

---

# Développement résidentiel place de l'Acadie

## Étude d'impact sur les déplacements

*Rapport Final*

Décembre 2008



**Tecsult Inc.**  
experts-conseils  
85, rue Sainte-Catherine Ouest, Montréal (Québec) Canada

---

TITRE DU DOCUMENT : Étude de transport, Lieu

TYPE DE DOCUMENT : Rapport d'étude

PROJET N<sup>o</sup> : 0517021

DATE : 15 décembre 2008

CODIFICATION : 0517021-RF-001

CLIENT : Le Groupe Tyron  
1589, boulevard Dagenais O.  
Montréal QC H7L 5A3

CODIFICATION CLIENT : 5100-00-AA01

---

PRÉPARÉ PAR : Ramy Mikati, ing. jr., M. ing.  
Sandrine Poteau, ing. jr., M.Sc.A  
Samuel Rousseau



AVEC LA PARTICIPATION DE : Stéphane Jean

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



---

DSITRIBUTION : Le Groupe Tyron 4  
Une copie électronique

Tecsult Directeur de projet, 1 exemplaire  
Bibliothèque, 1 exemplaire  
Dossier : original

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1 SITUATION ACTUELLE.....	2
1.1 Description du projet .....	2
1.1.1 Contexte.....	2
1.1.2 Localisation .....	2
1.1.3 Caractéristiques .....	2
1.2 Caractéristiques de la zone d'étude .....	2
1.2.1 Définition .....	2
1.2.2 Trame urbaine.....	3
1.2.3 Réseau routier.....	3
1.2.4 Aménagements routiers .....	3
1.2.5 Contrôles de circulation.....	3
1.2.6 Transport en commun .....	3
1.2.7 Modes actifs.....	4
1.2.8 Camionnage.....	4
1.2.9 Stationnement.....	4
1.3 Conditions de circulation actuelles .....	5
1.3.1 Périodes de pointe .....	5
1.3.2 Itinéraires et débits.....	5
1.3.3 Niveaux de service.....	8
1.3.4 Synthèse de l'état actuel .....	9
2 IMPACTS DU PROJET .....	12
2.1 Déplacements .....	12
2.1.1 Génération des déplacements .....	12
2.1.2 Distribution des déplacements .....	12
2.1.3 Répartition modale .....	14
2.1.4 Affectation des déplacements .....	15
2.2 Conditions futures de circulation véhiculaire .....	15
2.2.1 Débits futurs estimés.....	15
2.2.2 Niveaux de service.....	18
2.2.3 Synthèse de l'état futur .....	18
2.3 AUTRES modes .....	18
2.3.1 Transport en commun .....	18
2.3.2 Mode non motorisé .....	21
2.3.3 Camionnage.....	21
2.4 Stationnement .....	21
2.4.1 Projet place de l'Acadie.....	21
2.4.2 Règlement d'urbanisme .....	21
2.4.3 Comparaison avec les données du Parking Generation .....	22
2.5 Mesures d'atténuation .....	23
CONCLUSION .....	24

### LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Caractéristiques du projet .....	2
Tableau 1.2 : Critères de niveaux de service utilisés selon la méthode HCM 2000 .....	8
Tableau 2.1 : Taux moyens de déplacement par unité de logement .....	12
Tableau 2.2 : Déplacements générés par le projet .....	12
Tableau 2.3 : Origines et destinations des déplacements pour l'arrondissement d'Ahuntsic .....	14
Tableau 2.4 : Répartition modale pour l'arrondissement d'Ahuntsic .....	14
Tableau 2.5 : Répartition modale des déplacements générés par le projet .....	15
Tableau 2.6 : Débits véhiculaires générés par le projet .....	15
Tableau 2.7 : Nombre d'usagers futurs utilisant le transport en commun .....	18
Tableau 2.8 : Nombre d'usagers futurs utilisant le transport non motorisé .....	21
Tableau 2.9 : Nombre de logements et de stationnements pour le projet résidentiel .....	21
Tableau 2.10 : Nombre d'unités de stationnement selon le règlement d'urbanisme.....	21
Tableau 2.11 : Nombre d'unités de stationnement pour le projet résidentiel selon le règlement d'urbanisme.....	22
Tableau 2.12 : Comparaison du ratio d'unités de stationnement pour le projet résidentiel avec l'enquête du Parking Generation.....	23

### LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 : Réseau de transport en commun dans le secteur à l'étude .....	4
Figure 1.2 : Débits actuels pendant l'heure de pointe du matin .....	6
Figure 1.3 : Débits actuels pendant l'heure de pointe de l'après-midi.....	7
Figure 1.4 : Niveaux de service actuels pour l'heure de pointe du matin.....	10
Figure 1.5 : Niveaux de service actuels pour l'heure de pointe de l'après-midi .....	11
Figure 2.1 : Secteurs de répartition des déplacements.....	13
Figure 2.2 : Débits futurs pendant l'heure de pointe du matin.....	16
Figure 2.3 : Débits futurs pendant l'heure de pointe de l'après-midi .....	17
Figure 2.4 : Niveaux de service futurs pour l'heure de pointe du matin .....	19
Figure 2.5 : Niveaux de service futurs pour l'heure de pointe de l'après-midi.....	20

## INTRODUCTION

Le groupe Tyron entend développer un projet résidentiel de 1 330 unités en remplacement de 600 unités existantes sur la place de l'Acadie. Ce développement se situe à côté de l'intersection des boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa, à proximité de deux bretelles de l'autoroute des Laurentides. La circulation est dense dans ce secteur et le groupe Tyron souhaite prévenir toute problématique quant aux impacts du nouveau projet sur les déplacements.

Le groupe Tyron a mandaté Tecsuit Inc. afin d'évaluer l'impact du projet sur les déplacements aux intersections avoisinantes et de proposer, le cas échéant, des mesures d'atténuation.

Conformément aux exigences de la Ville de Montréal en matière d'étude d'impact sur les déplacements, des comptages de circulation ont été réalisés dans le secteur étudié puis les conditions de circulation actuelles ont été analysées à l'aide du logiciel Synchro 6. Les conditions de circulation futures ont ensuite été évaluées en générant des débits pour les différents développements prévus et en affectant ces débits sur le réseau. Dans le cas d'impacts négatifs importants, des mesures d'atténuation ont été proposées.

Ce rapport se divise en trois parties. Un portrait de la situation actuelle est d'abord dressé. Une description du projet, les caractéristiques de la zone d'étude et les conditions de la situation actuelle y sont présentés. Ensuite, les impacts du projet sont estimés. Des déplacements sont générés et les conditions de circulation futures sont estimées. D'autres modes de déplacements seront également discutés, comme le transport en commun. Finalement, des mesures d'atténuation sont proposées.

## 1 SITUATION ACTUELLE

### 1.1 DESCRIPTION DU PROJET

#### 1.1.1 Contexte

Actuellement, la place de l'Acadie compte 600 unités de logement en piètre état. La plupart de ces logements sont inhabités. Le Groupe Tyron entend y construire 1 200 unités résidentielles en remplacement des unités existantes. Ce projet comprendra une résidence pour personnes âgées, des logements sociaux et des condominiums abordables.

#### 1.1.2 Localisation

Le projet immobilier est situé à l'intersection des boulevards Acadie et Henri-Bourassa. Les immeubles qui occupent actuellement le terrain disposent d'un accès sur le boulevard Henri-Bourassa par la place Henri-Bourassa et d'un accès sur le boulevard de l'Acadie par la place de l'Acadie.

Le nouveau projet immobilier ne prévoit plus qu'un seul accès pour les véhicules qui est celui de la place de l'Acadie. Les résidents rejoindront donc le réseau routier par le boulevard de l'Acadie.

#### 1.1.3 Caractéristiques

Le projet comptera plusieurs bâtiments résidentiels. Tous les bâtiments existants seront détruits pour être reconstruits, à l'exception d'un bâtiment de quatre étages comprenant 27 logements. Il est prévu de construire une résidence pour personnes âgées de 614 logements, 208 logements sociaux et 481 condominiums abordables (Tableau 1.1). Des stationnements intérieurs et extérieurs sont prévus pour accommoder les résidents.

**TABLEAU 1.1 : CARACTÉRISTIQUES DU PROJET**

Description	Nombre de bâtiments	Nombre de logements	Stationnement (cases)
Résidence pour personnes âgées	1	602	300
Logements sociaux existants	1	27	68
Logements sociaux	2	223	
Condominiums abordables	2	478	497

### 1.2 CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE D'ÉTUDE

#### 1.2.1 Définition

Le secteur à l'étude est défini par les quatre intersections suivantes :

- Boulevard de l'Acadie et la bretelle sud de l'autoroute des Laurentides,
- Boulevard de l'Acadie et boulevard Henri Bourassa,
- Boulevard Henri-Bourassa et boulevard Jules-Poitras,
- Boulevard Jules-Poitras et la bretelle sud de l'autoroute des Laurentides.

Pour les simulations, des intersections supplémentaires à l'extérieur de la zone d'étude sont modélisées afin de bien représenter les files d'attente sur le secteur à l'étude dans la simulation Synchro 6. Ces intersections sont :

- Boulevard de l'Acadie et la rue Charles-Gill,
- Boulevard de l'Acadie et la rue du Liban / rue Olivier-Berthelet,
- Boulevard Henri-Bourassa et la rue Marcelin Wilson.

L'intersection Henri-bourassa/Dutrissac, au sud de l'intersection Henri-Bourassa/Jules-Poitras, n'a pas été prise en compte étant donné la grande distance entre les deux intersections.

### 1.2.2 Trame urbaine

L'occupation du sol a plusieurs vocations dans le secteur à l'étude. Entre l'autoroute des Laurentides et le boulevard de l'Acadie, la vocation est résidentielle. Le parc Marcelin-Wilson longe l'est du boulevard de l'Acadie. Du côté ouest de l'autoroute, la vocation est résidentielle et industrielle.

À l'est du secteur à l'étude se trouve le cégep de Bois-de-Boulogne, à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue de Bois-de-Boulogne.

### 1.2.3 Réseau routier

Les boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa sont des artères principales alors que le boulevard Jules-Poitras joue le rôle d'artère secondaire. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Ces boulevards comportent chacun au moins trois voies par direction, en plus de baies de virage.

La Place de l'Acadie est une rue locale où la vitesse est limitée à 50 km/h. Elle comporte une voie par direction.

### 1.2.4 Aménagements routiers

L'intersection boulevard de l'Acadie/place de l'Acadie est une intersection en « T ». L'approche sud de l'intersection compte une baie de virage à gauche.

### 1.2.5 Contrôles de circulation

Toutes les intersections étudiées à l'intérieur du périmètre d'étude sont contrôlées par des feux de circulation. Les virages à droite aux feux rouges ne sont pas permis.

L'intersection des boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa compte trois îlots de virage à droite, soit un à l'approche ouest, sud et est. Ces virages sont en écoulement libre. Le virage à droite de la bretelle de l'autoroute vers le boulevard Jules-Poitras est également protégé par un îlot et en écoulement libre.

Hormis à l'intersection du boulevard Jules-Poitras et de la bretelle de l'autoroute des Laurentides, les feux de circulation sont synchronisés. Toutes les intersections étudiées disposent de boucles de détection.

### 1.2.6 Transport en commun

Plusieurs lignes d'autobus desservent l'intersection des boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa, soit les lignes 171, 179, 180 (Figure 1.1). La ligne 179 dispose également d'un arrêt sur le boulevard de l'Acadie entre la place de l'Acadie et la bretelle d'autoroute.

- La ligne 179 dessert le boulevard de l'Acadie jusqu'à la station de métro Acadie. Les départs ont lieu jusqu'à toutes les 30 minutes en période hors pointe et 10 minutes en pointe.
- La ligne 171 rejoint la station de métro Henri-Bourassa et la gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne vers l'est et la station de métro Côte-Vertu vers l'ouest. Pendant la période de pointe du matin, les départs sont fréquents (moins de 6 minutes) en direction ouest alors que







## 1.3 CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES

### 1.3.1 Périodes de pointe

Des comptages ont été réalisés pendant deux journées de semaine, le mardi 15 avril 2008 et le mercredi 16 avril 2008, entre 7 h 00 et 9 h 00 et entre 16 h 00 et 18 h 00. L'heure de pointe utilisée est celle qui comprend les quatre quarts d'heure consécutifs les plus achalandés. Ainsi, le matin, l'heure de pointe se situe entre 7 h 45 et 8 h 45 et l'après-midi, entre 16 h 45 et 17 h 45. Les détails des comptages se trouvent en annexe A.

### 1.3.2 Itinéraires et débits

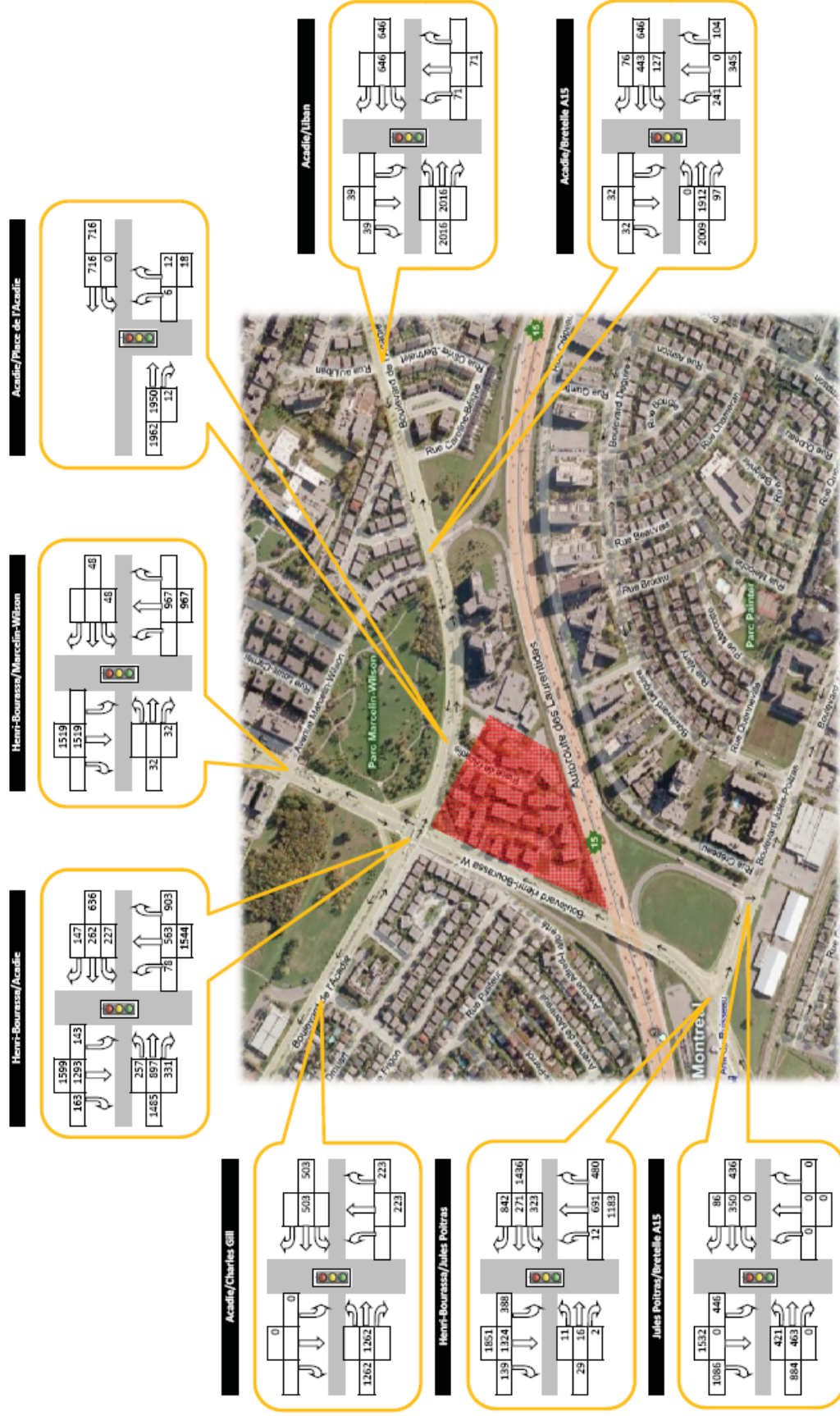
#### *Heure de pointe du matin*

Les débits sont importants pendant l'heure de pointe du matin sur le secteur à l'étude. Le boulevard de l'Acadie compte plus de 2 000 véh/h en direction sud au sud du boulevard Henri-Bourassa. Les débits sont également importants sur le boulevard Henri-Bourassa. Le principal flux de circulation se fait en direction ouest, avec 1 800 véh/h. La direction opposée est toutefois très utilisée avec 1 500 véh/h. De nombreux véhicules proviennent de l'autoroute des Laurentides par la bretelle ouest, soit plus de 1 500 véh/h, dont les deux tiers tournent à droite vers le boulevard Henri-Bourassa. La bretelle est de l'autoroute est peu utilisée pendant l'heure de pointe du matin. Peu de véhicules proviennent ou se dirigent vers la place de l'Acadie. Les débits pendant l'heure de pointe du matin sont présentés à la Figure 1.2.

#### *Heure de pointe de l'après-midi*

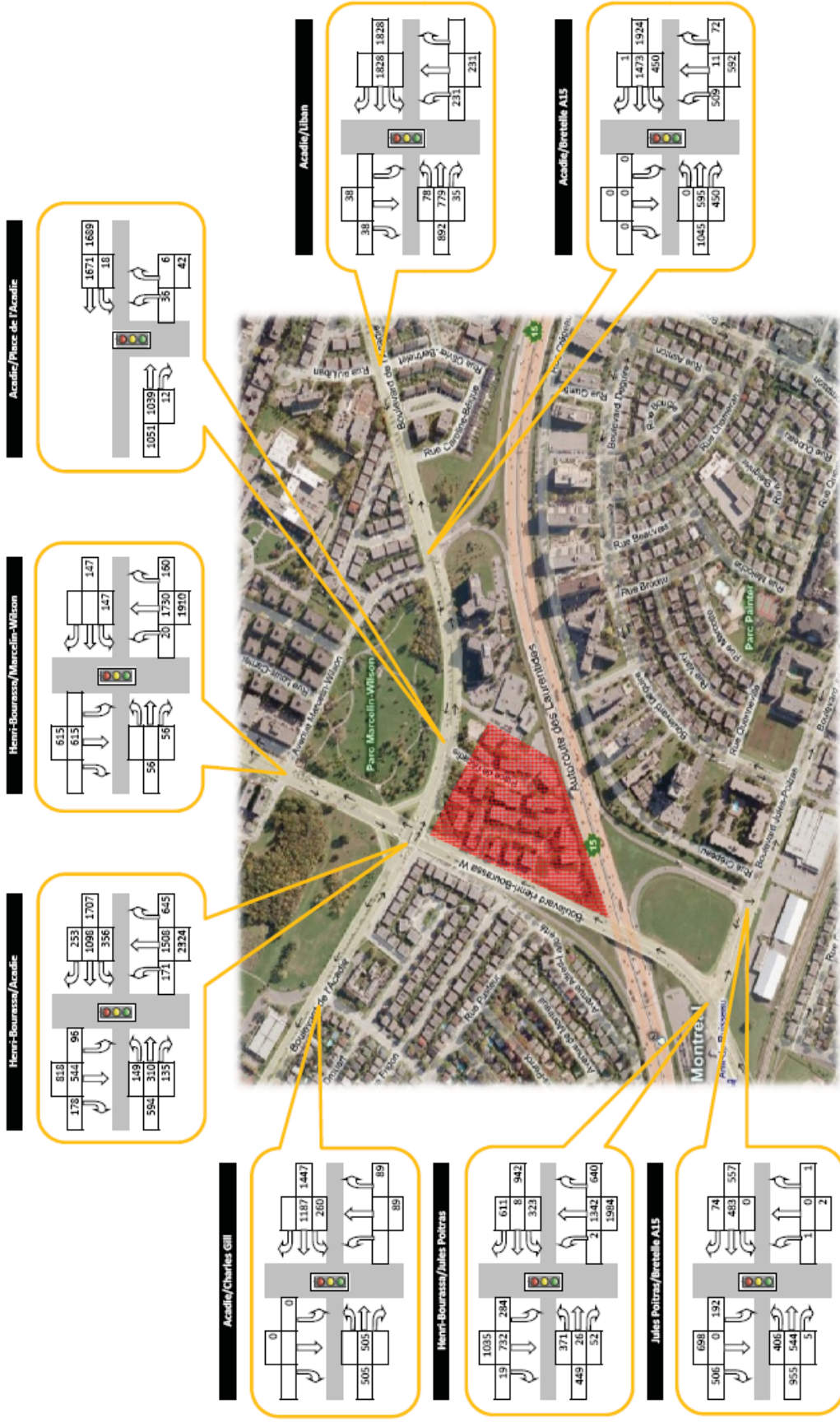
Pendant l'heure de pointe de l'après-midi, les flux principaux de circulation sont généralement à l'opposé de ceux du matin. Ainsi, 1 700 véh/h circulent le long du boulevard de l'Acadie en direction nord. Les débits sont élevés dans les deux directions sur le boulevard Henri-Bourassa avec 2 300 véh/h en direction est et 1 000 véh/h en direction ouest. Les véhicules en provenance de l'autoroute des Laurentides sont répartis dans les deux directions puisque 600 véh/h sortent de l'autoroute par chacune des deux bretelles. Les débits pendant l'heure de pointe de l'après-midi sont présentés à la Figure 1.3.

FIGURE 1.2 : DÉBITS ACTUELS PENDANT L'HEURE DE POINTE DU MATIN



Source : Comptages Tecslut 15 et 16 avril 2008

FIGURE 1.3 : DÉBITS ACTUELS PENDANT L'HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI



Source : Comptages Tecсут 15 et 16 avril 2008



### 1.3.3 Niveaux de service

L'analyse des conditions de circulation aux approches des différentes intersections du réseau routier à l'étude a été réalisée à l'aide des logiciels Synchro 6 et SimTraffic 6. Le Tableau 1.2 présente les critères de délais et de niveaux de service utilisés dans la présente étude<sup>1</sup>.

**TABLEAU 1.2 : CRITÈRES DE NIVEAUX DE SERVICE UTILISÉS SELON LA MÉTHODE HCM 2000**

Niveau de service	Délai (secondes)	
	Intersection signalisée	Intersection non signalisée
A	<10	<10
B	10 à 20	10 à 15
C	20 à 35	15 à 25
D	35 à 55	25 à 35
E	55 à 80	35 à 50
F	>80	>50

Les niveaux de service représentent la fluidité de la circulation sur un élément routier donné, notamment aux intersections. Ils prennent en compte le temps d'attente moyen que subissent les automobilistes pour effectuer chaque mouvement, ainsi que les longueurs de files d'attente. Des lettres allant de « A » à « F » sont assignées afin de classer les niveaux de service, « A » étant un excellent niveau de service et « F » étant insatisfaisant. Lors de la conception de nouveaux éléments routiers, un niveau de service « D » est habituellement considéré comme balise inférieure au stade ultime de développement.

Les niveaux de service sont présentés sur la Figure 1.4 pour l'heure de pointe du matin et sur la Figure 1.5 pour l'heure de pointe de l'après-midi.

#### *Heure de pointe du matin*

La circulation est fluide le long du boulevard de l'Acadie, les intersections présentent des niveaux de service A ou B. Seule l'intersection avec le boulevard Henri-Bourassa occasionne de légers retards, notamment les virages vers la gauche qui présentent des niveaux de service D. Les mouvements tout droits connaissent des retards allant jusqu'à 68 secondes par véhicule pour l'approche nord, ce qui représente un niveau de service E. Les virages à droite gérés par des îlots permettent aux usagers de subir des retards très courts, inférieurs à 20 secondes par véhicule.

La circulation est dense sur le boulevard Henri-Bourassa. Les véhicules souhaitant tourner à gauche à l'intersection avec le boulevard Jules-Poitras subissent des retards substantiels. Le niveau de service est F pour ce mouvement.

Au niveau de la sortie sud de l'autoroute, les retards à l'intersection avec le boulevard Jules-Poitras sont supérieurs à 100 secondes par véhicule, ce qui représente un niveau de service F. Le virage à gauche vers la bretelle compte des retards de l'ordre de 52 secondes par véhicule, soit un niveau de service D.

#### *Heure de pointe de l'après-midi*

L'après-midi, la circulation est dense sur le boulevard Henri-Bourassa. L'approche sud de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jules-Poitras compte notamment un grand

<sup>1</sup> Source : Highway Capacity Manual (2000)

nombre de véhicules. Le flot de circulation passe toutefois généralement en un cycle, à l'exception des moments d'arrivée de train de banlieue où des véhicules quittent le stationnement incitatif, ce qui accorde moins de temps de vert à l'approche sud. On observe alors des files d'attente. Le niveau de service est E pour le mouvement tout droit à cette approche. Les virages à gauche aux approches nord et est de cette intersection accusent également des retards importants.

Des files d'attente sont observées à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Acadie aux approches sud et est. Tous les mouvements de l'approche sud comptent des retards de plus de 100 secondes par véhicule. Le virage à gauche à partir de l'approche est compte des retards de l'ordre de 87 secondes, ce qui correspond à un niveau de service F.

Au niveau de l'intersection du boulevard de l'Acadie et de place de l'Acadie, le virage à gauche de l'approche est présente un niveau de service E alors que le virage à gauche de l'approche sud présente un niveau de service D.

Les deux sorties de l'autoroute des Laurentides sur les boulevards de l'Acadie et Jules-Poitras connaissent de légers retards pour le virage à gauche avec des niveaux de service D.

#### **1.3.4 Synthèse de l'état actuel**

La circulation est globalement fluide pendant l'heure de pointe du matin, à l'exception de quelques endroits où les débits sont élevés, comme à la sortie de l'autoroute des Laurentides.

L'après-midi, deux intersections présentent des retards importants pour les véhicules soit l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie qui présente un niveau de service F et l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jules-Poitras qui connaît quelques mouvements problématiques. La circulation est plutôt fluide sur le reste du réseau même si certains virages à gauche présente des files d'attente.

FIGURE 1.4 : NIVEAUX DE SERVICE ACTUELS POUR L'HEURE DE POINTE DU MATIN

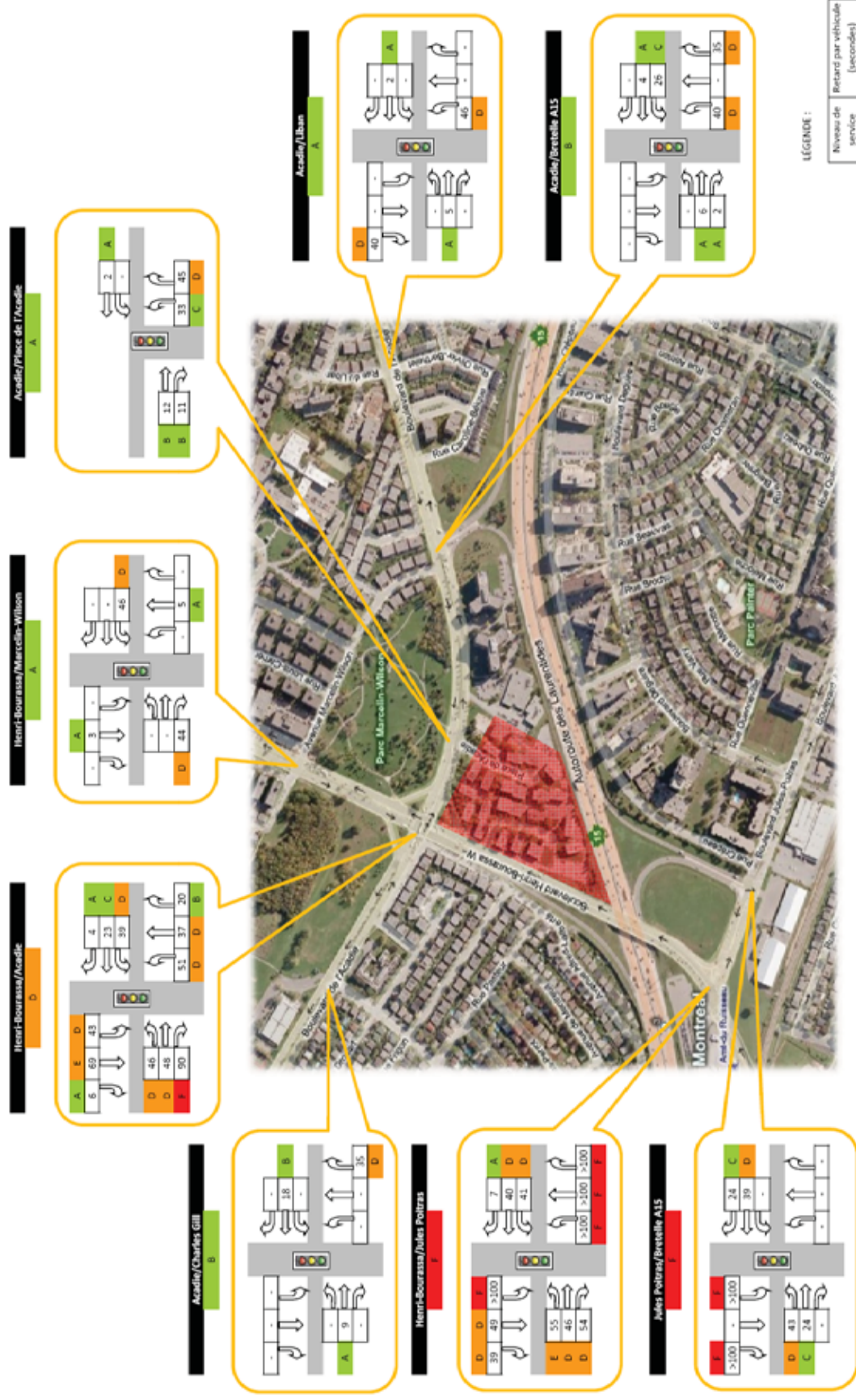
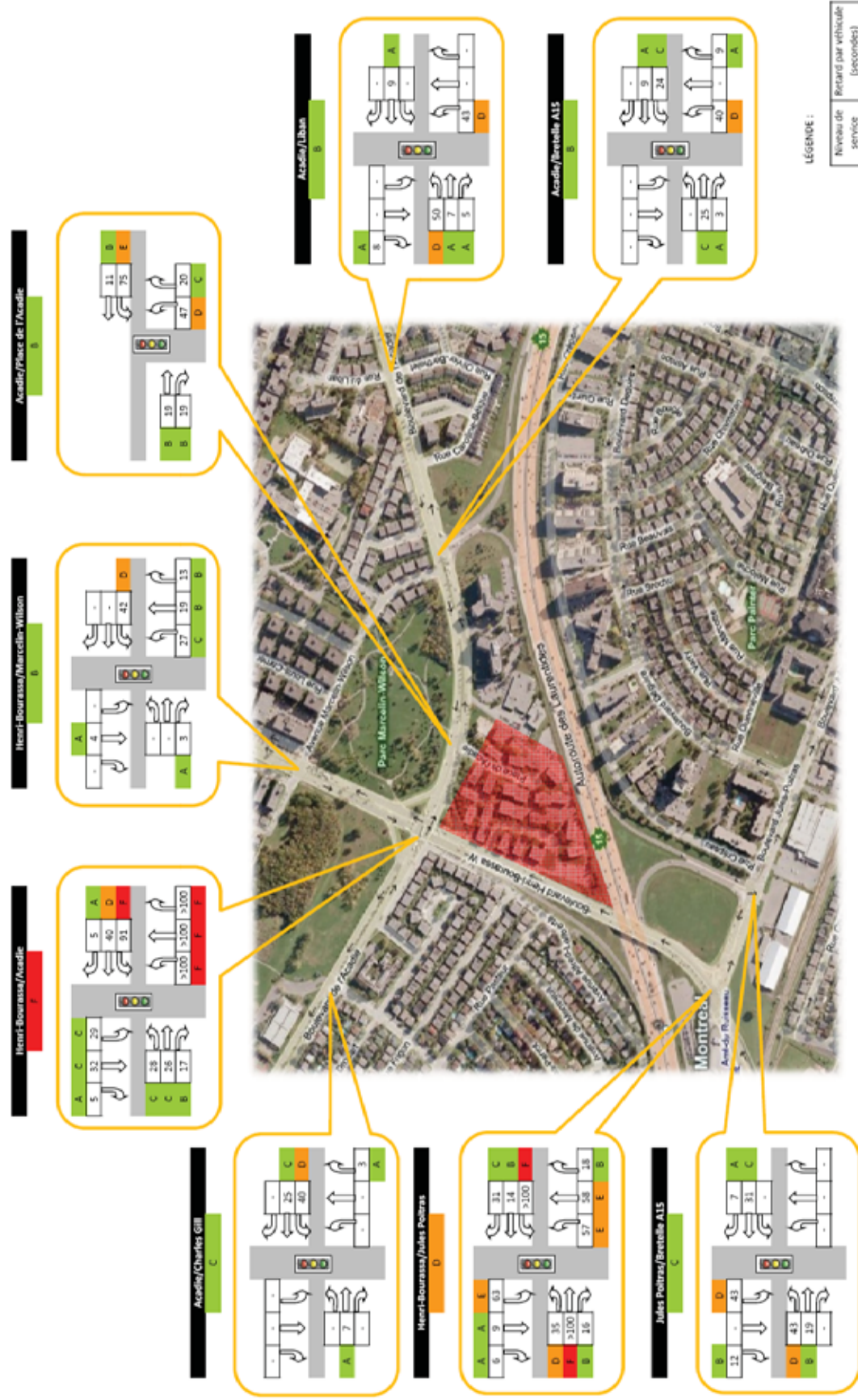


FIGURE 1.5 : NIVEAUX DE SERVICE ACTUELS POUR L'HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI





## 2 IMPACTS DU PROJET

### 2.1 DÉPLACEMENTS

#### 2.1.1 Génération des déplacements

Les nouveaux développements résidentiels vont générer de nouveaux déplacements. Ces déplacements sont estimés à l'aide du Trip Generation, 7th edition (2003) de l'ITE. Les taux moyens de déplacements par unité de logement ainsi que la répartition entre les entrants et les sortants sont présentés au Tableau 2.1.

**TABLEAU 2.1 : TAUX MOYENS DE DÉPLACEMENT PAR UNITÉ DE LOGEMENT**

Génération des déplacements	Code Trip generation	Période	Taux moyen par unité de logement	% entrant	% sortant
Résidence pour personnes âgées	252	Matin	0.08	45%	55%
		Après-midi	0.11	61%	39%
Bâtiment résidentiel existant	223	Matin	0.3	31%	69%
		Après-midi	0.39	58%	42%
Logements sociaux	223	Matin	0.3	31%	69%
		Après-midi	0.39	58%	42%
Condos abordables	232	Matin	0.34	19%	81%
		Après-midi	0.38	62%	38%

Le nombre de déplacements générés par le projet est ainsi présenté au Tableau 2.2.

**TABLEAU 2.2 : DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LE PROJET**

Génération des déplacements	Nombre d'unités de logement	Taux moyen par unité de logement	Nombre de déplacements	Entrants	Sortants
<b>Matin</b>					
Résidence pour personnes âgées	602	0,08	48	22	26
Bâtiment résidentiel existant	27	0,3	8	3	6
Logements sociaux	223	0,3	67	21	46
Condos abordables	478	0,34	163	31	132
<b>Total</b>	<b>1330</b>		<b>286</b>	<b>76</b>	<b>210</b>
<b>Après-midi</b>					
Résidence pour personnes âgées	602	0,11	66	40	26
Bâtiment résidentiel existant	27	0,39	11	6	4
Logements sociaux	223	0,39	87	50	37
Condos abordables	478	0,38	182	113	69
<b>Total</b>	<b>1330</b>		<b>345</b>	<b>210</b>	<b>136</b>

#### 2.1.2 Distribution des déplacements

Les déplacements générés peuvent désormais être affectés sur le réseau. Pour cela, la matrice origine-destination des déplacements dans la région de Montréal<sup>2</sup> est utilisée. Dépendamment du lieu d'origine ou de destination, les usagers ont le choix entre plusieurs itinéraires. En supposant que le chemin le plus court est privilégié, les usagers utilisent les axes suivants :

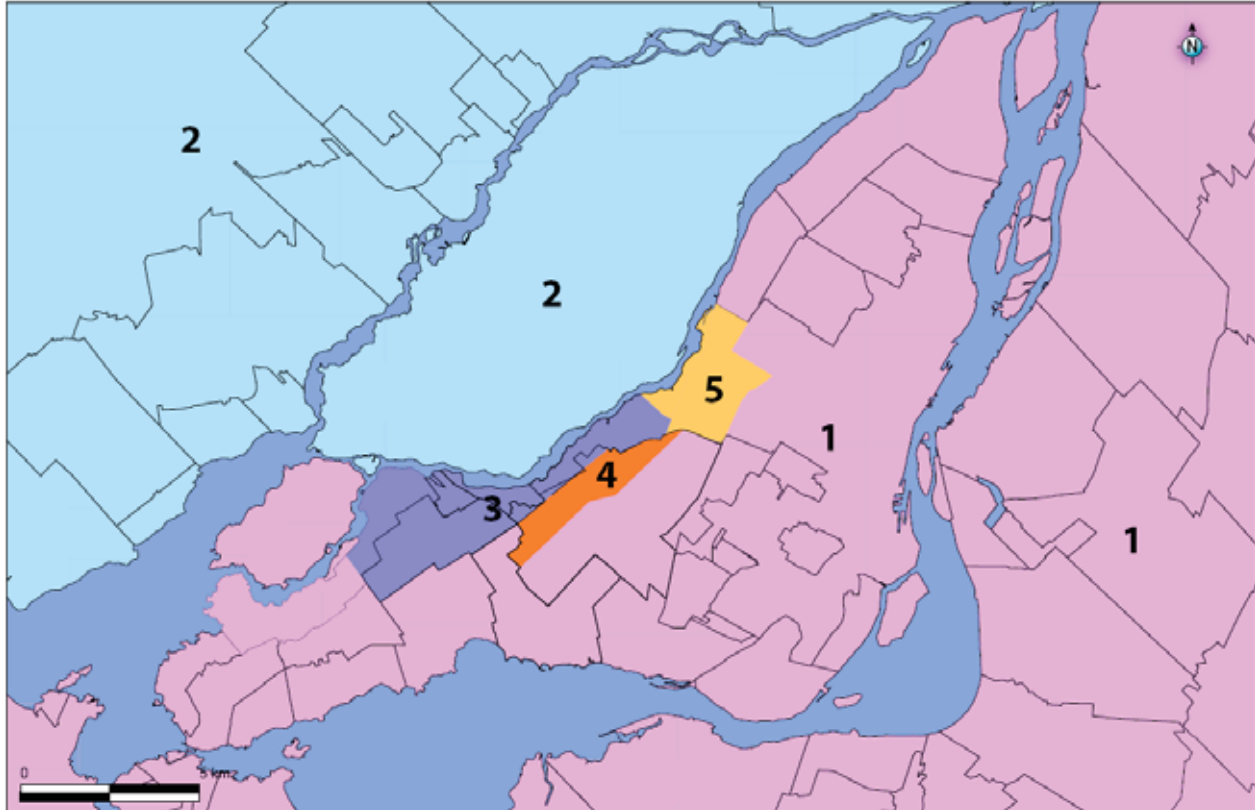
- Boulevard de l'Acadie direction sud,
- Boulevard de l'Acadie direction nord,
- Boulevard Henri-Bourassa direction est,
- Boulevard Henri-Bourassa direction ouest,

<sup>2</sup> Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2003, version 03.a période automne

- Autoroute des Laurentides direction nord,
- Autoroute des Laurentides direction sud.

Cinq secteurs sont alors définis selon les itinéraires utilisés. Ils sont présentés sur la Figure 2.1. Pour chaque secteur, un itinéraire en particulier est privilégié, qui est le plus court. Le nombre de déplacements associés à ces secteurs pour la Grande Région de Montréal permet d'obtenir la répartition des déplacements pour chaque itinéraire emprunté (Tableau 2.3).

**FIGURE 2.1 : SECTEURS DE RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS**



**TABLEAU 2.3 : ORIGINES ET DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS POUR L'ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC**

	Déplacements	Pourcentage	Chemin emprunté
<b>Origine Ahuntsic</b>			
Secteur 1	34 044	51%	Boulevard de l'Acadie direction sud
Secteur 2	4 796	7%	Autoroute des Laurentides direction nord
Secteur 3	14 290	21%	Boulevard de l'Acadie direction nord
Secteur 4	1 829	3%	Boulevard Henri-Bourassa direction ouest
Secteur 5	12 291	18%	Boulevard Henri-Bourassa direction est
<b>Total</b>	<b>67 250</b>	<b>100%</b>	
<b>Destination Ahuntsic</b>			
Secteur 1	32 880	42%	Boulevard de l'Acadie direction nord
Secteur 2	17 714	22%	Autoroute des Laurentides direction sud
Secteur 3	14 569	18%	Boulevard de l'Acadie direction sud
Secteur 4	1 201	2%	Boulevard Henri-Bourassa direction est
Secteur 5	12 291	16%	Boulevard Henri-Bourassa direction ouest
<b>Total</b>	<b>78 655</b>	<b>100%</b>	

### 2.1.3 Répartition modale

Les répartitions modales considérées sont celles de l'enquête origine-destination réalisée dans la région de Montréal<sup>3</sup>. Les résidents de l'arrondissement d'Ahuntsic se déplacent en automobile, en transport en commun ou les deux et utilisent des modes actifs (marche, vélo, ...).

Le Tableau 2.4 montre la répartition modale pour les déplacements en période de pointe du matin des résidents d'Ahuntsic. Les déplacements en transport en commun représentent le tiers des déplacements produits (31,6 %) et le quart des déplacements attirés (26,2 %). L'automobile est le mode de transport le plus utilisé avec 56,4 % des déplacements produits et 62,0 % des déplacements attirés en période de pointe du matin.

**TABLEAU 2.4 : RÉPARTITION MODALE POUR L'ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC**

Période de pointe du matin	Produits	Attirés
Motorisés	89.8%	90.9%
<i>Automobile</i>	56.4%	62.0%
<i>TC</i>	31.6%	26.2%
<i>Bimodal</i>	1.9%	1.1%
<i>Autres motorisés</i>	3.7%	3.9%
Non motorisés	10.3%	9.0%
Autres	0.0%	0.0%

Pour les déplacements bimodaux qui représentent moins de 2 % des déplacements, on suppose que le départ du lieu d'origine se fait en automobile et que l'arrivée au lieu de destination se fait en transport en commun.

<sup>3</sup> Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2003, version 03.a période automne

### 2.1.4 Affectation des déplacements

Les déplacements générés à l'aide du Trip Generation sont affectés sur le réseau de transport selon la répartition modale de l'arrondissement d'Ahuntsic. En effet, les déplacements générés à l'aide du Trip Generation considèrent des milieux où l'utilisation de l'automobile est très marquée mais dans le cas du développement immobilier place de l'Acadie, d'autres modes, comme le transport en commun et les modes actifs, doivent être considérés. Le Tableau 2.5 présente le nombre de déplacements par mode pour le projet de la place de l'Acadie.

**TABLEAU 2.5 : RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LE PROJET**

Mode	Produits		Attirés	
	%	Déplacements	%	Déplacements
<b>Période de pointe du matin</b>				
Motorisés	89,8%	189	90,9%	69
<i>Automobile</i>	56,4%	118	62,0%	47
<i>TC</i>	31,6%	66	26,2%	20
<i>Bimodal</i>	1,9%	4	1,1%	1
<i>Autres motorisés</i>	3,7%	8	3,9%	3
Non motorisés	10,3%	22	9,0%	7
Autres	0,0%	0	0,0%	0
<b>Total</b>		<b>210</b>		<b>76</b>
<b>Période de pointe de l'après-midi</b>				
Motorisés	90,9%	123	89,8%	188
<i>Automobile</i>	62,0%	84	56,4%	118
<i>TC</i>	26,2%	36	31,6%	66
<i>Bimodal</i>	1,1%	1	1,9%	4
<i>Autres motorisés</i>	3,9%	5	3,7%	8
Non motorisés	9,0%	12	10,3%	22
Autres	0,0%	0	0,0%	0
<b>Total</b>		<b>136</b>		<b>210</b>

## 2.2 CONDITIONS FUTURES DE CIRCULATION VÉHICULAIRE

### 2.2.1 Débits futurs estimés

Les débits véhiculaires estimés sont présentés au Tableau 2.6.

**TABLEAU 2.6 : DÉBITS VÉHICULAIRES GÉNÉRÉS PAR LE PROJET**

Déplacements véhiculaires	Entrants	Sortants
Matin	47	122
Après-midi	122	84

Les débits futurs sont présentés à la Figure 2.2 pour l'heure de pointe du matin et à la Figure 2.3 pour l'heure de pointe de l'après-midi.







## 2.2.2 Niveaux de service

### *Heure de pointe du matin*

L'ajout des débits générés sur le réseau augmente les retards par véhicule pour certains mouvements. À l'intersection des boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa, le mouvement vers la droite à partir de l'approche ouest est notamment affecté. Le niveau de service passe ainsi de B à C. Cette augmentation des retards par véhicule est liée à l'augmentation du temps de vert à l'approche ouest de l'intersection du boulevard de l'Acadie et de la place de l'Acadie, ce qui réduit le temps de vert aux approches nord et sud de cette intersection. Des files d'attente se créent au niveau de l'approche nord, qui se prolongent jusqu'à l'intersection avec le boulevard Henri-Bourassa. Étant donné que le mouvement vers la droite à partir de l'approche ouest de l'intersection entre les boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa est en écoulement libre et que le débit y est élevé (900 véh/h), c'est ce mouvement qui est le plus affecté à l'intersection des boulevards de l'Acadie et Henri-Bourassa. Le niveau de service E pour le virage à gauche à partir de l'approche sud de l'intersection du boulevard de l'Acadie et de la place de l'Acadie s'explique par le temps limité de vert qui est de 10 secondes pour ce mouvement en comparaison au temps de cycle de 100 secondes. La longueur des files d'attente ne dépasse toutefois jamais la longueur de la baie de virage et tous les véhicules passent en un cycle. Les augmentations de retards pour tous les autres mouvements aux différentes intersections du secteur ne modifient pas ou peu les niveaux de service actuels. Les niveaux de service sont présentés à la Figure 2.4.

### *Heure de pointe de l'après-midi*

L'après-midi, la situation future est très proche de la situation actuelle. Les retards par véhicule varient peu. Seuls les niveaux de service de l'intersection du boulevard de l'Acadie et de la place de l'Acadie passent de B à C à l'approche ouest. Les retards par véhicule augmentent d'une dizaine de secondes à cette approche. Les niveaux de service sont présentés à la Figure 2.5

## 2.2.3 Synthèse de l'état futur

Le nouveau développement immobilier prévu place de l'Acadie modifie peu les conditions de circulation actuelles. En effet, les nouveaux bâtiments ajoutent peu de nouveaux véhicules sur le réseau, ce qui n'augmente que très peu les retards par véhicules pour les différents mouvements des intersections étudiées. Il n'est donc pas nécessaire de proposer des mesures pour modifier les conditions de circulation suite au développement du projet.

## 2.3 AUTRES MODES

### 2.3.1 Transport en commun

Le Tableau 2.7 présente le nombre d'usagers prévus qui utiliseront le transport en commun. Aucune mesure particulière n'est prévue pour satisfaire à cette demande supplémentaire car le secteur à l'étude est bien desservi actuellement.

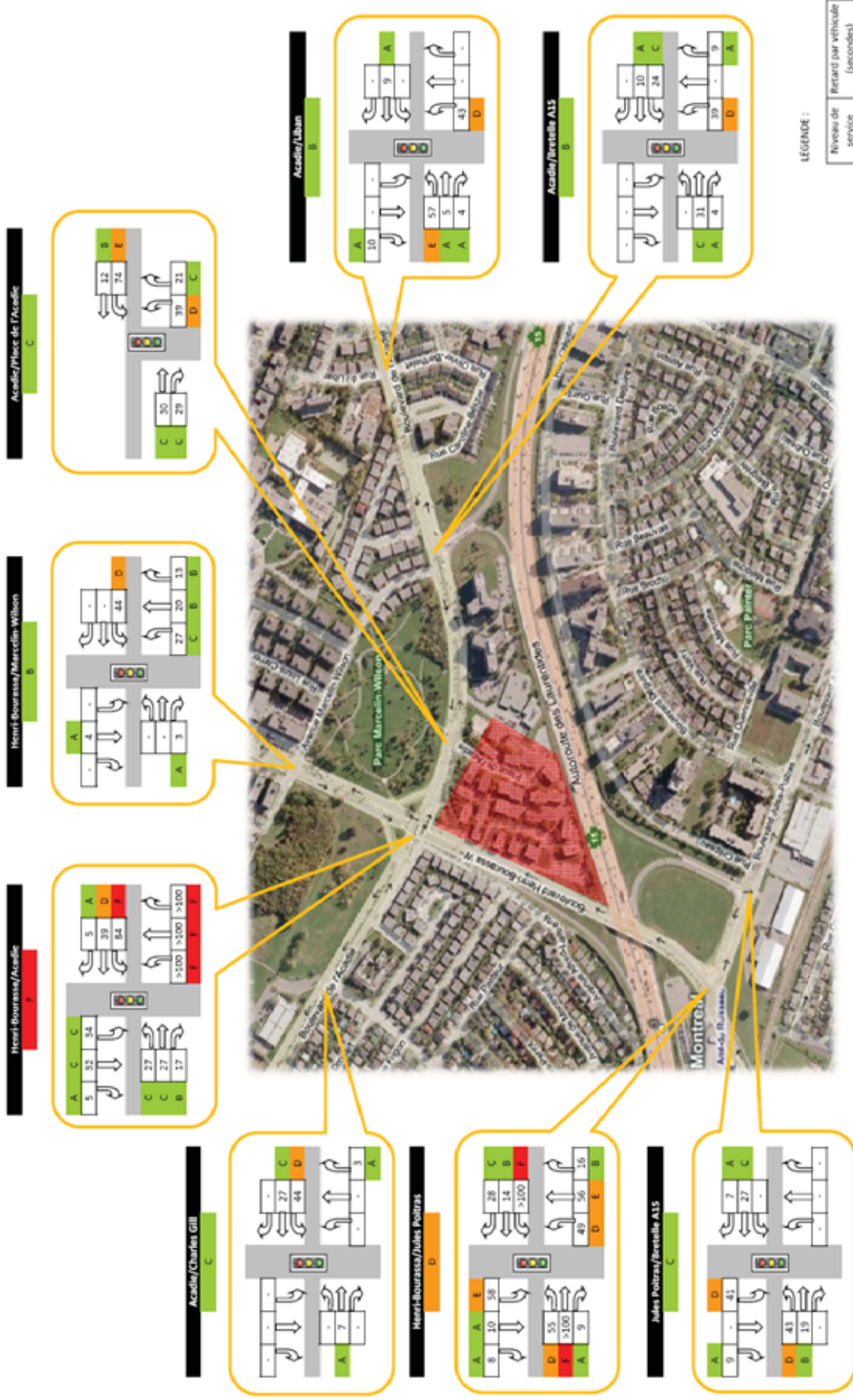
**TABLEAU 2.7 : NOMBRE D'USAGERS FUTURS UTILISANT LE TRANSPORT EN COMMUN**

Déplacements transport en commun	Entrants	Sortants
Matin	21	66
Après-midi	66	37





FIGURE 2.5 : NIVEAUX DE SERVICE FUTURS POUR L'HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI



### 2.3.2 Mode non motorisé

Le mode non motorisé regroupe les piétons et les cyclistes. Le Tableau 2.8 présente le nombre d'usagers prévus qui utiliseront le mode non motorisé. Aucune mesure particulière n'est prévue pour satisfaire à cette demande supplémentaire car le secteur à l'étude est bien desservi actuellement.

**TABLEAU 2.8 : NOMBRE D'USAGERS FUTURS UTILISANT LE TRANSPORT NON MOTORISÉ**

Piétons et cyclistes	Entrants	Sortants
Matin	22	7
Après-midi	12	22

Les personnes qui utilisent des modes actifs ou le transport en commun disposent de trottoirs et de traverse pour piétons aux feux de circulation. Ils peuvent donc se déplacer en toute sécurité.

### 2.3.3 Camionnage

Le logiciel Autoturn permet de vérifier si la géométrie de l'entrée de la place de l'Acadie prévue présente un rayon suffisant pour qu'un camion puisse effectuer une manœuvre de virage en toute sécurité. Les rayons de courbure sont suffisants pour qu'un camion puisse tourner du boulevard de l'Acadie vers la place de l'Acadie et inversement sans empiéter sur les trottoirs ou la voie de sens opposé. Les résultats sont présentés en annexe C.

## 2.4 STATIONNEMENT

### 2.4.1 Projet place de l'Acadie

Le projet de revitalisation de la place de l'Acadie prévoit une offre en stationnement dont le ratio d'unité de stationnement par logement varie entre 0,27 et 1,04 (Tableau 2.9).

**TABLEAU 2.9 : NOMBRE DE LOGEMENTS ET DE STATIONNEMENTS POUR LE PROJET RÉSIDENTIEL**

Bâtiments du projet	Nombre de logements	Nombre d'unités de stationnement	Ratio d'unité de stationnement par
Logements sociaux	250	68	0,27
Condominiums	478	497	1,04
Résidence pour personnes âgées	602	300	0,50

### 2.4.2 Règlement d'urbanisme

Selon le règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, un bâtiment de plus de 3 logements, dont la superficie totale de plancher est supérieure à 50 m<sup>2</sup> par logement doit présenter minimalement 1 unité de stationnement par groupe de 2 logements (et au minimum 3 unités) alors que le maximum autorisé est de 1,5 unité de stationnement par logement.

L'article 566 du règlement d'urbanisme 01-274 de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, en vigueur au 17 décembre 2001, indique le nombre d'unités de stationnement exigé pour un projet d'habitation (Tableau 2.10).

**TABLEAU 2.10 : NOMBRE D'UNITÉS DE STATIONNEMENT SELON LE RÈGLEMENT D'URBANISME**

Exigences relatives au nombre d'unités de stationnement		
Usages Famille habitation	Nombre minimal d'unités exigées	Nombre maximal d'unités autorisées
Bâtiment de plus de 3 logements (superficie totale de plancher supérieure à 50 m <sup>2</sup> par logement)	1 unité par groupe de 2 logements; minimum 3 unités	1,5 unité par logement



Suivant ce règlement, le projet devrait offrir les unités de stationnement présentées au Tableau 2.11. On remarque que pour le projet de logements sociaux, l'offre de stationnement est inférieure au nombre minimal exigé. Pour ce qui est des condominiums et des résidences pour personnes âgées, le nombre d'unités de stationnement proposé respecte le règlement.

En effet, le projet de logements sociaux propose 68 unités de stationnement pour 250 logements. Cela donne un ratio d'offre de stationnement de 0,27. Ce taux est inférieur aux exigences de la Ville qui propose un nombre minimal de 125 unités de stationnement. Une entente dans le cadre d'une dérogation pourrait toutefois être conclue entre les partis.

La résidence pour personnes âgées autonomes présente 300 unités de stationnement pour 602 logements. Cette offre de stationnement présente un ratio de 0,50, ce qui est tout juste conforme au minimum exigé par le règlement d'urbanisme.

Dans le cas des condominiums, le projet propose 497 unités de stationnement pour 478 logements, pour un ratio 1,04. Le nombre de stationnements est conforme au règlement d'urbanisme de l'arrondissement dont les exigences se situent entre 239 et 717 unités de stationnement.

**TABLEAU 2.11 : NOMBRE D'UNITÉS DE STATIONNEMENT POUR LE PROJET RÉSIDENTIEL SELON LE RÈGLEMENT D'URBANISME**

Bâtiments du projet	Nombre de logements	Nombre d'unités de stationnement	Nombre minimal d'unités exigées	Nombre maximal d'unités autorisées
Logements sociaux	250	68	125	375
Condominiums	478	497	239	717
Résidence pour personnes âgées	602	300	301	903

### 2.4.3 Comparaison avec les données du *Parking Generation*

Il est utile de se référer à la 3<sup>e</sup> édition du *Parking Generation*<sup>4</sup> pour mesurer l'offre en stationnement du projet de Place de l'Acadie. L'ouvrage de référence démontre par ses enquêtes les moyennes d'unités de stationnement disponible pour différentes typologies. Nous avons donc choisi les résultats de trois types d'habitation du *Parking Generation Handbook* correspondant le mieux à ceux du projet de la place de l'Acadie.

D'abord, l'appartement locatif de basse et moyenne hauteur, *Low/Mid-Rise Apartment*, de 1 à 4 étages peut servir de référence pour les logements sociaux. Ensuite, le projet condominium peut s'appuyer sur les données du *Residential Condominium/Townhouse*. Enfin, le *Congregate Care Facility*, soit une habitation collective comportant des aires communes où certains services sont offerts, présente des données comparables avec le projet de résidence pour personnes âgées.

En ce qui concerne l'appartement locatif de basse et moyenne hauteur situé en milieu urbain, on note que l'étendue de la demande de stationnement en semaine passe de 0,66 à 1,43 véhicule par appartement. Dans le cas du condominium en milieu urbain, la demande de stationnement présente un ratio de 0,85 véhicule par appartement. Puis, pour ce qui est de l'habitation collective avec service, on observe un ratio de 0,41 véhicule par appartement.

Ces données du *Parking Generation* nous donnent une base de comparaison appréciable. On peut ainsi dire, en regardant le Tableau 2.12, que l'offre de stationnement du projet de logements sociaux se situe en dessous de la demande observée dans le *Parking Generation* et que l'offre des autres projets suffit à la demande de stationnement observée.

<sup>4</sup> Ransford S. McCourt, *Parking Generation 3rd Edition*, Institute of Transportation Engineers, Washington, 2004.

**TABLEAU 2.12 : COMPARAISON DU RATIO D'UNITÉS DE STATIONNEMENT POUR LE PROJET RÉSIDENTIEL AVEC L'ENQUÊTE DU PARKING GENERATION**

Bâtiments du projet	Ratio d'unité de stationnement par logement	Bâtiments <i>Parking Generation</i>	Ratio de la demande d'unité de stationnement du Parking Generation
Logements sociaux	0,25	Low/Mid-Rise Apartment	0,66 à 1,43
Condominiums	0,89	<i>Residential Condominium/Townhouse</i>	0,85
Résidence pour personnes âgées	0,54	<i>Congregate Care Facility</i>	0,41

Somme toute, selon le règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville sur le stationnement, le projet de revitalisation de la Place de l'Acadie cible le bon nombre d'unités de stationnement par rapport aux logements offerts. Cependant, en ce qui a trait à l'offre proposée pour les logements sociaux, il faudra conclure une entente avec l'arrondissement par une demande de dérogation.

## 2.5 MESURES D'ATTÉNUATION

Les déplacements générés par le projet sont principalement des déplacements en automobile et en transport en commun. Les niveaux de service du réseau routier sont à peu près inchangés suite au développement résidentiel de la place de l'Acadie. Il n'est donc pas nécessaire de proposer des mesures d'atténuation. L'ajout de passagers de transport en commun ne nécessite pas non plus la mise en place de mesures, le secteur étant déjà bien desservi.

## CONCLUSION

Le groupe Tyron entend développer un projet résidentiel de 1 330 unités en remplacement de 600 unités existantes sur la place de l'Acadie. Actuellement, le secteur est bien desservi par le transport en commun. La circulation automobile est dense et des files d'attente sont observées à certaines approches.

Le développement immobilier générera des déplacements sur le réseau qui sont évalués à l'aide du Trip Generation. Environ 300 déplacements additionnels seront observés pendant les pointes du matin et de l'après-midi. Ces déplacements sont ensuite répartis sur le réseau selon les résultats de l'enquête origine-destination de la région de Montréal de 2003. La répartition modale des déplacements est également effectuée à l'aide de cette enquête, qui révèle qu'entre 25 % et 31 % des déplacements générés se font en transport en commun pour l'arrondissement d'Ahuntsic alors que les déplacements en automobile représentent 55 % à 62% des déplacements. Les conditions de circulation seraient peu modifiées suite à la construction du développement. De plus, la bonne desserte en transport en commun permettra d'accueillir les usagers. Aucune mesure d'atténuation n'est donc proposée. Le nombre de cases stationnement est en adéquation avec les exigences de la Ville de Montréal et les estimations à partir du Parking Generation, à l'exception des logements sociaux pour lesquels la capacité prévue est inférieure à ce que prévoit la réglementation municipale et la demande estimée à partir du Parking Generation.

Le projet de développement Place de l'Acadie a donc peu d'impacts sur les déplacements, tant véhiculaires qu'en transport en commun.

## **ANNEXES**

---





**ANNEXE A**

---

*Comptages de circulation*



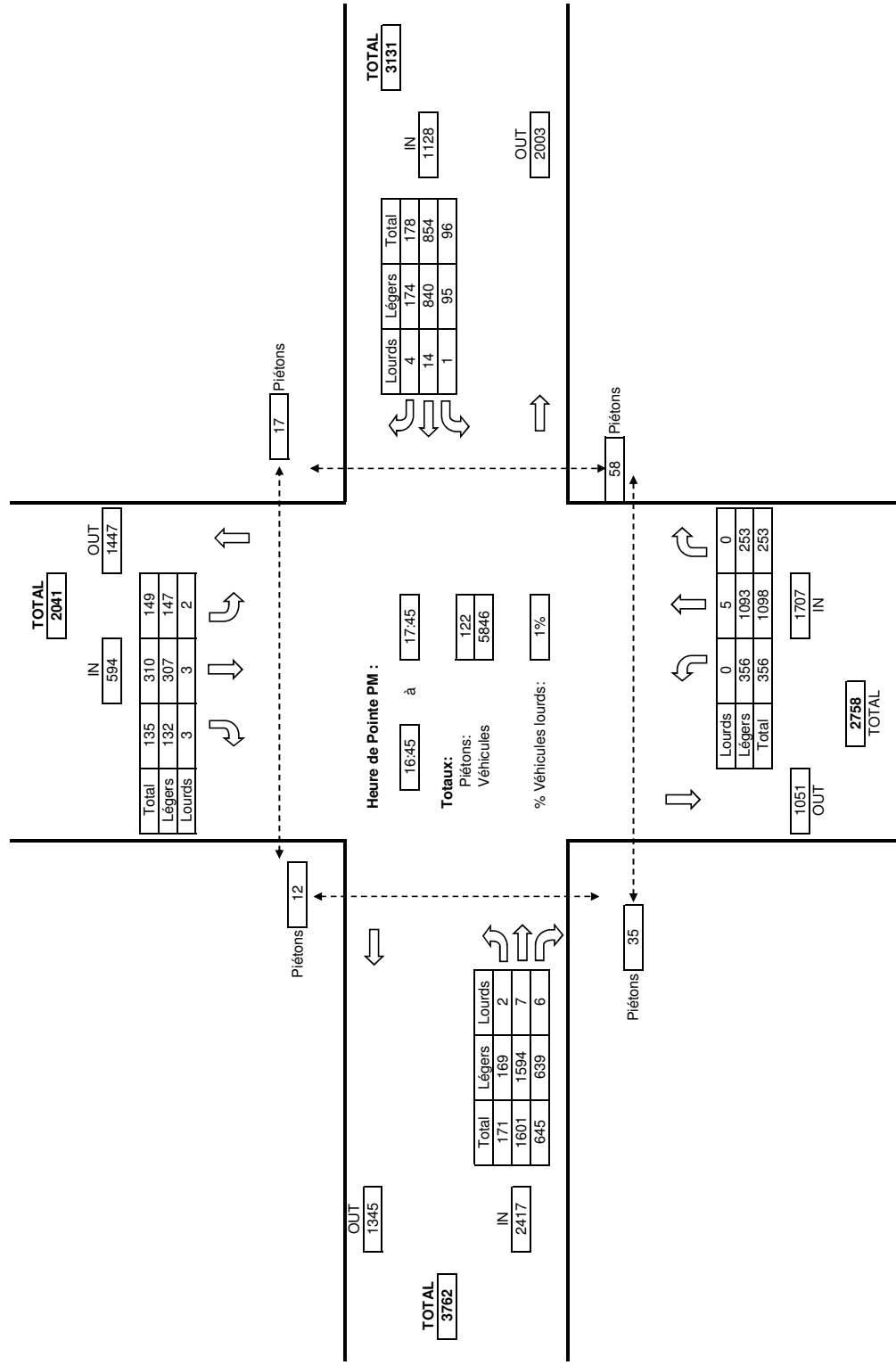


Titre du projet: Groupe Tyron

DATE DU RELEVÉ: 15 avril 08  
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0  
DURÉE DU COMPTAGE: 4h  
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: soleil

Numéro de projet: 0517021  
Référence client: -

APPROCHE NORD: Acadie  
APPROCHE NORD: Acadie  
APPROCHE NORD: Henri-Bourassa  
APPROCHE NORD: Henri-Bourassa



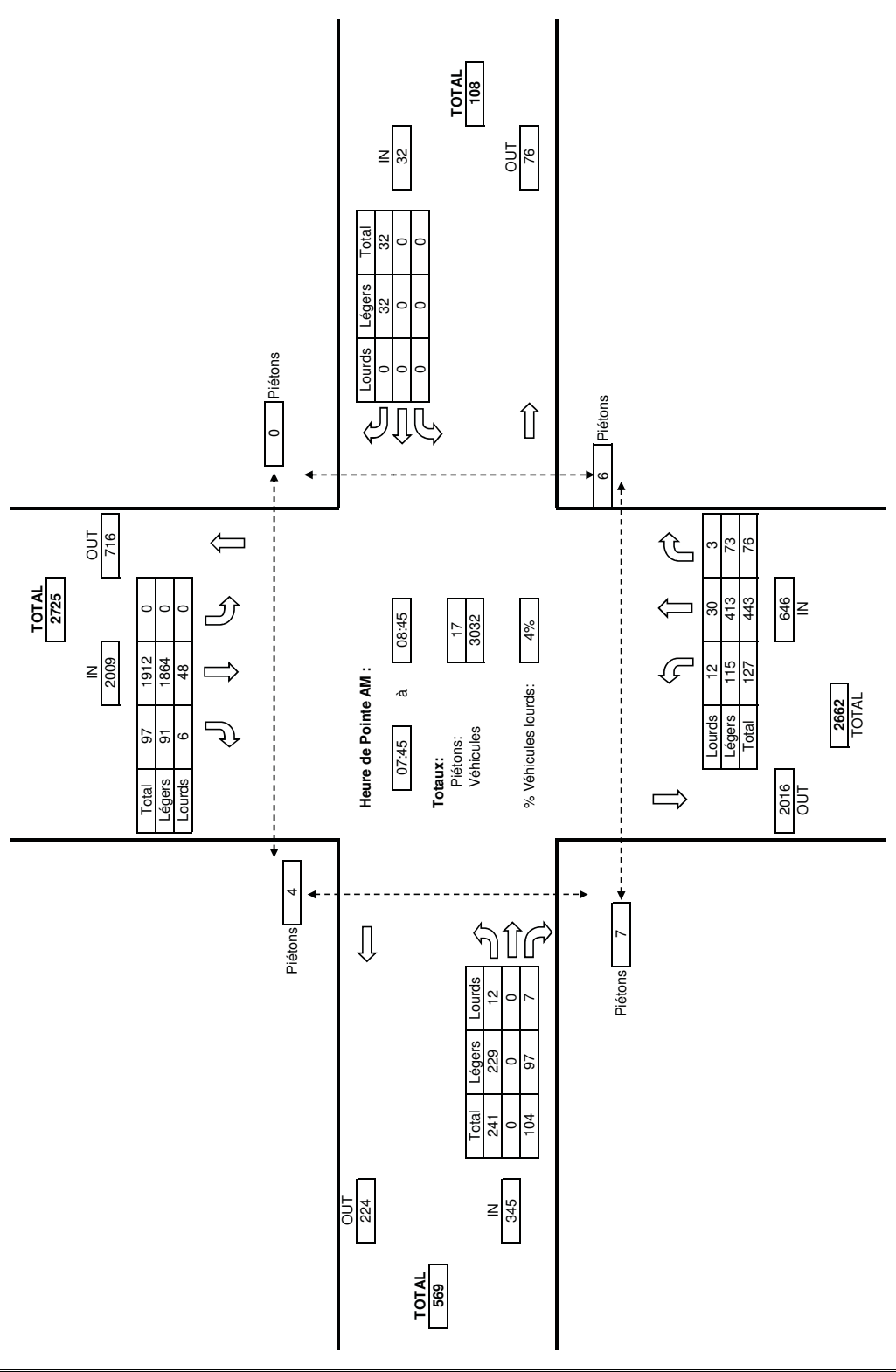


Titre du projet: Groupe Tyron

DATE DU RELEVÉ: 15 avril 08  
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0  
DURÉE DU COMPTAGE: 4 h  
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: soleil

Numéro de projet: 0517021  
Référence client: -

APPROCHE NORD: Acadie  
SUD: Acadie  
EST: 0  
OUEST: bretelle

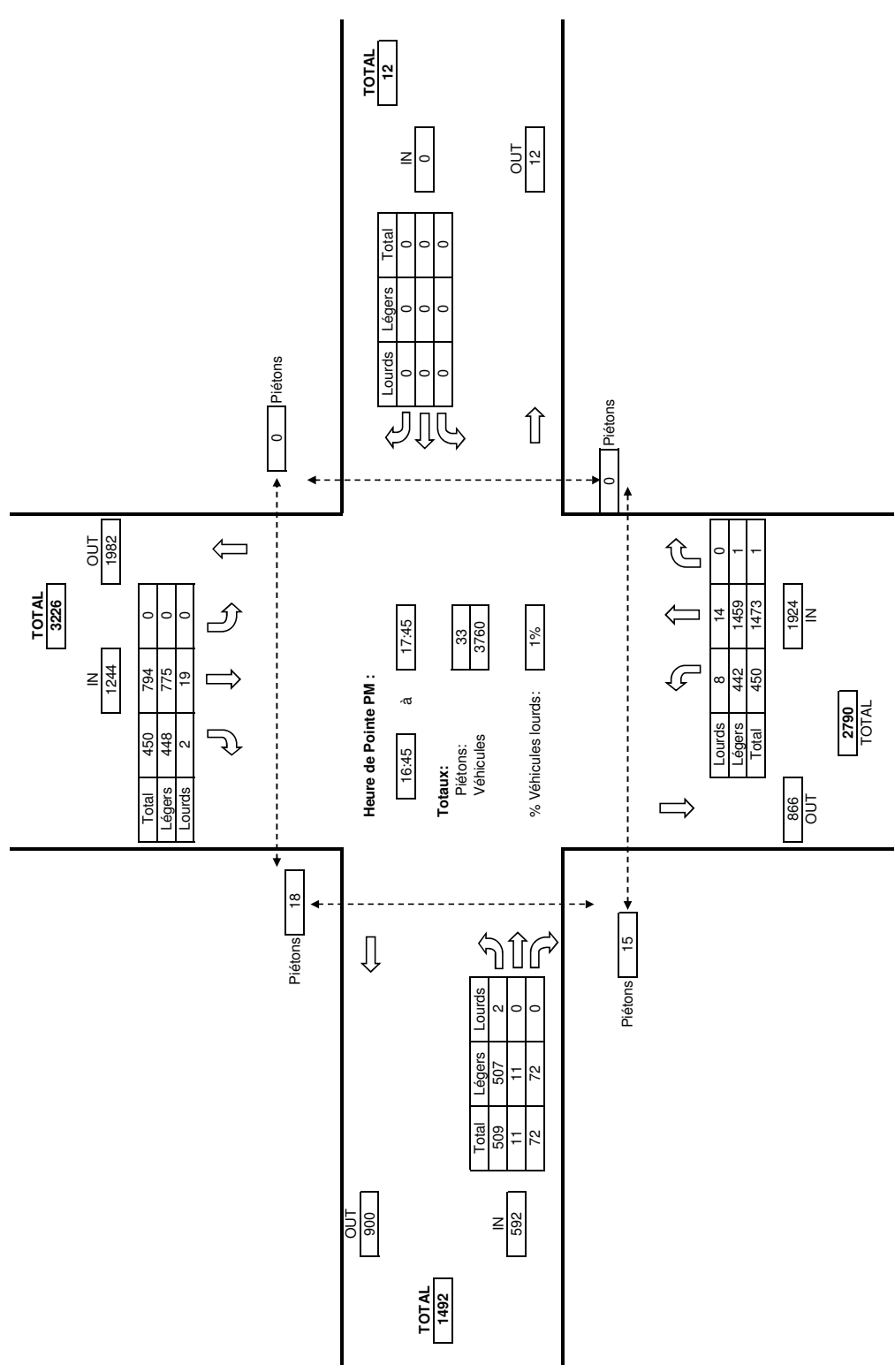




Titre du projet Groupe Tyrone

DATE DU RELEVÉ: 15 avril 08  
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0  
DURÉE DU COMPTAGE: 4 h  
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: soleil

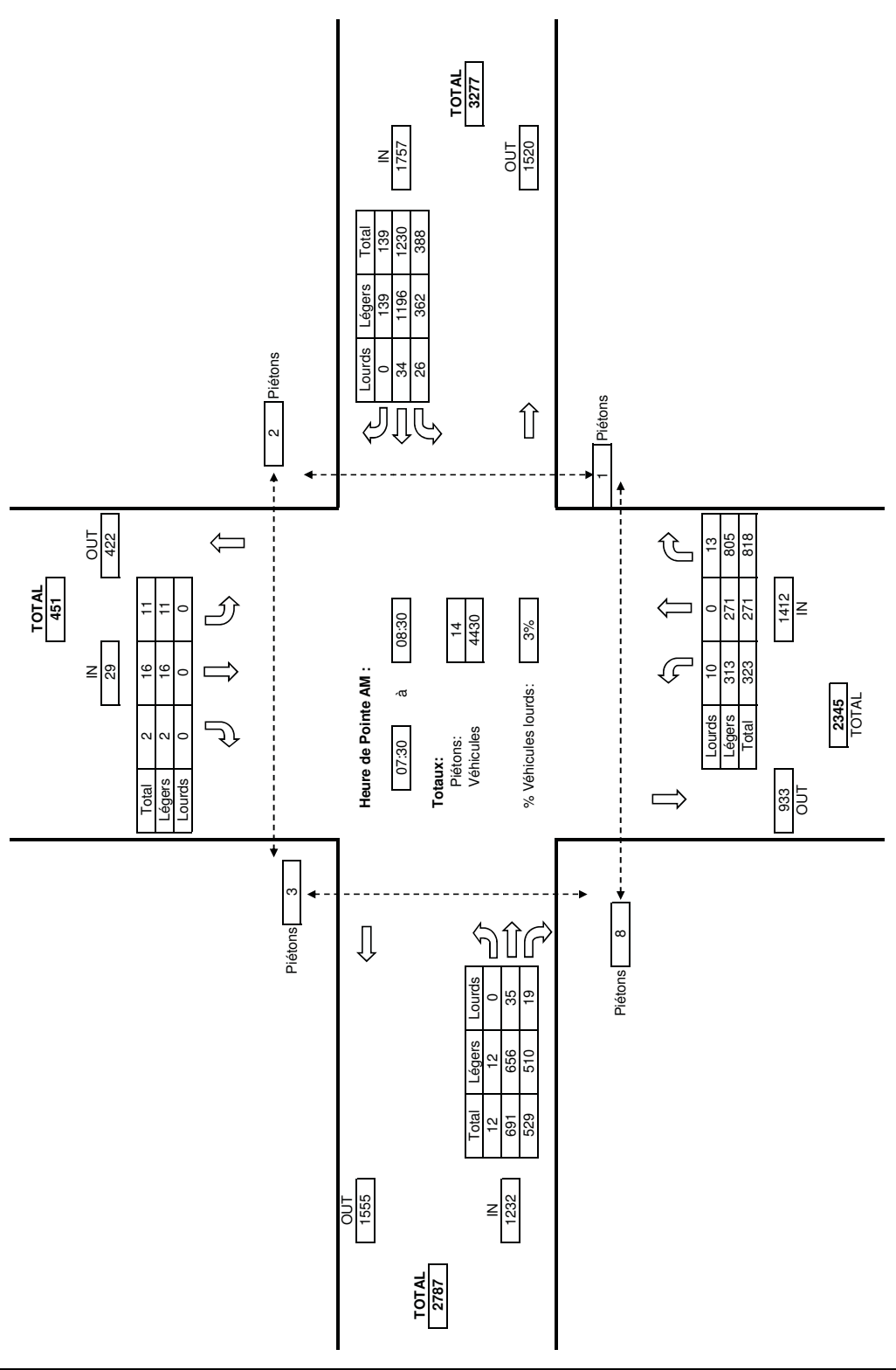
Numéro de projet: 0517021  
Référence client: -  
APPROCHE NORD: Acadie  
APPROCHE NORD: Acadie  
APPROCHE NORD: 0  
APPROCHE NORD: bréteille





DATE DU RELEVÉ: 16 avril 08  
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0  
DURÉE DU COMPTAGE: 4h  
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: soleil

APPROCHE NORD: Stationnement incitatif  
SUD: Jules Poitras  
EST: Henri Bourassa  
OUEST: Henri Bourassa





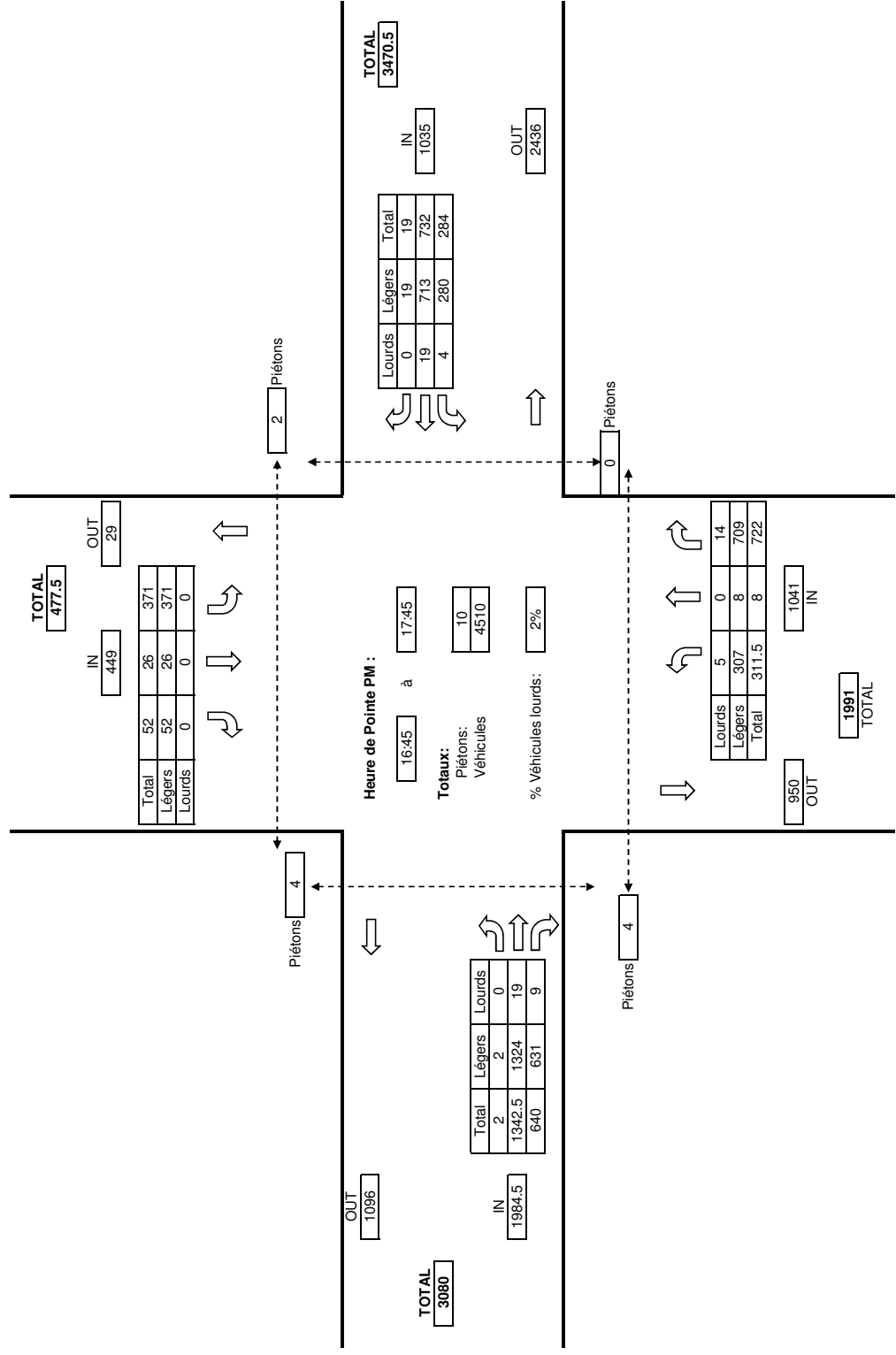


Titre du projet: Groupe Tyron

DATE DU RELEVÉ: 16 avril 08  
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0  
DURÉE DU COMPTAGE: 4h  
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: soleil

Numéro de projet: 0517021  
Référence client: -

APPROCHE NORD: Stationnement incitatif  
APPROCHE NORD: Jules Poitras  
APPROCHE NORD: Henri Bourassa  
APPROCHE NORD: Henri Bourassa



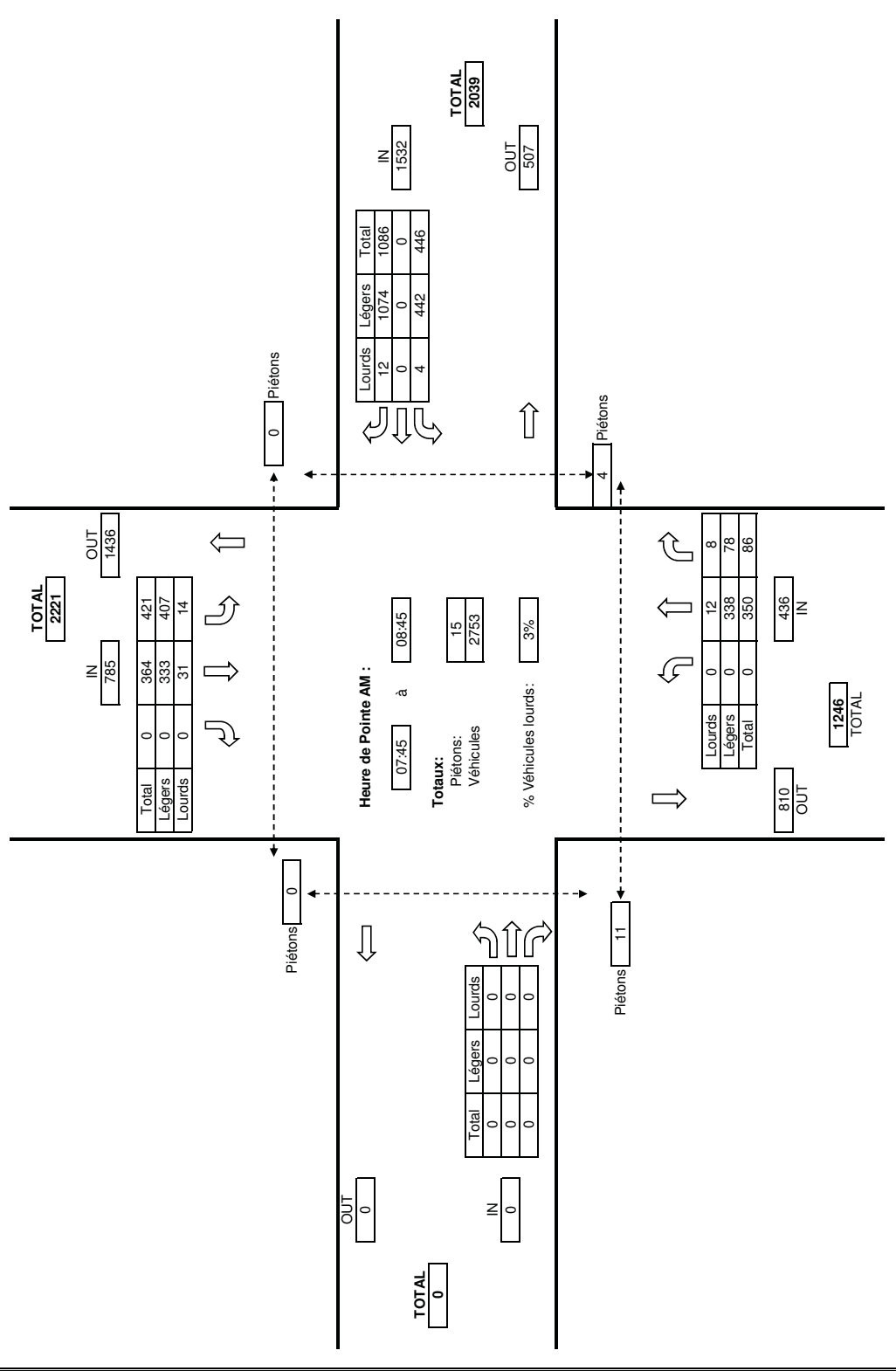


Titre du projet Groupe Tyron

DATE DU RELEVÉ: 16 avril 08  
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0  
DURÉE DU COMPTAGE: 4h  
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: soleil

Numéro de projet: 0517021  
Référence client: -

APPROCHE NORD: Jules Poitras  
SUD: Jules Poitras  
EST: Breteille  
OUEST: 0



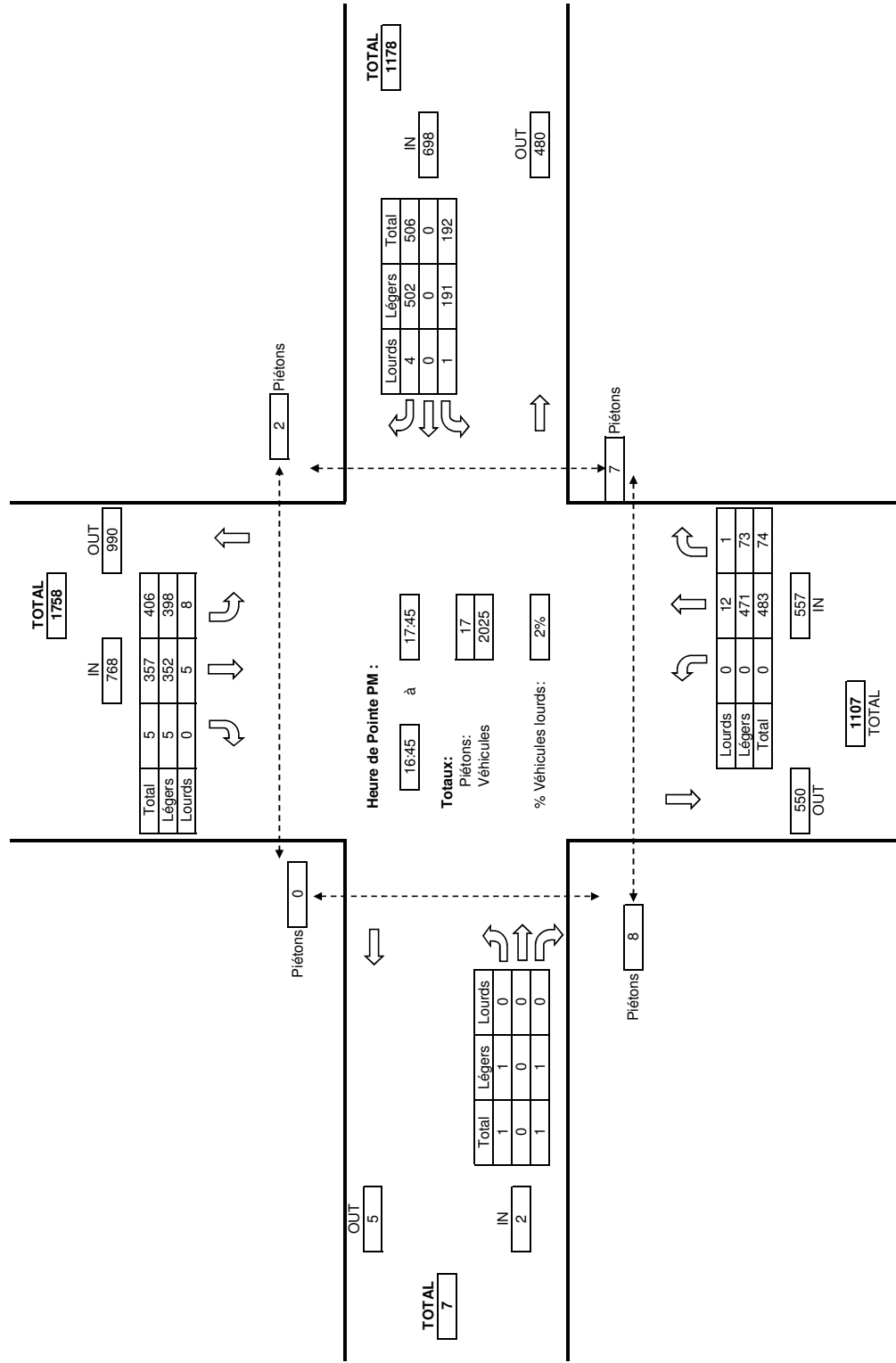


Titre du projet: Groupe Tyron

DATE DU RELEVÉ: 16 avril 08  
LOCALISATION DU COMPTAGE: 0  
DURÉE DU COMPTAGE: 4h  
CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES: soleil

Numéro de projet: 0517021  
Référence client: -

APPROCHE NORD: Jules Poitras  
APPROCHE NORD: Jules Poitras  
APPROCHE NORD: Breteille  
APPROCHE NORD: 0



**ANNEXE B**

---

*Simulations Synchro 6*

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	6:45	6:45	6:45	6:45	6:45	6:45
End Time	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
Total Time (min)	75	75	75	75	75	75
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	5	5	5	5	5	5
# of Recorded Intvls	4	4	4	4	4	4
Vehs Entered	7087	7418	7355	7355	7160	7274
Vehs Exited	7039	7299	7329	7329	7104	7221
Starting Vehs	380	383	391	391	415	392
Ending Vehs	428	502	417	417	471	446
Denied Entry Before	4	2	0	0	4	2
Denied Entry After	306	241	276	276	473	315
Travel Distance (km)	8681	9077	9064	9064	8783	8934
Travel Time (hr)	573.5	604.6	599.9	599.9	728.3	621.3
Total Delay (hr)	382.8	405.1	400.5	400.5	534.7	424.7
Total Stops	16254	17936	17242	17242	17148	17165
Fuel Used (l)	2390.9	2527.1	2473.8	2473.8	2749.8	2523.1

Interval #0 Information Seeding

Start Time	6:45
End Time	7:00
Total Time (min)	15
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:00
End Time	7:15
Total Time (min)	15
Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.	

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1886	1975	1941	1941	1866	1918
Vehs Exited	1816	1903	1874	1874	1803	1851
Starting Vehs	380	383	391	391	415	392
Ending Vehs	450	455	458	458	478	460
Denied Entry Before	4	2	0	0	4	2
Denied Entry After	75	22	47	47	112	61
Travel Distance (km)	2260	2332	2341	2341	2260	2307
Travel Time (hr)	119.1	106.6	112.7	112.7	123.7	115.0
Total Delay (hr)	69.5	55.3	61.2	61.2	73.9	64.2
Total Stops	4178	3893	3818	3818	4099	3960
Fuel Used (l)	576.3	554.5	538.5	538.5	571.9	555.9

Interval #2 Information Recording

Start Time	7:15
End Time	7:30
Total Time (min)	15

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1884	1858	1897	1897	1802	1866
Vehs Exited	1900	1820	1829	1829	1823	1841
Starting Vehs	450	455	458	458	478	460
Ending Vehs	434	493	526	526	457	489
Denied Entry Before	75	22	47	47	112	61
Denied Entry After	123	152	181	181	318	190
Travel Distance (km)	2332	2291	2304	2304	2231	2292
Travel Time (hr)	142.1	142.3	149.4	149.4	169.3	150.5
Total Delay (hr)	91.0	92.0	98.6	98.6	120.3	100.1
Total Stops	4683	4769	4568	4568	4457	4607
Fuel Used (l)	613.0	603.5	624.8	624.8	670.1	627.2

Interval #3 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1652	1781	1794	1794	1711	1744
Vehs Exited	1700	1746	1868	1868	1738	1786
Starting Vehs	434	493	526	526	457	489
Ending Vehs	386	528	452	452	430	449
Denied Entry Before	123	152	181	181	318	190
Denied Entry After	200	211	221	221	422	255
Travel Distance (km)	2052	2205	2262	2262	2160	2188
Travel Time (hr)	141.0	171.8	170.8	170.8	202.9	171.5
Total Delay (hr)	95.9	123.4	121.1	121.1	155.4	123.4
Total Stops	3508	4547	4600	4600	4319	4314
Fuel Used (l)	551.8	658.8	666.3	666.3	735.0	655.6

Interval #4 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1665	1804	1723	1723	1781	1737
Vehs Exited	1623	1830	1758	1758	1740	1740
Starting Vehs	386	528	452	452	430	449
Ending Vehs	428	502	417	417	471	446
Denied Entry Before	200	211	221	221	422	255
Denied Entry After	306	241	276	276	473	315
Travel Distance (km)	2038	2249	2158	2158	2132	2147
Travel Time (hr)	171.4	183.8	167.0	167.0	232.4	184.3
Total Delay (hr)	126.4	134.4	119.5	119.5	185.1	137.0
Total Stops	3885	4727	4256	4256	4273	4284
Fuel Used (l)	649.9	710.4	644.2	644.2	772.7	684.3

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	3.5	12.3	8.5	2.5	2.3	0.2	1.0	5.6	4.7	1.8	25.8	0.2
Delay / Veh (s)	46.4	48.1	90.0	38.9	22.6	3.6	50.8	37.1	19.8	42.7	69.5	5.4
Vehicles Entered	266	915	339	232	359	154	74	552	852	152	1334	162
Vehicles Exited	270	923	342	235	361	153	74	544	846	151	1340	162
Hourly Exit Rate	270	923	342	235	361	153	74	544	846	151	1340	162
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	68.4
Delay / Veh (s)	45.6
Vehicles Entered	5391
Vehicles Exited	5401
Hourly Exit Rate	5401
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	0.2	0.2	0.0	3.5	2.8	1.5	0.7	48.4	55.9	29.7	18.5	1.5
Delay / Veh (s)	55.2	46.1	53.9	41.4	40.1	6.6	229.7	258.7	442.6	266.0	48.9	39.0
Vehicles Entered	12	18	3	302	250	787	11	673	460	420	1357	140
Vehicles Exited	11	18	3	302	252	790	11	675	450	386	1366	141
Hourly Exit Rate	11	18	3	302	252	790	11	675	450	386	1366	141
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	1	67	40	0	0	0

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	162.9
Delay / Veh (s)	132.7
Vehicles Entered	4433
Vehicles Exited	4405
Hourly Exit Rate	4405
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	108



6: Acadie & Place Acadie Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	6.3	0.0	0.4	0.1	0.2	7.0
Delay / Veh (s)	11.9	11.4	2.0	32.9	44.6	9.3
Vehicles Entered	1919	13	767	8	13	2720
Vehicles Exited	1907	13	774	8	13	2715
Hourly Exit Rate	1907	13	774	8	13	2715
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

8: Acadie & Liban Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	SBR	All
Total Delay (hr)	2.7	0.3	1.0	0.4	4.4
Delay / Veh (s)	4.8	2.5	45.7	39.8	6.0
Vehicles Entered	2013	467	76	38	2594
Vehicles Exited	2016	469	75	37	2597
Hourly Exit Rate	2016	469	75	37	2597
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

13: Henri-Bourassa & Performance by movement

Movement	EBR	WBL	NBT	SBT	All
Total Delay (hr)	0.4	0.7	1.3	1.3	3.7
Delay / Veh (s)	44.0	45.7	4.7	3.1	5.0
Vehicles Entered	33	51	966	1558	2608
Vehicles Exited	33	51	977	1562	2623
Hourly Exit Rate	33	51	977	1562	2623
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

17: Acadie & Bretelle nord Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	3.3	0.0	0.9	0.5	2.8	1.1	8.6
Delay / Veh (s)	6.3	1.5	26.4	3.7	40.1	35.0	10.6
Vehicles Entered	1897	87	125	458	249	112	2928
Vehicles Exited	1903	87	125	458	246	109	2928
Hourly Exit Rate	1903	87	125	458	246	109	2928
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

19: Jules Poitras & Bretelle sud Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	4.8	3.0	3.9	0.6	56.0	85.9	154.2
Delay / Veh (s)	43.1	24.1	38.9	24.0	522.3	314.9	207.9
Vehicles Entered	399	455	367	86	394	988	2689
Vehicles Exited	398	453	363	86	378	976	2654
Hourly Exit Rate	398	453	363	86	378	976	2654
Denied Entry Before	0	0	0	0	1	1	2
Denied Entry After	0	0	0	0	59	148	207

21: Acadie & Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBR	All
Total Delay (hr)	2.5	0.1	0.0	2.7
Delay / Veh (s)	4.5	0.6	4.2	3.5
Vehicles Entered	1971	733	35	2739
Vehicles Exited	1985	732	35	2752
Hourly Exit Rate	1985	732	35	2752
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

24: Acadie & Charles Gill Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBR	All
Total Delay (hr)	3.1	2.6	2.2	7.9
Delay / Veh (s)	8.6	18.1	35.2	14.0
Vehicles Entered	1290	515	225	2030
Vehicles Exited	1292	511	226	2029
Hourly Exit Rate	1292	511	226	2029
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Total Delay (hr)	424.7
Delay / Veh (s)	211.0
Vehicles Entered	7275
Vehicles Exited	7221
Hourly Exit Rate	7221
Denied Entry Before	2
Denied Entry After	315

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	TR	L	T	T	T	L	T	T	T
Maximum Queue (m)	75.0	159.3	158.6	171.1	81.0	60.4	32.4	32.0	38.8	55.5	91.8	184.8
Average Queue (m)	51.6	91.9	102.9	122.8	40.4	18.0	15.5	15.4	18.3	36.6	36.5	50.5
95th Queue (m)	86.2	152.0	159.7	176.6	74.0	38.3	28.1	27.5	35.7	55.0	74.4	130.9
Link Distance (m)		277.8	277.8	277.8		120.3	120.3	120.3		552.3	552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)						0.00						
Queuing Penalty (veh)						0						
Storage Bay Dist (m)	65.0				115.0				95.0			
Storage Blk Time (%)	0.05	0.12			0.00	0.00						
Queuing Penalty (veh)	16	32			0	0						

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	NB	SB	SB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	R	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	87.7	92.6	126.6	120.2	107.0	106.1	34.8
Average Queue (m)	10.5	39.2	85.5	83.1	74.1	66.0	1.2
95th Queue (m)	57.2	84.8	128.6	119.3	113.4	105.7	18.3
Link Distance (m)			213.4	213.4	213.4	213.4	
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)	80.0	85.0					80.0
Storage Blk Time (%)	0.01		0.14			0.08	0.00
Queuing Penalty (veh)	2		21			13	0

Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	NB	SB
Directions Served	L	LT	R	L	LT	T	R	L	T	T	TR	L
Maximum Queue (m)	0.7	10.2	6.2	48.1	55.1	56.4	135.8	37.3	220.9	221.8	223.4	358.3
Average Queue (m)	0.0	1.2	0.8	26.0	33.6	29.8	6.8	1.3	152.9	203.7	212.8	232.0
95th Queue (m)	0.3	5.6	4.0	45.0	51.5	50.2	55.7	18.9	276.7	269.8	258.1	387.6
Link Distance (m)	33.0	33.0	33.0		147.3	147.3	147.3		215.4	215.4	215.4	552.3
Upstream Blk Time (%)							0.00		0.01	0.21	0.63	
Queuing Penalty (veh)							0		0	0	0	
Storage Bay Dist (m)				75.0				82.0				
Storage Blk Time (%)									0.01			
Queuing Penalty (veh)									0			

Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	SB	SB
Directions Served	T	TR
Maximum Queue (m)	357.7	342.6
Average Queue (m)	223.4	213.9
95th Queue (m)	393.1	377.4
Link Distance (m)	552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 6: Acadie & Place Acadie

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	T	T	T	LR
Maximum Queue (m)	66.0	66.4	165.4	33.4	25.4	17.1	18.7
Average Queue (m)	46.1	45.1	46.8	9.3	3.3	4.0	6.0
95th Queue (m)	65.8	65.4	104.7	24.4	13.7	13.5	15.0
Link Distance (m)	120.3	120.3	120.3	266.0	266.0	266.0	131.5
Upstream Blk Time (%)			0.01				
Queuing Penalty (veh)			3				
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)				0.01			
Queuing Penalty (veh)				0			

Intersection: 8: Acadie & Liban

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	T	T	TR	T	T	TR	LR	LR
Maximum Queue (m)	44.3	40.3	49.7	26.8	15.2	12.4	39.1	25.5
Average Queue (m)	5.2	7.3	11.9	10.4	4.9	1.6	16.3	8.3
95th Queue (m)	23.6	25.2	32.0	23.6	13.9	7.6	30.3	19.7
Link Distance (m)	268.6	268.6	268.6	193.8	193.8	193.8	166.3	90.8
Upstream Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								
Storage Bay Dist (m)								
Storage Blk Time (%)	0.00			0.00				
Queuing Penalty (veh)	0			0				

Intersection: 13: Henri-Bourassa &

Movement	EB	WB	NB	NB	NB	NB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	LR	LT	T	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	26.0	29.6	19.4	15.0	12.4	15.3	45.8	36.2	30.5	27.5
Average Queue (m)	7.8	11.9	7.8	5.1	2.8	4.4	23.6	16.1	8.9	7.2
95th Queue (m)	19.1	25.4	17.6	13.8	9.9	12.8	41.2	30.7	22.1	19.1
Link Distance (m)	119.3	214.4	213.4	213.4	213.4	213.4	191.0	191.0	191.0	191.0
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)										
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										

Intersection: 17: Acadie & Bretelle nord

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	L	T	T	T	L	L	R
Maximum Queue (m)	53.7	55.0	53.9	43.6	25.8	21.9	15.2	43.3	42.4	42.8
Average Queue (m)	36.3	37.0	37.3	19.4	9.7	6.4	3.1	21.8	23.7	19.1
95th Queue (m)	61.1	60.2	60.1	34.9	22.4	16.6	11.2	37.7	38.5	35.1
Link Distance (m)	31.2	31.2	31.2		268.6	268.6	268.6		216.9	
Upstream Blk Time (%)	0.09	0.09	0.10							
Queuing Penalty (veh)	44	49	53							
Storage Bay Dist (m)				135.0				140.0		90.0
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										

Intersection: 19: Jules Poitras & Bretelle sud

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	T	T	T	R	L	R
Maximum Queue (m)	87.7	109.2	42.8	39.9	40.2	75.4	32.1	301.4	300.2
Average Queue (m)	74.8	32.1	21.7	24.7	22.6	40.9	14.6	269.7	262.5
95th Queue (m)	95.8	89.6	36.7	38.4	37.1	73.6	28.8	367.1	407.3
Link Distance (m)		147.3	147.3	147.3	474.7	474.7	474.7	293.3	293.3
Upstream Blk Time (%)		0.00						0.17	0.37
Queuing Penalty (veh)		0						0	0
Storage Bay Dist (m)	80.0								
Storage Blk Time (%)	0.09								
Queuing Penalty (veh)	14								

Intersection: 21: Acadie &

Movement	EB	EB	EB	SB
Directions Served	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	49.5	60.3	72.2	14.5
Average Queue (m)	4.4	6.8	7.3	7.1
95th Queue (m)	21.4	31.7	34.8	14.0
Link Distance (m)	266.0	266.0	266.0	67.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 24: Acadie & Charles Gill

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	LT	T	T	LR
Maximum Queue (m)	67.9	62.1	61.5	37.2	35.8	38.3	83.6
Average Queue (m)	44.1	33.1	26.5	19.3	17.3	20.1	39.3
95th Queue (m)	63.0	51.0	46.3	33.1	32.6	35.3	68.7
Link Distance (m)	89.8	89.8	89.8	277.8	277.8	277.8	149.5
Upstream Blk Time (%)			0.00				
Queuing Penalty (veh)			0				
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 250

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00
End Time	5:15	5:15	5:15	5:15	5:15	5:15
Total Time (min)	75	75	75	75	75	75
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	5	5	5	5	5	5
# of Recorded Intvls	4	4	4	4	4	4
Vehs Entered	7786	7904	7847	7893	7946	7871
Vehs Exited	7716	7936	7810	7854	7923	7848
Starting Vehs	370	433	407	383	374	390
Ending Vehs	440	401	444	422	397	423
Denied Entry Before	3	23	6	13	3	8
Denied Entry After	90	30	21	85	3	44
Travel Distance (km)	9013	9225	9095	9144	9230	9141
Travel Time (hr)	545.6	548.2	486.0	558.8	477.5	523.2
Total Delay (hr)	344.0	341.0	282.7	353.8	270.3	318.4
Total Stops	20483	20138	19799	19535	19332	19857
Fuel Used (l)	2516.7	2546.5	2353.9	2561.5	2316.3	2459.0

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:00
End Time	4:15
Total Time (min)	15
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

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

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	2003	2160	2106	2071	2095	2086
Vehs Exited	1932	2024	2067	1926	1981	1986
Starting Vehs	370	433	407	383	374	390
Ending Vehs	441	569	446	528	488	495
Denied Entry Before	3	23	6	13	3	8
Denied Entry After	22	23	21	41	2	22
Travel Distance (km)	2293	2393	2425	2321	2365	2360
Travel Time (hr)	114.2	127.7	120.6	118.8	107.6	117.8
Total Delay (hr)	62.6	73.5	66.3	66.5	54.4	64.7
Total Stops	4779	5199	5156	4832	4504	4896
Fuel Used (l)	567.5	631.2	630.8	598.4	555.2	596.6



Interval #2 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	4:45
Total Time (min)	15

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	2041	2033	2027	2047	2092	2046
Vehs Exited	1928	2061	1976	2057	2071	2016
Starting Vehs	441	569	446	528	488	495
Ending Vehs	554	541	497	518	509	523
Denied Entry Before	22	23	21	41	2	22
Denied Entry After	88	101	36	104	40	73
Travel Distance (km)	2271	2419	2276	2384	2425	2355
Travel Time (hr)	139.9	154.0	128.4	146.5	134.1	140.6
Total Delay (hr)	89.3	99.8	77.7	93.3	79.8	88.0
Total Stops	5662	5806	5463	5432	5623	5598
Fuel Used (l)	654.5	670.3	602.5	661.7	659.3	649.7

Interval #3 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1858	1819	1867	1837	1925	1858
Vehs Exited	1936	1914	1954	1890	1967	1930
Starting Vehs	554	541	497	518	509	523
Ending Vehs	476	446	410	465	467	450
Denied Entry Before	88	101	36	104	40	73
Denied Entry After	113	70	43	136	15	75
Travel Distance (km)	2260	2205	2248	2181	2261	2231
Travel Time (hr)	151.1	146.1	124.7	151.7	126.5	140.0
Total Delay (hr)	100.8	96.3	74.6	102.8	75.8	90.0
Total Stops	5327	5037	4779	5064	4993	5041
Fuel Used (l)	659.0	630.1	568.4	653.8	583.0	618.9

Interval #4 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1884	1892	1847	1938	1834	1880
Vehs Exited	1920	1937	1813	1981	1904	1910
Starting Vehs	476	446	410	465	467	450
Ending Vehs	440	401	444	422	397	423
Denied Entry Before	113	70	43	136	15	75
Denied Entry After	90	30	21	85	3	44
Travel Distance (km)	2189	2208	2146	2258	2178	2196
Travel Time (hr)	140.4	120.5	112.2	141.8	109.3	124.8
Total Delay (hr)	91.3	71.3	64.2	91.2	60.4	75.7
Total Stops	4715	4096	4401	4207	4212	4325
Fuel Used (l)	635.7	614.9	552.2	647.5	518.8	593.8

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	1.2	2.3	0.7	9.5	12.3	0.4	8.7	80.0	25.3	0.8	4.9	0.3
Delay / Veh (s)	28.4	25.7	16.4	90.5	40.1	4.6	173.3	189.7	139.9	29.1	31.6	5.4
Vehicles Entered	153	316	143	378	1108	273	178	1514	650	101	553	183
Vehicles Exited	153	316	144	375	1100	273	181	1523	651	101	556	184
Hourly Exit Rate	153	316	144	375	1100	273	181	1523	651	101	556	184
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	3	30	11	0	0	0

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	146.1
Delay / Veh (s)	94.7
Vehicles Entered	5550
Vehicles Exited	5557
Hourly Exit Rate	5557
Denied Entry Before	8
Denied Entry After	44

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	0.1	2.1	0.0	9.4	0.2	5.3	0.0	22.3	3.4	5.2	1.9	0.0
Delay / Veh (s)	35.4	106.0	15.7	101.0	13.9	30.9	56.9	58.3	18.3	62.9	9.3	6.2
Vehicles Entered	10	71	4	331	58	621	2	1378	663	297	755	24
Vehicles Exited	10	71	4	335	58	624	2	1371	663	300	754	24
Hourly Exit Rate	10	71	4	335	58	624	2	1371	663	300	754	24
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	50.0
Delay / Veh (s)	42.7
Vehicles Entered	4214
Vehicles Exited	4216
Hourly Exit Rate	4216
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

6: Acadie & Place Acadie Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	5.5	0.1	0.4	5.4	0.5	0.0	11.9
Delay / Veh (s)	18.5	18.9	74.8	11.3	46.6	19.5	14.9
Vehicles Entered	1055	14	19	1713	42	6	2849
Vehicles Exited	1064	14	19	1717	41	6	2861
Hourly Exit Rate	1064	14	19	1717	41	6	2861
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

8: Acadie & Liban Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	NBL	SBR	All
Total Delay (hr)	1.1	1.1	0.0	4.2	2.7	0.1	9.2
Delay / Veh (s)	50.1	6.8	4.7	9.0	42.5	7.6	12.5
Vehicles Entered	79	561	38	1692	227	37	2634
Vehicles Exited	78	558	37	1701	225	37	2636
Hourly Exit Rate	78	558	37	1701	225	37	2636
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

13: Henri-Bourassa & Performance by movement

Movement	EBR	WBL	NBL	NBT	NBR	SBT	All
Total Delay (hr)	0.1	1.6	0.1	9.2	0.6	0.6	12.3
Delay / Veh (s)	3.3	42.3	26.7	18.9	13.3	3.5	15.9
Vehicles Entered	60	140	18	1768	162	637	2785
Vehicles Exited	60	139	17	1749	160	636	2761
Hourly Exit Rate	60	139	17	1749	160	636	2761
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

17: Acadie & Bretelle nord Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	4.2	0.4	3.0	3.9	5.7	0.2	17.4
Delay / Veh (s)	25.2	3.1	23.8	9.3	39.7	9.0	17.3
Vehicles Entered	602	463	451	1513	520	69	3618
Vehicles Exited	609	461	449	1513	515	69	3616
Hourly Exit Rate	609	461	449	1513	515	69	3616
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

19: Jules Poitras & Bretelle sud Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	4.8	3.4	4.3	0.1	2.4	1.8	16.7
Delay / Veh (s)	43.0	19.3	30.9	6.8	42.3	12.2	25.9
Vehicles Entered	402	632	495	75	200	517	2321
Vehicles Exited	402	630	495	76	200	516	2319
Hourly Exit Rate	402	630	495	76	200	516	2319
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

21: Acadie & Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	1.3	0.4	0.0	0.1	1.8
Delay / Veh (s)	4.4	0.8		7.8	2.1
Vehicles Entered	1070	2029	0	31	3130
Vehicles Exited	1064	2030	0	31	3125
Hourly Exit Rate	1064	2030	0	31	3125
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

24: Acadie & Charles Gill Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBR	All
Total Delay (hr)	1.0	3.0	8.5	0.1	12.6
Delay / Veh (s)	7.1	40.0	25.4	3.1	21.7
Vehicles Entered	518	266	1199	94	2077
Vehicles Exited	517	265	1213	94	2089
Hourly Exit Rate	517	265	1213	94	2089
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

25: Int Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Total Delay (hr)	35.3	0.0	35.4
Delay / Veh (s)	1222.7	3.6	915.8
Vehicles Entered	123	36	159
Vehicles Exited	84	36	120
Hourly Exit Rate	84	36	120
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

---

Total Network Performance

---

Total Delay (hr)	318.4
Delay / Veh (s)	145.7
Vehicles Entered	7881
Vehicles Exited	7848
Hourly Exit Rate	7848
Denied Entry Before	8
Denied Entry After	44

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	TR	L	T	T	T	R	L	T	T
Maximum Queue (m)	45.9	32.8	37.6	66.0	114.3	140.6	105.4	109.4	53.8	105.6	409.1	408.9
Average Queue (m)	23.4	17.6	19.3	34.3	92.5	95.8	64.5	61.7	2.6	65.6	234.6	239.8
95th Queue (m)	40.3	30.0	32.7	59.7	139.1	154.0	93.1	93.1	27.1	123.3	386.2	396.9
Link Distance (m)		277.8	277.8	277.8		120.3	120.3	120.3			552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)					0.00	0.17	0.00	0.00				
Queuing Penalty (veh)					0	99	0	0				
Storage Bay Dist (m)	65.0				115.0				80.0	95.0		
Storage Blk Time (%)					0.17	0.16		0.02		0.00	0.47	
Queuing Penalty (veh)					64	58		5		0	82	

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	NB	NB	SB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	T	R	L	T	T	T	T
Maximum Queue (m)	440.6	91.4	32.4	46.6	45.8	39.4	30.9
Average Queue (m)	266.6	73.1	16.2	29.2	28.8	20.3	15.2
95th Queue (m)	435.4	126.6	28.3	43.7	40.8	32.4	26.5
Link Distance (m)	552.3			213.4	213.4	213.4	213.4
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		80.0	85.0				
Storage Blk Time (%)	0.35	0.02					
Queuing Penalty (veh)	235	12					



Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	LT	R	L	LT	T	R	T	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	106.4	101.9	8.9	76.4	83.2	126.6	168.9	206.2	208.1	207.0	110.6	56.8
Average Queue (m)	10.6	30.3	0.8	42.7	46.3	32.1	107.5	116.3	114.6	76.0	62.0	12.0
95th Queue (m)	61.3	99.7	4.9	70.2	72.8	119.9	196.6	222.9	222.7	205.3	107.5	41.9
Link Distance (m)	91.3	91.3	91.3		146.8	146.8	146.8	201.2	201.2	201.2	552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.05					0.09	0.04	0.04	0.03		
Queuing Penalty (veh)	0	2					30	0	0	0		
Storage Bay Dist (m)				75.0								
Storage Blk Time (%)				0.01	0.01			0.25				
Queuing Penalty (veh)				1	1			0				

Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	SB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	63.0
Average Queue (m)	10.8
95th Queue (m)	36.6
Link Distance (m)	552.3
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 6: Acadie & Place Acadie

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	L	T	T	T	LR
Maximum Queue (m)	35.0	66.7	168.6	26.2	174.2	162.3	69.5	30.3
Average Queue (m)	16.5	27.7	64.7	6.0	54.6	35.6	26.3	11.5
95th Queue (m)	32.3	59.8	146.4	17.2	155.5	120.7	51.7	24.9
Link Distance (m)	120.3	120.3	120.3		266.0	266.0	266.0	131.5
Upstream Blk Time (%)		0.00	0.03		0.00			
Queuing Penalty (veh)		0	9		0			
Storage Bay Dist (m)				25.0				
Storage Blk Time (%)				0.00	0.20			
Queuing Penalty (veh)				0	4			

Intersection: 8: Acadie & Liban

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	T	TR	LR	LR
Maximum Queue (m)	34.4	48.7	34.3	27.8	104.2	91.3	84.2	79.4	15.2
Average Queue (m)	15.5	10.0	9.8	9.9	57.9	41.3	27.7	42.7	5.3
95th Queue (m)	31.7	27.4	23.6	21.1	91.9	76.1	61.1	69.4	12.6
Link Distance (m)		268.6	268.6	268.6	193.8	193.8	193.8	166.3	90.8
Upstream Blk Time (%)							0.00		
Queuing Penalty (veh)							0		
Storage Bay Dist (m)	30.0								
Storage Blk Time (%)	0.05	0.00			0.15				
Queuing Penalty (veh)	9	0			0				

Intersection: 13: Henri-Bourassa &

Movement	EB	WB	NB	NB	NB	NB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	LR	LT	T	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	15.3	58.6	94.6	92.5	86.0	82.8	30.3	21.6	14.8	25.9
Average Queue (m)	7.4	27.9	77.3	72.3	62.2	49.8	12.7	7.6	2.9	7.1
95th Queue (m)	13.4	47.1	101.9	95.8	90.7	85.6	26.0	18.5	10.4	19.7
Link Distance (m)	119.3	214.4	213.4	213.4	213.4	213.4	191.0	191.0	191.0	191.0
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)										
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										

Intersection: 17: Acadie & Bretelle nord

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	R	L	T	T	T	L	L	R
Maximum Queue (m)	50.6	47.3	48.0	49.9	97.9	70.0	61.6	52.7	74.5	77.9	15.3
Average Queue (m)	29.4	27.2	28.5	8.8	52.8	38.1	33.3	27.4	42.1	44.1	6.6
95th Queue (m)	46.6	42.4	44.6	38.2	87.5	60.8	53.3	47.6	64.7	66.2	14.7
Link Distance (m)	31.2	31.2	31.2	31.2		268.6	268.6	268.6		216.9	
Upstream Blk Time (%)	0.11	0.06	0.07	0.02							
Queuing Penalty (veh)	31	16	19	5							
Storage Bay Dist (m)					135.0				140.0		90.0
Storage Blk Time (%)											
Queuing Penalty (veh)											

Intersection: 19: Jules Poitras & Bretelle sud

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	T	T	T	R	L	R
Maximum Queue (m)	90.1	141.1	45.3	46.3	50.6	115.9	50.4	104.7	118.1
Average Queue (m)	72.8	39.0	24.8	30.5	26.2	52.2	9.2	43.4	32.0
95th Queue (m)	100.6	105.5	40.7	45.6	45.6	102.8	33.4	94.1	112.0
Link Distance (m)		146.8	146.8	146.8	475.5	475.5	475.5	256.8	256.8
Upstream Blk Time (%)		0.00							
Queuing Penalty (veh)		1							
Storage Bay Dist (m)	80.0								
Storage Blk Time (%)	0.09								
Queuing Penalty (veh)	16								

Intersection: 21: Acadie &

Movement	EB	EB	EB	SB
Directions Served	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	2.0	1.7	35.2	18.3
Average Queue (m)	0.1	0.1	2.4	6.6
95th Queue (m)	1.4	1.3	17.5	15.2
Link Distance (m)	266.0	266.0	266.0	67.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 24: Acadie & Charles Gill

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	LT	T	T	LR
Maximum Queue (m)	43.0	26.9	25.2	113.0	107.4	100.8	19.3
Average Queue (m)	17.8	12.7	8.5	77.5	69.2	64.3	9.2
95th Queue (m)	35.2	23.8	20.2	109.0	103.9	99.0	15.7
Link Distance (m)	89.8	89.8	89.8	277.8	277.8	277.8	149.5
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

---

Intersection: 25: Int

---

Movement	EB	EB	WB
Directions Served	T	T	T
Maximum Queue (m)	227.8	271.6	12.7
Average Queue (m)	137.9	179.7	1.4
95th Queue (m)	260.4	276.6	7.6
Link Distance (m)	451.5	451.5	91.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

---

Network Summary

---

Network wide Queuing Penalty: 702

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	6:45	6:45	6:45	6:45	6:45	6:45
End Time	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
Total Time (min)	75	75	75	75	75	75
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	5	5	5	5	5	5
# of Recorded Intvls	4	4	4	4	4	4
Vehs Entered	7451	7541	7382	7511	7382	7454
Vehs Exited	7318	7462	7349	7450	7349	7385
Starting Vehs	350	364	394	425	394	382
Ending Vehs	483	443	427	486	427	451
Denied Entry Before	0	0	4	6	4	3
Denied Entry After	379	253	421	202	421	335
Travel Distance (km)	8900	9048	8830	8996	8830	8921
Travel Time (hr)	698.9	626.1	695.7	554.1	695.7	654.1
Total Delay (hr)	502.6	427.0	500.7	355.7	500.7	457.3
Total Stops	19369	16891	18728	18326	18728	18408
Fuel Used (l)	2711.4	2605.6	2701.1	2397.9	2701.1	2623.4

Interval #0 Information Seeding

Start Time	6:45
End Time	7:00
Total Time (min)	15
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:00
End Time	7:15
Total Time (min)	15
Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.	

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1964	1934	1990	1968	1990	1965
Vehs Exited	1840	1884	1883	1941	1883	1886
Starting Vehs	350	364	394	425	394	382
Ending Vehs	474	414	501	452	501	468
Denied Entry Before	0	0	4	6	4	3
Denied Entry After	108	170	71	34	71	92
Travel Distance (km)	2272	2285	2297	2330	2297	2296
Travel Time (hr)	121.3	124.4	124.2	115.4	124.2	121.9
Total Delay (hr)	71.1	73.9	73.3	63.7	73.3	71.0
Total Stops	4400	4036	4971	4380	4971	4548
Fuel Used (l)	580.1	595.0	581.8	564.8	581.8	580.7

Interval #2 Information Recording

Start Time	7:15
End Time	7:30
Total Time (min)	15

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1988	1948	1872	1893	1872	1918
Vehs Exited	1875	1898	1856	1815	1856	1858
Starting Vehs	474	414	501	452	501	468
Ending Vehs	587	464	517	530	517	524
Denied Entry Before	108	170	71	34	71	92
Denied Entry After	211	234	291	112	291	228
Travel Distance (km)	2337	2315	2260	2220	2260	2278
Travel Time (hr)	176.1	157.5	176.7	138.3	176.7	165.0
Total Delay (hr)	124.7	106.7	126.8	89.4	126.8	114.9
Total Stops	5614	4295	5200	4587	5200	4978
Fuel Used (l)	698.6	666.5	692.1	603.8	692.1	670.6

Interval #3 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1746	1813	1780	1859	1780	1795
Vehs Exited	1886	1828	1883	1912	1883	1878
Starting Vehs	587	464	517	530	517	524
Ending Vehs	447	449	414	477	414	438
Denied Entry Before	211	234	291	112	291	228
Denied Entry After	307	240	358	117	358	275
Travel Distance (km)	2201	2194	2189	2285	2189	2212
Travel Time (hr)	198.7	170.6	192.5	149.3	192.5	180.7
Total Delay (hr)	150.3	122.1	144.4	99.2	144.4	132.1
Total Stops	5017	4063	4497	5050	4497	4626
Fuel Used (l)	721.8	655.9	704.3	610.3	704.3	679.3



Interval #4 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1753	1846	1740	1791	1740	1775
Vehs Exited	1717	1852	1727	1782	1727	1760
Starting Vehs	447	449	414	477	414	438
Ending Vehs	483	443	427	486	427	451
Denied Entry Before	307	240	358	117	358	275
Denied Entry After	379	253	421	202	421	335
Travel Distance (km)	2090	2253	2085	2161	2085	2135
Travel Time (hr)	202.8	173.7	202.3	151.2	202.3	186.4
Total Delay (hr)	156.5	124.2	156.2	103.5	156.2	139.3
Total Stops	4338	4497	4060	4309	4060	4252
Fuel Used (l)	710.9	688.1	722.8	619.0	722.8	692.7

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	3.4	12.1	7.0	2.4	2.3	0.2	1.1	5.1	7.5	2.1	30.2	0.4
Delay / Veh (s)	44.9	48.4	78.8	36.6	19.5	3.8	55.7	36.0	33.6	51.4	81.1	8.6
Vehicles Entered	267	897	321	240	423	147	72	511	811	150	1351	169
Vehicles Exited	272	900	321	239	424	148	73	504	808	147	1334	169
Hourly Exit Rate	272	900	321	239	424	148	73	504	808	147	1334	169
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	73.9
Delay / Veh (s)	49.7
Vehicles Entered	5359
Vehicles Exited	5339
Hourly Exit Rate	5339
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.0	3.3	2.5	1.4	0.9	51.4	64.2	30.3	18.7	1.7
Delay / Veh (s)	35.2	37.0	50.1	40.8	38.8	6.9	365.3	299.7	509.0	275.4	49.9	41.1
Vehicles Entered	15	15	2	288	235	758	9	615	460	407	1345	145
Vehicles Exited	15	15	2	290	235	760	9	620	449	386	1355	149
Hourly Exit Rate	15	15	2	290	235	760	9	620	449	386	1355	149
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	3	66	50	0	0	0

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	174.7
Delay / Veh (s)	146.7
Vehicles Entered	4294
Vehicles Exited	4285
Hourly Exit Rate	4285
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	119

6: Acadie & Place Acadie Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	12.3	0.3	0.3	0.9	0.7	1.0	15.5
Delay / Veh (s)	24.1	25.7	59.8	4.5	39.2	39.7	19.9
Vehicles Entered	1833	40	22	760	63	91	2809
Vehicles Exited	1833	41	21	765	61	89	2810
Hourly Exit Rate	1833	41	21	765	61	89	2810
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

8: Acadie & Liban Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	SBR	All
Total Delay (hr)	2.3	0.5	0.8	0.5	4.1
Delay / Veh (s)	4.4	2.6	41.3	41.0	5.4
Vehicles Entered	1931	702	70	41	2744
Vehicles Exited	1932	703	68	40	2743
Hourly Exit Rate	1932	703	68	40	2743
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

13: Henri-Bourassa & Performance by movement

Movement	EBR	WBL	NBT	SBT	All
Total Delay (hr)	0.3	0.7	1.2	1.4	3.6
Delay / Veh (s)	45.4	46.1	4.5	3.1	5.0
Vehicles Entered	27	57	946	1585	2615
Vehicles Exited	27	55	960	1587	2629
Hourly Exit Rate	27	55	960	1587	2629
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

17: Acadie & Bretelle nord Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	4.1	0.0	0.8	0.9	2.9	1.1	9.8
Delay / Veh (s)	8.1	1.5	24.0	4.7	38.9	35.1	11.4
Vehicles Entered	1807	93	122	689	268	115	3094
Vehicles Exited	1816	93	123	688	264	115	3099
Hourly Exit Rate	1816	93	123	688	264	115	3099
Denied Entry Before	0	0	0	0	1	1	2
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

19: Jules Poitras & Bretelle sud Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	4.8	2.9	3.2	0.7	60.9	87.9	160.5
Delay / Veh (s)	43.8	23.3	31.2	27.7	567.0	347.5	222.0
Vehicles Entered	393	455	370	85	396	918	2617
Vehicles Exited	389	454	373	86	379	906	2587
Hourly Exit Rate	389	454	373	86	379	906	2587
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	1	1
Denied Entry After	0	0	0	0	63	153	216

21: Acadie & Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	2.4	0.2	0.0	0.0	2.6
Delay / Veh (s)	4.5	0.7	0.5	3.4	3.2
Vehicles Entered	1922	870	81	23	2896
Vehicles Exited	1926	870	81	23	2900
Hourly Exit Rate	1926	870	81	23	2900
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

24: Acadie & Charles Gill Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBR	All
Total Delay (hr)	3.0	2.7	2.2	7.8
Delay / Veh (s)	8.5	18.4	35.3	14.1
Vehicles Entered	1259	529	222	2010
Vehicles Exited	1261	522	223	2006
Hourly Exit Rate	1261	522	223	2006
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Total Delay (hr)	457.3
Delay / Veh (s)	221.9
Vehicles Entered	7454
Vehicles Exited	7385
Hourly Exit Rate	7385
Denied Entry Before	3
Denied Entry After	335

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	TR	L	T	T	T	L	T	T	T
Maximum Queue (m)	75.0	183.7	185.9	192.0	90.8	35.8	33.3	32.9	44.3	229.0	291.4	322.7
Average Queue (m)	45.4	84.5	91.8	109.6	39.7	17.6	16.8	14.9	17.7	52.3	76.2	114.9
95th Queue (m)	81.8	160.9	166.6	177.3	72.9	28.8	27.9	26.4	36.4	155.7	226.4	281.3
Link Distance (m)		277.8	277.8	277.8		120.3	120.3	120.3		552.3	552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)												
Queuing Penalty (veh)												
Storage Bay Dist (m)	65.0				115.0				95.0			
Storage Blk Time (%)	0.05	0.12										0.00
Queuing Penalty (veh)	15	33										0

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	NB	SB	SB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	R	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	90.2	93.9	165.1	160.2	149.0	141.2	69.3
Average Queue (m)	48.1	36.6	99.0	96.0	85.1	78.0	4.3
95th Queue (m)	119.9	81.4	167.4	161.6	146.8	140.9	35.4
Link Distance (m)			213.4	213.4	213.4	213.4	
Upstream Blk Time (%)			0.00	0.00	0.00		
Queuing Penalty (veh)			2	1	0		
Storage Bay Dist (m)	80.0	85.0					80.0
Storage Blk Time (%)	0.12	0.00	0.21			0.19	0.00
Queuing Penalty (veh)	24	0	33			32	0

Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	NB	SB
Directions Served	L	LT	R	L	LT	T	R	L	T	T	TR	L
Maximum Queue (m)	4.1	4.8	5.0	52.7	56.6	54.4	141.3	2.5	221.0	224.2	225.8	355.3
Average Queue (m)	0.2	0.8	0.3	25.5	34.1	28.3	13.5	0.1	145.8	203.2	213.5	238.1
95th Queue (m)	1.9	3.6	2.6	46.0	52.8	48.1	65.0	0.9	272.2	268.0	249.2	418.7
Link Distance (m)	33.0	33.0	33.0		147.3	147.3	147.3		215.4	215.4	215.4	552.3
Upstream Blk Time (%)							0.00		0.01	0.21	0.61	
Queuing Penalty (veh)							0		0	0	0	
Storage Bay Dist (m)				75.0				82.0				
Storage Blk Time (%)								0.00				
Queuing Penalty (veh)								0				

Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	SB	SB
Directions Served	T	TR
Maximum Queue (m)	354.9	338.2
Average Queue (m)	239.1	218.7
95th Queue (m)	413.4	381.3
Link Distance (m)	552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 6: Acadie & Place Acadie

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	L	T	T	T	LR
Maximum Queue (m)	79.5	83.1	179.8	30.2	42.2	30.3	31.6	62.6
Average Queue (m)	54.2	57.4	142.5	7.0	18.7	7.4	9.8	29.1
95th Queue (m)	79.9	77.7	221.2	19.4	38.0	21.5	25.6	52.7
Link Distance (m)	120.3	120.3	120.3		266.0	266.0	266.0	131.5
Upstream Blk Time (%)			0.19					
Queuing Penalty (veh)			127					
Storage Bay Dist (m)				25.0				
Storage Blk Time (%)				0.00	0.03			
Queuing Penalty (veh)				0	1			

Intersection: 8: Acadie & Liban

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	T	T	TR	T	T	TR	LR	LR
Maximum Queue (m)	35.2	39.2	48.8	34.5	17.3	16.8	35.1	29.7
Average Queue (m)	3.7	6.5	12.5	14.1	6.2	3.6	14.5	9.1
95th Queue (m)	19.8	23.8	32.9	28.6	15.4	11.9	29.0	20.9
Link Distance (m)	268.6	268.6	268.6	193.8	193.8	193.8	166.3	90.8
Upstream Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								
Storage Bay Dist (m)								
Storage Blk Time (%)	0.00			0.00				
Queuing Penalty (veh)	0			0				

Intersection: 13: Henri-Bourassa &

Movement	EB	WB	NB	NB	NB	NB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	LR	LT	T	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	21.4	28.2	15.0	15.5	13.6	14.0	47.2	40.2	24.0	33.4
Average Queue (m)	7.2	13.1	5.9	4.7	2.5	3.3	22.3	17.0	8.7	7.1
95th Queue (m)	17.1	25.0	15.0	14.1	9.3	10.8	41.4	33.3	20.3	21.1
Link Distance (m)	119.3	214.4	213.4	213.4	213.4	213.4	191.0	191.0	191.0	191.0
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)										
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										

Intersection: 17: Acadie & Bretelle nord

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	L	T	T	T	L	L	R
Maximum Queue (m)	54.0	53.8	54.1	37.1	31.9	23.6	22.0	48.4	43.8	44.6
Average Queue (m)	38.3	40.9	43.2	18.5	16.2	10.0	7.4	22.1	25.1	20.3
95th Queue (m)	61.0	59.9	64.3	32.2	30.3	19.9	18.6	39.2	40.3	38.6
Link Distance (m)	31.2	31.2	31.2		268.6	268.6	268.6		216.9	
Upstream Blk Time (%)	0.11	0.13	0.17							
Queuing Penalty (veh)	59	68	87							
Storage Bay Dist (m)				135.0				140.0		90.0
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										



Intersection: 19: Jules Poitras & Bretelle sud

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	T	T	T	R	L	R
Maximum Queue (m)	89.5	127.4	45.4	47.4	48.2	65.8	39.2	301.7	302.4
Average Queue (m)	73.7	34.0	21.9	25.9	24.4	35.5	16.2	280.1	277.6
95th Queue (m)	96.8	93.7	37.4	39.1	42.0	58.2	33.6	350.6	388.3
Link Distance (m)		147.3	147.3	147.3	474.7	474.7	474.7	293.3	293.3
Upstream Blk Time (%)								0.24	0.40
Queuing Penalty (veh)								0	0
Storage Bay Dist (m)	80.0								
Storage Blk Time (%)	0.09								
Queuing Penalty (veh)	15								

Intersection: 21: Acadie &

Movement	EB	EB	EB	SB
Directions Served	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	48.9	51.1	63.2	12.7
Average Queue (m)	5.3	7.0	10.8	5.3
95th Queue (m)	25.0	32.5	41.5	13.2
Link Distance (m)	266.0	266.0	266.0	67.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 24: Acadie & Charles Gill

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	LT	T	T	LR
Maximum Queue (m)	67.2	60.0	54.3	39.7	39.8	39.8	71.3
Average Queue (m)	42.0	31.7	25.6	20.8	18.6	20.5	38.5
95th Queue (m)	60.1	50.2	46.0	34.5	34.3	36.3	63.4
Link Distance (m)	89.8	89.8	89.8	277.8	277.8	277.8	149.5
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)							

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 497
-----------------------------------

Summary of All Intervals

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Start Time	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00	4:00
End Time	5:15	5:15	5:15	5:15	5:15	5:15
Total Time (min)	75	75	75	75	75	75
Time Recorded (min)	60	60	60	60	60	60
# of Intervals	5	5	5	5	5	5
# of Recorded Intvls	4	4	4	4	4	4
Vehs Entered	7926	8032	8077	8088	8058	8035
Vehs Exited	7842	8003	8048	8026	7911	7966
Starting Vehs	422	459	395	433	417	420
Ending Vehs	506	488	424	495	564	494
Denied Entry Before	5	0	16	3	11	6
Denied Entry After	142	0	99	149	226	122
Travel Distance (km)	9155	9187	9314	9376	9218	9250
Travel Time (hr)	627.2	518.7	563.5	624.4	695.0	605.8
Total Delay (hr)	421.3	312.1	354.5	414.0	488.5	398.1
Total Stops	22849	20088	21395	23133	24726	22441
Fuel Used (l)	2648.3	2422.7	2532.4	2702.8	2819.1	2625.0

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:00
End Time	4:15
Total Time (min)	15
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

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

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	2100	2110	2174	2147	2135	2135
Vehs Exited	1986	2036	2088	2039	1995	2028
Starting Vehs	422	459	395	433	417	420
Ending Vehs	536	533	481	541	557	528
Denied Entry Before	5	0	16	3	11	6
Denied Entry After	26	47	11	14	41	28
Travel Distance (km)	2350	2391	2434	2384	2369	2385
Travel Time (hr)	129.7	125.9	123.5	127.4	129.2	127.1
Total Delay (hr)	77.0	72.3	69.0	74.0	76.3	73.7
Total Stops	5522	5161	5494	5539	5617	5463
Fuel Used (l)	606.8	640.5	599.5	610.3	625.1	616.4

Interval #2 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	4:45
Total Time (min)	15

Volumes adjusted by PHF, Growth Factors.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	2073	2044	2087	2068	2034	2059
Vehs Exited	2030	2070	2051	2028	2006	2037
Starting Vehs	536	533	481	541	557	528
Ending Vehs	579	507	517	581	585	548
Denied Entry Before	26	47	11	14	41	28
Denied Entry After	121	66	90	100	217	119
Travel Distance (km)	2380	2348	2406	2396	2297	2365
Travel Time (hr)	163.6	144.6	144.1	160.0	172.8	157.0
Total Delay (hr)	109.9	91.6	89.9	106.2	121.3	103.8
Total Stops	6413	5680	5871	6527	6262	6145
Fuel Used (l)	696.6	624.0	640.8	676.2	706.6	668.8

Interval #3 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1862	1931	1870	1932	2048	1925
Vehs Exited	1970	1978	1959	2035	2045	1997
Starting Vehs	579	507	517	581	585	548
Ending Vehs	471	460	428	478	588	481
Denied Entry Before	121	66	90	100	217	119
Denied Entry After	154	11	122	160	177	124
Travel Distance (km)	2263	2228	2246	2326	2361	2285
Travel Time (hr)	173.3	126.2	152.8	174.3	198.3	165.0
Total Delay (hr)	122.5	76.0	102.5	121.8	145.5	113.7
Total Stops	5763	4681	5279	5959	6668	5673
Fuel Used (l)	694.2	565.5	659.0	728.1	764.5	682.3

Interval #4 Information Recording

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

Volumes adjusted by Growth Factors, Anti PHF.

Run Number	1	2	3	4	5	Avg
Vehs Entered	1891	1947	1946	1941	1841	1910
Vehs Exited	1856	1919	1950	1924	1865	1901
Starting Vehs	471	460	428	478	588	481
Ending Vehs	506	488	424	495	564	494
Denied Entry Before	154	11	122	160	177	124
Denied Entry After	142	0	99	149	226	122
Travel Distance (km)	2162	2221	2228	2271	2192	2215
Travel Time (hr)	160.6	122.0	143.2	162.8	194.7	156.6
Total Delay (hr)	111.9	72.2	93.1	112.0	145.5	106.9
Total Stops	5151	4566	4751	5108	6179	5152
Fuel Used (l)	650.6	592.7	633.2	688.2	722.9	657.5

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	1.2	3.0	1.3	11.1	12.1	0.4	11.8	100.1	34.7	1.2	5.0	0.3
Delay / Veh (s)	29.3	31.1	33.3	108.1	38.4	4.6	251.5	244.9	194.8	34.7	32.0	5.3
Vehicles Entered	149	348	144	373	1130	275	170	1474	646	121	554	179
Vehicles Exited	148	346	143	365	1128	274	168	1469	637	124	561	179
Hourly Exit Rate	148	346	143	365	1128	274	168	1469	637	124	561	179
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	8	77	36	0	0	0

1: Acadie & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	182.0
Delay / Veh (s)	118.0
Vehicles Entered	5563
Vehicles Exited	5542
Hourly Exit Rate	5542
Denied Entry Before	5
Denied Entry After	121

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	0.1	2.1	0.0	11.8	0.2	4.9	0.0	27.1	15.2	6.7	2.0	0.1
Delay / Veh (s)	49.3	105.3	35.2	126.2	11.5	27.5	61.0	71.2	83.4	80.8	9.7	11.1
Vehicles Entered	9	72	5	336	58	644	1	1380	659	299	751	20
Vehicles Exited	9	72	5	340	57	649	1	1366	651	301	749	20
Hourly Exit Rate	9	72	5	340	57	649	1	1366	651	301	749	20
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

2: Jules Poitras & Henri-Bourassa Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	70.4
Delay / Veh (s)	60.0
Vehicles Entered	4234
Vehicles Exited	4220
Hourly Exit Rate	4220
Denied Entry Before	1
Denied Entry After	0

6: Acadie & Place Acadie Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	8.7	0.6	2.3	10.6	0.8	0.7	23.7
Delay / Veh (s)	30.3	31.1	114.5	22.3	42.7	40.0	28.2
Vehicles Entered	1036	69	74	1712	65	62	3018
Vehicles Exited	1041	69	72	1710	65	62	3019
Hourly Exit Rate	1041	69	72	1710	65	62	3019
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

8: Acadie & Liban Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	NBL	SBR	All
Total Delay (hr)	1.4	0.9	0.1	4.9	2.9	0.3	10.4
Delay / Veh (s)	62.1	5.2	6.0	9.8	44.0	29.1	13.5
Vehicles Entered	80	593	35	1774	241	41	2764
Vehicles Exited	80	591	34	1786	238	40	2769
Hourly Exit Rate	80	591	34	1786	238	40	2769
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

13: Henri-Bourassa & Performance by movement

Movement	EBR	WBL	NBL	NBT	NBR	SBT	All
Total Delay (hr)	0.6	1.8	0.1	10.0	0.8	0.8	14.0
Delay / Veh (s)	37.3	41.8	28.1	21.1	17.5	4.2	18.4
Vehicles Entered	55	155	15	1721	158	648	2752
Vehicles Exited	54	151	15	1714	157	649	2740
Hourly Exit Rate	54	151	15	1714	157	649	2740
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

17: Acadie & Bretelle nord Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	5.5	0.6	3.8	4.7	7.3	0.4	22.3
Delay / Veh (s)	31.1	4.8	28.5	10.6	51.8	20.2	21.4
Vehicles Entered	627	470	475	1588	514	70	3744
Vehicles Exited	636	472	475	1583	503	71	3740
Hourly Exit Rate	636	472	475	1583	503	71	3740
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	1	0	1

19: Jules Poitras & Bretelle sud Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	4.6	3.3	3.7	0.4	2.2	1.3	15.7
Delay / Veh (s)	41.1	19.5	26.9	21.2	43.1	8.8	24.3
Vehicles Entered	405	619	500	71	188	533	2316
Vehicles Exited	405	619	502	70	188	536	2320
Hourly Exit Rate	405	619	502	70	188	536	2320
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

21: Acadie & Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	1.6	0.8	0.0	0.2	2.7
Delay / Veh (s)	5.3	1.4	0.1	25.5	3.0
Vehicles Entered	1104	2085	1	33	3223
Vehicles Exited	1098	2084	1	33	3216
Hourly Exit Rate	1098	2084	1	33	3216
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

24: Acadie & Charles Gill Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBR	All
Total Delay (hr)	1.0	3.1	9.0	0.8	13.9
Delay / Veh (s)	6.9	42.6	26.5	30.3	23.6
Vehicles Entered	544	258	1216	95	2113
Vehicles Exited	544	257	1227	96	2124
Hourly Exit Rate	544	257	1227	96	2124
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

25: Int Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Total Delay (hr)	37.5	0.0	37.6
Delay / Veh (s)	1263.2	2.0	1001.6
Vehicles Entered	130	28	158
Vehicles Exited	85	28	113
Hourly Exit Rate	85	28	113
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0



---

Total Network Performance

---

Total Delay (hr)	398.1
Delay / Veh (s)	179.1
Vehicles Entered	8040
Vehicles Exited	7966
Hourly Exit Rate	7966
Denied Entry Before	6
Denied Entry After	122

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	L	T	T	TR	L	T	T	T	R	L	T	T
Maximum Queue (m)	59.6	50.6	45.0	74.7	110.7	133.0	99.4	100.8	69.7	104.9	419.8	430.1
Average Queue (m)	23.7	21.2	24.0	43.7	97.9	113.3	66.6	64.0	4.3	58.7	254.4	265.4
95th Queue (m)	43.6	39.2	40.3	68.7	143.2	166.7	91.2	91.6	35.4	115.1	425.9	440.0
Link Distance (m)		277.8	277.8	277.8		120.3	120.3	120.3			552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)					0.00	0.26		0.00				
Queuing Penalty (veh)					0	154		0				
Storage Bay Dist (m)	65.0				115.0				80.0	95.0		
Storage Blk Time (%)	0.00				0.25	0.24		0.02	0.00	0.00	0.49	
Queuing Penalty (veh)	0				96	88		5	0	0	86	

Intersection: 1: Acadie & Henri-Bourassa

Movement	NB	NB	SB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	T	R	L	T	T	T	T
Maximum Queue (m)	451.5	93.3	49.4	48.4	45.7	35.4	31.2
Average Queue (m)	285.2	74.9	21.8	30.3	28.8	20.2	14.9
95th Queue (m)	474.8	127.0	40.8	44.8	41.2	32.9	27.3
Link Distance (m)	552.3			213.4	213.4	213.4	213.4
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		80.0	85.0				
Storage Blk Time (%)	0.38	0.04					
Queuing Penalty (veh)	260	22					

Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	LT	R	L	LT	T	R	T	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	84.2	101.2	12.4	77.9	99.0	126.5	166.9	207.1	206.4	206.5	142.0	75.2
Average Queue (m)	11.0	30.6	1.4	49.6	58.3	21.7	99.7	128.2	135.8	132.5	74.8	14.5
95th Queue (m)	62.9	100.5	7.6	82.5	102.2	97.3	187.1	235.1	243.7	247.7	139.2	42.8
Link Distance (m)	91.3	91.3	91.3		146.8	146.8	146.8	201.2	201.2	201.2	552.3	552.3
Upstream Blk Time (%)	0.00	0.05					0.04	0.06	0.09	0.11		
Queuing Penalty (veh)	0	2					15	0	0	0		
Storage Bay Dist (m)				75.0								
Storage Blk Time (%)				0.05	0.10			0.23				
Queuing Penalty (veh)				9	16			0				

Intersection: 2: Jules Poitras & Henri-Bourassa

Movement	SB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	55.3
Average Queue (m)	12.7
95th Queue (m)	37.2
Link Distance (m)	552.3
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 6: Acadie & Place Acadie

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	L	T	T	T	LR
Maximum Queue (m)	62.4	65.6	180.2	33.0	207.4	178.6	123.2	56.9
Average Queue (m)	29.4	40.6	121.2	18.4	106.8	80.1	48.7	26.0
95th Queue (m)	47.5	65.8	195.8	33.2	255.8	216.2	135.8	48.2
Link Distance (m)	120.3	120.3	120.3		266.0	266.0	266.0	131.5
Upstream Blk Time (%)			0.10		0.09	0.00	0.00	
Queuing Penalty (veh)			38		51	1	0	
Storage Bay Dist (m)				25.0				
Storage Blk Time (%)				0.07	0.35			
Queuing Penalty (veh)				41	29			

Intersection: 8: Acadie & Liban

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB	SB
Directions Served	L	T	T	TR	T	T	TR	LR	LR
Maximum Queue (m)	37.6	55.8	33.7	32.6	126.9	98.3	88.3	91.7	24.6
Average Queue (m)	19.2	5.6	4.8	10.2	65.3	45.4	27.0	46.9	7.8
95th Queue (m)	36.8	26.5	15.8	21.8	107.2	81.5	50.1	77.1	19.3
Link Distance (m)		268.6	268.6	268.6	193.8	193.8	193.8	166.3	90.8
Upstream Blk Time (%)					0.00		0.00		
Queuing Penalty (veh)					0		0		
Storage Bay Dist (m)	30.0								
Storage Blk Time (%)	0.06				0.18				
Queuing Penalty (veh)	13				0				

Intersection: 13: Henri-Bourassa &

Movement	EB	WB	NB	NB	NB	NB	SB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	LR	LT	T	T	TR	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	27.7	59.5	94.0	91.9	85.5	88.6	31.0	20.5	15.7	29.6
Average Queue (m)	12.2	30.7	78.9	74.6	66.0	59.0	14.3	8.8	3.3	8.6
95th Queue (m)	23.7	51.9	93.9	91.6	87.6	87.2	27.0	19.6	11.4	23.1
Link Distance (m)	119.3	214.4	213.4	213.4	213.4	213.4	191.0	191.0	191.0	191.0
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)										
Storage Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										

Intersection: 17: Acadie & Bretelle nord

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	WB	NB	NB	NB
Directions Served	T	T	T	R	L	T	T	T	L	L	R
Maximum Queue (m)	54.8	53.7	53.5	55.1	117.4	114.1	103.5	58.6	84.4	99.0	43.2
Average Queue (m)	39.8	36.6	31.4	25.2	58.1	49.8	37.9	30.7	49.7	48.4	11.7
95th Queue (m)	56.4	53.6	47.9	64.4	108.0	104.9	73.7	51.3	90.7	93.5	39.4
Link Distance (m)	31.2	31.2	31.2	31.2		268.6	268.6	268.6		216.9	
Upstream Blk Time (%)	0.25	0.18	0.07	0.08		0.00				0.01	
Queuing Penalty (veh)	70	50	20	21		2				0	
Storage Bay Dist (m)					135.0				140.0		90.0
Storage Blk Time (%)					0.01				0.01	0.03	0.00
Queuing Penalty (veh)					7				4	8	0

Intersection: 19: Jules Poitras & Bretelle sud

Movement	EB	EB	EB	EB	WB	WB	WB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	T	T	T	R	L	R
Maximum Queue (m)	87.8	124.8	44.2	51.0	53.4	104.6	35.0	73.1	117.6
Average Queue (m)	72.4	39.4	24.3	29.6	26.3	47.3	11.4	38.0	27.6
95th Queue (m)	98.6	102.8	38.0	44.0	47.2	79.2	25.3	61.0	87.6
Link Distance (m)		146.8	146.8	146.8	475.5	475.5	475.5	256.8	256.8
Upstream Blk Time (%)									
Queuing Penalty (veh)									
Storage Bay Dist (m)	80.0								
Storage Blk Time (%)	0.08								
Queuing Penalty (veh)	15								

Intersection: 21: Acadie &

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	SB
Directions Served	T	T	T	T	T	TR	R
Maximum Queue (m)	17.6	18.4	49.0	8.0	6.2	8.6	22.9
Average Queue (m)	1.8	1.2	8.3	4.5	1.3	0.5	7.5
95th Queue (m)	9.4	8.4	31.5	23.9	11.0	7.1	19.7
Link Distance (m)	266.0	266.0	266.0	31.2	31.2	31.2	67.0
Upstream Blk Time (%)				0.05	0.00	0.00	
Queuing Penalty (veh)				34	0	1	
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 24: Acadie & Charles Gill

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	WB	NB
Directions Served	T	T	TR	LT	T	T	LR
Maximum Queue (m)	38.8	30.3	25.5	118.3	111.1	105.8	43.9
Average Queue (m)	17.4	14.0	10.0	80.1	73.8	69.5	18.3
95th Queue (m)	33.4	26.2	20.9	110.6	104.4	104.7	35.4
Link Distance (m)	89.8	89.8	89.8	277.8	277.8	277.8	149.5
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)							
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

---

Intersection: 25: Int

---

Movement	EB	EB	WB
Directions Served	T	T	T
Maximum Queue (m)	264.7	306.7	7.1
Average Queue (m)	136.1	203.4	0.5
95th Queue (m)	268.9	327.4	3.5
Link Distance (m)	451.5	451.5	91.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

---

Network Summary

---

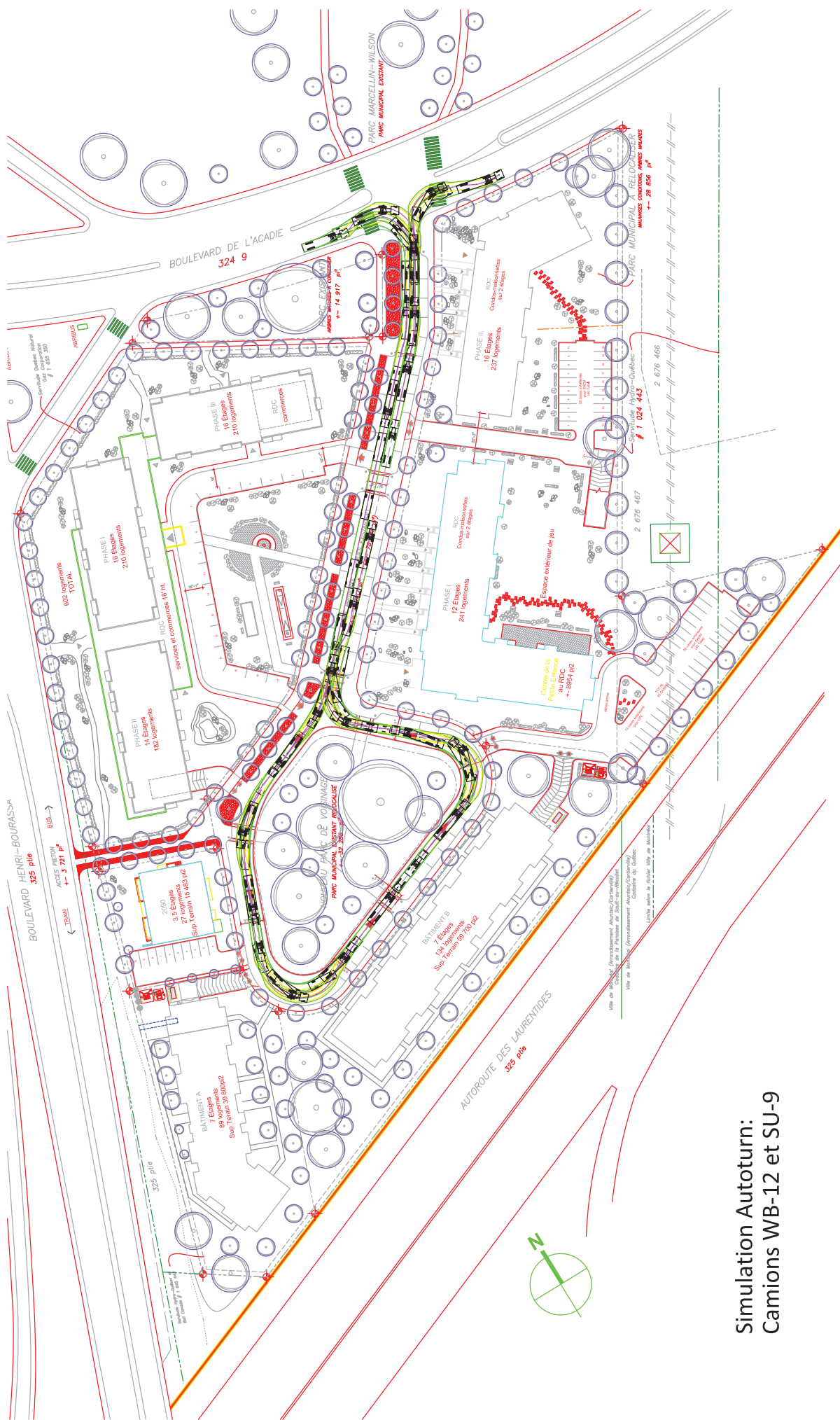
Network wide Queuing Penalty: 1160

**ANNEXE C**

---

*Résultats Autoturn*





# Simulation Autoturn: Camions WB-12 et SU-9

NOTE : DIMENSIONS APPROXIMATIVES

REVITALISATION PLACE DE L'ACADIE  
Plan d'ensemble

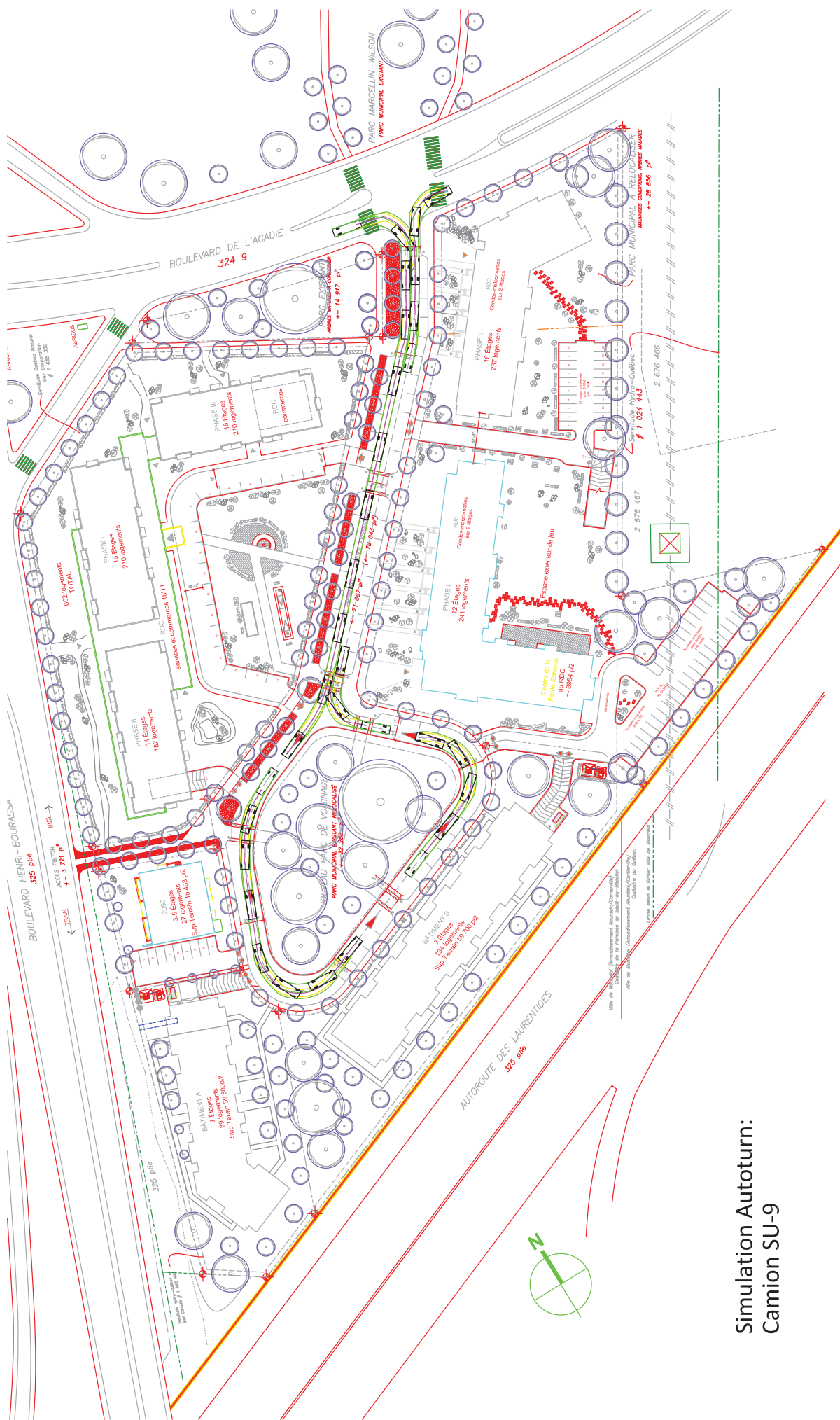
Echelle : - -  
PROPOSITION AVEC RESTRUCTURATION VOLET CONDOMINIUMS,  
SOCIAL ET PRIVÉ, PARC LINEAIRE ET ACCES PIÉTONS



1589 Boul. Dagenais O.  
Laval, Qc., H7L 5A3  
Tél. : (450) 325-7434  
Fax. : (450) 325-7434



CAMPANELLA & ASSOCIES ARCHITECTES  
2404 BOUL. HENRI-BOURASSA EST #202  
MONTREAL, QUEBEC H2B 1T9  
Tél. : (514) 363-8866  
Info@campanella.ca  
www.campanella.ca



# Simulation Autoturn: Camion SU-9

NOTE : DIMENSIONS APPROXIMATIVES  
 REVITALISATION PLACE DE L'ACADIE  
 Plan d'ensemble

Echelle : --

PROPOSITION AVEC RESTRUCTURATION VOLET CONDOMINIUMS,  
 SOCIAL ET PRIVÉ, PARC LINÉAIRE ET ACCES PIÉTONS



1589 Boul. Dagenais O.  
 Laval, Qc., H7L 5A3  
 Tél. : (450) 325-7434  
 Fax : (450) 325-7434



CAMPANELLA & ASSOCIES ARCHITECTES  
 2404 BOUL. HENRI-BOURASSA EST #202  
 MONTREAL, QUEBEC H2B 1T9  
 Tél. : (514) 363-8866, info@campanella.ca  
 www.campanella.ca  
 ARCHITECTURE URBAIN



