	0	13	13	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	104	47	151	165	1
	2	0	1	10	11	3	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	4	101	56	161	173	7
TOTAL	2	0	2	47	49	4	0	0	0	0	1	0	2	0	2	3	4	399	190	593	644	10
PHF	0.25	0.00	0.50	0.78	0.77	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	0.00	0.50	0.38	0.25	0.96	0.85	0.92	0.93	0.36
12:00 - 13:00	1	0	5	15	20	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	96	56	152	174	1
	0	0	2	15	17	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	113	45	158	177	1
	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	123	48	171	188	0
	1	0	2	15	17	3	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	90	35	125	143	7
TOTAL	2	0	9	60	69	4	0	0	0	0	0	2	4	1	7	3	0	422	184	606	682	9
PHF	0.50	0.00	0.45	1.00	0.86	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.25	0.88	0.25	0.00	0.86	0.82	0.89	0.91	0.32
14:30 - 15:30	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	130	52	182	192	0
	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	144	59	203	217	1
	0	0	1	14	15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	201	73	274	290	1
	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	177	85	262	273	0
TOTAL	0	0	1	46	47	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	2	0	652	269	921	972	2
PHF	0.00	0.00	0.25	0.82	0.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.50	0.50	0.00	0.81	0.79	0.84	0.84	0.50
16:00 - 17:00	0	0	0	15	15	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	213	113	326	342	2
	0	0	2	15	17	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	15	0	178	95	273	292	16
	2	0	0	12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	217	104	321	333	3
	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	1	1	2	0	3	2	0	186	92	278	292	3
TOTAL	2	0	2	53	55	3	0	0	0	0	2	3	3	0	6	17	0	794	404	1198	1259	24
PHF	0.25	0.00	0.25	0.88	0.81	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.38	0.38	0.00	0.50	0.28	0.00	0.91	0.89	0.92	0.92	0.38
16:30 - 17:30	2	0	0	12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	217	104	321	333	3
	0	0	0	11	11	0	0	0	0	0	1	1	2	0	3	2	0	186	92	278	292	3
	0	0	0	14	14	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	199	106	305	321	1
	1	0	1	14	15	1	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	259	136	395	413	2
TOTAL	3	0	1	51	52	2	0	0	0	0	2	4	4	0	8	2	0	861	438	1299	1359	9
PHF	0.38	0.00	0.25	0.91	0.87	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	0.00	0.67	0.25	0.00	0.83	0.81	0.82	0.82	0.75
TOTAL	9	0	28	458	486	22	0	0	0	0	5	10	22	1	33	34	9	4125	2103	6237	6756	70

Remarque: _____



Viger II

Numéro de projet: 0515862
Référence client: -

DÉTAILS DES COMPTAGES (2/3)

DATE DU RELEVÉ: mardi 24 avril 2007
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0
DURÉE DU COMPTAGE: 2 x 1h
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: 0

APPROCHE NORD: Bonsecours
SUD: 0
EST: Notre-dame
OUEST: 0

TOTAL DES MOUVEMENTS VÉHICULAIRES

TOTAUX PAR 15 MINUTES

PÉRIODE DE POINTE	DU NORD				DU SUD				DE L'EST				DE L'OUEST				TOTAL AUTOS	TOTAL VÉH LOURDS	GRAND TOTAL
	↶	↓	↷	Total	↶	↑	↷	Total	↶	←	↷	Total	↶	→	↷	Total			
AM																			
08:00 à 08:15	102	32	3	137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	2	16	151	2	153
08:15 à 08:30	101	53	7	161	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	4	19	174	6	180
08:30 à 08:45	109	44	11	164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	5	23	183	4	187
08:45 à 09:00	119	45	9	173	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	8	22	191	4	195
MIDI																			
PM																			
16:30 à 16:45	40	55	15	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	3	36	143	3	146
16:45 à 17:00	48	83	10	141	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	8	45	185	1	186
17:00 à 17:15	54	34	14	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	6	45	146	1	147
17:15 à 17:30	43	56	7	106	0	0	0	0	0	0	0	0	1	39	2	42	147	1	148

Annexe D

Analyses de circulation, sans projet

1: Amherst & Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	17.2	12.8	10.2	23.5	16.1	23.8	24.5	16.3
Vehicles Entered	56	1144	66	25	191	52	468	2002
Vehicles Exited	56	1155	66	25	190	52	460	2004
Hourly Exit Rate	56	1155	66	25	190	52	460	2004

2: St-Antoine & Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	10.0	3.8	14.4	20.0	4.7	7.6
Vehicles Entered	216	344	3	73	35	671
Vehicles Exited	216	343	3	70	35	667
Hourly Exit Rate	216	343	3	70	35	667

3: Viger & St-Hubert Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	46.3	33.0	22.7	10.0	5.9	11.2	10.6	25.5
Vehicles Entered	48	1270	29	23	293	82	206	1951
Vehicles Exited	48	1257	29	23	295	81	208	1941
Hourly Exit Rate	48	1257	29	23	295	81	208	1941

4: St-Antoine & St-Hubert Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	8.9	5.1	2.6	15.4	12.5	25.7	11.9	7.5
Vehicles Entered	209	484	48	24	15	20	109	909
Vehicles Exited	211	488	48	24	16	22	109	918
Hourly Exit Rate	211	488	48	24	16	22	109	918

5: Viger & Berri Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	72.2	74.2	101.3	15.2	7.4	19.4	19.0	48.7
Vehicles Entered	204	1569	47	154	739	161	222	3096
Vehicles Exited	203	1563	47	154	745	161	223	3096
Hourly Exit Rate	203	1563	47	154	745	161	223	3096

6: St-Antoine & Berri Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	45.4	8.1	2.1	20.1	24.7	23.0	18.6	23.3
Vehicles Entered	660	779	29	156	64	24	340	2052
Vehicles Exited	657	780	29	157	64	25	340	2052
Hourly Exit Rate	657	780	29	157	64	25	340	2052

7: St-Denis & Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	15.1	7.7	25.1	24.2	13.8
Vehicles Entered	301	1639	438	448	2826
Vehicles Exited	304	1634	433	453	2824
Hourly Exit Rate	304	1634	433	453	2824

8: St-Antoine & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	16.4	8.4	40.5	20.7	17.0
Vehicles Entered	1388	407	82	655	2532
Vehicles Exited	1387	405	81	660	2533
Hourly Exit Rate	1387	405	81	660	2533

9: Viger & St-André Performance by movement

Movement	WBT	NBL	NBT	All
Delay / Veh (s)	2.0	15.1	21.7	2.4
Vehicles Entered	1640	18	23	1681
Vehicles Exited	1633	19	23	1675
Hourly Exit Rate	1633	19	23	1675

10: St-Antoine & St-André Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	All
Delay / Veh (s)	1.7	0.3	0.0	8.5	3.3	3.6	0.6
Vehicles Entered	23	452	13	9	11	7	515
Vehicles Exited	23	454	13	9	11	7	517
Hourly Exit Rate	23	454	13	9	11	7	517

11: Notre-Dame & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	19.1	13.4	7.2	3.9	10.7	8.1
Vehicles Entered	60	21	23	443	446	993
Vehicles Exited	60	21	23	445	449	998
Hourly Exit Rate	60	21	23	445	449	998

12: Notre-Dame & Berri Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	0.9	7.9	11.9	8.5
Vehicles Entered	142	9	317	468
Vehicles Exited	143	9	313	465
Hourly Exit Rate	143	9	313	465

33: St-Antoine & Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Delay / Veh (s)	11.5	16.6	14.6	12.0
Vehicles Entered	1489	9	303	1801
Vehicles Exited	1487	9	308	1804
Hourly Exit Rate	1487	9	308	1804

34: St-Antoine & St-Christophe Performance by movement

Movement	EBT	All
Delay / Veh (s)	0.7	0.7
Vehicles Entered	487	487
Vehicles Exited	488	488
Hourly Exit Rate	488	488

Total Network Performance

Delay / Veh (s)	67.9
Vehicles Entered	6162
Vehicles Exited	6160
Hourly Exit Rate	6160

Intersection: 1: Amherst &

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	TR
Maximum Queue (m)	73.3	75.6	75.0	27.2	22.3	85.0
Average Queue (m)	47.6	39.5	30.8	16.8	12.5	66.8
95th Queue (m)	63.8	60.5	53.3	24.4	21.9	96.8
Link Distance (m)	72.0	72.0	72.0	47.2	47.2	80.4
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.00	0.00			0.06
Queuing Penalty (veh)	0	0	0			0
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 2: St-Antoine & Amherst

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	34.4	15.5	15.4	8.6	27.4
Average Queue (m)	16.5	6.0	4.8	0.9	11.7
95th Queue (m)	27.3	13.3	13.3	5.0	23.5
Link Distance (m)	99.6	99.6	99.6	91.3	47.2
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3: Viger & St-Hubert

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	L	T	T	R
Maximum Queue (m)	134.3	130.7	128.9	8.6	34.1	26.7	47.9
Average Queue (m)	70.8	57.4	51.9	3.1	16.4	7.7	20.5
95th Queue (m)	128.8	121.7	108.3	9.6	28.4	19.5	34.4
Link Distance (m)	123.8	123.8	123.8	74.0	74.0	61.7	61.7
Upstream Blk Time (%)	0.03	0.01	0.01				
Queuing Penalty (veh)	15	6	3				
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 4: St-Antoine & St-Hubert

Movement	EB	EB	EB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	48.4	38.0	13.9	15.4	22.0	15.4
Average Queue (m)	17.0	4.5	5.5	5.9	10.7	5.0
95th Queue (m)	32.1	17.4	13.8	14.1	20.0	13.3
Link Distance (m)	81.6	81.6	81.6	131.8	74.0	74.0
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 5: Viger & Berri

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	89.4	96.4	86.9	60.9	54.5	27.6	65.6
Average Queue (m)	77.9	68.0	68.6	33.7	19.6	11.7	36.1
95th Queue (m)	94.9	93.3	97.0	54.7	38.9	23.7	59.8
Link Distance (m)	78.7	78.7	78.7	93.0	93.0	61.0	61.0
Upstream Blk Time (%)	0.06	0.03	0.03				0.02
Queuing Penalty (veh)	33	17	17				0
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 6: St-Antoine & Berri

Movement	EB	EB	EB	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	141.6	142.5	121.5	99.1	41.0	27.8	21.8	67.3
Average Queue (m)	101.6	86.9	24.0	6.2	22.1	11.2	5.8	37.8
95th Queue (m)	170.4	177.5	91.7	36.5	37.6	25.0	15.3	58.5
Link Distance (m)	118.4	118.4	118.4	118.4			93.0	93.0
Upstream Blk Time (%)	0.16	0.08	0.00					
Queuing Penalty (veh)	58	28	2					
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)					0.08	0.02		
Queuing Penalty (veh)					6	4		

Intersection: 7: St-Denis &

Movement	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	T	TR	R
Maximum Queue (m)	54.1	40.8	40.9	72.8	77.7	37.9
Average Queue (m)	30.4	23.4	24.4	40.9	46.5	31.9
95th Queue (m)	43.2	37.5	37.4	64.4	72.8	46.5
Link Distance (m)	108.4	108.4	108.4	73.1	73.1	
Upstream Blk Time (%)				0.00	0.01	
Queuing Penalty (veh)				0	0	
Storage Bay Dist (m)						30.0
Storage Blk Time (%)					0.21	0.05
Queuing Penalty (veh)					51	23

Intersection: 8: St-Antoine & St-Denis

Movement	EB	EB	EB	EB	EB	SB	SB
Directions Served	T	T	T	T	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	102.1	93.5	88.0	85.8	47.6	66.0	52.8
Average Queue (m)	45.9	37.4	16.9	10.4	24.4	38.3	32.8
95th Queue (m)	92.6	85.4	56.9	35.5	42.7	61.1	50.9
Link Distance (m)	104.2	104.2	104.2	104.2	104.2	115.4	115.4
Upstream Blk Time (%)	0.00						
Queuing Penalty (veh)	0						
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 9: Viger & St-André

Movement	WB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	TR	LT
Maximum Queue (m)	35.5	33.9	7.4	15.5
Average Queue (m)	4.4	2.5	0.5	8.0
95th Queue (m)	20.6	15.2	3.5	13.7
Link Distance (m)	100.7	100.7	100.7	57.8
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 10: St-Antoine & St-André

Movement	NB	SB
Directions Served	TR	L
Maximum Queue (m)	8.9	9.1
Average Queue (m)	5.1	1.6
95th Queue (m)	12.0	7.2
Link Distance (m)	109.1	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Notre-Dame & St-Denis

Movement	EB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	22.1	14.4	72.6
Average Queue (m)	11.4	6.3	37.2
95th Queue (m)	21.2	14.2	61.7
Link Distance (m)	80.2	141.1	141.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 12: Notre-Dame & Berri

Movement	SB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	35.7
Average Queue (m)	23.9
95th Queue (m)	35.5
Link Distance (m)	145.3
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 33: St-Antoine &

Movement	EB	EB	EB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	T	R	R
Maximum Queue (m)	67.9	70.7	72.0	5.3	45.8	20.7
Average Queue (m)	43.3	41.0	41.4	1.1	21.2	10.3
95th Queue (m)	64.0	64.4	69.4	4.5	35.6	19.4
Link Distance (m)	67.4	67.4	67.4	73.9	73.9	73.9
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.00	0.01			
Queuing Penalty (veh)	0	0	0			
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 34: St-Antoine & St-Christophe

Movement
Directions Served
Maximum Queue (m)
Average Queue (m)
95th Queue (m)
Link Distance (m)
Upstream Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)
Storage Bay Dist (m)
Storage Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 263

1: Amherst & Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	15.1	12.3	10.9	20.7	17.2	31.1	27.9	17.2
Vehicles Entered	44	1115	62	28	222	57	484	2012
Vehicles Exited	44	1123	62	27	220	57	482	2015
Hourly Exit Rate	44	1123	62	27	220	57	482	2015

2: St-Antoine & Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	10.1	5.0	7.8	8.9	15.8	21.4	4.4	8.3
Vehicles Entered	250	343	2	1	1	64	37	698
Vehicles Exited	248	344	2	1	1	63	37	696
Hourly Exit Rate	248	344	2	1	1	63	37	696

3: Viger & St-Hubert Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	17.2	12.2	8.6	7.6	6.0	9.7	9.7	11.0
Vehicles Entered	38	1261	27	23	244	79	218	1890
Vehicles Exited	38	1251	27	23	246	79	219	1883
Hourly Exit Rate	38	1251	27	23	246	79	219	1883

4: St-Antoine & St-Hubert Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	9.9	5.0	3.7	13.3	14.8	20.0	12.5	7.4
Vehicles Entered	170	525	51	18	15	26	91	896
Vehicles Exited	170	526	52	18	15	26	92	899
Hourly Exit Rate	170	526	52	18	15	26	92	899

5: Viger & Berri Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	28.9	14.9	10.7	14.3	7.5	17.5	20.4	14.6
Vehicles Entered	201	1569	43	148	718	151	248	3078
Vehicles Exited	201	1565	43	150	724	154	250	3087
Hourly Exit Rate	201	1565	43	150	724	154	250	3087

6: St-Antoine & Berri Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	27.9	5.1	2.6	23.2	24.6	26.1	19.4	17.1
Vehicles Entered	636	751	41	152	78	32	322	2012
Vehicles Exited	636	751	41	154	79	33	324	2018
Hourly Exit Rate	636	751	41	154	79	33	324	2018

7: St-Denis & Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	13.8	5.8	28.4	29.9	14.1
Vehicles Entered	290	1675	443	478	2886
Vehicles Exited	291	1673	444	483	2891
Hourly Exit Rate	291	1673	444	483	2891

8: St-Antoine & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	12.3	8.5	43.0	20.8	14.9
Vehicles Entered	1352	402	82	652	2488
Vehicles Exited	1346	400	83	655	2484
Hourly Exit Rate	1346	400	83	655	2484

9: Viger & St-André Performance by movement

Movement	WBT	NBL	NBT	All
Delay / Veh (s)	1.3	11.0	16.0	1.7
Vehicles Entered	1631	13	29	1673
Vehicles Exited	1629	13	28	1670
Hourly Exit Rate	1629	13	28	1670

10: St-Antoine & St-André Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	All
Delay / Veh (s)	1.7	0.4	0.1	8.2	3.2	5.9	0.7
Vehicles Entered	17	493	14	9	8	7	548
Vehicles Exited	17	493	14	9	8	7	548
Hourly Exit Rate	17	493	14	9	8	7	548

11: Notre-Dame & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	17.3	19.3	8.0	4.0	10.0	7.9
Vehicles Entered	63	19	26	432	434	974
Vehicles Exited	64	19	26	432	429	970
Hourly Exit Rate	64	19	26	432	429	970

12: Notre-Dame & Berri Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	0.8	11.8	11.8	8.2
Vehicles Entered	156	6	314	476
Vehicles Exited	155	6	309	470
Hourly Exit Rate	155	6	309	470

33: St-Antoine & Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Delay / Veh (s)	12.3	12.3	14.1	12.7
Vehicles Entered	1460	11	303	1774
Vehicles Exited	1450	11	304	1765
Hourly Exit Rate	1450	11	304	1765

34: St-Antoine & St-Christophe Performance by movement

Movement	EBT	All
Delay / Veh (s)	0.7	0.7
Vehicles Entered	522	522
Vehicles Exited	524	524
Hourly Exit Rate	524	524

Total Network Performance

<hr/>	
Delay / Veh (s)	43.4
Vehicles Entered	6167
Vehicles Exited	6162
Hourly Exit Rate	6162

Intersection: 1: Amherst &

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	TR
Maximum Queue (m)	66.0	60.8	49.7	29.5	29.4	81.4
Average Queue (m)	43.5	33.2	29.3	17.2	14.8	65.0
95th Queue (m)	60.1	50.1	45.1	27.4	24.6	93.8
Link Distance (m)	72.0	72.0	72.0	47.2	47.2	76.9
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.00				0.10
Queuing Penalty (veh)	0	0				0
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 2: St-Antoine & Amherst

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	35.7	24.0	14.4	6.8	29.6
Average Queue (m)	19.8	7.9	4.3	0.5	10.7
95th Queue (m)	30.7	18.3	12.8	3.4	23.6
Link Distance (m)	99.6	99.6	99.6	91.3	47.2
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3: Viger & St-Hubert

Movement	WB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	TR	L	T	T	R
Maximum Queue (m)	77.6	65.3	52.4	49.4	12.3	35.3	25.3	49.7
Average Queue (m)	32.9	19.5	19.2	25.0	2.6	14.6	8.7	21.6
95th Queue (m)	61.9	45.7	36.2	39.4	9.4	28.7	20.7	41.1
Link Distance (m)	123.8	123.8	123.8	123.8	74.0	74.0	58.1	58.1
Upstream Blk Time (%)								0.00
Queuing Penalty (veh)								0
Storage Bay Dist (m)								
Storage Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								

Intersection: 4: St-Antoine & St-Hubert

Movement	EB	EB	EB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	51.6	33.2	18.9	18.7	22.0	17.1
Average Queue (m)	21.5	4.4	6.5	5.0	11.3	4.5
95th Queue (m)	40.1	17.9	15.0	14.2	20.8	13.5
Link Distance (m)	81.6	81.6	81.6	131.8	74.0	74.0
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 5: Viger & Berri

Movement	WB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	87.3	81.4	67.4	57.2	60.2	52.9	33.3	60.1
Average Queue (m)	55.7	40.0	23.9	22.7	31.6	19.4	11.5	38.6
95th Queue (m)	90.5	76.3	47.7	39.7	49.1	38.5	24.3	61.3
Link Distance (m)	78.8	78.8	78.8	78.8	93.0	93.0	57.4	57.4
Upstream Blk Time (%)	0.01	0.00					0.00	0.02
Queuing Penalty (veh)	5	1					0	0
Storage Bay Dist (m)								
Storage Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								

Intersection: 6: St-Antoine & Berri

Movement	EB	EB	EB	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	134.0	134.4	95.0	46.3	54.0	27.8	22.8	76.4
Average Queue (m)	68.0	49.4	12.2	3.7	23.5	13.2	7.6	37.6
95th Queue (m)	148.1	134.7	60.4	17.3	45.4	27.0	17.7	63.4
Link Distance (m)	118.4	118.4	118.4	118.4			93.0	93.0
Upstream Blk Time (%)	0.07	0.03	0.00					
Queuing Penalty (veh)	25	10	0					
Storage Bay Dist (m)						20.0		
Storage Blk Time (%)					0.11	0.03		
Queuing Penalty (veh)					9	4		

Intersection: 7: St-Denis &

Movement	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	T	T	TR	R
Maximum Queue (m)	43.1	27.4	25.9	32.2	71.3	74.1	37.9
Average Queue (m)	25.4	16.5	13.4	19.1	46.0	53.9	34.6
95th Queue (m)	38.7	26.4	23.2	28.2	69.7	81.9	45.2
Link Distance (m)	108.2	108.2	108.2	108.2	69.5	69.5	
Upstream Blk Time (%)					0.01	0.07	
Queuing Penalty (veh)					0	0	
Storage Bay Dist (m)							30.0
Storage Blk Time (%)						0.27	0.09
Queuing Penalty (veh)						66	41

Intersection: 8: St-Antoine & St-Denis

Movement	EB	EB	EB	EB	EB	SB	SB
Directions Served	T	T	T	T	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	72.5	68.5	44.8	29.1	62.8	62.0	61.6
Average Queue (m)	28.4	22.6	9.0	9.2	23.6	36.3	33.2
95th Queue (m)	80.8	72.8	45.7	20.2	45.8	52.8	51.0
Link Distance (m)	104.2	104.2	104.2	104.2	104.2	115.4	115.4
Upstream Blk Time (%)	0.03	0.00	0.00				
Queuing Penalty (veh)	9	2	0				
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 9: Viger & St-André

Movement	NB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	19.2
Average Queue (m)	7.7
95th Queue (m)	16.5
Link Distance (m)	57.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 10: St-Antoine & St-André

Movement	NB	SB
Directions Served	TR	L
Maximum Queue (m)	11.5	9.1
Average Queue (m)	3.9	1.9
95th Queue (m)	11.3	7.9
Link Distance (m)	109.1	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Notre-Dame & St-Denis

Movement	EB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	28.1	24.9	56.4
Average Queue (m)	12.8	7.2	28.6
95th Queue (m)	25.2	18.9	48.3
Link Distance (m)	80.2	141.1	141.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 12: Notre-Dame & Berri

Movement	SB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	48.8
Average Queue (m)	23.6
95th Queue (m)	38.9
Link Distance (m)	145.3
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 33: St-Antoine &

Movement	EB	EB	EB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	T	R	R
Maximum Queue (m)	71.8	71.0	71.8	8.1	38.8	24.1
Average Queue (m)	43.4	40.0	41.9	1.0	21.1	11.9
95th Queue (m)	65.3	62.4	67.0	4.8	34.9	21.8
Link Distance (m)	67.4	67.4	67.4	73.9	73.9	73.9
Upstream Blk Time (%)	0.01	0.00	0.01			
Queuing Penalty (veh)	0	0	0			
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 34: St-Antoine & St-Christophe

Movement
Directions Served
Maximum Queue (m)
Average Queue (m)
95th Queue (m)
Link Distance (m)
Upstream Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)
Storage Bay Dist (m)
Storage Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 171

1: Viger & Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	14.1	10.6	10.1	25.0	14.8	15.1	16.7	13.4
Vehicles Entered	27	549	62	25	395	47	264	1369
Vehicles Exited	27	555	63	26	393	47	261	1372
Hourly Exit Rate	27	555	63	26	393	47	261	1372

2: St-Antoine & Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	13.4	5.3	13.5	13.6	21.8	1.6	8.5
Vehicles Entered	415	815	4	4	48	26	1312
Vehicles Exited	416	816	4	4	48	26	1314
Hourly Exit Rate	416	816	4	4	48	26	1314

3: Viger & St-Hubert Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	13.2	11.9	11.8	10.0	7.0	7.5	15.6	11.4
Vehicles Entered	29	795	28	50	360	36	339	1637
Vehicles Exited	29	786	28	50	360	36	342	1631
Hourly Exit Rate	29	786	28	50	360	36	342	1631

4: St-Antoine & St-Hubert Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	18.0	8.6	5.0	16.3	15.5	27.1	12.5	11.0
Vehicles Entered	354	1414	23	53	48	31	33	1956
Vehicles Exited	355	1417	23	53	49	31	33	1961
Hourly Exit Rate	355	1417	23	53	49	31	33	1961

5: Viger & Berri Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	14.0	9.0	12.2	12.0	5.0	18.4	25.3	9.8
Vehicles Entered	81	1044	41	106	827	104	208	2411
Vehicles Exited	80	1040	41	107	831	104	209	2412
Hourly Exit Rate	80	1040	41	107	831	104	209	2412

6: St-Antoine & Berri Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	44.3	8.9	6.7	24.7	32.3	27.3	15.4	21.1
Vehicles Entered	717	1465	38	210	163	52	177	2822
Vehicles Exited	719	1470	39	213	165	52	178	2836
Hourly Exit Rate	719	1470	39	213	165	52	178	2836

7: Viger & St-Denis Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	13.0	8.4	22.3	38.1	16.5
Vehicles Entered	113	1364	316	449	2242
Vehicles Exited	112	1360	319	450	2241
Hourly Exit Rate	112	1360	319	450	2241

8: St-Antoine & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	20.3	22.1	44.5	18.6	21.2
Vehicles Entered	2449	220	119	313	3101
Vehicles Exited	2450	216	119	313	3098
Hourly Exit Rate	2450	216	119	313	3098

9: Viger & St-André Performance by movement

Movement	WBT	NBL	NBT	All
Delay / Veh (s)	1.2	7.1	10.5	1.5
Vehicles Entered	841	12	27	880
Vehicles Exited	839	12	27	878
Hourly Exit Rate	839	12	27	878

10: St-Antoine & St-André Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	All
Delay / Veh (s)	1.8	0.5	0.3	16.1	8.0	10.1	0.7
Vehicles Entered	18	1473	10	8	7	5	1521
Vehicles Exited	18	1477	10	8	7	5	1525
Hourly Exit Rate	18	1477	10	8	7	5	1525

11: Notre-Dame & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	17.8	16.0	9.6	8.2	7.2	10.5
Vehicles Entered	145	20	40	231	179	615
Vehicles Exited	145	20	40	229	178	612
Hourly Exit Rate	145	20	40	229	178	612

12: Notre-Dame & Berri Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	0.8	6.3	1.5	1.1
Vehicles Entered	372	10	207	589
Vehicles Exited	373	10	205	588
Hourly Exit Rate	373	10	205	588

33: St-Antoine & Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Delay / Veh (s)	387.4	13.2	15.8	316.6
Vehicles Entered	2187	10	499	2696
Vehicles Exited	2165	10	505	2680
Hourly Exit Rate	2165	10	505	2680

34: St-Antoine & St-Christophe Performance by movement

Movement	EBT	All
Delay / Veh (s)	1.0	1.0
Vehicles Entered	1497	1497
Vehicles Exited	1501	1501
Hourly Exit Rate	1501	1501

Total Network Performance

<hr/>	
Delay / Veh (s)	166.9
Vehicles Entered	6732
Vehicles Exited	6731
Hourly Exit Rate	6731

Intersection: 1: Viger & Amherst

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	TR
Maximum Queue (m)	44.2	34.5	25.7	35.8	32.0	69.5
Average Queue (m)	26.6	17.8	13.2	22.3	19.6	34.6
95th Queue (m)	38.8	29.6	24.4	32.2	29.8	56.6
Link Distance (m)	72.0	72.0	72.0	47.2	47.2	91.7
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 2: St-Antoine & Amherst

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	56.2	36.3	27.4	9.8	25.7
Average Queue (m)	31.5	14.1	12.8	1.4	8.6
95th Queue (m)	49.2	25.9	23.0	6.8	19.1
Link Distance (m)	99.6	99.6	99.6	91.3	47.2
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3: Viger & St-Hubert

Movement	WB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	R
Maximum Queue (m)	37.5	37.8	41.9	63.9	14.8	74.9
Average Queue (m)	19.6	17.7	22.9	21.6	4.2	37.4
95th Queue (m)	32.9	30.6	36.6	49.7	11.9	64.0
Link Distance (m)	128.9	128.9	128.9	74.3	74.0	74.0
Upstream Blk Time (%)				0.00		0.01
Queuing Penalty (veh)				0		0
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 4: St-Antoine & St-Hubert

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	96.2	80.3	46.7	35.7	25.1
Average Queue (m)	57.5	32.3	19.7	13.8	9.6
95th Queue (m)	96.6	67.6	36.4	28.2	20.2
Link Distance (m)	86.4	86.4	86.4	131.8	74.3
Upstream Blk Time (%)	0.02	0.00			
Queuing Penalty (veh)	9	0			
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 5: Viger & Berri

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	42.1	37.0	41.9	36.8	27.9	19.1	70.4
Average Queue (m)	20.5	16.6	21.9	23.0	12.0	7.1	33.8
95th Queue (m)	35.4	29.3	32.9	33.6	24.0	16.0	58.1
Link Distance (m)	82.0	82.0	82.0	92.8	92.8	68.7	68.7
Upstream Blk Time (%)							0.01
Queuing Penalty (veh)							0
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 6: St-Antoine & Berri

Movement	EB	EB	EB	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	142.3	142.2	88.7	45.8	75.8	27.8	26.7	51.4
Average Queue (m)	127.8	54.6	25.0	18.0	36.3	22.4	10.3	21.3
95th Queue (m)	139.1	123.1	59.1	34.9	69.4	33.8	22.1	39.4
Link Distance (m)	120.3	120.3	120.3	120.3			92.8	92.8
Upstream Blk Time (%)	0.12	0.01	0.00					
Queuing Penalty (veh)	72	5	0					
Storage Bay Dist (m)						20.0		
Storage Blk Time (%)					0.18	0.17		
Queuing Penalty (veh)					30	37		

Intersection: 7: Viger & St-Denis

Movement	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	T	T	TR	R
Maximum Queue (m)	46.0	36.8	30.2	32.9	60.4	65.1	63.8
Average Queue (m)	28.4	22.0	16.3	20.9	34.0	39.9	35.5
95th Queue (m)	40.9	33.4	25.3	30.1	51.3	59.4	56.4
Link Distance (m)	108.6	108.6	108.6	108.6	70.3	70.3	70.3
Upstream Blk Time (%)					0.00	0.01	0.01
Queuing Penalty (veh)					0	0	0
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 8: St-Antoine & St-Denis

Movement	EB	EB	EB	EB	SB	SB
Directions Served	T	T	T	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	130.7	133.5	113.3	74.6	47.3	36.6
Average Queue (m)	117.0	104.5	61.5	41.0	28.4	17.9
95th Queue (m)	144.1	150.4	127.1	61.0	43.6	32.9
Link Distance (m)	109.6	109.6	109.6	109.6	113.8	113.8
Upstream Blk Time (%)	0.16	0.05	0.00	0.00		
Queuing Penalty (veh)	120	35	2	0		
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 9: Viger & St-André

Movement	NB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	16.9
Average Queue (m)	7.4
95th Queue (m)	15.1
Link Distance (m)	56.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 10: St-Antoine & St-André

Movement	NB	SB
Directions Served	TR	L
Maximum Queue (m)	14.3	9.1
Average Queue (m)	3.9	1.6
95th Queue (m)	11.7	7.2
Link Distance (m)	109.1	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Notre-Dame & St-Denis

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	40.0	48.5
Average Queue (m)	20.0	16.6
95th Queue (m)	34.5	37.9
Link Distance (m)	79.6	144.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 12: Notre-Dame & Berri

Movement	SB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	9.9
Average Queue (m)	2.4
95th Queue (m)	8.7
Link Distance (m)	144.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 33: St-Antoine &

Movement	EB	EB	EB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	T	R	R
Maximum Queue (m)	95.8	95.8	95.8	12.5	40.9	40.9
Average Queue (m)	95.7	95.7	95.4	1.8	30.5	27.6
95th Queue (m)	96.0	96.4	97.6	8.1	43.9	43.6
Link Distance (m)	91.2	91.2	91.2	36.3	36.3	36.3
Upstream Blk Time (%)	0.50	0.39	0.27		0.04	0.02
Queuing Penalty (veh)	0	0	0		0	0
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 34: St-Antoine & St-Christophe

Movement
Directions Served
Maximum Queue (m)
Average Queue (m)
95th Queue (m)
Link Distance (m)
Upstream Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)
Storage Bay Dist (m)
Storage Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 311

Annexe E

Génération et affectation des déplacements

Génération déplacements - Synthèse

HPAM

	Unité		Tous modes	Méthode ITE Autos (part modale)		Méthode Enquête O-D		
	logi	chambre		Total	Entrées	Sorties	Tous modes	Autos-cond.
					Sorties	Sorties	Sorties	
Habitation	300	logi	191	12	55	79	28	
Hôtel	215	chambre	109	60	49			
Commerce	300 000	pi ²	Désagrégé	43	43			
			Agrégé	302	48	31	-	-
TOTAL				114	148			

HPPM

	Unité		Tous modes	Méthode ITE Autos (part modale)		Méthode Enquête O-D		
	logi	chambre		Total	Entrées	Sorties	Tous modes	Autos-cond.
					Sorties	Sorties	Sorties	
Habitation	300	logi	151	36	17			
Hôtel	215	chambre	120	70	51			
Commerce	300 000	pi ²	Désagrégé	1972	272	238		
			Agrégé	1292	161	174	-	-
TOTAL				267	242			

Part modale: 25.92% (Attirés) pour commerces 24h
 35.06% (Produits) pour habitations PPM

Selon O-D 2003

Génération Stationnement

Auto par logi 0.44

	Unité		Tous modes	Méthode ITE avec part modale		Méthode Zoning, parking, ... avec part modale		Méthode Parking, ... avec part modale	
	logi	chambre		Total	Autos	Autos	Autos	Autos	
					Sorties	Sorties	Sorties	Sorties	
Habitation	300	logi	300	300	360	420			
Hôtel	215	chambre	183	183	138	258			
Commerce	300 000	pi ²	Désagrégé	1898	492	1562	405		
			Agrégé	620	161	1763	457		
Total			2381	975	2059	2441			

Comparaison: source: Denise Lessard, Vice-présidente Finances, Commercialisation et Sécurité - Complexe Desjardins

Complexe Desjardins unités			# places
Hotel	605	chambres	39
Location véhicules			17
Autres			1 050
Total	4 000 000	pi²	1 106

+ piscine + restaurant + ...
 dont 57 réservées

110 boutiques et restaurants / 99 étages de bureaux
 Selon Denise Lessard, le nombre de place actuellement est suffisant!

Distribution Commerces auto-cond.

Hypothèses Etude de Marché Hines
 Enquêtes O-D 2003

	Répartition des origines	Part Modale AC	Origines * part modale AC	Part AC totale	Part modale non motorisé	Origine * Part modale non motorisé	Part modale TC	Origine * Part modale TC
Regional Residents	26.40%	0.00%	12.77%	49.26%	1.59%	0.42%	51.46%	13.59%
Visitors	24.20%	10.67%	2.58%	9.96%	80.18%	19.40%	13.27%	3.21%
PTA	26.60%	10.67%	2.84%	10.95%	80.18%	21.33%	13.27%	3.53%
STA (22.8%)	Centre Ville	35.82%	28.28%	2.31%	8.91%	36.39%	2.97%	22.87%
	Sud-ouest	14.36%	33.64%	1.10%	4.25%	10.82%	0.35%	43.67%
	Plateau Mont-	15.73%	22.74%	0.82%	3.15%	28.45%	1.02%	39.79%
	Outremont	30.72%	45.94%	3.22%	12.41%	5.67%	0.40%	37.59%
Westmont	3.37%	37.39%	0.29%	1.11%	19.44%	0.15%	27.04%	
Total			25.92%	100.00%		46.04%		27.89%

99.86%

99.86%

Affectations Résidentiel

Hypothèses Données enquête O-D 2003
 Automobile conducteur Pointe AM

AM				total
Allant vers				
ouest	est	nord	sud	
42.4%	12.9%	39.2%	5.5%	100%

Part modale AC: 35.06% (Produits) pour habitations PPM

Affectations commerces

Hypothèses Données enquête O-D 2003
 Automobile conducteur 24h

Sortant par			
Ouest	Est	Nord	Sud
51.0%	32.5%	16.5%	0.0%
Entrant par			
Ouest	Est	Nord	Sud
50.7%	33.7%	15.6%	0.0%

Génération - Distibutions Piétons

Paramètres du projet			Part modale auto-conducteur	
Hôtel Viger	215	Chambres	Hôtel Viger	50,0%
Habitation	300	Unités	Résidentiel	35,1%
Commerce	27 880	m ²	Commerces	25,9%

Déplacements automobiles bruts générés (selon l'ITE)

	Total	% entrant	Entrants	Sortants
Heure de pointe AM				
Hôtel Viger	109	55%	60	49
Habitation	191	17%	33	158
Commerce	302	61%	184	118
Total	602		277	325
Heure de pointe PM				
Hôtel Viger	120	58%	70	50
Habitation	151	68%	102	49
Commerce	1 292	48%	620	672
Total	1 563		792	771

Part modale selon O-D 2003

	Part modale TC	Nombre de personnes TC	Part modale modes actifs	Personnes modes actifs
Heure de pointe AM				
Hôtel Viger	25,0%	27	25,0%	27
Habitation	30,5%	58	23,7%	45
Commerce	27,9%	84	46,0%	139
Total		169		211
Heure de pointe PM				
Hôtel Viger	25,0%	30	25,0%	30
Habitation	30,5%	46	23,7%	36
Commerce	27,9%	360	46,0%	594
Total		436		660

Répartition des déplacements

AM

Affectation des déplacements TC - piétons

	# personnes	Répartition géographique		Prop. Métro	Répartition sur les rues					
		Répartition 1	Répartition 2		Notre Dame aint-Antoir	Berri nord	Saint-Hubert	aint-Antoine €	De Glacis	
Hôtel Viger	27			75%		50%				
Habitation	58			75%		50%				
Commerce	84									
Regional Residents		26.40%		100%						
ouest			50.7%	100%		50%				
est			33.7%	100%				100%		
nord			15.6%	100%		100%				
Visitors		24.20%		75%		50%				
PTA		26.60%		75%		70%		30%		
STA (22.8%)		22.80%		50%						
Centre Ville			35.82%	50%		70%		30%		
Sud-ouest			14.36%	50%		70%		30%		
Plateau Mont-Royal			15.73%	50%		70%		30%		
Outremont			30.72%	50%		70%		30%		
Westmont			3.37%	50%		70%		30%		

Les personnes arrivant en métro vont marcher ensuite jusqu'au site

Affectation des déplacements piétons

	# non motorisé	Répartition géographique		piétons / non mo	Répartition sur les rues					
		Répartition 1	Répartition 2		Notre Dame aint-Antoir	Berri nord	Saint-Hubert	aint-Antoine €	De Glacis	
Hôtel Viger	27			100%	33.0%	33.0%				
Habitation	45			71%	25.0%	25.0%				25.0%
Commerce	139									
Regional Residents		26.40%								
ouest			50.7%	71%						
est			33.7%	71%						
nord			15.6%	71%						
Visitors		24.20%		100%	40.0%	20.0%		20.0%		
PTA		26.60%		71%	12.5%	12.5%		25.0%		25.0%
STA (22.8%)		22.80%								
Centre Ville			35.82%	71%	50.0%	25.0%		25.0%		
Sud-ouest			14.36%	71%	75.0%	25.0%				
Plateau Mont-Royal			15.73%	71%				50.0%		50.0%
Outremont			30.72%	71%				50.0%		50.0%
Westmont			3.37%	71%				50.0%		50.0%

Les autres non motorisé sont les cyclistes

Source proportion: Recensement 2001 - Région Montréal

Déplacements totaux AM

					Répartition sur les rues					
					Notre Dame aint-Antoir	Berri nord	Saint-Hubert	aint-Antoine €	De Glacis	
Hôtel Viger					9	19	19	0	0	0
Habitation					8	30	30	0	8	0
Commerce										
Regional Residents										
ouest					0	6	6	0	0	0
est					0	0	7	0	0	0
nord					0	3	0	0	0	0
Visitors					13	14	14	7	0	0
PTA					3	15	12	7	3	3
STA (22.8%)										
Centre Ville					4	4	3	0	0	0
Sud-ouest					2	2	0	0	0	0
Plateau Mont-Royal					0	1	2	2	0	0
Outremont					0	2	4	3	0	0
Westmont					0	0	0	0	0	0
TOTAL					40	97	98	19	11	3

PM

Affectation des déplacements TC - piétons

	# personnes	Répartition géographique		Prop. Métro	Répartition sur les rues					
		Répartiton 1	Répartiton 2		Notre Dame aint-Antoir	Berri nord	Saint-Hubert	aint-Antoine €	De Glacis	
Hôtel Viger	30			75%		50%	50%			
Habitation	46			75%		50%	50%			
Commerce	360									
Regional Residents		26.40%		100%						
ouest			50.7%	100%		50%	50%			
est			33.7%	100%			100%			
nord			15.6%	100%		100%				
Visitors		24.20%		75%		50%	50%			
PTA		26.60%		75%		70%	30%			
STA (22.8%)		22.80%		50%						
Centre Ville			35.82%	50%		70%	30%			
Sud-ouest			14.36%	50%		70%	30%			
Plateau Mont-Royal			15.73%	50%		70%	30%			
Outremont			30.72%	50%		70%	30%			
Westmont			3.37%	50%		70%	30%			

Les personnes arrivant en métro vont marcher ensuite jusqu'au site

Affectation des déplacements piétons

	# non motorisé	Répartition géographique		piétons / non mo	Répartition sur les rues					
		Répartiton 1	Répartiton 2		Notre Dame aint-Antoir	Berri nord	Saint-Hubert	aint-Antoine €	De Glacis	
Hôtel Viger	30			100%	33.0%	33.0%	33.0%			
Habitation	36			71%	25.0%	25.0%	25.0%		25.0%	
Commerce	594									
Regional Residents		26.40%								
ouest			50.7%	71%						
est			33.7%	71%						
nord			15.6%	71%						
Visitors		24.20%		100%	40.0%	20.0%	20.0%	20.0%		
PTA		26.60%		71%	12.5%	12.5%	25.0%	25.0%	12.5%	12.5%
STA (22.8%)		22.80%								
Centre Ville			35.82%	71%	50.0%	25.0%	25.0%			
Sud-ouest			14.36%	71%	75.0%	25.0%				
Plateau Mont-Royal			15.73%	71%			50.0%	50.0%		
Outremont			30.72%	71%			50.0%	50.0%		
Westmont			3.37%	71%			50.0%	50.0%		

Les autres non motorisé sont les cyclistes

Source proportion: Recensement 2001 - Région Montréal

Déplacements totaux PM

				Répartition sur les rues					
				Notre Dame aint-Antoir	Berri nord	Saint-Hubert	aint-Antoine €	De Glacis	
Hôtel Viger				10	21	21	0	0	0
Habitation				6	24	24	0	6	0
Commerce									
Regional Residents									
ouest				0	24	24	0	0	0
est				0	0	32	0	0	0
nord				0	15	0	0	0	0
Visitors				57	61	61	29	0	0
PTA				14	64	50	28	14	14
STA (22.8%)									
Centre Ville				17	19	13	0	0	0
Sud-ouest				10	8	2	0	0	0
Plateau Mont-Royal				0	5	10	8	0	0
Outremont				0	9	19	15	0	0
Westmont				0	1	2	2	0	0
TOTAL				116	250	257	81	20	14

Calcul part modale voiture

Source: Enquête O-D 2003, p.66
Secteur municipal: 102

<u>Par mode - 24 hres</u>	Produits	Attirés
automobiles	41.20%	50.90%
conducteurs	80.50%	80.50%
Total autoconducteur	33.17%	40.97%

Part modale commerces PTA

Hypothèses: Résultats de 102 - 102 pour 24h selon O-D 2003

# déplacements totaux	39 963
# dépl. Auto-conducteur	4 264
Part autoconducteur	10.67%
# dépl. TC	5 302
Part TC	13.27%
# dépl motorisé	7 921
# dépl non motorisé;	32 042
Part non motorisé	80.2%

Part modale commerces STA

Hypothèses: Résultats à destination de 102 pour 24h selon O-D 2003

Secteur	no	dépl. Totaux sauf retour	dépl. AC sauf retour	part modale	Dépl. TC sauf retour	part modale	Dépl. motorisé	Dépl. Non motorisé	part modale non motorisé
Centre Ville	101	10 838	3 065	28%	2 478	23%	6 893	3 944	36%
Sud-ouest	103	5 664	1 905	34%	2 473	44%	5 051	613	11%
Plateau Mont-Royal	106	12 864	2 925	23%	5 118	40%	9 205	3 660	28%
Outremont	121	2 303	1 058	46%	866	38%	2 172	131	6%
Westmont	122	3 729	1 394	37%	1 008	27%	3 004	725	19%

Part modale résidents produits

Hypothèses: Résultats départs de 102 PPAM selon O-D 2003

# déplacements totaux	22 091
# dépl. Auto-conducteur	7 745
Part autoconducteur	35.06%
# dépl TC	6 727
Part TC	30.5%
# dépl. Motorisé	16 851
# dépl. Non motorisé	5 240
Part non motorisé	23.7%

Part modale commerces Visitors V2

Hypothèses: Résultats à destination de 101 et 102 sauf STA/PTA pour 24h-PPAM selon O-D 2003

# dépl. Ac totaux	165 747	
# déplacements totaux hors pointe	162 855	A - B
# dépl. Auto-conducteur hors pointe	75 847	C - D
Part autoconducteur	46.57%	
# dépl. TC 24h	189 650	E
# tous modes 24	368 524	
Part TC	51%	
# dépl. Non motorisé	5 871	A-F notorisé - tous
Part non motorisé	1.6%	

Distribution commerces

Distribution des déplacements pour le commerces

revu par **Mihai Butta**
date **07-mai-07**

	PTA	STA
Convenience	214 364 550 \$	1 067 104 020 \$
Comparison	153 541 140 \$	828 722 220 \$
Leisure	49 229 730 \$	282 018 980 \$
total	417 135 420 \$	2 177 845 220 \$

Tableau récapitulatif		AM		PM	
		Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
PTA	Sud	33	32	204	178
	Centre	7	7	43	38
	Nord	3	3	18	16
	Total PTA	42	41	265	232
STA	Outremont	10	9	60	52
	Mont-Royal	4	4	24	21
	Centre-ville	4	4	26	23
	Westmount	8	8	51	45
	Sud-Ouest	1	1	6	5
	Total STA	27	26	167	145
Total		69	67	432	377

Nombre de déplacement généré par les commerces

AM		PM	
entrant	sortant	entrant	sortant
69	67	432	377

	Taux de pénétration		AM				PM						
			Population	Taille moyenne du ménage	Revenu moyen par ménage	Revenu par district	Dépenses sur le site	% de la zone cible	% des déplacements	Nombre de déplacements entrant	Nombre de déplacements sortant	Nombre de déplacements entrant	Nombre de déplacements sortant
PTA	8.3%	Sud	46 022	1.63	43 139 \$	1 218 001 876 \$	100 485 155 \$	77.0%		33	32	204	178
		Centre	4 107	1.67	104 175 \$	256 195 644 \$	21 136 141 \$	16.2%		7	7	43	38
		Nord	1 177	1.82	166 632 \$	107 761 464 \$	8 890 321 \$	6.8%		3	3	18	16
		Total PTA	51 306		313 946 \$	1 581 958 984 \$	130 511 616 \$	100.0%	61.4%	42	41	265	232
STA	1.0%	Outremont	84 938	1.90	65 688 \$	2 936 530 181 \$	29 365 302 \$	35.8%		10	9	60	52
		Mont-Royal	37 470	1.67	52 476 \$	1 177 410 611 \$	11 774 106 \$	14.4%		4	4	24	21
		Centre-ville	35 713	1.82	65 711 \$	1 289 415 903 \$	12 894 159 \$	15.7%		4	4	26	23
		Westmount	53 778	2.08	97 390 \$	2 517 999 721 \$	25 179 997 \$	30.7%		8	8	51	45
		Sud-Ouest	14 037	2.06	40 555 \$	276 344 920 \$	2 763 449 \$	3.4%		1	1	6	5
		Total STA	225 936		321 820 \$	8 197 701 336 \$	81 977 013 \$	100.0%	38.6%	27	26	167	145
total	2.2%		277 242		635 766 \$	9 779 660 319 \$	212 488 629 \$	100%	69	67	432	377	

Distribution commerces

Origines Selon Étude de marché:

Regional Residents	26.40%
Visitors	24.20%
PTA	26.60%
STA	22.80%

Part modale auto-conducteur:

		Hypotheses	
Regional Residents	48%	Déplacements à destination de 102 sur 24h	
Visitors	11%	la majorité = touristes	
PTA	10.67%	Déplacements 102-102 sur 24h	
STA			
	Centre Ville	28.28%	Déplacements à destination de 102 sur 24h
	Sud-ouest	33.64%	Déplacements à destination de 102 sur 24h
	Plateau Mont-	22.74%	Déplacements à destination de 102 sur 24h
	Outremont	45.94%	Déplacements à destination de 102 sur 24h
	Westmont	37.39%	Déplacements à destination de 102 sur 24h

Répartition des origines pour STA (selon étude de marché + recensement)

Centre Ville	35.82%
Sud-ouest	14.36%
Plateau Mont-Royal	15.73%
Outremont	30.72%
Westmont	3.37%

Part des déplacements auto-conducteur

		Part modale * répartition par origine pour un nombre de déplacement donné	Part modale en fonction du nombre de déplacements véhicules général
Regional Residents		12.77%	49.26%
Visitors		2.58%	9.96%
PTA		2.84%	10.95%
STA			
	Centre Ville	2.31%	8.91%
	Sud-ouest	1.10%	4.25%
	Plateau Mont-	0.82%	3.15%
	Outremont	3.22%	12.41%
	Westmont	0.29%	1.11%
Total		25.92%	100.00%

Calcul du nombre de places de stationnement - Viger

Source données surfaces et unités: **Viger** 07.05.07
Méthode: Parking Generation 3rd edition

Commerces

	% surface	spaces/1000 sq feet (moyen)	Source Parking Generation	Nombre études
Convenience	28%	2.04	Calculé au prorata	
Alcohol & Tavacco	2%	2.98	859	1
Personal Care	2%	0.5	Hyp.	
Personal Services	2%	0.5	Hyp.	
Pharmacy	2%	1.83	880	3
Supermarket & food store	20%	2.27	850	8

À priori, peu de monde à la fois, moins que Pharmacy similaires urbain

	% surface	spaces/1000 sq feet (moyen)	Source Parking Generation	Nombre études
Comparison	46%	5.92	Calculé au prorata	
Apparel	15%	12	870	2
Footwear	3%	12	hyp = 870	
Consumer Electronics	4%	1.91	863	1 urbaine
Home Furnituring & Accessories	6%	1.35	hyp = 862	
Home Improvement & Gardening	2%	1.35	862	1 urbaine
Jewelry & Accessories	2%	1.1	hyp = 868	
Multimedia Books & Music	5%	1.1	868	1 urbaine
Specialty Retail	6%	3.81	815	3
Sporting Goods	2%	2.76	861	1 urbaine
Toys & Hobbies	1%	1.94	864	1 suburbaine

comparables

comparables

Le plus petit "générateur"

	% surface	spaces/1000 sq feet (moyen)	Source Parking Generation	Nombre études
Leisure	26%	11.66	Calculé au prorata	
Restaurant & Café	20%	14.35	Moyenne 931 - 932	
Entertainment	6%	2.7	435	1

Quality restaurant		15.4	931	12
High turnover restaurant (avec bar)		13.3	932	21

urbain et suburbains comparables

Surfaces totales	sq feet	space/1000 sq feet	Nombres places
Convenience	84000	2.04	171
Comparison	138000	5.92	817
Leisure	78000	11.66	910
Total	300000	6.3268	1898
Avec par modale TI	33.17%		630

Source O-D 2003

Pour zones non urbaines

spaces/1000 sq feet (moyen)
3.53
2.98
0.5
0.5
1.83
4.36

6.16
12
12
3.03
2.43
2.43
1.1
1.1
3.81
1.6
1.94

11.66
0
2.7

space/1000 sq feet	Nombres places
3.53	296
6.16	850
11.66	910
6.8528	2056

Pour comparaison:

	surface	spaces/1000 sq feet (moyen)	Source Parking Generation	Nombre études
Shopping Center	300000	620	820	14

Habitations - hôtel

	Nombre unités	ratio/unité (moyen)	Source Parking Generation	Nombre études	Nombres places
Résidentiel Tower	66	1	221	12	66
Branded residential	132	1	221	12	132
Townhomes	17	0.98	230	5	16.66
Loft Residential	85	1	221	12	85
Total Logements privés	300				300
Hotel	215	=1.13*# units-60	310	14	183

Total Stationnement 1103

Fait par CB
Mise à jour 30.04.07

Projet Viger - Génération de déplacements

revu par
date

Thomas Janny
07-mai-07

Données issues de "Trip Generation", 7eme édition

Catégorie	Usage/Dénomination	Unité	Quantité	AM					PM									
				Déplacements	% Entrants	% Sortants	Entrants	Sortants	Source	Déplacements	% Entrants	% Sortants	Entrants	Sortants	Source			
Logements	Résidentiel Tower	Nombre d'unité	66	45	17%	83%	8	37	232, p.403	35	68%	32%	24	11	232, p.404			
	Branded residential	Nombre d'unité	132	65	17%	83%	11	54	232, p.403	62	68%	32%	42	20	232, p.404			
	Townhomes	Nombre d'unité	17	30	17%	83%	5	25	232, p.403	11	68%	32%	8	4	232, p.404			
	Loft Residential	Nombre d'unité	85	51	17%	83%	9	42	232, p.403	43	68%	32%	29	14	232, p.404			
	Total Logements privés	Nombre d'unité	300	191			33	158		151			103	49				
Hotel	Chambre		215	109	55%	45%	60	49	310, p.554	120	58%	42%	70	51	310, p.555			
Total Logements				300			93	207		271			173	100				
Commerces Convenience	Alcohol&Tobacco	Surface (sf)	6 000	79	48%	52%	38	41	814, p.1339	121	56%	44%	68	53	814, p.1341			
	Personal Care	Surface (sf)	6 000															
	Personal Services	Surface (sf)	6 000															
	Pharmacy	Surface (sf)	6 000	16	49%	51%	8	8	880, p.1638	66	50%	50%	33	33	880, p.1639			
	Supermarket & Food Store	Surface (sf)	60 500	44	49%	51%	22	23	850, p.1525	627	53%	47%	332	295	850, p.1526			
Commerces Comparison	Apparel	Surface (sf)	46 000				0	0	870, n.c.	193	50%	50%	97	97	870, p.1630			
	Footwear	Surface (sf)	8 500				0	0	870, n.c.	36	50%	50%	18	18	870, p.1630			
	Consumer Electronics	Surface (sf)	12 000	42	53%	47%	22	20	863, p.1611	54	49%	51%	26	28	863, p.1612			
	Home Furnishings & Accessories	Surface (sf)	18 500				0	0	869, n.c.	74	45%	55%	33	41	869, p.1626			
	Home Improvement & Gardening	Surface (sf)	6 000	17	52%	48%	9	8	862, p.1603	18	55%	45%	10	8	862, p.1604			
	Jewelry & Accesories	Surface (sf)	6 100	comptabilisés dans Alcohol, Personal care, Personal Services					comptabilisés dans Alcohol, Personal care, Personal Services					814, p.1341				
	Multimedia Books & Musics	Surface (sf)	15 000				0	0	868, n.c.	68	52%	48%	35	32	863, p.1612			
	Speciality Retailis	Surface (sf)	18 000	65	48%	52%	31	34	814, p.1339	90	56%	44%	51	40	814, p.1341			
	Sporting Goods	Surface (sf)	6 000	22	51%	49%	11	11	861, p.1583	29	50%	50%	14	14	861, p.1584			
Toys & Hobbies	Surface (sf)	3 000				0	0	864, n.c.	15	50%	50%	7	7	864, p.1614				
Commerces Leisure	Restaurant & Café F&B	Surface (sf)	56 000	45	52%	48%	24	22	931, p.1705	505	55%	45%	278	227	931, p.1708			
	Entertainment	Surface (sf)	20 000				0	0	444, n.c.	76	64%	36%	49	27	444, p.768			
Total Commerce			299 600	330			165	167		1972			1051	920				
Centre Commercial			299 600	302	61%	39%	184	118	820, p.1452	1292	48%	52%	620	672	820, p.1453			

Part modale O-I

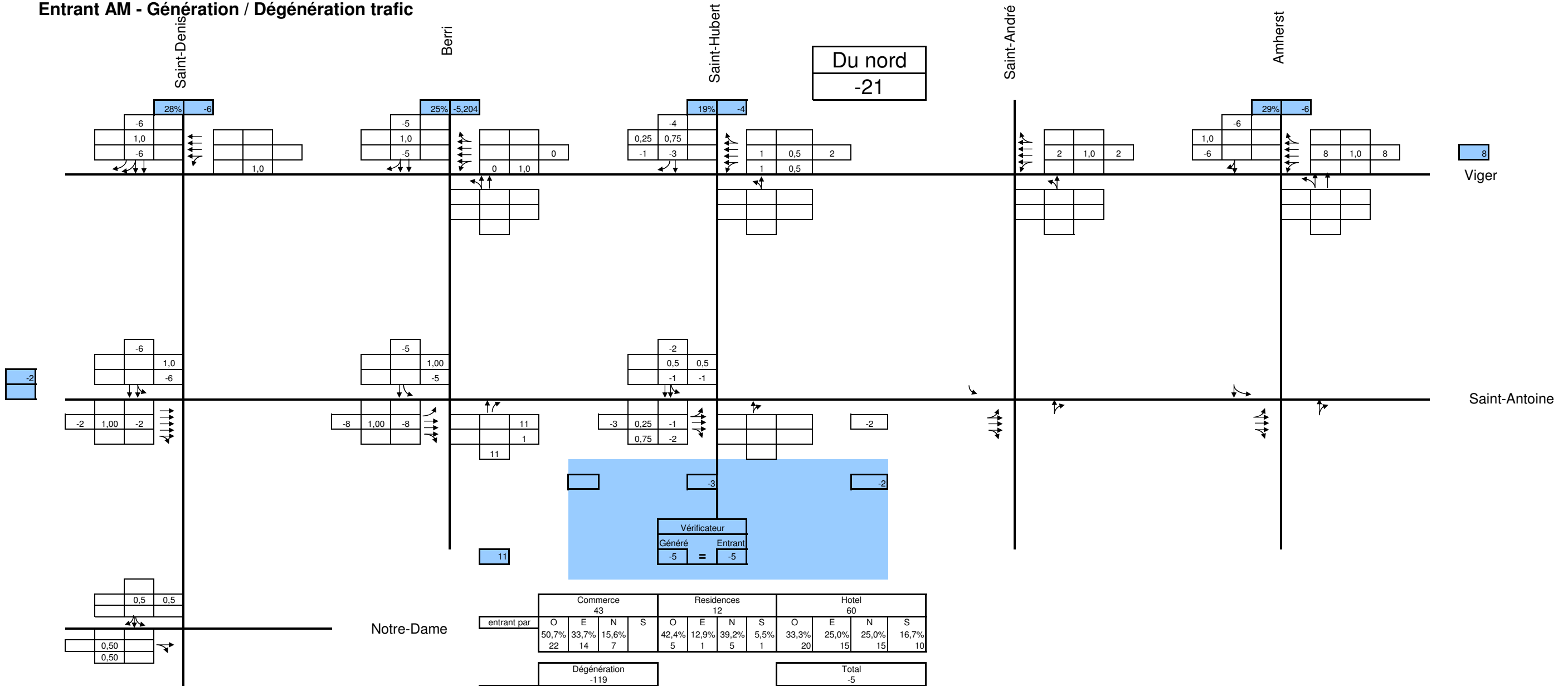
40.97% des déplacements se font avec la voiture

Catégorie	Usage/Dénomination	Unité	Quantité	AM					PM									
				Déplacements	% Entrants	% Sortants	Entrants	Sortants	Source	Déplacements	% Entrants	% Sortants	Entrants	Sortants	Source			
Logements	Résidentiel Tower	Nombre d'unité	66	18	17%	83%	3	15	232, p.403	14	68%	32%	10	5	232, p.404			
	Branded residential	Nombre d'unité	132	27	17%	83%	5	22	232, p.403	25	68%	32%	17	8	232, p.404			
	Townhomes	Nombre d'unité	17	12	17%	83%	2	10	232, p.403	5	68%	32%	3	1	232, p.404			
	Loft Residential	Nombre d'unité	85	21	17%	83%	4	17	232, p.403	18	68%	32%	12	6	232, p.404			
	Total Logements privés	Nombre d'unité	300	78			14	64		62			42	20				
Hotel*	Chambre		215	109	55%	45%	60	49	310, p.554	120	58%	42%	70	51	310, p.555			
Total Logements				188			74	113		182			112	71				
Commerces Convenience	Alcohol&Tobacco	Surface (sf)	6 000	33	48%	52%	16	17	814, p.1339	50	56%	44%	28	22	814, p.1341			
	Personal Care	Surface (sf)	6 000															
	Personal Services	Surface (sf)	6 000															
	Pharmacy	Surface (sf)	6 000	6	49%	51%	3	3	880, p.1638	27	50%	50%	14	14	880, p.1639			
	Supermarket & Food Store	Surface (sf)	60 500	18	49%	51%	9	9	850, p.1525	257	53%	47%	136	121	850, p.1526			
Commerces Comparison	Apparel	Surface (sf)	46 000				0	0	870, n.c.	79	50%	50%	40	40	870, p.1630			
	Footwear	Surface (sf)	8 500				0	0	870, n.c.	15	50%	50%	7	7	870, p.1630			
	Consumer Electronics	Surface (sf)	12 000	17	53%	47%	9	8	863, p.1611	22	49%	51%	11	11	863, p.1612			
	Home Furnishings & Accessories	Surface (sf)	18 500				0	0	869, n.c.	30	45%	55%	14	17	869, p.1626			
	Home Improvement & Gardening	Surface (sf)	6 000	7	52%	48%	4	3	862, p.1603	7	55%	45%	4	3	862, p.1604			
	Jewelry & Accesories	Surface (sf)	6 100	comptabilisés dans Alcohol, Personal care, Personal Services					comptabilisés dans Alcohol, Personal care, Personal Services					814, p.1341				
	Multimedia Books & Musics	Surface (sf)	15 000				0	0	868, n.c.	28	52%	48%	14	13	863, p.1612			
	Speciality Retailis	Surface (sf)	18 000	27	48%	52%	13	14	814, p.1339	37	56%	44%	21	16	814, p.1341			
	Sporting Goods	Surface (sf)	6 000	9	51%	49%	5	4	861, p.1583	12	50%	50%	6	6	861, p.1584			
Toys & Hobbies	Surface (sf)	3 000				0	0	864, n.c.	6	50%	50%	3	3	864, p.1614				
Commerces Leisure	Restaurant & Café F&B	Surface (sf)	56 000	19	52%	48%	10	9	931, p.1705	207	55%	45%	114	93	931, p.1708			
	Entertainment	Surface (sf)	20 000				0	0	444, n.c.	31	64%	36%	20	11	444, p.768			
Total Commerce			299 600	135			69	67		808			432	377				
Centre Commercial			299 600	124	61%	39%	76	48	820, p.1452	529	48%	52%	254	275	820, p.1453			

*:part modale non appliquée à Hotel

Entrant AM - Génération / Dégénération trafic

Du nord
-21

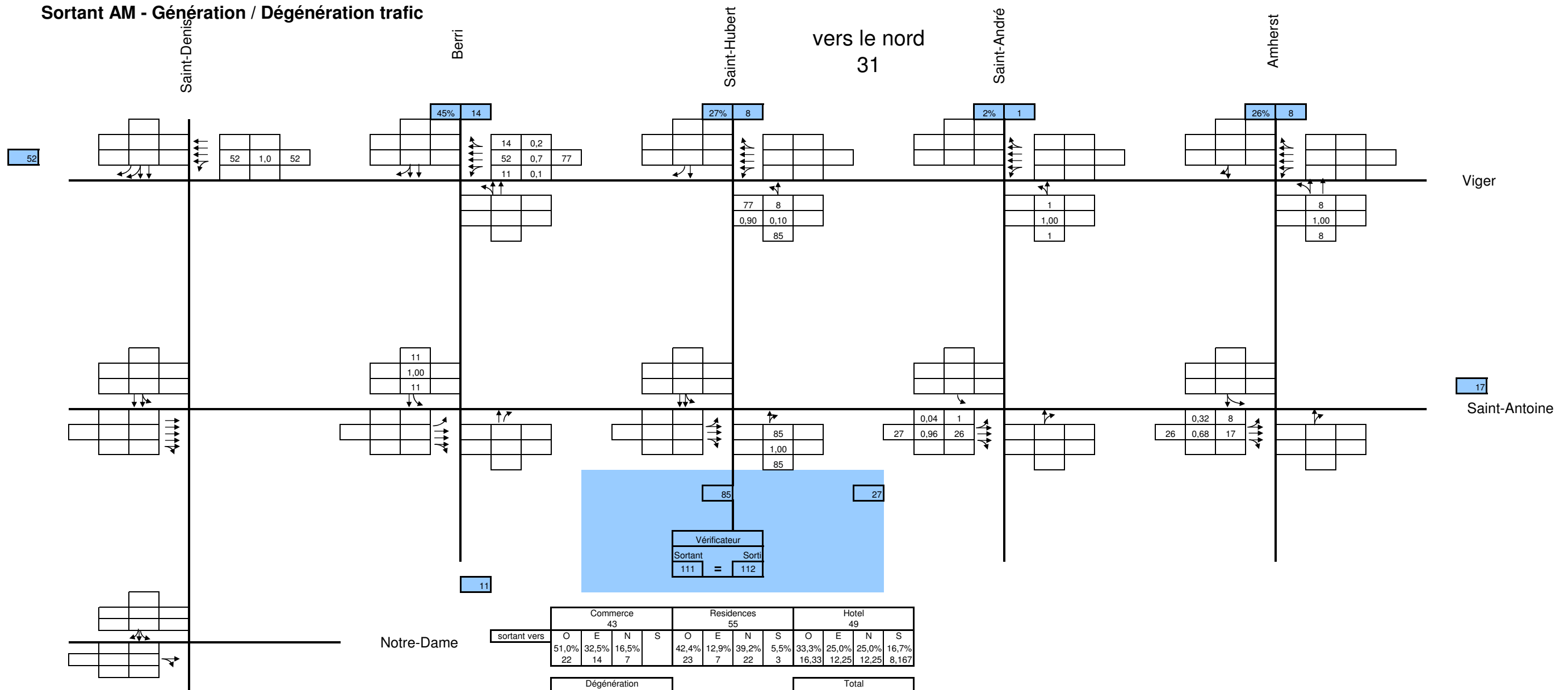


	Commerce 43				Residences 12				Hotel 60			
entrant par	O	E	N	S	O	E	N	S	O	E	N	S
	50,7%	33,7%	15,6%		42,4%	12,9%	39,2%	5,5%	33,3%	25,0%	25,0%	16,7%
	22	14	7		5	1	5	1	20	15	15	10

	Dégénération -119				Total -5			
entrant par	O	E	N	S	O	E	N	S
	41,2%	19,3%	39,5%		51,3%	-170,2%	446,5%	-228,2%
	-49	-23	-47		-2	8	-21	11

Vérificateur	
Généré	Entrant
-5	= -5

Sortant AM - Génération / Dégénération trafic

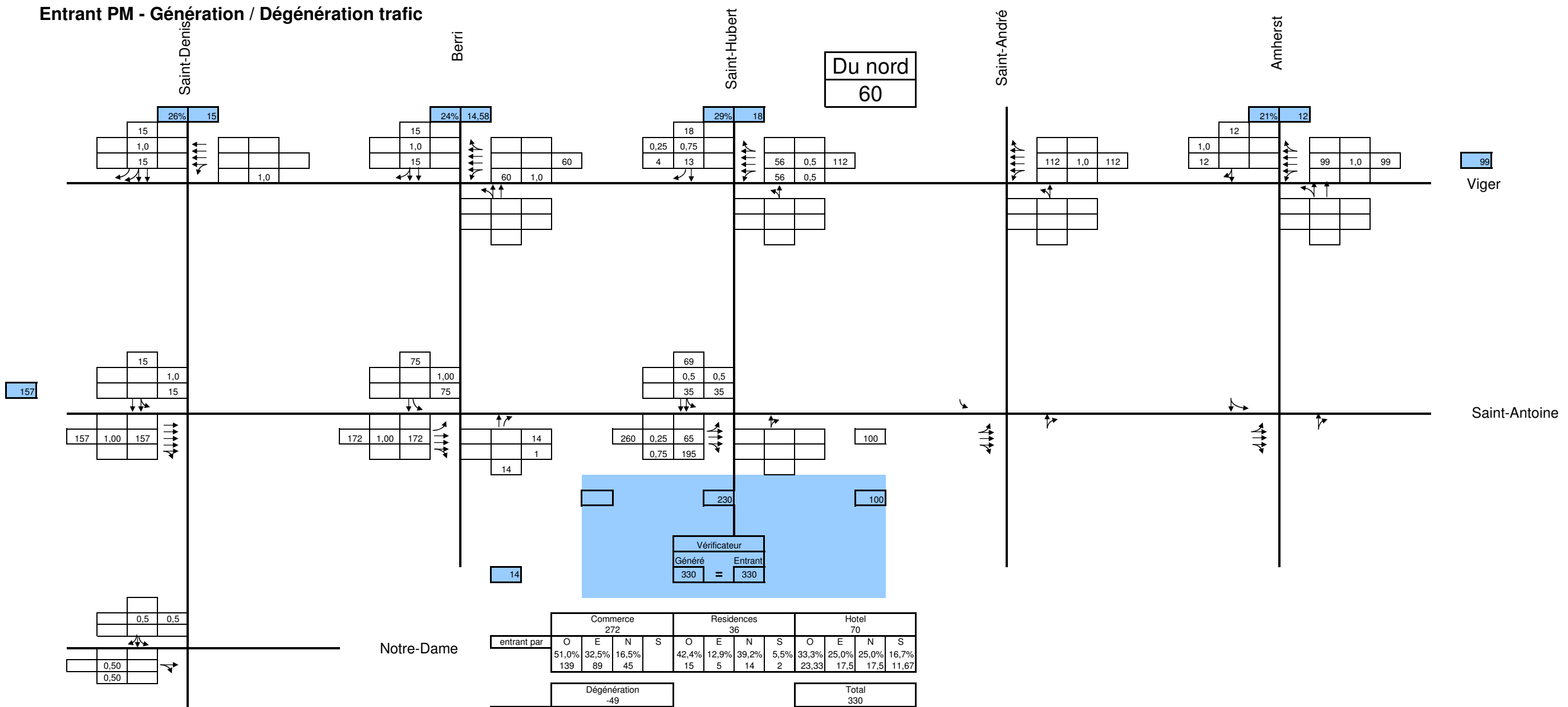


	Commerces 43				Residences 55				Hotel 49			
sortant vers	O	E	N	S	O	E	N	S	O	E	N	S
	51,0%	32,5%	16,5%		42,4%	12,9%	39,2%	5,5%	33,3%	25,0%	25,0%	16,7%
	22	14	7		23	7	22	3	16,33	12,25	12,25	8,167

	Dégénération -37				Total 111			
sortant vers	O	E	N	S	O	E	N	S
	27,0%	43,2%	27,0%		46,9%	15,8%	28,1%	10,1%
	-10	-16	-10		52	17	31	11

Entrant PM - Génération / Dégénération trafic

Du nord
60

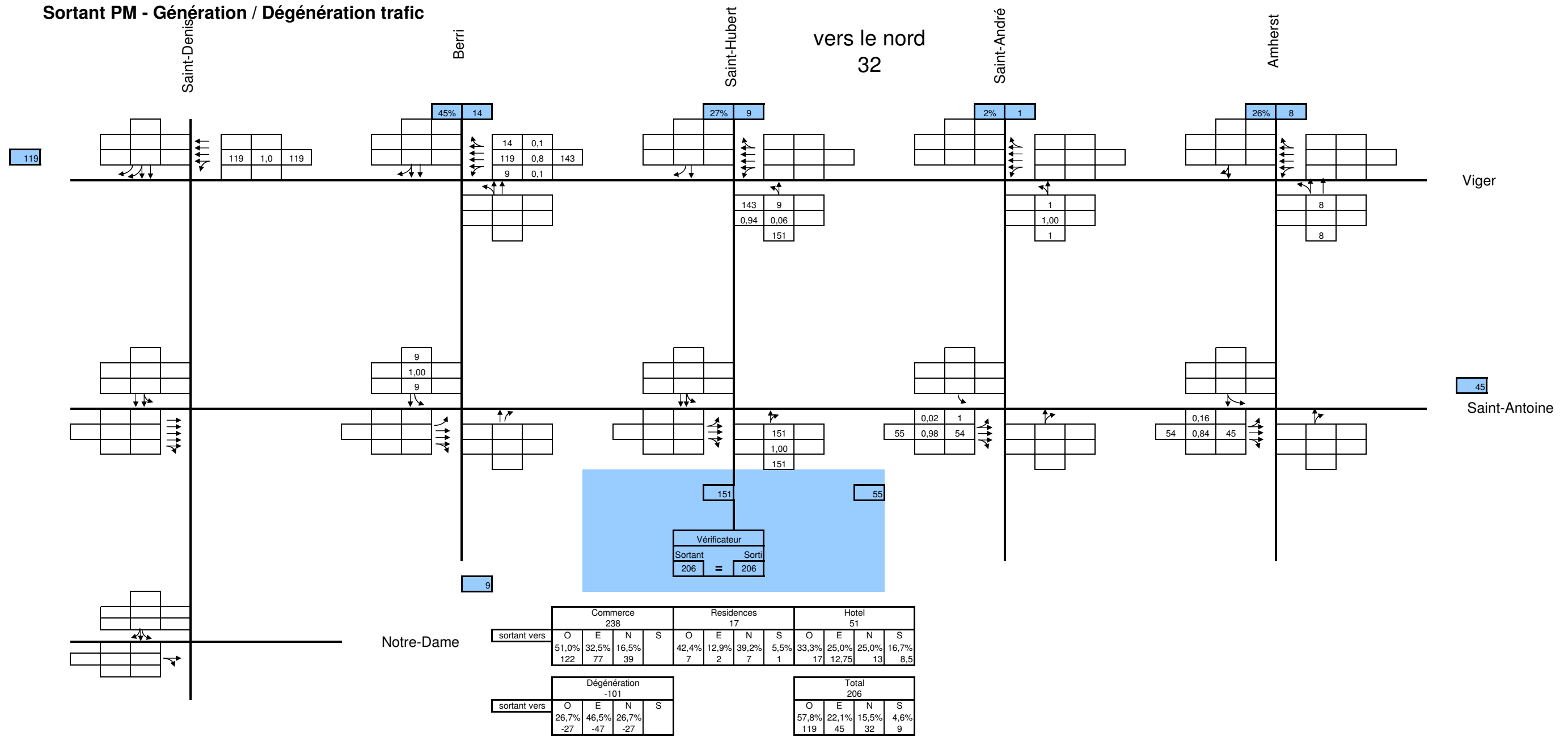


	Commerces 272				Residences 36				Hotel 70			
entrant par	O	E	N	S	O	E	N	S	O	E	N	S
	51,0%	32,5%	16,5%		42,4%	12,9%	39,2%	5,5%	33,3%	25,0%	25,0%	16,7%
	139	89	45		15	5	14	2	23,33	17,5	17,5	11,67

	Dégénération -49				Total 330			
entrant par	O	E	N	S	O	E	N	S
	42,9%	23,4%	33,7%		47,5%	30,1%	18,2%	4,1%
	-21	-11	-17		157	99	60	14

Vérificateur	
Généré	Entrant
330	= 330

Sortant PM - Génération / Dégénération trafic



Vérificateur
Sortant = Sorti
206 = 206

Annexe F

**Analyses de circulation
avec projet**

1: Viger & Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	12.3	11.4	10.6	27.3	14.6	17.2	16.6	13.5
Vehicles Entered	31	687	84	28	376	46	278	1530
Vehicles Exited	31	689	84	27	372	46	277	1526
Hourly Exit Rate	31	689	84	27	372	46	277	1526

2: St-Antoine & Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	13.2	5.2	0.3	12.8	24.9	1.2	8.4
Vehicles Entered	397	856	4	3	55	22	1337
Vehicles Exited	400	853	4	3	55	22	1337
Hourly Exit Rate	400	853	4	3	55	22	1337

3: Viger & St-Hubert Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	16.2	12.2	8.8	16.9	14.0	8.7	13.0	13.1
Vehicles Entered	101	855	32	174	391	64	300	1917
Vehicles Exited	99	852	32	174	395	64	304	1920
Hourly Exit Rate	99	852	32	174	395	64	304	1920

4: St-Antoine & St-Hubert Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	22.8	12.1	9.4	19.3	15.9	34.3	24.4	15.2
Vehicles Entered	330	1420	207	231	45	74	89	2396
Vehicles Exited	330	1430	210	232	45	75	89	2411
Hourly Exit Rate	330	1430	210	232	45	75	89	2411

5: Viger & Berri Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	26.5	10.5	12.8	9.5	5.2	17.0	20.3	10.8
Vehicles Entered	157	1131	42	107	819	104	210	2570
Vehicles Exited	156	1128	42	107	823	104	212	2572
Hourly Exit Rate	156	1128	42	107	823	104	212	2572

6: St-Antoine & Berri Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	45.0	9.5	6.2	36.4	40.1	44.6	17.0	23.8
Vehicles Entered	721	1526	43	201	197	128	178	2994
Vehicles Exited	725	1537	43	201	197	128	176	3007
Hourly Exit Rate	725	1537	43	201	197	128	176	3007

7: Viger & St-Denis Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	14.5	8.3	23.4	37.0	16.3
Vehicles Entered	130	1456	357	444	2387
Vehicles Exited	130	1455	353	445	2383
Hourly Exit Rate	130	1455	353	445	2383

8: St-Antoine & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	26.1	21.7	50.0	19.6	26.2
Vehicles Entered	2162	228	139	344	2873
Vehicles Exited	2161	223	137	343	2864
Hourly Exit Rate	2161	223	137	343	2864

9: Viger & St-André Performance by movement

Movement	WBT	NBL	NBT	All
Delay / Veh (s)	1.3	8.4	10.7	1.6
Vehicles Entered	993	12	23	1028
Vehicles Exited	989	12	23	1024
Hourly Exit Rate	989	12	23	1024

10: St-Antoine & St-André Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	SBL	All
Delay / Veh (s)	2.0	0.5	15.6	8.0	10.2	0.6
Vehicles Entered	22	1357	4	10	4	1397
Vehicles Exited	22	1357	4	10	4	1397
Hourly Exit Rate	22	1357	4	10	4	1397

11: Notre-Dame & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	18.6	20.2	7.7	9.8	7.4	11.4
Vehicles Entered	168	12	45	224	197	646
Vehicles Exited	172	12	45	222	197	648
Hourly Exit Rate	172	12	45	222	197	648

12: Notre-Dame & Berri Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	0.8	5.7	1.5	1.1
Vehicles Entered	396	6	213	615
Vehicles Exited	394	6	211	611
Hourly Exit Rate	394	6	211	611

33: St-Antoine & Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Delay / Veh (s)	612.5	13.8	17.2	487.0
Vehicles Entered	1884	7	489	2380
Vehicles Exited	1874	7	500	2381
Hourly Exit Rate	1874	7	500	2381

34: St-Antoine & St-Christophe Performance by movement

Movement	EBT	All
Delay / Veh (s)	1.1	1.1
Vehicles Entered	1550	1550
Vehicles Exited	1554	1554
Hourly Exit Rate	1554	1554

Total Network Performance

Delay / Veh (s)	218.2
Vehicles Entered	6798
Vehicles Exited	6806
Hourly Exit Rate	6806

Intersection: 1: Viger & Amherst

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	TR
Maximum Queue (m)	66.4	57.8	45.6	34.2	34.4	73.7
Average Queue (m)	33.3	22.4	19.2	21.3	18.9	38.8
95th Queue (m)	48.3	37.5	33.3	30.4	26.7	66.2
Link Distance (m)	72.0	72.0	72.0	47.2	47.2	91.7
Upstream Blk Time (%)	0.00					
Queuing Penalty (veh)	0					
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 2: St-Antoine & Amherst

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	53.6	28.6	34.6	8.6	26.6
Average Queue (m)	30.6	13.2	14.4	0.3	9.9
95th Queue (m)	43.8	22.4	28.0	2.9	20.4
Link Distance (m)	99.6	99.6	99.6	91.3	47.2
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3: Viger & St-Hubert

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	L	T	T	R
Maximum Queue (m)	72.8	40.4	39.2	44.6	64.0	20.5	72.2
Average Queue (m)	29.8	21.5	24.1	20.2	36.3	7.7	29.0
95th Queue (m)	50.1	37.9	40.8	35.5	53.6	18.3	51.1
Link Distance (m)	126.9	126.9	126.9	73.8	73.8	74.1	74.1
Upstream Blk Time (%)							0.00
Queuing Penalty (veh)							0
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 4: St-Antoine & St-Hubert

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	94.1	83.8	72.6	51.4	40.7
Average Queue (m)	64.2	47.2	38.2	30.3	23.0
95th Queue (m)	98.3	86.4	68.4	49.6	36.7
Link Distance (m)	86.4	86.4	86.4	131.8	73.8
Upstream Blk Time (%)	0.04	0.00			
Queuing Penalty (veh)	25	1			
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 5: Viger & Berri

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	86.2	78.6	71.3	38.7	34.5	19.9	53.2
Average Queue (m)	37.4	27.7	26.0	23.3	13.7	9.5	31.5
95th Queue (m)	71.3	61.9	47.5	35.8	28.9	19.2	46.2
Link Distance (m)	80.5	80.5	80.5	92.8	92.8	68.7	68.7
Upstream Blk Time (%)	0.01	0.00					
Queuing Penalty (veh)	2	0					
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 6: St-Antoine & Berri

Movement	EB	EB	EB	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	142.7	142.8	53.2	34.9	77.0	27.9	53.4	35.2
Average Queue (m)	129.0	49.2	25.2	19.3	44.9	24.0	25.5	22.2
95th Queue (m)	141.5	113.4	44.7	32.8	82.7	33.0	46.3	36.3
Link Distance (m)	120.3	120.3	120.3	120.3			92.8	92.8
Upstream Blk Time (%)	0.12	0.01						
Queuing Penalty (veh)	78	7						
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)					0.25	0.24		
Queuing Penalty (veh)					45	53		

Intersection: 7: Viger & St-Denis

Movement	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	T	T	TR	R
Maximum Queue (m)	43.7	39.8	31.5	33.8	67.2	64.1	59.5
Average Queue (m)	29.5	22.9	17.8	22.7	36.6	42.5	35.9
95th Queue (m)	40.6	34.1	28.5	31.5	56.4	59.2	55.2
Link Distance (m)	108.6	108.6	108.6	108.6	70.3	70.3	70.3
Upstream Blk Time (%)					0.00		
Queuing Penalty (veh)					0		
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 8: St-Antoine & St-Denis

Movement	EB	EB	EB	EB	SB	SB
Directions Served	T	T	T	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	129.2	133.6	109.6	73.6	59.3	38.8
Average Queue (m)	120.0	110.0	67.1	41.4	32.2	19.0
95th Queue (m)	126.2	150.8	131.7	63.0	47.9	36.6
Link Distance (m)	109.6	109.6	109.6	109.6	113.8	113.8
Upstream Blk Time (%)	0.27	0.07	0.00			
Queuing Penalty (veh)	186	46	3			
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 9: Viger & St-André

Movement	NB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	15.3
Average Queue (m)	6.9
95th Queue (m)	14.1
Link Distance (m)	56.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 10: St-Antoine & St-André

Movement	NB	SB
Directions Served	TR	L
Maximum Queue (m)	9.1	9.1
Average Queue (m)	3.1	1.1
95th Queue (m)	10.1	5.6
Link Distance (m)	109.3	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Notre-Dame & St-Denis

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	51.6	46.8
Average Queue (m)	21.4	21.0
95th Queue (m)	38.9	39.5
Link Distance (m)	79.6	144.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 12: Notre-Dame & Berri

Movement	SB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	8.7
Average Queue (m)	1.5
95th Queue (m)	6.8
Link Distance (m)	144.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 33: St-Antoine &

Movement	EB	EB	EB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	T	R	R
Maximum Queue (m)	95.8	95.8	95.8	8.6	40.9	40.9
Average Queue (m)	95.5	95.7	92.2	1.5	28.0	28.6
95th Queue (m)	97.1	96.0	113.6	6.6	44.1	44.3
Link Distance (m)	91.2	91.2	91.2	36.3	36.3	36.3
Upstream Blk Time (%)	0.58	0.34	0.23		0.05	0.05
Queuing Penalty (veh)	0	0	0		0	0
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 34: St-Antoine & St-Christophe

Movement
Directions Served
Maximum Queue (m)
Average Queue (m)
95th Queue (m)
Link Distance (m)
Upstream Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)
Storage Bay Dist (m)
Storage Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 448

1: Amherst & Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	18.4	12.7	11.6	20.7	17.1	33.3	29.4	17.9
Vehicles Entered	52	1140	52	23	229	60	481	2037
Vehicles Exited	52	1149	52	23	228	60	477	2041
Hourly Exit Rate	52	1149	52	23	228	60	477	2041

2: St-Antoine & Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	9.7	4.9	5.6	0.7	15.3	21.7	4.0	8.3
Vehicles Entered	251	347	3	1	1	76	37	716
Vehicles Exited	251	347	3	1	1	74	37	714
Hourly Exit Rate	251	347	3	1	1	74	37	714

3: Viger & St-Hubert Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	17.2	11.4	10.7	14.7	12.2	9.5	10.7	11.6
Vehicles Entered	38	1377	21	99	265	78	232	2110
Vehicles Exited	38	1361	20	99	265	78	234	2095
Hourly Exit Rate	38	1361	20	99	265	78	234	2095

4: St-Antoine & St-Hubert Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	9.1	5.2	3.1	14.8	15.7	23.2	12.4	8.3
Vehicles Entered	170	506	46	113	16	29	86	966
Vehicles Exited	172	508	46	114	16	29	88	973
Hourly Exit Rate	172	508	46	114	16	29	88	973

5: Viger & Berri Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	28.6	15.4	11.5	13.7	7.2	17.5	21.3	14.8
Vehicles Entered	218	1629	53	152	711	146	246	3155
Vehicles Exited	216	1623	53	152	716	148	249	3157
Hourly Exit Rate	216	1623	53	152	716	148	249	3157

6: St-Antoine & Berri Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	30.3	5.4	3.7	22.1	25.4	25.4	21.0	18.1
Vehicles Entered	622	741	41	162	79	29	334	2008
Vehicles Exited	623	742	41	163	80	29	336	2014
Hourly Exit Rate	623	742	41	163	80	29	336	2014

7: St-Denis & Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	13.9	6.0	25.3	26.7	13.0
Vehicles Entered	291	1735	459	466	2951
Vehicles Exited	290	1732	460	468	2950
Hourly Exit Rate	290	1732	460	468	2950

8: St-Antoine & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	11.6	8.9	40.1	20.8	14.5
Vehicles Entered	1338	409	71	679	2497
Vehicles Exited	1335	409	71	682	2497
Hourly Exit Rate	1335	409	71	682	2497

9: Viger & St-André Performance by movement

Movement	WBT	NBL	NBT	All
Delay / Veh (s)	1.4	14.6	17.3	1.8
Vehicles Entered	1648	15	27	1690
Vehicles Exited	1644	15	27	1686
Hourly Exit Rate	1644	15	27	1686

10: St-Antoine & St-André Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	All
Delay / Veh (s)	1.6	0.3	0.1	7.0	3.2	4.0	0.6
Vehicles Entered	18	511	14	12	9	3	567
Vehicles Exited	18	513	14	12	9	3	569
Hourly Exit Rate	18	513	14	12	9	3	569

11: Notre-Dame & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	18.4	17.2	8.2	4.0	10.1	7.9
Vehicles Entered	63	17	30	449	442	1001
Vehicles Exited	64	17	30	449	440	1000
Hourly Exit Rate	64	17	30	449	440	1000

12: Notre-Dame & Berri Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	0.9	11.3	11.5	8.1
Vehicles Entered	155	7	325	487
Vehicles Exited	155	7	321	483
Hourly Exit Rate	155	7	321	483

33: St-Antoine & Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Delay / Veh (s)	11.6	12.2	14.2	12.1
Vehicles Entered	1463	11	294	1768
Vehicles Exited	1452	11	295	1758
Hourly Exit Rate	1452	11	295	1758

34: St-Antoine & St-Christophe Performance by movement

Movement	EBT	All
Delay / Veh (s)	0.7	0.7
Vehicles Entered	544	544
Vehicles Exited	544	544
Hourly Exit Rate	544	544

Total Network Performance

<hr/>	
Delay / Veh (s)	43.6
Vehicles Entered	6301
Vehicles Exited	6284
Hourly Exit Rate	6284

Intersection: 1: Amherst &

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	TR
Maximum Queue (m)	70.1	70.4	62.9	26.9	24.4	81.4
Average Queue (m)	46.7	37.0	31.7	16.8	14.9	65.9
95th Queue (m)	64.7	59.8	52.5	26.4	23.7	94.5
Link Distance (m)	72.0	72.0	72.0	47.2	47.2	76.9
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.00	0.00			0.12
Queuing Penalty (veh)	0	0	0			0
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 2: St-Antoine & Amherst

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	38.8	19.9	14.1	3.3	28.1
Average Queue (m)	19.7	7.6	4.6	0.2	12.9
95th Queue (m)	33.0	16.3	12.9	2.4	25.6
Link Distance (m)	99.6	99.6	99.6	91.3	47.2
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3: Viger & St-Hubert

Movement	WB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	TR	L	T	T	R
Maximum Queue (m)	74.2	66.7	47.3	37.4	27.2	51.4	24.4	48.3
Average Queue (m)	31.6	19.2	18.5	24.5	12.6	22.6	8.1	23.3
95th Queue (m)	58.4	45.3	34.8	35.8	24.7	39.9	18.3	40.7
Link Distance (m)	123.8	123.8	123.8	123.8	74.0	74.0	58.1	58.1
Upstream Blk Time (%)								0.00
Queuing Penalty (veh)								0
Storage Bay Dist (m)								
Storage Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								

Intersection: 4: St-Antoine & St-Hubert

Movement	EB	EB	EB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	51.6	32.5	17.7	35.6	21.8	15.8
Average Queue (m)	18.5	3.9	7.3	14.2	11.4	4.1
95th Queue (m)	38.4	17.5	15.3	27.0	20.3	13.0
Link Distance (m)	81.6	81.6	81.6	131.8	74.0	74.0
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 5: Viger & Berri

Movement	WB	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	88.8	81.8	70.0	54.6	53.5	39.4	30.5	62.0
Average Queue (m)	60.2	41.6	26.7	25.7	31.8	18.2	10.7	38.6
95th Queue (m)	90.2	76.1	51.9	43.6	48.4	34.9	23.5	60.6
Link Distance (m)	78.8	78.8	78.8	78.8	93.0	93.0	57.4	57.4
Upstream Blk Time (%)	0.02	0.00	0.00	0.00			0.00	0.03
Queuing Penalty (veh)	7	1	0	0			0	0
Storage Bay Dist (m)								
Storage Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								

Intersection: 6: St-Antoine & Berri

Movement	EB	EB	EB	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	137.6	135.7	112.8	13.8	56.7	27.8	25.7	74.7
Average Queue (m)	69.7	51.9	17.3	3.1	23.3	13.7	6.5	41.8
95th Queue (m)	151.8	143.6	76.4	10.2	43.2	28.1	16.2	67.1
Link Distance (m)	118.4	118.4	118.4	118.4			93.0	93.0
Upstream Blk Time (%)	0.08	0.04	0.00					0.00
Queuing Penalty (veh)	28	15	0					0
Storage Bay Dist (m)						20.0		
Storage Blk Time (%)					0.12	0.03		
Queuing Penalty (veh)					11	5		

Intersection: 7: St-Denis &

Movement	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	T	T	TR	R
Maximum Queue (m)	43.1	30.7	25.2	29.3	74.0	74.1	37.9
Average Queue (m)	26.7	16.9	14.0	19.2	44.9	51.3	34.4
95th Queue (m)	38.4	26.4	23.1	27.8	65.1	77.7	44.1
Link Distance (m)	108.2	108.2	108.2	108.2	69.5	69.5	
Upstream Blk Time (%)					0.01	0.04	
Queuing Penalty (veh)					0	0	
Storage Bay Dist (m)							30.0
Storage Blk Time (%)						0.24	0.07
Queuing Penalty (veh)						58	34

Intersection: 8: St-Antoine & St-Denis

Movement	EB	EB	EB	EB	EB	SB	SB
Directions Served	T	T	T	T	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	81.2	79.8	52.6	21.1	63.2	51.6	56.2
Average Queue (m)	27.4	23.1	6.9	8.6	24.0	37.3	34.3
95th Queue (m)	75.1	67.8	34.2	17.2	45.9	50.4	50.3
Link Distance (m)	104.2	104.2	104.2	104.2	104.2	115.4	115.4
Upstream Blk Time (%)	0.01	0.00	0.00				
Queuing Penalty (veh)	2	0	0				
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 9: Viger & St-André

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	0.8	18.2
Average Queue (m)	0.0	7.9
95th Queue (m)	0.6	15.8
Link Distance (m)	100.6	57.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 10: St-Antoine & St-André

Movement	NB	SB
Directions Served	TR	L
Maximum Queue (m)	9.0	9.1
Average Queue (m)	4.5	1.1
95th Queue (m)	11.6	5.9
Link Distance (m)	109.1	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Notre-Dame & St-Denis

Movement	EB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	31.2	39.3	63.6
Average Queue (m)	12.1	8.5	30.5
95th Queue (m)	24.8	23.3	53.3
Link Distance (m)	80.2	141.1	141.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 12: Notre-Dame & Berri

Movement	SB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	43.1
Average Queue (m)	23.5
95th Queue (m)	37.0
Link Distance (m)	145.3
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 33: St-Antoine &

Movement	EB	EB	EB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	T	R	R
Maximum Queue (m)	71.0	70.0	72.0	7.8	44.3	24.7
Average Queue (m)	42.3	39.1	44.0	1.1	21.7	10.2
95th Queue (m)	61.9	61.8	68.6	4.9	37.7	21.4
Link Distance (m)	67.4	67.4	67.4	73.9	73.9	73.9
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.00	0.01			
Queuing Penalty (veh)	0	0	0			
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 34: St-Antoine & St-Christophe

Movement
Directions Served
Maximum Queue (m)
Average Queue (m)
95th Queue (m)
Link Distance (m)
Upstream Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)
Storage Bay Dist (m)
Storage Blk Time (%)
Queuing Penalty (veh)

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 162

1: Viger & Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	16.5	11.0	9.2	24.1	15.2	18.6	16.4	13.6
Vehicles Entered	26	652	74	27	395	57	282	1513
Vehicles Exited	26	655	74	26	391	57	280	1509
Hourly Exit Rate	26	655	74	26	391	57	280	1509

2: St-Antoine & Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	13.5	5.7	6.2	15.6	22.9	1.5	8.6
Vehicles Entered	418	883	4	5	51	32	1393
Vehicles Exited	418	881	4	5	51	32	1391
Hourly Exit Rate	418	881	4	5	51	32	1391

3: Viger & St-Hubert Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	15.2	12.5	10.4	24.7	22.6	7.3	14.7	16.1
Vehicles Entered	79	843	32	184	379	49	350	1916
Vehicles Exited	79	840	31	186	380	49	352	1917
Hourly Exit Rate	79	840	31	186	380	49	352	1917

4: St-Antoine & St-Hubert Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	27.7	13.7	11.0	19.3	20.4	36.9	25.4	17.0
Vehicles Entered	351	1510	194	207	45	62	67	2436
Vehicles Exited	352	1518	196	205	44	61	67	2443
Hourly Exit Rate	352	1518	196	205	44	61	67	2443

5: Viger & Berri Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	19.4	10.8	11.7	11.0	5.2	18.4	23.7	10.9
Vehicles Entered	156	1175	48	102	833	123	208	2645
Vehicles Exited	156	1171	48	103	835	122	211	2646
Hourly Exit Rate	156	1171	48	103	835	122	211	2646

6: St-Antoine & Berri Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	44.2	14.8	8.2	27.7	36.8	51.4	17.4	25.3
Vehicles Entered	720	1657	44	213	181	133	183	3131
Vehicles Exited	723	1652	44	212	180	133	184	3128
Hourly Exit Rate	723	1652	44	212	180	133	184	3128

7: Viger & St-Denis Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	14.4	8.0	24.6	42.2	17.0
Vehicles Entered	121	1500	343	449	2413
Vehicles Exited	121	1498	340	447	2406
Hourly Exit Rate	121	1498	340	447	2406

8: St-Antoine & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	25.4	22.4	48.6	21.2	25.8
Vehicles Entered	2278	216	140	321	2955
Vehicles Exited	2286	214	138	323	2961
Hourly Exit Rate	2286	214	138	323	2961

9: Viger & St-André Performance by movement

Movement	WBT	NBL	NBT	All
Delay / Veh (s)	1.3	9.1	9.6	1.6
Vehicles Entered	961	12	29	1002
Vehicles Exited	954	12	29	995
Hourly Exit Rate	954	12	29	995

10: St-Antoine & St-André Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	SBL	All
Delay / Veh (s)	2.1	0.5	18.5	7.2	11.9	0.7
Vehicles Entered	21	1417	9	8	5	1460
Vehicles Exited	21	1416	9	8	5	1459
Hourly Exit Rate	21	1416	9	8	5	1459

11: Notre-Dame & St-Denis Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Delay / Veh (s)	17.9	15.5	11.1	8.9	7.8	11.1
Vehicles Entered	151	17	48	230	178	624
Vehicles Exited	153	17	49	229	178	626
Hourly Exit Rate	153	17	49	229	178	626

12: Notre-Dame & Berri Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Delay / Veh (s)	0.8	6.0	1.5	1.1
Vehicles Entered	398	9	219	626
Vehicles Exited	396	9	217	622
Hourly Exit Rate	396	9	217	622

33: St-Antoine & Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Delay / Veh (s)	382.7	16.2	16.6	309.0
Vehicles Entered	2004	11	490	2505
Vehicles Exited	1985	11	494	2490
Hourly Exit Rate	1985	11	494	2490

34: St-Antoine & St-Christophe Performance by movement

Movement	EBT	All
Delay / Veh (s)	1.2	1.2
Vehicles Entered	1624	1624
Vehicles Exited	1626	1626
Hourly Exit Rate	1626	1626

Total Network Performance

<hr/>	
Delay / Veh (s)	162.0
Vehicles Entered	6927
Vehicles Exited	6903
Hourly Exit Rate	6903

Intersection: 1: Viger & Amherst

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	TR
Maximum Queue (m)	46.4	40.7	42.7	41.0	36.3	66.5
Average Queue (m)	30.0	20.7	16.8	22.5	19.7	38.1
95th Queue (m)	43.5	34.5	30.3	35.6	31.2	59.3
Link Distance (m)	72.0	72.0	72.0	47.2	47.2	91.7
Upstream Blk Time (%)			0.00	0.00	0.00	
Queuing Penalty (veh)			0	0	0	
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 2: St-Antoine & Amherst

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	63.7	36.6	25.6	11.0	23.1
Average Queue (m)	31.7	16.1	13.7	1.2	8.7
95th Queue (m)	50.9	29.9	24.5	6.3	19.2
Link Distance (m)	99.6	99.6	99.6	91.3	47.2
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3: Viger & St-Hubert

Movement	WB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	R
Maximum Queue (m)	56.6	40.6	42.2	80.0	17.7	76.8
Average Queue (m)	28.1	20.4	23.9	63.6	4.8	37.4
95th Queue (m)	47.6	35.9	37.6	89.8	14.6	62.4
Link Distance (m)	128.9	128.9	128.9	74.3	74.0	74.0
Upstream Blk Time (%)				0.07		0.00
Queuing Penalty (veh)				39		0
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 4: St-Antoine & St-Hubert

Movement	EB	EB	EB	NB	SB
Directions Served	LT	T	TR	TR	LT
Maximum Queue (m)	97.5	91.0	95.0	58.1	42.0
Average Queue (m)	74.2	48.6	42.5	29.7	20.2
95th Queue (m)	108.1	85.6	77.6	51.7	35.9
Link Distance (m)	86.4	86.4	86.4	131.8	74.3
Upstream Blk Time (%)	0.08	0.00	0.00		
Queuing Penalty (veh)	54	3	3		
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 5: Viger & Berri

Movement	WB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	76.7	62.3	55.8	39.5	31.6	29.6	61.2
Average Queue (m)	33.3	24.9	29.1	23.2	13.1	10.8	33.9
95th Queue (m)	58.2	46.7	48.2	33.9	25.6	23.2	56.4
Link Distance (m)	82.0	82.0	82.0	92.8	92.8	68.7	68.7
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.00					0.00
Queuing Penalty (veh)	1	0					0
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 6: St-Antoine & Berri

Movement	EB	EB	EB	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	141.8	142.6	121.1	107.7	76.8	27.9	58.7	50.6
Average Queue (m)	127.6	73.2	38.4	30.4	41.3	23.6	28.0	24.6
95th Queue (m)	137.4	148.6	91.4	73.6	75.4	34.2	51.6	42.1
Link Distance (m)	120.3	120.3	120.3	120.3			92.8	92.8
Upstream Blk Time (%)	0.12	0.03	0.00	0.00				
Queuing Penalty (veh)	75	18	2	0				
Storage Bay Dist (m)						20.0		
Storage Blk Time (%)					0.19	0.22		
Queuing Penalty (veh)					34	49		

Intersection: 7: Viger & St-Denis

Movement	WB	WB	WB	WB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	T	T	T	TR	R
Maximum Queue (m)	48.3	43.7	33.7	33.6	70.3	74.6	71.6
Average Queue (m)	30.1	23.7	16.9	20.7	37.8	44.2	38.7
95th Queue (m)	42.1	36.7	27.9	30.1	61.1	69.2	65.4
Link Distance (m)	108.6	108.6	108.6	108.6	70.3	70.3	70.3
Upstream Blk Time (%)					0.00	0.01	0.01
Queuing Penalty (veh)					0	0	0
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 8: St-Antoine & St-Denis

Movement	EB	EB	EB	EB	SB	SB
Directions Served	T	T	T	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	130.5	133.6	122.6	70.5	54.5	43.5
Average Queue (m)	118.5	113.8	72.5	42.5	32.0	20.7
95th Queue (m)	132.7	149.6	136.4	63.8	49.3	36.3
Link Distance (m)	109.6	109.6	109.6	109.6	113.8	113.8
Upstream Blk Time (%)	0.22	0.09	0.01			
Queuing Penalty (veh)	157	61	4			
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 9: Viger & St-André

Movement	NB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	17.8
Average Queue (m)	7.2
95th Queue (m)	15.8
Link Distance (m)	56.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 10: St-Antoine & St-André

Movement	NB	SB
Directions Served	TR	L
Maximum Queue (m)	15.2	9.1
Average Queue (m)	4.2	1.6
95th Queue (m)	12.1	7.2
Link Distance (m)	109.3	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Notre-Dame & St-Denis

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	45.1	57.4
Average Queue (m)	19.8	19.9
95th Queue (m)	36.0	45.8
Link Distance (m)	79.6	144.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 12: Notre-Dame & Berri

Movement	SB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	8.7
Average Queue (m)	2.1
95th Queue (m)	7.9
Link Distance (m)	144.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	