

# **AVIS TECHNIQUE COMPLÉMENTAIRE**

ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION
ET LE STATIONNEMENT
PROJET LE NORDELEC
ARRONDISSEMENT SUD-OUEST, MONTRÉAL

# CIMA

740, rue Notre-Dame Ouest Bureau 900 Montréal QC H3C 3X6 Canada

Tél.: (514) 337-2462 Fax: (514) 281-1632

> Projet no: L02373C Juin 2006



# **ÉQUIPE DE RÉALISATION DU PROJET**

André Thibeault, urb., M. Ing. Directeur de projet

Geneviève Lefebvre, ing. Myrriamme Vilmont, ing. Jr Daniel Magown, ing. Denis Montpetit, dess. Jean-François Barabé, tech.

Préparé	par	:	M	
	•		~ ~	•

Myrriamme Vilmont, ing. jr

Ingénieure de projet No membre OIQ : 134 356

Vérifié par :

Geneviève Lefebvre, ing.

Chargée de projet

No membre OIQ: 114 972

Date	:	2006	106	107
			/	

Date: <u>2006/06/57</u>

REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS ANTÉRIEURES							
DATE	DESCRIPTION DE L'ÉMISSION ET/OU DE RÉVISION						



# **TABLE DES MATIÈRES**

	Pa	age
1.	MISE EN CONTEXTE	1
2.	SITUATION ACTUELLE	3
3.	CIRCULATION GÉNÉRÉE PAR LE PROJET	6
4.	SITUATION ANTICIPÉE	8
4.1.	JUSTIFICATION DE FEUX	8
4.2.	INTERVENTIONS RECOMMANDÉES	8
4.3.	ANALYSE DES CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION	ç
5.	CONCLUSION	.13
	FIGURES	
Figure 2 Figure 4	2.1 : Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe du matin	5
	ANNEXES	
ANNEX	E A PLAN D'IMPLANTATION ET TABLEAU DE RÉPARTITION DES STATIONNEMENTS	
ANNEX	,	; )
ANNEX	E C GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS	
ANNEX ANNEX	E E FIGURE 3.1 RÉGLEMETATION DE STATIONNEMENT SUR RUE	
ANNEX	E F RÉSULTATS DES ANALYSES DE CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCUI ATION	



### 1. MISE EN CONTEXTE

Suite aux commentaires de la Ville de Montréal émis en février dernier concernant l'étude d'impact¹ sur la circulation et sur le stationnement produite dans le cadre du projet Le Nordelec, certains éléments de la méthodologie ont été revus et de nouvelles solutions avancées. En effet, selon le positionnement initial des accès proposé, des feux de circulation étaient justifiés à la hauteur des rues Montmorency et Shearer. La proximité de cette dernière rue avec les feux existants à la hauteur de la rue des Seigneurs exigeait de gérer ces deux feux à l'aide d'un seul contrôleur. Les contraintes techniques imposées par cette situation ont mené à l'élaboration de nouveau concept d'accès aux divers îlots du projet de développement.

Le présent avis technique se veut un complément à l'étude initiale et dresse le bilan de la démarche entreprise pour répondre aux demandes de la Division circulation de la Ville et de l'arrondissement Sud-Ouest.

Ainsi, on retrouvera dans le présent document :

- La présentation des conditions actuelles de circulation avec les résultats obtenus par le logiciel Simtraffic<sup>2</sup> pour l'heure de pointe de semaine du matin et de l'après-midi, en respectant les recommandations de la Ville en ce qui concerne les paramètres de calibrage des modèles de simulation habituellement utilisés par leurs experts et en utilisant la programmation théorique des feux de circulation fournie par la Ville;
- La validation des déplacements générés par les édifices à bureaux du projet ainsi que la réaffectation des déplacements pour tenir compte de la modification du positionnement des accès afin de favoriser davantage l'utilisation de la future rue Richmond pour accéder aux stationnements des îlots A et B;
- La validation des modes de gestion appropriés des intersections limitrophes au projet;
- La proposition de mesures d'atténuation ou de recommandations pour minimiser les impacts de projet et obtenir une qualité de circulation équivalente à la situation actuelle;

LU2373C
G:\\_Projets\L02373C\0080RAPPORT\Avis\_technique\_vf.doc

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Étude d'impact sur la circulation et le stationnement, Projet Le Nordelec à Pointe-Saint-Charles, Septembre 2005. TRAFFICWARE CORPORATION.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> TRAFFICWARE CORPORATION. Synchro *6 (build 614) - Traffic Signal Simulation Software*, 1996-2005



• L'analyse des conditions de circulation anticipées à l'aide du logiciel de simulation Simtraffic pour l'heure de pointe du matin et d'après-midi.

Il est à noter que les analyses supplémentaires ont été effectuées en conservant les données de base de l'étude d'impact sur la circulation et le stationnement pour le projet Le Nordelec, soit les débits recensés et les relevés de stationnement effectués le mercredi 10 août 2005 en période du matin (7 h à 9 h) et de l'après-midi (16 h à 18 h), ainsi que les hypothèses concernant les usages (nombre d'unités d'habitation, superficies commerciales ou employés attendus).

Le plan d'implantation d'ensemble le plus récent proposé par les architectes du Groupe Cardinal Hardy, indiquant sommairement le positionnement des accès des divers îlots du projet, est présenté à l'annexe A. On y retrouve également un tableau illustrant la répartition des stationnements dans les divers bâtiments et selon les accès possibles. Ainsi, le nombre total de places de stationnement offertes pour l'ensemble du projet Le Nordelec est demeuré sensiblement le même mais le positionnement des accès a été modifié.



### 2. SITUATION ACTUELLE

Les débits et les conditions actuelles de circulation pour l'heure de pointe du matin (8 h à 9 h) et de l'après-midi (6 h 30 à 17 h 30) sont illustrés respectivement aux figures 2.1 et 2.2. Les résultats détaillés des analyses réalisées à l'aide des logiciels de simulation Synchro 6 et Simtraffic peuvent être consultés à l'annexe B.

### Heure de pointe du matin

Les analyses démontrent de bonnes conditions de circulation pour l'ensemble des mouvements des différentes intersections du secteur à l'étude durant l'heure de pointe du matin. En effet, caractérisés par des niveaux de service<sup>3</sup> variant de A à C, les résultats indiquent des délais moyens d'attente par véhicule inférieurs à 35 secondes et des voies de circulation qui présentent de bonnes réserves de capacité.

Seul le mouvement de virage à gauche à l'approche Sud de l'intersection St-Patrick / Shearer, intersection gérée à l'aide d'un arrêt en sortie de Shearer, présente des conditions de circulation plus difficiles. Un niveau de service de F pour ce mouvement indique que les véhicules ont de la difficulté à s'insérer sur la rue St-Patrick.

### Heure de pointe de l'après-midi

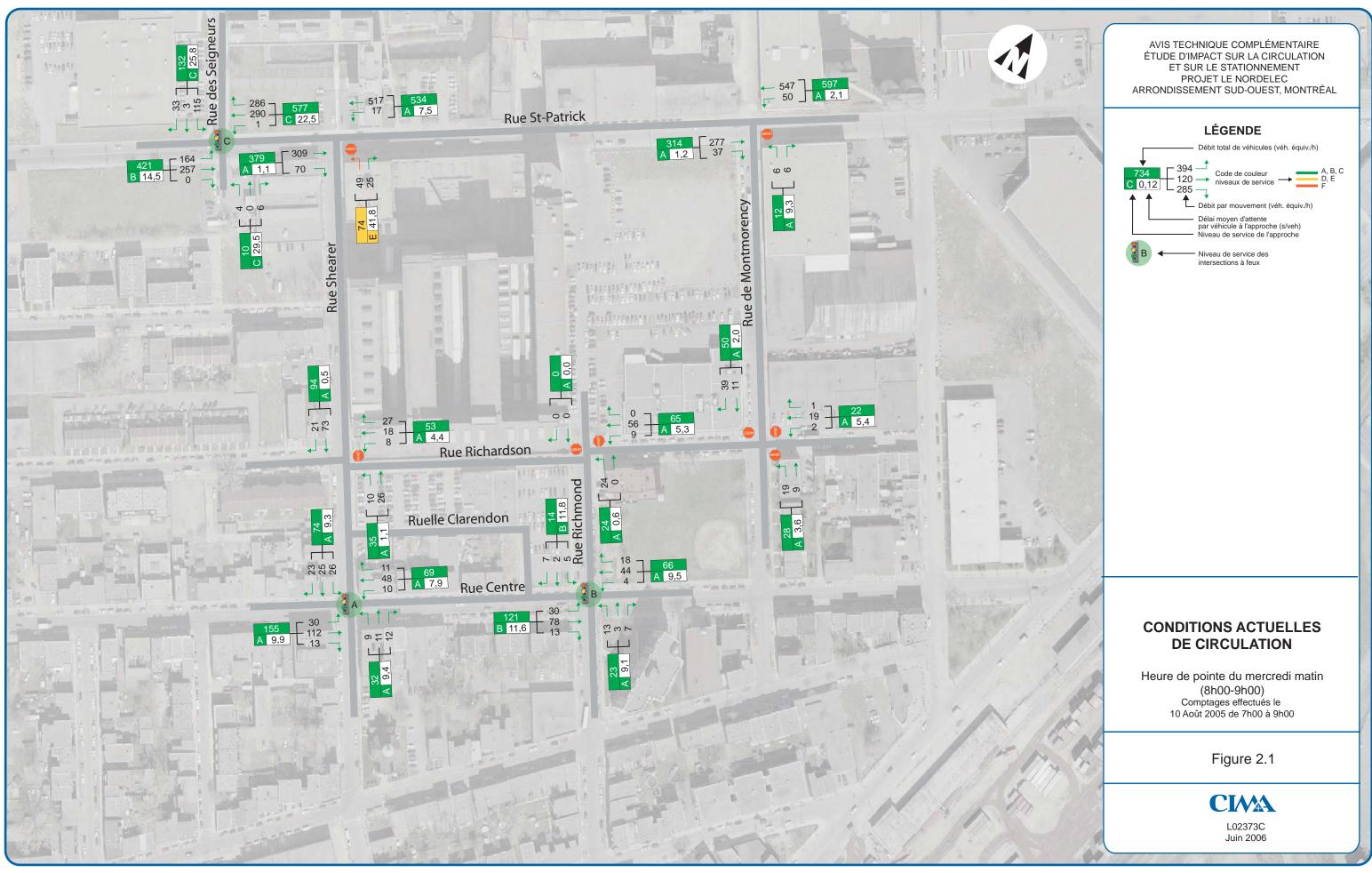
À l'heure de pointe de l'après-midi, les conditions de circulation demeurent bonnes pour la majorité des mouvements des intersections à l'étude. Des niveaux de service de A à C démontrent des délais moyens d'attente inférieurs à 35 secondes par véhicule et des voies de circulation exemptes de longues files d'attente.

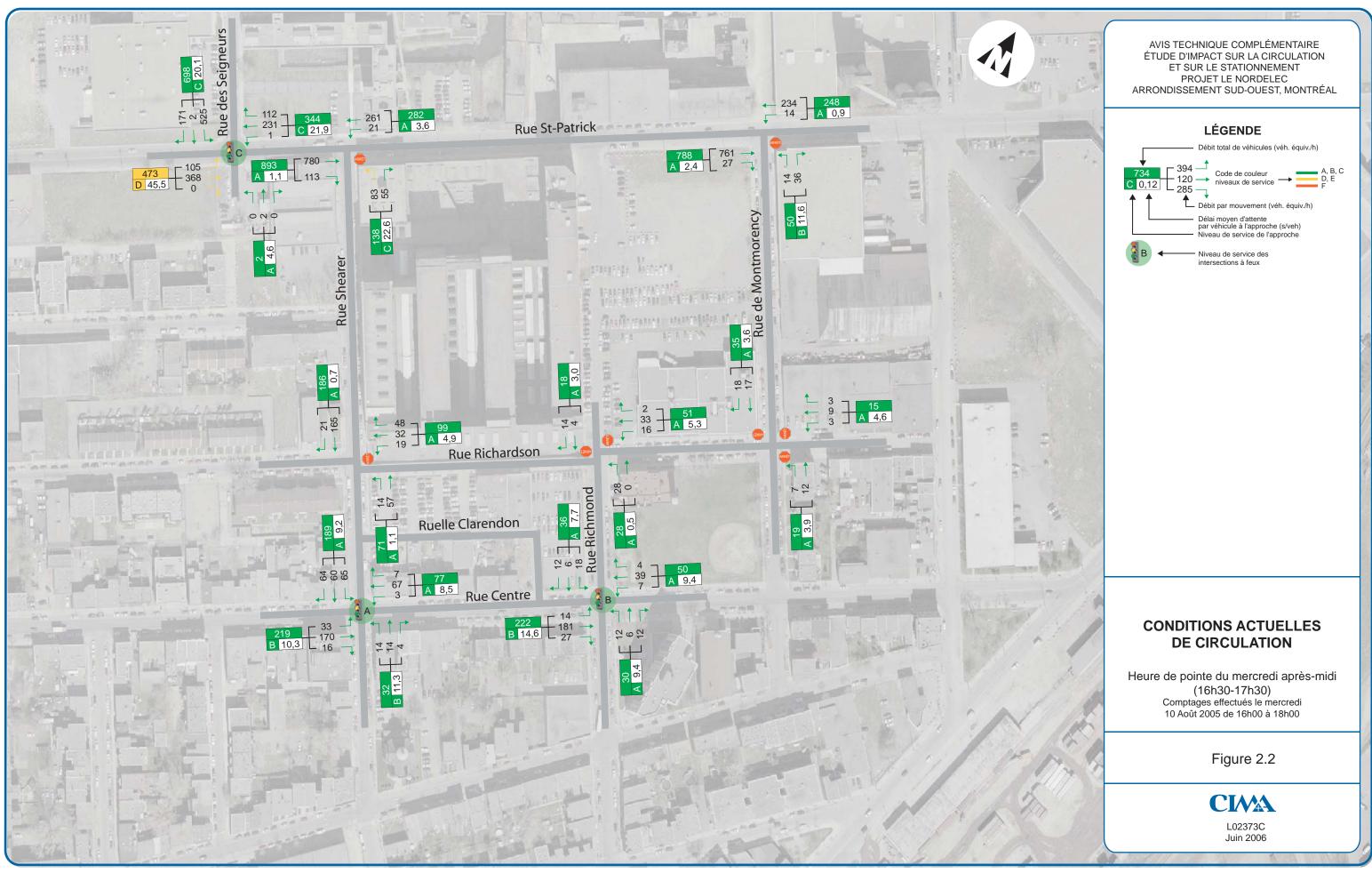
Cependant, certains mouvements présentent des conditions de circulation un peu plus difficiles (niveau de service de D), soit les mouvements de l'approche Ouest de l'intersection des Seigneurs / St-Patrick ainsi que le virage à gauche à l'approche Sud de l'intersection des Seigneurs / St-Patrick, problématique semblable à celle observée le matin.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Le niveau de service qualifie les conditions de circulation à l'intersection. Un niveau de service « A » exprime une excellente fluidité du trafic tandis qu'un niveau de service « F » définit une mauvaise circulation (intersection saturée). Les niveaux intermédiaires entre « A » et « F » définissent des conditions variables entre ces deux extrêmes (voir annexe B).



2006-06-07 3







#### CIRCULATION GÉNÉRÉE PAR LE PROJET 3.

### Retrait des déplacements associés aux emplois actuels du Nordelec

Afin d'établir l'impact du projet proposé, les déplacements associés aux emplois actuellement présents dans l'actuel édifice Le Nordelec doivent tout d'abord être soustraits du réseau routier puisque la position des stationnements et de leurs accès sera modifiée. Mentionnons également qu'avec le nouveau projet présenté, le promoteur souhaite encourager la venue d'entreprises de création, un type d'entreprises qui embauche un plus grand nombre de personnes pour une même superficie locative que les entreprises industrielles actuellement présentes dans l'édifice Le Nordelec<sup>4</sup>.

Dans l'étude initiale, cet exercice avait été fait sur la base de la génération théorique des déplacements associés aux 1294 employés qui travaillent actuellement dans le bâtiment. Cependant, lors de la production de l'avis technique, la démarche a été revue en estimant les déplacements associés aux emplois actuels sur la base des comptages réalisés. Ainsi, le différentiel entre le nombre de véhicules comptés d'une intersection à l'autre est associé aux entrées et sorties des stationnements sur rue et hors rue, ce qui représente environ 160 véh./h le matin et 180 véh./h en après-midi.

### Affectation des nouveaux déplacements

L'ensemble des déplacements générés par les divers usages des bâtiments des îlots A, B et C sont distribués sur le réseau routier sur la base des débits actuels de circulation puis affectés aux divers accès selon la disponibilité en cases de stationnement des différents îlots. On rappelle qu'une portion des employés de l'îlot A pourra utiliser les stationnements de l'îlot B. Ainsi, l'affectation des nouveaux déplacements pour les différents îlots se partage comme suit :

### Îlot A

- 10 % utilisent l'accès par la rue Shearer;
- 55 % accèdent par la rue Richmond;
- 35 % utilisent les stationnements de l'îlot B.

## Îlot B

- 8 % empruntent la rue Richmond pour accéder au stationnement;
- 92 % par la rue Montmorency.

CIMA G:\\_Projets\L02373C\0080RAPPORT\Avis\_technique\_vf.doc

2006-06-07 6

Information tirée d'un extrait du document Approche de développement durable produit en date du 24 février 2006 par le Groupe Cardinal et Hardy.



### Îlot C

Quant à l'affectation des déplacements pour l'îlot C, elle n'a pas été modifiée et se fait via la ruelle Clarendon.

### Génération des déplacements associés aux nouveaux espaces de bureaux de l'îlot A

Toujours selon la documentation transmise par le Groupe Cardinal et Hardy, le projet Le Nordelec s'inscrit dans une démarche de développement durable. Ainsi, en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et l'organisme CommunAuto, une stratégie de transport alternatif à la voiture favorisant le transport collectif sera mise de l'avant. En effet, trois programmes sont envisagés :

- Les vélos en libre-service : sur le site du Nordelec à l'usage des employés et à la station de métro Charlevoix pour faciliter la navette entre le site et le métro, combiné avec l'installation de supports à vélo sur le site et un système de location de vélo sur place;
- Le service de partage de voiture : trois places extérieures seront réservées à l'organisme CommunAuto pour mettre à la disposition des résidents des automobiles à frais réduits de location pour de courtes périodes;
- Le programme Allégo : programme de l'AMT qui permet aux employeurs de mettre en place des systèmes de covoiturage et/ou de navettes vers une station de métro.

Cette approche de développement durable devrait permettre ainsi de réduire le nombre de déplacements véhiculaires associés au projet.

De plus, selon l'enquête Origine-Destination 2003<sup>5</sup> réalisée sur l'île de Montréal dans le quartier Sud-Ouest, environ 60 % des usagers se destinant au secteur utilisent l'automobile pour se déplacer. Ainsi, pour estimer les déplacements associés aux employés de bureaux prévus pour l'îlot A, le taux de génération des déplacements a été revu à la baisse.

À l'heure de pointe du matin, l'ensemble du projet génère donc près de 1 100 nouveaux déplacements alors que l'après-midi, ce nombre est de 1 184 déplacements.

Les calculs menant à la génération des déplacements du projet peuvent être consultés à l'annexe C.

7

2006-06-07

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Voir extrait à l'annexe C. CIMA G:\ Proiets\L02373C\0080RAPPORT\Avis technique vf.doc



# 4. SITUATION ANTICIPÉE

### 4.1. JUSTIFICATION DE FEUX

Les normes du ministère des Transports du Québec concernant les signaux lumineux présentent sept critères de justification des feux de circulation. Ces normes prescrivent que des feux de circulation sont justifiés si au moins un des sept critères de justification est satisfait, tout en tenant compte de l'ensemble des conditions de circulation à l'intersection et l'environnement général du secteur. L'analyse a porté sur le critère no 3 des normes du MTQ, soit le débit minimal de véhicules durant une heure.

En ajoutant aux débits actuels les nouveaux déplacements générés par le projet, l'implantation de feux de circulation aux intersections St-Patrick / Richmond et St-Patrick / Montmorency est justifiée. Cette justification peut être consultée à l'annexe D.

Il est proposé de coordonner ces deux nouveaux feux de circulation avec ceux situés à l'intersection St-Patrick / des Seigneurs et ce, à l'aide d'un cycle de 70 secondes pour l'heure de pointe du matin et de 90 secondes pour l'après-midi. La coordination des feux permettra de conserver des déplacements fluides entre les intersections et de limiter la formation de files d'attente.

### 4.2. INTERVENTIONS RECOMMANDÉES

Dans le but de maintenir les conditions actuelles de circulation dans le secteur, des mesures d'ordre opérationnel et géométrique sont donc proposées :

 La coordination des feux de circulation sur la rue St-Patrick aux intersections avec des Seigneurs, Richmond et Montmorency et ce à l'aide d'un cycle de 70 secondes pour la période du matin et de 90 secondes pour l'après-midi. Il est à noter que les feux fonctionnent actuellement en mode isolé à l'intersection Saint-Patrick / des Seigneurs. Coordonner ces feux avec de nouveaux feux plus à l'Est impliquera possiblement le remplacement du contrôleur électromécanique actuel;



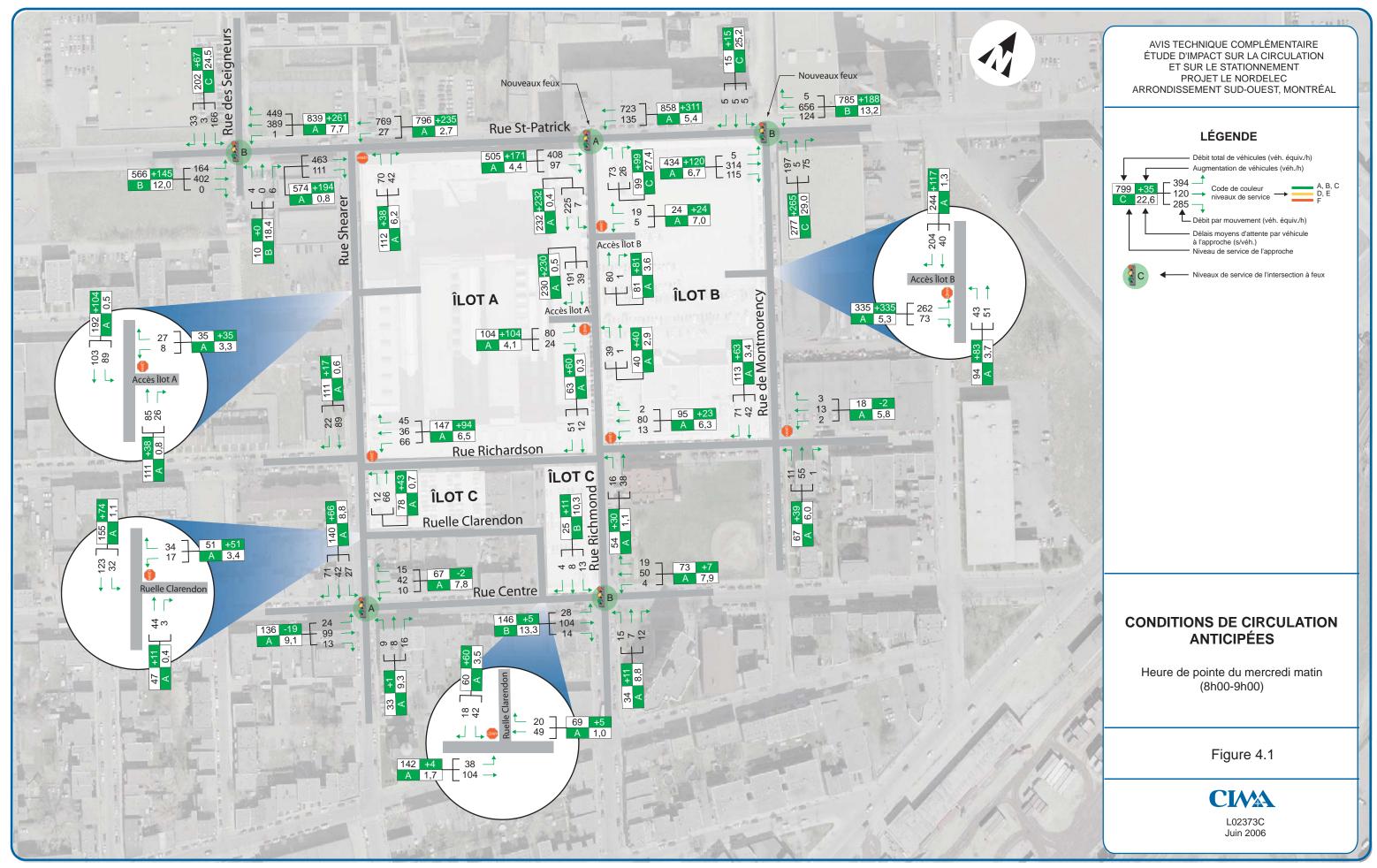
- L'installation de panneaux de signalisation interdisant le stationnement sur St-Patrick entre les rues des Seigneurs et Montmorency, ce en période de pointe du matin (7 h à 9 h) et du soir (16 h à 18 h) la semaine. Actuellement le stationnement est seulement interdit du côté Sud de St-Patrick de 16 h à 18 h (voir annexe E : figure 3.1 Réglementation de stationnement sur rue et occupation des stationnements hors rue îlots B et C, tirée de l'étude initiale). Cette mesure permet de positionner deux véhicules à l'approche de l'intersection, créant ainsi l'équivalent de voies de virages et augmentant la capacité de l'axe de circulation.
- La gestion du carrefour Montmorency / Richardson à l'aide d'arrêts aux approches Nord et Sud seulement.

### 4.3. ANALYSE DES CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION

Les conditions de circulation anticipées sont évaluées à l'aide des logiciels Synchro 6 et Simtraffic et sont obtenues en ajoutant les débits générés par le projet proposé aux débits actuels et ce, en considérant les interventions proposées précédemment. Les résultats détaillés des simulations effectuées pour les heures de pointe du matin (8 h à 9 h) et de l'après-midi (16 h 30 à 17 h 30) peuvent être consultés à l'annexe F.

### Heure de pointe du matin

Les résultats des simulations démontrent de bonnes conditions de circulation pour les différents mouvements des intersections limitrophes au futur projet. En effet, les niveaux de service qui varient de A à C indiquent que les délais moyens d'attente par véhicule sont inférieurs à 35 secondes et que les voies de circulation ont de bonnes réserves de capacité. La figure 4.1 illustre les conditions de circulation anticipées pour cette heure de pointe.



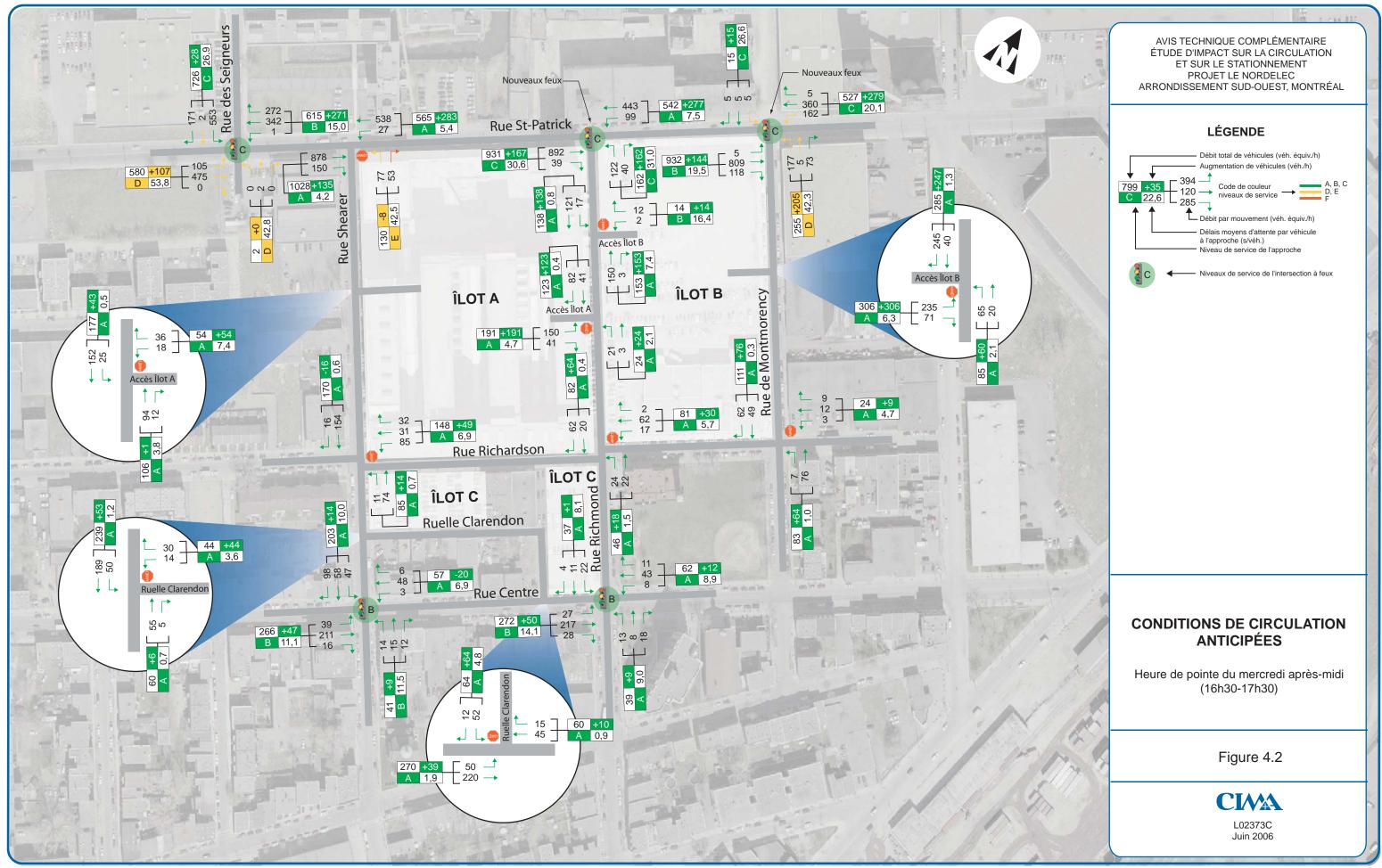


## Heure de pointe de l'après-midi

En général, les conditions anticipées de circulation pour l'heure de pointe de l'aprèsmidi sont bonnes. Toutefois, quelques mouvements démontrent des conditions de circulation un peu plus difficiles que pour la situation actuelle. En effet, des niveaux de service de D sont obtenus pour certains mouvements de virage à gauche et de tout droit.

Notons qu'un seul mouvement, soit le virage à droite de l'approche Sud de l'intersection Saint-Patrick / Shearer, présente un niveau de service de F avec un délai d'environ 60 secondes. Cette situation est explicable par le fait que l'intersection est gérée par un arrêt en sortie de Shearer et que les files d'attentes occasionnelles créées aux feux de circulation plus à l'Est limitent les créneaux disponibles pour s'insérer sur la rue S-Patrick.

Les conditions de circulation anticipées pour l'heure de pointe d'après-midi sont présentées à la figure 4.2.





## 5. CONCLUSION

Dans le but de répondre aux commentaires des représentants techniques de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Sud-Ouest, des analyses additionnelles ont été effectuées afin de préciser les impacts du projet Le Nordelec sur les conditions de circulation dans le secteur et d'évaluer de nouvelles solutions d'accès aux divers bâtiments. Ainsi, les architectes du Groupe Cardinal et Hardy ont revu la localisation de certains accès aux îlots A et B. La distribution des nouveaux débits générés par le projet sur le réseau à l'étude mène à la justification de feux de circulation aux intersections Richmond / St-Patrick et Montmorency / St-Patrick, rues qui deviennent les points d'entrées véhiculaires majeurs au projet.

Ces nouveaux feux de circulation devront être coordonnés avec ceux à l'intersection des Seigneurs / St-Patrick afin de conserver des déplacements fluides entre les intersections et de limiter la formation de files d'attente. De plus, pour offrir plus de capacité sur l'axe St-Patrick, il est recommandé d'interdire le stationnement en bordure de chaussée entre des Seigneurs et Montmorency pour les périodes de pointe du matin et du soir en semaine.

Ainsi, les mesures de mitigation proposées permettent de limiter les impacts du projet Le Nordelec et de maintenir les conditions de circulation semblables à la situation actuelle.

# ANNEXE A

PLAN D'IMPLANTATION ET TABLEAU DE RÉPARTITION DES STATIONNEMENTS

Secteur Nordelec Groupe Cardinal Hardy	Dossier 244-04 08-mai-06		
Programmation du stationnement			
Îlot A: Le Nordelec	Nbr. de cases	Usages	Ratio
Accès A-1 (Shearer)			
- Sous-Şol: Niveau -1	134	C (P)	1 case/135 m.c. <sup>(1)</sup>
Accès A-2 (Richmond)			
- Niveaux 2Á et 2B	329	C (M)	1 case/135 m.c. <sup>(1)</sup>
- Niveaux 2C et 3	263	Η	0,6 case/logs
Îlot B: Richmond/Montmorency	ł		
Accès B-1 (Richmond)	- 72	C (P)	1 case/28 m.c. <sup>(3)</sup>
Accès B-2 (de Montmorency)	754	Ĥ	1,4 case/logs
Îlot C: Sud Richardson	ı		
Stationnement extérieur (cour arrière)	22		N/A
Total (Îlot A, B et C)	i		
Stationnement commercial/bureau	535		1 case/121 m.c.
Stationnement habitation	1039		1 case / 0,9 logs
Alternative <sup>(2)</sup>			
Stationnement commercial/bureau	607		1 case/107 m.c.
Stationnement habitation	967		1 case / 0,8 logs
Légende			
C (P): Commercial/bureau (P)			
0.440			

<sup>(1):</sup> Ratio calculé sur la totalité des cases (commerces/bureau) pour l'édifice Nordelec

C (M): Commercial/bureau (mensuel)

H: Habitation

<sup>(2):</sup> Répartition différente des cases dédiées au commerce versus à l'habitation pour l'îlot B

<sup>(3):</sup> Offre supplémentaire en stationnement pour l'édifice Nordelec

# **ANNEXE B**

DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE ET RÉSULTATS DES ANALYSES DE CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION

# 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
А	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.
	La plupart des véhicules n'arrêtent pas.
	Délai moyen entre 10 et 20 secondes par véhicule. La circulation reste fluide et les cycles de feux courts contribuent à cet état.
В	
	Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau de service A, ce qui engendre un délai moyen légèrement plus élevé.
	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.
С	
	Le nombre de véhicules qui arrêtent est significatif même si plusieurs arrivent à passer à l'intersection sans arrêter.
D	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.
_	
	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.
E	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.
	Diusiours avalos cont déficitaires
F	Plusieurs cycles sont déficitaires.  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.

# DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE : INTERSECTIONS AVEC ARRÊTS

Niveaux de service	Délais moyens d'attente (s/véh.)
А	<u>≤</u> 10
В	> 10 et <u>&lt;</u> 15
С	> 15 et <u>&lt;</u> 25
D	> 25 et <u>&lt;</u> 35
Е	> 35 et <u>&lt;</u> 50
F	> 50

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

**HEURE DE POINTE DU MATIN** 

	۶	<b>→</b>	•	←	•	4	†	<b>\</b>	ļ	4	
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations		414		<b>€</b> Î	f		43-		<b>₽</b>	#	
Volume (vph)	164	221	1	291	286	4	0	99	3	33	Maysoff in 1496
Turn Type	pm+pt		Perm	and design and the contract	Perm	Perm	· Tanak West	Perm	er 127.0 Steatobe	pm+ov	e de la companya di samuela de l La companya di samuela
Protected Phases	1	4		8			2		6	•	
Permitted Phases	4		8		8	2	1 41,6360 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	6	Sec. 11. 11. 12.	6	254.00 (1.00 FF F
Detector Phases			1			1 1 100		44.4			
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	73 - 13 - 24 - 25 - 25 - 25 - 25 - 25 - 25 - 25
Minimum Split (s)	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	
Total Split (s)	19.6	52.5	32.9	32.9	32.9	17.5	17.5	17.5	17.5	19.6	
Total Split (%)	28.0%	75.0%	47.0%	47.0%	47.0%	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%	28.0%	
Yellow Time (s)	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag	Lag		Lead	Lead	Lead					Lag	
Lead-Lag Optimize?				12 1341 (1) 1884 - T	\$4						
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	
Act Effct Green (s)		50.5		30.9	30.9		15.5		15.5	33.1	
Actuated g/C Ratio		0.72		0.44	0.44		0.22		0.22	0.47	
v/c Ratio		0.23		0.39	0.44		0.09		0.46	0.07	
Control Delay		3.7		14.9	16.0		22.6		28.9	9.4	
Queue Delay		0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	
Total Delay		3.7		14.9	16.0		22.6		28.9	9.4	
LOS		Α		В	В		С		С	A	
Approach Delay		3,7		15,4			22,6		23,9		and the first gard of
Approach LOS		Α		В			C		С		

### Intersection Summary

Cycle Length: 70

Actuated Cycle Length: 70

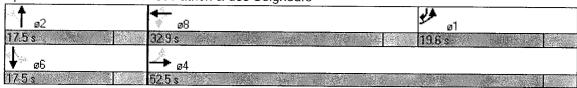
Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

Natural Cycle: 40 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,46 Intersection Signal Delay: 12,7 Intersection Capacity Utilization 52,0%

Intersection LOS: B
ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 10: St-Patrick & des Seigneurs



	-	•	✓	4	4	/						
Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR						
Lane Configurations	<b>个</b>	7		स	ሻ							
Sign Control	Free			Free	Stop							
Grade	0%			0%	0%							
Volume (veh/h)	309	71	17	517	49	25						
Peak Hour Factor	0.88	0.61	0.47	0.90	0.61	0.78						
Hourly flow rate (vph)	351	116	36	574	80	32						
Pedestrians Lane Width (m)												
Walking Speed (m/s)	A til visis				Literation A		· Alle	- 152 Valence			54 V	willy be for
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)						2			+ 41°±1			
Median type					None							
Median storage veh)								14 No. 1 11 1				
Upstream signal (m)	70											
pX, platoon unblocked			0,98		0,98	0,98						
vC, conflicting volume		1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	468		998	351					Asia	
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol			450		000	0.40						
vCu, unblocked vol tC, single (s)			458 4.1		998 6.4	340						
tC, 2 stage (s)			4.1		0.4	6.2						
tF (s)			2.2		3.5	3.3						
p0 queue free %			97		69	95						
cM capacity (veh/h)			1094		259	695						
Direction, Lane #	EB 1	EB 2	WB 1	NB 1								
Volume Total	351	116	611	112								
Volume Left	0	0	36	80								
Volume Right	0	116	. 0	32								
cSH	1700	1700	1094	363								
Volume to Capacity	0,21	0,07	0,03	0,31								
Queue Length 95th (m)	0,0	0,0	0,8	10,4				- 1886 · · · ·		. vad 1		
Control Delay (s) Lane LOS	0,0	0,0	0,9	20,9								
er starte	0,0		A 0,9	C 20,9								
Approach LOS	0,0		0,9	20,9 C								
		energy and more con-			#64.965555574 P	177		888505:00:242:00:00	green and the second		species de procesos	*******************************
Intersection Summary								(84)			N. C.	
Average Delay	- حافيدا		2,4	15	ത്വ 🌬	ere o	21428C		n Santa∎			
Intersection Capacity Uti Analysis Period (min)	iiization		50,9% 15	K	JU Lev	el of Sei	vice		<b>,</b>	r 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		
			10 - 15									
The spirit of the state of					State 1							

	· 😽 🕡	~ <del>~</del> •	<b>\</b>		
Movement EB	T EBR WB	L WBT N	IBL NBR		
Lane Configurations	<b>† †</b>	4	ኝ 7		
Sign Control Fre		Free S	top		
Grade 09			0%	%.	
Volume (veh/h) 27		0 547	6 6		
Peak Hour Factor 0.9			.50 0.38		
Hourly flow rate (vph) 30		4 595	12 16		
	1	1	2		
Lane Width (m) 3.			3.6		
Walking Speed (m/s) 1.			1.1		
	0	0 4	0 (4.7		
Right turn flare (veh) Median type		NI-	2		
Median storage veh)		. ,INC	one		
Upstream signal (m) 33	<b>7</b> 4				
pX, platoon unblocked					
vC, conflicting volume	34	7 10	)27 304		
vC1, stage 1 conf vol	- 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1				
vC2, stage 2 conf vol					
vCu, unblocked vol	34	7 10	27 304		
tC, single (s)	4.	<b>1</b>	6.4 6.2		
tC, 2 stage (s)					
tF (s)	2.	2	3.5 3.3		
p0 queue free %	9		95 98		
cM capacity (veh/h)	122	1 2	248 738		
Direction, Lane # EB		1 NB 1		100	
Volume Total 30					
	0 0 6				
3	55	0 16			
cSH 1700					
Volume to Capacity 0,1					
Queue Length 95th (m) 0,0		*			
Control Delay (s) 0,		1			
Lane LOS		A B			
Approach Delay (s) 0,6 Approach LOS	) 1,	*			
		В			
Intersection Summary	1461.4				197
Average Delay	1,:				
Intersection Capacity Utilization	on 59,8%	6 ICU I	Level of Service	<b>B</b> -	
Analysis Period (min)	1:	5			

	ၨ	<b>→</b>	*	•	4	•	4	†	<i>&gt;</i>	<b>/</b>	<b></b>	4
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					414			4			1→	
Sign Control		Stop		i Kara	Stop			Free	1 B		Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Volume (veh/h)	0	. 0	0	8	18	27	10	26	0	0	73	21
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.67	0.56	0.42	0.50	0.72	1.00	1.00	0.70	0.48
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	12	32	64	20	36	0	0	104	44
Pedestrians		40			82			25			51	
Lane Width (m)		0.0		4	3.6			3.6			3.6	
Walking Speed (m/s)		1.1			1.1			1.1			1.1	
Percent Blockage		0			7			2			5	
Right turn flare (veh)												
Median type		None			None							
Median storage veh)												
Upstream signal (m)								84				
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	374	324	191	309	346	169	188			118		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol	07.4	00.4	101	000	0.40	400				4.40		
vCu, unblocked vol	374	324	191	309	346	169	188			118		
tC, single (s)	7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)	· 0 -	4.0	0.0	0.5	4.0	0.0	0.0					
tF (s)	3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	100	100	98	94	92	99			100		
cM capacity (veh/h)	457	544	836	546	529	777	1398			1372	and the second second second second	No. 17 on 18 den en de Nation (S. 18
	NB 1	WB2	NB 1	SB 1								
Volume Total	28	80	56	148								
Volume Left	12	0	20	0								
Volume Right	0	64	0	44								
cSH	536	710	1398	1700								
Volume to Capacity	0,05	0,11	0,01	0,09			vieni (1777)					
Queue Length 95th (m)	1,3	3,0	0,3	0,0								
Control Delay (s)	12,1	10,7	2,8	0,0					1 11/4			
Lane LOS	В	В	Α	0.0								
Approach Delay (s)	11,1		2,8	0,0								
Approach LOS	В											
Intersection Summary												
Average Delay			4,3							or second of 1971 (971)		
Intersection Capacity Utiliz	zation		31,9%	IC	CU Leve	el of Sen	vice		Α			
Analysis Period (min)			15									

Intersection Sign configuration not allowed in HCM analysis.

	<b>≯</b>	<b>→</b>	•	•	♣—	•	4	†	-	1	<b>↓</b>	4
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					414			4			4	-116
Sign Control		Stop			Stop			Stop		. TréAssite	Stop	
Volume (vph)	0	0	0	2	19	1	19	9	1	0	11	39
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.50	0.95	0.25	0.68	0.56	0.25	1.00	0.39	0.61
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	4	20	4	28	16	4	0	28	64
Direction, Lane #	WB 1	WB2	NB 1	SB 1								
Volume Total (vph)	14	14	48	92		-						
Volume Left (vph)	4	0	28	0	-2281 4	All the second	Van de		434.6			
Volume Right (vph)	0	4	4	64							A1246.68	
Hadj (s)	0,14	-0,20	0,07	-0,42								
Departure Headway (s)	4,9	4,6	4,1	3,6						14 July 2011		
Degree Utilization, x	0,02	0,02	0,05	0,09								
Capacity (veh/h)	708	754	854	986								FV FT v F
Control Delay (s)	6,8	6,5	7,4	7,0	ulia Perioda.	er czár.				Assiria .	Said St	. sedelato.
Approach Delay (s)	6,6		7,4	7,0		e de la servición de la servic		C. 188 (1.1.)	Trade (N. P. 1994)	1,1,864,149/B.61,1111	3338684	146.00 (0000000)
Approach LOS	Α		Α	Α		ewa Béri	1. A. A. E.			es Santa		
Intersection Summary												
Delay			7,0									
HCM Level of Service			Α									# Lp .
Intersection Capacity Util	ization		20,7%	IC	U Leve	el of Ser	vice		A			
Analysis Period (min)			15									*

	•	<b>→</b>	•	•	<b>←</b>	•	4	<b>†</b>	<b>&gt;</b>	<b>↓</b>	4	
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations		4	7		4	7		4		4	7	
Volume (vph)	31	112	13	10	48	11	9	11	26	25	23	
Turn Type	Perm		Perm	Perm		Perm	Perm		Perm		Perm	
Protected Phases	1	4			8			2		6		
Permitted Phases	4		4	8		8	2		6		6	
Detector Phases									語及された 議舗の扱い			
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Minimum Split (s)	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	r National
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Total Split (%)	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag												
Lead-Lag Optimize?		v 48 as							es la la Carta de la Carta La carta de la			
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	
Act Effct Green (s)		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0		23.0	23.0	and the second
Actuated g/C Ratio		0.46	0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	0.46	
v/c Ratio		0.24	0.03		0.11	0.03		0.07		0.12	0.06	
Control Delay		9.3	7.7		8.7	8.2		7.9		8.3	7.9	
Queue Delay		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	
Total Delay		9.3	7.7		8.7	8.2		7.9		8.3	7.9	
LOS		Α	Α		Α	Α		Α		Α	Α	
Approach Delay		9,1			8,6			7,9		8,2		
Approach LOS		Α			A			Α		Α		

Intersection Summary

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

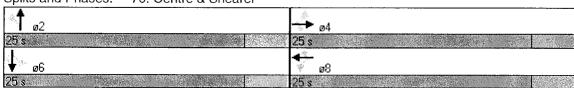
Offset: 12.5 (25%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

Natural Cycle: 40 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,24 Intersection Signal Delay: 8,6 Intersection LOS: A Intersection Capacity Utilization 50,0%

ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 70: Centre & Shearer



	•		•	-	*	4	†	-	<b>↓</b>		
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT		
Lane Configurations		4		4	7		44		43-		
Volume (vph)	24	78	4	44		13	3	5	2		
Turn Type	Perm		Perm		Perm	Perm	or Matter german 1.	Perm		Section 19 Section 19	1. 1.000 g.) West only great
Protected Phases		2		6			4		8		
Permitted Phases	2		6		6	4		8	r salaborer i Ta	n titte ettere. Selegasjätta	Marine, and street
Detector Phases											
Minimum Initial (s)	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	15.0	15.0	15.0	15.0		D1 1997
Minimum Split (s)	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0		
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	Triansference of Asset Contract	
Total Split (%)	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%		
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0		
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
Lead/Lag											
Lead-Lag Optimize?								14 B 1			
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max		
Act Effct Green (s)		23.0		23.0	23.0	er i datasada	23.0		23.0		
Actuated g/C Ratio		0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	4 4444	
v/c Ratio		0.22		0.07	0.04		0.04		0.03		
Control Delay		16.5		7.8	7.7		7.7		7.6		
Queue Delay		0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	(14년) 19년(대) - 11년 (대)	
Total Delay		16.5		7.8	7.7		7.7		7.6		
LOS		В		Α	Α		Α	£.	Α		
Approach Delay		16,5		7,8			7,7		7,6		•
Approach LOS		В		Α,			Α		Ą		

# Intersection Summary

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

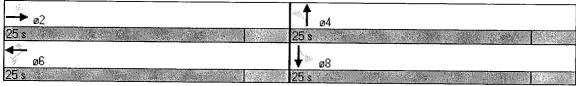
Offset: 25 (50%), Referenced to phase 2:EBTL and 6:WBTL, Start of Green

Natural Cycle: 45 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,22 Intersection Signal Delay: 12

Intersection Signal Delay: 12,6
Intersection Capacity Utilization 50,0%
Intersection LOS: B
ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 80: Centre & Richmond



10: St-Patrick & des	Seigneurs Performance b	v movement

21 \$100000000000000000000000000000000000	err-programme ×	ent romeronassoci	Mark Control Control											
Movement		EBL.	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All		2
Total Delay (hr)		0.8	0.8	0.0	1.8	1.9	0.0	0.1	0.8	0.0	0.1	6.3		
Delay / Veh (s)		17.0	12.6	27.1	22.1	22.8	24.4	31.2	30.7	30.8		20.2		9 70 704 250
Vehicles Entered		162	220	1	299	296	2	6	98	3	31	1118	Fig. 1 March	Taris Adamstrawy
Vehicles Exited		163	220	Alas de la	298	296	2	6	96	3				Joseph Diego, da
Hourly Exit Rate		163	220	1	298	296	2	6	96	2	31			
,			LLO		230	200	4	U	90	3	31	1116		

# 20: St-Patrick & Shearer Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All	
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	1.1	0.7	0.1	2.1	
Delay / Veh (s)	1,1	0.7	10.3	7.4	56.0	11.4	7.4	
Vehicles Entered	308	70	16	550	46	22	1012	
Vehicles Exited	307	70	16	552	47	22	1014	
Hourly Exit Rate	307	70	16	552	47	22	1014	and the second of the second o

# 30: St-Patrick & Montmorency Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All				
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.5				
Delay / Veh (s)	1.2	1.3	4.0	1.9	14.3	5.8	1.8				
Vehicles Entered	293	37	53	559	5	7	954			1000	etalikita (Laeta)
Vehicles Exited	294	37	54	559	5	7	956			agent of the	
Hourly Exit Rate	294	37	54	559	5	7	956			West, Com-	

### 40: Richardson & Montmorency Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All	_
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	***
Delay / Veh (s)	2.8	5.7	2.5	3.4	4.0	3.7	1.6	2.5	2.8	· 在成功基本的《主意版》中的《数本》的"等等》中的英语是可能 <b>能够</b> 。
Vehicles Entered	1	19	1	18	9	1	52	38	139	Toward and the second and the second of the second and the second
Vehicles Exited	1	19	- 1 ∮	18	9	1.595.1	52	39	140	The state of the s
Hourly Exit Rate	1	19	1	18	9	1	52	39	140	The state of the s

### 50: Richardson & Richmond Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBL	NBT	All		1, 200	
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1			
Delay / Veh (s)	4.9	5.4	0.6	0.6	3.6			
Vehicles Entered	10	67	23	22	122			
Vehicles Exited	10	67	23	22	122	4.71		Control of the Control of the Control
Hourly Exit Rate	10	67	23	22	122			

### 60: Richardson & Shearer Performance by movement

Movement	W	BL.	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	Ail		
Total Delay (hr)	(	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		
Delay / Veh (s)	7	7,9	3.7	4.8	2.7	0.8	0.5	0.4	2.0		
Vehicles Entered		6	47	26	10	42	73	18	222		
Vehicles Exited		6	47	26	10	42	73	18	222		
Hourly Exit Rate		6	47	26	10	42	73	18	222		

### 70: Centre & Shearer Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT 1	NBR	NBL	NBT.	NBR	SBL	SBT	SBR	All	DESCRIPTION OF THE PARTY OF THE
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.9	30000
Delay / Veh (s)	13.0	8.9	11.7	8.8	7.7	8.2	12.0	9.1	8.2	13.2	5.4	11.6	9.3	
Vehicles Entered	29	104	12	10	54	12	8	10	15	23	35	23	335	
Vehicles Exited	29	105	12	10	54	12	8	10	15	23	36	23	337	
Hourly Exit Rate	29	105	12	10	54	12	8	10	15	23	36	23	337	

# 80: Centre & Richmond Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBA	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	Ali	
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	
Delay / Veh (s)	16.0	10.3	15.2	11.2	8.2	12.4	10.3	4.4	9.5	12.6	10.9	11.3	10.8	
Vehicles Entered	22	108	12	3	46	19	14	4	7	5	2	6	248	
Vehicles Exited	22	108	12	. 3	46	19	14	4	7.	- 5	2	6	248	
Hourly Exit Rate	22	108	12	3	46	19	14	4	7	5	2	6	248	9.9.179

# Total Network Performance

				X/52/50/68
Total Delay (hr)	11.2			305-23-5500-002
Delay / Veh (s)	25.5			
Vehicles Entered	1570			
Vehicles Exited	1579			
Hourly Exit Rate	1579			

# 10: St-Patrick & des Seigneurs Performance by approach

Approach	EB	WB:	NB	SB	All	
Total Delay (hr)	1.5	3.7	0.1	0.9	6.3	
Delay / Veh (s)	14.5	22.5	29.5	25.8	20.2	- Marine Barrier - Marine Barrier - Albert
Vehicles Entered	382	596	8	132	1118	
Vehicles Exited	383	595	8	130	1116	
Hourly Exit Rate	383	595	8	130	1116	and the second of the second o

# 20: St-Patrick & Shearer Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All	
Total Delay (hr)	0.1	1.2	0.8	2.1	
Delay / Veh (s)	1.1	7.5	41.8	7.4	
Vehicles Entered	378	566	68	1012	and the same seement of the seement of the property of the seement of the seement of the seement of the seemen
Vehicles Exited	377	568	69	1014	
Hourly Exit Rate	377	568	69	1014	entrante demanda de la companya de La companya demanda de la companya d

### 30: St-Patrick & Montmorency Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All							
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.0	0.5				-	_		
Delay / Veh (s)	1.2	2.1	9.3	1.8		1 445 6	30 mm			156	N. 1. 1836 E. H.
Vehicles Entered	330	612	12	954							1000
Vehicles Exited	331	613	12	956	-19/802		1,5887				
Hourly Exit Rate	331	613	12	956			143 7. 1				Marie Control

## 40: Richardson & Montmorency Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All	All Control of the Co	N/A
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1	.1	£
Delay / Veh (s)	5,4	3,6	2.0	2.8		
Vehicles Entered	21	28	90	139		
Vehicles Exited	21	28	91	140		
Hourly Exit Rate	21	28	91	140	10	

# 50: Richardson & Richmond Performance by approach

Approach	WB	NB:	All			4.0		
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.1	 				-
Delay / Veh (s)	5.3	0.6	3.6					
Vehicles Entered	77	45	122					
Vehicles Exited	77	45	122					
Hourly Exit Rate	77	45	122		U. A. 17778			

### 60: Richardson & Shearer Performance by approach

Approach	WB	NB	SB All				
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0 0.1				
Delay / Veh (s)	4.4	1.1	0.5 2.0		57 gr 17		
Vehicles Entered	79	52	91 222				
Vehicles Exited	79	52	91 222				
Hourly Exit Rate	79	52	91 222				

### 70: Centre & Shearer Performance by approach

Approach	EB	WB	NB SB	Ali		
Total Delay (hr)	0.4	0.2	0.1 0.2	0.9		
Delay / Veh (s)	9.9	7.9	9.4 9.3	9.3		
Vehicles Entered	145	76	33 81	335		
Vehicles Exited	146	76	33 82	337		
Hourly Exit Rate	146	76	33 82	337		

### 80: Centre & Richmond Performance by approach

Approach	EB	WB	NB S	B All			
Total Delay (hr)	0.5	0.2	0.1	.0 0.7			
Delay / Veh (s)	11.6	9.5	9.1 11	8 10.8	grand de la companya		
Vehicles Entered	142	68	25	3 248	27.80%		
Vehicles Exited	142	68	25	3 248			
Hourly Exit Rate	142	68	25	3 248		The state of the s	

#### Total Network Performance

Total Delay (hr)	11.2			
Delay / Veh (s)	25.5			
Vehicles Entered	1570			
Vehicles Exited	1579			
Hourly Exit Rate	1579			



	•	-	•	-	•	<b>↑</b>	-	<b>↓</b>	4			
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBT	SBL	SBT	SBR			
Lane Configurations		र्दी		सी	7	44		4	7			<u></u>
Volume (vph)	105	368	1	231	112	2	525	2	171		erishu.	
Turn Type	pm+pt		Perm		Perm		Perm	1 000 8-9908	pm+ov		TO CONTRACT CONTRACTOR	
Protected Phases	<b>#1</b>	4		8		2		6	1			
Permitted Phases	4		8		8	rex	6	and the second of the second o	6			
Detector Phases								1975 - 1981 1976 - 1981				
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0			
Minimum Split (s)	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2			
Total Split (s)	11.0	34.0	23.0	23.0	23.0	36.0	36.0	36.0	11.0			
Total Split (%)	15.7%	48.6%	32.9%	32.9%	32.9%	51.4%	51.4%	51.4%	15.7%			
Yellow Time (s)	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2			
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
Lead/Lag	Lag		Lead	Lead	Lead	4402847 + 1		, 6Ac 25	Lag			
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes	Yes	Yes	en e			Yes			
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max			
Act Effct Green (s)		32.0		21.0	21.0	34.0		34.0	45.0		William Ser	
Actuated g/C Ratio		0.46	. 2000000	0.30	0.30	0.49		0.49	0.64		11 CAN 18 1	
v/c Ratio		0.37		0.48	0.27	0.01		0.88	0.21			
Control Delay		13.6		23.4	20.6	9.5		34.5	5.8			
Queue Delay		0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0			
Total Delay		13.6		23.4	20.6	9.5		34.5	5.8			
LOS		В		С	C	Α	San Barre	С	Α			
Approach Delay		13,6		22,5		9,5		26,8	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		*	
Approach LOS		В		c C		Α		· · · · C				

### Intersection Summary

Cycle Length: 70

Actuated Cycle Length: 70

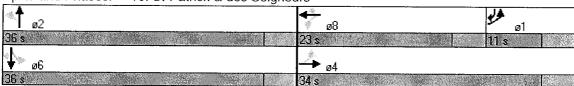
Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

Natural Cycle: 50 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,88

Intersection Signal Delay: 21,8 Intersection LOS: C
Intersection Capacity Utilization 71,3% ICU Level of Service C

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 10: St-Patrick & des Seigneurs



		-	€	<b>←</b>	4	<i>&gt;</i>								
Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR								
Lane Configurations	<b>†</b>	7		स	ሻ	7								
Sign Control	Free			Free	Stop	. Ta					101 177 <b>28</b> 85.55			
Grade	0%			0%	0%			* 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	1.15 M - 1 1	1,1965		1188a.a	26 (48 <u>0)</u> (48	6850(B.T.)
Volume (veh/h)	780	113	21	261	83	55				14.134 1.1444		100 P		
Peak Hour Factor	0.95	0.86	0.75	0.78	0.85	0.88								
Hourly flow rate (vph)	821	131	28	335	98	62								1
Pedestrians			_P_066* 199											
Lane Width (m) Walking Speed (m/s)	1919 - 1964	sintak n				্ৰ		1 164 44 - 36	No. 1866		o Roskist i	480	- 1800 may	n ogska og
Percent Blockage			14.54 July											
Right turn flare (veh)	<ul> <li>V[1] 1:8.</li> </ul>					_			1844				. 1 4	
Median type					Mana	2								
Median storage veh)					None					SA.		1480	W. F	
Upstream signal (m)	71		glose at											
pX, platoon unblocked	්ත්ල ඉන්න වීට		0,90		0,90	0,90			1997	constitution of the second	.0494	- 8 W	138 138 148	
vC, conflicting volume			952		1212	821			54 <b>6</b> 4					
vC1, stage 1 conf vol	AMERICA (MARKATA)		67 3677			<del> </del>	Artisti I					- traffig		
vC2, stage 2 conf vol														
vCu, unblocked vol		1 903	947		1236	800						1961	netři nepř	
tC, single (s)			4.1		6.4	6.2								
tC, 2 stage (s)														
tF(s)			2.2		3.5	3.3								
p0 queue free %		237	96		42	82								
cM capacity (veh/h)			657		168	348								
Direction, Lane #	EB 1	EB 2	WB 1	NB 1										
Volume Total	821	131	363	160							i i		5/33	-14
Volume Left	0	0	28	98										
Volume Right cSH	0 1700	131	0	62								1.5		
Volume to Capacity	0,48	1700 0,08	657	276										
Queue Length 95th (m)	0,48	0,00	0,04 1,1	0,58	F 1980 51		for my	ika sa	50. 833	1, §	100	198 <sup>4</sup> .7.	will out	
Control Delay (s)	0,0	0,0	1,4	26,9 38,7	e Subsec	eri saradi		ian cathala			1 Charte		30.5	
Lane LOS	<b></b>	9,0		56,7 E		ika Tuki	i yeri		Se elimin	1.000				dan d
Approach Delay (s)	0,0		1,4	38,7										
Approach LOS	-,-			E									et in ser	
Intersection Summary														
Average Delay			4,5											
Intersection Capacity Utili	zation	# <b>5</b>	52,3%	IC	U Level	of Serv	rice			Α	ja - 1 - 1987			
Analysis Period (min)			15										1,375	

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR				j.				
Lane Configurations	<b>↑</b>	7		र्स	ሻ	7								
Sign Control	Free			Free	Stop						. Life		นส์ที่ผู้สหาน	
Grade	0%	The Charles		0%	0%									
Volume (veh/h)	761	27	14	234	14	36								
Peak Hour Factor	0.92	0.84	0.58	0.88	0.58	0.45								
Hourly flow rate (vph) Pedestrians	827	32	24	266	24	80				-127	\$ 4. jr			
Lane Width (m)			100		castally and	11 - 12 V			2007	45 T.	1.334	27. 4	. While the	
Walking Speed (m/s)											- X &			-0.00
Percent Blockage														
Right turn flare (veh)						2								
Median type					None									
Median storage veh)														
Upstream signal (m)	336				4 Ja			4504						
pX, platoon unblocked			0,98		0,98	0,98								
vC, conflicting volume			859		1141	827		April 1						
vC1, stage 1 conf vol														
vC2, stage 2 conf vol														
vCu, unblocked vol			856		1144	823								
tC, single (s)			4.1		6.4	6.2								
tC, 2 stage (s)														
tF (s)			2.2		3.5	3,3								
p0 queue free %			97		89	78								
cM capacity (veh/h)	* .		776	S	211	368				140				
	EB 1	EB 2	WB 1	NB 1										
Volume Total	827	32	290	104			- - 16							
Volume Left	0	0	24	24										
Volume Right	0	32	0	80			A							
	1700	1700	776	480										
Volume to Capacity	0,49	0,02	0,03	0,22				dr.		. WA			48.00	
Queue Length 95th (m)	0,0	0,0	0,8	6,5		. At in a su	V 6.3							
Control Delay (s) Lane LOS	0,0	0,0	1,1	19,0		1. 1968						Water		
Approach Delay (s)	0.0		A	C										
Approach LOS	0,0		1,1	19,0 C										
ntersection Summary														
Verage Delay			1,8			200100-00-00-00-00-00-00-00-00-00-00-00-0	and the second second second					350800		<u> </u>
ntersection Capacity Utiliz	zation		50,1%	i lo	CU Leve	l of Ser	vice			Α				
Analysis Period (min)			1.5											

, *************************************	<u> </u>	<b>→</b>	•	6	+	•	4	†	<i>&gt;</i>	<b>/</b>	1	<del>-</del> -/
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT.	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					<b>€Î</b> }			4			4	
Sign Control	an Vilona alakara	Stop			Stop	1 \$16.50		Free			Free	
Grade	er i i er Sille i i i	0%			0%			0%	Mary Mary (1)		0%	
Volume (veh/h)	0	0	0	19	32	48	14	57	0	0	165	21
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.68	0.62	0.80	0.58	0.75	1.00	1.00	0.84	0.38
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	28	52	60	24	76	0	0	196	55
Pedestrians	10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 1			****	- 201-10-0		14.7	• •	16 + 14 JT	N 60% (T.)		
Lane Width (m)		4.45										
Walking Speed (m/s)						1 1 THE PROPERTY.		. 1 — etyl 1 ±266	\$1 - 1850 - 1 15 -	B. 1971.	SP selver it	
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type		None			None							
Median storage veh)												
Upstream signal (m)								85				
pX, platoon unblocked								- Charles				
vC, conflicting volume	434	348	224	348	376	76	252			76		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol							A. S. S.					
vCu, unblocked vol	434	348	224	348	376	76	252			76		
tC, single (s)	7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1		144	4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	100	100	95	91	94	98			100		
cM capacity (veh/h)	461	568	820	602	548	991	1325			1536		
Direction, Lane #	WB 1	WB 2	NB 1	SB 1-								
Volume Total	54	86	100	252								
Volume Left	28	0	24	0								
Volume Right	0	60	0	55								
cSH	575	797	1325	1700								
Volume to Capacity	0,09	0,11	0,02	0,15			1. J. J. J. S.			section of the		
Queue Length 95th (m)	2,5	2,9	0,4	0,0								
Control Delay (s)	11,9	10,1	2,0	0,0								ordina.
Lane LOS	B	В	A	0.0								
Approach LOS	10,8		2,0	0,0								
Approach LOS	В											
Intersection Summary												
Average Delay			3,5							200000000000000000000000000000000000000		- 100 (CONT.)
Intersection Capacity Uti	lization		25,1%	IC	CU Leve	el of Serv	/ice		Α	J. 4200		
Analysis Period (min)			15					* *				

M.Vilmont

Intersection Sign configuration not allowed in HCM analysis.

M.Vilmont

	•	-	•	•	<b>←</b>	•	*	†	<i>&gt;</i>	<b>/</b>	<b>↓</b>	4
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					<b>4</b> 14			4			1}	
Sign Control		Stop	75 1637a - 148		Stop	75: 1		Stop			Stop	
Volume (vph)	0	0	0	3	9	3	7	12	0	0	17	18
Peak Hour Factor	0.25	1.00	1.00	0.75	0.45	0.25	0.58	0.75	1.00	1.00	0.71	0.75
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	4	20	12	12	16	0	0	24	24
Direction, Lane #	WB1	WB2	NB 1	SB1								
Volume Total (vph)	14	22	28	48								
Volume Left (vph)	4	0	12	0		- 4138h/	339	1.56		4 34.5		
Volume Right (vph)	0	12	0	24		A STATE OF						1,000
Hadj (s)	0,14	-0,38	0,09	-0,30								
Departure Headway (s)	4,8	4,3	4,1	3,7								
Degree Utilization, x	0,02	0,03	0,03	0,05								
Capacity (veh/h)	735	817	854	955								
Control Delay (s)	6,7	6,2	7,2	6,9							84.1 - 1863	e Mariantana
Approach Delay (s)	6,4		7,2	6,9				1997 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19		1 188 C 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		And Leffe British Left
Approach LOS	Α	45	Α	A								
Intersection Summary												
Delay			6,8									
HCM Level of Service			Á								No de propieto	
Intersection Capacity Ut	ilization		16,8%	i IC	U Leve	of Serv	rice		Α			
Analysis Period (min)			15			- TO EVE - T	-7					
ing personal and a second of the second of t				, A								

	•	-	•	•	<b>←</b>	•	4	<b>†</b>	/	<b>↓</b>	1	
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations		4	7		4	7*		44		4	7	
Volume (vph)	33	170	16	3	67	7	14	14	64	60	66	
Turn Type	Perm		Perm	Perm		Perm	Perm		Perm	(+%),	Perm	11 14 17 1 1752
Protected Phases		4			8	7.47.51		2		6	of Life	
Permitted Phases	4		4	8		8	2		6		6	
Detector Phases			が発生され 1990年また。									
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Minimum Split (s)	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Total Split (%)	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	
Yellow Time (s)	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag												
Lead-Lag Optimize?		n gy						400				
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Service.
Act Effct Green (s)		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0		23.0	23.0	S28
Actuated g/C Ratio		0.46	0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	0.46	
v/c Ratio		0.33	0.05		0.11	0.02		0.07		0.20	0.13	
Control Delay		10.0	7.8		10.9	9.7		7.9		8.9	8.4	
Queue Delay		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	
Total Delay		10.0	7.8		10.9	9.7		7.9		8.9	8.4	
LOS		В	Α		В	Α		Α		Α	Α	
Approach Delay		9,7			10,8			7,9		8,7		
Approach LOS		Α	100		В			<b>A</b>		Α		

# Intersection Summary

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

Offset: 12.5 (25%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

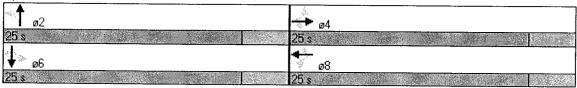
Natural Cycle: 40 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,33 Intersection Signal Delay: 9,4

Intersection Capacity Utilization 33,2%

Analysis Period (min) 15

Intersection LOS: A ICU Level of Service A

Splits and Phases: 70: Centre & Shearer



	•	-	•	•	•	*	<b>†</b>	-	<b>↓</b>	
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	
Lane Configurations		4		4	7		4		₩	
Volume (vph)	14	181	8	39	4	12	6	18	6	
Turn Type	Perm		Perm		Perm	Perm		Perm		
Protected Phases		4		.8			2		6	
Permitted Phases	4		8		8	2		6		
Detector Phases										A 医乳头 数据选择。
Minimum Initial (s)	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	15.0	15.0	15.0	15.0	
Minimum Split (s)	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Total Split (%)					50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	
Yellow Time (s)	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag										
Lead-Lag Optimize?										
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	
Act Effct Green (s)		23.0		23.0	23.0		23.0		23.0	
Actuated g/C Ratio		0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	
v/c Ratio		0.36		0.08	0.02		0.09		0.08	
Control Delay		19.2		8.0	7.5		8.1		8.0	
Queue Delay		0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	
Total Delay		19.2		8.0	7.5		8.1		8.0	
LOS		В		Α	Α		A:		Α	
Approach Delay		19,2		7,9			8,1		8,0	
Approach LOS		В		Α			Α		Α	

## Intersection Summary

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

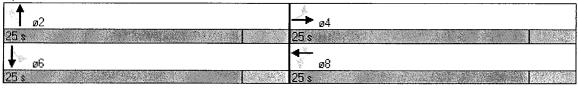
Offset: 25 (50%), Referenced to phase 4:EBTL and 8:WBTL, Start of Green

Natural Cycle: 45 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,36

Intersection Signal Delay: 14,7 Intersection LOS: B
Intersection Capacity Utilization 43,6% ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 80: Centre & Richmond



10: St-Patrick & des	Seigneurs Performance	by movement
----------------------	-----------------------	-------------

Movement	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBT	SBL	SBT	SBR	All		1.00	
Total Delay (hr)	1.4	4.7	0.0	1.3	0.8	0.0	3.8	0.0	0.3	12.2			
Delay / Veh (s)	46.0	45.4	21.7	20.7	24.4	4.6	24.9	22.1	5.5	28.4		i di significa i	
Vehicles Entered	108	366	1	229	113	2	545	2	178	1544			
Vehicles Exited	109	372	1	230	113	2	541	2	178	1548			
Hourly Exit Rate	109	372	1	230	113	2	541	2	178	1548	 		

# 20: St-Patrick & Shearer Performance by movement

Movement	EBT	EBA	WBL	WBT	NBL	NAR	All		A STATE OF THE STA
Total Delay (hr)	0.3	0.0	0.1	0.2	0.7	0.2	1.4		
Delay / Veh (s)	1.2	0.7	10.7	2.9	29.1	12.6	3.9	And the State of t	JERNES - TROSPICADO
Vehicles Entered	803	114	22	247	87	56	1329	the second seeding the particles,	Extensive states to a confidence and property of
Vehicles Exited	803	114	22	248	87	56	1330		CONTRACTOR SERVICE
Hourly Exit Rate	803	114	22	248	87	56	1330		Supplies and the supplies of t

### 30: St-Patrick & Montmorency Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All			
Total Delay (hr)	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.8			 
Delay / Veh (s)	2.4	2.5	5.2	0.7	13.1	11.0	2.5			
Vehicles Entered	826	29	12	224	13	36	1140		and the second of the	
Vehicles Exited	826	29	12	224	13	36	1140			
Hourly Exit Rate	826	29	12	224	13	36	1140	100 miles	States in	

### 40: Richardson & Montmorency Performance by movement

Movement	WBL	WBT V	VBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Delay / Veh (s)	4.5	5.8	2.3	3,1	4.3	4.6	2.4	3.9
Vehicles Entered	2	10	5	6	11	22	19	75
Vehicles Exited	2	10	5	6	11	22	19	<b>75</b> , 38(1) 1 (38(1)
Hourly Exit Rate	2	10	5	6	11	22	19	75

### 50: Richardson & Richmond Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	HEDSE
Delay / Veh (s)	4.8	5.6	3.1	0.5	4.7	2.4	- <b>3.4</b> [[5] + 2.5 [1.5] [1.5] [1.5] [1.5]	
Vehicles Entered	13	35	2	32	3	10	95	
Vehicles Exited	13	35	2	32	3	10	95	
Hourly Exit Rate	13	35	2	32	3	10	95	

### 60: Richardson & Shearer Performance by movement

	GRADO TOTALA YERRANAMAN	000000000000000000000000000000000000000	S04 504000-00044447	Mariet							
Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All		Maria de la constanta de la co	
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2			
Delay / Veh (s)	5.5	7.1	3.2	2.3	0.8	0.7	0.5	2.0			
Vehicles Entered	19	35	52	15	59	166	23	369			
Vehicles Exited	19	35	52	15	59	166	23	369			
Hourly Exit Rate	19	35	52	15	59	166	23	369			

### 70: Centre & Shearer Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR :	SBL	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.1	0.5	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	1.4	
Delay / Veh (s)	12.8	9.7	11.3	17.3	8.4	7.5	13.9	8.9	7.7	10.4	8.9	8.2	9.7	
Vehicles Entered	32	171	16	2	67	10	18	14	4	64	60	66	524	
Vehicles Exited	32	172	16	2	67	10	18	14	4	64	60	67	526	
Hourly Exit Rate	32	172	16	2	67	10	18	14	4	64	60	67	526	

### 80: Centre & Richmond Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBA	SBL	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.1	0.8	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	
Delay / Veh (s)	16.9	14.5	14.0	14.1	8.5	10.0	10.1	9.0	8.7	9.3	6.5	5.9	12.8	
Vehicles Entered	15	198	26	7	39	4	13	7	9	16	5	11	350	
Vehicles Exited	15	199	26	7	39	4	13	7	9	16	5	11	351	
Hourly Exit Rate	15	199	26	7	39	4	13	7	9	16	5	11	351	

### Total Network Performance

Total Delay (hr)	18.4		
Delay / Veh (s)	31.6		
Vehicles Entered	2090		
Vehicles Exited	2095		
Hourly Exit Rate	2095		

### 10: St-Patrick & des Seigneurs Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All	
Total Delay (hr)	6.0	2.1	0.0	4.0	12.2	
Delay / Veh (s)	45.5	21.9	4.6	20.1	28.4	
Vehicles Entered	474	343	2	725	1544	
Vehicles Exited	481	344	2	721	1548	· 表示 1
Hourly Exit Rate	481	344	2	721	1548	

### 20: St-Patrick & Shearer Performance by approach

Approach	EB.	WB	, NB	All				
Total Delay (hr)	0.3	0.3	0.9	1.4				
Delay / Veh (s)	1.1	3.6	22.6	3.9		1 Note No. 1, 448	SERVICE .	
Vehicles Entered	917	269	143	1329				
Vehicles Exited	917	270	143	1330	32.35	一直强烈的 马		
Hourly Exit Rate	917	270	143	1330				40000 4 1 4 800 1 11

### 30: St-Patrick & Montmorency Performance by approach

Approach	EB .	MB	NB	All
Total Delay (hr)	0.6	0.1	0.2	0.8
Delay / Veh (s)	2.4	0.9	11.6	2.5
Vehicles Entered	855	236	49	1140
Vehicles Exited	855	236	49	1140
Hourly Exit Rate	855	236	49	1140

#### 40: Richardson & Montmorency Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All		14.5	MI .	
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1				
Delay / Veh (s)	4.6	3.9	3.6	3.9	19 F 35577	劉本士 医海绵病 田		
Vehicles Entered	17	17	41	75				
Vehicles Exited	. 17	17	- 41	75				
Hourly Exit Rate	17	17	41	75				

### 50: Richardson & Richmond Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1
Delay / Veh (s)	5.3	0.5	3.0	3.4
Vehicles Entered	50	32	13	95
Vehicles Exited	50	32	13	95
Hourly Exit Rate	50	32	13	95

### 60: Richardson & Shearer Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	Ail		
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.2	 	
Delay / Veh (s)	4.9	1,1	0.7	2.0		
Vehicles Entered	106	74	189	369		
Vehicles Exited	106	74	189	369		
Hourly Exit Rate	106	74	189	369		

### 70: Centre & Shearer Performance by approach

Approach	. E	B WB	NB NB	SB	Ail
Total Delay (hr)	0	.6 0.2	0.1	0.5	1.4
Delay / Veh (s)	10	.3 8.5	11.3	9.2	9.7
Vehicles Entered	21	9 79	36	190	524
Vehicles Exited	22	20 79	36	191	526
Hourly Exit Rate	22	20 79	36	191	526

# 80: Centre & Richmond Performance by approach

Approach	EB WB	NB	SB All	
Total Delay (hr)	1.0 0.1	0.1	0.1 1.2	
Delay / Veh (s)	14.6 9.4	9.4	7.7 12.8	
Vehicles Entered	239 50	29	32 350	
Vehicles Exited	240 50	29	32 351	
Hourly Exit Rate	240 50	29	32 351	

### Total Network Performance

Total Delay (hr)	18.4		
Delay / Veh (s)	31.6		
Vehicles Entered	2090		
Vehicles Exited	2095		
Hourly Exit Rate	2095		

# ANNEXE C GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS

# Approche de développement durable



#### Concept

### Une approche équitable et écologique

Le secteur Nordèlec est situé dans une portion du quartier de Pointe-Saint-Charles en pleine transformation. La revitalisation du secteur passe par le renforcement d'ux pôle d'emplois important ainsi que par l'accressement du nombre de résidants dans ce quartier.

Le secteur comprend trais Tlots qui représentent une superficie totale de près de 44 000 m2 dont un flot est entièrement occupé par l'édifice du Nordelec. Le projet vise à consolider troccupation commerciale du Nordelec tout en réaffectant une portion de l'édifice à des fins résidentielles. Des complexes d'habitation sont également prévus au les deux autres Rots quasi inoccupés qui sont adjacents. D'une part, nous souhaitons accentuer la vitalité de ce pôls d'emplois en misant sur l'identité unique du Nordelec et sur le dynamisme des entreprises qui y sont incubées. D'autre part, l'originalité de ce repère urbain et la proximité du canal de Lachine levorisent l'affectation résidentielle d'une partie de ce domaine: Cette vocation mixte peut renforcer le tissu urbain et social de l'arrondissement. La proximité au centre-ville de Montréal constitue également un attrait majeur tant pour les entreprises que pour les résidents.

Soucieux du profil socio-économique du secteur environnant, nous assurerons une inclusion de logements financièrement accessibles. Ainsi, 30% des unités d'habitation seront des logements sociaux et abordables. Avec la collaboration de l'organisme Bâtir son quartier, nous avons pu cibler les types de population nécessitant des logements sociaux dans l'arrondissement. L'hot C sara donc réservé à la construction de logements communautaires (15% du total des unités d'habitation) dont un édifice pour personnes àgées en perte d'autonomie et une coopérative d'habitations pour des ménages avec enfants. Tandis qu'au total 15% de logements abordables seront intégrés dans le projet d'habitation dans les flots A et 8.

Naus prévoyons ágalement implanter une garderie dans l'ilot B afin d'encourager l'établissement de familles avec enfants et d'accommoder les travailleurs de ce pôle d'emplois. La définition du programme et des besoins loçaux et ceux générés par le projet seront à définir avec le Centre de la petite enfance qui dessert ce quartier.

Pour le renforcement du pôle d'emplois, nous prévoyons réviser la distribution et l'aménagement de certains locaux commerciaux de l'édifice Nordelec. Nous souhaitons encourager la venue d'entreprises de création, de plus en plus présentes dans le secteur. Ce type d'entreprises embauche un plus grand nombre de personnes " au pied carré " que les entreprises industrielles, particulièrement d'entreposage. Cette réorganisation peut accroître le nombre d'employés dans l'édifice du Nordelec passant de 1 294 à 1 838 personnes. (Langlais et Associés, 22 février 2006).

Finalement, nous examinerons la provenance des travailleurs actuels du Nordelec afin de développer une stratégie de transport alternatif à la volture favorisant l'accès par transport collectif avec la participation de l'agence métropolitaine de transport (AMI).

#### Un bâtiment plus vert

Avec le renforcement dù pôle d'emplois et la création de logements dans le quartier Pointe-Saint-Charles, nous souhaitons également contribuer à l'amélioration de l'environnement. Nous proposons l'application d'une série de critères écologiques inspirés du Système d'évaluation des bâtiments écologiques du Conseil du bâtiment durable du Canada (2004).

Le respect de certains de ces critères écologiques peut accroître considérablement les trais d'aménagement. Nous avons fait l'exercice d'évaluer en comité interdisciplinaire le coût et la faisabilité des mesures applicables au secteur du Nordelec. Maigré le fait que le marché résidentiel actuel et futur nous contraint à produire une construction résidentielle à coût raisonnable, nous pouvons réaliser un ensemble plus écologique en misant sur les critères accessibles et réalisables. À cet égard, les principales cibles que nous pouvons atteindre sont la densité, l'encoulagement aux moyens de transports alternatifs à l'automobile, l'accroissement des espaces verts, la gestion efficace de l'eau et un usage optimal des matériaux et ressources.

Le réinvestissement des friches industrielles constitue un premier pas vers le développement durable de nos villes. En redéveloppant le secteur du Nordelec en ensemble mixte commercial et résidentiel, nous contribuons directement à la vitailté du quartier. La construction d'édifices et l'améragement de jardins éliminent les grandes superficies de stationnement en surface puis augmente le couvert végétal. Ces nouvelles surfaces extérieures, plus perméables, améliorent la rétention des eaux pluviales. Le règlement d'urbanisme n'impose pas de normes minimaies de stationnement lors de la reconversion d'un édifice industriel (art. 105, Règlement d'urbanisme) dependant, le projet comprend également la construction de nouveaux bâtiments sur deux îlots. Nous souhaitons offir un ratio variant de 0,5 à 1,0 place par lagement et d'une place pour 120 m2 d'espaces commerciaux. Cependant, cette rationalisation des espaces de stationnement doit être accompagnée de mesures d'encouragement et d'améliorations de la desserte en transport collectif. Trois programmes compoints avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et l'organisme Commun Auto peuvent être mis en place :

Les vélos en libre-service : sur le site du Nordelec à l'usage des employés et à la station de métro Charlevoix pour faciliter la navette entre le site et le métro;

Le service de partage de volture : nous réserverons 3 places extérieures à l'organisme Commun Auto pour mettre à la disposition des résidants des automobiles à frais réduits de location pour de courtes périodes;

Le programme ALLÉGO avec l'AMT permet aux employeurs d'encourager l'usage de transport remplaçant l'auto-solo pour venir au travail en développant un système de covolturage au de navette vers une station de mêtro. Une étude de provenance des travailleurs doit alors être réalisée pour mettre en œuvre un tel programme.

La reconversion du secteur Nordelec nous offre l'opportunité de réutiliser une bonne partie des matériaux et des systèmes en place. Sans atteindre une accréditation LEED, notre projet tente de rencontrer une série de critères répertoriés par le Conseil du bâtiment durable du Canada. Le tableau chaptès présente les critères sélectionnés et les moyens proposés pour les atteindre.

GROUPE STOCKHER COLOR CARDINAL Koned Classon - 27255 HARDY Tradition For parities



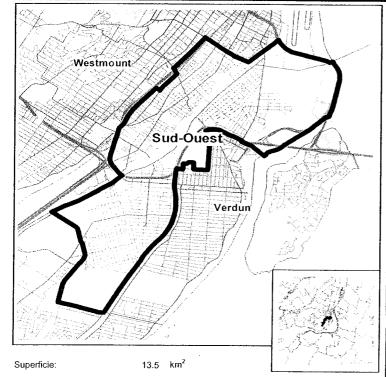
le 24 févrie: 2006 disce: 244-02

14

# 103 - Montréal : Sud-Ouest

Population:	66 415	Hommes	49.8%	Femmes	50.2%
Nombre de logis:	31 090	Âge	%	Nb logis avec:	%
Logis enquêtés:	1 245	0-19	22.4%	0 auto	37.8%
Autos:	24 608	20-34	23.4%	1 auto	47.9%
Personnes/logis:	2.14	35-49	24.9%	2 autos	12.4%
Autos/logis:	0.79	50-64	15.4%	3 autos	1.5%
Autos/personne:	0.37	65 et +	14.0%	4 autos et +	0.3%

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR										
Par MOTIF - 24 hres (tous modes)	Produits	Attirés								
- Travail	20.1%	16.5%								
- Études	11.7%	7.7%								
- Loisir	9.8%	6.5%								
- Magasinage	9.2%	6.1%								
- Autres (sauf retour)	11.1%	10.1%								
- Retour au domicile	38.1%	53.1%								
TOTAL (nb)	124 815	124 877								



DÉPLACEMENTS DES RÉSIDANTS DU SECTEUR

Déplacements par personne (5 ans et +):

Nombre de déplacements internes:

Nombre de déplacements effectués par les résidants:

Nombre de résidants (5 ans et +) ne se déplaçant pas:

Par MODE - 24 hres (tous motifs sauf retour)	Produi	ts	Attiré	s
- Motorisés (nb)	62 255	80.6%	45 683	78.0%
- Automobile (nb)	40 336_	52.2%	34 317	58.6%
- Conducteur	76.5%		81.1%	
- Passager	23.5%		18.9%	
- T.C. Public (nb)	20 654	26.7%	10 701	18.3%
- Métro	81.3%		75.5%	
- STM (bus)	45.3%		55 6%	
- Train	0.2%		1.6%	
- STL, RTL, CIT	1.8%		7.0%	
- Bimodal	1.5%	İ	2.9%	
- Autres motorisés (nb)	1 641	2.1%	1 018	1.7%
- Non motorisés (nb)	15 052	19.5%	12 893	22.0%
- Autres (nb)	53	0.1%	0	0.0%
TOTAL (nb)	77 28:	3	58 54	2 .

Par MODE - PPAM	Produits	Attirés
(tous motifs sauf retour)	Froduits	Attires
- Motorisés	81.2%	79.2%
- Automobile	47.4%	53.2%
- T.C. Public	30.7%	24.2%
- Bimodal	0.4%	0.8%
<ul> <li>Autres motorisés</li> </ul>	3.6%	2.5%
- Non motorisés	18.8%	21.1%
- Autres	0.0%	0.0%
TOTAL (nb)	31 866	24 676

				11	0.000	L-1 01 0
Par MOTIF	Produits	Attirés	F			I
(tous modes - 24 heures)	Produits	Attires	Externes	Par PÉRIODE	D	
- Travail	25.3%	4.3%	20.1%	(Motorisés tous motifs)	Produits	Attirés
- Études	15.5%	7.9%	5.2%	- PPAM	27.6%	21.3%
- Loisir	11.6%	4.0%	23.9%	- Jour	29.4%	25.8%
- Magasinage	11.4%	5.1%	17.7%	- РРРМ	24.6%	29.8%
<ul> <li>Autres (sauf retour)</li> </ul>	12.5%	6.5%	33.2%	- Soir	15.7%	19:1%
- Retour au domicile	23.8%	72.2%	-	- Nuit	2.8%	4.0%
TOTAL (nb)	92 460	91 846	8 784	TOTAL (nb)	97 839	97 762

147 176

45 914

10 304

2.32

Surces

Mobilité des personnes - Enquête O-D 2003

page 67

# Land Use: 710 **General Office Building**

# Description

A general office building houses multiple tenants; it is a location where affairs of businesses, commercial or industrial organizations, or professional persons or firms are conducted. An office building or buildings may contain a mixture of tenants including professional services; insurance companies; investment brokers; and tenant services, such as a bank or savings and loan institution, a restaurant or cafeteria and service retail facilities. Nearly all of the buildings surveyed were in suburban locations. Corporate headquarters (Land Use 714), single tenant office building (Land Use 715), office park (Land Use 750), research and development center (Land Use 760) and business park (Land Use 770) are related uses.

If information is known about individual buildings, it is suggested that the general office building category be used rather than office parks when estimating trip generation for one or more office buildings in a single development. The office park category is more general and should be used when a breakdown of individual or different uses is not known. If the general office building category is used and if additional buildings, such as banks, restaurants, or retail stores are included in the development, then the development should be treated as a multiuse project. On the other hand, if the office park category is used, internal trips are already reflected in the data and do not need to be considered.

When the buildings are interrelated (defined by shared parking facilities or the ability to easily walk between buildings) or house one tenant, it is suggested that the total area or employment of all the buildings be used for calculating the trip generation. When the individual buildings are isolated and not related to one another, it is suggested that trip generation be calculated for each building separately and then summed.

### **Additional Data**

Average weekday transit trip ends-



Transit service was either nonexistent or negligible at the majority of the sites surveyed in this land use. Users may wish to modify trip generation rates presented in this land use to reflect the presence of public transit, carpools and other transportation demand management (TDM) strategies. Information has not been analyzed to document the impacts of TDM measures on the total site generation. See the ITE Trip Generation Handbook for additional information on this topic.

The average building occupancy varied considerably within the studies where occupancy data was provided. For buildings with occupancy rates reported, the average percent of occupied gross leasable area was 88 percent.

Some of the regression curves plotted for this land use may produce illogical trip end estimates for small office buildings. When the proposed site size is significantly smaller than the averagesized facility published in this report, caution should be used when applying these statistics. For more information, please refer to Chapter 3, "Guidelines for Estimating Trip Generation," of the Trip Generation Handbook.

In some regions peaking may occur earlier or later and last somewhat longer than the traditional 7:00 a.m. to 9:00 a.m. and 4:00 p.m. to 6:00 p.m. peak period time frames.

The sites were surveyed from the 1960s to the 2000s throughout the United States.

Trip Generation, 7th Edition

Institute of Transportation Engineers

# GÉNÉRATION TOTALE DE DÉPLACEMENTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER, PM - Projet Nordelec

																E .	,				
																retail	center	26%			
				Taux de		Déplac				Écha	nge de	50%	Dépla	acements ex	xternes	Convenie	nce market	63%	Nouv	eaux déplace	ments
		ĺ	Superficie (pi²),	génération	Total	Ent	trée	So	rtie	Total	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie
	Type de commerce	No TGH	nb unités ou nb d'employés	véh./1000 pi <sup>2</sup> ou véh./unité ou véh./employé			véh.				véh.			véh.			véh.			véh.	
۷	High-residential condominium / townhouse	232	336	0,38	128	62%	79	38%	49	0	0	0	128	79	49	0	0	0	128	79	49
îlot,	General office building	710	1368	0,28	378	17%	64	83%	313	0	0	0	378	64	313	0	0	0	378	64	313
=	Speciality retail center	814	107643	2,71	292	44%	128	56%	163	146	64	82	146	64	82	38	17	21 .	108	47	60
	TOTAL îlot A				797		272		525	146	64	82	651	208	444	38	17	21	613	191	422
X E	Low-residential condominium/townhouse	231	560	0,78	437	58%	253	42%	183	0	0	0	437	253	183	0	0	0	437	253	183
ĭ	Speciality retail center	814	21238	2,71	58	44%	25	56%	32	29	13	16	29	13	16	7	3	4	21	9	12
	TOTAL îlot B				494	İ	279		216	29	13	16	466	266	200	7	3	4	458	263	195
t C	Apartment	220	70	0,62	43	65%	28	35%	15	0	0	0	43	28	15	0	0	0	43	28	15
<u>آ</u>	Convenience market (open 15-16 hours)	852	5382	34,57	186	49%	91	51%	95	0	0	0	186	91	95	117	57	60	69	34	35
	TOTAL îlot C				229	1	119		110	0	0	0	229	119	110	117	57	60	112	62	50
				TOTAL	1521		670		851	175	77	98	1346	593	753	163	77	85	1184	515	668
														Valeur	ajustée	163	81	81	1184	512	672

À noter: Dans le futur bâtimemt de l'îlot A, 84% de la superficie locative nette est occupée par des bureaux et le nombre de travailleurs est estimé à 1/366 pi² (677 470pi2\*0,88/366 pi²\*0,84=1368). On suppose que seulement 88% de l'espace disponible est occupé.

Taux de génération des déplacements pour le General Office, 60% de 0,46 = 0,28 déplacement par employé.

Pass-by: ITE, An ITE Recommended Practice, TGH 2nd Edition, June 2004, p. 49 et 56.

P.S. Les sommes peuvent varier selon l'arrondissement des calculs.

Pass-by de

# GÉNÉRATION TOTALE DE DÉPLACEMENTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER, PM - Projet Nordelec

											•					retai	l center	26%			
				Taux de		Déplac				Écha	nge de	50%	Dépla	acements ex	ternes	Convenie	ence market	63%	Nouv	eaux déplace	ments
			Superficie (pi²),	génération	Total	Ent	trée	So	rtie	Total	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie
	Type de commerce	No TGH	nb unités ou nb d'employés	véh./1000 pi <sup>2</sup> ou véh./unité ou véh./employé			véh.				véh.			véh.			véh.			véh.	
4	High-residential condominium / townhouse	232	336	0,38	128	62%	79	38%	49	0	0	0	128	79	49	0	0	0	128	79	49
<u>`d</u>	General office building	710	1368	0,28	378	17%	64	83%	313	0	0	0	378	64	313	0	0	0	378	64	313
<del>(=</del>	Speciality retail center	814	107643	2,71	292	44%	128	56%	163	146	64	82	146	64	82	38	17	21	108	47	60
	TOTAL îlot A				797	<del>-</del>	272		525	146	64	82	651	208	444	38	17	21	613	191	422
# H	Low-residential condominium/townhouse	231	560	0,78	437	58%	253	42%	183	0	0	0	437	253	183	0	0	0	437	253	183
<u></u>	Speciality retail center	814	21238	2,71	58	44%	25	56%	32	29	13	16	29	13	16	7	3	4	21	. 9	12
	TOTAL îlot B				494		279		216	29	13	16	466	266	200	7	3	4	458	263	195
t C	Apartment	220	70	0,62	43	65%	28	35%	15	0	0	0	43	28	15	0	0	0	43	28	15
₽	Convenience market (open 15-16 hours)	852	5382	34,57	186	49%	91	51%	95	0	0	0	186	91	95	117	57	60	69	34	35
	TOTAL îlot C		Ì		229		119		110	0	0	0	229	119	110	117	57	60	112	62	50
				TOTAL	1521		670		851	175	77	98	1346	593	753	163	77	85	1184	515	668
					-									Valeur	ajustée	163	81	81	1184	512	672

À noter: Dans le futur bâtimemt de l'îlot A, 84% de la superficie locative nette est occupée par des bureaux et le nombre de travailleurs est estimé à 1 /366 pi² (677 470pi2\*0,88/366 pi²\*0,84=1368). On suppose que seulement 88% de l'espace disponible est occupé. Taux de génération des déplacements pour le General Office, 60% de 0,46 = 0,28 déplacement par employé.

Pass-by: ITE, An ITE Recommended Practice, TGH 2nd Edition, June 2004, p. 49 et 56.

P.S. Les sommes peuvent varier selon l'arrondissement des calculs.

Pass-by de

# ANNEXE D JUSTIFICATION DES FEUX DE CIRCULATION



Projet

L02373B\_Le Nordelec

Critère 3 Future / PM

Préparé par

Date

M.Vilmont

Dossier

Calcul

Objet

Justification de feux de circulation

Vérifié par

29 mai 2006

Page 2 de 6

Critère 3 : Débit minimal de véhicules durant u	ne heure
---	----------

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

Population:

Vitesse:

Route

Principale St-Patrick

Secondaire Richmond 67000 50

10000 70

personnes

km/h

Nombre de voies par approche:

Route Principale:

1

Débit (uvp/h)

0

892

39

99

443

0

122

0

40

0

0

Route Secondaire: 1 Mouvement

V1

V2

٧3

V4

**V**5

۷6

V7

V8

V9

V10

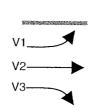
V11

1	V12v	11/10
		71 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
	'	м

V40/44/40

N

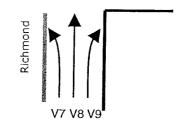
St-	Pat	ric	,



V6 **V**5

	V12	0	_	-
F <sub>V9</sub> =	0,5 (V1 +	V3) + V2		
r V9 — ——	(V1 + V2 + V3 +	V4 + V5 + V6)	- =	0,62

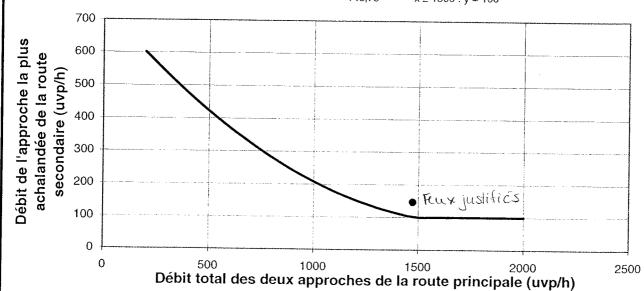
$$F_{V12} = \frac{0.5 (V4 + V6) + V5}{(V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6)} = 0.33$$



$$x = V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6 = 1473$$

$$x = V1 + V2 + V3 + V4 + V5 + V6 = 1473$$
  
 $y = MAX(V7 + V8 + F_{V9}(V9); V10 + V11 + F_{V12}(V12)) = 146,75$ 

$$x < 1500 : y = 742 - 0.744 x + 0.00021 x^2$$

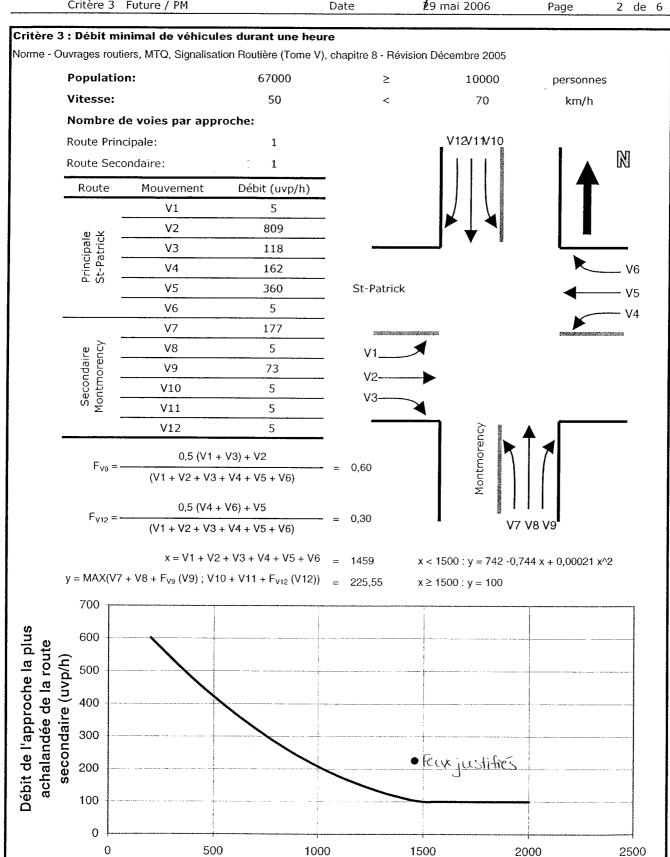




Projet L02373B\_Le Nordelec Préparé par M.Vilmont Dossier Calcul

Objet Justification de feux de circulation Vérifié par O

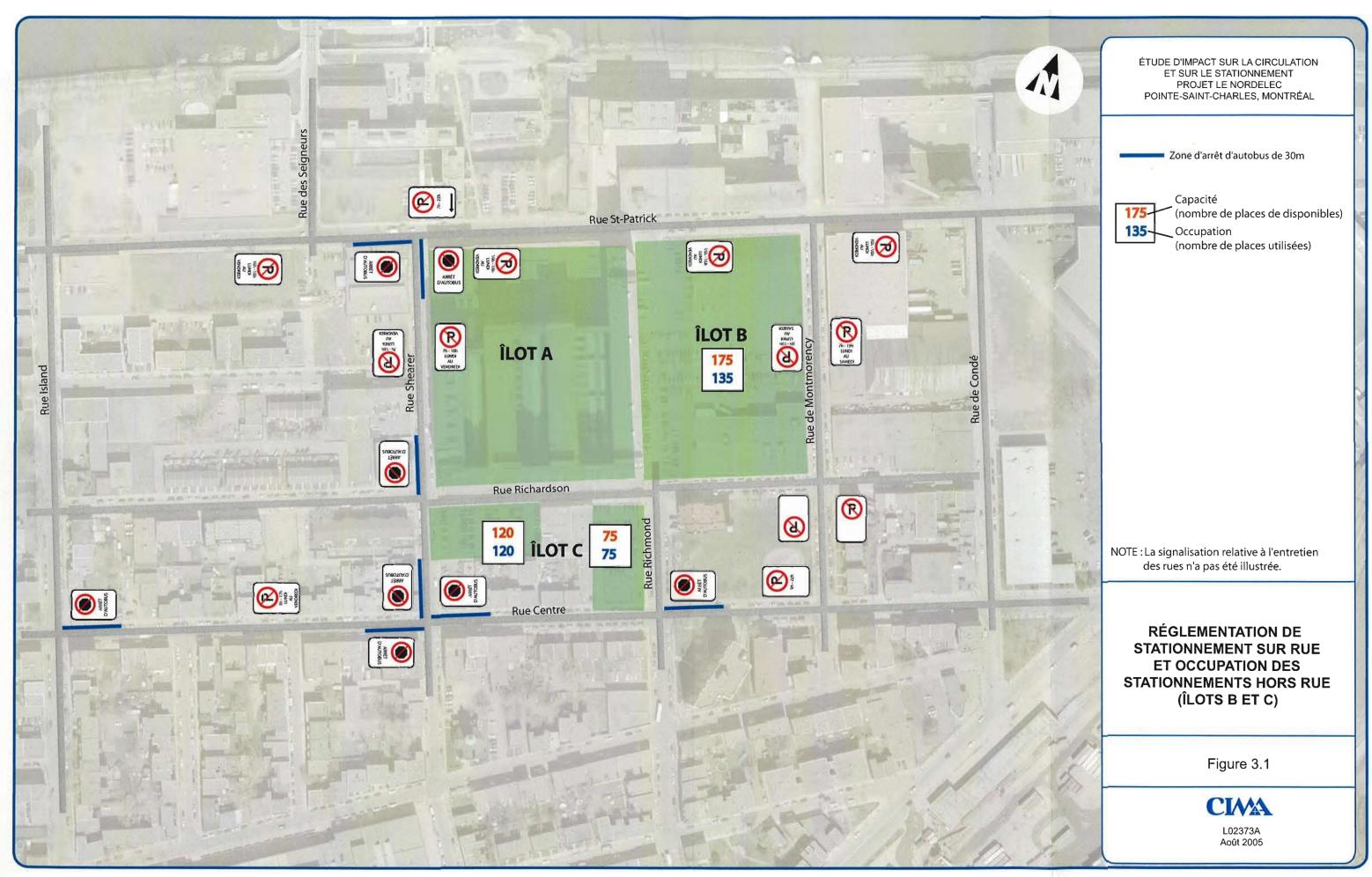
Critère 3 Future / PM Date 29 mai 2006 Page 2 de 6



Débit total des deux approches de la route principale (uvp/h)

# ANNEXE E

FIGURE 3.1 RÉGELEMENTATION DE STATIONNEMENT SUR RUE SOURCE : CIMA+, ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT, PROJET LE NORDELEC, AOÛT 2005



# **ANNEXE F**

RÉSULTATS DES ANALYSES DE CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION **HEURE DE POINTE DU MATIN** 

Intersection: 10: St-Patrick & des Seigneurs

	•	-	€	<b>←</b>	•	1	<b>1</b>	-	+	4	
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations	¥	£Î		41	7		4		ર્નો	7	
Volume (vph)	164		1	389	449	4	0	166	3	33	
Turn Type	pm+pt		Perm	11.549442	pm+ov	Perm		pm+pt	6 BC 187 A	pm+ov	and the second of the second s
Protected Phases	7	4		8	Continued to Automotive		2	1	6	7	
Permitted Phases	4		8		8	2	5 - Magast	6		6	
Detector Phases	pass.	47		8	1		2		16	7	
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Minimum Split (s)	8.0	20.0	20.0	20.0	8.0	20.0	20.0	8.0	20.0	8.0	
Total Split (s)	10.0	36.0	26.0	26.0	14.0	20.0	20.0	14.0	34.0	10.0	
Total Split (%)	14.3%	51.4%	37.1%	37.1%	20.0%	28.6%	28.6%	20.0%	48.6%	14.3%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	The Company of Company
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag	Lead		Lag	Lag	Lead	Lag	Lag	Lead		Lead	
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	100	Yes	
Recall Mode	None	C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None	None	None	None	
Act Effct Green (s)	50.5	50.5	Will the	40.5	55.8	en de la companya de la companya de la companya de la companya de la companya de la companya de la companya de La companya de la co	7.9		15.5	23.5	
Actuated g/C Ratio	0.72	0.72		0.58	0.80		0.11		0.22	0.34	
v/c Ratio	0.37	0.32	550	0.39	0.38		0.06		0.47	0.07	
Control Delay	6.3	5.2		7.8	3.0		28.2		26.4	12.7	F 1478 See 3
Queue Delay	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	A. A. A. C.
Total Delay	6.3	5.2		7.8	3.0		28.2		26.4	12.7	
LOS	Α	Α		Α	Α		C		C	В	
Approach Delay		5,5		5,2			28,2		24,1		
Approach LOS		Α		Α			· C		c C		
	CONTRACTOR CONTRACTOR	MARKET STATE AND A STATE OF THE	MORROSCO ANTA CONTRACTOR	00000000000000000000000000000000000000	tokkionist is intractionniss	000000000000000000000000000000000000000	control control and the second section of the section of the section	to contact the same of the sam	Maria and a construction of the construction o		

## Intersection Summary

Cycle Length: 70

Actuated Cycle Length: 70

Offset: 16 (23%), Referenced to phase 8:WBTL and 4:EBTL, Start of Green

Natural Cycle: 60

Control Type: Actuated-Coordinated

Maximum v/c Ratio: 0,47 Intersection Signal Delay: 7,8 Intersection LOS: A

Intersection Capacity Utilization 67,7%

Analysis Period (min) 15

ICU Level of Service C

Splits and Phases: 10: St-Patrick & des Seigneurs

epine and i ne	ases. To. Oth attick t	t des Seigneurs	
øī	<b>1</b> ø2	<b>4.</b> 9	<b>4</b>
14 s	20 s	10 s	26 s
<b>↓</b> ø6		<b>-</b> ∞4	
34 s		36 s	

		•	•	♣	4	<b>*</b>		
Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR		
Lane Configurations	<u></u>	7	ሻ	<b>A</b>	ħ	7*		
Sign Control	Free			Free	Stop			
Grade	0%			0%	0%			
Volume (veh/h)	463	/ 111	27	769	70	42		
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.90	0.92	0.92		
Hourly flow rate (vph)	503	121	29	854	76	46		
Pedestrians								
Lane Width (m)								
Walking Speed (m/s)								
Percent Blockage								
Right turn flare (veh)								
Median type					None			
Median storage veh)								
Upstream signal (m)	70			156				
pX, platoon unblocked			0,92		0,87	0,92		
vC, conflicting volume			624		1416	503		
vC1, stage 1 conf vol								
vC2, stage 2 conf vol		1.3, 19			40.40			
vCu, unblocked vol			591		1343	460		
tC, single (s)			4.1		6.4	6.2		
tC, 2 stage (s) tF (s)			0.0		0.5	0.0		
p0 queue free %			2.2 97		3.5	3.3		
cM capacity (veh/h)			915		46 142	92 557		
		- 7° - 5 <sub>7</sub>						
Direction, Lane #	EB 1	EB 2	WB 1	WB 2	NB 1	NB 2	Sec. 17.	
Volume Total	503	121	29	854	76	46		
Volume Left	0	0	29	0	76	0		
Volume Right	. 0	121	0	. 0	. 0	46		
cSH	1700	1700	915	1700	142	557		
Volume to Capacity	0,30	0,07	0,03	0,50	0,54	0,08		and the second state of the
Queue Length 95th (m) Control Delay (s)	0,0	0,0	0,8	0,0	21,1	2,1	11 - 12 - 12 - 12 - 13 - 14 - 14 - 14 - 14 - 14 - 14 - 14	
Lane LOS	0,0	0,0	9,1 A	0,0	56,6 F	12,0		
Approach Delay (s)	0,0		0,3		=	В		
Approach LOS	. 0,0		0,3		39,9			
					E			
Intersection Summary							100	
Average Delay			3,1					
Intersection Capacity Util	ization		51,0%	10	CU Leve	of Serv	rice	A
Analysis Period (min)			15			** ** , 7		

	-	- ▼	-	1					
Lane Group	EBT	WBL	WBT	NBL					
Lane Configurations	4	ሻ	<b>个</b>	Y/f					
Volume (vph)	408	135	723	73	A PAGE				
Turn Type		pm+pt					 	14/080 (4.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1	2.37
Protected Phases	4	3	8	5					
Permitted Phases		8							1 100000
Detector Phases	4	3	8	5					
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0				***************************************	
Minimum Split (s)	20.0	8.0	20.0	20.0		r Santa ayar	 in in the second of the second		7 2 (4.44) 1
Total Split (s)	34.0	11.0	45.0	25.0					
Total Split (%)	48.6%		64.3%						
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0					
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0					
Lead/Lag	Lag	Lead							
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes							
Recall Mode	C-Max		C-Max	None					
Act Effct Green (s)	48.5	56.7		11.2					
Actuated g/C Ratio	0.69	0.81	0.82	0.16					
v/c Ratio	0.43	0.28	0.51	0.38					
Control Delay  Queue Delay	6.3 0.0	2.7	3.3	29.4					
Total Delay	6.3	0.0	0.1	0.0					
LOS	0.3 A	2.7 <b>A</b>	3.4	29.4 C					
Approach Delay	6,3	A	A						
Approach LOS	0,3 A	1. 2500	3,3 <b>A</b>	29,4 C					
Approach Loo	· A:		A	Ü		4.7			

## Intersection Summary

Cycle Length: 70

Actuated Cycle Length: 70

Offset: 0 (0%), Referenced to phase 4:EBT and 8:WBTL, Start of Green

Natural Cycle: 55

Control Type: Actuated-Coordinated

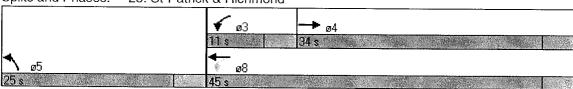
Maximum v/c Ratio: 0,51

Intersection Signal Delay: 6,1 Intersection Capacity Utilization 50,5%

Intersection LOS: A
ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 25: St-Patrick & Richmond



	<b>≯</b>	<b>→</b>	•	€	<b>←</b>	•	1	†	<i>&gt;</i>	<b>/</b>	<b>↓</b>	1
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					4T>			4			<u></u>	
Sign Control		Stop			Stop		484 A	Free			Free	
Grade		0%			0%		H8844 1 17947	0%		profile (	0%	
Volume (veh/h)	0	0	0	66	36	45	12	66	0	0	89	22
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.67	0.56	0.42	0.50	0.72	1.00	1.00	0.70	0.48
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	99	64	107	24	92	0	0	127	46
Pedestrians		40			82			25			51	
Lane Width (m)		0.0			3.6	5 h w		3.6	2.38		3.6	
Walking Speed (m/s)		1.1			1.1			1.1			1.1	
Percent Blockage		0			7			2			5	
Right turn flare (veh)												
Median type		None			None							
Median storage veh)												
Upstream signal (m)								84			11 - 44.1	
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	520	412	215	397	435	225	213			174		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	520	412	215	397	435	225	213			174		
tC, single (s)	7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF(s)	3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	100	100	79	86	85	98			100		
cM capacity (veh/h)	319	485	811	477	471	724	1369			1310		
	WB 1	WB2	NB 1	SB 1								
Volume Total	131	139	116	173								
Volume Left	99	0	24	0								
Volume Right	0	107	0	46								
cSH	476	644	1369	1700		7 . A**						
Volume to Capacity	0,27	0,22	0,02	0,10							And the second	
Queue Length 95th (m)	8,9	6,5	0,4	0,0								
Control Delay (s)	15,4	12,1	1,7	0,0								
Lane LOS	C	В	. A									
Approach Delay (s)	13,7		1,7	0,0								
Approach LOS	В											
Intersection Summary												
Average Delay			7,0								220000000000000000000000000000000000000	***************************************
Intersection Capacity Utili	zation	3	32,6%	10	CU Leve	l of Sen	/ice		Α		100	
Analysis Period (min)			15					*.			ė,	

	۶	<b>→</b>	*	•	4	•	*	†	<i>*</i>	1	Ţ	4
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					4Th			ની			<u> </u>	
Sign Control		Stop	1.00 km	- 341	Stop			Free	32 1X		Free	
Grade		0%		,	0%			0%	* 1,1	AREA BALL	0%	a Pater
Volume (veh/h)	0	0	0	13	80	2	16	38	0	0	12	51
	1.00	1.00	1.00	0.75	0.65	1.00	0.55	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	17	123	2	29	38	0	0	12	51
Pedestrians											2.772,860	
Lane Width (m)					Webs.							1
Walking Speed (m/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)		erik kan er erek e										
Median type		None			None							ates of
Median storage veh) Upstream signal (m)												
pX, platoon unblocked								85			175	
The second first and assessment of the second	197	134	20	104	150					- 60		
vC1, stage 1 conf vol	191	154	38	134	159	38	63			38		100
vC2, stage 2 conf vol												
	197	134	38	134	159	38	63			200		
tC, single (s)	7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			38 4.1	in the	
tC, 2 stage (s)	• • •	. 0.0	0.22		0.5	0.2	77.1			4.1		
tF (s)	3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
	100	100	100	98	83	100	98			100		
	655	747	1040	831	723	1040	1553			1585		
Direction, Lane # W	'B 1	WB2	NB 1	SB 1							44.5	
Volume Total	79	64	67	63			4				202	
Volume Left	17	0	29	0								
Volume Right	0	2	0	51								
	744	730	1553	1700								
	),11	0,09	0,02	0,04								
	2,8	2,3	0,5	0,0	V							July May John A
	0,4	10,4	3,3	0,0								
Lane LOS	В	В	Α									- vers rigery
	0,4		3,3	0,0								
Approach LOS	В											
Intersection Summary												
Average Delay			6,2									
Intersection Capacity Utiliza	ation		9,6%	IC	CU Leve	l of Ser	vice		Α			# 1 m
Analysis Period (min)			15									

	<b>≯</b>		*	✓	-	*	4	<b>†</b>	<i>&gt;</i>	<b>&gt;</b>	ļ	4
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					414			4			<b>^</b>	<u> </u>
Sign Control	y S	Stop			Stop	AP SE	新春春日。	Stop			Stop	
Volume (vph)	0	0	0	2	13	3	11	55	1	0	42	71
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.50	0.95	0.25	0.68	0.56	0.25	1.00	0.39	0.61
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	4	14	12	16	98	4	0	108	116
Direction, Lane #	WB 1	WB2	NB 1	SB 1								
Volume Total (vph)	11	19	118	224								
Volume Left (vph)	4	0	16	0							400	
Volume Right (vph)	0	12	4	116			akis i i i i					
Hadj (s)	0,18	-0,45	0,01	-0,31								
Departure Headway (s)	5,4	4,8	4,2	3,8							177	
Degree Utilization, x	0,02	0,02	0,14	0,24								
Capacity (veh/h)	620	701	838	938								
Control Delay (s)	7,3	6,7	7,8	7,9	。 1. 1976年から			100	ABAR .	sila saasia.		
Approach Delay (s)	6,9		7,8	7,9				VN F : 1		5 (A. J. 1889)		
Approach LOS	Α		Α	Α	J. Car							
Intersection Summary												
Delay	. 410 As		7,8					3367				2000 SCT
HCM Level of Service			Á									
Intersection Capacity Uti	lization	e symbols Ferning	22,4%	. IC	U Leve	l of Sen	/ice		Α			
Analysis Period (min)			15				<del>-</del>		e mile to			
and the second of the second			4.5									

	*	-	->	•	<b>←</b>	*	•	<b>†</b>	-	ļ	4	
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations		4	7		4	7		4		ની	7	200000000000000000000000000000000000000
Volume (vph)	24	99	13	10	42		9	8	27		71	33 %
Turn Type	Perm		Perm	Perm		Perm	Perm	2,400	Perm	1 16 1 15 mm	Perm	
Protected Phases		4	的。但是		8			2		6		
Permitted Phases	4		4	8		8	2		6		6	981 - A
Detector Phases	Programme							» · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				W. P.
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Minimum Split (s)	8.2	8.2	8.2	8.2	8,2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	10.8
	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag												
Lead-Lag Optimize?								gi <sup>27</sup> Littlett i de				
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	
Act Effct Green (s)		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0		23.0	23.0	. WAT
Actuated g/C Ratio		0.46	0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	0.46	make my may
v/c Ratio		0.20	0.03		0.10	0.04		0.08		0.16	0.19	
Control Delay		8.9	7.7		8.0	7.5		8.0		8.6	9.0	
Queue Delay		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	
Total Delay		8.9	7.7		8.0	7.5		8.0		8.6	9.0	
LOS		Α	Α		Α	Α		Α		Α	Α	
Approach Delay		8,8			7,9			8,0		8,8		
Approach LOS		Α			Α			Α		Α		

# Intersection Summary

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

Offset: 12.5 (25%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

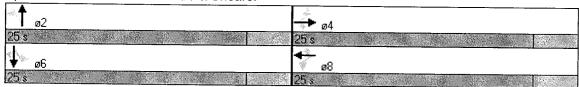
Natural Cycle: 40 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,20

Intersection Signal Delay: 8,5 Intersection LOS: A Intersection Capacity Utilization 50,0%

ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 70: Centre & Shearer



	<u>,                                     </u>		4	4		1				-		
Movement [	EBL	ГОТ	VAIDE		001	7			7-18-00000000000000000000000000000000000	No. 45 3 50 10 50 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10		baccamoustrocrau vysososos
Lane Configurations	EDL	EBT	WBT	WBR	25,000,000	SBR						
Sign Control		्र Free	<b>∱</b> Free		<b>γγ</b> Stop		and the					V. 1940
Grade		0%	0%		Stop 0%							14 Galler
Volume (veh/h)	38	104	49	20		18						adika di Kabba k
	.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92						
Hourly flow rate (vph)	41	113	53		46	20			450 L		Y	
Pedestrians			·	40 - <del>10 -</del>		0						S. A.
Lane Width (m)		1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1										
Walking Speed (m/s)						1984 F F TH			385	50000000		and Market States
Percent Blockage	- 1		ng a language (na									
Right turn flare (veh)												
Median type					None							
Median storage veh) Upstream signal (m)		77	70									
pX, platoon unblocked		. <i>[.]</i> [.]	79									
vC, conflicting volume	75				260	64	August of the S		55			
vC1, stage 1 conf vol	., •				200	97				7 (PA)	1994.	1.54.650.6
vC2, stage 2 conf vol						and the second of the second o						
vCu, unblocked vol	75				260	64						
- · ·	4.1				6.4	6.2						
tC, 2 stage (s)												
	2.2				3.5	3.3						
p0 queue free %	97				94	98						
***************************************	37				714	1006						
	**************************************	WB 1	SB 1							,		
	54	75	65						2.5			
	41	0	46									
Volume Right cSH 15	0	22	20									
2. ber .		1700	782									
	03 0,7	0,04	0,08 2,2							1,584		John Jan
	2,1	0,0	10,0	rede 1.	1131 ES <b>A</b>							
Lane LOS	Α		10,0 B				The State of the S					all the same
and the second s	2,1	0,0	10,0									
Approach LOS	•	,	В									
Intersection Summary								(1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1)				Barrier and San
Average Delay			3,3					1000				
Intersection Capacity Utilizat	ion	2	4,3%	ı	CULEVE	l of Servic	Δ		Α		zikevidji j	
Analysis Period (min)			15			. Or COIVIO	<b>y</b>		7		SAA.	Selle, 1

	•	-	•	<b>←</b>	*	4	<b>†</b>	-	<b>↓</b>	
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	
Lane Configurations		4		सी	7		4		4	
Volume (vph)	28	104	4	50		15	7	13		
Turn Type	Perm		Perm		Perm	Perm		Perm	errecont.	
Protected Phases		2		6			4		8	
Permitted Phases	2		6		6	4		8		
Detector Phases										
Minimum Initial (s)	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	15.0	15.0	15.0	15.0	
Minimum Split (s)	21.0	21.0	21.0	21.0		21.0	21.0	21.0	21.0	
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Total Split (%)				50.0%	50.0%		50.0%	50.0%	50.0%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag										
Lead-Lag Optimize?										
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	
Act Effct Green (s)		23.0		23.0	23.0		23.0		23.0	
Actuated g/C Ratio		0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	
v/c Ratio		0.27		0.07	0.05		0.07		0.06	
Control Delay		12.8		7.9	7.7		7.9		7.8	
Queue Delay		0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	
Total Delay		12.8		7.9	7.7		7.9		7.8	
LOS		В		Α	Α		Α		Α	
Approach Delay		12,8		7,8			7,9		7,8	
Approach LOS		В		Α			A		Α	

### Intersection Summary

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

Offset: 25 (50%), Referenced to phase 2:EBTL and 6:WBTL, Start of Green

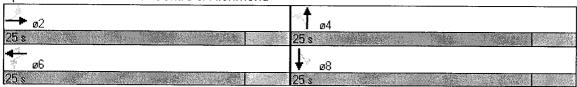
Natural Cycle: 45 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,27

Intersection Signal Delay: 10,5 Intersection LOS: B Intersection Capacity Utilization 50,0%

ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 80: Centre & Richmond



M.Vilmont

Lane Group         EBL         EBT         WBT         NBL         NBT         SBL         SBT           Lane Configurations         4         4         4         4         4         4         4         4         4         4         4         4         8         2         6         6         7         6         31         23         21         22         6         7         6         31         23         21         22         22         22         22         22         22         22         22         22         22         22         22         22         23         22         24         22         26         7         6         20         20         20         20         20
Volume (vph)         26         102         67         6         31         23         21           Turn Type         Perm         Perm         Perm         Perm           Protected Phases         4         8         2         6           Permitted Phases         4         8         2         6           Detector Phases         4         4         8         2         2         6           Minimum Initial (s)         4.0         4.0         4.0         4.0         4.0         4.0           Minimum Split (s)         20.2         20.
Volume (vph)         26         102         67         6         31         23         21           Turn Type         Perm         Perm         Perm         Perm           Protected Phases         4         8         2         6           Permitted Phases         4         4         8         2         6           Detector Phases         4         4         8         2         2         6           Minimum Initial (s)         4.0         4.0         4.0         4.0         4.0         4.0           Minimum Split (s)         20.2 </td
Turn Type Perm Perm Perm Perm Perm Perm Protected Phases 4 8 2 6 6  Permitted Phases 4 2 6 6  Detector Phases 4 4 8 2 2 6 6 6  Minimum Initial (s) 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 Minimum Split (s) 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.
Protected Phases
Permitted Phases       4       2       6         Detector Phases       4       4       8       2       2       6       6         Minimum Initial (s)       4.0       4.0       4.0       4.0       4.0       4.0         Minimum Split (s)       20.2       20.
Minimum Initial (s) 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 4.0 Minimum Split (s) 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.
Minimum Initial (s)       4.0       4.0       4.0       4.0       4.0       4.0       4.0       4.0       Minimum Split (s)       20.2
Total Split (s) 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.2 20.
Total Split (%) 50.0% 50.0% 50.0% 50.0% 50.0% 50.0% 50.0% 50.0% Yellow Time (s) 4.2 4.2 4.2 4.2 4.2 4.2 4.2 4.2 All-Red Time (s) 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0 Lead/Lag Lead-Lag Optimize?  Recall Mode Max Max Max Max Max Max Max Max Act Effct Green (s) 18.2 18.2 18.2 18.2 18.2 Actuated g/C Ratio 0.45 0.45 0.45 0.45 v/c Ratio 0.17 0.10 0.05 0.06
Yellow Time (s)       4.2
Yellow Time (s)       4.2
Lead/Lag         Lead-Lag Optimize?         Recall Mode       Max
Lead/Lag         Lead-Lag Optimize?         Recall Mode       Max
Recall Mode         Max         Max <th< td=""></th<>
Act Effct Green (s) 18.2 18.2 18.2 18.2 Actuated g/C Ratio 0.45 0.45 0.45 v/c Ratio 0.17 0.10 0.05 0.06
Actuated g/C Ratio 0.45 0.45 0.45 0.45 v/c Ratio 0.17 0.10 0.05 0.06
v/c Ratio 0.17 0.10 0.05 0.06
Control Delay 7.3 6.8 6.5 6.6
Queue Delay 0.0 0.0 0.0 0.0
Total Delay 7.3 6.8 6.5 6.6
LOS A A A
Approach Delay 7,3 6,8 6,5 6,6
Approach LOS A A A

ı

### Intersection Summary

Cycle Length: 40.4

Actuated Cycle Length: 40.4

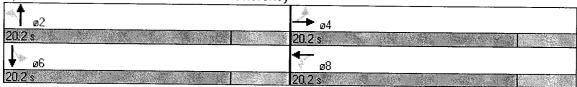
Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

Natural Cycle: 45 Control Type: Pretimed Maximum v/c Ratio: 0,17 Intersection Signal Delay: 7

Intersection Signal Delay: 7,0 Intersection LOS: A
Intersection Capacity Utilization 26,2% ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 75: Centre & Montmorency



	1	•	<b>†</b>	<b>*</b>	-	ļ							
Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT							
Lane Configurations	ሻ	7	1	•		4		111					10000
Sign Control	Stop		Free	) (A)		Free		gh.					<b>%</b> 350
Grade	0%		0%			0%						1.4	Mariana di
Volume (veh/h)	8	27	85		35	103						480	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92		0.92	0.92							
Hourly flow rate (vph)	9	29	92	28	38	112							
Pedestrians	code i												
Lane Width (m)	de .		186 - 1860 1861 - 1860	447		od Versamen	e in a support			usus (NAs			1.000
Walking Speed (m/s)	nger in	in in the paragraph											
Percent Blockage											en Care		
Right turn flare (veh) Median type	None	a supregue	e 2000 in 15										
Median storage veh)	ионе									www.	estado.		
Upstream signal (m)			204	6884									
pX, platoon unblocked			204								estable to mis		
vC, conflicting volume	295	107	yan nga	<b>3</b> 41 - 11 (3) (4)	121							an is sub-	
vC1, stage 1 conf vol	200	y 1970			121		Man A		8108 <sup>78</sup> y Juwa	21			1994
vC2, stage 2 conf vol		34.40		osas ja								4.17847	
vCu, unblocked vol	295	107			121								
tC, single (s)	6.4	6.2	Market State of the		4.1								
tC, 2 stage (s)											Tale AVIII.		
tF (s)	3.5	3.3		aligari Ligari	2.2								
p0 queue free %	99	97			97								
cM capacity (veh/h)	683	953		6	1480	TALL OF					80 - 38		
	WB 1	WB 2	NB 1	SB 1									
Volume Total	9	29	121	150				1 1			1.77%	17.75	
Volume Left	9	0	0	38									
Volume Right	0	29	28										
cSH	683	953	1700	1480									
Volume to Capacity	0,01	0,03	0,07	0,03			swi i	e San	. Wes				
Queue Length 95th (m)	0,3	0,8	0,0	0,6	985 T. J. 1819				1.1-286.5			value 2	
Control Delay (s) Lane LOS	10,3 B	8,9	0,0	2,1					7.5			1.5	T WIR
Approach Delay (s)	9,2	Α	0,0	A 2,1									
Approach LOS	9,2 A		υ,υ	∠, I									
Intersection Summary												- T. J. Nogokowski	1665-255-2007
Average Delay			0.4										
Intersection Capacity Utili	zation	inter	2,1 <b>24</b> ,0%	ıo.	111 2021	~t C-	:	2%)	1.02	<b>X</b> :		magaire, was	
Analysis Period (min)	eau011		24,0% 15	10	U Level	ui ser	vice	11/2		Α			ESP )

	<b>≯</b>	7	1	<b>†</b>	<b>↓</b>	1					
Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR					
Lane Configurations	¥			ન	1,						
Sign Control	Stop		48 mg	Free	Free			in the			
Grade	0%	V.11.00 12		0%	0%					11/10/06/19	
Volume (veh/h)	80	24	39		39	191					
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92					
Hourly flow rate (vph) Pedestrians	87	26	42	1	42	208					
Lane Width (m)	e eren .	iges. 1. Kennes en		- 19	Andrew Co.						Tuakeritis
Walking Speed (m/s)										- 48894 41	* 976958 7 · · ·
Percent Blockage		1300									
Right turn flare (veh)				. 1994							
Median type	None										
Median storage veh) Upstream signal (m)				450	. 404						
pX, platoon unblocked				159	101			457 97			
vC, conflicting volume	232	146	250	7 <b>8</b> 1381							
vC1, stage 1 conf vol			LOU	18, 23,					form of		NATE OF
vC2, stage 2 conf vol			186 <sup>1</sup> % 1								
vCu, unblocked vol	232	146	250								
tC, single (s)	6.4	6.2	4.1	Part of the							
tC, 2 stage (s)											
tF (s)	3.5	3.3	2.2	para di Parangan Parangan	i over						100
p0 queue free %	88	97	97								
cM capacity (veh/h)	736	906	1327								
Direction, Lane #	EB1	NB 1	SB 1								
Volume Total	113	43	250								
Volume Left	87	42	0								11 1 A 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
Volume Right	26	0	208								
cSH	770	1327	1700								
Volume to Capacity	0,15	0,03	0,15		kir i i i i				1- 4.55 1- (8-64)	1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1	ili. Verilensk
Queue Length 95th (m) Control Delay (s)	4,1	0,8	0,0	uskiitu.							9.5862
Lane LOS	10,5 B	7,6 A	0,0						10.参数		
Approach Delay (s)	10,5	7,6	0,0							iv i	
Approach LOS	В	, ., <b>, , ,</b>	., 0,0								
Intersection Summary											
Average Delay			3,7			Mary 1 (P.)					
Intersection Capacity Utili	ization		33,1%	IC	U Level	of Serv	vice		Α		
Analysis Period (min)			15	1 1					N. W. A.		

	€	*	<b>†</b>	-	-	<b>↓</b>				
Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT				
Lane Configurations	<b>ት</b> ታ		<b>†</b>			<b>€</b> Î				
Sign Control	Stop		Free	Barrier.		Free				
Grade	0%		0%			0%	18.0		20-20-20-20-3	
Volume (veh/h)	5	19	80	_{{	7	225				
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		70 1 12 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		
Hourly flow rate (vph)	5	21	87	1	8	245	AND THE RESERVE OF THE PERSON			Maria de la Sala
Pedestrians										
Lane Width (m)		in 197 Studensky for folker i								au san an an Andreas
Walking Speed (m/s)										
Percent Blockage										
Right turn flare (veh)	2004-0213 - 61-21									
Median type	None									
Median storage veh)			W 1 2 2 2 2							
Upstream signal (m)			220			40				
pX, platoon unblocked	6 047	00					gradition of the second			
vC, conflicting volume vC1, stage 1 conf vol	347	88			88					
vC1, stage 1 conf vol		estate en la compa								
vCu, unblocked vol	347	88			00					
tC, single (s)	6.4	6.2			88 4.1			telefi fy		
tC, 2 stage (s)	0.4	0.2			4.1					
tF (s)	3.5	3.3			2.2					
p0 queue free %	99	98			99					
cM capacity (veh/h)	650	976			1520					en en en en en en en en en en en en en e
Direction, Lane #	WB1		CD 4		.,,_,					
Volume Total		NB 1	SB 1					14.00 16.00 16.00	-	
Volume Left	26	88	252							
Volume Right	5 21	0 1	8 0							
cSH	884	1700	1520							
Volume to Capacity	0,03	0,05	0,01							
Queue Length 95th (m)	0,03	0,00	0,01							24.00 mg
Control Delay (s)	9,2	0,0	0,3	3.47					Serie See	
Lane LOS	Α	1111. <b>3, 5</b> 11.	A							
Approach Delay (s)	9,2	0,0	0,3							
Approach LOS	A	,	, ,							
Intersection Summary										
Average Delay Intersection Capacity Ut	ilization	e, ee,	0,8	16	علام اللا	0 × 0		rubys s cydda <b>n</b>	18 ST 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18	
Analysis Period (min)	mzation	Ž	27,5%	IC	JU Leve	ei of Ser	vice	A		
maryoro i enou (mm)			15							n's-
										w.c

<i>•</i>	¥ 1	↑ ↓ ✓	
Movement EBL E	BR NBL	NBT SBT SBR	
Lane Configurations 😽		4 b	
Sign Control Stop		Free Free	
Grade 0%		0% 0%	
Volume (veh/h) 262	73 43	15 40 204	
	0.92	0.92 0.92 0.92	tion of the state
Hourly flow rate (vph) 285	79 47	16 43 222	
Pedestrians			ANA 1866 T TARRETT
Lane Width (m)			en de la companya della companya della companya de la companya della companya del
Walking Speed (m/s)		The state of the s	e mentral transport transport to the expression of a space of
Percent Blockage			
Right turn flare (veh)			
Median type None		그 그 그들이 그는 동생한 그 많이 그렇다.	
Median storage veh)			
Upstream signal (m)		128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 jan 128 ja	
pX, platoon unblocked			
	154 265		
vC1, stage 1 conf vol			
vC2, stage 2 conf vol		현 경우 사람이 나는 얼굴에 이 사람이 살았다.	
	154 265		
tC, single (s) 6.4 tC, 2 stage (s)	6.2 4.1		
	3.3 2.2		
p0 queue free % 60	91 96		
and the state of t	37 1310		
32/6/10, 17 80000030000000000000000000000000000000			
	B1 SB1		
Volume Total 364	63 265		
Volume Left 285	47 0		
Volume Right 79 cSH 738 13	0 222		
	310 1700		
The state of the s	,04 0,16 0,9 0,0		
and the contract of the contra		- Parker (2015年) - AMM - Table - Table - Table - Table - AMM - AMM - AMM - AMM - Amm - AMM - A	en transporter i Supplementario e e e e e e e e e e e e e e e e e e e
Lane LOS B	5,9 0,0 A		
	5,9 0,0		
Approach LOS B	3,5 0,0		
Intersection Summary			3.7.17
Average Delay	8,2		
Intersection Capacity Utilization	47,0%	ICU Level of Service	<b>A</b>
Analysis Period (min)	15		

	•	•	<b>†</b>	<i>&gt;</i>	<b>\</b>	<b>↓</b>					
Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT					
Lane Configurations	λλί		<u></u>			4					
Sign Control	Stop		Free			Free				. (1) 14 (4) 1861 (1)	
Grade	0%		0%			0%	Trust on y West.			1.15.18.21	sý třá-
Volume (veh/h)	17	34	44	3	32	123	er Fyeliës			of 535	150 140
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		1.480		Property of the	
Hourly flow rate (vph)	18	37	48	3	35	134					
Pedestrians										- 04045.cm	
Lane Width (m)			Stage Control	e 1984 – Swed							
Walking Speed (m/s)										1930-951.3 · · · ·	
Percent Blockage										100 mm 1	
Right turn flare (veh)	DX a										
Median type	None										
Median storage veh)			a table								
Upstream signal (m)			46								
pX, platoon unblocked	050	1987 10 1	mga .								
vC, conflicting volume	253	49		Constitution	51	Salar Salar			n in de la companya di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam d La companya di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam di dalam	MORT :	Athani
vC1, stage 1 conf vol vC2, stage 2 conf vol	- 148 - 148	<b>%</b> 9 1 [53]									
vCu, unblocked vol	253										
tC, single (s)	6.4	49 6.2			51						
tC, 2 stage (s)	0.4	0.2			4.1						
tF (s)	3.5	3.3			2.2						
p0 queue free %	97	96			98						
cM capacity (veh/h)	724	1025	savers .		1568						
NOVEMBER OF THE PROPERTY AND THE PROPERT	WB 1	NB 1	SB 1		1000				view.	n de la composition della comp	
Volume Total	55	51	168						1,1		
Volume Left	18	0	35								
Volume Right	37	3	ő								
cSH	900	1700	1568								
Volume to Capacity	0,06	0,03	0,02								
Queue Length 95th (m)	1,6	0,0	0,5				governous desiring	1 AK 15			Kirajaran
Control Delay (s)	9,3	0,0	1,7			Landbrook.		Adri Salai	The Market		
Lane LOS	Α	ar etati	A			4.03/Z/4.0.7.4		9141 - 4XMX - 4		anti Awali	
Approach Delay (s)	9,3	0,0	1,7								
Approach LOS	Α										
Intersection Summary											
Average Delay			2,9								
Intersection Capacity Utili	zation	2	24,9%	IC	U Level	of Serv	ice	Δ			
Analysis Period (min)			15		2 14 .= 1	- 1 - 1 E.V.	Turn Meller (1900) (1900)		*		

### 5: Accès A & Shearer Performance by movement

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All		00000		
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0				
Delay / Veh (s)	4.1	2.8	0.9	0.3	1.4	0.3	0.9				
Vehicles Entered	2	3	13	4	6	20	48				
Vehicles Exited	2	3	13	4	6	20	48				
Hourly Exit Rate	12	18	78	24	36	120	288				

### 10: St-Patrick & des Seigneurs Performance by movement

Movement	EBL.	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	8.0	
Delay / Veh (s)	19.6	8.8		10.7	5.3	20.1	16.7	29.9	16.6	13.7	11.1	
Vehicles Entered	27	68	0	62	79	1	1	22	1	7	268	
Vehicles Exited	27	67	0	65	79	1	1	20	1	7	268	
Hourly Exit Rate	162	402	0	390	474	6	6	120	6	42	1608	

### 15: Accès B & Richmond Performance by movement

Movement	WBL	WBR	NBT.	NBR	SBL	SBT	All			80
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			
Delay / Veh (s)		6.4	3.9	0.3	0.6	0.4	1.7			
Vehicles Entered	0	3	15	1	1	38	58			
Vehicles Exited	0	3	15	-1	1	38	58			
Hourly Exit Rate	0	18	90	6	6	228	348			

### 20: St-Patrick & Shearer Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL "	NBR	All	
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	
Delay / Veh (s)	0.9	0.6	6.5	2.6	7.2	4.0	2.2	
Vehicles Entered	68	20	5	130	11	5	239	The state of the s
Vehicles Exited	70	20	5	130	111 S.	5	241	
Hourly Exit Rate	420	120	30	780	66	30	1446	

### 25: St-Patrick & Richmond Performance by movement

Movement	EBT :	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All		Profession (	52(86)4(2)	
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0	0.4	***************************************		 	
Delay / Veh (s)	4.6	3.5	8.5	4.7	28.5	23.4	6.7				
Vehicles Entered	61	14	24	122	14	4	239				
Vehicles Exited	63	13	25	121	14	4	240				
Hourly Exit Rate	378	78	150	726	84	24	1440				

### 30: St-Patrick & Montmorency Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.1	0.4	0.0	0.3	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.0	
Delay / Veh (s)		6.8	6.2	17.7	12.2	7.9	32.0		21.3	16.2	30.3	29.1	14.2	
Vehicles Entered	0	45	20	22	116	1	32	0	12	1	1	1	251	
Vehicles Exited	0	46	21	23	117	1	29	. 0	12	1	1 :	. 1	252	
Hourly Exit Rate	0	276	126	138	702	6	174	0	72	6	6	6	1512	

### 35: Accès A & Richmond Performance by movement

Movement	EBL	EBR	NBL :	NBT	SBT	SBR	Ali	
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Delay / Veh (s)	4.7	2.4	2.9		1.1	0.3	1.9	
Vehicles Entered	15	5	8	0	6	32	66	
Vehicles Exited	15	5	8	0	6	32	66	
Hourly Exit Rate	90	30	48	0	36	192	396	;

### 40: Richardson & Montmorency Performance by movement

Movement V	VBL	WBT	WBR	NBL :	NBT	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Delay / Veh (s)		4.8		4.4	6.5	4.6	2.8	4.3	
Vehicles Entered	0	2	0	2	6	7	13	30	
Vehicles Exited	0	2	0	2	6	7	13	30	
Hourly Exit Rate	0	12	0	12	36	42	78	180	

### 45: Accès B & Montmorency Performance by movement

Movement	EBL	EBA	NBL	NBT	SBT	SBR	All				
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1				
Delay / Veh (s)	5.6	4.1	3.6	3.8	2.3	1.0	3.4				
Vehicles Entered	42	11	6	1	9	36	105				
Vehicles Exited	42	11	6	1	10	37	107				
Hourly Exit Rate	252	66	36	6	60	222	642				

EIC Le Nordelec M.Vilmont

Movement	 WBL \	NBT.	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Delay / Veh (s)	4.5	6.6		1.8	0.9	0.5	0.2	3.1	
Vehicles Entered	2	15	0	3	8	1	10	39	
Vehicles Exited	2	14	0	3	8	1	10	38	
Hourly Exit Rate	12	84	0	18	48	6	60	228	

#### 55: Accès C & Shearer Performance by movement

Movement	WBL 1	NBA	NBT	NBA	SBL	SBT	All	W The state of the
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Delay / Veh (s)	4.4	2.4	0.4	134836	1.6	0.9	1.3	
Vehicles Entered	3	3	5	0	7	24	42	2
Vehicles Exited	3	3	5	0	7	24	42	
Hourly Exit Rate	18	18	30	0	42	144	252	

#### 60: Richardson & Shearer Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT,	SBT	SBR	All		
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		
Delay / Veh (s)	6.4	9.8	4.6	0.9	0.7	0.7	0.2	3.4		
Vehicles Entered	12	5	10	1	7	18	4	57		
Vehicles Exited	13	5	9	1	7	18	4	57	그는 생각 사람이 걸리하는	
Hourly Exit Rate	78	30	54	6	42	108	24	342		

#### 65: Centre & Accès C Performance by movement

Movement	EBL E	BT WB	r wbr	SBL	SBR	All		
Total Delay (hr)	0.0	0.0 0.		0.0	0.0	0.0		
Delay / Veh (s)	2.6	1.5 1.	2 0.6	4.0	2.7	1.9	1881 s/86/cs e-	
Vehicles Entered	6	19	7 4	6	4	46		
Vehicles Exited	6	19	7 4	6	4	46		
Hourly Exit Rate	36	114 4	2 24	36	24	276		

### 70: Centre & Shearer Performance by movement

Movement	EBL.	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Total 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	0.2
Delay / Veh (s)	8.5	8.8	12.0	12.9	7.2	4.5	26.4	4.8	7.8	10.0	5.5	10.6	8.7
Vehicles Entered	2	19	2	2	7	2	2	1	2	4	9	14	66
Vehicles Exited	2	19	2	. 2	7	- 2	2	1	2	4	9	14	66
Hourly Exit Rate	12	114	12	12	42	12	12	6	12	24	54	84	396

## 75: Centre & Montmorency Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBA	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	Ail	
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
Delay / Veh (s)	9.9	9.7	9.4	4.7	6.9	2.8	8.0	8.1	9.3	7.9	
Vehicles Entered	4	15	1	11	1	1	4	4	3	44	
Vehicles Exited	4	15	1	11	1	1	4	4	3	44	그 경제 선택했지 않는 사람들은 사람들이 되었다.
Hourly Exit Rate	24	90	6	66	6	6	24	24	18	264	

## 80: Centre & Richmond Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
Delay / Veh (s)	12.6	13.5	13.5	6.8	6.7	10.4	6.6	6.4	11.1		6.9		11.3	
Vehicles Entered	6	16	3	1	8	4	3	1	0	0	2	0	44	
Vehicles Exited	6	17	3	1 1	7	. 4	4	1.	13	0	2	. 0	46	
Hourly Exit Rate	36	102	18	6	42	24	24	6	6	0	12	0	276	

#### Total Network Performance

Total Delay (hr)	3.3	
Delay / Veh (s)	28.8	
Vehicles Entered	416	
Vehicles Exited	415	
Hourly Exit Rate	2490	

#### 5: Accès A & Shearer Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All	
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	
Delay / Veh (s)	3.3	8.0	0.5	0.9	(17) (17) (18) (18) (18) (18) (18) (18) (18) (18
Vehicles Entered	5	17	26	48	
Vehicles Exited	5	17	26	48	
Hourly Exit Rate	30	102	156	288	하는 사람들은 사람들이 가장 하는 사람들이 가장 하는 사람들이 되었다. 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그 그

# 10: St-Patrick & des Seigneurs Performance by approach

Approach	EB	. WB	NB	SB	All		
Total Delay (hr)	0.3	0.3	0.0	0.2	0.8		
Delay / Veh (s)	12.0	7.7	18,4	24.5	11:1		Carlo, Grandina
Vehicles Entered	95	141	2	30	268		Consequence of the control of the co
Vehicles Exited	94	144	2	28	268		
Hourly Exit Rate	564	864	12	168	1608	e i a di a espera di a di c	

#### 15: Accès B & Richmond Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Delay / Veh (s)	7.0	3.6	0.4	1,7
Vehicles Entered	3	16	39	58
Vehicles Exited	3	16	39	58
Hourly Exit Rate	18	96	234	348

#### 20: St-Patrick & Shearer Performance by approach

Approach	EB	WB/	NB	All				
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.1				
Delay / Veh (s)	8.0	2.7	6.2	2.2		1884-1887 -		
Vehicles Entered	88	135	16	239				
Vehicles Exited	90	135	16	241	454 448 L. E. E.			
Hourly Exit Rate	540	810	96	1446				

# 25: St-Patrick & Richmond Performance by approach

Approach	EE	. WB	NB All		
Total Delay (hr)	0.1	0.2	0.1 0.4		
Delay / Veh (s)	4.4	5.4	27.4 6.7		
Vehicles Entered	75	146	18 239		
Vehicles Exited	76	146	18 240	1.25	Marine and the second
Hourly Exit Rate	456	876	108 1440		en en en en en en en en en en en en en e

# 30: St-Patrick & Montmorency Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	Ali		
Total Delay (hr)	0.1	0.5	0.3	0.0	1.0		
Delay / Veh (s)	6.7	13.2	29.0	25.2	14.2	4 444 414	
Vehicles Entered	65	139	44	3	251		A STATE OF S
Vehicles Exited	67	141	41	3	252		
Hourly Exit Rate	402	846	246	18	1512		

# 35: Accès A & Richmond Performance by approach

Approach	EB EB	NB	SB	All	111111			
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0				
Delay / Veh (s)	4.1	2.9	0.5	1.9	0.000			
Vehicles Entered	20	8	38	66				
Vehicles Exited	20	8	38	66				
Hourly Exit Rate	120	48	228	396				

# 40: Richardson & Montmorency Performance by approach

Approach	WB	NB S	3 All	
Total Delay (hr)	0.0	0.0 0.	0.0	3.11.31
Delay / Veh (s)	5.8	6.0 3.	4 4.3	
Vehicles Entered	2	8 2	30	
Vehicles Exited	2	8 2	30	
Hourly Exit Rate	12	48 12	180	The first of the second of the

#### 45: Accès B & Montmorency Performance by approach

Approach	EB	NB SB	All		
Total Delay (hr)	0.1	0.0 0.0	0.1		
Delay / Veh (s)	5.3	3.7 1.3	3.4		
Vehicles Entered	53	7 45	105		
Vehicles Exited	53	7 47	107		
Hourly Exit Rate	318	42 282	642		

#### 50: Richardson & Richmond Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All	THE STATE OF THE S
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	
Delay / Veh (s)	6.3	1.1	0.3	3.1	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
Vehicles Entered	17	11	11	39	
Vehicles Exited	16	11	11	38	
Hourly Exit Rate	96	66	66	228	

# 55: Accès C & Shearer Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All						
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	 			DEPOSITOR NAME OF THE PARTY OF		
Delay / Veh (s)	3.4	0.4	1.1	1.3			4444646		1 134 1888	(1 h) 1865
Vehicles Entered	6	5	31	42						
Vehicles Exited	6	5	31	42		385			255 AF	
Hourly Exit Rate	36	30	186	252						

# 60: Richardson & Shearer Performance by approach

Approach	WB .	NB	SB	All
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1
Delay / Veh (s)	6.5	0.7	0.6	3.4
Vehicles Entered	27	8	22	57
Vehicles Exited	27	8	22	57
Hourly Exit Rate	162	48	132	342

# 65: Centre & Accès C Performance by approach

Approach	EB	WB.	SB	All
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0
Delay / Veh (s)	1.7	1.0	3.5	1.9
Vehicles Entered	25	11	10	46
Vehicles Exited	25	11	10	46
Hourly Exit Rate	150	66	60	276

#### 70: Centre & Shearer Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	- All
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2
Delay / Veh (s)	9.1	7.8	9.3	8.8	8.7
Vehicles Entered	23	11	5	27	66
Vehicles Exited	23	11.	5	27	66
Hourly Exit Rate	138	66	30	162	396

## 75: Centre & Montmorency Performance by approach

Approach	EB	WB	NB :	SB	Ail
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Delay / Veh (s)	9.7	4.9	5.4	9.8	7.9
Vehicles Entered	20	12	5	7	44
Vehicles Exited	20	12	5	7	44
Hourly Exit Rate	120	72	30	42	264

# 80: Centre & Richmond Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Delay / Veh (s)	13.3	7.9	8.8	10.3	11.3
Vehicles Entered	25	13	4	2	44
Vehicles Exited	26	12	6	2	46
Hourly Exit Rate	156	72	36	12	276

## Total Network Performance

	11/10/20	NA.			
Total Delay (hr)		3.3			
Delay / Veh (s)		28.8			
Vehicles Entered		416			
Vehicles Exited		415	9.		
Hourly Exit Rate		2490			



	•	-	€		•	<b>†</b>	-	. ↓	4	
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBT	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations	ď	1>		ની	77			4	7	
Volume (vph)	105		1	342	272	2		2	171	
Turn Type	pm+pt		Perm		pm+ov		pm+pt		pm+ov	The California of the Californ
Protected Phases	7	4		8	1.	2	1	6	7	a- 5年的難由認用的 To
Permitted Phases	4		8		8		6	Tables Paris	6	e Santa Person in Salphane Million (1977)
Detector Phases		47		8	1	2		16	7	
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Minimum Split (s)	8.0	20.0	20.0	20.0	8.2	20.0	8.2	20.0	8.0	
Total Split (s)	13.0	40.0	27.0	27.0	30.0	20.0	30.0	50.0	13.0	gramma is a subgreen and subditioned, as is
Total Split (%)	14.4%	44.4%	30.0%	30.0%	33.3%	22.2%	33.3%	55.6%	14.4%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.2	4.0	4.2	4.0	4.0	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag	Lead		Lag	Lag	Lead	Lag	Lead		Lead	
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes	Yes	Yes	Yes	Yes		Yes	
Recall Mode	None	C-Max	C-Max	C-Max	None	None	None	None	None	
Act Effct Green (s)	41.6	41.6	W. St	28.6	71.0	9.6		44.4	55.4	
Actuated g/C Ratio	0.46	0.46		0.32	0.79	0.11	1 410/01/4	0.49	0.62	Belleville College Col
v/c Ratio	0.33	0.59	\$ 1. - 1.	0.62	0.23	0.01		0.69	0.19	en en en en en en en en en en en en en e
Control Delay	18.1	22.5		28.7	6.5	32.5		21.7	6.6	
Queue Delay	0.0	0.4		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	
Total Delay	18.1	23.0		28.7	6.5	32.5		21.7	6.6	
LOS	B	С		С	Α.	С		С	A	
Approach Delay		22,1		18,9		32,5		18,1		
Approach LOS		С		В		С		B		

Cycle Length: 90

Actuated Cycle Length: 90

Offset: 86 (96%), Referenced to phase 8:WBTL and 4:EBTL, Start of Green

Natural Cycle: 65

Control Type: Actuated-Coordinated

Maximum v/c Ratio: 0,69

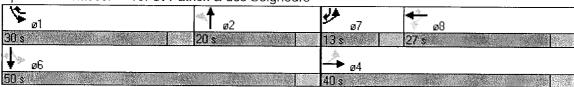
Intersection Signal Delay: 19,6 Intersection LOS: B

Intersection Capacity Utilization 90,5%

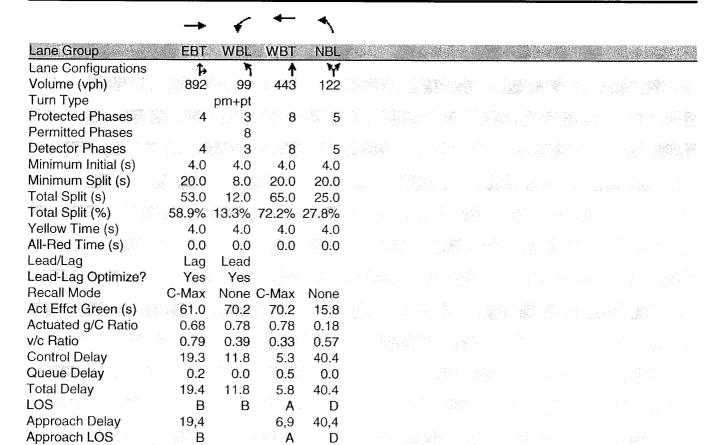
Analysis Period (min) 15

ICU Level of Service E

Splits and Phases: 10: St-Patrick & des Seigneurs



	-	*	€	•	•	<b>/</b>						
Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR						
Lane Configurations	<b>†</b>	7	ሻ	<b>^</b>	ሻ	7						<u> </u>
Sign Control	Free			Free	Stop		W.					
Grade	0%			0%	0%							
Volume (veh/h)	878	150	27	538	77	53				编制。		
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.90	0.92	0.92				# 15		
Hourly flow rate (vph)	954	163	29	598	84	58						
Pedestrians												
Lane Width (m)					49/1						d Sacret v	
Walking Speed (m/s)												
Percent Blockage						VALUE OF						
Right turn flare (veh)												
Median type					None							
Median storage veh)												
Upstream signal (m)	70			156								
pX, platoon unblocked			0,79		0,82	0,79						
vC, conflicting volume		1546	1117		1611	954						
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol						N2 12						
vCu, unblocked vol			1148		1627	942						
tC, single (s)			4.1		6.4	6.2						
tC, 2 stage (s) tF (s)			0.0		0.5							
p0 queue free %			2.2		3.5	3.3						
cM capacity (veh/h)			94 4 <b>87</b>		5	77						
			407		88	254						
Direction, Lane #	EB 1	EB 2	WB 1	WB 2	NB 1	NB 2		19.00				
Volume Total	954	163	29	598	84	58						
Volume Left	0	0	29	0	84	0						
Volume Right	0	163	0	0	0	58						
cSH	1700	1700	487	1700	88	254						
Volume to Capacity	0,56	0,10	0,06	0,35	0,95	0,23	Ar san					
Queue Length 95th (m)	0,0	0,0	1,5	0,0	42,8	6,8	1.346879775	e ja Silvania ir	2 + 7 Ch +			
Control Delay (s) Lane LOS	0,0	0,0	12,9	0,0	168,4	23,2						
Approach Delay (s)	0,0		В		F	С						
Approach LOS	0,0		0,6		109,2							
					F							
Intersection Summary												
Average Delay			8,4						2000 2000 2000 2000 EVEN 1000 1000 EVEN 1		one and the second seco	and hi
Intersection Capacity Uti	lization		57,1%	10	CU Leve	el of Servi	ce		В	Maria de la composición dela composición de la composición dela com		
Analysis Period (min)			15									



Cycle Length: 90

Actuated Cycle Length: 90

Offset: 74 (82%), Referenced to phase 4:EBT and 8:WBTL, Start of Green

Natural Cycle: 75

Control Type: Actuated-Coordinated

Maximum v/c Ratio: 0,79

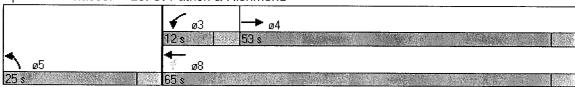
Intersection Signal Delay: 17,4

Intersection Capacity Utilization 74,0%

Analysis Period (min) 15

Intersection LOS: B
ICU Level of Service D

Splits and Phases: 25: St-Patrick & Richmond



	•	<b>-</b>	•	-	4	<b>†</b>	<b>/</b>	1	ļ	
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	1 P. 1
Lane Configurations	ሻ	1>	Ť	4		4	7		4	
Volume (vph)	5	809	162	360	177	5	73	- 5		
Turn Type	Perm		pm+pt		Perm		pm+ov	Perm		
Protected Phases		4	3	8		2	3		6	
Permitted Phases	4		8		2		2	6		
Detector Phases	4	4	3	8		2 5	3		6	
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Minimum Split (s)	20.0	20.0	8.0	26.0	20.0	20.0	8.0	20.0	20.0	
Total Split (s)	53.0	53.0	12.0	65.0	25.0	25.0	12.0	25.0	25.0	
Total Split (%)	58.9%	58.9%	13.3%	72.2%	27.8%	27.8%	13.3%	27.8%	27.8%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0,0	
Lead/Lag	Lag	Lag	Lead				Lead			
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes	Yes				Yes			
Recall Mode		C-Max		C-Max	None	None	None	None	None	
Act Effct Green (s)	55.6	55.6	67.1	67.1		18.9	28.4		18.9	
Actuated g/C Ratio	0.62	0.62	0.75	0.75		0.21	0.32		0.21	
v/c Ratio	0.01	0.88	0.63	0.28		0.68	0.16		0.04	
Control Delay	6.4	14.6	24.3	4.8		44.8	20.0		26.2	
Queue Delay	0.0	0.6	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	
Total Delay	6.4	15.2	24.3	4.8		44.8	20.0		26.2	
LOS	Α	В	С	Α		D	В		С	
Approach Delay		15,2		10,8		37,7			26,2	
Approach LOS		В		В		D			С	

Cycle Length: 90

Actuated Cycle Length: 90

Offset: 71 (79%), Referenced to phase 4:EBTL and 8:WBTL, Start of Green

Natural Cycle: 75

Control Type: Actuated-Coordinated

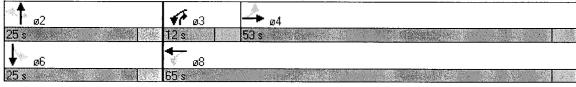
Maximum v/c Ratio: 0,88

Intersection Signal Delay: 17,2 Intersection Capacity Utilization 85,5%

Intersection LOS: B ICU Level of Service E

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 30: St-Patrick & Montmorency



M.Vilmont Synchro 6 Report

	۶		•	✓	<b>←</b>	*	4	<b>†</b>	<b>*</b>	<b>/</b>	<b>↓</b>	4
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					4 <b>î</b> }			ન <u>ે</u>	14011	ODL	<u>``</u>	UDI
Sign Control		Stop			Stop			Free			<b>⊬</b> Free	
Grade		0%			0%	t LAMME	in vist in Ar	0%	41 - 440		0%	Ø77" .
Volume (veh/h)	0	0	0	85	31	32	\$ 11.	74	0	0	154	16
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.68	0.62	0.80	0.58	0.73	1.00	1.00	0.81	0.38
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	125	50	40	19	101	0	0	190	42
Pedestrians		40			82	· Carl		25	**		51	<b></b>
Lane Width (m)	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	0.0			3.6	1.00		3.6	* 5/2		3.6	
Walking Speed (m/s)	15.7.5.8	1.1	11 - * + 201 - 2 - 2		1.1			1.1	े विकि । अपनी ।		1.1	
Percent Blockage		0			7			2			5	
Right turn flare (veh)								a Bed 🛅				
Median type		None			None			The second second				
Median storage veh)									Autor			
Upstream signal (m)								84				
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	506	472	276	457	494	234	272	3.962	kai tay	183		
vC1, stage 1 conf vol								26094L0 + 201246			6	
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	506	472	276	457	494	234	272			183		
tC, single (s)	7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF(s)	3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	100	100	71	89	94	99			100		
cM capacity (veh/h)	368	450	750	436	437	715	1303			1299		
	4.8 (2000)	WB2	NB 1	SB 1								
Volume Total	150	65	120	232				3. 10	S S	11 1.4		
Volume Left	125	0	19	0								
Volume Right	0	40	0	42								
cSH	436	575	1303	1700								
Volume to Capacity	0,34	0,11	0,01	0,14		. 3. 12	Hara XX			a Maka		2.44.6
Queue Length 95th (m)	12,1	3,0	0,4	0,0								
Control Delay (s)	17,5	12,1	1,3	0,0							493 A. C.	1.445
Lane LOS	С	В	Α									
Approach Delay (s)	15,9		1,3	0,0								
Approach LOS	С											
Intersection Summary												
Average Delay			6,3	-						***************************************		
Intersection Capacity Utili	zation		33,0%	IC	CU Leve	l of Sen	vice		Α		4142	
Analysis Period (min)			15									

	<b>≯</b>	<b>→</b>	*	•	4	*	4	<u></u>	*	<b>/</b>	<b>↓</b>	1
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					474			4			1→	
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Volume (veh/h)	0	0	0	17	62	- 2	24	22	0	0	20	62
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.75	0.65	1.00	0.55	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Hourly flow rate (vph) Pedestrians	0	. 0	0	23	95	2	44	22	0	0	20	62
Lane Width (m)												
Walking Speed (m/s)					rujski films						ski i saa	s Standille I
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type		None			None							
Median storage veh)												
Upstream signal (m)								85			175	
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	210	160	51	160	191	22	82	130		22		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol	010	160	E-1	100	4.04	00	00			00		
vCu, unblocked vol tC, single (s)	210 7.1	160 6.5	51 6.2	160 7.1	191 6.5	22 6.2	82 4.1			22		
tC, 2 stage (s)	7.1	0.5	0.2	7.1	0.5	0.2	4.1			4.1		
tF (s)	3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	100	100	97	86	100	97			100		
cM capacity (veh/h)	656	715	1023	792	687	1061	1528			1607	1.00.184865	
	WB 1	WB 2	NB 1	SB 1								
Volume Total	70	50	66	82								
Volume Left	23	0	44	0								
Volume Right	0	2	0	62								
cSH	718	697	1528	1700								
Volume to Capacity	0,10	0,07	0,03	0,05				and the				
Queue Length 95th (m)	2,6	1,8	0,7	0,0								
Control Delay (s)	10,6	10,6	5,0	0,0	e for the second							
Lane LOS	В	В	Α				is to					
Approach Delay (s) Approach LOS	10,6		5,0	0,0								
	В											
Intersection Summary												
Average Delay			6,0					· ·				
Intersection Capacity Utili	zation		19,2%	The state of	CU Leve	el of Ser	vice		Α			
Analysis Period (min)			15									

	<b>→</b>	<b>→</b>	*	•	<b>←</b>	*	4	<b>†</b>	1	<b>\</b>	ļ	1
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					414			4	1000	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	1>	
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	s, who
Volume (veh/h)	0	0	0	3	12	9	7	76	0	0	49	62
Peak Hour Factor	1.00	1.00	1.00	0.50	0.95	0.25	0.68	0.56	0.25	1.00	0.92	0.61
Hourly flow rate (vph)	0	0	0	6	13	36	10	136	0	0	53	102
Pedestrians					4			6			3	
Lane Width (m)					3.6			3.6			3.6	
Walking Speed (m/s)					1.1			1.1			1.1	
Percent Blockage					0			1			0	
Right turn flare (veh)												
Median type		None			None					et marijek <sup>a</sup>		
Median storage veh)												
Upstream signal (m)				1				85			175	
pX, platoon unblocked		- ale ( ale)		. 1 5056	A52							
vC, conflicting volume	306	264	110	270	315	143	155			140		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol	i lik											
vCu, unblocked vol	306	264	110	270	315	143	155			140		
tC, single (s)	7.1	6.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)	8 =	4.0	0.0									
tF (s)	3.5	4.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	100	100	99	98	96	99			100		
cM capacity (veh/h)	608	637	944	674	597	904	1438			1451		
Direction, Lane #	WB 1	C	NB 1	SB 1							346	
Volume Total	12	42	146	155								
Volume Left	6	0	10	0								
Volume Right	0	36	0	102								
cSH	633	840	1438	1700								
Volume to Capacity	0,02	0,05	0,01	0,09								
Queue Length 95th (m)	0,5	1,3	0,2	0,0					V1 -4.			MARIE ZII
Control Delay (s)	10,8	9,5	0,6	0,0								
Lane LOS	В	Α	Α									
Approach LOS	9,8		0,6	0,0								
Approach LOS	Α											
Intersection Summary												
Average Delay			1,7									
Intersection Capacity Uti	lization		22,1%		CU Leve	el of Ser	vice		Α		NAME OF THE	
Analysis Period (min)			15									

	<b>→</b>	<b>→</b>	•	•	♣	*	4	†	<b>/</b>	ļ	4	
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations		र्स	7		4	7		44		सै	7	
Volume (vph)	39	211	16	3	48	6	14	15	47	58	98	
Turn Type	Perm		Perm	Perm		Perm	Perm		Perm		Perm	
Protected Phases		4			8			2	, NY H	6		
Permitted Phases	4		4	8		8	2		6	. 144	6	
Detector Phases		4.0										
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Minimum Split (s)	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Total Split (%)	50.0%			50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag												
Lead-Lag Optimize?											Salasia S	
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	
Act Effct Green (s)		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0		23.0	23.0	
Actuated g/C Ratio		0.46	0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	0.46	
v/c Ratio		0.41	0.02		0.08	0.01		0.10		0.17	0.23	
Control Delay		10.9	7.6		8.6	8.0		8.1		8.7	9.3	
Queue Delay		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	
Total Delay		10.9	7.6		8.6	8.0		8.1		8.7	9.3	
LOS		В	Α		· A	Α		Α		Α	Α	
Approach Delay		10,7			8,6			8,1		9,0		
Approach LOS		В			· A			Α		A		

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

Offset: 12.5 (25%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

Natural Cycle: 40
Control Type: Pretimed
Maximum v/c Ratio: 0,41
Intersection Signal Delay: 9,7
Intersection LOS: A

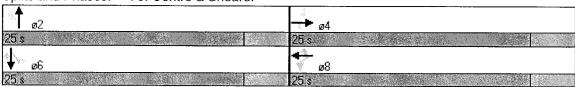
Intersection Capacity Utilization 50,0%

Intersection LOS: A ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

CIMA +

Splits and Phases: 70: Centre & Shearer



Synchro 6 Report

	<b>→</b>	-	<b>←</b>	*	-	4		
Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR		
Lane Configurations		4	<b>†</b>		Y <sub>y</sub> r			
Sign Control		Free	Free		Stop	Bayro St. William		
Grade		0%	0%		0%		and the way to see the	
Volume (veh/h)	50	220	45	15	52	12		
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly flow rate (vph)	54	239	49	16	57	13		
Pedestrians								
Lane Width (m)			ing. Capatan					
Walking Speed (m/s)							. , ,	
Percent Blockage								
Right turn flare (veh)								
Median type					None			
Median storage veh)								
Upstream signal (m)		77	79					
pX, platoon unblocked					0,95			
vC, conflicting volume	65				405	57		
vC1, stage 1 conf vol								
vC2, stage 2 conf vol								
vCu, unblocked vol	65				372	57		
tC, single (s)	4.1				6.4	6.2		
tC, 2 stage (s)	0.0							
tF (s)	2.2				3.5	3.3		
p0 queue free %	96			. 4.	90	99		
cM capacity (veh/h)	1550				578	1015		
Direction, Lane #	EB 1	WB1	SB 1					
Volume Total	293	65	70					
Volume Left	54	0	57					
Volume Right	0	16	13					
cSH	1550	1700	629					
Volume to Capacity	0,04	0,04	0,11					e e e e e e e e e e e e e e e e e e e
Queue Length 95th (m)	0,9	0,0	3,0					
Control Delay (s)	1,6	0,0	11,4					
Lane LOS	Α		В					
Approach Delay (s)	1,6	0,0	11,4					
Approach LOS			В					
Intersection Summary								
Average Delay			3,0					
Intersection Capacity Util	ization		31,3%	10	CU Leve	el of Service	Α	
Analysis Period (min)			15					

<i>→</i>	✓	<b>←</b>	•	4	<b>†</b>	<b>\</b>	<b>↓</b>
----------	---	----------	---	---	----------	----------	----------

		-	₹			١,		_	Ŧ	
Lane Group	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	
Lane Configurations		4		4	7		4		4	
Volume (vph)	27	217	8	43	11	13	8	22	11	
Turn Type	Perm		Perm		Perm	Perm		Perm		
Protected Phases		2		6			4		8	
Permitted Phases	2		6		6	4		8		
Detector Phases										
Minimum Initial (s)	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	15.0	15.0	15.0	15.0	
Minimum Split (s)	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	
Total Split (%)	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	
Yellow Time (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
All-Red Time (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Lead/Lag										
Lead-Lag Optimize?				J. S.						
Recall Mode	Max									
Act Effct Green (s)		23.0		23.0	23.0		23.0		23.0	
Actuated g/C Ratio		0.46		0.46	0.46		0.46		0.46	
v/c Ratio		0.44		0.09	0.05		0.12		0.08	
Control Delay		17.8		8.0	7.7		8.3		8.0	
Queue Delay		0.0		0.0	0.0		0.0		0.0	
Total Delay		17.8		8.0	7.7		8.3		8.0	
LOS		В		A	Α	7	Α		Α	
Approach Delay		17,8		7,9			8,3		8,0	
Approach LOS		В		Α			Α		Α.	

Cycle Length: 50

Actuated Cycle Length: 50

Offset: 25 (50%), Referenced to phase 2:EBTL and 6:WBTL, Start of Green

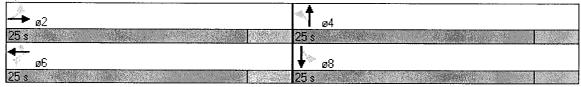
Natural Cycle: 45
Control Type: Pretimed
Maximum v/c Ratio: 0,44
Intersection Signal Delay: 13,8
Intersection LOS: B

Intersection Capacity Utilization 51,5%

Intersection LOS: B
ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 80: Centre & Richmond



	•	*	<b>†</b>	<i>&gt;</i>	-	<b>↓</b>						
Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT						
Lane Configurations	ሻ	7	4			4		****************				
Sign Control	Stop		Free	5-14-1		Free						Ŷŧ.
Grade	0%		0%			0%						
Volume (veh/h)	18	36	94	12	25	152						
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92						
Hourly flow rate (vph)	20	39	102	13	27	165	<b>被</b> 等。是					
Pedestrians												
Lane Width (m)					1798						and the street,	
Walking Speed (m/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)	None								100 miles			
Median type Median storage veh)	None									,494. PF 1		
Upstream signal (m)			204									
pX, platoon unblocked			بين م									
vC, conflicting volume	328	109		- 345.	115							
vC1, stage 1 conf vol	3 <b>7-3</b>				. May 1919							
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	328	109			115							
tC, single (s)	6.4	6.2			4.1							
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	3.3			2.2							
p0 queue free %	97	96			98							
cM capacity (veh/h)	658	950			1486					100		
Direction, Lane #	WB 1	WB2	NB 1	SB 1	51							
Volume Total	20	39	115	192								
Volume Left	20	0	0	27								
Volume Right	0	39	13	0								
cSH	658	950	1700	1486								
Volume to Capacity	0,03	0,04	0,07	0,02					5, 1, 234			
Queue Length 95th (m)	0,7	1,0	0,0	0,4	Assessed in 1995				DAVINI Ref			
Control Delay (s)	10,6	9,0	0,0	1,2			\$478-1 B			Project of		197
Lane LOS	В	A	0.0	1 2								
Approach Delay (s) Approach LOS	9,5 A		0,0	1,2								
Intersection Summary												
Average Delay			2,1								OF STATE OF	
Intersection Capacity Uti	lization		26,0%	1.000	CU Lev	el of Sen	vice		Α			
Analysis Period (min)			15									

	۶	•	4	<b>†</b>	ļ	1				
Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR				
Lane Configurations	Ϋ́	****		4	<b>\$</b>	300 F 67 F 68		scottes at the		
Sign Control	Stop			Free	Free	47.5%		i Barri		· 1841 。
Grade	0%			0%	0%		, "Nep"			
Volume (veh/h)	150	41	21	3	41	82				
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92				1 mark 2 1 1 1 2 mark
Hourly flow rate (vph)	163	45	23	3	45	89				<b>建筑设施</b>
Pedestrians										
Lane Width (m)								12 A		
Walking Speed (m/s)										
Percent Blockage						14.				
Right turn flare (veh)										
Median type	None									
Median storage veh)				4.50	ندم د					
Upstream signal (m) pX, platoon unblocked				159	101					
vC, conflicting volume	138	89	134							
vC1, stage 1 conf vol	100	09	134							
vC2, stage 2 conf vol										
vCu, unblocked vol	138	89	134							
tC, single (s)	6.4	6.2	4.1							
tC, 2 stage (s)	<b>.</b>	5.2								
tF(s)	3.5	3.3	2.2							
p0 queue free %	81	95	98							
cM capacity (veh/h)	847	974	1463							
Direction, Lane #	EB 1	NB 1	SB 1							
Volume Total	208	26	134							
Volume Left	163	23	0							
Volume Right	45	0	89							
cSH	871	1463	1700							
Volume to Capacity	0,24	0,02	0,08							
Queue Length 95th (m)	7,4	0,4	0,0							
Control Delay (s)	10,4	6,6	0,0	Jan British						
Lane LOS	В	Α Α								
Approach Delay (s)	10,4	6,6	0,0							
Approach LOS	В									
Intersection Summary										
Average Delay			6,4							 CONTRACTOR OF THE STATE OF THE
Intersection Capacity Ut	ilization		31,3%	IC	CU Leve	el of Servic	e		Α	
Analysis Period (min)			15							

$\checkmark$ $\land$ $\uparrow$ $\nearrow$ $\downarrow$	
Movement WBL WBR NBT NBR SBL SBT	
Lane Configurations Y 5	809000:104000
Sign Control Stop Free Free	
Grade 0% 0% 0%	
Volume (veh/h) 2 12 150 3 17 121	W.S
Peak Hour Factor 0.92 0.92 0.92 0.92 0.92	
Hourly flow rate (vph) 2 13 163 3 18 132	- 48
Pedestrians	400
Lane Width (m)	
Walking Speed (m/s)	3,593
Percent Blockage	
Right turn flare (veh)	
Median type None	
Median storage veh)	
Upstream signal (m) 220 40	
pX, platoon unblocked	
vC, conflicting volume 333 165 166	
vC1, stage 1 conf vol	
vC2, stage 2 conf vol	
vCu, unblocked vol 333 165 166	
tC, single (s) 6.4 6.2 4.1	
tC, 2 stage (s)	
tF (s) 3.5 3.3 2 2.2	
p0 queue free % 100 99 99	
cM capacity (veh/h) 657 885 1424	
Direction, Lane # WB 1 NB 1 SB 1	
Volume Total 15 166 150	120.000.00.000
Volume Left 2 0 18	
Volume Right 13 3 0	
cSH 843 1700 1424	
Volume to Capacity 0,02 0,10 0,01	
Queue Length 95th (m) 0,4 0,0 0,3	
Control Delay (s) 9,3 0,0 1,0	
Lane LOS A A	
Approach Delay (s) 9,3 0,0 1,0	
Approach LOS A	
Intersection Summary	9
Average Delay 0,9	
Intersection Capacity Utilization 28,7% ICU Level of Service	4
Analysis Period (min) 15	

	۶	•	4	<b>†</b>	<b>↓</b>	4					
Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR					
Lane Configurations	14			4	ĵ.						
Sign Control	Stop			Free	Free						
Grade	0%	7,000		0%	0%		March Street		460° ' ' -		
Volume (veh/h)	235	71	65	20	40	245					
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92			man Kal		
Hourly flow rate (vph)	255	77	71	22	43	266				Year of	
Pedestrians											
Lane Width (m)		Jak sa							A A A		
Walking Speed (m/s)											
Percent Blockage											
Right turn flare (veh)											
J.	None										
Median storage veh)											
Upstream signal (m)				131	128						
pX, platoon unblocked									r water a state of		
vC, conflicting volume	340	177	310								
vC1, stage 1 conf vol											
vC2, stage 2 conf vol	0.40	4	0.10								
vCu, unblocked vol	340	177	310								
tC, single (s)	6.4	6.2	4.1				i was				
tC, 2 stage (s) tF (s)	3.5	3.3	2.2								
p0 queue free %	59	91	94								
cM capacity (veh/h)	623	872	1262								
- · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						- Tarakan I				est sichene et deserteen	nanattigan kalenca
Direction, Lane #	EB 1	NB 1	SB 1								
Volume Total	333	92	310	1.1							
Volume Left	255	71	0								
Volume Right cSH	77 667	1000	266								
Volume to Capacity	0,50	1262 0,06	1700 0,18								
Queue Length 95th (m)	22,3	1,4	0,18	. 5			1				
Control Delay (s)	15,6	6,2	0,0					Station states		agaja eta 155	, e.g., 789.
Lane LOS	C	Α	0,0			2000					
Approach Delay (s)	15,6	6,2	0,0								
Approach LOS	C	~,-	2,0								
Intersection Summary											
Average Delay		gggggattasstadten Pilot Phyl. Sh. D	7,9	2000 o 2000 o 1 d	20.00				and an artist of the second		
Intersection Capacity Utili	zation		49,2%	i	CU Level	of Serv	/ice	Aleksia y	<b>A</b> - VB 250		
Analysis Period (min)			15								

	€	4	†	<i>&gt;</i>	<b>\</b>	<b></b>							
Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT							
Lane Configurations	Ϋ́		1→			ની							
Sign Control	Stop		Free			Free							
Grade	0%		0%			0%					A 12 17 18 18		
Volume (veh/h)	14	30	55	5	50	189			1.74	300			
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92		0.92	0.92							
Hourly flow rate (vph)	15	33	60	5	54	205							
Pedestrians													
Lane Width (m)								es de la			i. A sambisa	We but	
Walking Speed (m/s)													
Percent Blockage													
Right turn flare (veh)	al accord												
Median type	None												
Median storage veh)			W 1 5 4										
Upstream signal (m)			46										
pX, platoon unblocked	**************************************	00											
vC, conflicting volume	377	62			65								
vC1, stage 1 conf vol vC2, stage 2 conf vol													
vCu, unblocked vol	377	62			ee.								
tC, single (s)	6.4	6.2			65 4.1								
tC, 2 stage (s)	. 0.4	0.2			4.1								
tF (s)	3.5	3.3			2.2								
p0 queue free %	97	97			96								
cM capacity (veh/h)	607	1008	- 21s		1550								
			65.1		1000				(0.000 to 0.000 (0.000 to 0.000 to 0.0	etala an esta de la cale	. 6		0.0000468
Direction, Lane #	WB 1	NB 1	SB 1										
Volume Total	48	65	260										
Volume Left	15	0	54										
Volume Right cSH	33	+700	1550										
Volume to Capacity	833 0,06	1700 0,04	1550										
Queue Length 95th (m)	1,5	0,04	0,04 0,9	Mary Control							di C		
Control Delay (s)	9,6	0,0	1,8	05500-120-1									
Lane LOS	Α	0,0	1,0 A		14 (44)								
Approach Delay (s)	9,6	0,0	1,8										
Approach LOS	0,0 A	0,0	1,0										
			314.932				34,000 (10 A) 14 A		dagge Season		2.2		BR SSJ
Intersection Summary													
Average Delay	nazani 20		2,5	م. ا	<b>56</b> 11 12 (2006)	(				5 <b>4</b> 3 3 3			
Intersection Capacity Uti	lization		29,4%	IC	CU Leve	or Ser	rvice			Α			
Analysis Period (min)			15										

### 5: Accès A & Shearer Performance by movement

Movement	WBL 1	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3
Delay / Veh (s)	5.4	8.2	3.8	3.9	1.6	0.3	<ul><li>2.6多数であれては、よることには、1000年のようには、500円を対して、</li></ul>
Vehicles Entered	15	35	106	12	24	151	343
Vehicles Exited	15	35	105	12	24	151	[1] <b>342</b> [1] [1] [2] [2] [3] [3] [3] [4] [4] [4] [4] [4] [4] [4] [4] [4] [4
Hourly Exit Rate	15	35	105	12	24	151	342

#### 10: St-Patrick & des Seigneurs Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBT	SBL	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	2.0	6.7	0.0	2.2	0.4	0.0	4.8	0.0	0.6	16.8	
Delay / Veh (s)	63.4	51.4	22.1	22.8	5.2	42.8	31.9	36.9	11.7	31.1	경찰하다 집 이 바람이는 사람이 되는 것이 되었다.
Vehicles Entered	116	467	1	348	279	2	544	2	180	1939	
Vehicles Exited	115	467	1	349	279	2	543	2	181	1939	
Hourly Exit Rate	115	467	1	349	279	2	543	2	181	1939	

#### 15: Accès B & Richmond Performance by movement

Movement	WBL WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All	100	
Total Delay (hr)	0.0 0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.4		
Delay / Veh (s)	7.8 17.1	7.5	0.8	1.6	0.6	4.8		
Vehicles Entered	1 12	149	3	17	119	301		
Vehicles Exited	1 12	149	3 .	17	119	301		
Hourly Exit Rate	1 12	149	3	17	119	301		

# 20: St-Patrick & Shearer Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All	100 PM	
Total Delay (hr)	1.1	0.0	0.1	0.8	0.7	0.9	3.6		
Delay / Veh (s)	4.8	0.6	13.9	5.0	29.5	63.5	7.6	Contraction of the State of the	
Vehicles Entered	863	148	27	540	83	50	1711		
Vehicles Exited	863	148	27	543	83	51	1715		
Hourly Exit Rate	863	148	27	543	83	51	1715		

# 25: St-Patrick & Richmond Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All	
Total Delay (hr)	6.5	0.2	0.5	0.6	1.0	0.0	0.3	9.2	
Delay / Veh (s)	26.5	22.6	18.9	5.0	31.1	0.8	31.4	20.5	
Vehicles Entered	880	35	100	445	121	1	39	1621	
Vehicles Exited	882	35	101	444	121	1	. 39	1623	
Hourly Exit Rate	882	35	101	444	121	1	39	1623	

# 30: St-Patrick & Montmorency Performance by movement

***************************************			water to a determination										
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.0	4.4	0.6	2.0	0.9	0.0	2.3	0.1	0.7	0.0	0.0	0.0	11.1
Delay / Veh (s)	18.3	19.6	19.0	44.2	9.4	12.2	46.7	45.9	32.4	37.3	25.4	23.8	23.2
Vehicles Entered	6	801	115	163	362	4	176	6	76	2	6	5	1722
Vehicles Exited	6	800	116	163	363	4	176	6	75	2	6	5	1722
Hourly Exit Rate	6	800	116	163	363	4	176	6	75	2	6	5	1722

# 35: Accès A & Richmond Performance by movement

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All				
Total Delay (hr)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3			 	
Delay / Veh (s)	4.9	3.8	2.3	0.7	0.7	0.2	2.9				
Vehicles Entered	150	37	23	4	43	77	334				
Vehicles Exited	149	37	23	4	43	77	333				
Hourly Exit Rate	149	37	23	4	43	77	333				

# 40: Richardson & Montmorency Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All		2
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		_
Delay / Veh (s)	4.1	6.1	2.8	2.0	1.0	0.4	0.2	1.1		
Vehicles Entered	2	15	10	6	89	55	65	242		
Vehicles Exited	2	15	10	6	89	55	65	242	10 - 1 일본 시간에 가는 사람들은 사람들이 되었다.	
Hourly Exit Rate	2	15	10	6	89	55	65	242		

# 45: Accès B & Montmorency Performance by movement

Movement	EBL	EBR.	- NBL	NBT	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.4	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.7	
Delay / Veh (s)	6.8	4.9	3.1	0.6	2.4	1.2	3.7	
Vehicles Entered	234	70	63	42	40	244	693	
Vehicles Exited	234	70	64	42	40	245	695	
Hourly Exit Rate	234	70	64	42	40	245	695	

EIC Le Nordelec M.Vilmont

SimTraffic Report Page 1

Note: PHF pardefact pour solvanion hetere

50: Richardson	& Richmond	Performance	by movement

Movement	WBL	WBT WE	BR NE	SL NE	3Т	SBT	SBR	All	Mar Anda		**************************************		
Total Delay (hr)	0.0	300000000000000000000000000000000000000	0.0000000000000000000000000000000000000		.0	0.0	0.0	0.2		1			
Delay / Veh (s)	4.9	6.1 3	3,4 2	4 0	.8	0.7	0.2	2.8					
Vehicles Entered	18	65	3 2	21 2	27	23	59	216					
Vehicles Exited	18	65	3 2	21 2	27: :-	. 23	59	216					
Hourly Exit Rate	18	65	3 2	21 2	27	23	59	216					

# 55: Accès C & Shearer Performance by movement

Movement	WBL	WBA	NBT	NBR	SBL	SBT	All		
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	001 01	0.1		
Delay / Veh (s)	5.7		0.7			1.0	1.4		
Vehicles Entered	16	31	58	4	51	188	348		
Vehicles Exited	16	31	58	4	51	188	348		
Hourly Exit Rate	16	31	58	4	51	188	348		

# 60: Richardson & Shearer Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	
Delay / Veh (s)	7.3	8.1	4.5	2.0	0.5	0.7	0.4	2.9	
Vehicles Entered	81	35	33	9	82	159	18	417	
Vehicles Exited	81	35	33	9	82	159	18	417	
Hourly Exit Rate	81	35	33	9	82	159	18	417	

# 65: Centre & Accès C Performance by movement

Movement	EBL	EBT V	VBT	WBR	SBL	SBR	All	
Total Delay (hr)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	
Delay / Veh (s)	2.8	1.7	1.0	0.7	5.2	2.8	[图 2.2] (1) (1) (1) (1) (2) (2) (2) (3) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4	98
Vehicles Entered	49	231	50	13	55	11	409	
Vehicles Exited	49	230	50	13	55	11	. 1. <b>408</b> / 作 ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) (	
Hourly Exit Rate	49	230	50	13	55	11	408	

# 70: Centre & Shearer Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBA	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBA	Ali	
Total Delay (hr)	0.1	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.3	1.6	
Delay / Veh (s)	13.0	10.8	10.9	17.8	6.0	10.4	15.9	8.6	9.2	11.4	7.4	11.2	10.3	
Vehicles Entered	37	206	15	2	48	6	14	14	10	47	68	95	562	
Vehicles Exited	37	206	15	2	48	6	14	14	10	47	68	95	562	
Hourly Exit Rate	37	206	15	2	48	6	14	14	10	47	68	95	562	

# 75: Centre & Montmorency Performance by movement

Movement	900000 <b>- N</b> IBS	and <del>harmon</del> esses	meres	A REPORT	NATION OF THE PARTY.	erior kar parties est	JOHN YPRHEIDS	- AMERICA	OOT	* **	est constant of	
Committee of the Commit	EBL	· EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	SBL	SBT	All		
Total Delay (hr)	0.1	0.6	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	1.0		
Delay / Veh (s)	12.9	9.2	7.5	6.5	5.4	12.5	6.2	9.5	6.3	8.7		
Vehicles Entered	38	240	1	50	14	2	30	26	24	425		
Vehicles Exited	38	238	: 1	- 50	14	2	30	26	24	423		
Hourly Exit Rate	38	238	1	50	14	2	30	26	24	423		

# 80: Centre & Richmond Performance by movement

Movement		EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All	,	
Total Delay (hr)	****************	0.1	0.9	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.5		quarement de la company de la company de la company de la company de la company de la company de la company de
Delay / Veh (s)		17.2	13.8	13.9	16.4	6.9	11.5	10.0	7.7	8.7	10.6	4.9	6.3	12.2		
Vehicles Entered		29	231	26	8	44	11	15	7	18	23	16	4	432		
Vehicles Exited		29	232	26	. 8	44	11	15	7	18	23	16	4	433		
Hourly Exit Rate		29	232	26	8	44	11	15	7	18	23	16	4	433		

# Total Network Performance

Total Delay (hr)	49.9	)		
Delay / Veh (s)	56.3	<b>3</b> (2006)		
Vehicles Entered	3186	3		
Vehicles Exited	3189			
Hourly Exit Rate	3189	,		

#### 5: Accès A & Shearer Performance by approach

Approach	WB.	NB	SB	All		
Total Delay (hr)	0.1	0.1	0.0	0.3		_
Delay / Veh (s)	7.4	3.8	0.5	2.6	医抗溶液 医抗性 医硬膜溶液 基础 医多种 人名西西西西西西西西西西西西西西西西	
Vehicles Entered	50	118	175	343		
Vehicles Exited	50	117	175	342	그는 사람들은 사람들이 가장 살아가는 사람들이 가장 살아 있다.	
Hourly Exit Rate	50	117	175	342	A CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR	

# 10: St-Patrick & des Seigneurs Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	Aji
Total Delay (hr)	8.7	2.6	0.0	5.4	16.8
Delay / Veh (s)	53.8	15.0	42.8	26.9	31.1
Vehicles Entered	583	628	2	726	1939
Vehicles Exited	582	629	2	726	1939
Hourly Exit Rate	582	629	2	726	1939

# 15: Accès B & Richmond Performance by approach

Approach	WB	· NB	SB	All
Total Delay (hr)	0.1	0.3	0.0	0.4
Delay / Veh (s)	16.4	7.4	8.0	- 4.8 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
			136	301
Vehicles Exited	13	152	136	-301 (a. 1. Ref. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1.
Hourly Exit Rate	13	152	136	301

### 20: St-Patrick & Shearer Performance by approach

Approach	EB	WB	NB.	All					
Total Delay (hr)	1.2	0.9	1.6	3.6					
Delay / Veh (s)	4.2	5.4	42.5	7.6		100			338
Vehicles Entered	1011	567	133	1711					
Vehicles Exited	1011	570	134	1715				30	
Hourly Exit Rate	1011	570	134	1715					

# 25: St-Patrick & Richmond Performance by approach

Approach	EB	WB NE	. All		
Total Delay (hr)	6.7	1.1 1.4	9.2		
Delay / Veh (s)	26.4	7.5 31.0	20.5	The growing of exclusive that the	
Vehicles Entered	915	545 161	1621		
Vehicles Exited	917	545 161	1623		
Hourly Exit Rate	917	545 161	1623		

#### 30: St-Patrick & Montmorency Performance by approach

Approach		· EB	WB	NB	SB	All			W-41						
Total Delay (hr)		5.0	3.0	3.0	0.1	11.1				 					
Delay / Veh (s)		19.5	20.1	42.3	26.6	23.2									
Vehicles Entered		922	529	258	13	1722									
Vehicles Exited	77.0	922	530	257	13	1722									
Hourly Exit Rate		922	530	257	13	1722									

# 35: Accès A & Richmond Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	Ali			
Total Delay (hr)	0.2	0.0	0.0	0.3			
Delay / Veh (s)	4.7	2.1	0.4	2.9	Self of the		
Vehicles Entered	187	27	120	334			
Vehicles Exited	186	27	120	333			
Hourly Exit Rate	186	27	120	333			

# 40: Richardson & Montmorency Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All					
Total Delay (hr)	0.0	0.0	0.0	0.1					
Delay / Veh (s)	4.7	1.0	0.3	4.4					
Vehicles Entered	27	95	120	242					
Vehicles Exited	27	95	120	242					
Hourly Exit Rate	27	95	120	242					

# 45: Accès B & Montmorency Performance by approach

Approach	EB :	NB	SB	Ail				
Total Delay (hr)	0.5	0.1	0.1	0.7				
Delay / Veh (s)	6.3	2.1	1.3	3.7				
Vehicles Entered	304	105	284	693				
Vehicles Exited	304	106	285	695				
Hourly Exit Rate	304	106	285	695				

Situation future Situation for the PM
50: Richardson & Richmond Performance by approach
Approach WB NB SB All
Total Delay (hr) 0.1 0.0 0.0 0.2 Delay / Veh (s) 5.7 1.5 0.4 2.8 Vehicles Entered 86 48 82 216 Vehicles Exited 86 48 82 216 Hourly Exit Rate 86 48 82 216
55: Accès C & Shearer Performance by approach
Approach WB NB SB All
Total Delay (hr) 0.0 0.0 0.1 0.1 Delay / Veh (s) 3.6 0.7 1.2 1.4 Vehicles Entered 47 62 239 348 Vehicles Exited 47 62 239 348 Hourly Exit Rate 47 62 239 348
60: Richardson & Shearer Performance by approach
Approach         WB         NB         SB         All           Total Delay (hr)         0.3         0.0         0.0         0.3           Delay / Veh (s)         6.9         0.7         0.6         2.9           Vehicles Entered         149         91         177         417           Vehicles Exited         149         91         177         417           Hourly Exit Rate         149         91         177         417
65: Centre & Accès C Performance by approach
Approach         EB         WB         SB         All           Total Delay (hr)         0.1         0.0         0.1         0.3           Delay / Veh (s)         1.9         0.9         4.8         2.2           Vehicles Entered         280         63         66         409           Vehicles Exited         279         63         66         408           Hourly Exit Rate         279         63         66         408
70: Centre & Shearer Performance by approach
Approach         EB         WB         NB         SB         All           Total Delay (hr)         0.8         0.1         0.1         0.6         1.6           Delay / Veh (s)         11.1         6.9         11.5         10.0         10.3           Vehicles Entered         258         56         38         210         562           Vehicles Exited         258         56         38         210         562           Hourly Exit Rate         258         56         38         210         562
75: Centre & Montmorency Performance by approach
Approach         EB         WB         NB         SB         All           Total Delay (hr)         0.8         0.1         0.1         0.1         1.0           Delay / Veh (s)         9.7         6.2         6.6         7.8         8.7           Vehicles Entered         279         64         32         50         425           Vehicles Exited         277         64         32         50         423           Hourly Exit Rate         277         64         32         50         423
80: Centre & Richmond Performance by approach
Approach         EB         WB         NB         SB         All           Total Delay (hr)         1.1         0.2         0.1         0.1         1.5           Delay / Veh (s)         14.1         8.9         9.0         8.1         12.2           Vehicles Entered         286         63         40         43         432           Vehicles Exited         287         63         40         43         433           Hourly Exit Rate         287         63         40         43         433
Total Network Feliamance
Total Delay (hr) 49.9 Delay / Veh (s) 56.3 Vehicles Entered 3186 Vehicles Exited 3189 Hourly Exit Pate 3189

		t∎ mb.		