

**ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION  
SECTEUR NORD DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE**



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

Projet no : M03537A

11 mars 2015



## ÉQUIPE DE RÉALISATION

Geneviève Lefebvre, ing.

Audrey Véronneau, ing., DESS

Moustapha Seck, ing., MBA

Mario St-Onge, ing.

Guillaume Bertrand, ing. jr

Dominic Cyr, tech.

Trévard Jean-Baptiste, tech.

Denis Montpetit, tech-dess.

### PRÉPARÉ PAR :



**Guillaume Bertrand, ing. jr**

Ingénieur junior

No membre OIQ : 5 057 213

Et :



**Audrey Véronneau, ing., DESS**

Chargée de projet

No membre OIQ : 500 4134

### VÉRIFIÉ PAR :



**Geneviève Lefebvre, ing.**

Directrice de projet

No membre OIQ : 114 972

### REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS

Identification	Date	Description de l'émission et/ou de révision
E01	2014-11-13	Version préliminaire
E02	2014-12-10	Rapport d'étape
E03	2015-03-11	Version finale



# Table des matières

1	Introduction	1
2	Portrait de la situation actuelle	5
2.1	Réseau de transport	5
2.2	Caractéristiques actuelles du réseau routier	9
2.2.1	Identification des heures de pointe	9
2.2.2	Conditions actuelles de circulation	9
3	Génération des déplacements	17
3.1	Court terme	17
3.2	À l'ultime	18
3.3	Programme particulier d'urbanisme (PPU)	20
4	Interventions proposées	21
4.1	Justification des feux avec les débits actuels	21
4.2	Court terme	21
4.3	À l'ultime	22
4.3.1	Interventions	22
4.3.2	Analyse de visibilité	24
4.3.3	Plan concept et estimation des coûts	25
5	Conditions anticipées de circulation	27
5.1	Court terme	27
5.1.1	Statu quo	27
5.1.2	Avec feux de circulation	27
5.2	À l'ultime	27
6	Conclusion	37

## Liste des tableaux

Tableau 2.1	- Offre en transport en commun	5
Tableau 2.2	- Caractéristiques des axes à l'étude	6
Tableau 3.1	- Déplacements générés à court terme	18
Tableau 3.2	- Distribution	18
Tableau 3.3	- Génération des déplacements à l'ultime	20
Tableau 4.1	- Analyse de la visibilité sur le chemin Sainte-Marie	24

## Liste des figures

Figure 1.1 – Zone d'étude	3
Figure 2.1 - Règlement sur le camionnage	8
Figure 2.2 - Conditions actuelles de circulation (heure de pointe AM)	11
Figure 2.3 - Conditions actuelles de circulation (heure de pointe PM)	13
Figure 2.4 - Conditions actuelles de circulation (heure de pointe du samedi)	15
Figure 4.1 – Interventions proposées	23
Figure 4.2 - Points d'analyse de la visibilité	24
Figure 5.1 - Conditions anticipées de circulation à court terme - AM	29
Figure 5.2 - Conditions anticipées de circulation à court terme - PM	31
Figure 5.3 - Conditions anticipées de circulation à l'ultime- AM	33
Figure 5.4 - Conditions anticipées de circulation à l'ultime – PM	35

## Liste des photos

Photo 2.2.1 - Piste cyclable du boulevard Morgan	6
Photo 2.2.2 - Piste cyclable du chemin Sainte-Marie	6
Photo 2.2.3 - Rue Meloche à l'intersection du chemin Sainte-Marie, vue en direction nord	7
Photo 2.2.4 - Chemin Sainte-Marie à l'intersection de la rue Meloche, vue en direction est	7
Photo 2.2.5 - Boulevard Industriel à l'intersection du chemin Sainte-Marie, vue en direction nord	7
Photo 2.2.6 - Chemin Sainte-Marie à l'intersection du boulevard Morgan, vue en direction ouest	7
Photo 2.2.7 - Boulevard Morgan à l'intersection du chemin Sainte-Marie, vue en direction sud	7

## Liste des annexes

Annexe A	Relevés
Annexe B	Description des niveaux de service et conditions actuelles de circulation
Annexe C	Génération des déplacements
Annexe D	Justification des feux de circulation
Annexe E	Plan concept et estimation
Annexe F	Conditions anticipées de circulation à court terme
Annexe G	Conditions anticipées de circulation à l'ultime

# 1 Introduction

La Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue souhaite réaliser une étude d'impacts sur les déplacements liée au développement des terrains situés au nord de la ville, plus précisément dans le quadrilatère formé par le chemin Sainte-Marie, rue Daoust et le parc nature de l'Anse à l'Orme.

Le développement projeté est d'une superficie d'environ de 55 hectares comprenant un secteur d'emploi, un secteur résidentiel et des petits commerces de proximité.

Les accès prévus au nouveau développement se feront à partir du chemin Sainte-Marie. Le projet prévoit le prolongement du boulevard Morgan au nord du chemin Sainte-Marie jusqu'à la rue Daoust. Cet accès sera la porte d'entrée principale du développement.

CIMA+ a donc été mandatée afin de dresser le portrait de la situation actuelle, d'estimer les déplacements générés par le projet, d'évaluer les impacts du développement et d'assurer que les accès au site soient sécuritaires et fonctionnels.

La figure 1.1 illustre la zone à l'étude ainsi que les points de comptages.







ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION  
SECTEUR NORD DE SAINT-ANNE-DE-BELLEVUE

**SECTEUR À L'ÉTUDE**

M03537A  
Novembre 2014



Figure 1.1



## 2 Portrait de la situation actuelle

Une vue d'ensemble du secteur à l'étude est présentée dans cette section. Cette analyse comprend un portrait des réseaux de transports en commun, actif et routier en plus de la présentation des conditions actuelles de la circulation.

### 2.1 Réseau de transport

#### *Réseau de transport en commun*

Le secteur à l'étude est desservi par les lignes d'autobus de la STM. Le tableau qui suit résume le service offert.

Tableau 2.1 - Offre en transport en commun

Circuit	Direction	Fréquence approximative
219 – Chemin Sainte-Marie	Est	Semaine : 30 minutes
	Ouest	Semaine : 30 minutes
354 – Sainte-Anne-de-Bellevue / Centre-Ville (service de nuit)	Ouest	Semaine : 45 minutes Fin de semaine : 30 minutes
	Ouest	Semaine : 30 minutes
419 – Express John Abbott	Est	Semaine : 10 – 30 minutes
	Ouest	Semaine : 10 – 30 minutes

Ces lignes d'autobus sont accessibles via les arrêts d'autobus situés sur le chemin Sainte-Marie ainsi que sur le boulevard Morgan tel qu'illustré à la figure 2.2.

#### *Réseau de transport actif*

Le secteur à l'étude dispose de deux pistes cyclables en site propre qui ne sont actuellement pas reliées entre elles. L'une des pistes cyclables est aménagée le long du chemin Sainte-Marie et du boulevard Industriel tandis que l'autre est aménagée le long du boulevard Morgan. La continuité des deux pistes cyclables avec la venue du développement à l'ultime permettra d'améliorer la desserte en transport actif du secteur. Notons qu'aucun trottoir n'est aménagé, mis à part une petite portion sur le boulevard Morgan à l'intersection avec le chemin Sainte-Marie.



Photo 2.2.1 - Piste cyclable du boulevard Morgan



Photo 2.2.2 - Piste cyclable du chemin Sainte-Marie

### Réseau routier

Les caractéristiques des axes à l'étude sont présentées au tableau 2.2 et les photos de 2.3 à 2.7 illustrent les aménagements.

Tableau 2.2 - Caractéristiques des axes à l'étude

Axe à l'étude	Hiérarchie routière	Nombre de voie par direction	Limite de vitesse
Rue Meloche	Locale	1 voie	40 km/h
Boulevard Industriel	Locale	1 voie	50 km/h
Chemin Sainte-Marie	Collectrice	1 voie 2 voies entre les bretelles de l'A-40 Ouest et le boul. Morgan	50 km/h
Boulevard Morgan	Collectrice	1 voie	50 km/h

Les accès à l'autoroute 40 se font par le chemin Sainte-Marie et le boulevard Morgan. Il est à noter que les intersections du secteur à l'étude sont gérées par des arrêts à chacune des approches à l'exception de l'intersection du boulevard Morgan et des bretelles de l'autoroute 40 Est avec un arrêt à l'approche secondaire.

Photo 2.2.3 - Rue Meloche à l'intersection du chemin Sainte-Marie, vue en direction nord



Photo 2.2.4 - Chemin Sainte-Marie à l'intersection de la rue Meloche, vue en direction est



Photo 2.2.5 - Boulevard Industriel à l'intersection du chemin Sainte-Marie, vue en direction nord



Photo 2.2.6 - Chemin Sainte-Marie à l'intersection du boulevard Morgan, vue en direction ouest



Photo 2.2.7 - Boulevard Morgan à l'intersection du chemin Sainte-Marie, vue en direction sud

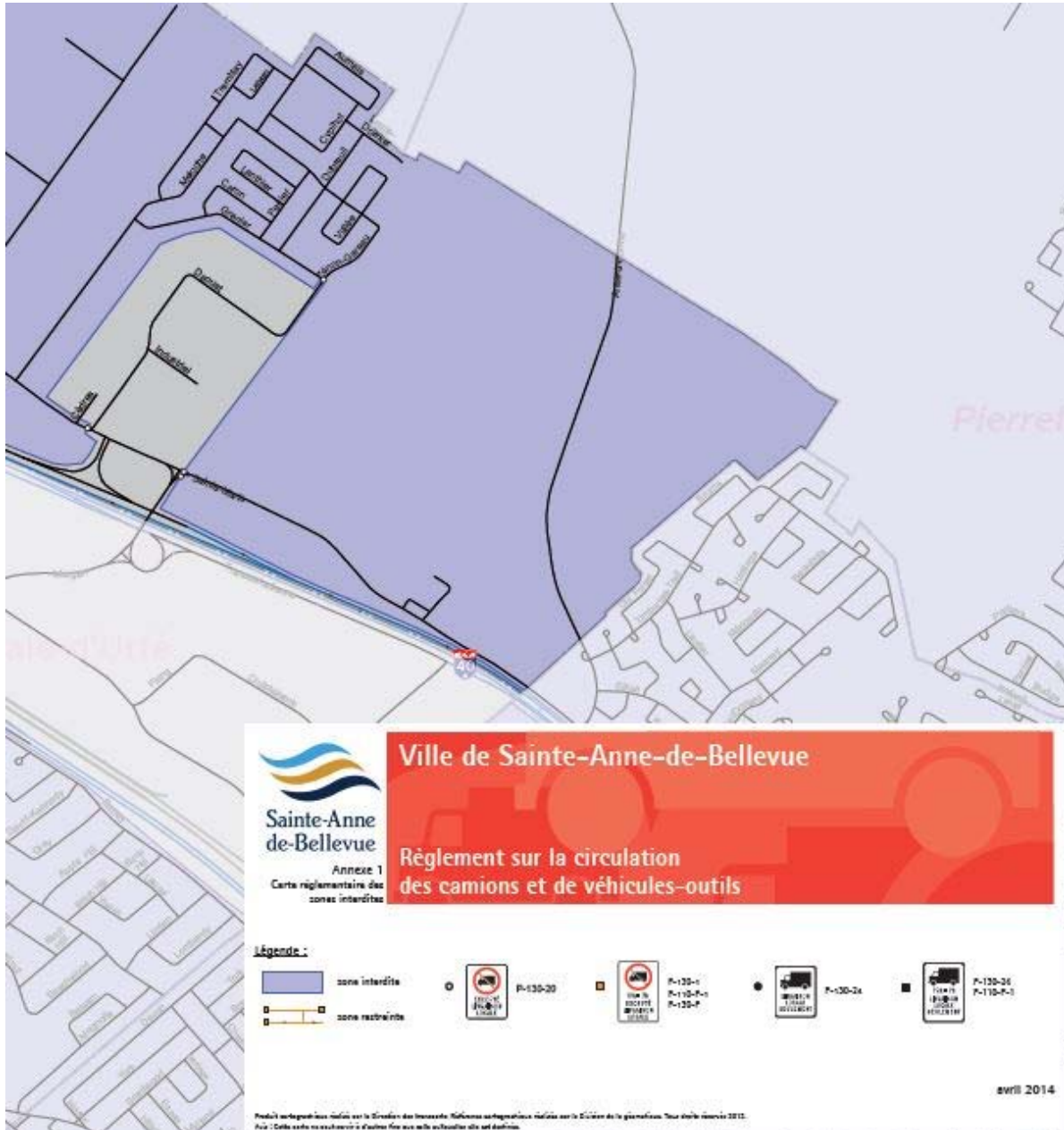


Z:\Cima-200\Transport\Projets\M03537A\080\_RAPPORTSM03537A\_Rapport\_E03.doc

## Réseau de camionnage

Le secteur à l'étude est assujéti à la réglementation sur le camionnage de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue. Dans ce secteur, la circulation de véhicules lourds est permise uniquement sur le chemin Sainte-Marie entre le boulevard Morgan et le boulevard Industriel, ainsi que dans le quartier industriel accessible via la rue Daoust et le boulevard Industriel, tel qu'illustré à la figure ci-dessous.

Figure 2.1 - Règlement sur le camionnage



Source : Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue

## 2.2 Caractéristiques actuelles du réseau routier

Des relevés de comptages véhiculaires, piétonniers et cyclistes ainsi que des relevés topographiques ont été effectués par CIMA+ en début de mandat.

Les comptages ont été réalisés le jeudi 25 septembre 2014 en période de pointe du matin (7 h à 9 h), du midi (11 h à 13 h) et de l'après-midi (16 h à 18 h) ainsi que le samedi 27 septembre 2014 (11 h à 17 h). Les intersections recensées sont les suivantes :

- Boulevard Morgan et bretelle de l'A-40 Est;
- Boulevard Morgan et chemin Sainte-Marie;
- Chemin Sainte-Marie et bretelle de l'A-40 Ouest;
- Chemin Sainte-Marie et boulevard Industriel;
- Chemin Sainte-Marie et rue Meloche.

Les relevés détaillés des comptages sont disponibles à l'annexe A

Des relevés topographiques ont été réalisés le mercredi 26 novembre 2014 pour les deux intersections formées par le chemin Sainte-Marie avec les bretelles de l'A-40 Ouest ainsi qu'avec le boulevard Industriel. Les informations relatives aux relevés topographiques peuvent être consultées à l'annexe A également.

### 2.2.1 Identification des heures de pointe

L'analyse des données de comptage a permis de déterminer les différentes heures de pointe du réseau à l'étude, soit :

- Pointe du matin (jour de semaine) : 7 h 30 à 8 h 30;
- Pointe de l'après-midi (jour de semaine) : 16 h 30 à 17 h 30;
- Pointe du samedi (fin de semaine) : 13 h 30 à 14 h 30.

### 2.2.2 Conditions actuelles de circulation

La modélisation de la situation actuelle a été effectuée à l'aide des logiciels Synchro et SimTraffic 8<sup>1</sup>. Les relevés de géométrie ainsi que les observations terrain ont permis de calibrer le modèle afin que les indicateurs de performance obtenus par intersection aux heures de pointe reflètent, le plus fidèlement possible, les conditions actuelles de circulation.

Les figures 2.2 à 2.4 illustrent les niveaux de service des différents mouvements et approches modélisés aux heures de pointe du matin, de l'après-midi et d'un samedi. La description des niveaux de service et les résultats détaillés des simulations sont présentés à l'annexe B.

---

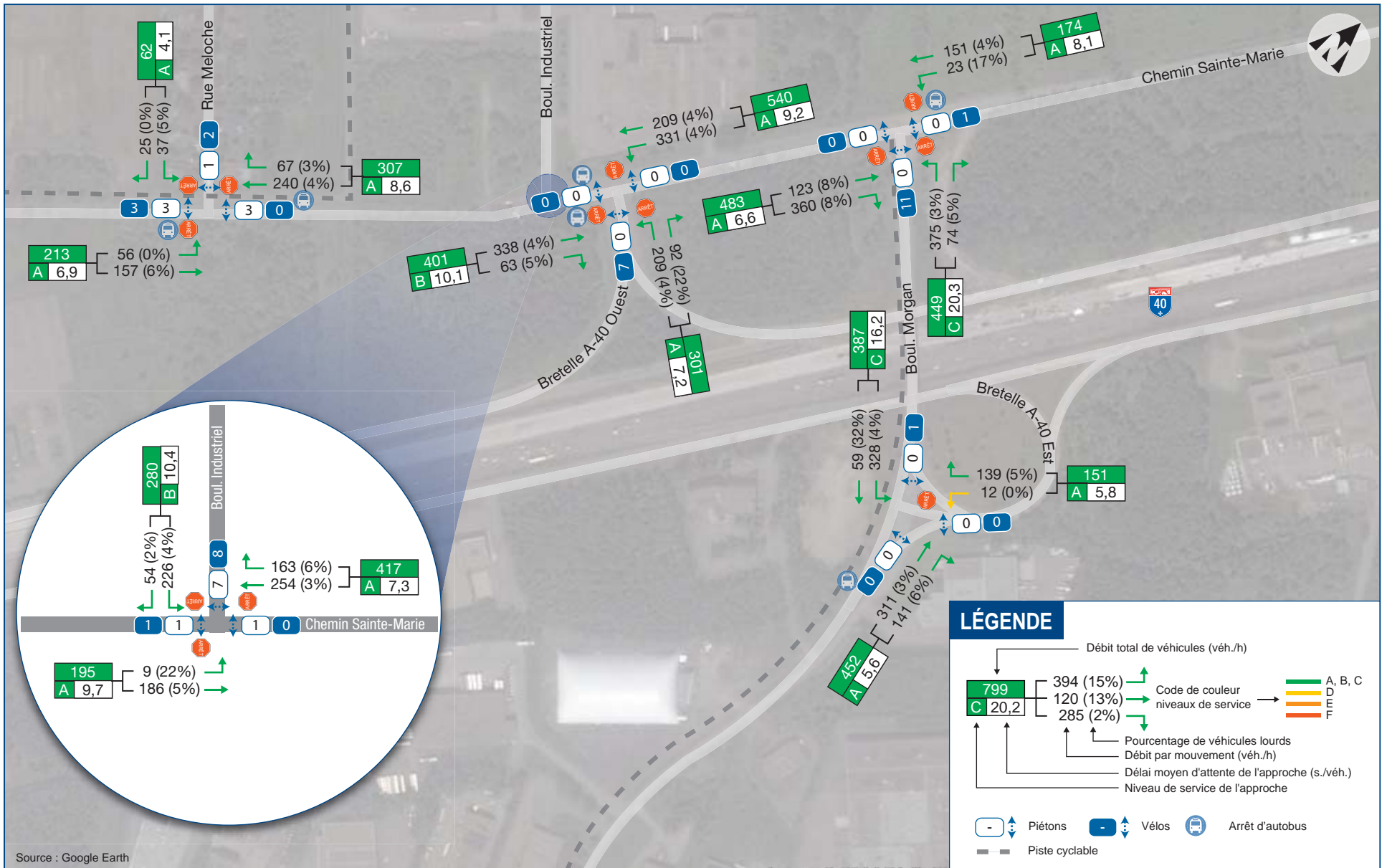
1 Trafficware Corporation Synchro Simtraffic 8 (build 773, rev 8) - Traffic Signal Coordination Software, 1993-2007.

Conformément aux observations effectuées sur le terrain, les simulations présentent dans l'ensemble de bonnes conditions de circulation aux heures de pointe du matin, de l'après-midi et du samedi. En effet, aucune approche ne présente un niveau de service inférieur à D (acceptable). Les deux approches ayant des niveaux de service acceptables sont l'approche sud des bretelles de l'autoroute 40 Ouest à l'heure de pointe du matin et l'approche nord du boulevard Industriel à l'heure de pointe de l'après-midi. Un seul mouvement rencontre un délai d'attente plus long en pointe du matin, soit le mouvement de virage à gauche à l'approche est des bretelles de l'autoroute 40 Est avec un niveau de service E (difficile). Les conducteurs ont effectivement de la difficulté à s'insérer puisqu'il y a peu de créneaux (temps disponible entre 2 véhicules consécutifs) en raison du mode de gestion, un arrêt à l'approche secondaire, et des débits élevés circulant sur l'axe Morgan.















# 3 Génération des déplacements

Ce chapitre a pour but de définir le nombre de déplacements additionnels sur le réseau routier générés par le projet. En plus de la génération des déplacements, la distribution des véhicules sur le réseau, ainsi que leur affectation aux différents accès sont analysées dans cette section.

L'estimation et l'analyse des nouveaux déplacements se feront en deux temps selon un horizon à court terme et à l'ultime. Les horizons prennent en compte les générateurs de déplacements suivants :

- À court terme : Hôtel et restaurant sur le boulevard Morgan (au sud de l'A-40);
- À l'ultime : Secteur d'emploi et secteur résidentiel au nord du chemin Sainte-Marie incluant les générateurs du court terme.

## 3.1 Court terme

L'analyse de l'horizon à court terme se base sur les résultats d'une étude de circulation réalisée par CIMA+ en 2012<sup>2</sup> afin d'évaluer l'impact de la venue d'un hôtel, un restaurant ainsi qu'un dôme sportif à Baie-d'Urfé, aux limites du secteur présentement à l'étude.

Il est à noter que le dôme sportif est présentement construit et en service, alors que le restaurant et l'hôtel sont en construction. Les débits générés par le dôme sportif ont donc été pris en compte lors des comptages réalisés en septembre 2014. Ainsi, les débits à considérer à court terme sont ceux générés par l'hôtel et le restaurant.

Les déplacements en transport en commun, en « pass-by » et en « échange » dans le secteur ont été calculés dans le cadre de l'étude 2012 et soustraits des déplacements totaux afin d'obtenir que les nouveaux déplacements véhiculaires. Le « pass-by » concerne les véhicules qui circulent sur le réseau routier et qui seront déviés de leur trajectoire pour accéder aux commerces. Les véhicules en « pass-by » impliquent donc des débits additionnels en entrée et en sortie aux accès commerciaux. La proportion d'« échange » entre les usages du développement prévu tient compte du fait que la complémentarité des usages incitera les usagers à visiter plusieurs endroits, donc à se déplacer à l'intérieur du site sans induire un déplacement véhiculaire additionnel sur le réseau routier.

Les déplacements générés sont présentés au tableau 3.1.

---

2 Étude d'impact sur la circulation associée à la construction d'un hôtel et d'un dôme sportif pour la Ville de Baie-d'Urfé, CIMA+, 2012

Tableau 3.1 - Déplacements générés à court terme

Usage	Pointe du matin			Pointe de l'après-midi		
	Entrants	Sortant	Total	Entrants	Sortants	Total
Hôtel de 198 chambres (TGH no. 310)	64	41	105	60	53	113
Restaurant de 5000 pi <sup>2</sup> (TGH no. 932)	16	16	32	19	14	33
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>57</b>	<b>137</b>	<b>79</b>	<b>67</b>	<b>146</b>

Référence : Hypothèses de génération, tirées de l'étude M02630A (Trip Generation Handbook 8<sup>e</sup> édition)

### Distribution et affectation des déplacements

Les hypothèses posées dans l'étude de 2012 quant à la distribution et l'affectation des déplacements générés par le restaurant et l'hôtel demeurent valides. Ainsi, il a été considéré que la clientèle proviendra de l'extérieur du secteur, et utilisera l'autoroute 40 pour accéder au site. L'affectation des nouveaux déplacements sur le réseau routier a été effectuée selon les pourcentages de distribution présentés au tableau 3.2.

Tableau 3.2 – Distribution

Intersection	Approche	Pointe du matin		Pointe de l'après-midi	
		Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Sainte-Marie / Bretelle A-40 Ouest	Sud	66 %	20 %	67 %	46 %
Morgan / Bretelle A-40 Est	Est	34 %	80 %	33 %	54 %

## 3.2 À l'ultime

La génération des déplacements à l'ultime est divisée selon les usages suivants :

- Secteur d'emploi :
  - Industries;
  - Parc d'affaires;
- Secteur résidentiel;
- Commerce de proximité et bâtiment institutionnel.

L'estimation des déplacements générés par le développement s'appuie sur des données provenant du manuel de référence Trip Generation Handbook<sup>3</sup>. Ces données sont des estimations théoriques des déplacements engendrés par de tels projets, en se basant sur des résultats d'études similaires réalisées pour des sites aux fonctions semblables au Canada et aux États-Unis. Les taux de génération supposent une utilisation exclusive (100 %) de l'automobile.

La part modale en transport collectif appliquée et correspond à celle de la Ville de Ste-Anne-de-Bellevue. À la période de pointe du matin, pour laquelle les données de l'enquête Origine-Destination 2008 sont disponibles, 10 % des déplacements produits par le secteur se font en

3 Institute of Traffic Engineers, Trip Generation, 9th Edition, Washington D.C., 2008



transport collectif et 20 % pour les déplacements attirés. En pointe du matin, les déplacements produits sont majoritairement attribuables au secteur résidentiel tandis que les déplacements attirés au secteur d'emploi. Comme on peut considérer que ces déplacements sont pendulaires, les taux mentionnés précédemment sont attribués aux différents secteurs autant à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe de l'après-midi.

### Secteur d'emploi

La génération des déplacements pour le secteur d'emploi est faite en fonction de la superficie de terrains à développer. Un secteur d'environ 11,0 ha d'industries similaires à l'actuel est prévu (TGH 110 – General light industrial), en plus d'un secteur d'environ 21,7 ha composé de petites industries et de bureaux (TGH 770 – Business park).

### Secteur résidentiel

La génération des déplacements pour le secteur résidentiel a été effectuée en fonction de la superficie des terrains pour des projets de développement résidentiel similaire. Le projet prévoit un secteur d'environ 22,4 ha de constructions résidentielles variées situé au sud de l'emprise d'Hydro-Québec (TGH 270 – Residential planned unit development). Bien que la variable utilisée pour le calcul soit la superficie de terrain, le taux de génération inclut implicitement des petits commerces de proximité, des bâtiments institutionnels et une densité variée d'unités résidentielles.

Pour le secteur situé au nord de l'emprise d'Hydro-Québec, deux scénarios de développement ont été analysés pour une partie résidentielle additionnelle : l'un étant consacré à la construction de maisons unifamiliales (142 unités), et l'autre à des résidences de plus grande densité (150 unités). La génération de déplacements des deux scénarios est semblable, soit un différentiel de 50 véhicules à l'heure de pointe du matin et de 77 véhicules à l'heure de pointe de l'après-midi. Le scénario le plus critique est celui des maisons unifamiliales. C'est donc ce scénario qui a été conservé pour l'analyse des impacts du projet sur la circulation. Les informations relatives à ces deux scénarios sont présentées à l'annexe C.

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

### Commerces de proximité

En ce qui concerne les commerces d'appoint prévus au projet, il est raisonnable de croire que le taux utilisé avec le « Residential planned unit development » pour le secteur résidentiel soit suffisant pour couvrir la génération de ces derniers. De plus, selon leurs emplacements, situés à proximité des bureaux et du secteur résidentiel, ils seront principalement visités par les employés et les résidents du quartier et ne généreront pratiquement pas de nouveaux déplacements sur le chemin Sainte-Marie.

Le tableau 3.3 présente la génération des différents usages aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Le détail de la génération selon les différents types d'usage prévus au projet, ainsi que les superficies consacrées peuvent être consultés à l'annexe C.

Tableau 3.3 - Génération des déplacements à l'ultime

Usage	Pointe du matin			Pointe de l'après-midi		
	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total
Secteur d'emploi	822	150	<b>972</b>	179	701	<b>880</b>
Résidentiel	56	183	<b>239</b>	208	118	<b>326</b>
<b>Total</b>	<b>878</b>	<b>333</b>	<b>1 211</b>	<b>387</b>	<b>819</b>	<b>1 206</b>

En somme, le projet à l'ultime générera un total de 1 211 véhicules additionnels à l'heure de pointe du matin sur le réseau routier, soit 878 entrants et 333 sortants.

À l'heure de pointe de l'après-midi, le projet générera 1 206 véhicules additionnels, soit 387 entrants et 819 sortants.

Ces véhicules sont ajoutés à ceux de la situation à court terme pour analyser l'ensemble des impacts sur la circulation du réseau routier.

### *Distribution et affectation des déplacements*

La distribution des nouveaux déplacements sur le réseau routier générés par le site de développement a été effectuée selon la répartition des débits existants, mis à part l'exception suivante :

- Vingt-cinq pourcent (25 %) des déplacements totaux destinés au secteur résidentiel en provenance de l'A-40 direction ouest emprunteront le chemin Sainte-Marie via la sortie 49 plutôt que la sortie 44.

Lors de l'affectation des déplacements sur le réseau routier, un itinéraire est assigné à chaque origine et destination puis un trajet logique est déterminé pour l'entrée et la sortie au développement, permettant ainsi d'ajouter les nouveaux débits à ceux qui sont existants, et ce, pour évaluer l'impact du projet.

### 3.3 Programme particulier d'urbanisme (PPU)

En 2012, un plan d'aménagement du secteur a été présenté aux citoyens. Seulement à titre d'information, une génération des débits véhiculaires générés par ce plan a été effectuée. Les résultats peuvent être consultés à la fin de l'annexe C du présent document.

# 4 Interventions proposées

Ce chapitre décrit les interventions proposées sur le réseau routier. En prenant en compte les débits supplémentaires générés selon les horizons à court terme et à l'ultime, des interventions opérationnelles et/ou géométriques sont proposées afin de conserver des conditions de circulation adéquates et d'assurer la sécurité des usagers.

## 4.1 Justification des feux avec les débits actuels

Selon les débits actuels sur le réseau, des feux de circulation sont justifiés aux intersections suivantes :

- Chemin Sainte-Marie / bretelles de l'autoroute 40 Ouest;
- Chemin Sainte-Marie / boulevard Industriel;
- Boulevard Morgan / bretelles de l'autoroute 40 Est.

Les abaques permettant de justifier l'implantation de ces feux de circulation selon les critères du ministère des Transports du Québec (MTQ) sont présentés à l'annexe D.

## 4.2 Court terme

À court terme, l'implantation de feux de circulation est nécessaire du côté de la ville de Baie-d'Urfé à l'intersection du boulevard Morgan / bretelles de l'autoroute 40 Est afin d'obtenir de bonnes conditions de circulation.

Du côté de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, deux options sont envisageables :

- Option 1 : Statu quo;
- Option 2 : Implantation de feux de circulation pour les intersections :
  - Chemin Sainte-Marie / bretelles de l'autoroute 40 Ouest;
  - Chemin Sainte-Marie / boulevard Industriel.

Il est possible de conserver temporairement le mode de gestion actuel pour les intersections mentionnées ci-dessus, soit des arrêts toutes directions. En effet, les débits générés par l'hôtel et le restaurant sont affectés principalement en entrée et en sortie aux bretelles de l'autoroute 40. Or, le gabarit du chemin Sainte-Marie offre deux voies par direction entre les bretelles de l'A-40 Ouest et le boulevard Morgan ce qui permet de conserver une fluidité sur le réseau routier sans modifier le mode de gestion actuel.

Toutefois, CIMA+ recommande l'option 2, l'implantation des feux de circulation, afin de sécuriser les mouvements véhiculaires et piétonniers aux intersections du chemin Sainte-Marie avec le boulevard Industriel et les bretelles de l'A-40 Ouest. La courte distance qui sépare les deux intersections (30 m) a pour conséquence d'augmenter le risque de conflits véhiculaires puisque les conducteurs doivent accélérer et s'immobiliser deux fois sur quelques mètres. De plus, les usagers en transport en commun doivent traverser le chemin Sainte-Marie à cet endroit, ajoutant également un risque de

conflits entre les piétons et les véhicules. L'implantation de feux de circulation coordonnerait les mouvements véhiculaires tout en sécurisant les traverses des piétons.

Par ailleurs, les feux de circulation ont l'avantage d'être flexibles. Advenant des travaux ou tout autre évènement qui modifierait la répartition des débits, la programmation de feux peut être modifiée pour favoriser un mouvement plutôt qu'un autre.

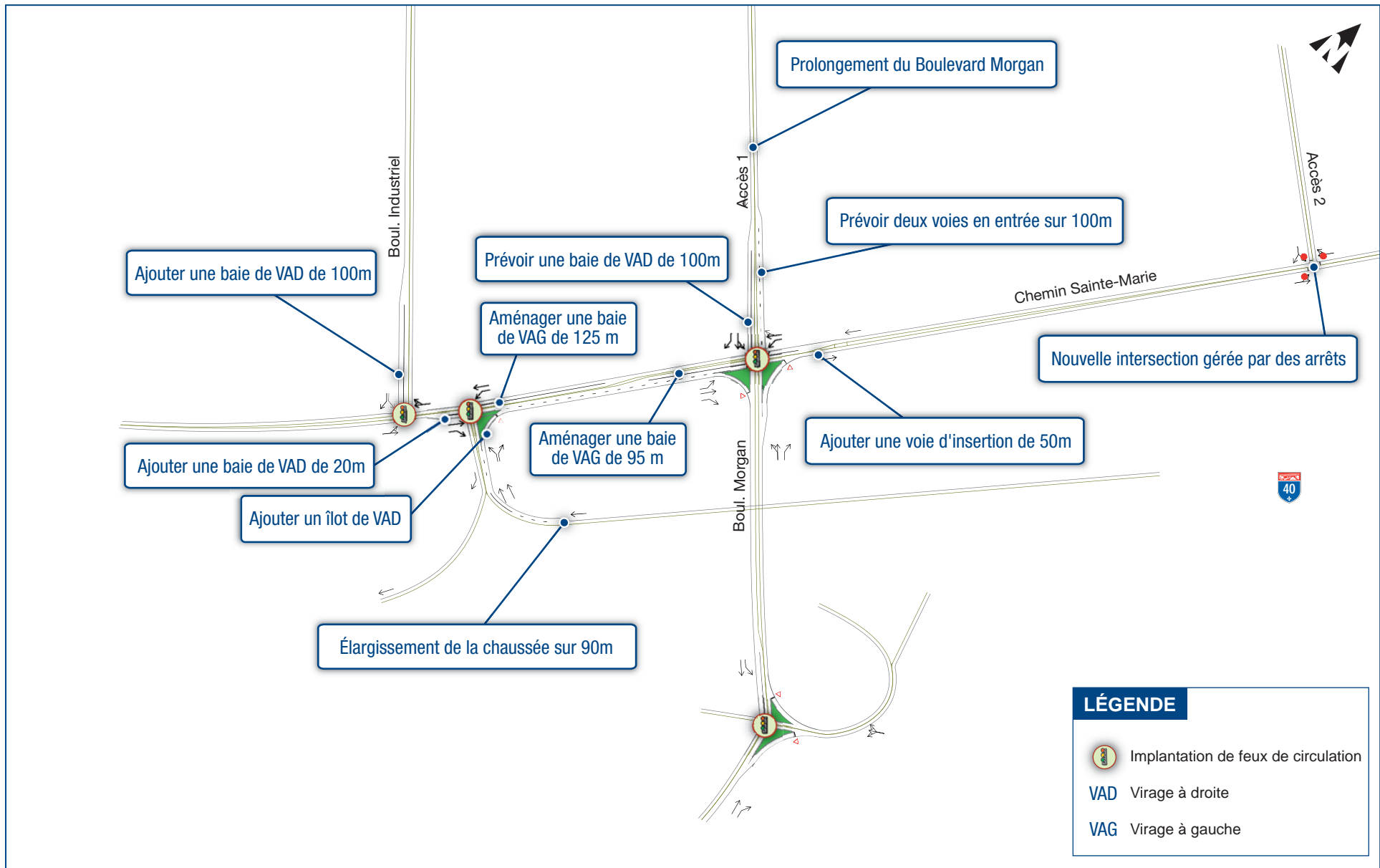
Par contre, le fait que les deux intersections soient rapprochées implique que les feux de circulation doivent fonctionner à l'aide d'un seul et même contrôleur. Les mouvements priorités sont donc ceux provenant des bretelles de l'A-40 Ouest plutôt que ceux des approches nord et ouest de l'intersection formée par le boulevard Industriel.

## 4.3 À l'ultime

### 4.3.1 Interventions

Afin d'assurer la fluidité sur le réseau routier, et ce malgré les déplacements générés par le développement à l'étude, il est nécessaire de mettre en place des interventions géométriques et opérationnelles.

La figure 4.1 présente les interventions proposées afin d'assurer des niveaux de services acceptables aux différentes intersections du secteur. Les interventions sont principalement des ajouts de baies de virage et de feux de circulation. En considérant que les feux recommandés à court terme sur le chemin Sainte-Marie sont installés, il ne faudrait qu'ajouter des feux à l'intersection du boulevard Morgan et du chemin Sainte-Marie.



ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION  
 SECTEUR NORD DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

## INTERVENTIONS PROPOSÉES

M03537A  
 Mars 2015

**CIMA**  
 Partenaire de génie

Figure 4.1



### 4.3.2 Analyse de visibilité

Une analyse de visibilité a été effectuée sur le chemin Sainte-Marie à environ 500 m à l'est de l'intersection avec le boulevard Morgan afin d'évaluer le positionnement possible des futurs accès du secteur. La figure 4.2 illustre les points où la visibilité a été analysée. Ces points sont situés de part et d'autre de l'accès menant à la maison Michel-Robillard, et sont espacés de 50 m entre eux.

Figure 4.2 - Points d'analyse de la visibilité



Le tableau 4.1 montre les distances de visibilité obtenues en fonction des différents mouvements qu'un conducteur peut effectuer à l'intersection. L'analyse démontre que les points 4 et 5, illustrés sur la figure 4.2 ne respectent pas les distances de visibilité requises pour l'ensemble des mouvements. Toutefois, afin de rendre possible l'accès au niveau du point 5, un dégagement des arbres situés au nord du chemin Sainte-Marie est nécessaire à l'est de ce point.

Tableau 4.1 - Analyse de la visibilité sur le chemin Sainte-Marie

	Distance de visibilité d'arrêt		Distance de visibilité de virage			Visibilité adéquate	
	DVA Direction est	DVA Direction ouest	à droite (DVVD)	à gauche (DVVG) (à partir du ch. Sainte-Marie)	à gauche (DVVG) (à partir de l'accès proposé)		
Distance requise	<b>85 m</b>	<b>85 m</b>	<b>110 m</b>	<b>95 m</b>	<b>125 m</b>		
Point	1	150 m et plus	150 m	164 m	160 m	150 m et plus	✓
	2	150 m et plus	105 m	142 m	150 m et plus	150 m et plus	✓
	3	150 m et plus	150 m et plus	150 m et plus	150 m et plus	150 m et plus	✓
	4	65 m	150 m et plus	190 m	150 m et plus	150 m et plus	✗
	5	100 m	150 m et plus	55 m	150 m et plus	122 m	✗

En résumé, le tronçon entre le boulevard Morgan et l'accès menant à la maison Michel-Robillard ne démontre aucune problématique de visibilité. Toutefois, pour le tronçon situé à l'est de l'accès menant à la maison Michel-Robillard, l'emplacement à éviter pour l'aménagement d'un nouvel accès se situe entre 0 et 100 m. Au-delà de 100 m, un dégagement des arbres du côté nord du chemin Sainte-Marie est nécessaire afin que la visibilité soit adéquate en direction est de l'accès.

### 4.3.3 Plan concept et estimation des coûts

Un plan concept a été réalisé afin d'illustrer à l'échelle les modifications à apporter au réseau local.

Une estimation des coûts de classe « D » a également été réalisée pour le concept retenu. Les coûts estimés sont de l'ordre de 1,2 M \$ (taxes en sus).

Le plan concept et le détail de l'estimation (hypothèses retenues et calcul des coûts) peuvent être consultés à l'annexe E.



# 5 Conditions anticipées de circulation

Ce chapitre présente les conditions anticipées de circulation pour les horizons à court terme ainsi qu'à l'ultime. Les analyses ont été effectuées pour les heures de pointe les plus critiques soit celles du matin et de l'après-midi pour un jour de semaine où les des débits sont plus élevés que ceux du samedi. Les conditions anticipées de circulation obtenues selon l'horizon prennent en compte les débits actuels, les déplacements générés par les développements et les interventions présentées au chapitre précédent.

## 5.1 Court terme

### 5.1.1 Statu quo

Les conditions de circulation à court terme pour l'option du statu quo sont bonnes du côté de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, mais sont plutôt critiques du côté de la ville de Baie-d'Urfé à l'intersection du boulevard Morgan et des bretelles de l'autoroute 40 Est. Les conditions anticipées de circulation obtenues pour l'option du statu quo à court terme sont présentés à l'annexe F.

### 5.1.2 Avec feux de circulation

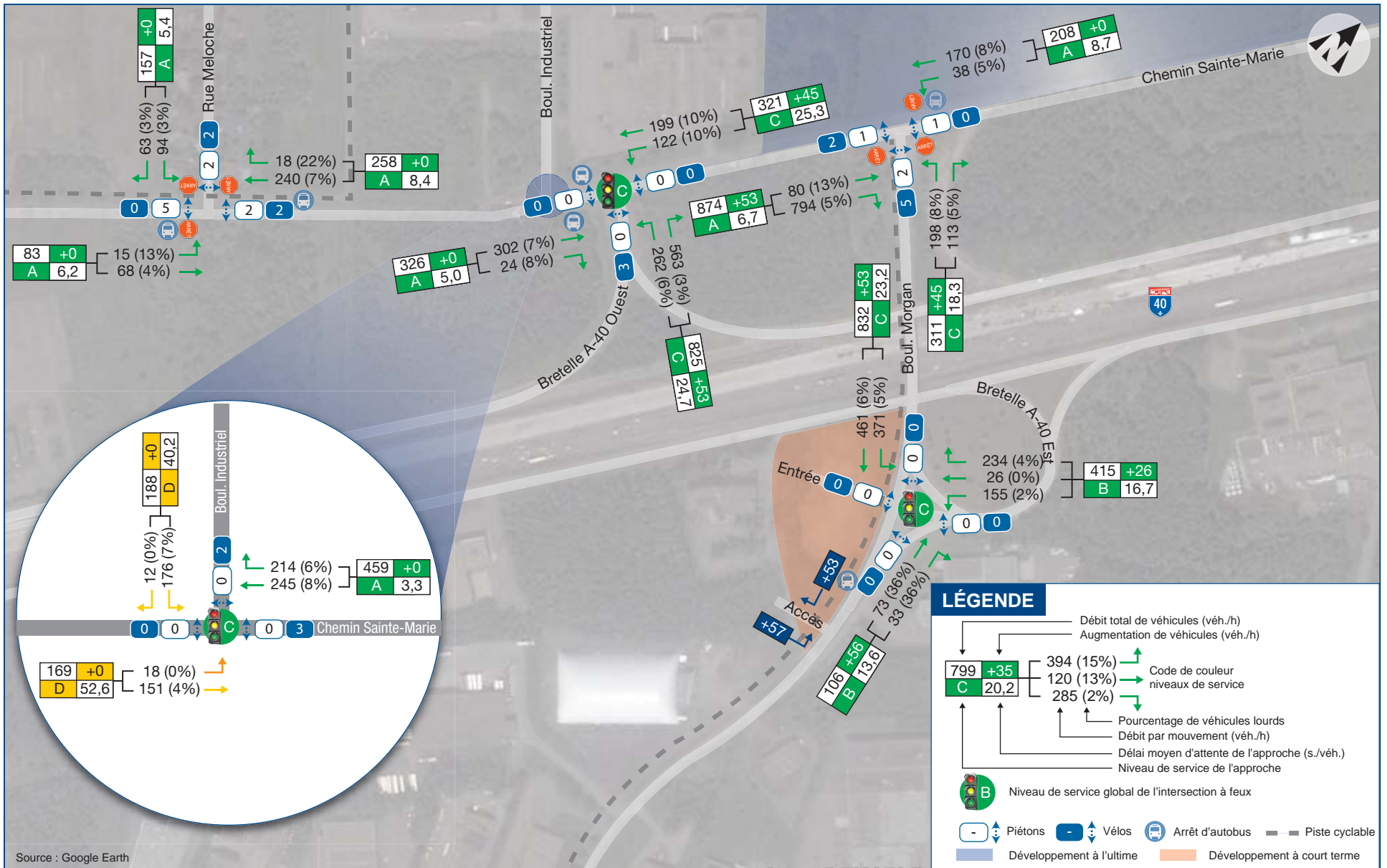
Dans l'ensemble, les conditions de circulation à court terme sont bonnes. Les figures 5.1 et 5.2 illustrent les niveaux de service obtenus pour l'heure de pointe du matin et de l'après-midi respectivement. Les niveaux de services globaux pour les intersections avec des feux de circulation sont bons (C) ou très bons (B) et aucune approche ne présente un niveau de service inférieur à D (acceptable). Rappelons que l'implantation des feux de circulation aux intersections du chemin Sainte-Marie avec le boulevard Industriel et les bretelles de l'A-40 Ouest a pour effet de sécuriser les mouvements véhiculaires et piétons. Les résultats détaillés des simulations pour l'option avec feux de circulation à court terme peuvent être consultées à l'annexe F.

## 5.2 À l'ultime

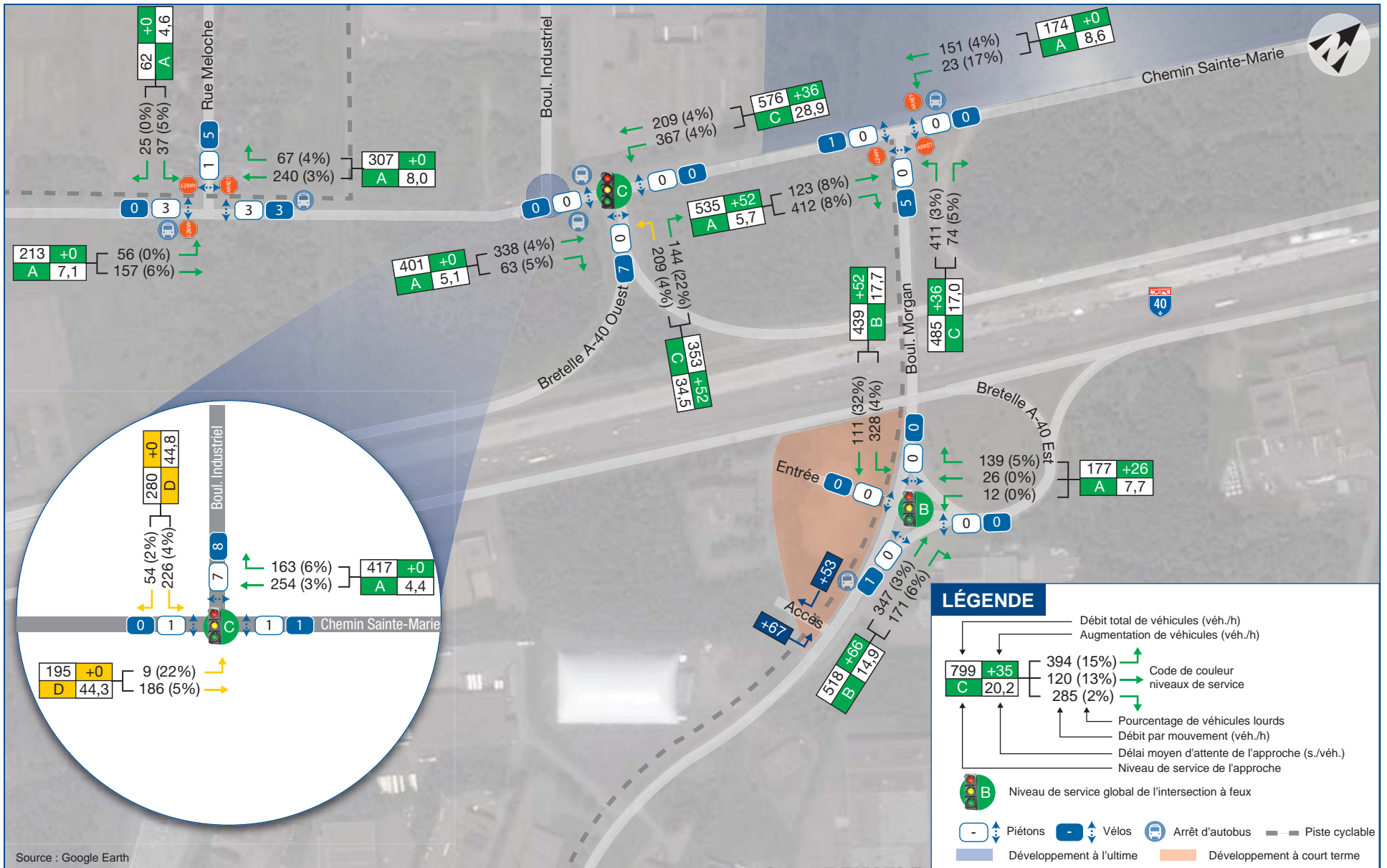
Les conditions de circulation anticipées à l'ultime sont bonnes dans l'ensemble, en considérant les interventions proposées. Les figures 5.3 et 5.4 illustrent les niveaux de service obtenus pour l'heure de pointe du matin et de l'après-midi respectivement. Les niveaux de services globaux pour les intersections avec des feux de circulation varient entre bon (C) et excellent (A) et aucune approche ne présente un niveau de service inférieur à D (acceptable), mis à part l'approche ouest de l'intersection du boulevard Industriel et de chemin Sainte-Marie où le niveau de service est de E (difficile). Ceci est notamment dû au fait que cette approche présente des débits plus faibles que les autres approches de l'intersection. Ainsi la priorité est donnée aux approches les plus achalandées au détriment de celle qui est moins achalandée.

Les résultats détaillés des simulations à l'ultime peuvent être consultées à l'annexe G.







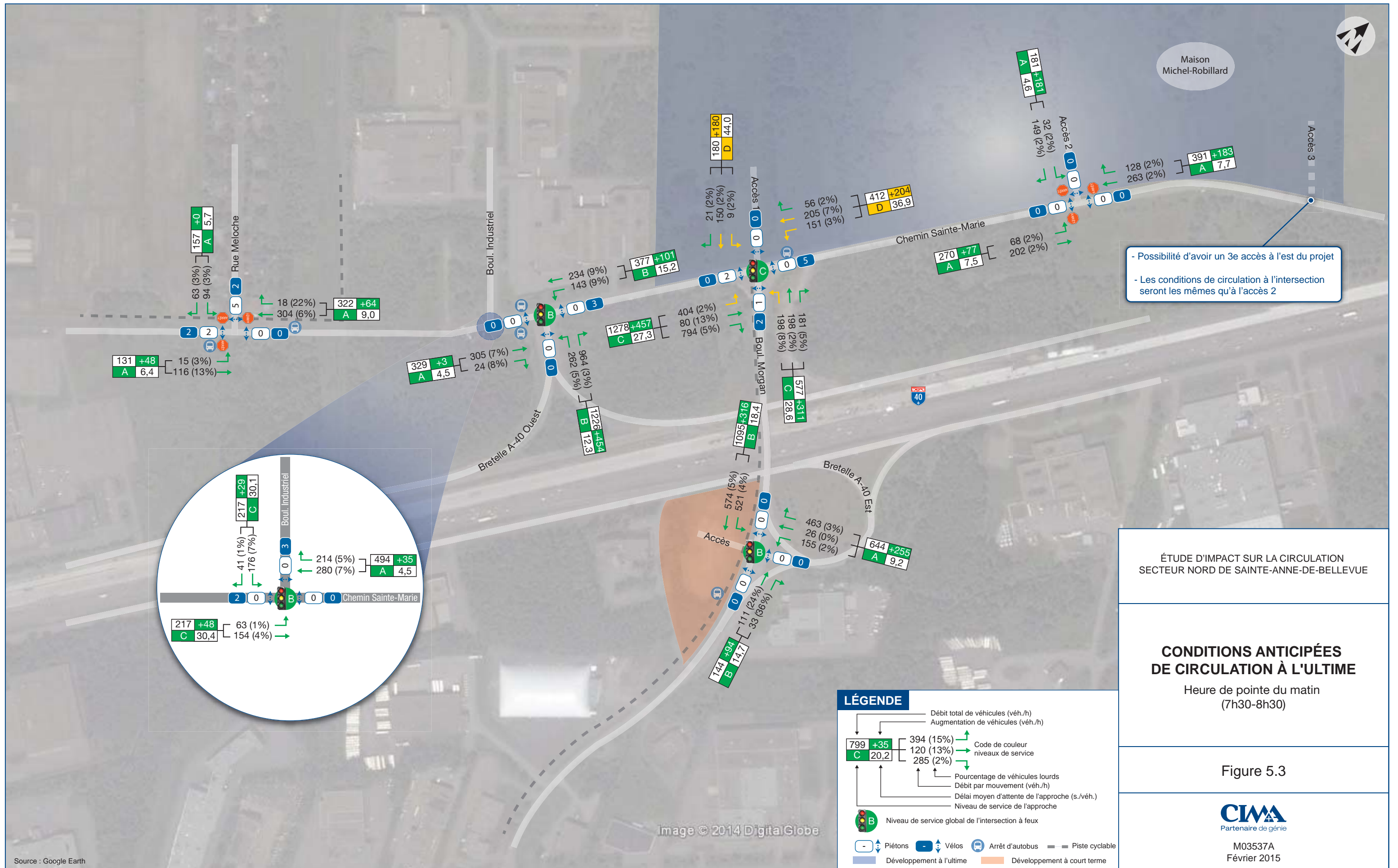


M03537A  
Novembre 2014

**CIMA**  
Partenaire de génie

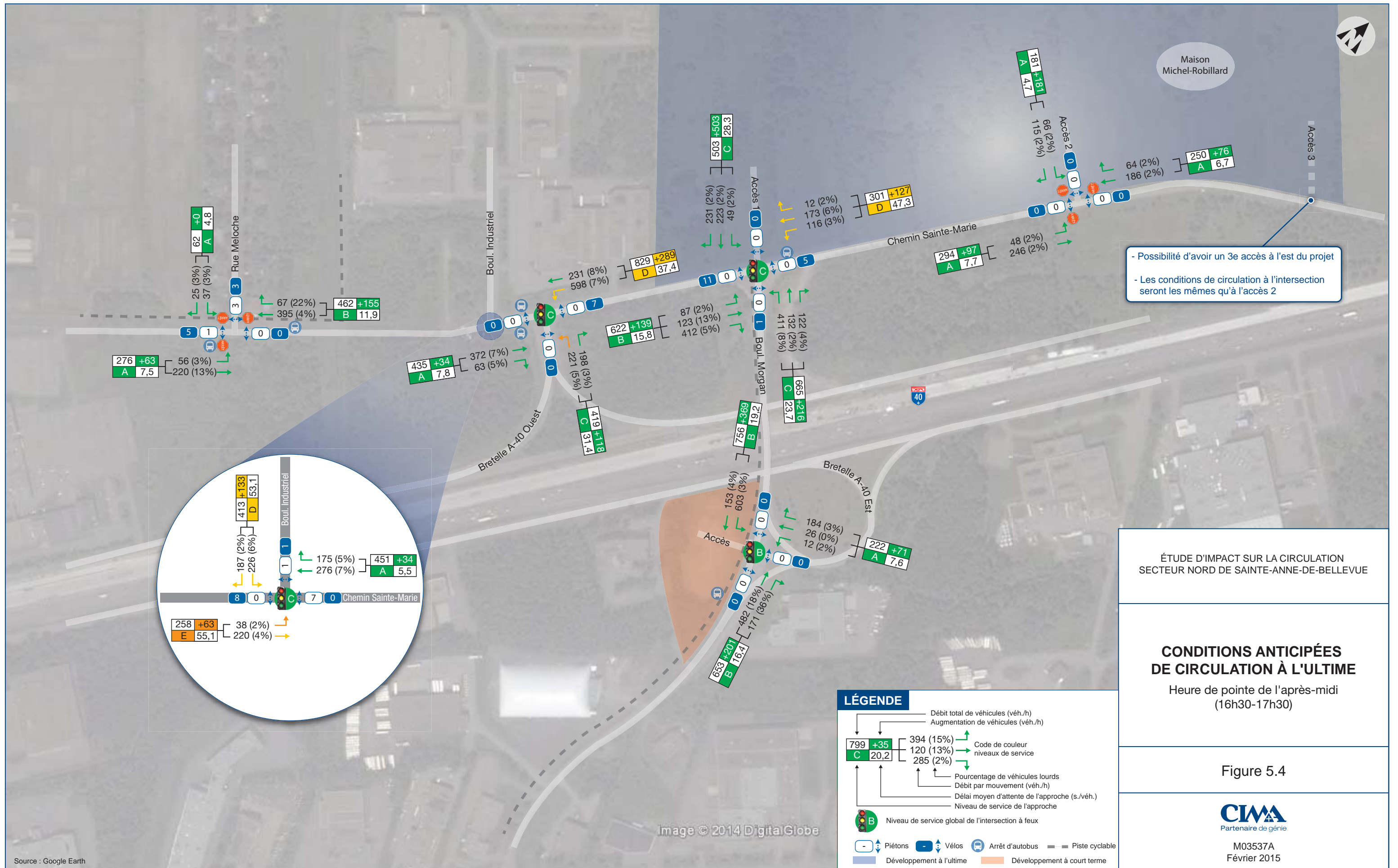
Figure 5.2













# 6 Conclusion

L'étude d'impact sur les déplacements liée au développement des terrains situés au nord de la ville, plus précisément dans le quadrilatère formé par le chemin Sainte-Marie, rue Daoust et le parc nature de l'Anse à l'Orme a été réalisée dans le but de déterminer les interventions géométriques et opérationnelles requises pour accueillir le projet et projeter les interventions dans le temps (court terme et à l'ultime).

Le développement projeté est d'une superficie d'environ de 55 hectares comprenant un secteur d'emploi, un secteur résidentiel et des petits commerces de proximité.

Les accès prévus au nouveau développement se feront à partir du chemin Sainte-Marie. Le projet prévoit le prolongement du boulevard Morgan au nord du chemin Sainte-Marie jusqu'à la rue Daoust. Cet accès sera la porte d'entrée principale du développement. Pour les autres accès potentiels au site, une analyse de visibilité a été effectuée. Le tronçon entre le boulevard Morgan et l'accès menant à la maison Michel-Robillard ne démontre aucune problématique de visibilité. Toutefois, il faut éviter d'implanter un accès dans la zone de 100 m à l'est de l'accès à la maison Michel-Robillard. Au-delà de 100 m, un dégagement des arbres du côté nord du chemin Sainte-Marie est nécessaire afin que la visibilité soit adéquate en direction est de l'accès.

L'estimation et l'analyse des nouveaux déplacements sur le réseau routier local ont été effectuées selon deux horizons. À court terme, les nouveaux débits générés sont reliés au développement prévu du côté de la Ville de Baie-d'Urfée (hôtel et restaurant) et à l'ultime, ils proviennent du développement du secteur situé au nord du chemin Sainte-Marie (secteur d'emploi et résidentiel), qui s'ajoute à la situation à court terme.

À court terme, près de 150 nouveaux véhicules sont générés sur le réseau routier aux heures de pointe et de l'ordre de 1 200 nouveaux véhicules supplémentaires à l'ultime.

Les conditions de circulation anticipées obtenues avec l'ajout des nouveaux véhicules sur le réseau démontrent qu'avec la mise en place d'interventions géométriques et opérationnelles (ajout de baie de virage et de feux de circulation), il est possible de conserver des conditions de circulations acceptables à court terme et à l'ultime.

À la lumière des analyses effectuées, CIMA+ conclut que le développement des terrains situés au nord du chemin Sainte-Marie est réalisable en termes de circulation avec la mise en place d'interventions géométriques et opérationnelles dont les coûts sont de l'ordre de 1,2 M \$ (taxes en sus).



**Annexe A    Relevés**



**Données de comptages de circulation**





Projet :	M03537A		
Intersection :	Boul. Morgan / Bretelle A-40		
Période 1:	07:00	à	09:00
Période 2:	11:00	à	13:00
Période 3:	16:00	à	18:00
Période 4:		à	

Numéro d'intersection : 3097

Rue approche OUEST :	-
Rue approche SUD :	Boul. Morgan
Rue approche EST :	Bretelle A-40
Rue approche NORD :	Boul. Morgan

Date : 2014-09-25  
Journée : Jeudi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)

<b>Intersection:</b> Boul. Morgan / Bretelle A-40					
Projet :	M03537A	Date :	2014-09-25		
		Turnée :	Jeudi	Temps :	0

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	231	364	174	0	98	28	50	0	0	0	0	945
7:15 à 08:15	0	302	364	208	0	120	20	23	0	0	0	0	1037
7:30 à 08:30	0	385	353	224	0	152	14	18	0	0	0	0	1146
7:45 à 08:45	0	399	309	234	0	185	13	14	0	0	0	0	1154
8:00 à 09:00	0	387	249	200	0	196	11	14	0	0	0	0	1057
11:00 à 12:00	0	52	125	54	0	21	30	51	0	0	0	0	333
11:15 à 12:15	0	52	158	56	0	22	52	89	0	0	0	0	429
11:30 à 12:30	0	65	179	53	0	13	63	92	0	0	0	0	465
11:45 à 12:45	0	97	194	57	0	16	65	91	0	0	0	0	520
12:00 à 13:00	0	139	191	57	0	18	58	80	0	0	0	0	543
16:00 à 17:00	0	33	285	111	0	13	125	264	0	0	0	0	831
16:15 à 17:15	0	38	304	122	0	12	131	289	0	0	0	0	896
16:30 à 17:30	0	40	316	132	0	12	133	301	0	0	0	0	934
16:45 à 17:45	0	37	280	129	0	11	127	237	0	0	0	0	821
17:00 à 18:00	0	34	268	123	0	11	107	192	0	0	0	0	735

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	21	20	4	0	4	11	8	0	0	0	0	68
7:15 à 08:15	0	19	15	2	0	5	9	8	0	0	0	0	58
7:30 à 08:30	0	21	15	5	0	3	8	10	0	0	0	0	62
7:45 à 08:45	0	23	12	7	0	5	11	10	0	0	0	0	68
8:00 à 09:00	0	21	18	10	0	10	8	10	0	0	0	0	77
11:00 à 12:00	0	45	28	12	0	13	25	16	0	0	0	0	139
11:15 à 12:15	0	35	32	9	0	12	27	18	0	0	0	0	133
11:30 à 12:30	0	42	23	9	0	10	20	14	0	0	0	0	118
11:45 à 12:45	0	40	27	7	0	11	17	14	0	0	0	0	116
12:00 à 13:00	0	37	23	6	0	13	14	10	0	0	0	0	103
16:00 à 17:00	0	24	12	1	0	10	8	13	0	0	0	0	68
16:15 à 17:15	0	23	8	1	0	4	11	13	0	0	0	0	60
16:30 à 17:30	0	18	11	2	0	0	8	10	0	0	0	0	49
16:45 à 17:45	0	12	13	4	0	1	7	11	0	0	0	0	48
17:00 à 18:00	0	6	12	5	0	1	5	11	0	0	0	0	40

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7
7:15 à 08:15	0	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7
7:30 à 08:30	0	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10
7:45 à 08:45	0	1	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	9
8:00 à 09:00	0	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	8
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
16:00 à 17:00	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	6
16:15 à 17:15	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	5
16:30 à 17:30	0	1	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	7
16:45 à 17:45	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	6
17:00 à 18:00	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
7:00 à 08:00	0	2	7.0%	0	0	3.9%	0	0	19.6%	0	0	0.0%	82%
7:15 à 08:15	0	1	5.4%	0	0	3.0%	0	0	28.3%	0	0	0.0%	89%
7:30 à 08:30	0	0	5.3%	0	0	3.3%	0	0	36.0%	0	0	0.0%	87%
7:45 à 08:45	0	0	5.2%	0	0	3.9%	0	0	43.8%	0	0	0.0%	88%
8:00 à 09:00	0	0	6.3%	0	0	5.7%	0	0	41.9%	0	0	0.0%	81%
11:00 à 12:00	0	0	29.2%	0	0	25.0%	0	0	33.6%	0	0	0.0%	80%
11:15 à 12:15	0	1	24.2%	0	0	21.2%	0	0	24.2%	0	0	0.0%	76%
11:30 à 12:30	0	2	21.0%	0	0	22.4%	0	0	18.0%	0	0	0.0%	78%
11:45 à 12:45	0	2	18.7%	0	0	19.8%	0	0	16.6%	0	0	0.0%	85%
12:00 à 13:00	0	2	16.0%	0	0	20.2%	0	0	14.8%	0	0	0.0%	87%
16:00 à 17:00	0	0	10.9%	0	1	10.1%	0	0	5.1%	0	0	0.0%	80%
16:15 à 17:15	0	0	8.8%	0	1	5.6%	0	0	5.4%	0	0	0.0%	80%
16:30 à 17:30	0	0	8.0%	0	1	4.6%	0	0	4.0%	0	0	0.0%	83%
16:45 à 17:45	0	0	8.1%	0	0	5.4%	0	0	4.7%	0	0	0.0%	73%
17:00 à 18:00	0	0	6.2%	0	0	5.6%	0	1	5.1%	0	0	0.0%	65%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	254	386	181	0	102	39	58	0	0	0	0	1020
7:15 à 08:15	0	322	382	213	0	125	29	31	0	0	0	0	1102
7:30 à 08:30	0	408	371	234	0	155	22	28	0	0	0	0	1218
7:45 à 08:45	0	423	324	246	0	190	24	24	0	0	0	0	1231
8:00 à 09:00	0	410	269	214	0	206	19	24	0	0	0	0	1142
11:00 à 12:00	0	97	153	66	0	34	55	67	0	0	0	0	472
11:15 à 12:15	0	87	190	65	0	34	79	107	0	0	0	0	562
11:30 à 12:30	0	107	202	62	0	23	83	106	0	0	0	0	583
11:45 à 12:45	0	137	221	64	0	27	82	105	0	0	0	0	636
12:00 à 13:00	0	176	217	63	0	31	72	90	0	0	0	0	649
16:00 à 17:00	0	58	299	115	0	23	133	277	0	0	0	0	905
16:15 à 17:15	0	62	313	126	0	16	142	302	0	0	0	0	961
16:30 à 17:30	0	59	328	139	0	12	141	311	0	0	0	0	990
16:45 à 17:45	0	51	294	136	0	12	134	248	0	0	0	0	875
17:00 à 18:00	0	42	280	130	0	12	112	203	0	0	0	0	779
camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)													

rang de l'heure de pointe

Projet :	M03537A		
Intersection :	Boul. Morgan / Chemin Ste-Marie		
Période 1:	07:00	à	09:00
Période 2:	11:00	à	13:00
Période 3:	16:00	à	18:00
Période 4:		à	

Numéro d'intersection : 3098

Rue approche OUEST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche SUD :	Boul. Morgan
Rue approche EST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche NORD :	-

Date : 2014-09-25  
Journée : Jeudi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)  
1 demi-tour à l'approche ouest

<b>Intersection:</b> Boul. Morgan / Chemin Ste-Marie				
Projet : M03537A	Date : 2014-09-25	Turnée : Jeudi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	111	32	65	0	161	572	48	0	989
7:15 à 08:15	0	0	0	0	154	36	84	0	147	647	47	0	1115
7:30 à 08:30	0	0	0	0	156	36	107	0	140	703	70	0	1212
7:45 à 08:45	0	0	0	0	152	38	113	0	133	665	76	0	1177
8:00 à 09:00	0	0	0	0	139	35	113	0	99	595	70	0	1051
11:00 à 12:00	0	0	0	0	76	22	40	0	69	164	59	0	430
11:15 à 12:15	0	0	0	0	83	30	62	0	86	190	73	0	524
11:30 à 12:30	0	0	0	0	96	45	63	0	77	214	70	0	565
11:45 à 12:45	0	0	0	0	97	52	68	0	73	245	62	0	597
12:00 à 13:00	0	0	0	0	99	60	59	0	76	274	60	0	628
16:00 à 17:00	0	0	0	0	139	13	61	0	323	312	114	0	962
16:15 à 17:15	0	0	0	0	138	16	71	0	346	334	114	0	1019
16:30 à 17:30	0	0	0	0	145	19	70	0	362	333	113	0	1042
16:45 à 17:45	0	0	0	0	126	17	61	0	296	293	112	0	905
17:00 à 18:00	0	0	0	0	119	14	57	0	251	280	107	0	828

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	4	1	3	0	9	39	1	0	57
7:15 à 08:15	0	0	0	0	3	1	2	0	7	34	4	0	51
7:30 à 08:30	0	0	0	0	2	0	3	0	12	35	5	0	57
7:45 à 08:45	0	0	0	0	1	1	2	0	15	33	4	0	56
8:00 à 09:00	0	0	0	0	2	1	4	0	16	34	4	0	61
11:00 à 12:00	0	0	0	0	8	1	3	0	24	70	2	0	108
11:15 à 12:15	0	0	0	0	6	1	2	0	24	66	2	0	101
11:30 à 12:30	0	0	0	0	6	1	3	0	19	67	2	0	98
11:45 à 12:45	0	0	0	0	3	1	2	0	19	68	3	0	96
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	1	0	16	66	2	0	85
16:00 à 17:00	0	0	0	0	1	2	1	0	14	31	1	0	50
16:15 à 17:15	0	0	0	0	2	3	1	0	15	29	3	0	53
16:30 à 17:30	0	0	0	0	3	3	0	0	12	26	2	0	46
16:45 à 17:45	0	0	0	0	3	4	1	0	13	21	3	0	45
17:00 à 18:00	0	0	0	0	5	3	1	0	14	16	3	0	42

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	8	2	2	0	1	3	6	0	22
7:15 à 08:15	0	0	0	0	12	1	2	0	1	2	6	0	24
7:30 à 08:30	0	0	0	0	12	2	3	0	1	3	5	0	26
7:45 à 08:45	0	0	0	0	11	2	3	0	2	3	6	0	27
8:00 à 09:00	0	0	0	0	11	2	3	0	1	1	2	0	20
11:00 à 12:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	6
11:15 à 12:15	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	3	0	8
11:30 à 12:30	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	7
11:45 à 12:45	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	3	0	8
12:00 à 13:00	0	0	0	0	4	0	0	0	0	5	3	0	12
16:00 à 17:00	0	0	0	0	8	2	2	0	1	1	9	0	23
16:15 à 17:15	0	0	0	0	2	2	2	0	1	1	9	0	17
16:30 à 17:30	0	0	0	0	3	1	4	0	1	1	8	0	18
16:45 à 17:45	0	0	0	0	3	2	3	0	0	1	7	0	16
17:00 à 18:00	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	5	0	11

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
7:00 à 08:00	0	0	0.0%	0	2	9.5%	0	1	6.2%	1	3	7.3%	81%
7:15 à 08:15	0	0	0.0%	0	5	8.2%	1	2	4.9%	2	4	6.2%	90%
7:30 à 08:30	0	0	0.0%	0	5	7.7%	1	2	7.1%	2	4	5.8%	92%
7:45 à 08:45	0	0	0.0%	0	3	7.3%	1	1	8.2%	2	3	5.8%	89%
8:00 à 09:00	0	0	0.0%	0	3	8.4%	1	1	10.2%	2	2	5.8%	80%
11:00 à 12:00	0	0	0.0%	0	1	10.9%	0	0	19.9%	0	5	25.2%	82%
11:15 à 12:15	0	0	0.0%	0	2	9.6%	0	0	14.9%	0	4	21.3%	79%
11:30 à 12:30	0	0	0.0%	0	4	7.2%	0	0	13.6%	0	2	20.2%	84%
11:45 à 12:45	0	0	0.0%	0	5	5.7%	0	0	13.0%	0	1	19.4%	88%
12:00 à 13:00	0	0	0.0%	0	4	2.5%	0	0	11.2%	0	0	18.5%	91%
16:00 à 17:00	0	0	0.0%	0	6	7.9%	0	1	4.5%	0	17	9.0%	80%
16:15 à 17:15	0	0	0.0%	0	5	5.5%	0	1	4.4%	0	14	8.6%	82%
16:30 à 17:30	0	0	0.0%	0	5	5.7%	0	1	3.8%	0	11	7.7%	83%
16:45 à 17:45	0	0	0.0%	0	2	7.7%	0	1	4.5%	0	8	7.3%	73%
17:00 à 18:00	0	0	0.0%	0	3	8.3%	0	2	5.2%	0	8	5.8%	66%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	123	35	70	0	171	614	55	0	1068
7:15 à 08:15	0	0	0	0	169	38	88	0	155	683	57	0	1190
7:30 à 08:30	0	0	0	0	170	38	113	0	153	741	80	0	1295
7:45 à 08:45	0	0	0	0	164	41	118	0	150	701	86	0	1260
8:00 à 09:00	0	0	0	0	152	38	120	0	116	630	76	0	1132
11:00 à 12:00	0	0	0	0	87	23	43	0	93	234	64	0	544
11:15 à 12:15	0	0	0	0	94	31	64	0	110	256	78	0	633
11:30 à 12:30	0	0	0	0	106	46	66	0	96	281	75	0	670
11:45 à 12:45	0	0	0	0	105	53	70	0	92	313	68	0	701
12:00 à 13:00	0	0	0	0	103	60	60	0	92	345	65	0	725
16:00 à 17:00	0	0	0	0	148	17	64	0	338	344	124	0	1035
16:15 à 17:15	0	0	0	0	142	21	74	0	362	364	126	0	1089
16:30 à 17:30	0	0	0	0	151	23	74	0	375	360	123	0	1106
16:45 à 17:45	0	0	0	0	132	23	65	0	309	315	122	0	966
17:00 à 18:00	0	0	0	0	127	18	60	0	265	296	115	0	881
camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)													

rang de l'heure de pointe



Projet :	M03537A		
Intersection :	Chemin Ste-Marie / Bretelle A-40		
Période 1:	07:00	à	09:00
Période 2:	11:00	à	13:00
Période 3:	16:00	à	18:00
Période 4:		à	

Numéro d'intersection : 3099

Rue approche OUEST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche SUD :	Bretelle A-40
Rue approche EST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche NORD :	-

Date : 2014-09-25  
Journée : Jeudi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)  
1 demi-tour à l'approche est

<b>Intersection:</b> Chemin Ste-Marie / Bretelle A-40				
Projet : M03537A	Date : 2014-09-25	Turnée : Jeudi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	151	80	339	0	226	18	303	0	1117
7:15 à 08:15	0	0	0	0	169	72	434	0	245	23	281	0	1224
7:30 à 08:30	0	0	0	0	180	69	494	0	246	22	282	0	1293
7:45 à 08:45	0	0	0	0	165	73	475	0	225	23	241	0	1202
8:00 à 09:00	0	0	0	0	142	71	433	0	159	21	217	0	1043
11:00 à 12:00	0	0	0	0	72	79	80	0	92	14	148	0	485
11:15 à 12:15	0	0	0	0	94	82	83	0	95	9	174	0	537
11:30 à 12:30	0	0	0	0	95	76	111	0	106	12	168	0	568
11:45 à 12:45	0	0	0	0	111	63	126	0	113	15	165	0	593
12:00 à 13:00	0	0	0	0	104	57	174	0	131	13	151	0	630
16:00 à 17:00	0	0	0	0	181	298	88	0	214	57	309	0	1147
16:15 à 17:15	0	0	0	0	187	320	76	0	217	63	333	0	1196
16:30 à 17:30	0	0	0	0	200	319	72	0	200	60	323	0	1174
16:45 à 17:45	0	0	0	0	170	250	71	0	213	62	295	0	1061
17:00 à 18:00	0	0	0	0	140	218	79	0	200	59	277	0	973

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	3	9	27	0	5	1	9	0	54
7:15 à 08:15	0	0	0	0	4	6	25	0	7	1	5	0	48
7:30 à 08:30	0	0	0	0	7	7	16	0	12	1	11	0	54
7:45 à 08:45	0	0	0	0	11	4	13	0	13	2	9	0	52
8:00 à 09:00	0	0	0	0	11	2	11	0	13	2	14	0	53
11:00 à 12:00	0	0	0	0	6	24	56	0	14	3	18	0	121
11:15 à 12:15	0	0	0	0	5	25	45	0	10	1	20	0	106
11:30 à 12:30	0	0	0	0	7	17	53	0	10	0	18	0	105
11:45 à 12:45	0	0	0	0	7	14	48	0	8	1	24	0	102
12:00 à 13:00	0	0	0	0	6	10	52	0	8	1	17	0	94
16:00 à 17:00	0	0	0	0	2	15	25	0	5	2	9	0	58
16:15 à 17:15	0	0	0	0	2	14	26	0	7	2	7	0	58
16:30 à 17:30	0	0	0	0	6	11	20	0	8	3	6	0	54
16:45 à 17:45	0	0	0	0	7	10	18	0	8	3	7	0	53
17:00 à 18:00	0	0	0	0	8	11	13	0	4	3	5	0	44

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	9	1	0	0	3	0	9	0	22
7:15 à 08:15	0	0	0	0	11	2	0	0	4	1	9	0	27
7:30 à 08:30	0	0	0	0	12	1	0	0	4	1	9	0	27
7:45 à 08:45	0	0	0	0	12	1	0	0	3	1	10	0	27
8:00 à 09:00	0	0	0	0	10	5	0	0	2	1	4	0	22
11:00 à 12:00	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	7
11:15 à 12:15	0	0	0	0	5	0	0	0	2	0	3	0	10
11:30 à 12:30	0	0	0	0	5	0	0	0	3	0	2	0	10
11:45 à 12:45	0	0	0	0	5	0	0	0	6	0	3	0	14
12:00 à 13:00	0	0	0	0	3	0	0	0	6	0	11	0	20
16:00 à 17:00	0	0	0	0	5	5	0	0	1	2	10	0	23
16:15 à 17:15	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	10	0	15
16:30 à 17:30	0	0	0	0	3	1	0	0	1	0	9	0	14
16:45 à 17:45	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	7	0	11
17:00 à 18:00	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	6	0	9

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
7:00 à 08:00	0	0	0.0%	0	2	8.7%	0	0	5.8%	0	5	5.6%	78%
7:15 à 08:15	0	0	0.0%	0	3	8.7%	0	0	5.0%	0	4	5.0%	85%
7:30 à 08:30	0	0	0.0%	0	3	9.8%	0	0	4.1%	0	3	6.7%	90%
7:45 à 08:45	0	0	0.0%	0	1	10.5%	0	0	4.0%	0	1	7.7%	84%
8:00 à 09:00	0	0	0.0%	0	1	11.6%	0	0	4.2%	0	1	8.1%	82%
11:00 à 12:00	0	0	0.0%	0	0	18.4%	0	0	28.9%	0	5	12.9%	88%
11:15 à 12:15	0	0	0.0%	0	1	16.6%	0	0	24.3%	0	3	11.6%	92%
11:30 à 12:30	0	0	0.0%	0	2	14.5%	0	0	23.3%	0	3	10.0%	96%
11:45 à 12:45	0	0	0.0%	0	3	13.0%	0	0	20.6%	0	1	13.5%	95%
12:00 à 13:00	0	0	0.0%	0	3	10.6%	0	0	17.8%	0	1	15.0%	89%
16:00 à 17:00	0	0	0.0%	0	7	5.3%	0	0	9.3%	0	14	5.9%	89%
16:15 à 17:15	0	0	0.0%	0	6	3.6%	0	0	10.7%	0	12	4.6%	89%
16:30 à 17:30	0	0	0.0%	0	7	3.9%	0	0	9.6%	0	7	4.5%	87%
16:45 à 17:45	0	0	0.0%	0	3	4.5%	0	0	8.7%	0	4	4.5%	79%
17:00 à 18:00	0	0	0.0%	0	5	5.5%	0	0	6.1%	0	0	4.0%	72%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	0	0	163	90	366	0	234	19	321	0	1193
7:15 à 08:15	0	0	0	0	184	80	459	0	256	25	295	0	1299
7:30 à 08:30	0	0	0	0	199	77	510	0	262	24	302	0	1374
7:45 à 08:45	0	0	0	0	188	78	488	0	241	26	260	0	1281
8:00 à 09:00	0	0	0	0	163	78	444	0	174	24	235	0	1118
11:00 à 12:00	0	0	0	0	82	103	136	0	106	17	169	0	613
11:15 à 12:15	0	0	0	0	104	107	128	0	107	10	197	0	653
11:30 à 12:30	0	0	0	0	107	93	164	0	119	12	188	0	683
11:45 à 12:45	0	0	0	0	123	77	174	0	127	16	192	0	709
12:00 à 13:00	0	0	0	0	113	67	226	0	145	14	179	0	744
16:00 à 17:00	0	0	0	0	188	318	113	0	220	61	328	0	1228
16:15 à 17:15	0	0	0	0	192	334	102	0	226	65	350	0	1269
16:30 à 17:30	0	0	0	0	209	331	92	0	209	63	338	0	1242
16:45 à 17:45	0	0	0	0	179	261	89	0	222	65	309	0	1125
17:00 à 18:00	0	0	0	0	149	230	92	0	205	62	288	0	1026
camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)													

rang de l'heure de pointe

Projet :	M03537A		
Intersection :	Chemin Ste-Marie / Boul. Industriel / Accès résidentiel		
Période 1:	07:00	à	09:00
Période 2:	11:00	à	13:00
Période 3:	16:00	à	18:00
Période 4:		à	

Numéro d'intersection : 3100

Rue approche OUEST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche SUD :	Accès résidentiel
Rue approche EST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche NORD :	Boul. Industriel

Date : 2014-09-25  
Journée : Jeudi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)

<b>Intersection:</b> Chemin Ste-Marie / Boul. Industriel / Accès résidentiel				
Projet : M03537A	Date : 2014-09-25	Turnée : Jeudi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	10	0	181	215	137	0	0	0	0	0	141	28	712
7:15 à 08:15	11	0	168	214	197	0	0	0	0	0	133	22	745
7:30 à 08:30	12	0	164	201	226	0	0	0	0	0	145	18	766
7:45 à 08:45	10	0	156	169	230	0	0	0	0	0	124	20	709
8:00 à 09:00	6	0	121	101	214	0	0	0	0	0	113	10	565
11:00 à 12:00	10	0	68	50	105	0	0	0	0	0	82	3	318
11:15 à 12:15	14	0	79	60	121	0	0	0	0	0	97	2	373
11:30 à 12:30	14	0	75	69	127	0	0	0	0	0	105	2	392
11:45 à 12:45	16	0	94	78	141	0	0	0	0	0	93	2	424
12:00 à 13:00	13	0	85	94	147	0	0	0	0	0	85	4	428
16:00 à 17:00	35	0	181	150	241	0	0	0	0	0	178	7	792
16:15 à 17:15	48	0	222	159	243	0	0	0	0	0	168	6	846
16:30 à 17:30	53	0	218	153	247	0	0	0	0	0	176	7	854
16:45 à 17:45	43	0	190	151	238	0	0	0	0	0	172	7	801
17:00 à 18:00	37	0	180	143	201	0	0	0	0	0	169	5	735

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	9	4	2	0	0	0	0	0	2	0	17
7:15 à 08:15	0	0	4	6	4	0	0	0	0	0	0	0	14
7:30 à 08:30	0	0	7	9	7	0	0	0	0	0	2	0	25
7:45 à 08:45	0	0	6	11	12	0	0	0	0	0	3	0	32
8:00 à 09:00	2	0	8	11	12	0	0	0	0	0	5	0	38
11:00 à 12:00	3	0	13	15	5	0	0	0	0	0	6	1	43
11:15 à 12:15	1	0	16	14	2	0	0	0	0	0	6	0	39
11:30 à 12:30	0	0	12	15	2	0	0	0	0	0	5	1	35
11:45 à 12:45	0	0	17	12	3	0	0	0	0	0	7	1	40
12:00 à 13:00	0	0	17	11	4	0	0	0	0	0	3	1	36
16:00 à 17:00	0	0	13	9	1	0	0	0	0	0	1	0	24
16:15 à 17:15	0	0	7	11	2	0	0	0	0	0	1	1	22
16:30 à 17:30	1	0	8	10	3	0	0	0	0	0	1	2	25
16:45 à 17:45	1	0	8	10	4	0	0	0	0	0	2	2	27
17:00 à 18:00	1	0	6	7	4	0	0	0	0	0	2	2	22

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	4	3	8	0	0	0	0	0	5	0	20
7:15 à 08:15	0	0	4	3	11	0	0	0	0	0	5	0	23
7:30 à 08:30	0	0	5	4	12	0	0	0	0	0	4	0	25
7:45 à 08:45	0	0	5	1	14	0	0	0	0	0	5	0	25
8:00 à 09:00	0	0	1	1	13	0	0	0	0	0	3	0	18
11:00 à 12:00	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	5
11:15 à 12:15	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	3	0	8
11:30 à 12:30	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	0	9
11:45 à 12:45	0	0	0	6	4	0	0	0	0	0	3	0	13
12:00 à 13:00	0	0	5	7	3	0	0	0	0	0	3	0	18
16:00 à 17:00	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0	13	0	20
16:15 à 17:15	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	10	0	15
16:30 à 17:30	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	9	0	13
16:45 à 17:45	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	8	0	11
17:00 à 18:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	5	0	8

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
7:00 à 08:00	1	2	6.4%	0	2	4.6%	0	0	0.0%	0	4	4.0%	70%
7:15 à 08:15	1	3	4.3%	0	4	5.5%	0	0	0.0%	0	3	3.1%	73%
7:30 à 08:30	0	3	6.4%	0	4	7.0%	0	0	0.0%	0	2	3.6%	76%
7:45 à 08:45	0	2	6.2%	0	2	8.7%	0	0	0.0%	0	2	5.3%	71%
8:00 à 09:00	0	2	8.0%	0	2	10.5%	0	0	0.0%	0	1	6.1%	88%
11:00 à 12:00	0	0	17.0%	0	1	12.4%	0	0	0.0%	0	5	10.5%	80%
11:15 à 12:15	1	0	15.5%	0	2	10.4%	0	0	0.0%	0	4	8.3%	78%
11:30 à 12:30	1	0	11.9%	0	3	10.5%	0	0	0.0%	0	2	7.8%	81%
11:45 à 12:45	3	0	13.4%	0	4	10.2%	0	0	0.0%	0	2	10.4%	89%
12:00 à 13:00	3	0	18.3%	0	3	9.4%	0	0	0.0%	0	1	7.3%	90%
16:00 à 17:00	0	1	5.7%	10	7	4.2%	0	0	0.0%	4	14	7.0%	93%
16:15 à 17:15	1	1	2.5%	7	7	4.3%	0	0	0.0%	4	13	6.5%	83%
16:30 à 17:30	1	1	3.2%	7	8	4.1%	0	0	0.0%	0	8	6.2%	84%
16:45 à 17:45	1	0	3.7%	2	3	4.2%	0	0	0.0%	0	6	6.3%	79%
17:00 à 18:00	1	0	3.1%	0	5	3.9%	0	0	0.0%	0	5	4.9%	72%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	10	0	194	222	147	0	0	0	0	0	148	28	749
7:15 à 08:15	11	0	176	223	212	0	0	0	0	0	138	22	782
7:30 à 08:30	12	0	176	214	245	0	0	0	0	0	151	18	816
7:45 à 08:45	10	0	167	181	256	0	0	0	0	0	132	20	766
8:00 à 09:00	8	0	130	113	239	0	0	0	0	0	121	10	621
11:00 à 12:00	13	0	81	65	112	0	0	0	0	0	91	4	366
11:15 à 12:15	15	0	95	75	127	0	0	0	0	0	106	2	420
11:30 à 12:30	14	0	87	87	132	0	0	0	0	0	113	3	436
11:45 à 12:45	16	0	111	96	148	0	0	0	0	0	103	3	477
12:00 à 13:00	13	0	107	112	154	0	0	0	0	0	91	5	482
16:00 à 17:00	35	0	194	160	248	0	0	0	0	0	192	7	836
16:15 à 17:15	48	0	229	170	250	0	0	0	0	0	179	7	883
16:30 à 17:30	54	0	226	163	254	0	0	0	0	0	186	9	892
16:45 à 17:45	44	0	198	161	245	0	0	0	0	0	182	9	839
17:00 à 18:00	38	0	186	150	208	0	0	0	0	0	176	7	765
camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)													

rang de l'heure de pointe



Projet :	M03537A		
Intersection :	Chemin Ste-Marie / Rue Meloche		
Période 1:	07:00	à	09:00
Période 2:	11:00	à	13:00
Période 3:	16:00	à	18:00
Période 4:		à	

Numéro d'intersection : 3101

Rue approche OUEST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche SUD :	-
Rue approche EST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche NORD :	Rue Meloche

Date : 2014-09-25  
Journée : Jeudi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)  
1 demi-tour à l'approche est  
1 demi-tour à l'approche ouest

<b>Intersection:</b> Chemin Ste-Marie / Rue Meloche					
Projet :	M03537A	Date :	2014-09-25		
		Turnée :	Jeudi	Temps :	0

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	44	0	112	12	147	0	0	0	0	0	58	12	385
7:15 à 08:15	60	0	100	13	196	0	0	0	0	0	56	10	435
7:30 à 08:30	61	0	91	14	223	0	0	0	0	0	65	13	467
7:45 à 08:45	51	0	75	12	226	0	0	0	0	0	57	16	437
8:00 à 09:00	49	0	70	15	192	0	0	0	0	0	55	16	397
11:00 à 12:00	14	0	28	18	104	0	0	0	0	0	60	22	246
11:15 à 12:15	14	0	30	20	120	0	0	0	0	0	74	31	289
11:30 à 12:30	14	0	29	22	120	0	0	0	0	0	76	28	289
11:45 à 12:45	20	0	27	23	130	0	0	0	0	0	63	27	290
12:00 à 13:00	25	0	28	28	124	0	0	0	0	0	57	23	285
16:00 à 17:00	18	0	36	62	222	0	0	0	0	0	143	50	531
16:15 à 17:15	25	0	38	55	235	0	0	0	0	0	133	54	540
16:30 à 17:30	25	0	35	64	234	0	0	0	0	0	148	56	562
16:45 à 17:45	31	0	33	73	201	0	0	0	0	0	142	57	537
17:00 à 18:00	40	0	28	70	161	0	0	0	0	0	146	51	496

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

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	0	0	3	2	6	0	0	0	0	0	2	1	14
7:15 à 08:15	0	0	2	2	9	0	0	0	0	0	3	2	18
7:30 à 08:30	1	0	3	2	10	0	0	0	0	0	2	2	20
7:45 à 08:45	1	0	3	4	10	0	0	0	0	0	3	1	22
8:00 à 09:00	3	0	2	2	10	0	0	0	0	0	2	1	20
11:00 à 12:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	6
11:15 à 12:15	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	7
11:30 à 12:30	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	5
11:45 à 12:45	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	7
12:00 à 13:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4	0	7
16:00 à 17:00	0	0	4	2	4	0	0	0	0	0	9	1	20
16:15 à 17:15	0	0	1	2	4	0	0	0	0	0	9	0	16
16:30 à 17:30	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	7	0	13
16:45 à 17:45	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7	0	10
17:00 à 18:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	6	0	9

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
7:00 à 08:00	9	4	1.9%	0	0	7.0%	0	0	0.0%	1	2	9.1%	78%
7:15 à 08:15	7	3	1.8%	0	2	7.1%	0	0	0.0%	1	2	7.0%	88%
7:30 à 08:30	5	2	3.2%	0	2	8.1%	0	0	0.0%	2	2	6.0%	94%
7:45 à 08:45	5	0	3.8%	0	2	10.9%	0	0	0.0%	2	1	7.6%	90%
8:00 à 09:00	4	0	5.6%	0	2	10.8%	0	0	0.0%	1	1	7.8%	82%
11:00 à 12:00	6	3	6.7%	0	0	6.2%	0	0	0.0%	0	2	8.9%	82%
11:15 à 12:15	9	2	6.4%	0	1	3.4%	0	0	0.0%	0	2	6.3%	78%
11:30 à 12:30	19	4	6.5%	0	1	4.1%	0	0	0.0%	0	0	7.1%	78%
11:45 à 12:45	27	2	4.1%	0	2	5.0%	0	0	0.0%	0	0	9.1%	79%
12:00 à 13:00	32	4	0.0%	0	2	5.0%	0	0	0.0%	0	0	10.1%	77%
16:00 à 17:00	0	3	6.9%	2	2	2.4%	0	0	0.0%	0	5	5.4%	90%
16:15 à 17:15	3	4	1.6%	2	2	3.0%	0	0	0.0%	0	6	5.6%	87%
16:30 à 17:30	3	3	3.2%	0	2	2.9%	0	0	0.0%	1	5	4.2%	90%
16:45 à 17:45	3	5	3.0%	0	0	2.8%	0	0	0.0%	1	5	4.3%	86%
17:00 à 18:00	5	7	2.9%	0	3	3.3%	0	0	0.0%	4	4	3.9%	79%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
7:00 à 08:00	44	0	115	14	157	0	0	0	0	0	62	15	407
7:15 à 08:15	61	0	102	15	210	0	0	0	0	0	59	12	459
7:30 à 08:30	63	0	94	18	240	0	0	0	0	0	68	15	498
7:45 à 08:45	53	0	78	19	248	0	0	0	0	0	62	17	477
8:00 à 09:00	53	0	73	20	212	0	0	0	0	0	60	17	435
11:00 à 12:00	15	0	30	19	111	0	0	0	0	0	67	23	265
11:15 à 12:15	15	0	32	20	125	0	0	0	0	0	80	32	304
11:30 à 12:30	15	0	31	23	125	0	0	0	0	0	84	28	306
11:45 à 12:45	20	0	29	24	137	0	0	0	0	0	72	27	309
12:00 à 13:00	25	0	28	29	131	0	0	0	0	0	66	23	302
16:00 à 17:00	18	0	40	64	227	0	0	0	0	0	153	51	553
16:15 à 17:15	25	0	39	57	242	0	0	0	0	0	144	54	561
16:30 à 17:30	25	0	37	67	240	0	0	0	0	0	157	56	582
16:45 à 17:45	31	0	35	74	208	0	0	0	0	0	151	57	556
17:00 à 18:00	40	0	30	71	168	0	0	0	0	0	154	51	514
camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)													

rang de l'heure de pointe

Projet :	M03537A		
Intersection :	Boul. Morgan / Bretelle A-40		
Période 1:	11:00	à	17:00
Période 2:		à	
Période 3:		à	
Période 4:		à	

Numéro d'intersection : 3102

Rue approche OUEST :	-
Rue approche SUD :	Boul. Morgan
Rue approche EST :	Bretelle A-40
Rue approche NORD :	Boul. Morgan

Date : 2014-09-27  
Journée : Samedi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)  
1 demi-tour à l'approche est

<b>Intersection:</b> Boul. Morgan / Bretelle A-40				
Projet : M03537A	Date : 2014-09-27	Turnée : Samedi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	11	118	47	0	6	5	32	0	0	0	0	219
11:15 à 12:15	0	8	128	44	0	5	18	35	0	0	0	0	238
11:30 à 12:30	0	12	134	46	0	7	23	37	0	0	0	0	259
11:45 à 12:45	0	17	126	44	0	9	26	33	0	0	0	0	255
12:00 à 13:00	0	21	121	42	0	9	23	31	0	0	0	0	247
12:15 à 13:15	0	25	124	46	0	8	12	23	0	0	0	0	238
12:30 à 13:30	0	24	114	51	0	6	7	20	0	0	0	0	222
12:45 à 13:45	0	21	119	65	0	5	3	19	0	0	0	0	232
13:00 à 14:00	0	19	124	63	0	3	4	17	0	0	0	0	230
13:15 à 14:15	0	16	119	63	0	4	2	19	0	0	0	0	223
13:30 à 14:30	0	14	126	61	0	5	3	22	0	0	0	0	231
13:45 à 14:45	0	14	125	56	0	5	3	21	0	0	0	0	224
14:00 à 15:00	0	8	120	54	0	5	4	17	0	0	0	0	208
14:15 à 15:15	0	7	114	51	0	8	6	14	0	0	0	0	200
14:30 à 15:30	0	9	115	50	0	9	8	12	0	0	0	0	203
14:45 à 15:45	0	10	108	49	0	11	10	17	0	0	0	0	205
15:00 à 16:00	0	12	105	62	0	11	9	19	0	0	0	0	218
15:15 à 16:15	0	12	115	68	0	9	6	24	0	0	0	0	234
15:30 à 16:30	0	12	115	70	0	8	3	23	0	0	0	0	231
15:45 à 16:45	0	11	126	75	0	7	4	28	0	0	0	0	251
16:00 à 17:00	0	9	128	63	0	7	4	28	0	0	0	0	239

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	4	4	1	0	1	3	7	0	0	0	0	20
11:15 à 12:15	0	4	4	0	0	1	2	8	0	0	0	0	19
11:30 à 12:30	0	0	3	1	0	2	1	4	0	0	0	0	11
11:45 à 12:45	0	1	2	1	0	1	2	4	0	0	0	0	11
12:00 à 13:00	0	1	2	1	0	4	1	4	0	0	0	0	13
12:15 à 13:15	0	1	3	1	0	4	1	1	0	0	0	0	11
12:30 à 13:30	0	1	5	0	0	6	1	2	0	0	0	0	15
12:45 à 13:45	0	0	6	1	0	7	0	4	0	0	0	0	18
13:00 à 14:00	0	1	6	2	0	5	1	5	0	0	0	0	20
13:15 à 14:15	0	2	8	3	0	6	1	10	0	0	0	0	30
13:30 à 14:30	0	2	7	3	0	6	2	10	0	0	0	0	30
13:45 à 14:45	0	2	6	2	0	7	2	8	0	0	0	0	27
14:00 à 15:00	0	1	5	2	0	6	2	8	0	0	0	0	24
14:15 à 15:15	0	0	3	1	0	5	2	5	0	0	0	0	16
14:30 à 15:30	0	0	5	1	0	2	1	4	0	0	0	0	13
14:45 à 15:45	0	0	7	2	0	0	1	5	0	0	0	0	15
15:00 à 16:00	0	0	10	2	0	0	1	5	0	0	0	0	18
15:15 à 16:15	0	0	9	2	0	0	1	3	0	0	0	0	15
15:30 à 16:30	0	0	10	2	0	1	1	4	0	0	0	0	18
15:45 à 16:45	0	0	7	1	0	1	1	2	0	0	0	0	12
16:00 à 17:00	0	0	4	0	0	1	1	1	0	0	0	0	7

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12:15 à 13:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12:30 à 13:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12:45 à 13:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13:00 à 14:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13:15 à 14:15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13:30 à 14:30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13:45 à 14:45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14:00 à 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 à 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 à 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 à 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
11:00 à 12:00	0	1	5.8%	2	0	3.6%	1	2	21.3%	0	0	0.0%	87%
11:15 à 12:15	0	2	5.6%	2	0	2.0%	1	2	15.9%	0	0	0.0%	83%
11:30 à 12:30	0	2	2.0%	2	0	5.4%	1	2	7.7%	0	0	0.0%	88%
11:45 à 12:45	0	2	2.1%	1	0	3.6%	1	3	9.2%	0	0	0.0%	86%
12:00 à 13:00	0	1	2.7%	0	0	8.9%	0	1	8.5%	0	0	0.0%	85%
12:15 à 13:15	0	0	3.2%	0	0	8.5%	0	1	5.4%	0	0	0.0%	93%
12:30 à 13:30	0	0	4.8%	0	0	9.5%	0	1	10.0%	0	0	0.0%	90%
12:45 à 13:45	0	0	4.8%	0	0	10.3%	0	0	15.4%	0	0	0.0%	95%
13:00 à 14:00	0	0	4.7%	0	0	10.8%	0	1	22.2%	0	0	0.0%	95%
13:15 à 14:15	0	0	6.9%	0	0	13.0%	0	1	34.4%	0	0	0.0%	92%
13:30 à 14:30	0	0	6.0%	0	0	13.2%	0	1	32.4%	0	0	0.0%	95%
13:45 à 14:45	0	0	5.4%	0	0	14.1%	0	1	29.4%	0	0	0.0%	91%
14:00 à 15:00	0	1	4.5%	0	0	11.9%	0	0	32.3%	0	0	0.0%	84%
14:15 à 15:15	0	1	2.4%	0	0	9.2%	0	1	25.9%	0	0	0.0%	86%
14:30 à 15:30	0	1	3.9%	0	0	4.8%	0	1	20.0%	0	0	0.0%	86%
14:45 à 15:45	0	1	5.6%	0	0	3.2%	0	1	18.2%	0	0	0.0%	87%
15:00 à 16:00	0	1	7.9%	0	0	2.7%	0	2	17.6%	0	0	0.0%	94%
15:15 à 16:15	0	1	6.6%	0	0	2.5%	0	1	11.8%	0	0	0.0%	94%
15:30 à 16:30	0	1	7.3%	0	0	3.7%	0	2	16.1%	0	0	0.0%	94%
15:45 à 16:45	0	1	4.9%	0	0	2.4%	0	2	8.6%	0	0	0.0%	89%
16:00 à 17:00	0	1	2.8%	0	0	1.4%	0	1	5.9%	0	0	0.0%	83%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Morgan			Bretelle A-40			Boul. Morgan			-			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	15	122	48	0	7	8	39	0	0	0	0	239
11:15 à 12:15	0	12	132	44	0	6	20	43	0	0	0	0	257
11:30 à 12:30	0	12	137	47	0	9	24	41	0	0	0	0	270
11:45 à 12:45	0	18	128	45	0	10	28	37	0	0	0	0	266
12:00 à 13:00	0	22	124	43	0	13	24	35	0	0	0	0	261
12:15 à 13:15	0	26	128	47	0	12	13	24	0	0	0	0	250
12:30 à 13:30	0	25	120	51	0	12	8	22	0	0	0	0	238
12:45 à 13:45	0	21	126	66	0	12	3	23	0	0	0	0	251
13:00 à 14:00	0	20	130	66	0	8	5	22	0	0	0	0	251
13:15 à 14:15	0	18	127	67	0	10	3	29	0	0	0	0	254
13:30 à 14:30	0	16	133	65	0	11	5	32	0	0	0	0	262
13:45 à 14:45	0	16	131	59	0	12	5	29	0	0	0	0	252
14:00 à 15:00	0	9	125	56	0	11	6	25	0	0	0	0	232
14:15 à 15:15	0	7	117	52	0	13	8	19	0	0	0	0	216
14:30 à 15:30	0	9	120	51	0	11	9	16	0	0	0	0	216
14:45 à 15:45	0	10	115	51	0	11	11	22	0	0	0	0	220
15:00 à 16:00	0	12	115	64	0	11	10	24	0	0	0	0	236
15:15 à 16:15	0	12	124	70	0	9	7	27	0	0	0	0	249
15:30 à 16:30	0	12	125	72	0	9	4	27	0	0	0	0	249
15:45 à 16:45	0	11	133	76	0	8	5	30	0	0	0	0	263
16:00 à 17:00	0	9	132	63	0	8	5	29	0	0	0	0	246
camion et autobus =	1		véhicule(s) équivalent(s)										

rang de l'heure de pointe



Projet : M03537A  
Intersection : Boul. Morgan / Chemin Ste-Marie  
Période 1: 11:00 à 17:00  
Période 2: à  
Période 3: à  
Période 4: à

Numéro d'intersection : 3103

Rue approche OUEST : Chemin Ste-Marie  
Rue approche SUD : Boul. Morgan  
Rue approche EST : Chemin Ste-Marie  
Rue approche NORD : -

Date : 2014-09-27  
Journée : Samedi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)

<b>Intersection:</b> Boul. Morgan / Chemin Ste-Marie			
Projet : M03537A	Date : 2014-09-27		

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	82	5	27	0	54	126	49	0	343
11:15 à 12:15	0	0	0	0	79	6	32	0	50	133	42	0	342
11:30 à 12:30	0	0	0	0	80	13	36	0	50	133	39	0	351
11:45 à 12:45	0	0	0	0	80	17	33	0	44	124	45	0	343
12:00 à 13:00	0	0	0	0	94	22	31	0	45	120	49	0	361
12:15 à 13:15	0	0	0	0	95	23	26	0	41	123	50	0	358
12:30 à 13:30	0	0	0	0	91	16	29	0	42	126	49	0	353
12:45 à 13:45	0	0	0	0	96	12	36	0	47	128	39	0	358
13:00 à 14:00	0	0	0	0	91	7	36	0	44	131	42	0	351
13:15 à 14:15	0	0	0	0	89	4	35	0	51	128	41	0	348
13:30 à 14:30	0	0	0	0	104	8	32	0	54	129	42	0	369
13:45 à 14:45	0	0	0	0	98	8	26	0	53	132	47	0	364
14:00 à 15:00	0	0	0	0	85	6	20	0	50	118	44	0	323
14:15 à 15:15	0	0	0	0	92	7	19	0	44	113	45	0	320
14:30 à 15:30	0	0	0	0	82	3	23	0	40	121	44	0	313
14:45 à 15:45	0	0	0	0	82	6	26	0	43	113	42	0	312
15:00 à 16:00	0	0	0	0	94	6	34	0	51	113	42	0	340
15:15 à 16:15	0	0	0	0	88	6	36	0	62	118	41	0	351
15:30 à 16:30	0	0	0	0	75	7	38	0	58	115	33	0	326
15:45 à 16:45	0	0	0	0	80	7	41	0	63	120	34	0	345
16:00 à 17:00	0	0	0	0	81	8	37	0	57	130	36	0	349

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	1	1	0	0	7	7	0	0	16
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	1	0	0	8	5	0	0	14
11:30 à 12:30	0	0	0	0	1	1	1	0	4	3	0	0	10
11:45 à 12:45	0	0	0	0	1	1	1	0	4	3	0	0	10
12:00 à 13:00	0	0	0	0	1	1	1	0	4	3	0	0	10
12:15 à 13:15	0	0	0	0	4	1	1	0	2	5	0	0	13
12:30 à 13:30	0	0	0	0	3	1	0	0	4	6	0	0	14
12:45 à 13:45	0	0	0	0	3	1	0	0	4	5	0	0	13
13:00 à 14:00	0	0	0	0	3	0	2	0	6	8	0	0	19
13:15 à 14:15	0	0	0	0	2	1	2	0	10	9	0	0	24
13:30 à 14:30	0	0	0	0	3	1	2	0	9	8	0	0	23
13:45 à 14:45	0	0	0	0	3	1	2	0	9	8	0	0	23
14:00 à 15:00	0	0	0	0	3	1	1	0	8	5	1	0	19
14:15 à 15:15	0	0	0	0	1	1	1	0	3	4	1	0	11
14:30 à 15:30	0	0	0	0	0	1	1	0	2	5	1	0	10
14:45 à 15:45	0	0	0	0	0	1	1	0	1	7	1	0	11
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	9	0	0	10
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	8
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	0	0	10
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	7
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	5

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 à 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 à 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 à 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 à 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 à 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
14:30 à 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
14:45 à 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	7
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	1	0	7
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	2	0	8
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	2	0	5
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	3

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
11:00 à 12:00	0	0	0.0%	0	11	2.2%	0	3	8.0%	0	10	3.8%	94%
11:15 à 12:15	0	0	0.0%	0	17	1.2%	0	2	8.9%	0	32	2.8%	95%
11:30 à 12:30	0	0	0.0%	0	16	2.1%	0	2	5.5%	0	38	1.7%	96%
11:45 à 12:45	0	0	0.0%	0	12	2.0%	0	3	6.1%	0	34	1.7%	96%
12:00 à 13:00	0	0	0.0%	0	13	1.7%	0	1	6.2%	0	34	2.3%	87%
12:15 à 13:15	0	0	0.0%	0	9	4.1%	0	1	4.3%	0	24	3.4%	87%
12:30 à 13:30	0	0	0.0%	0	11	3.6%	0	1	5.3%	0	18	3.8%	86%
12:45 à 13:45	0	0	0.0%	0	14	3.6%	0	0	4.6%	0	30	3.5%	87%
13:00 à 14:00	0	0	0.0%	0	18	3.0%	0	1	9.1%	0	31	4.4%	88%
13:15 à 14:15	0	0	0.0%	0	17	3.1%	0	2	12.2%	0	25	5.1%	89%
13:30 à 14:30	0	0	0.0%	0	16	3.4%	0	2	11.3%	2	24	4.5%	93%
13:45 à 14:45	0	0	0.0%	0	12	3.6%	0	2	12.2%	2	16	4.3%	92%
14:00 à 15:00	0	0	0.0%	0	9	4.2%	0	1	11.4%	2	15	3.6%	83%
14:15 à 15:15	0	0	0.0%	0	8	2.0%	0	1	8.7%	2	13	3.1%	81%
14:30 à 15:30	0	0	0.0%	0	8	1.2%	0	1	7.4%	0	18	3.5%	86%
14:45 à 15:45	0	0	0.0%	0	12	1.1%	0	1	9.2%	0	21	4.9%	86%
15:00 à 16:00	0	0	0.0%	0	14	1.0%	0	1	7.6%	0	18	5.5%	94%
15:15 à 16:15	0	0	0.0%	0	13	1.1%	0	0	5.8%	0	14	4.8%	96%
15:30 à 16:30	0	0	0.0%	0	15	1.2%	0	3	5.9%	0	13	6.9%	91%
15:45 à 16:45	0	0	0.0%	0	13	1.1%	0	3	2.8%	0	6	4.9%	88%
16:00 à 17:00	0	0	0.0%	0	9	1.1%	0	3	1.1%	0	9	3.5%	88%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Boul. Morgan			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	83	6	27	0	61	133	49	0	359
11:15 à 12:15	0	0	0	0	79	7	32	0	58	138	42	0	356
11:30 à 12:30	0	0	0	0	81	14	37	0	54	136	39	0	361
11:45 à 12:45	0	0	0	0	81	18	34	0	48	127	45	0	353
12:00 à 13:00	0	0	0	0	95	23	32	0	49	124	49	0	372
12:15 à 13:15	0	0	0	0	99	24	27	0	43	129	50	0	372
12:30 à 13:30	0	0	0	0	94	17	29	0	46	133	49	0	368
12:45 à 13:45	0	0	0	0	99	13	36	0	51	134	39	0	372
13:00 à 14:00	0	0	0	0	94	7	38	0	50	139	42	0	370
13:15 à 14:15	0	0	0	0	91	5	37	0	61	137	41	0	372
13:30 à 14:30	0	0	0	0	107	9	34	0	63	137	42	0	392
13:45 à 14:45	0	0	0	0	101	9	28	0	62	140	47	0	387
14:00 à 15:00	0	0	0	0	88	7	21	0	58	123	45	0	342
14:15 à 15:15	0	0	0	0	93	8	20	0	49	117	46	0	333
14:30 à 15:30	0	0	0	0	82	4	24	0	44	126	45	0	325
14:45 à 15:45	0	0	0	0	82	7	27	0	49	120	43	0	328
15:00 à 16:00	0	0	0	0	94	7	34	0	58	122	42	0	357
15:15 à 16:15	0	0	0	0	88	7	36	0	68	125	42	0	366
15:30 à 16:30	0	0	0	0	75	8	38	0	64	124	35	0	344
15:45 à 16:45	0	0	0	0	80	8	41	0	66	126	36	0	357
16:00 à 17:00	0	0	0	0	81	9	37	0	58	134	38	0	357

camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)

rang de l'heure de pointe 11

Projet :	M03537A
Intersection :	Bretelle A-40 / Chemin Ste-Marie
Période 1:	11:00 à 17:00
Période 2:	à
Période 3:	à
Période 4:	à

Numéro d'intersection : 3104

Rue approche OUEST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche SUD :	Bretelle A-40
Rue approche EST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche NORD :	-

Date : 2014-09-27  
Journée : Samedi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)

<b>Intersection:</b> Bretelle A-40 / Chemin Ste-Marie				
Projet : M03537A	Date : 2014-09-27	burnée : Samedi	Temps: 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	75	58	22	0	140	23	156	0	474
11:15 à 12:15	0	0	0	0	78	45	27	0	145	21	146	0	462
11:30 à 12:30	0	0	0	0	77	49	28	0	152	19	143	0	468
11:45 à 12:45	0	0	0	0	83	44	31	0	164	12	129	0	463
12:00 à 13:00	0	0	0	0	92	48	38	0	174	11	130	0	493
12:15 à 13:15	0	0	0	0	91	49	42	0	184	12	130	0	508
12:30 à 13:30	0	0	0	0	92	47	43	0	180	15	129	0	506
12:45 à 13:45	0	0	0	0	96	49	43	0	176	18	127	0	509
13:00 à 14:00	0	0	0	0	90	46	46	0	172	18	126	0	498
13:15 à 14:15	0	0	0	0	98	44	42	0	171	23	127	0	505
13:30 à 14:30	0	0	0	0	105	48	42	0	178	21	128	0	522
13:45 à 14:45	0	0	0	0	101	46	37	0	175	22	135	0	516
14:00 à 15:00	0	0	0	0	97	41	30	0	164	21	127	0	480
14:15 à 15:15	0	0	0	0	88	47	33	0	169	14	133	0	484
14:30 à 15:30	0	0	0	0	79	44	35	0	169	13	141	0	481
14:45 à 15:45	0	0	0	0	85	47	37	0	166	9	135	0	479
15:00 à 16:00	0	0	0	0	95	49	39	0	158	12	137	0	490
15:15 à 16:15	0	0	0	0	100	50	35	0	147	15	129	0	476
15:30 à 16:30	0	0	0	0	92	43	33	0	137	17	120	0	442
15:45 à 16:45	0	0	0	0	97	45	36	0	131	19	130	0	458
16:00 à 17:00	0	0	0	0	97	42	31	0	138	15	133	0	456

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	1	7	6	0	3	1	1	0	19
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	8	2	0	2	1	1	0	14
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	5	3	0	1	0	0	0	9
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	5	2	0	2	1	1	0	11
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	5	2	0	1	1	1	0	10
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	6	4	0	1	2	1	0	14
12:30 à 13:30	0	0	0	0	1	6	3	0	2	2	2	0	16
12:45 à 13:45	0	0	0	0	1	6	4	0	1	1	2	0	15
13:00 à 14:00	0	0	0	0	2	7	6	0	1	1	2	0	19
13:15 à 14:15	0	0	0	0	2	10	6	0	1	0	2	0	21
13:30 à 14:30	0	0	0	0	2	10	7	0	1	0	1	0	21
13:45 à 14:45	0	0	0	0	2	10	6	0	1	0	0	0	19
14:00 à 15:00	0	0	0	0	1	9	4	0	1	0	2	0	17
14:15 à 15:15	0	0	0	0	1	3	3	0	1	0	2	0	10
14:30 à 15:30	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	2	0	6
14:45 à 15:45	0	0	0	0	1	2	1	0	0	1	2	0	7
15:00 à 16:00	0	0	0	0	1	1	1	0	0	2	0	0	5
15:15 à 16:15	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2	0	0	6
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	2	4	0	1	2	0	0	9
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	1	4	0	1	1	0	0	7
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	1	4	0	1	0	0	0	6

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 à 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 à 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 à 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 à 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 à 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 à 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 à 15:45	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
11:00 à 12:00	0	0	0.0%	0	12	5.7%	0	0	5.8%	0	11	1.1%	96%
11:15 à 12:15	0	0	0.0%	0	16	6.1%	0	0	2.8%	0	29	1.2%	93%
11:30 à 12:30	0	0	0.0%	0	13	3.8%	0	0	2.7%	0	36	0.0%	93%
11:45 à 12:45	0	0	0.0%	0	11	3.8%	0	0	2.0%	0	35	1.4%	96%
12:00 à 13:00	0	0	0.0%	0	12	3.4%	0	0	1.4%	0	40	1.4%	83%
12:15 à 13:15	0	0	0.0%	0	9	4.1%	0	0	2.2%	0	25	2.1%	86%
12:30 à 13:30	0	0	0.0%	0	9	4.8%	0	0	2.2%	0	16	2.7%	86%
12:45 à 13:45	0	0	0.0%	0	10	4.6%	0	0	2.2%	0	29	2.0%	87%
13:00 à 14:00	0	0	0.0%	0	9	6.2%	0	0	3.1%	0	24	2.0%	90%
13:15 à 14:15	0	0	0.0%	0	6	7.8%	0	0	3.2%	0	23	1.3%	91%
13:30 à 14:30	0	0	0.0%	0	4	7.3%	0	0	3.5%	0	26	0.7%	94%
13:45 à 14:45	0	0	0.0%	0	1	7.5%	0	0	3.2%	0	16	0.0%	93%
14:00 à 15:00	0	0	0.0%	0	0	6.8%	0	0	2.5%	0	16	1.3%	89%
14:15 à 15:15	0	0	0.0%	0	1	2.9%	1	0	1.9%	0	11	1.3%	91%
14:30 à 15:30	0	0	0.0%	0	3	2.4%	1	0	0.5%	0	7	1.3%	90%
14:45 à 15:45	0	0	0.0%	0	12	2.2%	1	0	1.0%	0	4	2.0%	90%
15:00 à 16:00	0	0	0.0%	0	18	1.4%	1	0	1.0%	0	0	1.3%	91%
15:15 à 16:15	0	0	0.0%	0	18	2.0%	0	0	1.1%	0	2	1.4%	95%
15:30 à 16:30	0	0	0.0%	0	21	1.5%	0	0	3.4%	0	5	1.4%	92%
15:45 à 16:45	0	0	0.0%	0	15	0.7%	0	0	2.9%	0	5	0.7%	89%
16:00 à 17:00	0	0	0.0%	0	9	0.7%	0	0	2.9%	0	7	0.0%	88%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	-			Chemin Ste-Marie			Bretelle A-40			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	76	65	28	0	144	24	157	0	494
11:15 à 12:15	0	0	0	0	78	53	29	0	148	22	147	0	477
11:30 à 12:30	0	0	0	0	77	54	31	0	154	19	143	0	478
11:45 à 12:45	0	0	0	0	83	49	33	0	166	13	130	0	474
12:00 à 13:00	0	0	0	0	92	53	40	0	175	12	131	0	503
12:15 à 13:15	0	0	0	0	91	55	46	0	185	14	131	0	522
12:30 à 13:30	0	0	0	0	93	53	46	0	182	17	131	0	522
12:45 à 13:45	0	0	0	0	97	55	47	0	177	19	129	0	524
13:00 à 14:00	0	0	0	0	92	53	52	0	173	19	128	0	517
13:15 à 14:15	0	0	0	0	100	54	48	0	172	23	129	0	526
13:30 à 14:30	0	0	0	0	107	58	49	0	179	21	129	0	543
13:45 à 14:45	0	0	0	0	103	56	43	0	176	22	135	0	535
14:00 à 15:00	0	0	0	0	98	50	34	0	165	21	129	0	497
14:15 à 15:15	0	0	0	0	89	50	36	0	170	14	135	0	494
14:30 à 15:30	0	0	0	0	80	46	36	0	169	13	143	0	487
14:45 à 15:45	0	0	0	0	86	49	39	0	166	10	137	0	487
15:00 à 16:00	0	0	0	0	96	50	41	0	158	14	137	0	496
15:15 à 16:15	0	0	0	0	101	52	36	0	148	17	129	0	483
15:30 à 16:30	0	0	0	0	92	45	38	0	138	19	120	0	452
15:45 à 16:45	0	0	0	0	97	46	40	0	132	20	130	0	465
16:00 à 17:00	0	0	0	0	97	43	35	0	139	15	133	0	462

camion et autobus = 1 véhicule(s) équivalent(s)

rang de l'heure de pointe 11



Projet : M03537A  
Intersection : Boul. Industriel / Accès Industriel / Chemin Ste-Marie  
Période 1: 11:00 à 17:00  
Période 2: à  
Période 3: à  
Période 4: à

Numéro d'intersection : 3105

Rue approche OUEST : Chemin Ste-Marie  
Rue approche SUD : Accès résidentiel  
Rue approche EST : Chemin Ste-Marie  
Rue approche NORD : Boul. Industriel

Date : 2014-09-27  
Journée : Samedi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE

PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit


2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)

1 demit-tour à l'approche nord

4 demi-tours à l'approche est

**\*TRAVAUX DE PAVAGE DURANT LE COMPTAGE**

<b>Intersection:</b> Boul. Industriel / Accès Industriel / Chemin Ste-Marie				
<b>Projet :</b> M03537A	<b>Date :</b> 2014-09-27	<b>burnée :</b> Samedi	<b>Temps:</b> 0	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	3	0	71	44	169	3	0	0	0	0	101	4	395
11:15 à 12:15	5	0	75	53	170	2	0	0	0	0	98	3	406
11:30 à 12:30	4	0	69	61	164	1	0	0	0	0	101	3	403
11:45 à 12:45	4	0	58	75	170	0	0	0	0	0	96	2	405
12:00 à 13:00	2	0	49	78	183	1	0	0	0	0	96	1	410
12:15 à 13:15	0	0	45	82	193	1	0	0	0	0	98	1	420
12:30 à 13:30	4	0	48	74	196	2	0	0	0	0	93	1	418
12:45 à 13:45	4	0	55	65	198	2	0	0	0	0	88	1	413
13:00 à 14:00	4	0	61	59	199	1	0	0	0	0	84	1	409
13:15 à 14:15	5	0	58	58	199	1	0	0	0	0	89	2	412
13:30 à 14:30	1	0	60	74	208	0	0	0	0	0	87	1	431
13:45 à 14:45	2	0	56	81	208	0	0	0	0	0	94	2	443
14:00 à 15:00	2	0	52	88	182	0	0	0	0	0	93	3	420
14:15 à 15:15	2	0	46	87	175	0	0	0	0	0	89	3	402
14:30 à 15:30	3	0	52	75	168	0	0	0	0	0	94	3	395
14:45 à 15:45	2	0	49	68	167	0	0	0	0	0	88	2	376
15:00 à 16:00	4	0	50	77	180	0	0	0	0	0	87	1	399
15:15 à 16:15	5	0	54	78	164	0	0	0	0	0	90	1	392
15:30 à 16:30	5	0	52	84	155	0	0	0	0	0	84	3	383
15:45 à 16:45	8	0	53	89	149	1	0	0	0	0	93	3	396
16:00 à 17:00	6	0	53	83	141	1	0	0	0	0	97	4	385

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	7
11:15 à 12:15	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	5
11:30 à 12:30	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5
11:45 à 12:45	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	1	0	5
12:00 à 13:00	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	4
12:15 à 13:15	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	5
12:30 à 13:30	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	1	0	6
12:45 à 13:45	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	6
13:00 à 14:00	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	6
13:15 à 14:15	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6
13:30 à 14:30	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	6
13:45 à 14:45	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	4
14:00 à 15:00	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	4
14:15 à 15:15	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4
14:30 à 15:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
14:45 à 15:45	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
15:00 à 16:00	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
15:15 à 16:15	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
15:30 à 16:30	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
15:45 à 16:45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16:00 à 17:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11:15 à 12:15	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11:30 à 12:30	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11:45 à 12:45	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 à 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 à 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 à 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 à 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 à 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 à 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 à 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
11:00 à 12:00	4	0	2.6%	4	14	2.7%	0	0	0.0%	0	11	0.0%	91%
11:15 à 12:15	2	0	2.4%	7	16	1.7%	0	0	0.0%	0	28	0.0%	93%
11:30 à 12:30	3	2	3.9%	7	14	1.3%	0	0	0.0%	0	31	0.0%	92%
11:45 à 12:45	4	2	1.6%	7	13	1.6%	0	0	0.0%	0	27	1.0%	93%
12:00 à 13:00	2	2	1.9%	7	13	0.8%	0	0	0.0%	0	26	1.0%	91%
12:15 à 13:15	2	3	4.3%	0	9	0.7%	0	0	0.0%	0	19	1.0%	93%
12:30 à 13:30	1	1	3.7%	0	12	1.1%	0	0	0.0%	0	15	1.1%	93%
12:45 à 13:45	0	1	3.3%	0	14	1.5%	0	0	0.0%	0	24	0.0%	92%
13:00 à 14:00	0	1	4.4%	0	17	1.1%	0	0	0.0%	0	25	0.0%	94%
13:15 à 14:15	0	0	3.1%	0	17	1.5%	0	0	0.0%	0	21	0.0%	93%
13:30 à 14:30	2	0	1.6%	0	16	1.7%	0	0	0.0%	0	21	0.0%	93%
13:45 à 14:45	2	0	1.7%	0	11	1.0%	0	0	0.0%	0	17	0.0%	95%
14:00 à 15:00	2	0	1.8%	0	9	1.1%	0	0	0.0%	0	16	0.0%	90%
14:15 à 15:15	2	0	4.0%	0	8	0.8%	0	0	0.0%	0	17	0.0%	86%
14:30 à 15:30	0	0	3.5%	0	8	0.0%	0	0	0.0%	0	22	0.0%	91%
14:45 à 15:45	2	1	3.8%	0	15	0.4%	0	0	0.0%	0	23	0.0%	87%
15:00 à 16:00	4	1	1.8%	0	18	0.4%	0	0	0.0%	0	20	0.0%	92%
15:15 à 16:15	4	1	0.0%	0	18	0.8%	0	0	0.0%	0	14	0.0%	90%
15:30 à 16:30	4	1	0.0%	0	21	0.8%	0	0	0.0%	0	12	0.0%	88%
15:45 à 16:45	2	0	0.0%	0	16	0.4%	0	0	0.0%	0	6	0.0%	91%
16:00 à 17:00	0	0	0.0%	0	11	0.4%	0	0	0.0%	0	8	0.0%	96%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Boul. Industriel			Chemin Ste-Marie			Accès résidentiel			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	3	0	73	49	170	3	0	0	0	0	101	4	403
11:15 à 12:15	5	0	77	56	171	2	0	0	0	0	98	3	412
11:30 à 12:30	4	0	72	63	165	1	0	0	0	0	101	3	409
11:45 à 12:45	4	0	59	78	171	0	0	0	0	0	97	2	411
12:00 à 13:00	2	0	50	80	183	1	0	0	0	0	97	1	414
12:15 à 13:15	0	0	47	84	193	1	0	0	0	0	99	1	425
12:30 à 13:30	4	0	50	76	197	2	0	0	0	0	94	1	424
12:45 à 13:45	4	0	57	66	201	2	0	0	0	0	88	1	419
13:00 à 14:00	4	0	64	59	202	1	0	0	0	0	84	1	415
13:15 à 14:15	5	0	60	58	203	1	0	0	0	0	89	2	418
13:30 à 14:30	1	0	61	76	211	0	0	0	0	0	87	1	437
13:45 à 14:45	2	0	57	83	209	0	0	0	0	0	94	2	447
14:00 à 15:00	2	0	53	90	183	0	0	0	0	0	93	3	424
14:15 à 15:15	2	0	48	89	175	0	0	0	0	0	89	3	406
14:30 à 15:30	3	0	54	75	168	0	0	0	0	0	94	3	397
14:45 à 15:45	2	0	51	68	168	0	0	0	0	0	88	2	379
15:00 à 16:00	4	0	51	77	181	0	0	0	0	0	87	1	401
15:15 à 16:15	5	0	54	79	165	0	0	0	0	0	90	1	394
15:30 à 16:30	5	0	52	85	156	0	0	0	0	0	84	3	385
15:45 à 16:45	8	0	53	90	149	1	0	0	0	0	93	3	397
16:00 à 17:00	6	0	53	84	141	1	0	0	0	0	97	4	386
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe

Projet :	M03537A		
Intersection :	Rue Meloche / Chemin Ste-Marie		
Période 1:	11:00	à	17:00
Période 2:		à	
Période 3:		à	
Période 4:		à	

Numéro d'intersection : 3106

Rue approche OUEST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche SUD :	-
Rue approche EST :	Chemin Ste-Marie
Rue approche NORD :	Rue Meloche

Date : 2014-09-27  
Journée : Samedi  
Temps:

Classe 1 : Auto  
Classe 2 : Camion  
Classe 3 : Autobus

No. Jamar:

**FACTEUR POUR LES VÉHICULES ÉQUIVALENTS:  
ÉQUIVALENCE D'UN CAMION ET D'UN AUTOBUS**

1

DATE


PRÉPARÉ PAR: Trévard Jean-Baptiste

2014-10-07

VALIDÉ PAR: Denis Montpetit

2014-10-08

COMPTÉ PAR: Caméra (Miovision)

<b>Intersection:</b> Rue Meloche / Chemin Ste-Marie			
Projet : M03537A	Date : 2014-09-27	burnée : Samedi	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	34	0	47	52	121	0	0	0	0	0	56	21	331
11:15 à 12:15	25	0	47	51	123	0	0	0	0	0	51	15	312
11:30 à 12:30	33	0	43	45	128	0	0	0	0	0	56	20	325
11:45 à 12:45	28	0	46	44	136	0	0	0	0	0	47	26	327
12:00 à 13:00	29	0	51	44	144	0	0	0	0	0	47	27	342
12:15 à 13:15	27	0	51	46	153	0	0	0	0	0	44	33	354
12:30 à 13:30	21	0	56	49	153	0	0	0	0	0	39	31	349
12:45 à 13:45	24	0	50	59	150	0	0	0	0	0	37	25	345
13:00 à 14:00	20	0	53	58	149	0	0	0	0	0	28	29	337
13:15 à 14:15	21	0	55	55	152	0	0	0	0	0	37	31	351
13:30 à 14:30	20	0	50	58	155	0	0	0	0	0	34	33	350
13:45 à 14:45	18	0	61	45	156	0	0	0	0	0	38	34	352
14:00 à 15:00	14	0	58	37	141	0	0	0	0	0	41	31	322
14:15 à 15:15	12	0	50	47	131	0	0	0	0	0	43	27	310
14:30 à 15:30	16	0	51	40	134	0	0	0	0	0	46	23	310
14:45 à 15:45	15	0	40	51	123	0	0	0	0	0	47	22	298
15:00 à 16:00	20	0	34	61	122	0	0	0	0	0	52	20	309
15:15 à 16:15	24	0	37	58	116	0	0	0	0	0	51	21	307
15:30 à 16:30	25	0	34	57	100	0	0	0	0	0	55	23	294
15:45 à 16:45	25	0	33	58	99	0	0	0	0	0	64	24	303
16:00 à 17:00	28	0	36	55	95	0	0	0	0	0	64	32	310

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
11:45 à 12:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
12:00 à 13:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
12:15 à 13:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
12:30 à 13:30	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
12:45 à 13:45	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
13:00 à 14:00	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
13:15 à 14:15	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4
13:30 à 14:30	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
13:45 à 14:45	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
14:00 à 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
14:15 à 15:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14:30 à 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 à 15:45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15:00 à 16:00	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
15:15 à 16:15	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
15:30 à 16:30	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
15:45 à 16:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11:15 à 12:15	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11:30 à 12:30	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 à 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 à 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 à 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 à 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 à 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 à 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 à 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	
11:00 à 12:00	8	11	0.0%	0	13	0.6%	0	0	0.0%	1	11	0.0%	89%
11:15 à 12:15	7	13	0.0%	0	18	0.6%	0	0	0.0%	1	21	0.0%	84%
11:30 à 12:30	7	13	0.0%	0	16	0.6%	0	0	0.0%	1	23	1.3%	88%
11:45 à 12:45	5	11	1.3%	0	11	0.0%	0	0	0.0%	1	22	1.4%	88%
12:00 à 13:00	2	14	1.2%	0	11	0.0%	0	0	0.0%	0	28	1.3%	80%
12:15 à 13:15	1	9	1.3%	0	7	0.0%	0	0	0.0%	0	18	1.3%	82%
12:30 à 13:30	0	8	1.3%	0	9	1.0%	0	0	0.0%	0	14	0.0%	81%
12:45 à 13:45	0	11	0.0%	0	8	0.9%	0	0	0.0%	0	27	0.0%	80%
13:00 à 14:00	1	7	1.4%	0	13	1.0%	0	0	0.0%	0	22	0.0%	84%
13:15 à 14:15	2	9	1.3%	0	11	1.4%	0	0	0.0%	0	23	0.0%	88%
13:30 à 14:30	2	13	2.8%	0	9	0.5%	0	0	0.0%	0	24	0.0%	87%
13:45 à 14:45	5	13	2.5%	0	6	0.5%	0	0	0.0%	0	14	0.0%	88%
14:00 à 15:00	4	12	1.4%	0	2	0.6%	0	0	0.0%	0	13	0.0%	86%
14:15 à 15:15	3	14	1.6%	0	1	0.0%	0	0	0.0%	0	13	0.0%	96%
14:30 à 15:30	3	15	0.0%	0	2	0.0%	0	0	0.0%	0	13	0.0%	96%
14:45 à 15:45	2	21	0.0%	0	4	0.6%	0	0	0.0%	0	11	0.0%	92%
15:00 à 16:00	5	28	1.8%	0	3	0.5%	0	0	0.0%	0	8	0.0%	95%
15:15 à 16:15	5	27	1.6%	0	4	0.6%	0	0	0.0%	0	3	0.0%	94%
15:30 à 16:30	5	33	1.7%	0	4	0.6%	0	0	0.0%	0	1	0.0%	90%
15:45 à 16:45	5	33	1.7%	0	3	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	93%
16:00 à 17:00	2	25	0.0%	0	3	0.0%	0	0	0.0%	0	1	0.0%	88%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Approche nord			Approche est			Approche sud			Approche ouest			
	Rue Meloche			Chemin Ste-Marie			-			Chemin Ste-Marie			
Période	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	Droite	Tout droit	Gauche	
11:00 à 12:00	34	0	47	52	122	0	0	0	0	0	56	21	332
11:15 à 12:15	25	0	47	51	124	0	0	0	0	0	51	15	313
11:30 à 12:30	33	0	43	45	129	0	0	0	0	0	56	21	327
11:45 à 12:45	28	0	47	44	136	0	0	0	0	0	47	27	329
12:00 à 13:00	29	0	52	44	144	0	0	0	0	0	47	28	344
12:15 à 13:15	27	0	52	46	153	0	0	0	0	0	44	34	356
12:30 à 13:30	21	0	57	51	153	0	0	0	0	0	39	31	352
12:45 à 13:45	24	0	50	61	150	0	0	0	0	0	37	25	347
13:00 à 14:00	21	0	53	60	149	0	0	0	0	0	28	29	340
13:15 à 14:15	22	0	55	58	152	0	0	0	0	0	37	31	355
13:30 à 14:30	22	0	50	59	155	0	0	0	0	0	34	33	353
13:45 à 14:45	20	0	61	46	156	0	0	0	0	0	38	34	355
14:00 à 15:00	15	0	58	38	141	0	0	0	0	0	41	31	324
14:15 à 15:15	13	0	50	47	131	0	0	0	0	0	43	27	311
14:30 à 15:30	16	0	51	40	134	0	0	0	0	0	46	23	310
14:45 à 15:45	15	0	40	52	123	0	0	0	0	0	47	22	299
15:00 à 16:00	20	0	35	62	122	0	0	0	0	0	52	20	311
15:15 à 16:15	24	0	38	59	116	0	0	0	0	0	51	21	309
15:30 à 16:30	25	0	35	58	100	0	0	0	0	0	55	23	296
15:45 à 16:45	25	0	34	58	99	0	0	0	0	0	64	24	304
16:00 à 17:00	28	0	36	55	95	0	0	0	0	0	64	32	310
camion et autobus =	1			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe



**Relevés topographiques**



## OBSERVATION ( Section B)

Numéro de projet	M03537A - AR001
Titre du projet	ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION
Nature des travaux	IMPLANTATION DE FEUX DE CIRCULATION
Endroit	CHEMIN STE-MARIE / RUE INDUSTRIEL / VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE
Requérant	GENEVIEVE LEFEBVRE

### Fermeture du circuit

Aucune fermeture       Référence GPS  
 # Point \_\_\_\_\_ Au début N : \_\_\_\_\_ E : \_\_\_\_\_ Z : \_\_\_\_\_  
    À la fin N : \_\_\_\_\_ E : \_\_\_\_\_ Z : \_\_\_\_\_  
 # Instrument.....Fichier de Réf. (.txt).....

Aucune fermeture       Référence Station Totale  
 # Point    53      Au début    N : 5031977.352      E : 271741.894      Z : 36.132  
    À la fin    N : 5031977.353      E : 271741.894      Z : 36.132  
 # Instrument B16000(VX)      Fichier de Réf. (.txt\_ M03537A-26112014-B16000-VX

### Description des BM sur les lieux des travaux

NAD 83       NAD83 (SCRS)  
 \_\_\_\_\_  
 Matricule :      Matricule : RÉSEAU «CAN-NET»

### Observation :

Utilisation du réseau «Can-net» pour transférer les stations #10-11 sur le site du relevé.

Les repères géodésiques à proximité du relevé sont endommagés et ils n'ont pas servis de référence au projet.

**Beaucoup de circulation** sur le chemin Ste-Marie. Des camions de transport circulent en permanence à partir des bretelles de l'autoroute vers la rue Industriel.

Le rayon du bord de pavage du coin de la rue Industriel (EST) devrait être amélioré. Les camions effectuent difficilement leur virage. Plusieurs circulent même sur le gazon.

Conditions météorologiques : 0°C / Pression : 1017.7 mbar / Vents : 10 km/h NE / Nuageux

### Pertinence et description des photos :

Voir réseau

<i>MARC-D. SEVER P.L.A.N.T.E</i>	28 NOVEMBRE 2014
SIGNATURE CHEF D'ÉQUIPE:	DATE :







PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: #2136

Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

MATÉRIAU:

LOCALISATION

Photo no: 10, 11

RUE : Industriel

INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE : CIV # 20701

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
Cheminée en brique  Base en brique   
Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES

	1	2	3	4	5
Matériaux	<u>Pvc</u>	<u>Pvc</u>			
Diamètre	<u>300</u>	<u>300</u>			
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	<u>2.590</u>	<u>2.590</u>			
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

CUNETTE: Oui  Non

Matériaux

Pvc Pvc

Diamètre

300 300

Distance entre fond du regard et le radier

Distance entre fond du regard et la couronne

Distance entre dessus du regard et le radier

2.590 2.590

Distance entre fond du regard et dessus aqueduc

Hauteur d'eau

ACCESSIBILITÉ: Bonne  Difficile  Impossible

ÉTAT GÉNÉRAL Bon  À remplacer

CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS

Élévation du couvercle: 32.461

ÉCOULEMENT: Normal  Stagnant

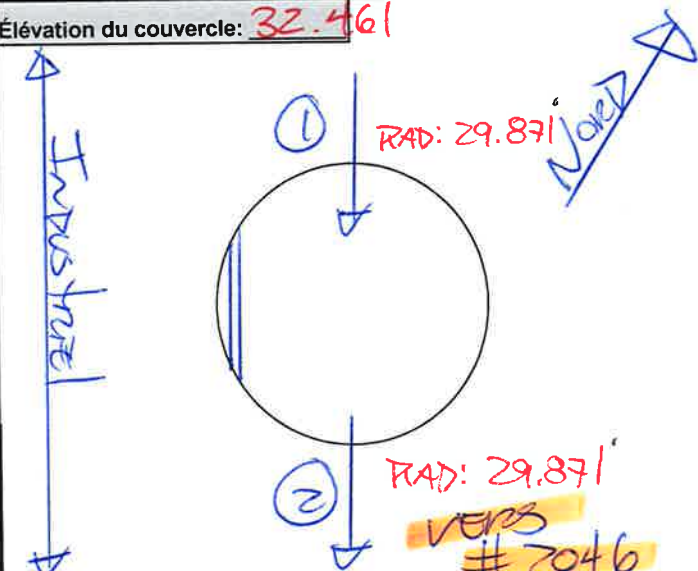
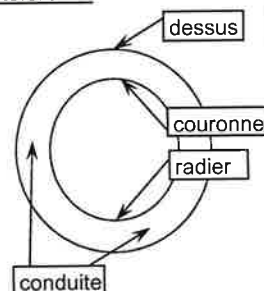
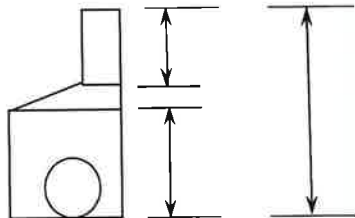
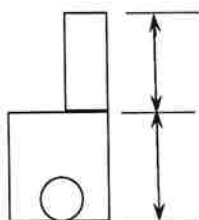
DÉPÔTS: Oui  Non

TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non

HAUTEUR DES DÉPÔTS: \_\_\_\_\_

DIMENSIONS À MESURER

Référence



CHEMINÉE ET ACCESSOIRES

Diamètre de la cheminée: 750 mm

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons: Bon  À ajouter

COMMENTAIRES

**FICHE D'INSPECTION DE REGARD ET DE CHAMBRE DE VANNE**

PROJET No: M03537A - AR001 DATE: 26 NOV 2014 INSPECTEURS :  
 MUNICIPALITÉ : Sainte-Anne-de-Bellevue MP / HG

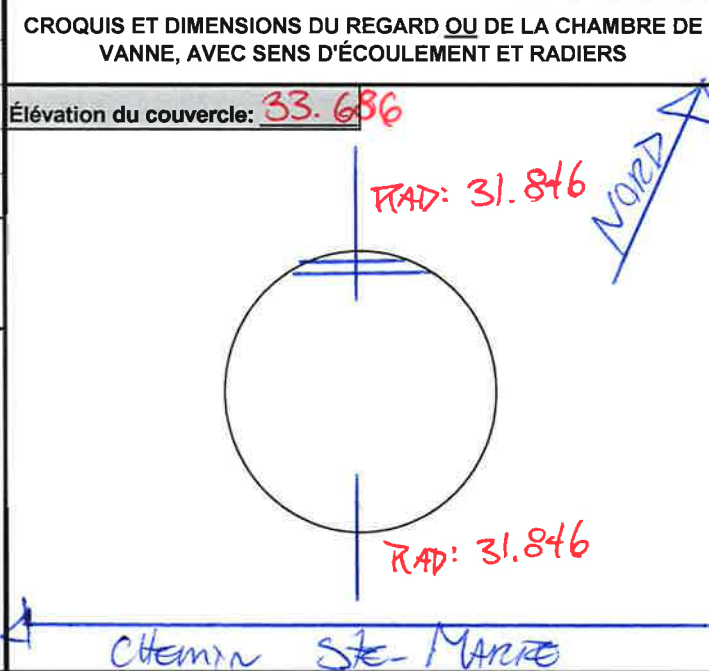
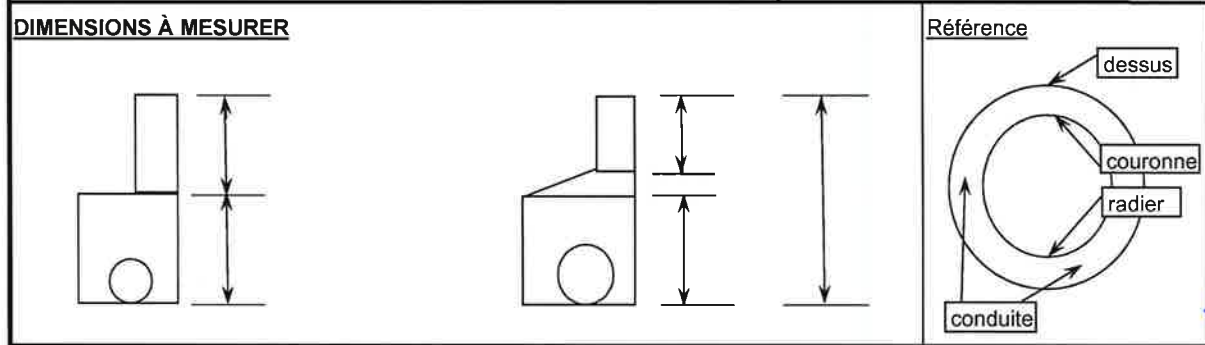
REGARD / CHAMBRE NO: #2396 ✓ Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres  MATÉRIAU:

LOCALISATION Photo no: 1-2  
 RUE : Ancien chemin Granier  
 INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE :  
 Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
 Cheminée en brique  Base en brique   
 Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES	1	2	3	4	5
Matériaux	Conduites Bouchées / condamnées				
Diamètre					
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	4- 1,840 (Approximatif)				
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

CUNETTE: Oui  Non   
 ACCESSIBILITÉ: Bonne  Difficile  Impossible   
 ÉTAT GÉNÉRAL: Bon  À remplacer

ÉCOULEMENT: Normal  Nul  Stagnant   
 DÉPÔTS: Oui  Non   
 TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non  HAUTEUR DES DÉPÔTS: \_\_\_\_\_



**CHEMINÉE ET ACCESSOIRES**

Diamètre de la cheminée: \_\_\_\_\_

État de la cheminée: Bon  À remplacer   
 État du couvercle: Bon  À remplacer   
 État du cadre: Bon  À remplacer   
 Échelons: Bon  À ajouter

**COMMENTAIRES**

Conduites Bouchées par de la boue  
 ↳ Avec écoulement  
 \* Débris au fond  
 ↳ Radier Approximatif



PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : SAINT-ANNE-DE-BELLEVUE

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: #2332 ✓ Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

MATÉRIAU:

LOCALISATION

Photo no: 3,4,5

RUE : Ste-MARIE  
INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE : Proctte ANCIEN chemin GRAVIER

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
Cheminée en brique  Base en brique   
Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES

	1	2	3	4	5
Matériaux	TBA	TBA			
Diamètre	4-375	4-375			
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	4.770	4.770			
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

CUNETTE: Oui  Non

ÉCOULEMENT: Normal  Stagnant

ACCESSIBILITÉ: Bonne  Difficile  Impossible

TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non

ÉTAT GÉNÉRAL Bon  À remplacer

DÉPÔTS: Oui  Non

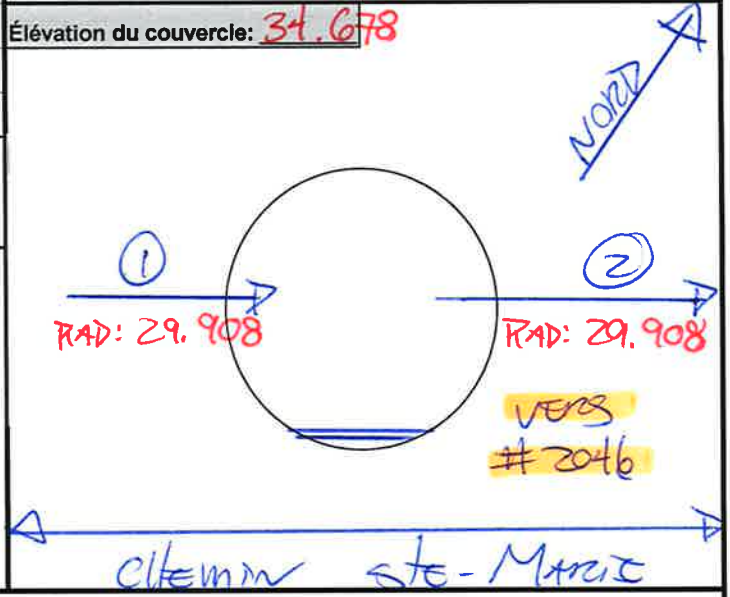
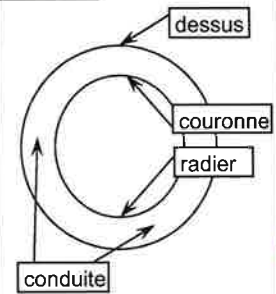
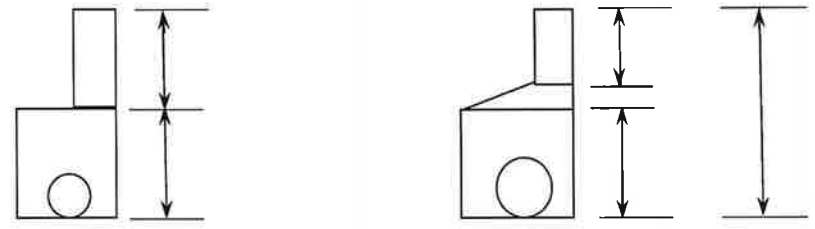
HAUTEUR DES DÉPÔTS: \_\_\_\_\_

CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS

Élévation du couvercle: 31.678

DIMENSIONS À MESURER

Référence



CHEMINÉE ET ACCESSOIRES

COMMENTAIRES

Diamètre de la cheminée: 750 mm

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons: Bon  À ajouter

Couvercle mal-aligné avec la cheminée  
la conduite est +/- 150mm au sud.

PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: #315 ✓ Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

MATÉRIAU:

LOCALISATION Photo no: 20, 21

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée

RUE : Ste MARIE

Cheminée en brique  Base en brique

INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE : Proctte Poteau H-Q TRANSFO.

Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES

CUNETTE: Oui  Non

Matériaux TBA TBA

ACCESSIBILITÉ: Bonne  Difficile  Impossible

Diamètre 4-375 4-375

ÉTAT GÉNÉRAL Bon  À remplacer

Distance entre fond du regard et le radier

CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS

Distance entre fond du regard et la couronne

Élévation du couvercle: 32.000

Distance entre dessus du regard et le radier 2.710 2.710

Distance entre fond du regard et dessus aqueduc

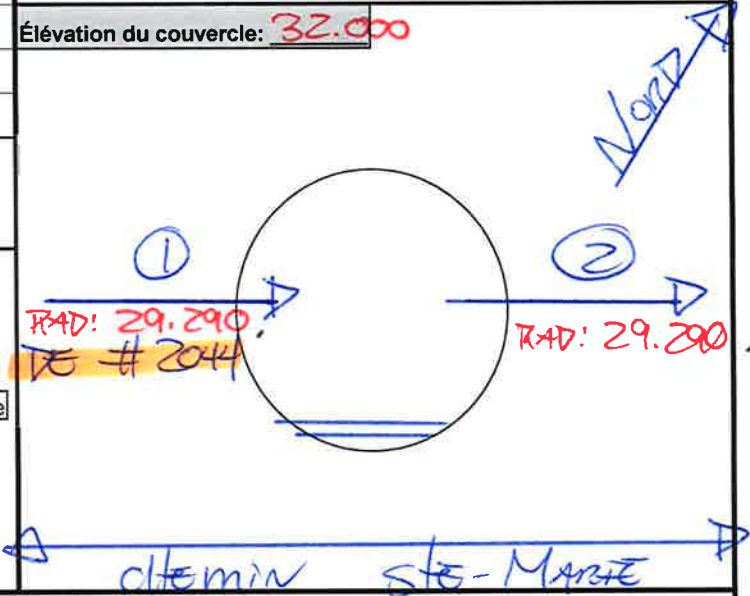
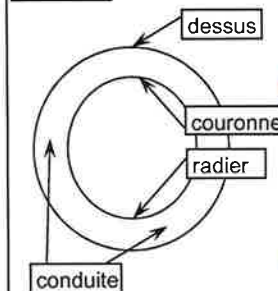
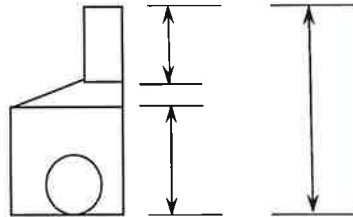
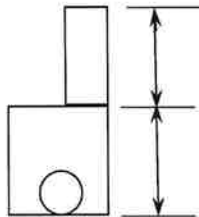
Hauteur d'eau

ÉCOULEMENT: Normal  Stagnant  DÉPÔTS: Oui  Non

TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non  HAUTEUR DES DÉPÔTS: \_\_\_\_\_

DIMENSIONS À MESURER

Référence



CHEMINÉE ET ACCESSOIRES

Diamètre de la cheminée: 750 mm

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons Bon  À ajouter

COMMENTAIRES

**FICHE D'INSPECTION DE REGARD ET DE CHAMBRE DE VANNE**

PROJET No: M03537A - AR001      DATE: 26 NOV 2014      INSPECTEURS :  
MUNICIPALITÉ : **SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE**      MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: **#2044** ✓      Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

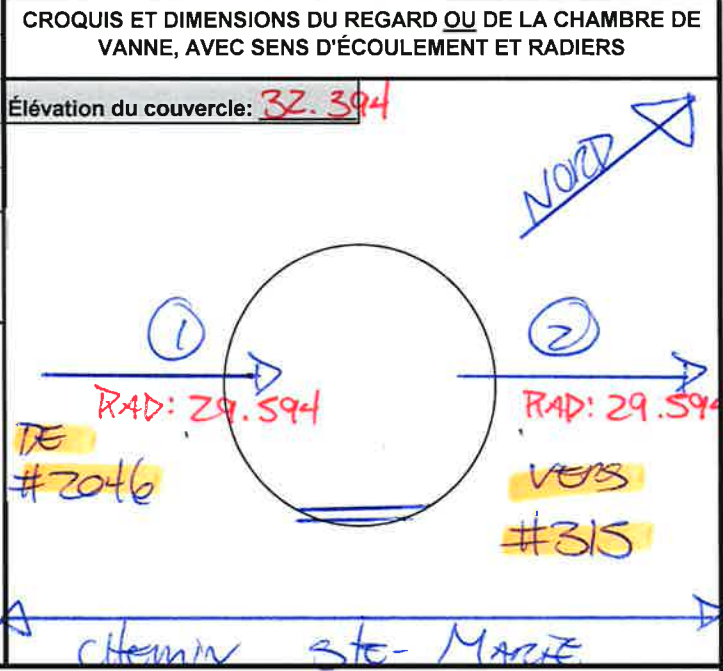
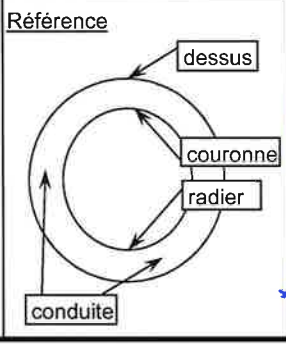
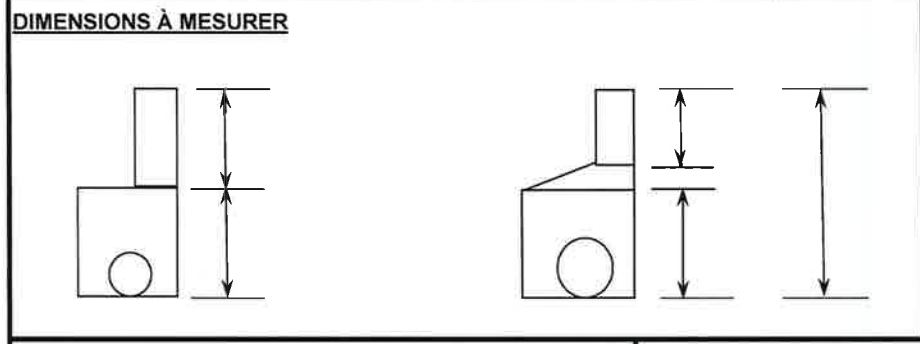
LOCALISATION      Photo no: **6,7** ✓  
RUE : **STE-MARIE**  
INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE : **Industriel**

**MATÉRIAU:**  
Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
Cheminée en brique  Base en brique   
Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES	1	2	3	4	5
Matériaux	TBA	TBA			
Diamètre	4-375	4-375			
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	2.800	2.800			
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

**CUNETTE:** Oui  Non   
**ACCESSIBILITÉ:** Bonne  Difficile  Impossible   
**ÉTAT GÉNÉRAL:** Bon  À remplacer

**ÉCOULEMENT:** Normal  Stagnant       **DÉPÔTS:** Oui  Non   
**TRACES DE REFOULEMENT:** Oui  Non       **HAUTEUR DES DÉPÔTS:** \_\_\_\_\_



**CHEMINÉE ET ACCESSOIRES**  
Diamètre de la cheminée: **750 mm**  
État de la cheminée: Bon  À remplacer   
État du couvercle: Bon  À remplacer   
État du cadre: Bon  À remplacer   
Échelons: Bon  À ajouter

**COMMENTAIRES**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : **SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE**

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: **# 2046** ✓ Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

MATÉRIAU:

**LOCALISATION**

Photo no: **14, 15**

RUE : **Industriel**

INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE : **ste - MARIE**

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
Cheminée en brique  Base en brique   
Cheminée coulée en place  Base coulée en place

**IDENTIFICATION DES CONDUITES**

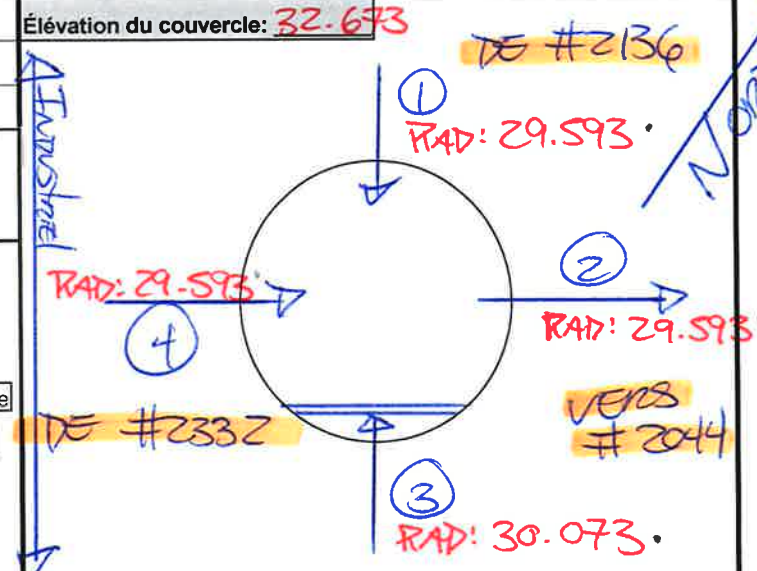
	1	2	3	4	5
Matériaux	<b>PVC</b>	<b>TBA</b>	<b>Pvc</b>	<b>TBA</b>	
Diamètre	<b>300</b>	<b>4-375</b>	<b>150</b>	<b>4-375</b>	
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	<b>3.080</b>	<b>3.080</b>	<b>2.600</b>	<b>3.080</b>	
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

CUNETTE: Oui  Non

ACCESSIBILITÉ: Bonne  Difficile  Impossible

ÉTAT GÉNÉRAL: Bon  À remplacer

**CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS**

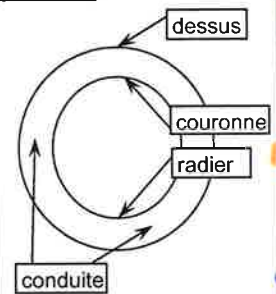
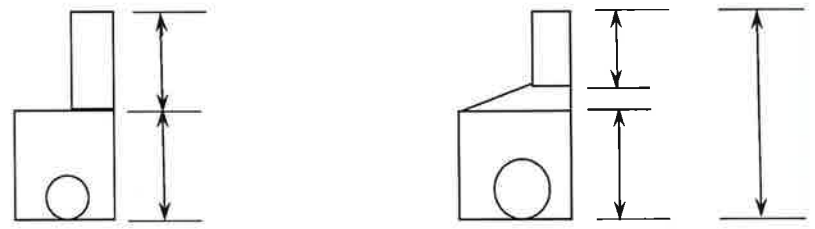


ÉCOULEMENT: Normal  Stagnant  DÉPÔTS: Oui  Non

TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non  HAUTEUR DES DÉPÔTS: \_\_\_\_\_

**DIMENSIONS À MESURER**

**Référence**



**CHEMINÉE ET ACCESSOIRES**

Diamètre de la cheminée: **900 mm**

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons: Bon  À ajouter

**COMMENTAIRES**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : SAINT-ANNE-DE-BELLEVUE

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: #372 ✓ Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

MATÉRIAU:

LOCALISATION

Photo no: 18, 19

RUE : Ste-Marie (Gazon)  
INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE :

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
Cheminée en brique  Base en brique   
Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES

	1	2	3	4	5
Matériaux	TBA	TBA			
Diamètre	750	750			
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	1,780	1,780			
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

CUNETTE: Oui  Non

ÉCOULEMENT: Normal  Stagnant

ACCESSIBILITÉ: Bonne  Difficile  Impossible

TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non

ÉTAT GÉNÉRAL: Bon  À remplacer

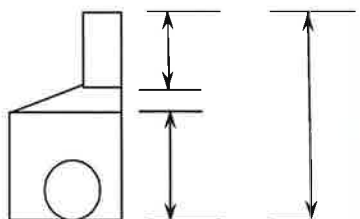
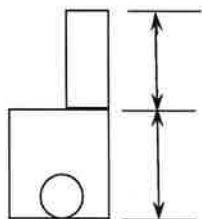
DÉPÔTS: Oui  Non

HAUTEUR DES DÉPÔTS: 400mm (eau)

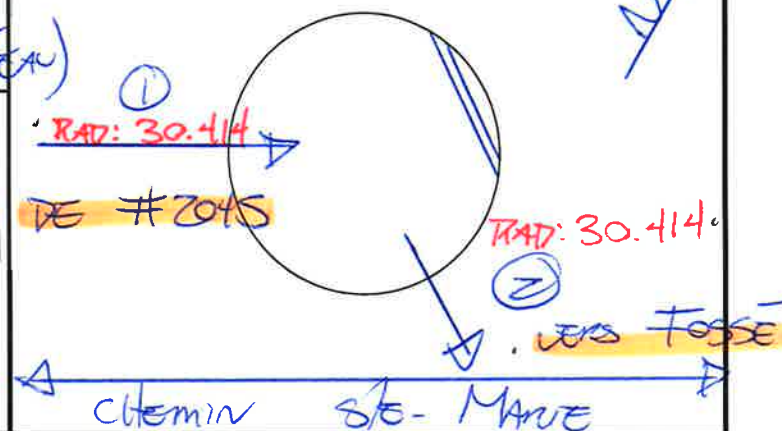
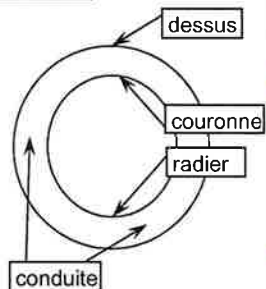
CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS

Élévation du couvercle: 32.194

DIMENSIONS À MESURER



Référence



CHEMINÉE ET ACCESSOIRES

Diamètre de la cheminée: 750 mm

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons: Bon  À ajouter

COMMENTAIRES

**FICHE D'INSPECTION DE REGARD ET DE CHAMBRE DE VANNE**

PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: #373 ✓ Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

MATÉRIAU:

LOCALISATION

Photo no: 16,17

RUE : ste-Marie

INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE : Bretelles Autoroute

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée

Cheminée en brique  Base en brique

Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES

	1	2	3	4	5
Matériaux	<u>Pvc</u>	<u>TBA</u>			
Diamètre	<u>375</u>	<u>450</u>			
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	<u>1.100</u>	<u>1.500</u>			
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

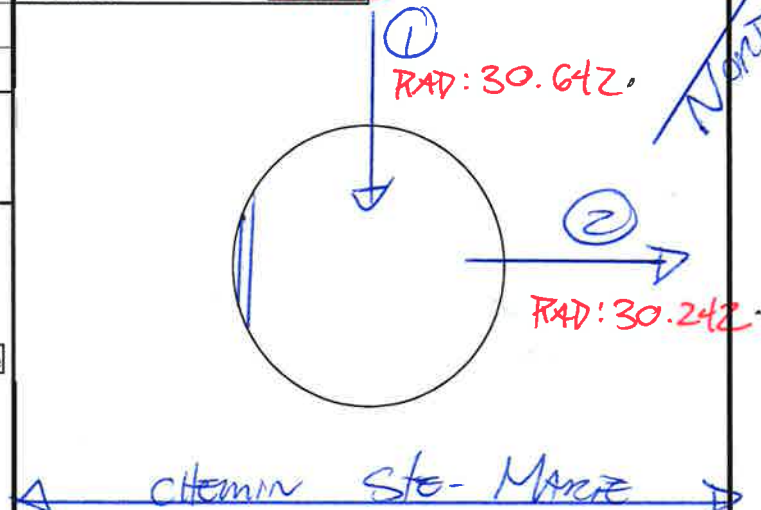
CUNETTE: Oui  Non

ACCESSIBILITÉ: Bonne  Difficile  Impossible

ÉTAT GÉNÉRAL Bon  À remplacer

CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS

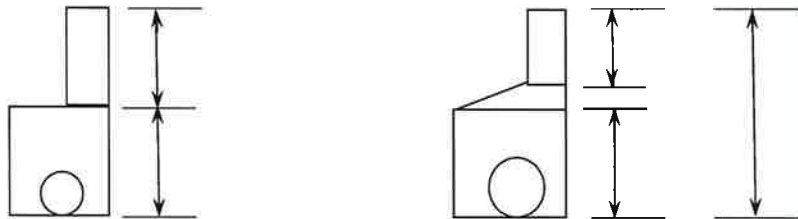
Élévation du couvercle: 31.742



ÉCOULEMENT: Normal  Stagnant  DÉPÔTS: Oui  Non

TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non  HAUTEUR DES DÉPÔTS: \_\_\_\_\_

DIMENSIONS À MESURER



CHEMINÉE ET ACCESSOIRES

Diamètre de la cheminée: 750mm

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons: Bon  À ajouter

COMMENTAIRES

① Proviens du stationnement  
ADRESSE CIV #20701

Bretelles  
Autoroute

**FICHE D'INSPECTION DE REGARD ET DE CHAMBRE DE VANNE**

PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : **SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE**

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: **#2045** ✓ Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

**MATÉRIAU:**

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
 Cheminée en brique  Base en brique   
 Cheminée coulée en place  Base coulée en place

**LOCALISATION**

Photo no: **8,9**

RUE : **Industriel**  
 INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE : **ste-MARIE**

**CUNETTE:** Oui  Non

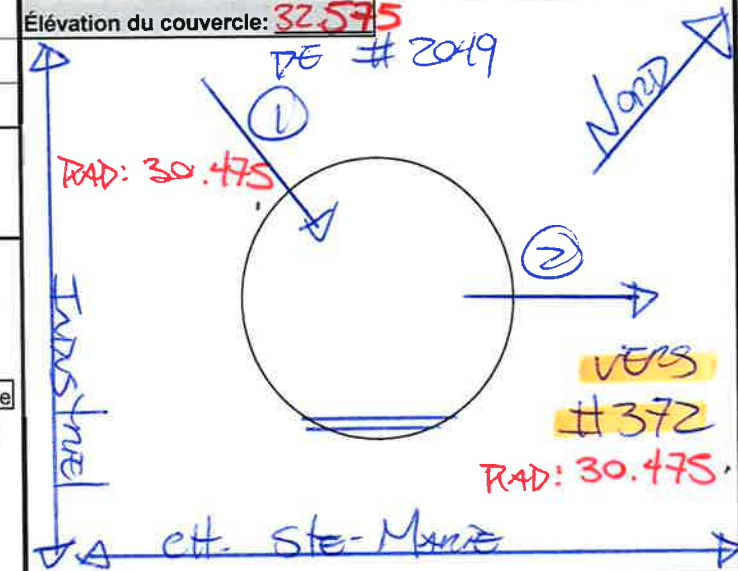
**IDENTIFICATION DES CONDUITES**

	1	2	3	4	5
Matériaux	TBA	TBA			
Diamètre	750	750			
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	2.100	2.100			
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

**ACCESSIBILITÉ:** Bonne  Difficile  Impossible

**ÉTAT GÉNÉRAL** Bon  À remplacer

**CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS**

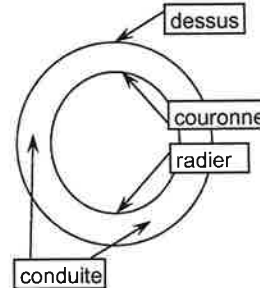
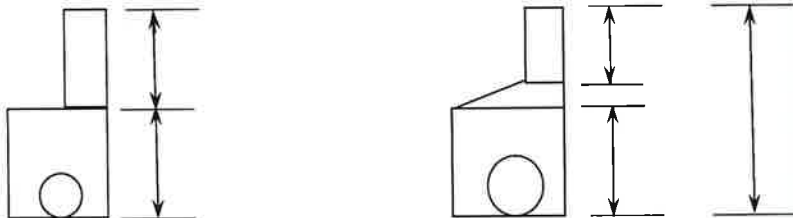


**ÉCOULEMENT:** Normal  Stagnant  **DÉPÔTS:** Oui  Non

**TRACES DE REFOULEMENT:** Oui  Non  **HAUTEUR DES DÉPÔTS:** \_\_\_\_\_

**DIMENSIONS À MESURER**

**Référence**



**CHEMINÉE ET ACCESSOIRES**

Diamètre de la cheminée: **900 mm**

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons: Bon  À ajouter

**COMMENTAIRES**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

PROJET No: M03537A - AR001

DATE: 26 NOV 2014

INSPECTEURS :

MUNICIPALITÉ : SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

MP / HG

REGARD / CHAMBRE NO: #2019  Sanitaire  Pluvial  Combiné  Aqueduc  Autres

MATÉRIAU:

LOCALISATION

Photo no: 12, 13

RUE : Industriel

INTERSECTION. et/ou No.CIVIQUE :

Cheminée préfabriquée  Base préfabriquée   
 Cheminée en brique  Base en brique   
 Cheminée coulée en place  Base coulée en place

IDENTIFICATION DES CONDUITES	1	2	3	4	5
Matériaux	TBA	TBA			
Diamètre	750	750			
Distance entre fond du regard et le radier					
Distance entre fond du regard et la couronne					
Distance entre dessus du regard et le radier	2.080	2.110			
Distance entre fond du regard et dessus aqueduc					
Hauteur d'eau					

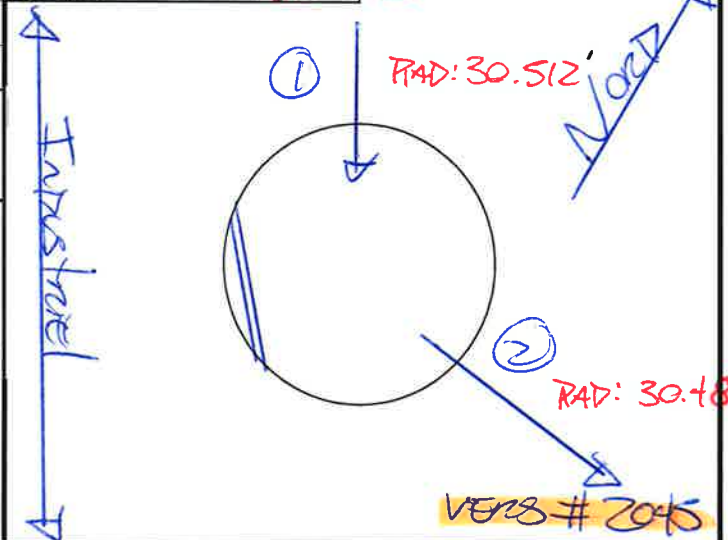
CUNETTE : Oui  Non

ACCESSIBILITÉ : Bonne  Difficile  Impossible

ÉTAT GÉNÉRAL : Bon  À remplacer

CROQUIS ET DIMENSIONS DU REGARD OU DE LA CHAMBRE DE VANNE, AVEC SENS D'ÉCOULEMENT ET RADIERS

Élévation du couvercle: 32.592

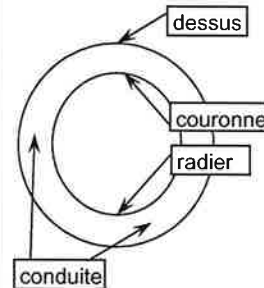
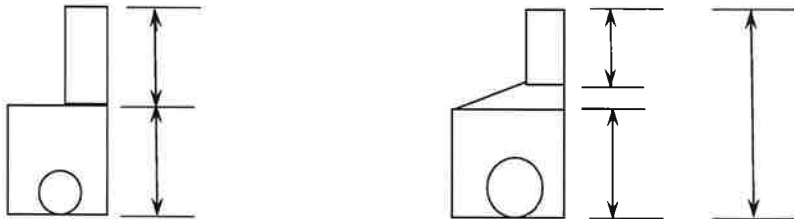


ÉCOULEMENT: Normal  Stagnant  DÉPÔTS: Oui  Non

TRACES DE REFOULEMENT: Oui  Non  HAUTEUR DES DÉPÔTS: \_\_\_\_\_

DIMENSIONS À MESURER

Référence



CHEMINÉE ET ACCESSOIRES

Diamètre de la cheminée: 900 mm

État de la cheminée: Bon  À remplacer

État du couvercle: Bon  À remplacer

État du cadre: Bon  À remplacer

Échelons: Bon  À ajouter

COMMENTAIRES



**Annexe B Description des niveaux de service et conditions actuelles de circulation**



### DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE : INTERSECTIONS AVEC ARRÊTS

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

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

## DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS AVEC FEUX

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

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

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	4.5	0.0	3.3	7.8
Total Del/Veh (s)	40.4	2.5	14.5	22.3
Vehicles Entered	400	50	799	1249
Vehicles Exited	398	50	799	1247
Hourly Exit Rate	398	50	799	1247
Input Volume	389	50	826	1265
% of Volume	102	100	97	99

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.0
Total Delay (hr)	1.5	0.5	1.6	3.6
Total Del/Veh (s)	6.7	7.9	20.5	9.9
Vehicles Entered	808	207	278	1293
Vehicles Exited	806	207	277	1290
Hourly Exit Rate	806	207	277	1290
Input Volume	828	208	279	1315
% of Volume	97	100	99	98

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.9	0.7	3.1	4.7
Total Del/Veh (s)	9.4	8.0	14.5	11.8
Vehicles Entered	340	332	751	1423
Vehicles Exited	340	332	752	1424
Hourly Exit Rate	340	332	752	1424
Input Volume	339	326	772	1437
% of Volume	100	102	97	99

**3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.4	0.9	0.3	1.7
Total Del/Veh (s)	8.5	7.1	6.2	7.2
Vehicles Entered	163	470	192	825
Vehicles Exited	164	470	192	826
Hourly Exit Rate	164	470	192	826
Input Volume	169	475	188	831
% of Volume	97	99	102	99

**3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.1	0.7	0.2	1.0
Total Del/Veh (s)	6.3	8.8	5.2	7.3
Vehicles Entered	83	267	150	500
Vehicles Exited	83	267	150	500
Hourly Exit Rate	83	267	150	500
Input Volume	83	268	157	508
% of Volume	100	100	96	98

**Total Network Performance**

Denied Delay (hr)	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.3
Total Delay (hr)	20.2
Total Del/Veh (s)	35.9
Vehicles Entered	1952
Vehicles Exited	1949
Hourly Exit Rate	1949
Input Volume	7175
% of Volume	27

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement**

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	3.3	1.2	0.0	0.0	1.6	1.7	7.8
Total Del/Veh (s)	72.1	17.9	2.1	2.9	15.1	14.0	22.3
Vehicles Entered	164	236	26	24	370	429	1249
Vehicles Exited	163	235	26	24	370	429	1247
Hourly Exit Rate	163	235	26	24	370	429	1247
Input Volume	155	234	28	22	371	455	1265
% of Volume	105	101	93	108	100	94	99

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.2	1.3	0.1	0.4	1.0	0.1	0.6	3.6
Total Del/Veh (s)	7.8	6.6	6.5	8.1	23.1	12.3	18.0	9.9
Vehicles Entered	80	728	31	176	153	15	110	1293
Vehicles Exited	81	725	31	176	153	15	109	1290
Hourly Exit Rate	81	725	31	176	153	15	109	1290
Input Volume	88	741	38	170	153	13	113	1315
% of Volume	92	98	82	104	100	118	97	98

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.3	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.8	0.0	0.2	0.6	0.7	2.4	4.7
Total Del/Veh (s)	9.6	6.6	7.2	8.2	9.5	17.2	11.8
Vehicles Entered	315	25	83	249	257	494	1423
Vehicles Exited	315	25	82	250	258	494	1424
Hourly Exit Rate	315	25	82	250	258	494	1424
Input Volume	316	24	78	248	262	510	1437
% of Volume	100	105	106	101	98	97	99

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.0	0.4	0.6	0.3	0.3	0.0	1.7
Total Del/Veh (s)	7.6	8.6	8.0	6.0	6.2	4.7	7.2
Vehicles Entered	18	145	262	208	180	12	825
Vehicles Exited	18	146	262	208	181	11	826
Hourly Exit Rate	18	146	262	208	181	11	826
Input Volume	18	151	261	214	176	12	831
% of Volume	100	97	100	97	103	94	99

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.6	0.0	0.1	0.1	1.0
Total Del/Veh (s)	4.9	6.6	9.0	6.2	5.9	4.3	7.3
Vehicles Entered	12	71	249	18	85	65	500
Vehicles Exited	12	71	249	18	86	64	500
Hourly Exit Rate	12	71	249	18	86	64	500
Input Volume	15	68	250	18	94	63	508
% of Volume	79	104	100	100	91	102	98

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.3
Total Delay (hr)	20.2
Total Del/Veh (s)	35.9
Vehicles Entered	1952
Vehicles Exited	1949
Hourly Exit Rate	1949
Input Volume	7175
% of Volume	27



Intersection: 3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LR	TR	LT
Maximum Queue (m)	201.4	1.3	25.3
Average Queue (m)	48.2	0.1	4.4
95th Queue (m)	154.9	1.3	16.5
Link Distance (m)	421.7	473.9	313.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	T	R	L	T	LR
Maximum Queue (m)	22.0	69.2	17.1	30.2	40.6
Average Queue (m)	11.2	3.7	5.9	16.0	15.6
95th Queue (m)	19.1	32.5	14.0	25.4	28.6
Link Distance (m)	217.3	217.3		1034.3	313.2
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			35.0		
Storage Blk Time (%)				0	
Queuing Penalty (veh)				0	

Intersection: 3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	TR	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	40.7	21.4	31.8	63.8	109.6
Average Queue (m)	21.6	10.6	15.3	17.6	38.0
95th Queue (m)	35.4	18.3	24.9	39.7	83.3
Link Distance (m)	40.0	217.3	217.3	605.8	605.8
Upstream Blk Time (%)	1				
Queuing Penalty (veh)	2				
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	24.2	38.2	28.7
Average Queue (m)	11.8	20.3	14.0
95th Queue (m)	18.7	33.7	23.3
Link Distance (m)	270.0	40.0	506.9
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		1	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	21.3	24.3	24.0
Average Queue (m)	10.4	13.7	12.9
95th Queue (m)	17.4	21.4	20.2
Link Distance (m)	480.2	270.0	796.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 4

## 3097: Boulevard Morgan &amp; bretelle A-40 est Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.3	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.2	0.7	1.9	2.8
Total Del/Veh (s)	5.8	5.6	16.2	10.0
Vehicles Entered	150	437	411	998
Vehicles Exited	149	440	411	1000
Hourly Exit Rate	149	440	411	1000
Input Volume	152	452	398	1001
% of Volume	98	97	103	100

## 3098: Boulevard Morgan &amp; Chemin Sainte-Marie Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.9	0.4	2.5	3.8
Total Del/Veh (s)	6.6	8.1	20.3	12.4
Vehicles Entered	498	163	444	1105
Vehicles Exited	497	163	441	1101
Hourly Exit Rate	497	163	441	1101
Input Volume	483	174	451	1108
% of Volume	103	94	98	99

## 3099: Bretelle A-40 ouest &amp; Chemin Sainte-Marie Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	1.2	1.3	0.6	3.2
Total Del/Veh (s)	10.1	9.2	7.2	9.0
Vehicles Entered	432	526	305	1263
Vehicles Exited	432	524	304	1260
Hourly Exit Rate	432	524	304	1260
Input Volume	418	540	302	1259
% of Volume	103	97	101	100

## 3100: Chemin Sainte-Marie &amp; Boulevard Industriel Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.1
Total Delay (hr)	0.5	0.9	0.9	2.3
Total Del/Veh (s)	9.7	7.3	10.4	8.8
Vehicles Entered	200	425	294	919
Vehicles Exited	201	425	293	919
Hourly Exit Rate	201	425	293	919
Input Volume	196	422	280	899
% of Volume	103	101	105	102

## 3101: Chemin Sainte-Marie &amp; Rue Meloche Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.4	0.8	0.1	1.3
Total Del/Veh (s)	6.9	8.6	4.1	7.5
Vehicles Entered	224	318	59	601
Vehicles Exited	224	319	59	602
Hourly Exit Rate	224	319	59	602
Input Volume	212	310	62	584
% of Volume	105	103	96	103

## Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Delay (hr)	15.0
Total Del/Veh (s)	30.2
Vehicles Entered	1723
Vehicles Exited	1726
Hourly Exit Rate	1726
Input Volume	6543
% of Volume	26

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement**

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.3	0.3	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.1	0.1	0.5	0.1	1.6	0.3	2.8
Total Del/Veh (s)	33.3	3.4	6.3	3.8	16.6	14.1	10.0
Vehicles Entered	12	138	303	134	337	74	998
Vehicles Exited	11	138	305	135	336	75	1000
Hourly Exit Rate	11	138	305	135	336	75	1000
Input Volume	12	139	311	141	328	70	1001
% of Volume	90	99	98	96	102	108	100

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.6	0.0	0.3	2.2	0.0	0.3	3.8
Total Del/Veh (s)	9.5	5.7	6.5	8.4	21.3	16.3	15.5	12.4
Vehicles Entered	123	375	20	143	372	3	69	1105
Vehicles Exited	122	375	20	143	370	3	68	1101
Hourly Exit Rate	122	375	20	143	370	3	68	1101
Input Volume	123	360	23	151	375	2	74	1108
% of Volume	99	104	88	95	99	133	92	99

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0
Total Delay (hr)	1.1	0.2	0.8	0.5	0.5	0.1	3.2
Total Del/Veh (s)	10.4	8.6	9.3	8.9	8.3	4.6	9.0
Vehicles Entered	367	65	314	212	210	95	1263
Vehicles Exited	367	65	312	212	210	94	1260
Hourly Exit Rate	367	65	312	212	210	94	1260
Input Volume	355	63	331	209	209	92	1259
% of Volume	103	104	94	102	100	102	100

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.3	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.5	0.6	0.3	0.7	0.1	2.3
Total Del/Veh (s)	8.5	9.8	8.2	5.8	10.9	8.5	8.8
Vehicles Entered	8	192	266	159	237	57	919
Vehicles Exited	8	193	266	159	236	57	919
Hourly Exit Rate	8	193	266	159	236	57	919
Input Volume	9	187	259	163	226	54	899
% of Volume	89	103	103	97	104	106	102

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.6	0.1	0.0	0.0	1.3
Total Del/Veh (s)	6.1	7.2	9.1	6.3	5.0	3.1	7.5
Vehicles Entered	58	166	252	66	32	27	601
Vehicles Exited	59	165	253	66	33	26	602
Hourly Exit Rate	59	165	253	66	33	26	602
Input Volume	56	157	243	67	37	25	584
% of Volume	106	105	104	98	89	105	103

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Delay (hr)	15.0
Total Del/Veh (s)	30.2
Vehicles Entered	1723
Vehicles Exited	1726
Hourly Exit Rate	1726
Input Volume	6543
% of Volume	26

Intersection: 3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LR	TR	LT
Maximum Queue (m)	42.9	22.7	64.2
Average Queue (m)	4.2	1.7	20.7
95th Queue (m)	18.1	11.8	43.5
Link Distance (m)	421.7	473.9	313.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	T	L	T	LR
Maximum Queue (m)	27.9	19.4	28.4	64.4
Average Queue (m)	13.1	4.4	14.5	24.3
95th Queue (m)	21.6	14.0	23.2	46.9
Link Distance (m)	217.3		1034.3	313.2
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		35.0		
Storage Blk Time (%)				0
Queuing Penalty (veh)				0

Intersection: 3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	TR	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	41.9	42.1	26.0	35.8	26.6
Average Queue (m)	24.5	17.7	13.4	14.2	13.0
95th Queue (m)	39.9	30.4	21.6	26.7	24.0
Link Distance (m)	40.0	217.3	217.3	605.8	605.8
Upstream Blk Time (%)	1				
Queuing Penalty (veh)	6				
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	25.9	36.4	61.2
Average Queue (m)	14.0	18.8	20.1
95th Queue (m)	22.2	29.9	45.8
Link Distance (m)	270.0	40.0	506.9
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		0	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	24.3	25.5	17.9
Average Queue (m)	15.0	13.3	8.7
95th Queue (m)	22.5	21.0	15.8
Link Distance (m)	480.2	270.0	796.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 7



**3102: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.5	0.6
Total Del/Veh (s)	3.5	0.8	11.7	8.0
Vehicles Entered	76	32	154	262
Vehicles Exited	77	32	153	262
Hourly Exit Rate	77	32	153	262
Input Volume	76	37	150	263
% of Volume	101	86	102	100

**3103: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.2	0.3	0.9
Total Del/Veh (s)	5.4	7.1	13.1	7.7
Vehicles Entered	192	111	95	398
Vehicles Exited	191	111	95	397
Hourly Exit Rate	191	111	95	397
Input Volume	182	116	100	399
% of Volume	105	95	95	99

**3104: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.3	0.3	0.3	0.9
Total Del/Veh (s)	6.2	7.3	5.0	6.0
Vehicles Entered	154	163	246	563
Vehicles Exited	153	162	245	560
Hourly Exit Rate	153	162	245	560
Input Volume	151	172	228	552
% of Volume	101	94	107	102

**3105: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.2	0.5	0.1	0.7
Total Del/Veh (s)	6.9	5.5	4.7	5.7
Vehicles Entered	90	302	66	458
Vehicles Exited	90	302	66	458
Hourly Exit Rate	90	302	66	458
Input Volume	93	300	62	455
% of Volume	97	101	106	101

**3106: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.5	0.1	0.7
Total Del/Veh (s)	5.6	7.8	4.3	6.7
Vehicles Entered	64	218	69	351
Vehicles Exited	64	219	71	354
Hourly Exit Rate	64	219	71	354
Input Volume	66	215	72	354
% of Volume	96	102	98	100

**Total Network Performance**

Denied Delay (hr)	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1
Total Delay (hr)	4.1
Total Del/Veh (s)	20.4
Vehicles Entered	706
Vehicles Exited	710
Hourly Exit Rate	710
Input Volume	2690
% of Volume	26

**3102: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement**

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.4	0.1	0.6
Total Del/Veh (s)	7.0	3.0	0.3	3.0	12.0	10.2	8.0
Vehicles Entered	11	65	26	6	134	20	262
Vehicles Exited	11	66	26	6	133	20	262
Hourly Exit Rate	11	66	26	6	133	20	262
Input Volume	11	65	32	5	133	16	263
% of Volume	98	101	81	120	100	121	100

**3103: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	0.9
Total Del/Veh (s)	7.4	4.7	5.9	7.2	14.1	8.1	12.3	7.7
Vehicles Entered	50	142	9	102	57	4	34	398
Vehicles Exited	50	141	9	102	57	4	34	397
Hourly Exit Rate	50	141	9	102	57	4	34	397
Input Volume	45	137	9	107	63	4	34	399
% of Volume	110	103	100	95	91	114	99	99

**3104: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.2	0.0	0.1	0.2	0.3	0.0	0.9
Total Del/Veh (s)	6.6	3.9	6.6	7.7	5.6	3.1	6.0
Vehicles Entered	132	22	54	109	189	57	563
Vehicles Exited	132	21	53	109	189	56	560
Hourly Exit Rate	132	21	53	109	189	56	560
Input Volume	130	21	58	114	179	49	552
% of Volume	102	99	91	96	105	114	102

3105: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.4	0.1	0.1	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	5.6	6.9	5.9	4.1	4.7	2.3	5.7
Vehicles Entered	1	89	228	74	64	2	458
Vehicles Exited	1	89	228	74	64	2	458
Hourly Exit Rate	1	89	228	74	64	2	458
Input Volume	1	92	224	76	61	1	455
% of Volume	80	97	102	97	105	160	101

3106: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.4	0.1	0.1	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	4.9	5.9	8.6	5.8	4.9	3.3	6.7
Vehicles Entered	30	34	158	60	47	22	351
Vehicles Exited	30	34	159	60	48	23	354
Hourly Exit Rate	30	34	159	60	48	23	354
Input Volume	33	34	156	59	50	22	354
% of Volume	92	101	102	102	96	103	100

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1
Total Delay (hr)	4.1
Total Del/Veh (s)	20.4
Vehicles Entered	706
Vehicles Exited	710
Hourly Exit Rate	710
Input Volume	2690
% of Volume	26

Intersection: 3102: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	SB
Directions Served	LR	LT
Maximum Queue (m)	18.6	10.1
Average Queue (m)	3.8	1.4
95th Queue (m)	14.5	7.4
Link Distance (m)	421.7	313.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3103: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	T	L	T	LR
Maximum Queue (m)	10.7	17.5	22.2	19.1
Average Queue (m)	7.0	2.2	11.8	9.1
95th Queue (m)	13.6	10.1	19.5	18.7
Link Distance (m)	217.3		1034.3	313.2
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		35.0		
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 3104: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	TR	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	18.0	21.9	19.2	17.3	21.3
Average Queue (m)	10.9	9.8	9.5	10.5	9.6
95th Queue (m)	15.8	18.8	14.7	16.7	17.9
Link Distance (m)	40.0	217.3	217.3	605.8	605.8
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3105: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	9.4	23.3	15.3
Average Queue (m)	8.7	12.4	7.8
95th Queue (m)	12.1	20.2	13.7
Link Distance (m)	270.0	40.0	506.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3106: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	16.4	16.5	23.5
Average Queue (m)	8.7	9.9	9.4
95th Queue (m)	14.5	13.3	17.3
Link Distance (m)	480.2	270.0	796.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

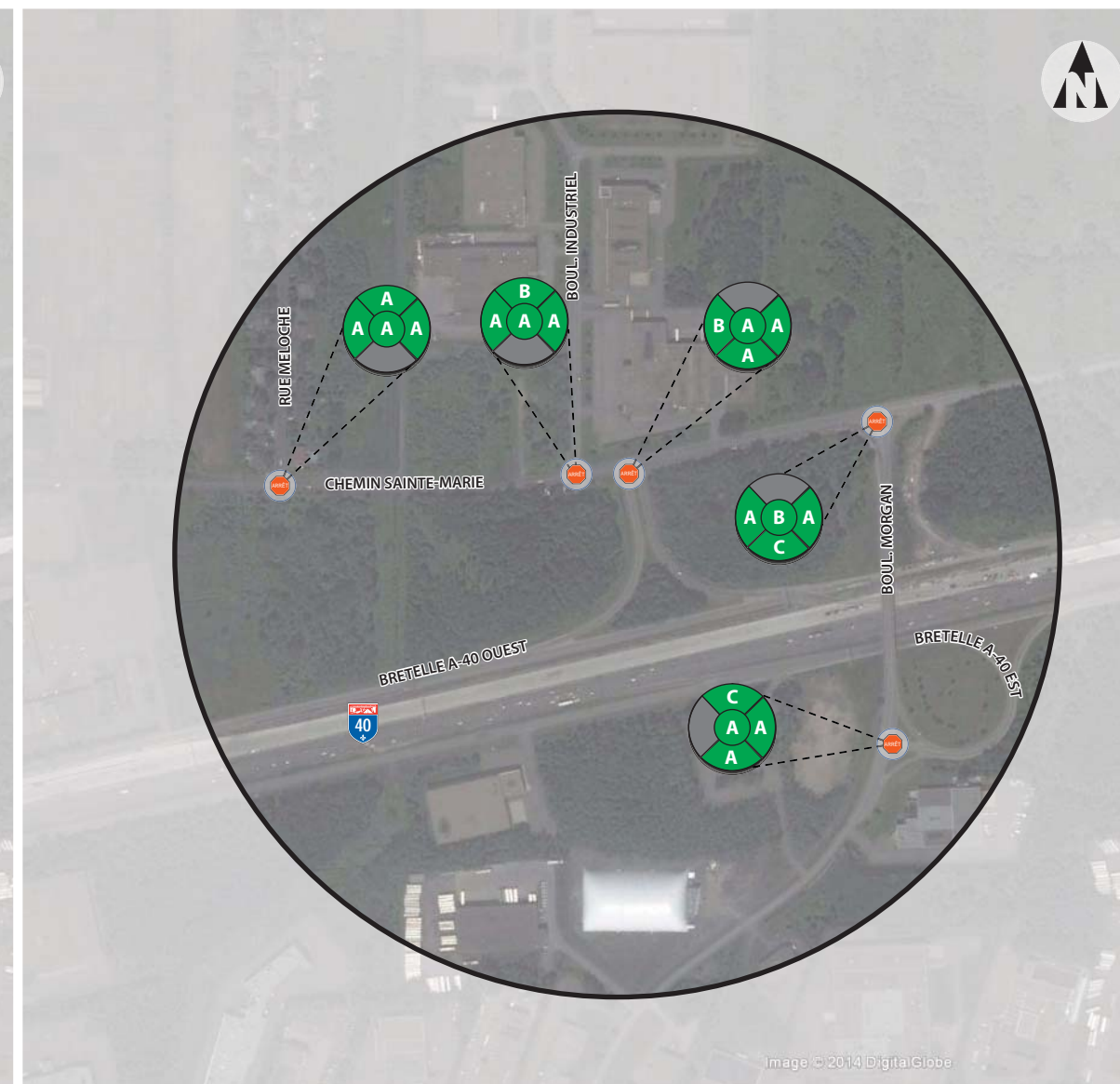
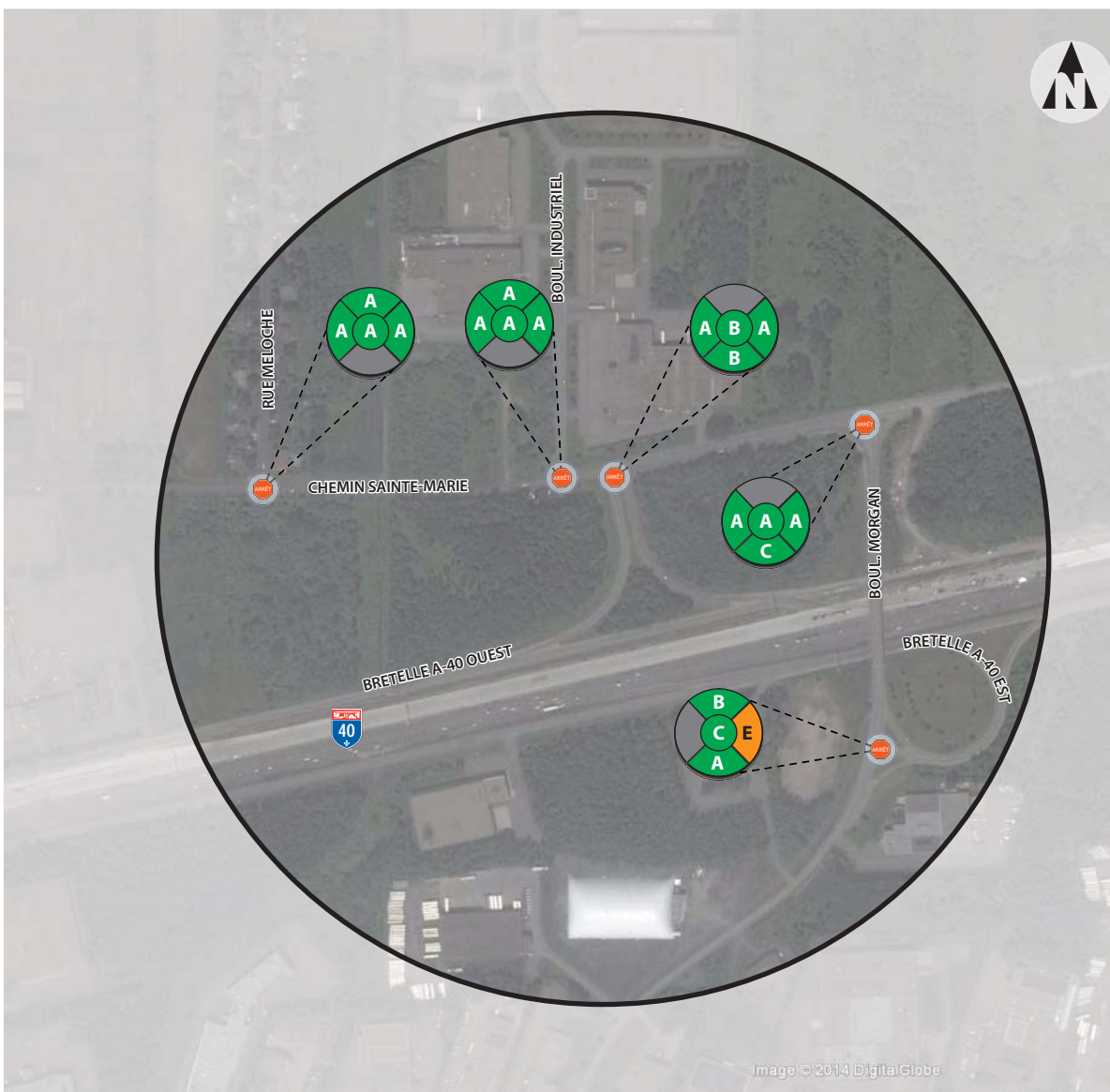
# CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

## Heure de pointe du matin – 7h30 à 8h30

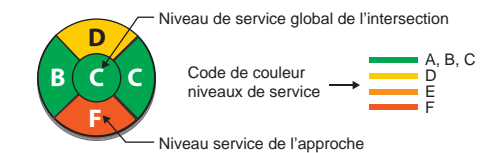
Comptage effectué le jeudi de 7h00 à 9h00

## Heure de pointe de l'après-midi – 16h30 à 17h30

Comptage effectué le jeudi de 16h00 à 18h00



## LÉGENDE







**Annexe C    Génération des déplacements**



**Deux scénarios**



## Calcul de génération – 2 scénarios pour la partie résidentielle

En plus du développement des 55 ha prévus au projet, un développement résidentiel supplémentaire est à l'étude. Les deux scénarios envisagés sont les suivants :

Tableau : Présentation des 2 scénarios

Scénario	Option	Secteur d'emploi	Secteur résidentiel	Résumé
1	2,59 ha de 150 unités de haute densité	11 ha industrie et 21,7 ha petites industries et bureaux	22,4 ha d'unités résidentielles variées	150 unités de haute densité + 55 ha
2	14,02 ha de 142 unités de maisons unifamiliales			142 maisons unifamiliales + 55 ha

Le tableau ci-dessous présente les déplacements générés par les deux scénarios envisagés. Les différentiels entre les deux options pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi sont faibles avec un écart de 50 nouveaux véhicules entrant et sortant à l'heure de pointe du matin et de 77 nouveaux véhicules à l'heure de pointe de l'après-midi. Afin d'analyser le scénario le plus critique, l'option 2 avec les maisons unifamiliales est celle retenue dans les analyses.

Tableau : Nouveaux véhicules générés selon les deux scénarios pour l'heure de pointe du matin et de l'après-midi

Scénario		Catégorie	Entrée	Sortie	Total	Différentiel
Pointe AM	Option 1 (haute densité)	Industriel	822	150	972	
		Résidentiel	41	148	189	
		Total	863	298	1161	
	Option 2 (unifamiliale)	Industriel	822	150	972	+0
		Résidentiel	56	183	239	+50
		Total	878	333	1211	+50
Pointe PM	Option 1 (haute densité)	Industriel	179	701	880	
		Résidentiel	159	90	249	
		Total	338	791	1129	
	Option 2 (unifamiliale)	Industriel	179	701	880	+0
		Résidentiel	208	118	326	+77
		Total	387	819	1206	+77



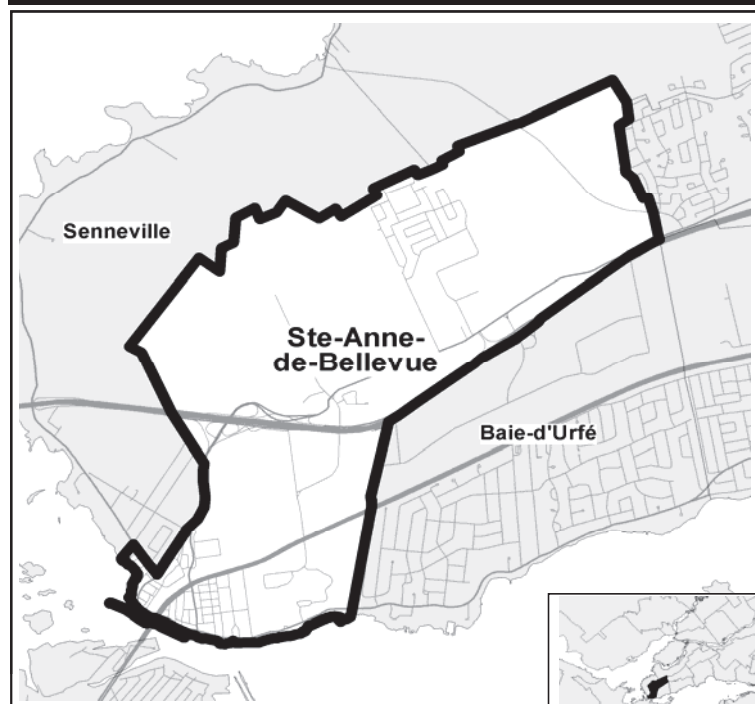
**À l'ultime**





# 140 - Sainte-Anne-de-Bellevue

Population:	5 197	Hommes	51.3%	Femmes	48.7%
Nombre de logis:	2 010	Âge	%	Nb logis avec:	%
Logis enquêtés:	91	0-19	25.0%	0 auto	19.5%
Autos:	2 689	20-34	17.3%	1 auto	39.4%
Personnes/logis:	2.59	35-49	25.8%	2 autos	31.6%
Autos/logis:	1.34	50-64	14.5%	3 autos	6.6%
Autos/personne:	0.52	65 et +	17.3%	4 autos et +	2.9%



Superficie: 10.6 km<sup>2</sup>

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDANTS DU SECTEUR			
Nombre de déplacements effectués par les résidents:	9 009		
Nombre de déplacements internes:	2 103		
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas:	1 295		
Déplacements par personne (5 ans et +):	1.86		
Par MOTIF (tous modes - 24 heures)	Produits	Attirés	Externes
- Travail	31.1%	6.0%	26.2%
- Études	20.6%	7.5%	2.4%
- Loisir	8.8%	3.2%	39.8%
- Magasinage	10.6%	1.5%	10.9%
- Autres (sauf retour)	11.1%	4.6%	20.7%
- Retour au domicile	17.8%	77.1%	-
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>5 346</b>	<b>5 176</b>	<b>589</b>

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR		
Par MOTIF - 24 hres (tous modes)	Produits	Attirés
- Travail	11.9%	26.9%
- Études	6.4%	34.8%
- Loisir	3.9%	5.3%
- Magasinage	4.4%	1.3%
- Autres (sauf retour)	6.1%	9.7%
- Retour au domicile	67.3%	22.0%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>18 251</b>	<b>18 300</b>

Par MODE - 24 hres (tous motifs sauf retour)	Produits	Attirés
- Motorisés (nb)	5 302 88.8%	13 535 94.8%
- Automobile (nb)	<u>4 388</u> 73.5%	<u>9 811</u> 68.7%
- Conducteur	80.2%	83.3%
- Passager	19.8%	16.7%
- T.C. Public (nb)	<u>507</u> 8.5%	<u>2 624</u> 18.4%
- Métro	34.9%	9.2%
- STM (bus)	68.4%	89.7%
- Train	34.3%	5.9%
- STL, RTL, CIT	0.0%	5.7%
- Bimodal	14.8%	2.7%
- Autres motorisés (nb)	<u>483</u> 8.1%	<u>1 294</u> 9.1%
- Non motorisés (nb)	648 10.9%	765 5.4%
- Autres (nb)	0 0.0%	0 0.0%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>5 968</b>	<b>14 273</b>

Par MODE - PPAM (tous motifs sauf retour)	Produits	Attirés
- Motorisés	88.8%	95.8%
- Automobile	65.3%	63.5%
- T.C. Public	9.6%	20.2%
- Bimodal	3.1%	0.7%
- Autres motorisés	17.0%	13.8%
- Non motorisés	11.2%	4.5%
- Autres	0.0%	0.0%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>2 433</b>	<b>8 320</b>

Par PÉRIODE (Motorisés tous motifs)	Produits	Attirés
- PPAM	13.5%	47.2%
- Jour	26.7%	26.7%
- PPPM	46.8%	16.0%
- Soir	11.2%	6.8%
- Nuit	1.8%	3.2%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>16 905</b>	<b>16 973</b>



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - Avec BC2)

<i>Total des déplacements</i>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
<b>Nouveaux déplacements :</b>	1211	878	333
<b>Échange:</b>	0	0	0
<b>Transport en commun:</b>	269	212	57
<b>Pass-by :</b>	0	0	0
<b>Diverted Link Trips :</b>	0	0	0

<b>Code :</b>	110			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	General light industrial			
<b>Commerce :</b>				
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
27	acre	7.51	83%	17%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	204	169	35
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	41	34	7
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	163	135	28



<b>Dossier :</b>	M03537A
<b>Effectué par:</b>	Guillaume Bertrand
<b>Vérifié par:</b>	Audrey Véronneau
<b>Date :</b>	20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - Avec BC2)

<b>Code :</b>	770			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Business park			
<b>Commerce :</b>				
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
54	acre	18.86	85%	15%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	1011	859	152
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	202	172	30
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	809	687	122

<b>Code :</b>	270			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Residential Planned unit development			
<b>Commerce :</b>	Secteurs A,D,E,F			
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
53	acre	2.88	22%	78%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	154	34	120
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	15	3	12
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	139	31	108



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - Avec BC2)

<b>Code :</b>	210			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Single-Family Detached housing			
<b>Commerce :</b>	Secteur C			
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
2	acre	2.06	31%	69%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	4	1	3
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	4	1	3



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - Avec BC2)

<b>Code :</b>	210			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Single-Family Detached housing			
<b>Commerce :</b>	Secteur BC2			
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
142	dwelling unit	0.75	25%	75%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	107	27	80
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	11	3	8
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	96	24	72



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - avec BC2)

<i>Total des déplacements</i>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
<b>Nouveaux déplacements :</b>	1206	387	819
<b>Échange:</b>	0	0	0
<b>Transport en commun:</b>	257	69	188
<b>Pass-by :</b>	0	0	0
<b>Diverted Link Trips :</b>	0	0	0

<b>Code :</b>	110			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	General light industrial			
<b>Commerce :</b>				
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
27	acre	7.26	22%	78%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	197	43	154
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	39	9	30
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	158	34	124



<b>Dossier :</b>	M03537A
<b>Effectué par:</b>	Guillaume Bertrand
<b>Vérifié par:</b>	Audrey Véronneau
<b>Date :</b>	20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - avec BC2)

<b>Code :</b>	770			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Business park			
<b>Commerce :</b>				
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
54	acre	16.84	20%	80%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	903	181	722
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	181	36	145
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	722	145	577

<b>Code :</b>	270			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Residential Planned unit development			
<b>Commerce :</b>	Secteurs A,D,E,F			
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
53	acre	4.05	65%	35%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	216	140	76
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	22	14	8
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	194	126	68



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - avec BC2)

<b>Code :</b>	210			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Single-Family Detached housing			
<b>Commerce :</b>	Secteur C			
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
2	acre	2.74	66%	34%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	5	3	2
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	1	1	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	4	2	2





**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 20-janv-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (option 2 - avec BC2)

<b>Code :</b>	210			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Single-Family Detached housing			
<b>Commerce :</b>	Secteur BC2			
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
142	dwelling unit	1	63%	37%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	142	89	53
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	14	9	5
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	128	80	48



**PPU 2012**





**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<i>Total des déplacements</i>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
<b>Nouveaux déplacements :</b>	709	234	475
<b>Échange:</b>	0	0	0
<b>Transport en commun:</b>	97	41	56
<b>Pass-by :</b>	0	0	0
<b>Diverted Link Trips :</b>	0	0	0

<b>Code :</b>	110
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition
<b>Land Use :</b>	General light industrial
<b>Commerce :</b>	
<b>Période :</b>	Pointe AM

<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
6	acre	7.51	83%	17%

<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	46	38	8
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	9	7	2
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	37	31	6



<b>Dossier :</b>	M03537A
<b>Effectué par:</b>	Guillaume Bertrand
<b>Vérifié par:</b>	Audrey Véronneau
<b>Date :</b>	04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<b>Code :</b>	770			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Business park			
<b>Commerce :</b>				
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
6	acre	18.86	85%	15%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	117	99	18
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	23	20	3
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	94	79	15

<b>Code :</b>	270			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Residential Planned unit development			
<b>Commerce :</b>	Secteurs R2, R3, R4, communautaire, commercial			
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
77	acre	2.88	22%	78%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	223	49	174
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	22	5	17
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	201	44	157



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<b>Code :</b>	210			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Single-Family Detached housing			
<b>Commerce :</b>	Secteur R1			
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
220	dwelling units	0.75	25%	75%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	165	41	124
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	17	4	13
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	148	37	111



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<b>Code :</b>	232			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	High-Rise Residential Condominium/Townhouse			
<b>Commerce :</b>	Secteur R5, R6			
<b>Période :</b>	Pointe AM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
750	dwelling units	0.34	19%	81%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	255	48	207
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	26	5	21
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	229	43	186





**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<i>Total des déplacements</i>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
<b>Nouveaux déplacements :</b>	855	492	363
<b>Échange:</b>	0	0	0
<b>Transport en commun:</b>	112	58	54
<b>Pass-by :</b>	0	0	0
<b>Diverted Link Trips :</b>	0	0	0

<b>Code :</b>	110			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	General light industrial			
<b>Commerce :</b>				
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
6	acre	7.26	22%	78%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	45	10	35
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	9	2	7
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	36	8	28



<b>Dossier :</b>	M03537A
<b>Effectué par:</b>	Guillaume Bertrand
<b>Vérifié par:</b>	Audrey Véronneau
<b>Date :</b>	04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<b>Code :</b>	770			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Business park			
<b>Commerce :</b>				
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
6	acre	16.84	20%	80%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	104	21	83
Échange	0%	0	0	0
TC	20%	21	4	17
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	80%	83	17	66

<b>Code :</b>	270			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Residential Planned unit development			
<b>Commerce :</b>	Secteurs R2, R3, R4, communautaire, commercial			
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
77	acre	4.05	65%	35%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	313	203	110
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	31	20	11
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	282	183	99



**Dossier :** M03537A  
**Effectué par:** Guillaume Bertrand  
**Vérifié par:** Audrey Véronneau  
**Date :** 04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<b>Code :</b>	210			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	Single-Family Detached housing			
<b>Commerce :</b>	Secteur R1			
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
220	dwelling units	1	63%	37%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	220	139	81
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	22	14	8
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	198	125	73



<b>Dossier :</b>	M03537A
<b>Effectué par:</b>	Guillaume Bertrand
<b>Vérifié par:</b>	Audrey Véronneau
<b>Date :</b>	04-févr-15

**Projet :** EIC Ste-Anne-de-Bellevue secteur nord (PPU 2012)

<b>Code :</b>	232			
<b>Référence :</b>	ITE Trip generation 9e edition			
<b>Land Use :</b>	High-Rise Residential Condominium/Townhouse			
<b>Commerce :</b>	Secteur R5, R6			
<b>Période :</b>	Pointe PM			
<b>Quantité</b>	<b>Unités</b>	<b>Taux de génération</b>	<b>Pourcentage entrée</b>	<b>Pourcentage sortie</b>
750	dwelling units	0.38	62%	38%
<b>Déplacements</b>	<b>Proportion</b>	<b>Total</b>	<b>Entrée</b>	<b>Sortie</b>
Génération brute	100%	285	177	108
Échange	0%	0	0	0
TC	10%	29	18	11
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	90%	256	159	97

**Annexe D      Justification des feux de circulation**

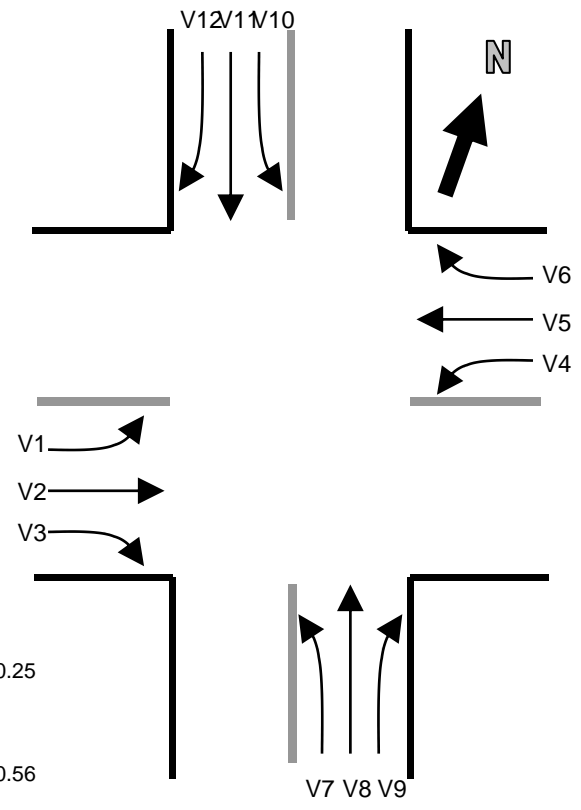


### Critère 3 : Débit minimal de véhicules durant une heure

Norme - Ouvrages routiers, MTQ, Signalisation Routière (Tome V), chapitre 8 - Révision Décembre 2005

**Population:** 5 012 < 10 000 personnes  
**Vitesse:** 50 < 70 km/h  
**Nombre de voies par approche:**  
 Route Principale: 1  
 Route Secondaire: 1

Route	Mouvement	Débit (uvp/h)
Principale Ste-Marie	V1	18
	V2	151
	V3	0
	V4	0
	V5	245
	V6	214
Secondaire Industriel	V7	0
	V8	0
	V9	0
	V10	176
	V11	0
	V12	12

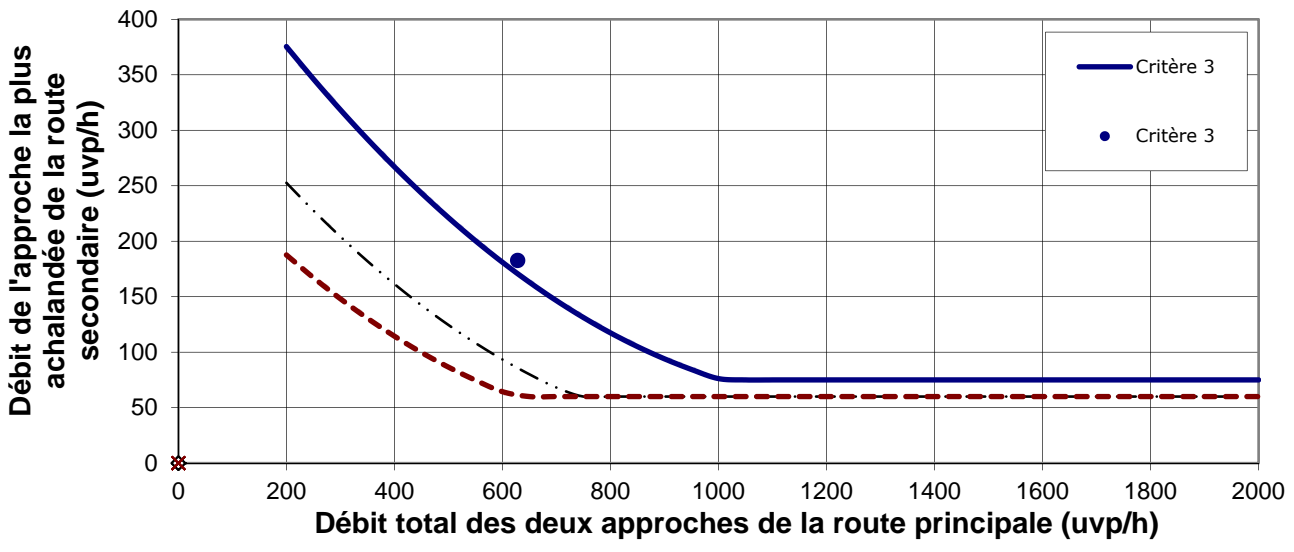


$$F_{V9} = \frac{0,5 (V1 + V3) + V2}{(V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6)} = 0.25$$

$$F_{V12} = \frac{0,5 (V4 + V6) + V5}{(V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6)} = 0.56$$

$$x = V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6 = 628 \quad x < 1025 : y = 506.2 - 0.71 x + 0.00028 x^2$$

$$y = \text{MAX}(V7 + V8 + F_{V9} (V9) ; V10 + V11 + F_{V12} (V12)) = 182.73 \quad x \geq 1025 : y = 75$$

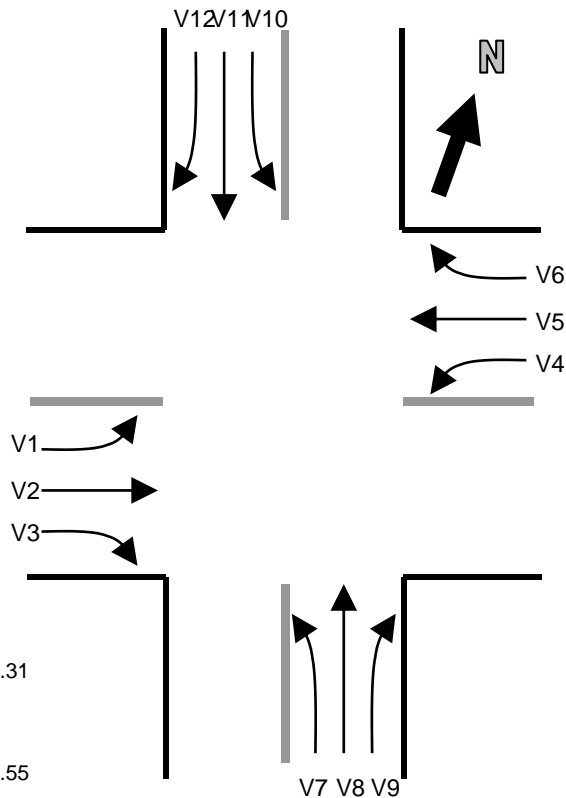


### Critère 3 : Débit minimal de véhicules durant une heure

Norme - Ouvrages routiers, MTQ, Signalisation Routière (Tome V), chapitre 8 - Révision Décembre 2005

<b>Population:</b>	5 012	<	10 000	personnes
<b>Vitesse:</b>	50	<	70	km/h
<b>Nombre de voies par approche:</b>				
Route Principale:	1			
Route Secondaire:	1			

Route	Mouvement	Débit (uvp/h)
Principale Ste-Marie	V1	9
	V2	186
	V3	0
	V4	0
	V5	254
	V6	163
Secondaire Industriel	V7	0
	V8	0
	V9	0
	V10	226
	V11	0
	V12	54



$$F_{V9} = \frac{0,5 (V1 + V3) + V2}{(V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6)} = 0.31$$

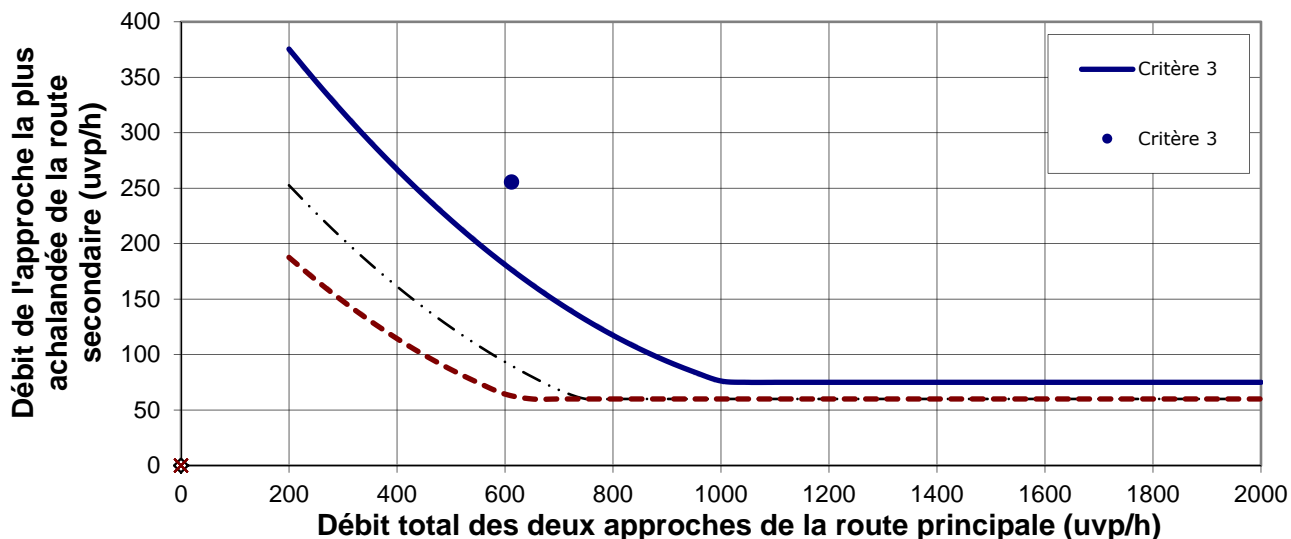
$$F_{V12} = \frac{0,5 (V4 + V6) + V5}{(V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6)} = 0.55$$

$$x = V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6 = 612$$

$$x < 1025 : y = 506.2 - 0.71 x + 0.00028 x^2$$

$$y = \text{MAX}(V7 + V8 + F_{V9} (V9) ; V10 + V11 + F_{V12} (V12)) = 255.60$$

$$x \geq 1025 : y = 75$$





**Annexe E    Plan concept et estimation**





ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION  
SECTEUR NORD DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

**PLAN CONCEPT**

Figure 1  
ÉCHELLE : 1:750

**CIMA**  
Partenaire de génie

M03727A  
FÉVRIER 2015



## NOTE

**DESTINATAIRE** : Audrey Véronneau, ing.  
(diffusion interne CIMA+)

**C.C.** : Mario St-Onge, ing.

**EXPÉDITEUR** : Martin Trottier, ing.

**DATE** : **2015-03-05**

**OBJET** : M03537A – Étude d’impact sur la circulation secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue – Hypothèses et exclusions de l’estimation des coûts – Révision selon la figure 4.1 datée de mars 2015

---

Les travaux estimés ont été étudiés à partir de la figure 4.1 de l’étude d’impact sur la circulation du secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue datée de mars 2015. Pour l’ensemble des cas, les articles de l’estimation ont été calculés à partir du logiciel AutoCAD ou à partir des photos aériennes tirées de Google Earth. Étant donné qu’il s’agit d’une étude dont le niveau de précision correspond à une étude de faisabilité et considérant le degré de précision des données disponibles, une contingence de 25 % a été appliquée sur le total des coûts.

### 1. HYPOTHÈSES

Les hypothèses posées dans chacune des disciplines de l’estimation sont les suivantes :

- La présente estimation considère uniquement les nouveaux ouvrages nécessaires à l’aménagement des interventions proposées et aucune intervention de réfection des ouvrages existants n’est prévue (drainage, pavage, bordure, etc.).
- Les interventions proposées sur le boulevard Industriel et sur le prolongement du boulevard Morgan sont prévues sur une distance totale de 130 m dont 100 m pour la baie de virage à droite et 30 m pour le gain de voie.
- Dans les travaux de démolition de bordure due à l’ajout de voie de virage, une reconstruction complète de la structure de chaussée sous l’ouvrage démolie a été prévue ainsi qu’une démolition/reconstruction d’une bande de pavage d’une largeur de 300 mm le long de l’ouvrage démolie.
- Il est supposé que la capacité structurale du sol en place est de bonne qualité de façon à permettre l’aménagement des élargissements de chaussée ou du prolongement du boulevard Morgan suite à une excavation de 800 mm.

- Les déblais sont en quantité suffisante pour combler tous les remblais nécessaires ne nécessitant donc aucun matériau d'emprunt.
- Pour l'intervention proposée de l'ajout d'une voie pour le virage à gauche sur le chemin Sainte-Marie vers le boulevard Morgan ou vers l'accès à l'autoroute A-40 Ouest, aucun élargissement de chaussée du côté sud est nécessaire.
- Une bande de 2 m de gazon en plaque avec terre végétale au dos des bordures est prévue.
- Les travaux de drainage ont été évalués selon les mêmes principes de fonctionnement que ceux existants, soit selon les cas suivants :
  - Aux endroits où la chaussée existante est drainée par un fossé latéral, un nouveau fossé latéral après élargissement a été prévu.
  - Aux endroits où le drainage de la chaussée existante se fait en circuit fermé (puisards, regards et conduites), le réseau d'égout pluvial a été modifié afin de considérer les élargissements.
  - Le système de drainage du prolongement du boulevard Morgan a été prévu en circuit fermé (puisards, regards et conduites).
- Il est supposé que les ajouts des ouvrages de drainage peuvent être raccordés aux ouvrages existants sans créer de débordement dans le réseau existant. Un régulateur de débit a toutefois été considéré pour le nouveau réseau de drainage du tronçon du prolongement du boulevard Morgan.
- Une conduite d'aqueduc a été prévue dans le tronçon du prolongement du boulevard Morgan.
- Un effacement du marquage existant entrant en conflit avec la nouvelle géométrie a été prévu.
- Où il y a un élargissement de la chaussée, un ajout de voie de virage ou un prolongement de rue existante, la structure de chaussée est composée des éléments suivants :

**TABLEAU 1**  
**Structure de chaussée**

<b>Item</b>	<b>Épaisseur</b>
Enrobé bitumineux	150 mm
Fondation MG-20	250 mm
Sous-fondation MG-112	450 mm
<b>TOTAL</b>	<b>850 mm</b>

## 2. EXCLUSIONS

Enfin, les points suivants exposent les principaux éléments exclus dans la présente estimation des coûts :

- Les frais de déplacement des services d'utilité publique aériens en conflit avec les interventions proposées. Sans s'y limiter, les principaux conflits identifiés sont les suivants :
  - Déplacements sur une distance de près de 150 m des câbles aériens d'utilité publique sur le boulevard Industriel dû à l'ajout d'une baie de virage à droite.
  - Le rehaussement des câbles aériens le long du chemin Sainte-Marie entrant en conflit avec le prolongement du boulevard Morgan.
- L'analyse des impacts et des frais de déplacement (si applicable) des services d'utilité publique souterrains (Gaz Métro, Bell, Vidéotron, Hydro-Québec, STI, etc.) en conflit avec les interventions proposées.
- L'analyse de l'état des ouvrages existants dans le secteur de la présente étude et l'évaluation de coûts de réfection des ouvrages existants nécessitant une reconstruction dû à son état de dégradation avancé.
- Il est supposé que les interventions proposées n'ont pas d'impact sur le système d'éclairage existant. De plus, aucun travail d'éclairage n'a été considéré dans le tronçon du prolongement du boulevard Morgan.
- Les frais d'acquisition d'emprise (si requis).

Enfin, il est important de souligner que cette conception sommaire des ouvrages a été réalisée sans étude des sols en place, sans étude hydraulique et sans étude environnementale. Les résultats de ces études à réaliser dans des phases ultérieures du projet pourraient engendrer des modifications du concept sommaire considéré dans la présente étude pouvant affecter par le fait même les coûts du projet.

**Préparé par :**



**Martin Trottier, ing.**

No membre OIQ : 5020833

**Vérfié par :**

  
**Mario St-Onge, ing.**

No membre OIQ : 109678





**M03537A - Étude d'impact sur la circulation - Secteur Nord de Sainte-Anne-de-Bellevue**  
**Interventions proposés - Version mars 2015**  
 Estimation des coûts

#	Type d'ouvrage	Prix unitaire	Unité	VAD boul. Industriel	VAD ch. Sainte-Marie vers A-40 Ouest	VAD bretelle sortie A-40 Ouest vers ch. Sainte-Marie	Élargissement bretelle sortie A-40 Ouest	VAG ch. Sainte-Marie vers boul. Morgan	Prolongement boul. Morgan (accès 1)	Voie insertion ch. Sainte-Marie via boul. Morgan	QUANTITÉ TOTALE	COÛT TOTAL	
<b>1.0</b>	<b>DÉMOLITION, TERRASSEMENT, DRAINAGE ET AUTRES TRAVAUX CONNEXES</b>												
<b>1.1</b>	<b>DÉMOLITION ET TERRASSEMENT</b>												
	Démolition de bordure en béton	20 \$	m	130	0	0	0	0	30	40	200	4 000 \$	
	Enlèvement de puisard d'égout pluvial	800 \$	unité	2	0	0	0	0	1	0	3	2 400 \$	
	Enlèvement de revêtement bitumineux	5 \$	m <sup>2</sup>	39	9	135	40	0	9	24	256	1 280 \$	
	Déboisement	5 000 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	5 000 \$	
	Déblai de 2e classe	20 \$	m <sup>3</sup>	410	90	110	380	0	1680	230	2900	58 000 \$	
	Gazon en plaque et terre végétale	10 \$	m <sup>2</sup>	260	60	135	260	0	520	160	1395	13 950 \$	
												<b>Sous-total</b>	<b>84 630 \$</b>
<b>1.2</b>	<b>FONDATION DE CHAUSSEE</b>												
	MG 112 (450mm)	32 \$	m <sup>3</sup>	230	50	90	210	0	950	130	1660	53 120 \$	
	MG 20 (250mm)	45 \$	m <sup>3</sup>	130	30	50	120	0	530	70	930	41 850 \$	
												<b>Sous-total</b>	<b>94 970 \$</b>
<b>1.3</b>	<b>DRAINAGE</b>												
	Nouveau reseau d'égout pluviale incluant, conduites, regards, puisards et drains (pour boul. Morgan)	1 100 \$	m	0	0	0	0	0	130	0	130	143 000 \$	
	Puisard préfabriqué incluant raccrochement à conduite existante ou proposée	4 000 \$	unité	2	0	3	0	0	1	1	7	28 000 \$	
	Prolongement d'un TBA 750 mm existant	750 \$	m	0	0	10	0	0	0	0	10	7 500 \$	
	Creusage de fossé incluant déblai	200 \$	m	0	30	30	120	0	0	0	180	36 000 \$	
	Régulateur de débit pour rétention des eaux pluviales	3 000 \$	unité	0	0	0	0	0	1	0	1	3 000 \$	
	Drain de fondation	45 \$	m	150	30	30	120	0	0	80	410	18 450 \$	
	Aménagement de sortie de drain de fondation	500 \$	unité	40	1	1	2	0	0	0	44	22 000 \$	
	Raccordement d'une nouvelle conduite à un regard existant	2 000 \$	unité	0	0	0	0	0	1	0	1	2 000 \$	
												<b>Sous-total</b>	<b>259 950 \$</b>
<b>1.4</b>	<b>AQUEDUC</b>												
	Déplacement de borne fontaine	5 000 \$	unité	1	0	0	0	0	0	0	1	5 000 \$	
	Nouvelle borne fontaine	7 000 \$	unité	0	0	0	0	0	1	0	1	7 000 \$	
	Conduite d'aqueduc	400 \$	m	0	0	0	0	0	130	0	130	52 000 \$	
	Vanne	2 500 \$	unité	0	0	0	0	0	1	0	1	2 500 \$	
	Raccordement d'aqueduc à une conduite existante	3 000 \$	unité	0	0	0	0	0	1	0	1	3 000 \$	
												<b>Sous-total</b>	<b>69 500 \$</b>
<b>1.5</b>	<b>TRAVAUX CONNEXES</b>												
	Bordure en béton de ciment coulée en place	60 \$	m	150	0	70	0	0	260	80	560	33 600 \$	
	Mail central	120 \$	m <sup>2</sup>	0	0	0	0	0	6	0	6	720 \$	
	Musoir en béton 1000mm	500 \$	unité	0	0	2	0	0	0	0	2	1 000 \$	
												<b>Sous-total</b>	<b>35 320 \$</b>
												<b>Total démolition, terrassement, fondation...</b>	<b>544 370 \$</b>

**M03537A - Étude d'impact sur la circulation - Secteur Nord de Sainte-Anne-de-Bellevue**  
**Interventions proposés - Version mars 2015**  
 Estimation des coûts

#	Type d'ouvrage	Prix unitaire	Unité	VAD boul. Industriel	VAD ch. Sainte-Marie vers A-40 Ouest	VAD bretelle sortie A-40 Ouest vers ch. Sainte-Marie	Élargissement bretelle sortie A-40 Ouest	VAG ch. Sainte-Marie vers boul. Morgan	Prolongement boul. Morgan (accès 1)	Voie insertion ch. Sainte-Marie via boul. Morgan	QUANTITÉ TOTALE	COÛT TOTAL
<b>2.0 REVÊTEMENT DE CHAUSSEE SOUPLE</b>												
<b>2.1 ENROBÉ BITUMINEUX</b>												
	Enrobé bitumineux (150 mm)	45 \$	m <sup>2</sup>	440	100	180	510	0	2010	250	3490	157 050 \$
<b>Sous-total</b>											<b>157 050 \$</b>	
<b>Total revêtement de chaussée souple</b>											<b>157 050 \$</b>	
<b>3.0 SIGNALISATION</b>												
<b>3.1 SIGNALISATION HORIZONTALE</b>												
	Effacement du marquage existant et temporaire	4 000 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	4 000 \$
	Marquage de la chaussée de 125 mm de largeur (ligne continue et discontinue)	4 \$	m	250	60	70	280	1250	460	105	2475	9 900 \$
	Marquage de la chaussée de 400 mm de largeur (ligne d'arrêt et traverse piétonne)	12 \$	m	8	8	0	0	16	8	0	40	480 \$
	Marquage de symboles	100 \$	unité	4	4	0	4	10	4	0	26	2 600 \$
<b>Sous-total</b>											<b>16 980 \$</b>	
<b>3.2 PETITE SIGNALISATION</b>												
	Déplacement de panneau existant et nouveau panneau	3 000 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	3 000 \$
<b>Sous-total</b>											<b>3 000 \$</b>	
<b>3.3 SUPERSIGNALISATION</b>												
	Déplacement d'un panneau de supersignalisation latérale	3 000 \$	unité	0	1	0	0	0	1	0	2	6 000 \$
<b>Sous-total</b>											<b>6 000 \$</b>	
<b>Total signalisation</b>											<b>25 980 \$</b>	
<b>4.0 FEUX DE CIRCULATION</b>												
<b>4.1 FEUX DE CIRCULATION</b>												
	Feux de circulation ch. Ste-Marie/boul. Industriel	112 650 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	112 650 \$
	Feux de circulation ch. Ste-Marie/Bretelles A-40 Ouest	121 200 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	121 200 \$
	Feux de circulation ch. Ste-Marie/boul. Morgan	131 200 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	131 200 \$
<b>Sous-total</b>											<b>365 050 \$</b>	
<b>Total feux de circulation</b>											<b>365 050 \$</b>	

**M03537A - Étude d'impact sur la circulation - Secteur Nord de Sainte-Anne-de-Bellevue**  
**Interventions proposés - Version mars 2015**  
 Estimation des coûts

#	Type d'ouvrage	Prix unitaire	Unité	VAD boul. Industriel	VAD ch. Sainte-Marie vers A-40 Ouest	VAD bretelle sortie A-40 Ouest vers ch. Sainte-Marie	Élargissement bretelle sortie A-40 Ouest	VAG ch. Sainte-Marie vers boul. Morgan	Prolongement boul. Morgan (accès 1)	Voie insertion ch. Sainte-Marie via boul. Morgan	QUANTITÉ TOTALE	COÛT TOTAL	
<b>5.0</b>	<b>PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</b>												
<b>5.1</b>	<b>PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</b>												
	Mesure de protection de l'environnement (1%)	10 925 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	10 925 \$	
												Sous-total	10 925 \$
												Total protection de l'environnement	10 925 \$
<b>6.0</b>	<b>MAINTIEN DE LA CIRCULATION</b>												
<b>6.1</b>	<b>MAINTIEN DE LA CIRCULATION</b>												
	Maintien de la circulation (10%)	109 245 \$	global	-	-	-	-	-	-	-	1	109 245 \$	
												Sous-total	109 245 \$
												Total maintien de la circulation	109 245 \$
												Total	1 212 620 \$
												contingence (25%)	303 155 \$
												Total avec contingence	1 515 774 \$
												T.P.S. (5%)	75 789 \$
												T.V.Q. (9.975%)	151 198 \$
												<b>GRAND TOTAL ARRONDI</b>	<b>1 743 000 \$</b>



**Annexe F      Conditions anticipées de circulation à court terme**



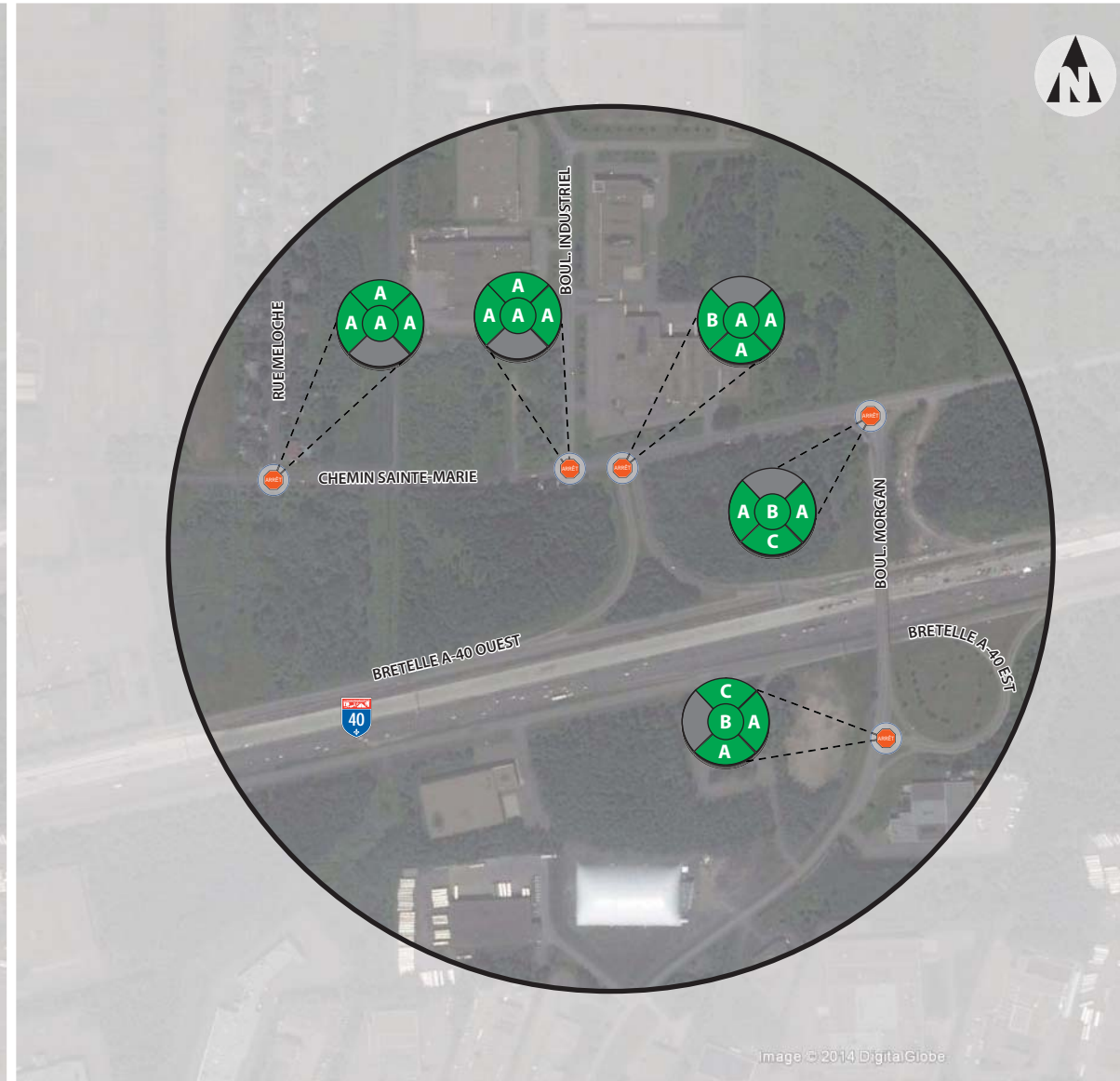
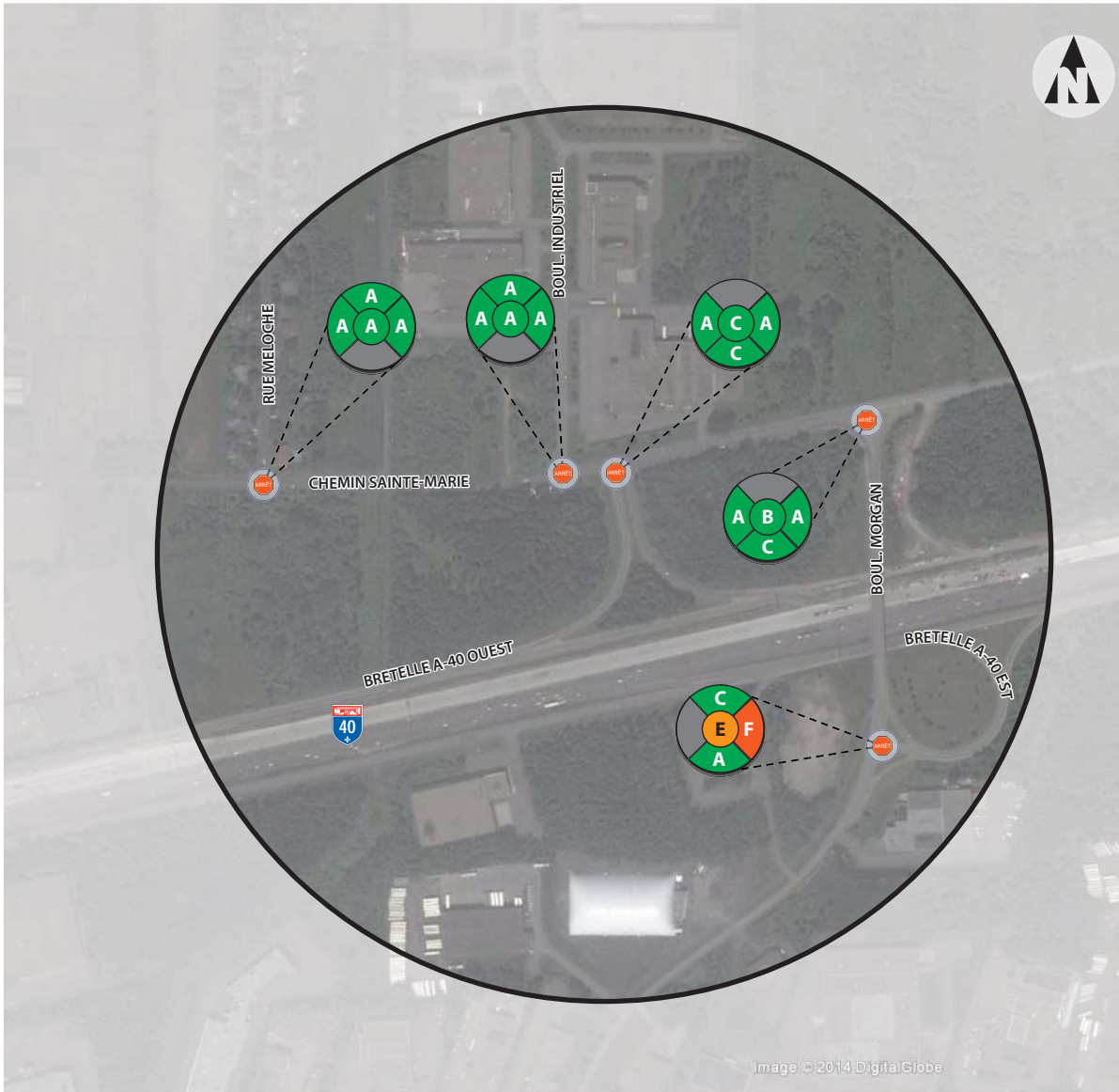
**Statu quo**



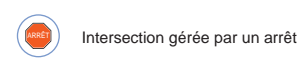
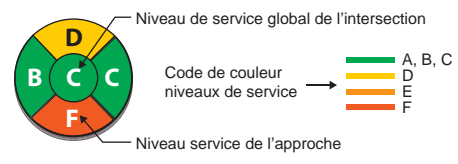


**CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION À COURT TERME**  
**SANS INTERVENTION**  
 Heure de pointe du matin – 7h30 à 8h30

Heure de pointe de l'après-midi – 16h30 à 17h30



**LÉGENDE**



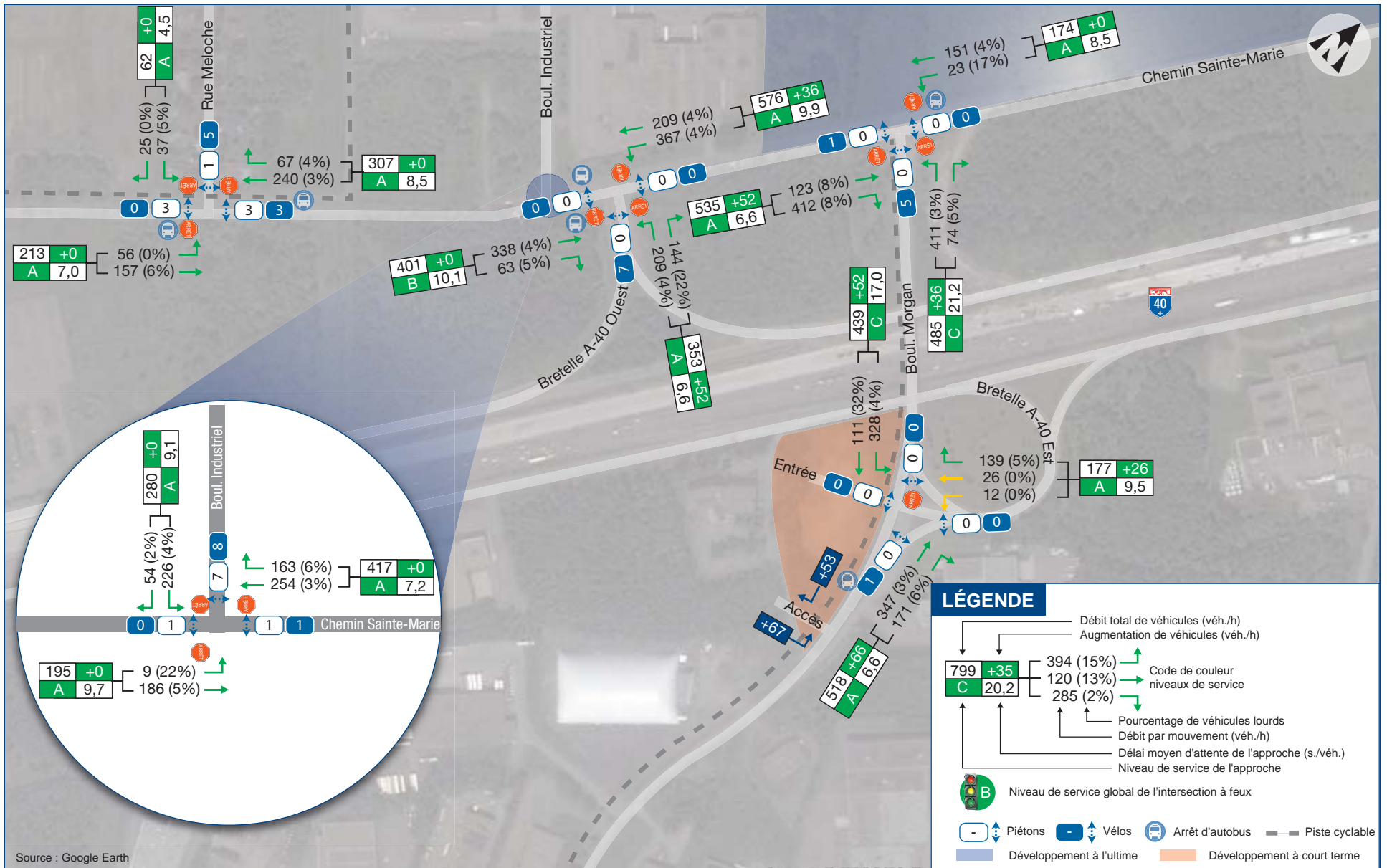




M03537A  
Novembre 2014

**CIMA**  
Partenaire de génie

Annexe



ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION  
 SECTEUR NORD DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

M03537A  
 Novembre 2014



## CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION À COURT TERME SANS INTERVENTION (STATU QUO) Heure de pointe de l'après-midi (16h30-17h30)

Annexe

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.6	0.0	0.0	0.6
Denied Del/Veh (s)	5.3	0.2	0.1	1.6
Total Delay (hr)	10.3	0.1	3.7	14.1
Total Del/Veh (s)	91.4	2.4	15.2	36.1
Vehicles Entered	402	116	876	1394
Vehicles Exited	400	116	873	1389
Hourly Exit Rate	400	116	873	1389
Input Volume	414	106	884	1405
% of Volume	97	109	99	99

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.7	0.5	2.2	4.4
Total Del/Veh (s)	6.9	8.5	23.8	11.1
Vehicles Entered	870	210	335	1415
Vehicles Exited	870	210	334	1414
Hourly Exit Rate	870	210	334	1414
Input Volume	883	208	329	1420
% of Volume	98	101	101	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.9	0.9	5.0	6.8
Total Del/Veh (s)	9.9	8.0	21.7	15.8
Vehicles Entered	337	377	817	1531
Vehicles Exited	338	378	817	1533
Hourly Exit Rate	338	378	817	1533
Input Volume	339	372	825	1536
% of Volume	100	102	99	100

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.4	0.9	0.3	1.7
Total Del/Veh (s)	8.4	7.0	6.4	7.2
Vehicles Entered	169	481	186	836
Vehicles Exited	169	482	188	839
Hourly Exit Rate	169	482	188	839
Input Volume	169	475	188	831
% of Volume	100	102	100	101

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.2	0.6	0.2	1.0
Total Del/Veh (s)	6.2	8.8	5.2	7.3
Vehicles Entered	88	263	151	502
Vehicles Exited	88	262	153	503
Hourly Exit Rate	88	262	153	503
Input Volume	83	268	157	508
% of Volume	106	98	97	99

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.7
Denied Del/Veh (s)	1.3
Total Delay (hr)	29.6
Total Del/Veh (s)	48.8
Vehicles Entered	2114
Vehicles Exited	2110
Hourly Exit Rate	2110
Input Volume	7653
% of Volume	28

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement**

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.2	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
Denied Del/Veh (s)	6.2	3.4	4.9	0.2	0.2	0.1	0.1	1.6
Total Delay (hr)	5.6	0.7	4.1	0.0	0.0	1.6	2.1	14.1
Total Del/Veh (s)	137.2	98.7	62.2	2.1	3.0	15.7	14.8	36.1
Vehicles Entered	144	24	234	78	38	367	509	1394
Vehicles Exited	143	24	233	78	38	366	507	1389
Hourly Exit Rate	143	24	233	78	38	366	507	1389
Input Volume	155	26	234	73	33	371	513	1405
% of Volume	92	93	100	106	115	99	99	99

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.2	1.5	0.1	0.4	1.5	0.0	0.6	4.4
Total Del/Veh (s)	7.9	6.8	6.4	8.9	27.3	7.6	20.0	11.1
Vehicles Entered	89	781	38	172	203	20	112	1415
Vehicles Exited	90	780	38	172	203	20	111	1414
Hourly Exit Rate	90	780	38	172	203	20	111	1414
Input Volume	90	794	38	170	198	18	113	1420
% of Volume	101	98	101	101	103	108	98	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.9	0.1	0.2	0.6	0.7	4.3	6.8
Total Del/Veh (s)	10.1	7.0	7.3	8.4	9.4	27.4	15.8
Vehicles Entered	308	29	119	258	261	556	1531
Vehicles Exited	309	29	120	258	264	553	1533
Hourly Exit Rate	309	29	120	258	264	553	1533
Input Volume	316	24	122	250	262	563	1536
% of Volume	98	122	99	103	101	98	100

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.0	0.4	0.6	0.4	0.3	0.0	1.7
Total Del/Veh (s)	7.4	8.5	7.9	6.0	6.5	4.6	7.2
Vehicles Entered	18	151	258	223	174	12	836
Vehicles Exited	18	151	259	223	176	12	839
Hourly Exit Rate	18	151	259	223	176	12	839
Input Volume	18	151	261	214	176	12	831
% of Volume	100	100	99	104	100	102	101

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.6	0.0	0.2	0.1	1.0
Total Del/Veh (s)	5.0	6.5	8.9	7.0	5.9	4.3	7.3
Vehicles Entered	16	72	242	21	90	61	502
Vehicles Exited	16	72	241	21	91	62	503
Hourly Exit Rate	16	72	241	21	91	62	503
Input Volume	15	68	250	18	94	63	508
% of Volume	105	106	96	117	97	99	99

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.7
Denied Del/Veh (s)	1.3
Total Delay (hr)	29.6
Total Del/Veh (s)	48.8
Vehicles Entered	2114
Vehicles Exited	2110
Hourly Exit Rate	2110
Input Volume	7653
% of Volume	28



Intersection: 3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	TR	LT
Maximum Queue (m)	347.8	6.6	57.3
Average Queue (m)	98.5	0.2	13.4
95th Queue (m)	310.7	3.0	38.9
Link Distance (m)	421.7	476.1	311.9
Upstream Blk Time (%)	6		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	T	R	L	T	LR
Maximum Queue (m)	25.0	44.5	15.0	32.1	64.1
Average Queue (m)	11.3	0.8	6.1	16.0	20.1
95th Queue (m)	20.3	15.5	14.5	25.6	44.8
Link Distance (m)	217.3	217.3		1034.3	311.9
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			35.0		
Storage Blk Time (%)				0	
Queuing Penalty (veh)				0	

Intersection: 3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	TR	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	40.5	24.1	38.0	94.2	158.6
Average Queue (m)	22.4	11.9	15.7	20.4	57.1
95th Queue (m)	37.4	19.6	28.1	55.3	131.0
Link Distance (m)	40.0	217.3	217.3	605.8	605.8
Upstream Blk Time (%)	1				
Queuing Penalty (veh)	2				
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	24.4	41.5	31.1
Average Queue (m)	11.7	20.7	14.3
95th Queue (m)	19.4	35.3	24.6
Link Distance (m)	270.0	40.0	506.9
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		2	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	27.5	24.9	27.0
Average Queue (m)	10.3	13.8	13.4
95th Queue (m)	19.6	21.5	21.8
Link Distance (m)	480.2	270.0	796.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 3

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.3	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.5	1.0	2.2	3.6
Total Del/Veh (s)	9.5	6.6	17.0	11.2
Vehicles Entered	180	518	451	1149
Vehicles Exited	179	520	452	1151
Hourly Exit Rate	179	520	452	1151
Input Volume	177	518	446	1142
% of Volume	101	100	101	101

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.0
Total Delay (hr)	1.0	0.4	2.9	4.3
Total Del/Veh (s)	6.6	8.5	21.2	12.8
Vehicles Entered	536	174	487	1197
Vehicles Exited	537	174	489	1200
Hourly Exit Rate	537	174	489	1200
Input Volume	538	174	488	1200
% of Volume	100	100	100	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Delay (hr)	1.2	1.6	0.7	3.4
Total Del/Veh (s)	10.1	9.9	6.6	9.1
Vehicles Entered	412	573	356	1341
Vehicles Exited	411	575	357	1343
Hourly Exit Rate	411	575	357	1343
Input Volume	418	576	354	1346
% of Volume	98	100	101	100

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.5	0.8	0.7	2.1
Total Del/Veh (s)	9.7	7.2	9.1	8.4
Vehicles Entered	194	421	277	892
Vehicles Exited	195	421	275	891
Hourly Exit Rate	195	421	275	891
Input Volume	196	422	280	899
% of Volume	99	100	98	99

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.4	0.7	0.1	1.2
Total Del/Veh (s)	7.0	8.5	4.5	7.5
Vehicles Entered	207	311	66	584
Vehicles Exited	208	311	65	584
Hourly Exit Rate	208	311	65	584
Input Volume	212	310	62	584
% of Volume	98	100	105	100

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Delay (hr)	16.6
Total Del/Veh (s)	30.8
Vehicles Entered	1875
Vehicles Exited	1874
Hourly Exit Rate	1874
Input Volume	7006
% of Volume	27

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement**

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.1	0.8	0.2	1.7	0.5	3.6
Total Del/Veh (s)	30.0	32.6	3.6	7.9	4.3	17.9	14.4	11.2
Vehicles Entered	11	27	142	343	175	333	118	1149
Vehicles Exited	11	26	142	344	176	333	119	1151
Hourly Exit Rate	11	26	142	344	176	333	119	1151
Input Volume	12	26	139	347	171	328	118	1142
% of Volume	90	101	102	99	103	101	101	101

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.3	0.7	0.0	0.4	2.6	0.0	0.3	4.3
Total Del/Veh (s)	9.3	5.8	7.5	8.7	22.8	13.9	13.0	12.8
Vehicles Entered	121	415	21	153	408	2	77	1197
Vehicles Exited	121	416	20	154	409	3	77	1200
Hourly Exit Rate	121	416	20	154	409	3	77	1200
Input Volume	126	412	23	151	411	3	74	1200
% of Volume	96	101	88	102	100	109	104	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0
Total Delay (hr)	1.0	0.1	1.0	0.5	0.4	0.2	3.4
Total Del/Veh (s)	10.5	8.1	10.3	9.1	7.8	5.0	9.1
Vehicles Entered	348	64	362	211	205	151	1341
Vehicles Exited	347	64	363	212	206	151	1343
Hourly Exit Rate	347	64	363	212	206	151	1343
Input Volume	355	63	367	209	209	144	1346
% of Volume	98	102	99	102	98	105	100

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.5	0.6	0.3	0.6	0.1	2.1
Total Del/Veh (s)	10.1	9.7	8.2	5.6	9.6	7.1	8.4
Vehicles Entered	9	185	258	163	221	56	892
Vehicles Exited	9	186	258	163	219	56	891
Hourly Exit Rate	9	186	258	163	219	56	891
Input Volume	9	187	259	163	226	54	899
% of Volume	100	99	100	100	97	104	99

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.6	0.1	0.1	0.0	1.2
Total Del/Veh (s)	6.5	7.1	9.1	6.2	5.3	3.2	7.5
Vehicles Entered	55	152	243	68	41	25	584
Vehicles Exited	56	152	243	68	40	25	584
Hourly Exit Rate	56	152	243	68	40	25	584
Input Volume	56	157	243	67	37	25	584
% of Volume	100	97	100	101	108	101	100

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Delay (hr)	16.6
Total Del/Veh (s)	30.8
Vehicles Entered	1875
Vehicles Exited	1874
Hourly Exit Rate	1874
Input Volume	7006
% of Volume	27

Intersection: 3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	TR	LT
Maximum Queue (m)	36.3	31.9	61.8
Average Queue (m)	10.1	4.2	23.3
95th Queue (m)	31.7	18.1	46.8
Link Distance (m)	421.7	476.1	312.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	T	L	T	LR
Maximum Queue (m)	25.0	19.1	27.8	106.7
Average Queue (m)	12.3	4.7	14.9	28.5
95th Queue (m)	19.8	14.7	23.5	71.3
Link Distance (m)	217.3		1034.3	312.1
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		35.0		
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	TR	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	42.0	46.2	23.7	30.6	33.3
Average Queue (m)	23.9	20.2	13.6	14.2	15.5
95th Queue (m)	38.9	37.8	20.9	24.5	27.2
Link Distance (m)	40.0	217.3	217.3	605.8	605.8
Upstream Blk Time (%)	1				
Queuing Penalty (veh)	6				
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	29.1	38.9	49.0
Average Queue (m)	13.8	19.1	17.8
95th Queue (m)	22.4	31.5	35.6
Link Distance (m)	270.0	40.0	506.9
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		0	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	24.6	27.2	20.5
Average Queue (m)	13.9	13.6	9.1
95th Queue (m)	21.4	22.1	17.1
Link Distance (m)	480.2	270.0	796.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 6



**Avec feux de circulation**



**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.2	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.2	1.0	0.7
Total Delay (hr)	1.9	0.4	5.7	8.1
Total Del/Veh (s)	16.7	13.6	23.2	20.6
Vehicles Entered	401	115	877	1393
Vehicles Exited	402	117	876	1395
Hourly Exit Rate	402	117	876	1395
Input Volume	414	106	884	1405
% of Volume	97	110	99	99

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.6	0.5	1.7	3.9
Total Del/Veh (s)	6.7	8.7	18.3	9.8
Vehicles Entered	870	211	336	1417
Vehicles Exited	871	212	336	1419
Hourly Exit Rate	871	212	336	1419
Input Volume	883	208	329	1420
% of Volume	99	102	102	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.5	2.7	5.7	8.9
Total Del/Veh (s)	5.0	25.3	24.7	20.6
Vehicles Entered	336	380	813	1529
Vehicles Exited	337	378	815	1530
Hourly Exit Rate	337	378	815	1530
Input Volume	339	372	825	1536
% of Volume	99	102	99	100

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	2.5	0.4	2.1	5.1
Total Del/Veh (s)	52.6	3.3	40.2	21.8
Vehicles Entered	169	477	187	833
Vehicles Exited	170	477	186	833
Hourly Exit Rate	170	477	186	833
Input Volume	169	475	188	831
% of Volume	101	100	99	100

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.2	0.6	0.2	1.0
Total Del/Veh (s)	6.2	8.4	5.4	7.1
Vehicles Entered	88	263	153	504
Vehicles Exited	87	262	154	503
Hourly Exit Rate	87	262	154	503
Input Volume	83	268	157	508
% of Volume	105	98	98	99

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.4
Denied Del/Veh (s)	0.7
Total Delay (hr)	28.7
Total Del/Veh (s)	47.1
Vehicles Entered	2113
Vehicles Exited	2113
Hourly Exit Rate	2113
Input Volume	7653
% of Volume	28

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement**

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.3
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2	0.6	1.2	0.7
Total Delay (hr)	1.4	0.2	0.3	0.4	0.0	2.5	3.3	8.1
Total Del/Veh (s)	34.4	31.9	4.1	18.4	3.4	24.0	22.7	20.6
Vehicles Entered	142	24	235	78	37	364	513	1393
Vehicles Exited	144	24	234	80	37	362	514	1395
Hourly Exit Rate	144	24	234	80	37	362	514	1395
Input Volume	155	26	234	73	33	371	513	1405
% of Volume	93	93	100	109	112	98	100	99

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.2	1.5	0.1	0.5	1.2	0.0	0.5	3.9
Total Del/Veh (s)	7.3	6.7	6.3	9.3	21.1	7.9	14.9	9.8
Vehicles Entered	90	780	38	173	204	20	112	1417
Vehicles Exited	90	781	39	173	204	20	112	1419
Hourly Exit Rate	90	781	39	173	204	20	112	1419
Input Volume	90	794	38	170	198	18	113	1420
% of Volume	101	98	103	102	103	108	99	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.4	0.1	1.0	1.7	1.9	3.8	8.9
Total Del/Veh (s)	4.9	6.6	30.5	22.9	25.5	24.4	20.6
Vehicles Entered	309	27	121	259	257	556	1529
Vehicles Exited	310	27	120	258	260	555	1530
Hourly Exit Rate	310	27	120	258	260	555	1530
Input Volume	316	24	122	250	262	563	1536
% of Volume	98	114	99	103	99	99	100

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.3	2.2	0.3	0.2	2.0	0.1	5.1
Total Del/Veh (s)	64.4	51.5	3.7	2.9	40.1	37.0	21.8
Vehicles Entered	19	150	257	220	175	12	833
Vehicles Exited	19	151	257	220	175	11	833
Hourly Exit Rate	19	151	257	220	175	11	833
Input Volume	18	151	261	214	176	12	831
% of Volume	106	100	98	103	99	94	100

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.6	0.0	0.2	0.1	1.0
Total Del/Veh (s)	5.1	6.4	8.6	6.0	6.1	4.4	7.1
Vehicles Entered	16	72	242	21	91	62	504
Vehicles Exited	16	71	241	21	92	62	503
Hourly Exit Rate	16	71	241	21	92	62	503
Input Volume	15	68	250	18	94	63	508
% of Volume	105	104	96	117	98	99	99

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.4
Denied Del/Veh (s)	0.7
Total Delay (hr)	28.7
Total Del/Veh (s)	47.1
Vehicles Entered	2113
Vehicles Exited	2113
Hourly Exit Rate	2113
Input Volume	7653
% of Volume	28

Intersection: 3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	TR	LT
Maximum Queue (m)	55.2	45.4	158.1
Average Queue (m)	27.7	13.4	57.1
95th Queue (m)	48.3	33.0	123.8
Link Distance (m)	421.7	476.1	311.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	T	R	L	T	LR
Maximum Queue (m)	29.4	76.8	15.3	32.4	106.8
Average Queue (m)	12.1	2.6	6.1	16.4	20.7
95th Queue (m)	23.9	28.0	14.1	26.5	42.2
Link Distance (m)	217.3	217.3		1034.3	311.9
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			35.0		
Storage Blk Time (%)				0	
Queuing Penalty (veh)				0	

Intersection: 3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	T	R	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	28.9	10.4	47.3	75.6	122.6	139.9
Average Queue (m)	10.2	1.7	22.9	32.6	39.2	64.1
95th Queue (m)	24.3	7.4	41.8	60.2	82.4	119.6
Link Distance (m)	39.9	39.9	217.3	217.3	606.0	606.0
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	82.0	33.1	75.6
Average Queue (m)	35.3	6.8	36.5
95th Queue (m)	70.6	21.8	65.7
Link Distance (m)	270.0	39.9	506.9
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		0	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	26.8	35.0	24.9
Average Queue (m)	10.4	17.2	13.5
95th Queue (m)	19.3	27.4	21.8
Link Distance (m)	480.2	270.0	796.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0



**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.3	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.5	2.7	2.7	5.8
Total Del/Veh (s)	7.7	14.9	17.7	14.9
Vehicles Entered	218	644	549	1411
Vehicles Exited	214	638	544	1396
Hourly Exit Rate	171	510	435	1117
Input Volume	175	506	438	1119
% of Volume	98	101	99	100

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.1	0.5	2.8	4.4
Total Del/Veh (s)	5.7	8.6	17.0	10.7
Vehicles Entered	666	218	593	1477
Vehicles Exited	664	213	590	1467
Hourly Exit Rate	531	170	472	1174
Input Volume	528	173	477	1178
% of Volume	101	99	99	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.0
Total Delay (hr)	0.7	5.6	4.2	10.5
Total Del/Veh (s)	5.1	28.9	34.5	23.0
Vehicles Entered	508	697	437	1642
Vehicles Exited	507	690	430	1627
Hourly Exit Rate	406	552	344	1302
Input Volume	408	566	349	1323
% of Volume	99	98	99	98

**3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.1
Total Delay (hr)	3.0	0.6	4.2	7.9
Total Del/Veh (s)	44.3	4.4	44.8	26.1
Vehicles Entered	248	501	339	1088
Vehicles Exited	241	501	335	1077
Hourly Exit Rate	193	401	268	862
Input Volume	194	417	270	881
% of Volume	99	96	99	98

**3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.5	0.8	0.1	1.4
Total Del/Veh (s)	7.1	8.0	4.6	7.3
Vehicles Entered	267	362	76	705
Vehicles Exited	266	359	75	700
Hourly Exit Rate	213	287	60	560
Input Volume	210	306	60	577
% of Volume	101	94	99	97

**Total Network Performance**

Denied Delay (hr)	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.3
Total Delay (hr)	32.8
Total Del/Veh (s)	51.1
Vehicles Entered	2308
Vehicles Exited	2229
Hourly Exit Rate	1783
Input Volume	6881
% of Volume	26

**3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement**

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.0	0.0	0.2
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.2	2.4	0.3	2.1	0.6	5.8
Total Del/Veh (s)	23.2	22.6	3.4	19.8	4.9	18.1	16.7	14.9
Vehicles Entered	16	32	170	429	215	412	137	1411
Vehicles Exited	16	31	167	424	214	409	135	1396
Hourly Exit Rate	13	25	134	339	171	327	108	1117
Input Volume	12	26	138	338	168	324	114	1119
% of Volume	107	97	97	100	102	101	95	100

**3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.4	0.7	0.1	0.5	2.5	0.0	0.3	4.4
Total Del/Veh (s)	8.3	4.9	7.4	8.8	18.1	7.2	11.2	10.7
Vehicles Entered	154	512	28	190	499	4	90	1477
Vehicles Exited	153	511	27	186	496	4	90	1467
Hourly Exit Rate	122	409	22	149	397	3	72	1174
Input Volume	124	404	22	150	402	3	73	1178
% of Volume	99	101	96	99	99	123	99	100

**3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0
Total Delay (hr)	0.6	0.1	4.1	1.5	3.6	0.6	10.5
Total Del/Veh (s)	5.1	5.4	33.0	21.6	51.4	11.3	23.0
Vehicles Entered	437	71	447	250	253	184	1642
Vehicles Exited	436	71	441	249	248	182	1627
Hourly Exit Rate	349	57	353	199	198	146	1302
Input Volume	347	61	359	207	206	143	1323
% of Volume	100	94	98	96	96	102	98

3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.1	2.9	0.5	0.1	3.4	0.8	7.9
Total Del/Veh (s)	46.0	44.1	5.6	2.7	45.3	42.9	26.1
Vehicles Entered	8	240	300	201	270	69	1088
Vehicles Exited	7	234	300	201	267	68	1077
Hourly Exit Rate	6	187	240	161	214	54	862
Input Volume	9	186	257	160	217	53	881
% of Volume	64	101	94	100	98	103	98

3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.1	0.4	0.7	0.1	0.1	0.0	1.4
Total Del/Veh (s)	6.2	7.4	8.7	5.7	5.3	3.4	7.3
Vehicles Entered	70	197	286	76	49	27	705
Vehicles Exited	70	196	284	75	48	27	700
Hourly Exit Rate	56	157	227	60	38	22	560
Input Volume	55	155	239	66	37	24	577
% of Volume	101	101	95	90	104	92	97

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.3
Total Delay (hr)	32.8
Total Del/Veh (s)	51.1
Vehicles Entered	2308
Vehicles Exited	2229
Hourly Exit Rate	1783
Input Volume	6881
% of Volume	26

Intersection: 3097: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	TR	LT
Maximum Queue (m)	17.2	110.6	69.0
Average Queue (m)	8.3	34.6	25.2
95th Queue (m)	16.6	75.3	49.8
Link Distance (m)	421.7	476.1	312.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 3098: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	T	R	L	T	LR
Maximum Queue (m)	30.7	16.6	19.8	29.7	155.4
Average Queue (m)	12.7	0.0	4.9	15.1	31.4
95th Queue (m)	22.5	0.0	14.6	24.4	91.0
Link Distance (m)	217.3	217.3		1034.3	312.1
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			35.0		
Storage Blk Time (%)				0	
Queuing Penalty (veh)				0	

Intersection: 3099: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	TR	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	35.6	138.0	63.8	106.6	51.2
Average Queue (m)	10.1	56.7	27.0	41.8	19.0
95th Queue (m)	24.1	106.3	49.9	91.8	35.9
Link Distance (m)	36.1	217.3	217.3	605.8	605.8
Upstream Blk Time (%)	1				
Queuing Penalty (veh)	3				
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 3100: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	84.3	35.9	122.8
Average Queue (m)	39.9	8.7	50.8
95th Queue (m)	70.6	25.1	95.1
Link Distance (m)	270.0	36.1	503.1
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		2	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)		11	
Queuing Penalty (veh)		10	

Intersection: 3101: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	27.4	28.4	19.7
Average Queue (m)	14.7	16.2	8.6
95th Queue (m)	23.5	25.0	16.2
Link Distance (m)	480.2	270.0	796.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

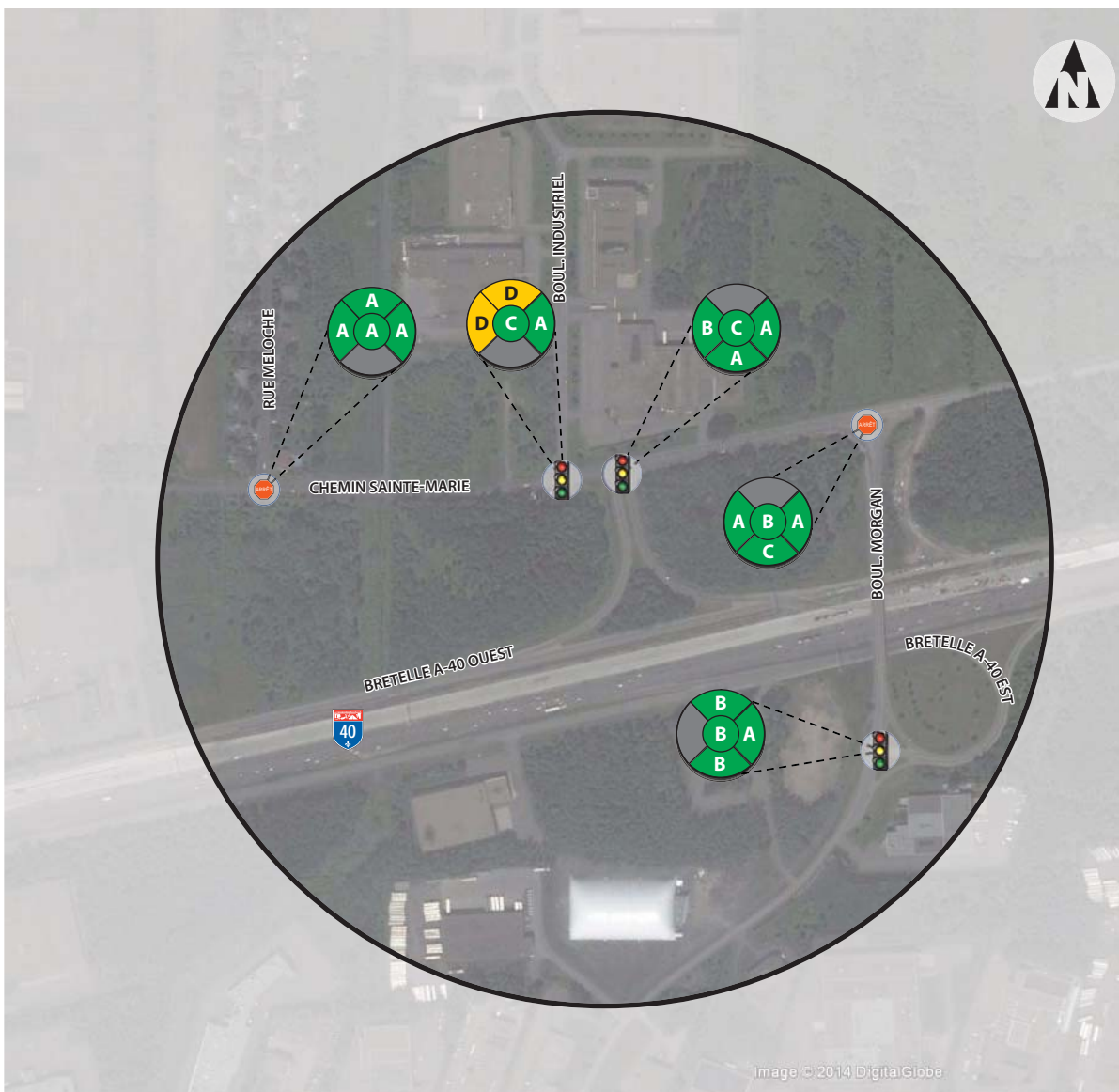
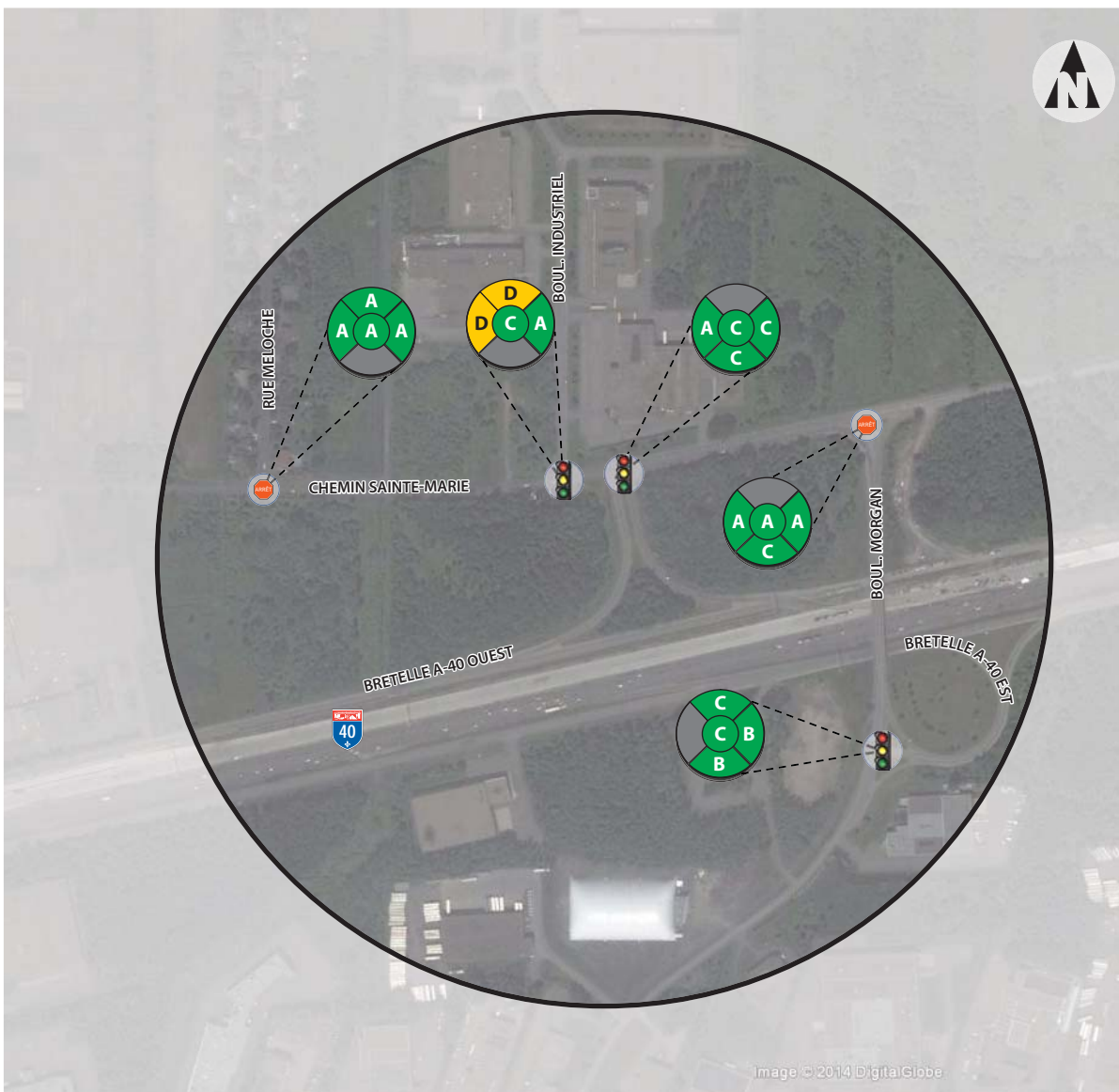
Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 14

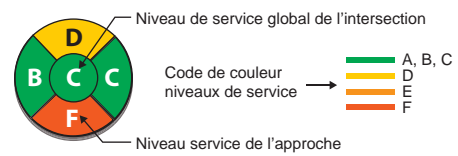
# CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION À COURT TERME

Heure de pointe du matin – 7h30 à 8h30

Heure de pointe de l'après-midi – 16h30 à 17h30



## LÉGENDE



- Intersection gérée par des feux de circulation
- Intersection gérée par un arrêt





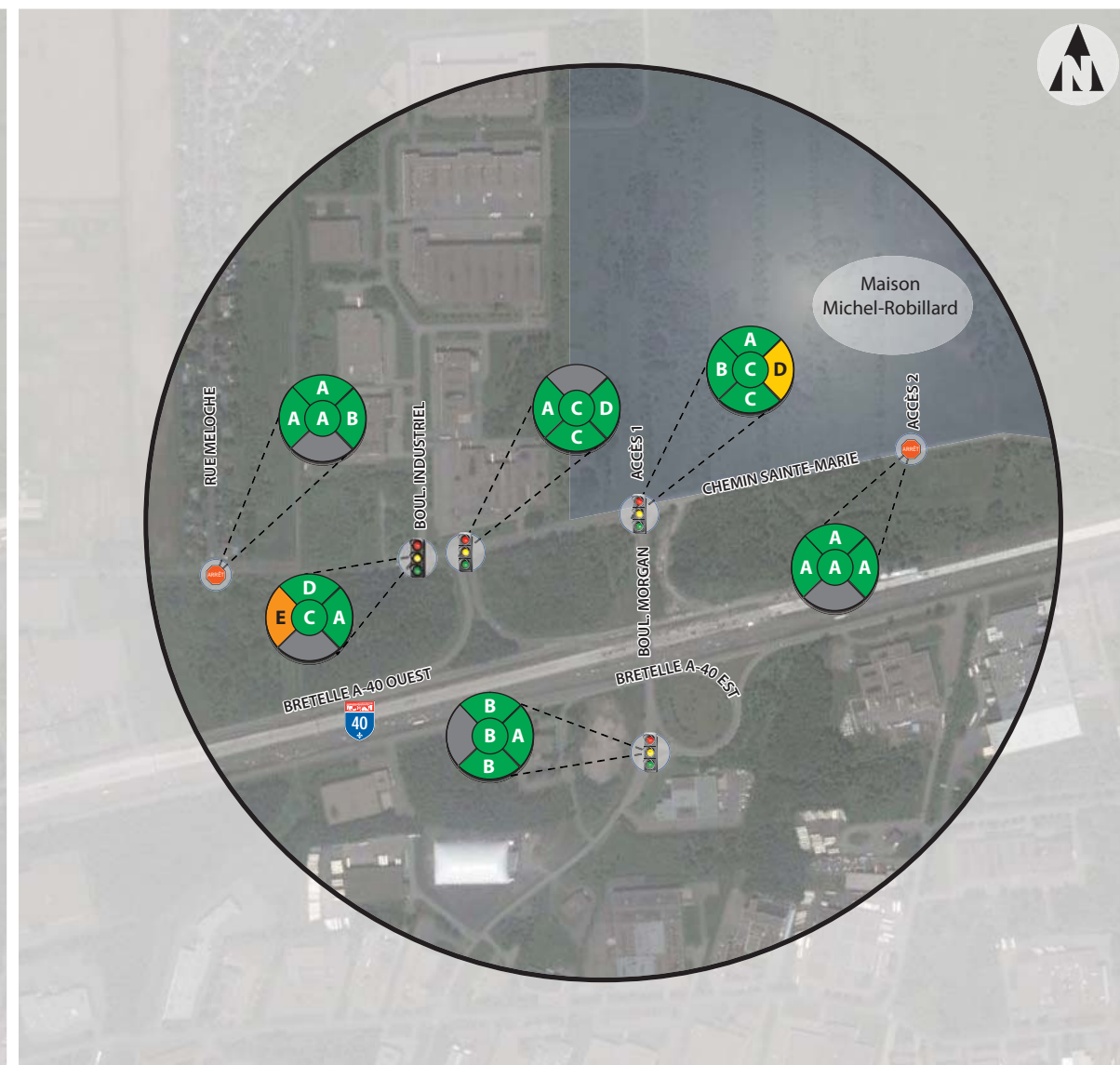
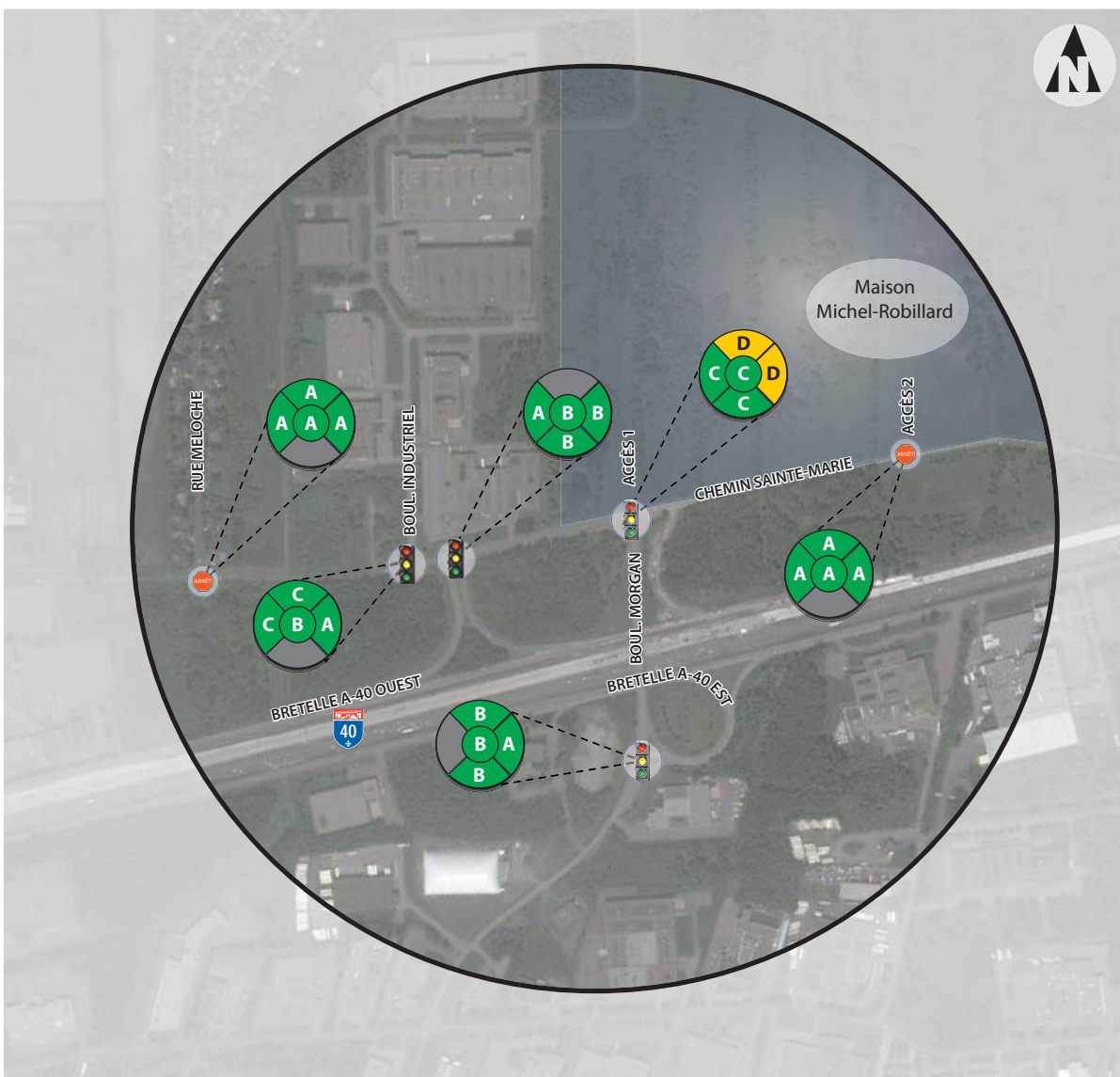
**Annexe G      Conditions anticipées de circulation à l'ultime**



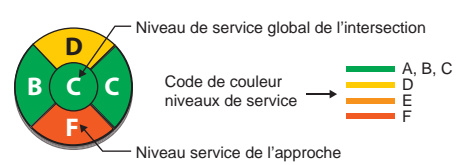
# CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION À L'ULTIME



Heure de pointe du matin – 7h30 à 8h30

Heure de pointe de l'après-midi – 16h30 à 17h30



## LÉGENDE



-  Intersection gérée par des feux de circulation
-  Intersection gérée par un arrêt



**1: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.2	0.8	0.2	1.3
Total Del/Veh (s)	6.4	9.0	5.7	7.6
Vehicles Entered	126	327	155	608
Vehicles Exited	126	325	154	605
Hourly Exit Rate	126	325	154	605
Input Volume	132	331	157	620
% of Volume	96	98	98	98

**2: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.7	0.2
Total Delay (hr)	1.8	0.6	1.9	4.3
Total Del/Veh (s)	30.4	4.5	30.1	16.6
Vehicles Entered	209	493	223	925
Vehicles Exited	210	493	221	924
Hourly Exit Rate	210	493	221	924
Input Volume	218	498	216	932
% of Volume	97	99	102	99

**3: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	4.5	4.5
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	12.8	8.0
Total Delay (hr)	0.4	1.8	4.3	6.5
Total Del/Veh (s)	4.5	15.2	12.3	11.6
Vehicles Entered	341	428	1251	2020
Vehicles Exited	341	425	1248	2014
Hourly Exit Rate	341	425	1248	2014
Input Volume	336	427	1292	2056
% of Volume	101	99	97	98

**4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	9.7	4.4	4.7	2.3	21.2
Total Del/Veh (s)	27.3	36.9	28.6	44.0	30.5
Vehicles Entered	1262	428	585	184	2459
Vehicles Exited	1256	431	584	186	2457
Hourly Exit Rate	1256	431	584	186	2457
Input Volume	1288	424	589	180	2481
% of Volume	97	102	99	103	99

**5: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	1.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.6	0.6	5.6	7.9
Total Del/Veh (s)	9.2	14.7	18.4	15.0
Vehicles Entered	640	150	1092	1882
Vehicles Exited	639	149	1092	1880
Hourly Exit Rate	639	149	1092	1880
Input Volume	648	144	1109	1901
% of Volume	99	103	98	99

**6: Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.6	0.9	0.2	1.7
Total Del/Veh (s)	7.5	7.7	4.6	7.0
Vehicles Entered	280	397	187	864
Vehicles Exited	279	398	187	864
Hourly Exit Rate	279	398	187	864
Input Volume	284	390	181	856
% of Volume	98	102	103	101

11: Bretelle A-40 ouest Performance by approach

Approach	WB	SE	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	12.4	0.1	12.5
Total Del/Veh (s)	35.2	1.2	31.3
Vehicles Entered	1257	165	1422
Vehicles Exited	1244	165	1409
Hourly Exit Rate	1244	165	1409
Input Volume	1276	179	1455
% of Volume	97	92	97

15: Performance by approach

Approach	SE	NW	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.0	0.3
Total Delay (hr)	0.1	0.6	0.7
Total Del/Veh (s)	0.4	3.7	2.0
Vehicles Entered	637	565	1202
Vehicles Exited	636	565	1201
Hourly Exit Rate	636	565	1201
Input Volume	644	575	1219
% of Volume	99	98	99

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	5.5
Denied Del/Veh (s)	5.7
Total Delay (hr)	63.7
Total Del/Veh (s)	63.6
Vehicles Entered	3471
Vehicles Exited	3439
Hourly Exit Rate	3439
Input Volume	17557
% of Volume	20

**1: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement**

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
Total Delay (hr)	0.0	0.2	0.8	0.0	0.2	0.1	1.3
Total Del/Veh (s)	5.1	6.6	9.2	6.1	6.4	4.7	7.6
Vehicles Entered	16	110	307	20	93	62	608
Vehicles Exited	16	110	306	19	92	62	605
Hourly Exit Rate	16	110	306	19	92	62	605
Input Volume	15	116	313	18	94	63	620
% of Volume	105	95	98	106	98	99	98

**2: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement**

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	2.7	0.2
Total Delay (hr)	0.5	1.3	0.4	0.2	1.6	0.3	4.3
Total Del/Veh (s)	31.6	30.0	5.6	3.0	31.4	23.9	16.6
Vehicles Entered	55	154	282	211	182	41	925
Vehicles Exited	55	155	282	211	181	40	924
Hourly Exit Rate	55	155	282	211	181	40	924
Input Volume	63	155	284	214	176	41	932
% of Volume	88	100	99	98	103	98	99

**3: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	0.0	3.0	4.5
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	21.0	0.0	11.5	8.0
Total Delay (hr)	0.4	0.0	0.7	1.1	2.0	0.1	2.2	6.5
Total Del/Veh (s)	4.7	2.9	18.5	13.7	28.6	4.9	8.5	11.6
Vehicles Entered	318	23	131	297	250	69	932	2020
Vehicles Exited	318	23	130	295	249	69	930	2014
Hourly Exit Rate	318	23	130	295	249	69	930	2014
Input Volume	313	24	143	284	262	67	964	2056
% of Volume	102	97	91	104	95	103	96	98



4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	4.3	0.8	4.5	1.8	2.2	0.5	2.1	2.0	0.6	0.1	2.1	0.1
Total Del/Veh (s)	37.8	32.5	21.1	39.2	36.1	34.1	37.1	34.0	12.2	35.9	48.2	18.0
Vehicles Entered	406	89	767	159	212	57	201	208	176	8	156	20
Vehicles Exited	406	89	761	160	214	57	201	207	176	8	157	21
Hourly Exit Rate	406	89	761	160	214	57	201	207	176	8	157	21
Input Volume	404	90	794	151	217	56	198	210	181	9	150	21
% of Volume	100	99	96	106	99	102	102	99	97	86	104	101

4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.1
Total Delay (hr)	21.2
Total Del/Veh (s)	30.5
Vehicles Entered	2459
Vehicles Exited	2457
Hourly Exit Rate	2457
Input Volume	2481
% of Volume	99

5: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.3	3.3	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.9	0.2	0.5	0.6	0.0	2.9	2.8	7.9
Total Del/Veh (s)	21.4	23.6	4.3	18.4	3.2	20.1	16.8	15.0
Vehicles Entered	145	34	461	113	37	511	581	1882
Vehicles Exited	145	34	460	112	37	511	581	1880
Hourly Exit Rate	145	34	460	112	37	511	581	1880
Input Volume	155	29	463	111	33	521	588	1901
% of Volume	93	116	99	101	112	98	99	99

6: Chemin Sainte-Marie Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.1	0.4	0.6	0.2	0.1	0.2	1.7
Total Del/Veh (s)	7.0	7.6	8.9	5.5	5.9	4.2	7.0
Vehicles Entered	71	209	260	137	35	152	864
Vehicles Exited	70	209	262	136	35	152	864
Hourly Exit Rate	70	209	262	136	35	152	864
Input Volume	68	216	263	128	32	149	856
% of Volume	103	97	100	106	109	102	101

11: Bretelle A-40 ouest Performance by movement

Movement	WBR	SET	SER	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	12.4	0.0	0.1	12.5
Total Del/Veh (s)	35.2	1.6	1.2	31.3
Vehicles Entered	1257	13	152	1422
Vehicles Exited	1244	13	152	1409
Hourly Exit Rate	1244	13	152	1409
Input Volume	1276	12	167	1455
% of Volume	97	106	91	97

15: Performance by movement

Movement	SET	NWT	NWR	All
Denied Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.0	0.0	0.3
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.6	0.7
Total Del/Veh (s)	0.4	8.0	3.6	2.0
Vehicles Entered	637	18	547	1202
Vehicles Exited	636	18	547	1201
Hourly Exit Rate	636	18	547	1201
Input Volume	644	21	554	1219
% of Volume	99	86	99	99

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	5.5
Denied Del/Veh (s)	5.7
Total Delay (hr)	63.7
Total Del/Veh (s)	63.6
Vehicles Entered	3471
Vehicles Exited	3439
Hourly Exit Rate	3439
Input Volume	17557
% of Volume	20

**Intersection: 1: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche**

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	22.6	35.7	25.9
Average Queue (m)	11.6	19.3	13.8
95th Queue (m)	17.6	29.8	22.4
Link Distance (m)	480.2	297.8	796.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

**Intersection: 2: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel**

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	L	R
Maximum Queue (m)	60.9	37.2	64.7	20.2
Average Queue (m)	30.5	14.8	31.1	6.6
95th Queue (m)	50.7	30.8	54.7	16.1
Link Distance (m)	297.8	44.5	504.0	
Upstream Blk Time (%)		0		
Queuing Penalty (veh)		0		
Storage Bay Dist (m)				100.0
Storage Blk Time (%)		14		
Queuing Penalty (veh)		15		

**Intersection: 3: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie**

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	T	R	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	34.9	12.9	46.5	64.9	62.1	65.9
Average Queue (m)	12.5	1.3	20.1	31.0	40.7	57.0
95th Queue (m)	28.6	7.0	35.6	58.3	65.8	81.8
Link Distance (m)	44.5		261.4	261.4	59.0	59.0
Upstream Blk Time (%)	0				4	17
Queuing Penalty (veh)	0				24	105
Storage Bay Dist (m)		20.0				
Storage Blk Time (%)	3	0				
Queuing Penalty (veh)	1	0				

**Intersection: 4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie**

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	B7	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	L	TR	T	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	94.8	106.1	158.4	58.3	78.5	26.6	197.0	40.0	64.8	14.1
Average Queue (m)	54.5	18.9	30.0	30.0	46.5	2.3	63.2	2.1	34.2	3.8
95th Queue (m)	81.1	58.3	114.4	56.4	76.1	16.0	139.7	25.8	59.1	12.3
Link Distance (m)	261.4	261.4	261.4		63.6	447.4	330.8		123.8	
Upstream Blk Time (%)			1	0	3		0			
Queuing Penalty (veh)			3	0	13		0			
Storage Bay Dist (m)				35.0				70.0		100.0
Storage Blk Time (%)				6	21		5			
Queuing Penalty (veh)				17	32		9			

**Intersection: 5: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est**

Movement	WB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	T	L	T
Maximum Queue (m)	44.7	45.8	56.3	349.9
Average Queue (m)	22.8	17.1	28.3	45.5
95th Queue (m)	37.8	34.9	46.7	176.6
Link Distance (m)	147.5	325.6		330.8
Upstream Blk Time (%)				1
Queuing Penalty (veh)				6
Storage Bay Dist (m)			60.0	
Storage Blk Time (%)		2	0	0
Queuing Penalty (veh)		1	1	0

**Intersection: 6: Chemin Sainte-Marie**

Movement	EB	B7	B7	WB	SB
Directions Served	LT	T		TR	LR
Maximum Queue (m)	31.5	9.4	7.9	34.3	24.3
Average Queue (m)	15.4	0.3	0.3	18.9	13.2
95th Queue (m)	24.2	4.2	4.1	28.3	20.5
Link Distance (m)	447.4	63.6	63.6	451.3	344.8
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					

Intersection: 11: Bretelle A-40 ouest

Movement	WB	WB	B13
Directions Served	R	R	T
Maximum Queue (m)	198.4	212.5	223.6
Average Queue (m)	87.7	134.9	36.4
95th Queue (m)	230.8	248.9	162.4
Link Distance (m)	189.9	189.9	469.4
Upstream Blk Time (%)	1	10	
Queuing Penalty (veh)	0	0	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 15:

Movement	NW
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	58.0
Average Queue (m)	2.1
95th Queue (m)	30.5
Link Distance (m)	147.5
Upstream Blk Time (%)	0
Queuing Penalty (veh)	0
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 227

**1: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.6	1.6	0.1	2.2
Total Del/Veh (s)	7.5	11.9	4.8	9.8
Vehicles Entered	269	472	66	807
Vehicles Exited	269	473	66	808
Hourly Exit Rate	269	473	66	808
Input Volume	276	476	62	815
% of Volume	97	99	106	99

**2: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.2	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	1.4	0.5
Total Delay (hr)	4.1	0.7	6.1	10.9
Total Del/Veh (s)	55.1	5.5	53.1	34.5
Vehicles Entered	263	456	402	1121
Vehicles Exited	259	455	406	1120
Hourly Exit Rate	259	455	406	1120
Input Volume	261	458	413	1132
% of Volume	99	99	98	99

**3: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.1
Total Delay (hr)	1.0	8.8	3.6	13.4
Total Del/Veh (s)	7.8	37.4	31.4	28.1
Vehicles Entered	449	831	412	1692
Vehicles Exited	449	834	411	1694
Hourly Exit Rate	449	834	411	1694
Input Volume	454	835	419	1708
% of Volume	99	100	98	99

**4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.0	1.2	0.1	0.0	0.2
Total Delay (hr)	2.7	4.2	4.8	4.0	15.6
Total Del/Veh (s)	15.8	47.3	23.7	28.3	26.0
Vehicles Entered	610	314	732	499	2155
Vehicles Exited	610	314	731	499	2154
Hourly Exit Rate	610	314	731	499	2154
Input Volume	622	314	717	503	2156
% of Volume	98	100	102	99	100

**5: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by approach**

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.2	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.2	1.1	0.1	0.5
Total Delay (hr)	0.5	3.1	4.2	7.7
Total Del/Veh (s)	7.6	16.4	19.2	16.6
Vehicles Entered	224	667	772	1663
Vehicles Exited	221	664	775	1660
Hourly Exit Rate	221	664	775	1660
Input Volume	222	653	778	1652
% of Volume	100	102	100	100

**6: Chemin Sainte-Marie Performance by approach**

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.2	0.2
Total Delay (hr)	0.7	0.5	0.2	1.4
Total Del/Veh (s)	7.7	6.7	4.7	6.6
Vehicles Entered	311	254	187	752
Vehicles Exited	312	252	186	750
Hourly Exit Rate	312	252	186	750
Input Volume	316	250	181	748
% of Volume	99	101	103	100



Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.7
Denied Del/Veh (s)	0.8
Total Delay (hr)	55.6
Total Del/Veh (s)	60.3
Vehicles Entered	3193
Vehicles Exited	3179
Hourly Exit Rate	3179
Input Volume	13658
% of Volume	23

**1: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche Performance by movement**

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Delay (hr)	0.1	0.5	1.4	0.2	0.1	0.0	2.2
Total Del/Veh (s)	6.7	7.7	12.2	9.9	5.6	3.6	9.8
Vehicles Entered	49	220	411	61	37	29	807
Vehicles Exited	49	220	412	61	37	29	808
Hourly Exit Rate	49	220	412	61	37	29	808
Input Volume	56	220	409	67	37	25	815
% of Volume	87	100	101	91	99	115	99

**2: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel Performance by movement**

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	2.6	0.5
Total Delay (hr)	0.6	3.5	0.5	0.2	3.4	2.7	10.9
Total Del/Veh (s)	57.3	55.0	6.7	3.5	53.6	52.6	34.5
Vehicles Entered	38	225	280	176	220	182	1121
Vehicles Exited	38	221	280	175	223	183	1120
Hourly Exit Rate	38	221	280	175	223	183	1120
Input Volume	38	223	282	175	226	187	1132
% of Volume	100	99	99	100	99	98	99

**3: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie Performance by movement**

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Delay (hr)	0.9	0.1	7.7	1.1	3.5	0.1	13.4
Total Del/Veh (s)	8.0	6.5	45.9	16.0	56.0	2.8	28.1
Vehicles Entered	387	62	591	240	221	191	1692
Vehicles Exited	387	62	595	239	220	191	1694
Hourly Exit Rate	387	62	595	239	220	191	1694
Input Volume	390	63	598	237	221	198	1708
% of Volume	99	98	99	101	99	96	99

4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.6	1.6	0.0	0.1	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0
Total Delay (hr)	0.7	0.9	1.0	1.7	2.3	0.2	3.2	1.2	0.4	0.5	2.1	1.4
Total Del/Veh (s)	30.9	28.3	9.0	50.9	44.6	47.5	28.1	21.9	11.6	33.7	33.5	21.8
Vehicles Entered	85	116	409	115	186	13	412	195	125	50	223	226
Vehicles Exited	85	115	410	115	187	12	410	196	125	50	223	226
Hourly Exit Rate	85	115	410	115	187	12	410	196	125	50	223	226
Input Volume	87	123	412	116	186	12	411	184	122	49	223	231
% of Volume	98	93	100	99	101	98	100	107	102	102	100	98

4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie Performance by movement

Movement	All
Denied Delay (hr)	0.1
Denied Del/Veh (s)	0.2
Total Delay (hr)	15.6
Total Del/Veh (s)	26.0
Vehicles Entered	2155
Vehicles Exited	2154
Hourly Exit Rate	2154
Input Volume	2156
% of Volume	100

5: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	0.2	0.7	2.3	0.2	0.0	0.5
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.2	2.8	0.3	3.7	0.5	7.7
Total Del/Veh (s)	33.4	29.2	3.5	19.9	5.9	21.5	10.9	16.6
Vehicles Entered	11	23	190	500	167	603	169	1663
Vehicles Exited	11	22	188	496	168	604	171	1660
Hourly Exit Rate	11	22	188	496	168	604	171	1660
Input Volume	12	26	184	482	171	603	175	1652
% of Volume	94	85	102	103	98	100	98	100

6: Chemin Sainte-Marie Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR	All
Denied Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.3	0.2	0.3	0.2
Total Delay (hr)	0.1	0.6	0.4	0.1	0.1	0.1	1.4
Total Del/Veh (s)	7.0	7.8	7.5	4.6	5.8	4.1	6.6
Vehicles Entered	46	265	189	65	70	117	752
Vehicles Exited	47	265	187	65	70	116	750
Hourly Exit Rate	47	265	187	65	70	116	750
Input Volume	48	268	186	64	66	115	748
% of Volume	97	99	100	102	106	101	100

Total Network Performance

Denied Delay (hr)	0.7
Denied Del/Veh (s)	0.8
Total Delay (hr)	55.6
Total Del/Veh (s)	60.3
Vehicles Entered	3193
Vehicles Exited	3179
Hourly Exit Rate	3179
Input Volume	13658
% of Volume	23

**Intersection: 1: Chemin Sainte-Marie & Rue Meloche**

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	27.6	61.0	18.2
Average Queue (m)	16.1	28.3	9.2
95th Queue (m)	24.1	48.4	16.4
Link Distance (m)	480.2	261.9	796.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

**Intersection: 2: Chemin Sainte-Marie & Boulevard Industriel**

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	LT	TR	L	R
Maximum Queue (m)	114.5	39.1	98.3	80.5
Average Queue (m)	58.5	15.5	52.1	41.8
95th Queue (m)	96.1	35.8	88.6	72.2
Link Distance (m)	261.9	43.5	504.2	
Upstream Blk Time (%)		0		
Queuing Penalty (veh)		0		
Storage Bay Dist (m)				100.0
Storage Blk Time (%)		15	0	0
Queuing Penalty (veh)		13	1	0

**Intersection: 3: Bretelle A-40 ouest & Chemin Sainte-Marie**

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB
Directions Served	T	R	L	T	L	R
Maximum Queue (m)	40.1	24.6	203.9	93.3	89.3	9.1
Average Queue (m)	16.2	5.0	115.7	30.4	50.7	0.3
95th Queue (m)	34.0	16.0	193.1	74.1	79.9	6.6
Link Distance (m)	43.5		219.9	219.9	382.6	382.6
Upstream Blk Time (%)	0		0	0		
Queuing Penalty (veh)	1		1	0		
Storage Bay Dist (m)		20.0				
Storage Blk Time (%)	12	0				
Queuing Penalty (veh)	7	2				

Intersection: 4: Boulevard Morgan & Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	B12	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	L	TR	T	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	37.6	55.7	96.4	57.9	71.5	25.4	197.5	99.7	86.1	72.0
Average Queue (m)	15.3	20.8	5.6	25.3	38.5	1.0	74.6	9.2	42.6	29.7
95th Queue (m)	29.8	43.4	47.4	49.7	68.1	11.5	148.4	56.6	72.0	55.1
Link Distance (m)	219.9	219.9	219.9		67.6	453.8	308.4		121.2	
Upstream Blk Time (%)			0	0	4		0			
Queuing Penalty (veh)			0	0	12		0			
Storage Bay Dist (m)				35.0				70.0		100.0
Storage Blk Time (%)				6	18		8		0	
Queuing Penalty (veh)				11	22		9		0	

Intersection: 5: Boulevard Morgan & bretelle A-40 est

Movement	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	T	R	L	T
Maximum Queue (m)	22.0	146.4	80.0	79.9	272.7
Average Queue (m)	7.6	62.8	13.6	44.5	30.6
95th Queue (m)	17.8	116.2	62.9	76.0	158.5
Link Distance (m)	420.0	476.4			308.4
Upstream Blk Time (%)					0
Queuing Penalty (veh)					2
Storage Bay Dist (m)			60.0	60.0	
Storage Blk Time (%)		7		4	
Queuing Penalty (veh)		13		7	

Intersection: 6: Chemin Sainte-Marie

Movement	EB	B12	WB	SB
Directions Served	LT	T	TR	LR
Maximum Queue (m)	35.4	5.3	25.2	23.6
Average Queue (m)	17.4	0.2	15.0	12.4
95th Queue (m)	28.1	2.8	22.4	19.5
Link Distance (m)	453.8	67.6	448.5	344.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 101