



PROJET DE MODERNISATION DE LA MAISON DE RADIO-CANADA

ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION
À L'ÉTAPE DE PRÉ-DÉVELOPPEMENT

RAPPORT D'ÉTUDE

NOVEMBRE 2007

TABLE DES MATIÈRES

	page
1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Contexte.....	1
1.2 Emplacement du projet et zone d'étude	1
2.0 SITUATION ACTUELLE	3
2.1 Trame urbaine.....	3
2.2 Réseau routier et contrôle de la circulation	3
2.3 Transport en commun.....	5
2.4 Transport actifs	6
2.4.1 Piétons.....	6
2.4.2 Réseau cyclable.....	6
2.5 Stationnement.....	8
2.6 Niveaux de service.....	8
2.6.1 Heure de pointe du matin	8
2.6.2 Heure de pointe de l'après-midi.....	9
3.0 IMPACT DU PROJET ET MESURES D'ATTÉNUATION	12
3.1 Caractéristiques du projet.....	12
3.1.1 Répartitions des activités sur le site	12
3.1.2 Points d'accès au projet.....	13
3.1.3 Réaménagement du boulevard René-Lévesque.....	15
3.2 Génération des déplacements.....	17
3.3 Distribution et affectation des déplacements et des débits	18
3.4 Niveaux de service avec le projet.....	20
3.4.1 Heure de pointe du matin	20
3.4.2 Heure de pointe de l'après-midi.....	24
3.5 Transport en commun et transports actifs	27
3.6 Stationnement.....	27
3.7 Livraison.....	28
3.8 Mesures d'atténuation	28
4.0 CONCLUSION	31

LISTE DES ANNEXES

Annexe A : Résultats détaillés des simulations SIM TRAFFIC – Situation actuelle

Annexe B : Géométrie des axes desservant le projet à l'étude

Annexe C : Génération, distribution et affectation des débits futurs

Annexe D : Résultats détaillés des simulations SIM TRAFFIC – Scénarios A et B+

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 - Intersections du réseau routier d'accès à l'étude et durée maximale de cycle (périodes de pointe).....	5
Tableau 2.2 - Desserte en transport en commun (autobus).....	6
Tableau 3.1 - Superficies de planchers prévues dans le projet de modernisation de la maison de Radio-Canada.....	12
Tableau 3.2 - Répartition du développement (superficie de plancher) prévu sur le site à l'étude.....	13
Tableau 3.3 - Offre de places de stationnement Répartition du développement prévu sur le site à l'étude.....	13
Tableau 3.4 - Déplacements totaux et véhiculaires générés par le projet par scénario et par heure de pointe.....	17
Tableau 3.5 - Débits véhiculaires affectés par accès.....	19
Tableau 3.6 - Distribution des débits véhiculaires générés par le projet à l'étude (Périodes de pointe du matin et de l'après-midi).....	19
Tableau 3.7 - Variation de l'offre de stationnement pour les fonctions autres que résidentielle.....	27

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 - Emplacement du projet et zone d'étude.....	2
Figure 2.1 - Réseau routier d'accès au projet à l'étude.....	4
Figure 2.2 - Desserte du site par le réseau cyclable existant.....	7
Figure 2.3 - Desserte du site par le réseau cyclable existant.....	7
Figure 2.4 - Niveaux de services aux intersections du réseau routier d'accès au projet à l'étude (Heure de pointe du matin).....	10
Figure 2.5 - Niveaux de services aux intersections du réseau routier d'accès au projet à l'étude (Heure de pointe de l'après-midi).....	11
Figure 3.1 - Points d'accès au projet à l'étude.....	14
Figure 3.2 - Géométrie du boulevard René-Lévesque.....	16
Figure 3.3 - Niveaux de services futurs aux intersections du réseau routier d'accès au projet à l'étude - Scénario A (Heure de pointe du matin).....	22
Figure 3.4 - Niveaux de services futurs aux intersections du réseau routier d'accès au projet à l'étude - Scénario B+ (Heure de pointe du matin).....	23
Figure 3.5 - Niveaux de services futurs aux intersections du réseau routier d'accès au projet à l'étude - Scénario A (Heure de pointe de l'après-midi).....	25
Figure 3.6 - Niveaux de services futurs aux intersections du réseau routier d'accès au projet à l'étude - Scénario B+ (Heure de pointe de l'après-midi).....	26

1.0 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

TECSULT a été mandatée par COPRIM pour effectuer une étude d'impact sur la circulation du projet de modernisation de la maison de Radio-Canada, à l'étape de pré-développement. Cette étude fait partie des documents de présentation à produire par COPRIM en vue d'une demande d'approbation du projet à déposer auprès de la Ville de Montréal.

Les activités réalisées comprennent :

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

Le présent rapport se divise en trois chapitres :

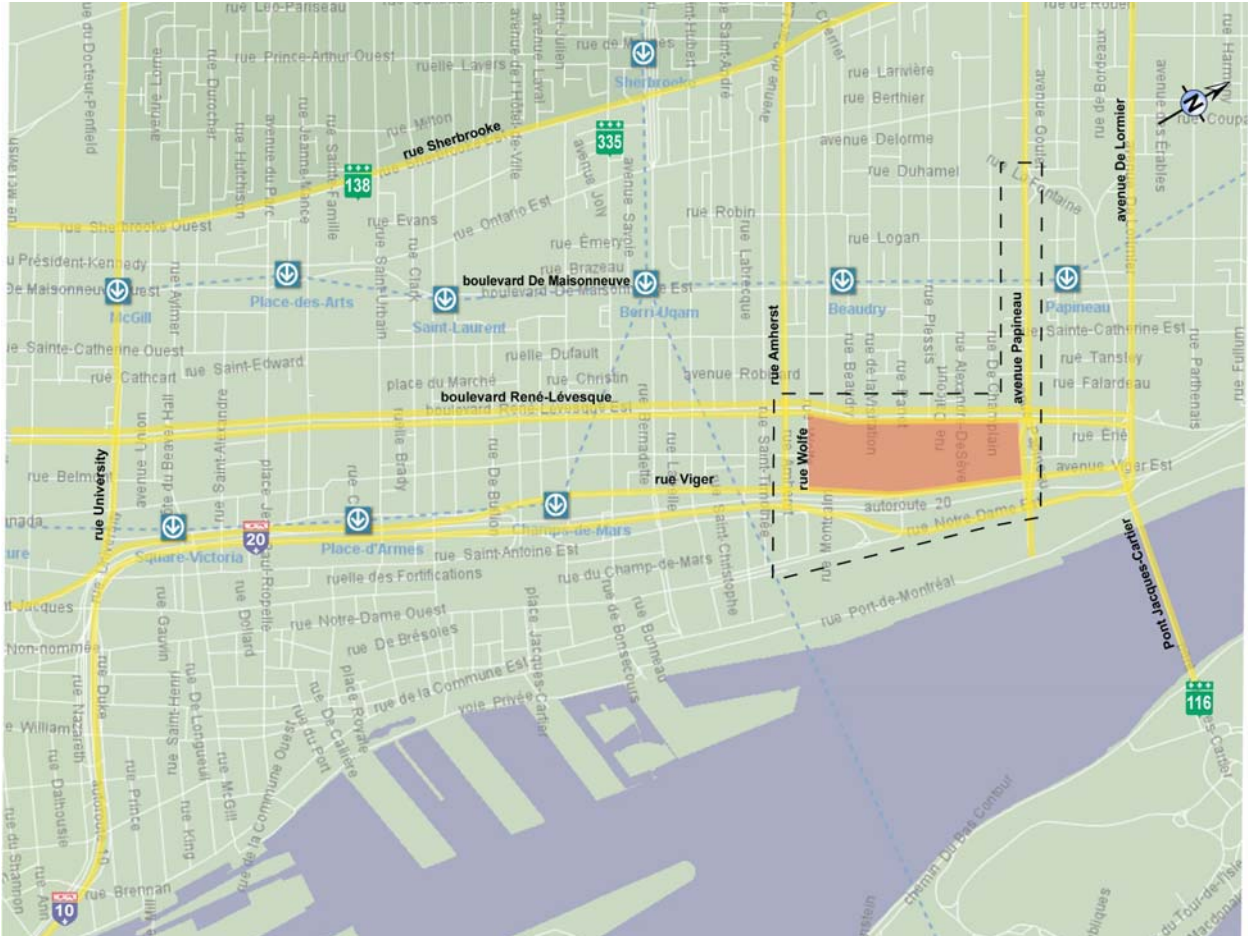
- La description du projet;
- L'analyse des conditions actuelles de circulation;
- L'analyse des impacts du projet et l'identification des mesures d'atténuation.

1.2 EMBLEMMENT DU PROJET ET ZONE D'ÉTUDE

Le projet de modernisation de la maison de Radio-Canada s'inscrit dans le quadrilatère formé par les axes Papineau, Viger, Wolfe et René-Lévesque dans l'arrondissement Ville-Marie à Montréal (figure 1.1). Ce quadrilatère comprend actuellement l'édifice de Radio-Canada et ses deux aires de stationnement en surface.

Une zone d'étude a été définie afin de qualifier les impacts du projet sur les axes principaux à proximité du site, notamment afin de tenir compte de la problématique liée à l'accès au pont Jacques-Cartier situé à proximité à l'est du site à l'étude. Ainsi, cette zone d'étude comprend l'ensemble des rues et des intersections situées dans le quadrilatère compris entre les rues Viger, Amherst, René-Lévesque et Papineau de même les autres principaux axes se raccordant à l'axe Papineau pour l'accès au pont Jacques-Cartier (Autoroute Ville-Marie et Notre-Dame Est). Dans certains cas, cette zone d'étude peut être élargie pour rendre compte d'impacts ou de problématiques particulières comme par exemple l'accès au secteur par les modes actifs (à pied et à vélo) ou les files d'attente aux accès du pont Jacques-Cartier du côté de la Rive-Sud

FIGURE 1.1 - EMPLACEMENT DU PROJET ET ZONE D'ÉTUDE



2.0 SITUATION ACTUELLE

Ce chapitre présente l'état de la situation actuelle à l'égard de la trame urbaine, du réseau routier d'accès au projet et du contrôle de la circulation, du transport en commun, des transports actifs, du stationnement et des conditions de la circulation.

2.1 TRAME URBAINE

Le projet à l'étude s'inscrit dans une partie de l'arrondissement Ville-Marie où la trame urbaine a été fortement déstructurée par des opérations d'urbanisme majeures au cours des années 1970, soit la construction de la maison de Radio-Canada et de l'autoroute Ville-Marie, immédiatement au sud. L'autre élément d'importance influençant la trame urbaine de la zone à l'étude est lié à la présence du réseau routier d'accès au pont Jacques-Cartier.

Les activités présentes aux abords du site sont de natures diverses tout comme le gabarit des bâtiments, souvent liées aux activités qu'ils abritent. De façon générale, la zone à l'étude peut être caractérisée de la façon suivante :

- À l'ouest du site, les îlots compris entre Wolfe et Amherst sont majoritairement à vocation résidentielle, bien que l'on y retrouve des commerces, notamment au niveau rez-de-chaussée;
- Au sud, outre l'autoroute Ville-Marie et les axes d'accès (Viger et Notre-Dame Est), on retrouve les installations de Molson et des bâtiments d'entrepôt;
- À l'est, quelques immeubles d'habitation, un restaurant et des aires de stationnement constituent les seules activités urbaines à proximité;
- Au nord, on retrouve un tissu urbain structuré, majoritairement résidentiel avec la présence d'autres activités (commerciale, de bureau, institutionnelle, etc.) sur les principaux axes (René-Lévesque, Sainte-Catherine et de Maisonneuve) de la zone d'étude.

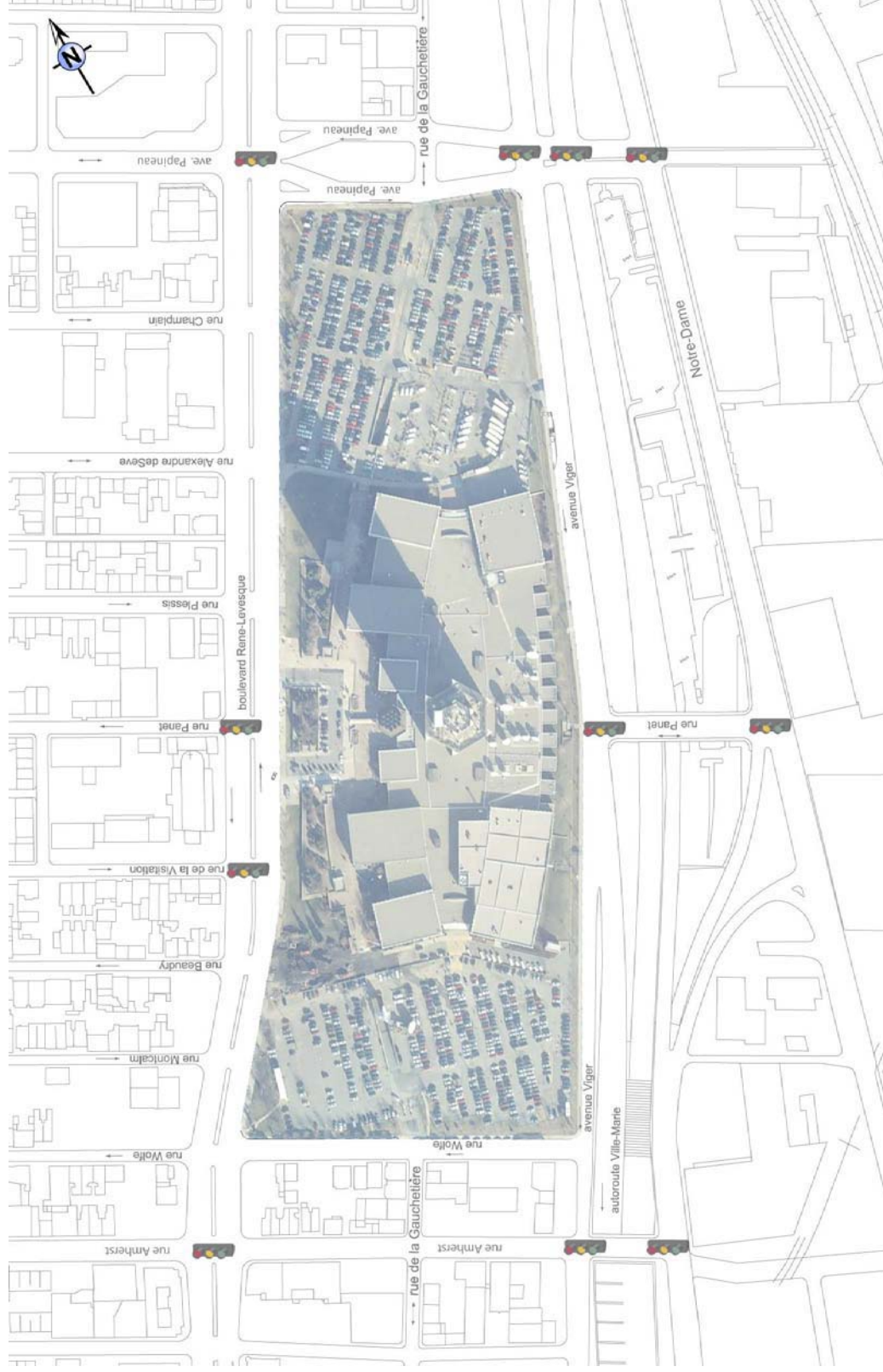
2.2 RÉSEAU ROUTIER ET CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

Le site à l'étude bénéficie d'une accessibilité appréciable en raison de la proximité du pont Jacques-Cartier et de l'autoroute Ville-Marie. Le pont Jacques-Cartier permet les échanges avec la Rive-Sud immédiate alors que l'autoroute Ville-Marie permet de rejoindre l'ensemble du réseau supérieur.

La figure 2.1 présente le réseau routier d'accès au projet à l'étude. Les principales composantes de ce réseau sont :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">▸ Axes nord-sud :<ul style="list-style-type: none">- Avenue Papineau;- Rue Amherst. | <ul style="list-style-type: none">▸ Axes est-ouest :<ul style="list-style-type: none">- Boulevard René-Lévesque;- Autoroute Ville-Marie;- Rue Viger Ouest;- Rue Notre-Dame Est- Rue Saint-Antoine Est. |
|--|--|

FIGURE 2.1 – RÉSEAU ROUTIER D'ACCÈS AU PROJET À L'ÉTUDE



Le tableau 2.1 présente les intersections du réseau routier d'accès à l'étude gérées à l'aide de feux de circulation ainsi que leur durée maximale de cycle durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

TABLEAU 2.1 – INTERSECTIONS DU RÉSEAU ROUTIER D'ACCÈS À L'ÉTUDE ET DURÉE MAXIMALE DE CYCLE (PÉRIODES DE POINTE)

Intersection	Durée de cycle (max.)
Sainte-Catherine / Papineau	80 sec.
René-Lévesque / Amherst	90 sec.
René-Lévesque / de la Visitation	90 sec.
René-Lévesque / Panet	90 sec.
René-Lévesque / Papineau	80 sec.
Viger / Papineau	120 sec.
Viger / Panet	120 sec.
Viger / Amherst	70 sec.
Saint-Antoine Est / Amherst	70 sec.
Notre-Dame Ouest / Papineau	120 sec.
Notre-Dame Est / Panet	90 sec.
Notre-Dame Est / Papineau	120 sec.

2.3 TRANSPORT EN COMMUN

Le quadrilatère à l'étude bénéficie actuellement d'une importante desserte en transport en commun avec des accès à des stations de métro à distance de marche raisonnable et des circuits d'autobus à haute fréquence sur le boulevard René-Lévesque durant les heures de pointe.

Trois stations de métro sont à distance de marche raisonnable du quadrilatère à desservir. Les stations de métro les plus proches sont Beaudry et Papineau, localisées à moins de 350 mètres de marche du quadrilatère. L'édicule le plus proche est celui de la station Beaudry localisé à l'intersection Beaudry/Sainte-Catherine, à moins de 250 mètres de marche du quadrilatère. Par ailleurs, la station de métro Berri-UQAM, permettant une accessibilité toutes directions sans correspondance, est située entre 700 et 1300 mètres de marche des extrémités est et ouest du quadrilatère à l'étude.

Pour ce qui est de la desserte par autobus, le site à l'étude est particulièrement bien desservi par les lignes express 410 et 430 qui proviennent de l'est de l'île tout en desservant l'ensemble des pôles d'importance situés le long du boulevard René-Lévesque. Ces circuits possèdent un arrêt sur le boulevard René-Lévesque au coin de la rue de Champlain du côté nord le matin et du côté sud le soir. D'autres circuits assurent également la desserte du site toute la journée ou en périodes hors pointe. Le tableau 2.2 décrit l'offre actuelle de transport en commun par autobus desservant le site à l'étude.

TABEAU 2.2 - DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN (AUTOBUS)

Circuits	Description	Arrêt existant le plus proche	Fréquence L-V (min)	Stations de métro (du circuit)
14	Circuit local Amherst (journée sauf pointe du matin)	René-Lévesque/ Amherst	25	Champ-de-Mars Laurier
15	Circuit local (hors-pointe) Sainte-Catherine (dir. Est) Maisonneuve (dir. Ouest)	Ste-Catherine/ Amherst Maisonneuve/ Amherst	30	Papineau Beaudry Berri-UQAM 6 autres stations
30	Circuit local (journée) Berri/Saint-Denis/Saint-Hubert (dir. Est) Saint-Hubert/de Châteaubriand/Saint-Denis/Berri (dir. Ouest)	Viger/Amherst	30	Berri-UQAM 7 autres stations
150	Circuit local (journée) Boulevard René-Lévesque	René-Lévesque/ Amherst	30	Papineau Place-des-Arts Gare Centrale Atwater
410	Circuit Express Notre-Dame (pointe de l'après-midi) Boulevard René-Lévesque	René-Lévesque/ Panet	6 à 7	Gare Centrale
430	Circuit Express Pointe-aux-Trembles (pointe du matin) Boulevard René-Lévesque	René-Lévesque/ Panet	6 ou moins	Gare Centrale

2.4 TRANSPORT ACTIFS

2.4.1 Piétons

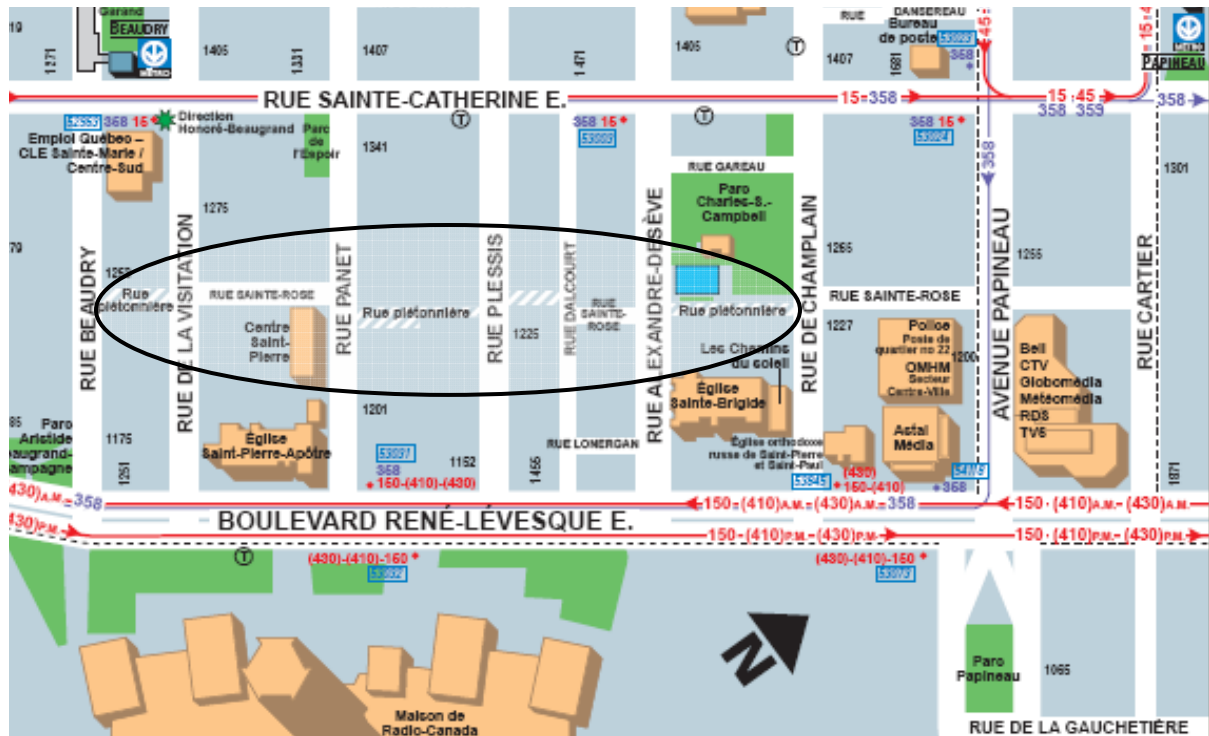
Le site à l'étude jouit d'une relative bonne accessibilité à pied, notamment en liaison avec le transport en commun (stations de métro et circuits d'autobus). À noter, outre le réseau de trottoirs bordant les principaux axes de circulation du réseau routier d'accès à l'étude, on retrouve au nord de René-Lévesque entre la rue Beaudry et l'avenue Papineau, des rues piétonnières d'orientation Est-Ouest (figure 2.2).

2.4.2 Réseau cyclable

Outre le réseau routier accessible aux cyclistes, l'accessibilité à vélo au quadrilatère est bien desservie par le réseau de voies cyclables de l'île de Montréal, notamment par les axes Notre-Dame, René-Lévesque et pont Jacques-Cartier (figure 2.3).

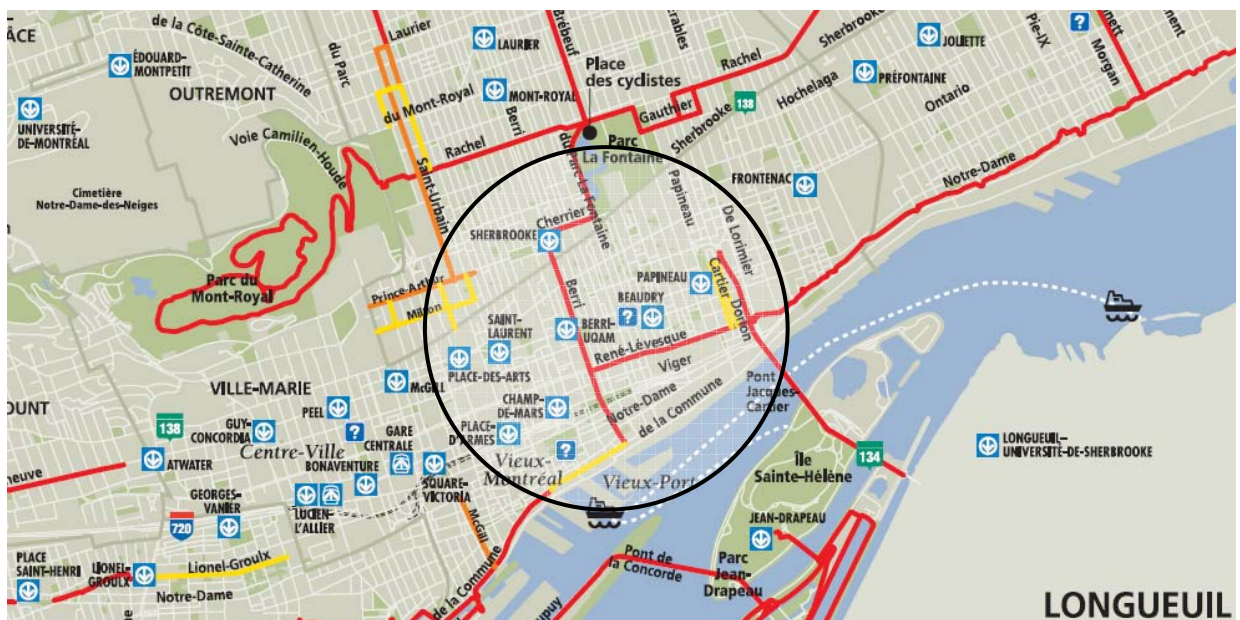
Le Plan de transport de Montréal prévoit doubler le réseau cyclable d'île de Montréal au cours des prochaines années. Dans la zone d'étude, de nouvelles voies cyclables sont ainsi prévues sur les axes de Maisonneuve, Viger, Saint-Antoine. En ce qui a trait à ces deux derniers axes, les voies cyclables sont projetées dans les tronçons situés entre les rues McGill/Square Victoria et Berri.

FIGURE 2.2 – DESSERTE DU SITE PAR LE RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



Source : STM, Cartes de quartier – station Beaudry, 2007. <http://stm.info/metro/m29.htm#Quartier>

FIGURE 2.3 – DESSERTE DU SITE PAR LE RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



Source : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/RESEAU CYC2007_MAI.PDF

2.5 STATIONNEMENT

L'îlot de Radio-Canada comprend actuellement deux parcs de stationnement à l'ouest et à l'est du bâtiment comportant au total environ 1 100 cases. L'occupation des aires de stationnement varie au cours de la journée mais elles peuvent être utilisées presque à capacité (occupation de près de 90%) à certains moments.

Le stationnement sur rue est par ailleurs permis sur les rues aux abords du quadrilatère à l'étude, notamment sur le boulevard René-Lévesque dans la voie de circulation en rive dans la direction inverse de la période de pointe. Au total environ 135 cases de stationnement sont disponibles sur le boulevard René-Lévesque dans le tronçon Wolfe/Papineau dont environ la moitié seulement en périodes de pointe.

2.6 NIVEAUX DE SERVICE

Le réseau routier à l'étude et les débits véhiculaires ont été modélisés et simulés avec les logiciels Synchro 6 et Simtraffic pour les heures de pointe avec la situation actuelle. Cette modélisation de la circulation a été calibrée afin de tenir compte de la présence des files d'attente observées aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Les principales conclusions à l'égard des conditions actuelles de circulation sont présentées ci-dessous. Les résultats détaillés sont présentés à l'annexe A.

2.6.1 Heure de pointe du matin

Dans le contexte urbain propre à un centre-ville, les niveaux de service sont globalement bons (A, B ou C) ou acceptables (D) pour l'ensemble des intersections à l'heure de pointe du matin, à l'exception des mouvements suivants (figure 2.4) :

- Intersection René-Lévesque/Papineau :
 - virage à gauche de l'approche sud (F);
 - tout droit de l'approche nord (E);
 - virage à droite de l'approche nord (E).

- Intersection Papineau/de la Gauchetière :
 - virage à gauche de l'approche est (F).

Dans ce dernier cas toutefois, ce faible niveau de service n'affecte qu'un faible débit, soit une trentaine de véhicules à l'heure.

Il faut toutefois expliquer ces relatifs bons résultats par le fait qu'en période de pointe du matin, le réseau routier d'accès au projet à l'étude est principalement alimenté par le pont Jacques-Cartier et par la rue Notre-Dame Ouest et qu'une certaine rétention s'y effectue en amont de la zone d'étude. Dans le cas de l'axe Notre-Dame Ouest, la congestion et les files d'attente débute à l'est de la rue Fullum, soit avant la zone de divergence de divergence René-

Lévesque et Notre-Dame Ouest/Ville-Marie Ouest. Dans le cas du pont Jacques-Cartier, les files d'attente se produisent aux approches du pont du côté de la Rive-Sud.

2.6.2 Heure de pointe de l'après-midi

Tous les déplacements en direction du pont Jacques-Cartier rencontrent des conditions de circulation difficiles en période de pointe de l'après-midi. Des files d'attente sont fréquemment observées sur le boulevard René-Lévesque en direction Est dans la voie de gauche, à partir de Papineau jusqu'à Beaudry et sur l'avenue Papineau en direction Nord, à partir des accès au pont jusqu'à la rue Notre-Dame Est et même plus à l'ouest sur cette dernière. Des situations d'interblocage à certaines intersections peuvent également se produire à l'occasion.

Les niveaux de service suivants, obtenus à l'aide de simulations, reflètent ces conditions d'accès difficiles aux intersections comprises dans les deux principaux itinéraires d'accès au pont Jacques-Cartier, soit René-Lévesque/Papineau et Notre-Dame Est/Papineau (figure 2.5) :

- Intersection René-Lévesque/Papineau :
 - virage à gauche de l'approche Ouest (F);
 - virage à gauche de l'approche Sud (E);
 - tout droit de l'approche Sud (E).
- Intersection Viger/Papineau :
 - virage à gauche de l'approche Sud (E).
- Intersection Notre-Dame Est/Papineau :
 - virage à gauche de l'approche Ouest (F).

De façon générale, les conditions de circulation pour les déplacements est-ouest sont meilleures, ce qui se reflète dans les niveaux de services pour ces mouvements.

3.0 IMPACT DU PROJET ET MESURES D'ATTÉNUATION

Ce chapitre présente les caractéristiques du projet à l'étude, la génération des déplacements, la distribution et l'affectation des déplacements et des débits, les conditions de circulation avec le projet de même que les mesures d'atténuation proposées.

3.1 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

3.1.1 Répartitions des activités sur le site

Le projet de modernisation de la maison de Radio-Canada faisant l'objet de la présente étude consiste à développer le quadrilatère délimité par l'avenue Papineau, l'avenue Viger la rue Wolfe et le boulevard René-Lévesque. Selon les scénarios envisagés, le projet à l'étude comprendra le développement d'activités supplémentaires à vocation de bureau (constructions de neuf étages), d'habitation (constructions de douze étages), de commerce (activités localisées en sous-sol) et d'hôtel. Le tableau 3.1 présente par scénario les superficies et, le cas échéant, les unités liées à chacune des composantes du projet. Selon les scénarios considérés, la superficie totale de planchers variera entre 3 265 033 pieds carrés (scénario A) à 3 545 033 pieds carrés (scénario B+) alors qu'actuellement la superficie de planchers de la maison de Radio-Canada est de 1 112 468 pieds carrés.

TABLEAU 3.1 – SUPERFICIES DE PLANCHERS PRÉVUES DANS LE PROJET DE MODERNISATION DE LA MAISON DE RADIO-CANADA

Bloc	Activités prévues						Total pi ²
	Bureau pi ²	Habitation pi ²	Commerces unités	Commerces pi ²	Hôtel pi ²	Hôtel chambres	
Est							
Scénario A	0	1 085 000	1 276	163 000	0	0	1 248 000
Scénario A+	0	1 085 000	1 276	273 000	0	0	1 358 000
Scénario B	303 000	804 000	946	163 000	0	0	1 270 000
Scénario B+	303 000	804 000	946	273 000	0	0	1 380 000
Radio-Canada							
Scénario A	774 255	0	0	0	227 778	268	1 002 033
Scénario A+	774 255	0	0	0	227 778	268	1 002 033
Scénario B	774 255	0	0	0	227 778	268	1 002 033
Scénario B+	774 255	0	0	0	227 778	268	1 002 033
Ouest							
Scénario A	0	881 000	1 036	134 000	0	0	1 015 000
Scénario A+	0	881 000	1 036	215 000	0	0	1 096 000
Scénario B	455 000	493 000	580	134 000	0	0	1 082 000
Scénario B+	455 000	493 000	580	215 000	0	0	1 163 000
Total							
Scénario A	774 255	1 966 000	2 312	297 000	227 778	268	3 265 033
Scénario A+	774 255	1 966 000	2 312	488 000	227 778	268	3 456 033
Scénario B	1 532 255	1 297 000	1 526	297 000	227 778	268	3 354 033
Scénario B+	1 532 255	1 297 000	1 526	488 000	227 778	268	3 545 033

Dans le cadre de l'étape de pré-développement, deux scénarios principaux ont été élaborés, soit le scénario A qui comporte une vocation résidentielle dominante et le scénario B qui comporte une vocation mixte de bureau et résidentielle (tableau 3.2). Pour les deux scénarios des variantes comportant des activités de commerce de type grande surface ont également été considérées (Scénarios A+ et B+).

TABLEAU 3.2 - RÉPARTITION DU DÉVELOPPEMENT (SUPERFICIE DE PLANCHER) PRÉVU SUR LE SITE À L'ÉTUDE

Scénario	Bureau	Activités prévues			Total
		Habitation	Commerce	Hôtel	
Scénario A	24%	60%	9%	7%	100%
Scénario A+	22%	57%	14%	7%	100%
Scénario B	46%	39%	9%	7%	100%
Scénario B+	43%	37%	14%	6%	100%

3.1.2 Points d'accès au projet

La figure 3.1 indique les points d'accès au projet à l'étude, soit les accès aux aires de stationnement, de livraison et dépose-minute, le réseau routier interne en surface de même que les principaux points d'accès piéton.

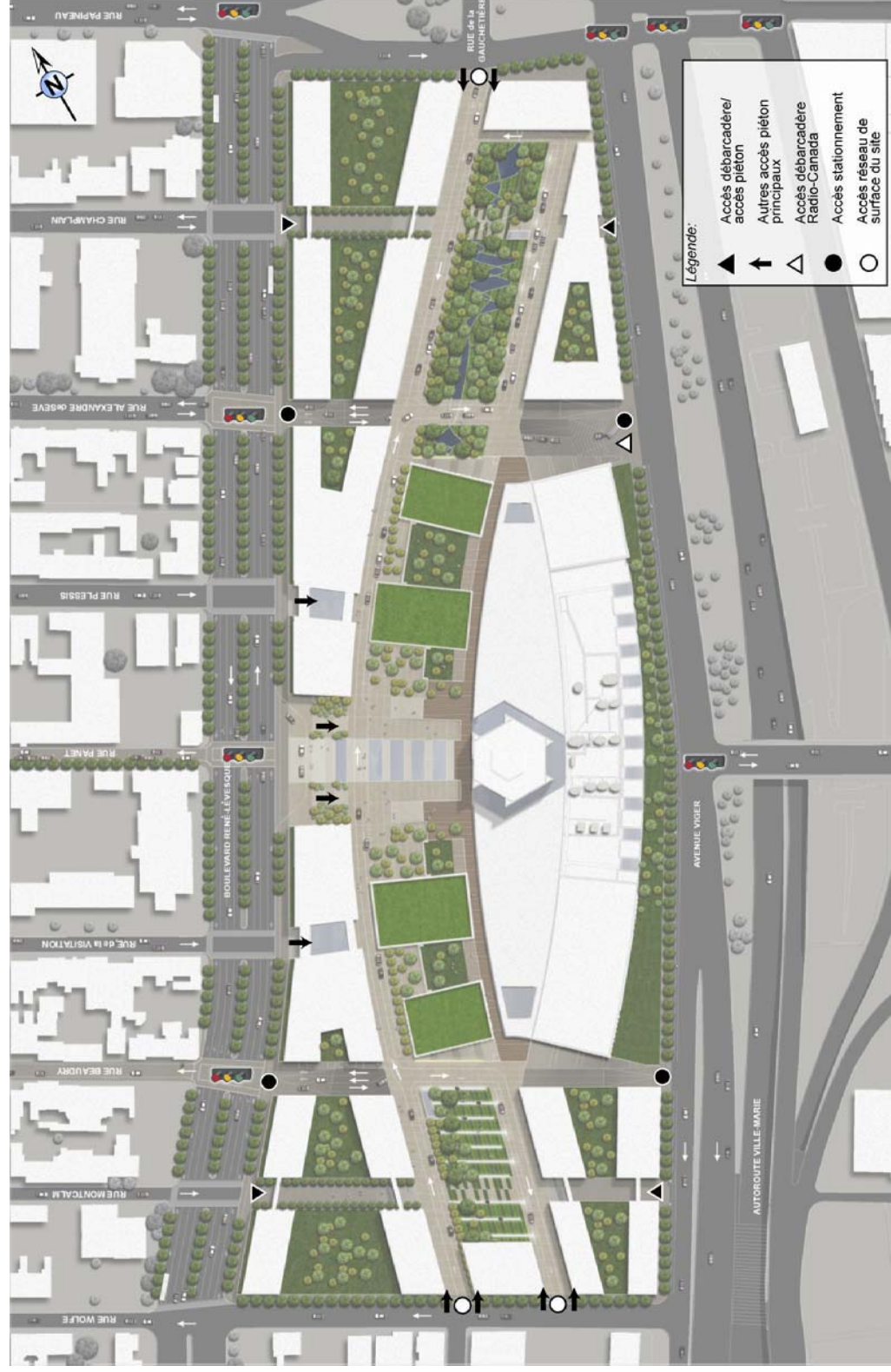
Les aires de stationnement sont localisées souterrain en deux blocs distincts, chacun d'eux étant accessibles par deux accès fonctionnant dans les deux directions répartis également entre la rue Viger et le boulevard René-Lévesque. Ceci permet d'offrir différentes alternatives aux usagers des stationnements et permet de réduire les déplacements autour du site. En cas de bris ou panne à l'un des accès, le stationnement peut continuer d'opérer.

Selon les variantes de scénarios considérées, entre 1 737 places de stationnement (variantes avec commerces en sous-sol) et 2 513 places de stationnement sont prévues dans le cadre du projet à l'étude (tableau 3.3). L'ajout d'un étage supplémentaire en sous-sol pourrait permettre d'accroître cette offre de places de stationnement d'environ 850 places.

TABLEAU 3.3 – OFFRE DE PLACES DE STATIONNEMENT RÉPARTITION DU DÉVELOPPEMENT PRÉVU SUR LE SITE À L'ÉTUDE

Scénario	Bloc			Total
	Est	Radio-Canada	Ouest	
Scénarios A/B				
Places prévues	1035	623	855	2 513
Étage sous-sol suppl.	460	0	390	850
Total	1 495	623	1 245	3 363
Scénarios A+/B+				
Places prévues	589	623	525	1 737
Étage sous-sol suppl.	460	0	390	850
Total	1 049	623	915	2 587

FIGURE 3.1 – POINTS D'ACCÈS AU PROJET À L'ÉTUDE



On retrouve également quatre accès à des débarcadères suffisamment éloignés des voies principales pour que les manœuvres des camions pour se positionner aux quais s'effectuent sur le site même (deux accès sur la rue Viger et deux sur le boulevard René-Lévesque). Ces accès constituent également des points d'accès pour les piétons. Un dernier accès indépendant accessible à partir de la rue Viger permet la desserte des services de Radio-Canada dans la portion centrale de l'îlot. Sur l'ensemble du site, le projet prévoit des accès distincts pour les camions de livraisons et les véhicules particuliers.

Par ailleurs, une aire de dépose-minute sur le côté sud du boulevard René-Lévesque vis-à-vis la rue Panet est préservée comme zone de débarquement rapide ainsi que pour les taxis.

Enfin, deux voies de desserte en boucle aux extrémités est et ouest de l'îlot permettent de desservir les bâtiments pour des besoins limités : taxis, embarquement/débarquement de personne, etc. Une rue interne dans l'axe est-ouest rejoignant les deux boucles permet une circulation limitée permettant entre autre de desservir certains commerces. Ce réseau de surface permet également les déplacements des piétons.

3.1.3 Réaménagement du boulevard René-Lévesque

Le concept d'aménagement du projet de modernisation de la maison de Radio-Canada prévoit un réaménagement du boulevard René-Lévesque dans le tronçon compris entre la rue Wolfe et l'avenue Papineau. On prévoit un nouveau partage de l'emprise du boulevard se traduisant par l'élargissement des trottoirs et du terre-plein central ainsi que par l'aménagement de trois voies de circulation et d'une voie réservée pour autobus en rive dans chaque direction (figure 3.2).

Actuellement, le boulevard René-Lévesque comprend quatre voies de circulation dans la direction de pointe et trois voies de circulation dans la direction inverse (le stationnement sur rue occupe la quatrième voie de circulation dans la direction inverse de la pointe) de même qu'une piste cyclable du côté sud. Le concept d'aménagement du projet prévoit la relocalisation de cette voie cyclable sur la rue Viger (voie cyclable bidirectionnelle), dans le prolongement de celles projetées par la Ville de Montréal sur les axes Saint-Antoine (direction est) et Viger (direction ouest), dans le tronçon compris entre le square Victoria et la rue Berri.

Enfin, outre les intersections Amherst, Panet et Papineau déjà contrôlées avec des feux de circulation, le projet à l'étude prévoit que les intersections Beaudry (en remplacement de l'intersection de la Visitation) et Alexandre-de Sève soient gérées par des feux de circulation (figure 3.1). La traversée des piétons du boulevard René-Lévesque est privilégiée aux intersections contrôlées à l'aide de feux de circulation. Les rues Beaudry, Panet et Alexandre-de Sève sont d'ailleurs identifiées dans le projet en tant que principaux corridors pour le déplacement à pied, notamment en liaison avec les stations de métro (Beaudry et Papineau).

Des coupes montrant la géométrie des autres axes de circulation desservant le projet à l'étude sont présentées à l'annexe B.

3.2 GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS

Les calculs de génération des déplacements ont été réalisés en utilisant les données de Trip Generation de l'Institute of Transportation Engineers (ITE)¹ pour les différents usages (résidentiel, bureau et commercial). Le tableau 3.4 présente une synthèse des déplacements générés par le projet à l'étude, selon les scénarios considérés. Les détails des données et calculs sont fournis à l'annexe C.

TABEAU 3.4 – DÉPLACEMENTS TOTAUX ET VÉHICULAIRES GÉNÉRÉS PAR LE PROJET PAR SCÉNARIO ET PAR HEURE DE POINTE

Bloc	Déplacements totaux		Déplacement Autos					
	AM	PM	Total		AM		PM	
			AM	PM	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
Est								
Scénario A	723	1 472	344	692	137	207	361	331
Scénario A+	800	1 824	381	857	159	221	440	417
Scénario B	1 039	1 732	499	820	310	189	352	468
Scénario B+	1 116	2 083	536	985	333	203	431	554
Radio-Canada								
Scénario A	1 132	1 121	643	633	507	136	177	456
Scénario A+	1 132	1 121	643	633	507	136	177	456
Scénario B	1 132	1 121	643	633	507	136	177	456
Scénario B+	1 132	1 121	643	633	507	136	177	456
Ouest								
Scénario A	601	1 251	286	588	116	170	305	283
Scénario A+	663	1 530	316	719	134	182	368	351
Scénario B	1 038	1 620	501	770	355	145	294	476
Scénario B+	1 100	1 899	530	901	373	157	356	544
Total								
Scénario A	2 456	3 845	1 274	1 914	760	514	844	1 070
Scénario A+	2 595	4 475	1 340	2 209	800	540	986	1 224
Scénario B	3 209	4 473	1 644	2 223	1 173	471	823	1 400
Scénario B+	3 348	5 103	1 709	2 518	1 213	496	965	1 554

Ainsi, les scénarios considérés génèrent avant transfert modal vers le transport en commun et les modes actifs (déplacements à pied et à vélo) et affectation sur le réseau étudié entre 2 455 et 3 350 déplacement durant l'heure de pointe du matin (HPAM) et entre 3 845 et 5 105 déplacements durant l'heure de pointe d'après-midi (HPPM).

¹ ITE, Trip Generation Handbook, 7th Edition, 2003.

Les données de l'enquête origine-destination 2003 sur la mobilité des personnes dans la région de Montréal ont été utilisées pour estimer la part des déplacements selon le mode auto-conducteur générés par les projets de développement dans le secteur à l'étude.

Pour le calcul des débits entrant/sortant générés par les développements (déplacements attirés), les données désagrégées du secteur 102 (centre-ville périphérique) de la période de pointe du matin ont été utilisées. En période de pointe du matin, les déplacements entrants selon le mode automobile représentent 54,5 % des déplacements, dont on doit déduire les bimodaux (6,4 %) et auxquels s'ajoutent les autres déplacements motorisés (1,2 %) pour un total de 49,3 %. Les déplacements sortants par le mode automobile représentent en moyenne 39,6 %; auxquels s'ajoutent les autres déplacements motorisés (moyenne de 4,7 %), pour un total de 44,3 %.

Pour les déplacements selon la fonction commerciale, il est également raisonnable de prendre en compte un trafic de passage déjà présent sur le réseau qui sera donc dérivé sur le site par les activités commerciales pour la période de pointe d'après-midi. Il est supposé que ce trafic dérivé localement est de l'ordre de 20 % des mouvements véhiculaires attirés par les activités commerciales.

Ainsi, les débits véhiculaires automobiles associés au projet à l'étude (total des véhicules attirés/générés) varient entre 1 275 et 1 710 durant l'heure de pointe du matin et entre 1 915 et 2 520 durant l'heure de pointe d'après-midi, selon les scénarios. En pointe d'après-midi, en tenant compte des débits véhiculaires générés par le projet déjà présents sur le réseau routier, c'est plutôt entre 1 760 et 2 305 nouveaux véhicules que le réseau routier d'accès devrait absorber.

Par ailleurs, il est bien difficile d'exprimer une hypothèse sur le nombre de résidents attirés sur le site qui actuellement circulent en automobile vers le centre-ville. Cette diminution du nombre de déplacements vers le centre-ville n'est pas prise en compte faute de connaissances suffisantes pour estimer ce comportement. Toutefois, il est certain que l'accroissement de la fonction résidentielle au centre-ville et sa périphérie a un effet bénéfique sur la réduction du nombre de déplacements automobiles dans le centre-ville de Montréal durant les périodes de pointe. Comme cet élément n'est pas quantifié dans le cadre de cette étude, l'impact du projet sur la circulation présenté ici constitue en quelque sorte le pire cas probable.

3.3 DISTRIBUTION ET AFFECTATION DES DÉPLACEMENTS ET DES DÉBITS

La distribution et l'affectation du trafic généré sur le réseau routier ont été effectuées selon des hypothèses basées sur les résultats de l'enquête origine-destination métropolitaine de 2003. Les secteurs d'origines et de destinations ont été agrégés en grandes zones regroupant des secteurs susceptibles d'utiliser des itinéraires similaires pour leurs échanges avec la zone d'étude. En fonction de la localisation des entrées et des sorties et de la configuration actuelle du réseau routier, les débits générés ont été affectés sur le réseau routier, et ce en offrant la possibilité aux automobilistes d'accéder ou de sortir du quadrilatère via la rue Viger ou le boulevard René-Lévesque.

Le tableau 3.5 présente pour les scénarios A et B+ les débits entrant/sortant générés par accès aux heures de pointe du matin et de l'après-midi tandis que le tableau 3.6 les hypothèses de distribution en fonction d'itinéraires principaux. Le détail des calculs et des résultats concernant la génération, la distribution et l'affectation des débits véhiculaires additionnelles sur le réseau routier d'accès à l'étude est présenté à l'annexe C.

TABLEAU 3.5 – DÉBITS VÉHICULAIRES AFFECTÉS PAR ACCÈS

Accès	Scénario	Heure de pointe du matin			Heure de pointe d'après-midi		
		Entrant	Sortant	Total	Entrant	Sortant	Total
Viger (Sud-Est)	Scénario A	226	216	442	160	218	378
	Scénario B+	340	213	553	154	305	459
Viger (Sud-Ouest)	Scénario A	287	134	421	178	72	250
	Scénario B+	487	126	613	225	110	335
René-Lévesque (Nord-Est)	Scénario A	163	59	222	230	300	530
	Scénario B+	247	58	305	261	421	682
René-Lévesque (Nord-Ouest)	Scénario A	83	105	188	202	400	602
	Scénario B+	140	99	239	224	607	831
Total	Scénario A	759	514	1 273	770	990	1 760
	Scénario B+	1 214	496	1 710	864	1 443	2 307

**TABLEAU 3.6 – DISTRIBUTION DES DÉBITS VÉHICULAIRES GÉNÉRÉS PAR LE PROJET À L'ÉTUDE
(PÉRIODES DE POINTE DU MATIN ET DE L'APRÈS-MIDI)**

	Origine	Itinéraire	Répartition
Pointe du matin	Est	Pont Jacques-Cartier/Notre-Dame Ouest (via Viger)	100%
	Sud	Pont Jacques-Cartier (via René-Lévesque Ouest)	50%
		Pont Jacques-Cartier (via Viger Ouest)	25%
		Aut. Ville-Marie Est	25%
	Ouest	Aut. Ville-Marie Est	62,5%
		René-Lévesque Est	37,5%*
	Nord	Aut. Ville-Marie Est	75%
		Amherst	12,5%
Papineau Sud		12,5%	
	Destination	Itinéraire	Répartition
Point de l'après-midi	Est	Notre-Dame Est/de Lorimier	85%
		Pont Jacques-Cartier	15%
	Sud	Pont Jacques-Cartier	75%
		Aut. Ville-Marie Ouest	25%
	Ouest	Aut. Ville-Marie Ouest	62,5%
		René-Lévesque Ouest	25%
	Nord	Viger Ouest	12,5%
		Aut. Ville-Marie Ouest	75%
De Lorimier		25%	

* Environ le tiers de ces débits proviendront de Ville-Marie Est; sortis à Saint-Laurent/Sanguinet.

3.4 NIVEAUX DE SERVICE AVEC LE PROJET

À partir des hypothèses de génération, distribution et affectation des débits futurs sur le réseau routier d'accès du projet à l'étude, intégrant notamment les modifications proposées à la géométrie du boulevard René-Lévesque dans le tronçon Papineau/Wolfe, les conditions de circulation futures ont été simulées à l'aide du modèle Synchro/SimTraffic.

Deux des quatre scénarios de développement, correspondant au scénario générant le moins de déplacements (scénario A) et celui générant le plus de déplacements (scénario B+), ont été simulés pour la situation future, ce qui permet d'évaluer la fourchette probable des impacts du projet sur la circulation à l'horizon ultime de sa réalisation. Les principaux résultats de ces simulations sont présentés ci-dessous. Les résultats détaillés peuvent être retrouvés à l'annexe D.

Les simulations des scénarios A et B+ reprennent les phasages et minutages des feux de circulation aux intersections du réseau routier d'accès au projet à l'étude. Des phases de 38 secondes pour les piétons ont été prévues pour la traversée du boulevard René-Lévesque.

Compte tenu de l'envergure de ce projet immobilier, il faut toutefois souligner que sa réalisation s'effectuera par phase et ce, sur un horizon d'une dizaine d'années. Ainsi, les impacts de ce projet ne se manifesteront que graduellement.

Entre temps, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame pourrait par ailleurs avoir été implanté, ce qui aurait alors pour effet d'améliorer les conditions d'accessibilité au secteur aussi bien lors de la période de pointe du matin que de celle de l'après-midi.

3.4.1 Heure de pointe du matin

De façon générale, les conditions de circulation évolueront de manière similaire en période de pointe du matin dans les deux scénarios simulés, bien que les niveaux de service les moins bons sont obtenus pour le scénario B+ (figures 3.3 et 3.4). La génération de véhicules additionnels sur le réseau routier d'accès à l'étude entraînera les effets suivants :

- Intersection René-Lévesque/Amherst :
 - détérioration du virage à gauche de l'approche nord (D à E);
- Intersections René-Lévesque/Beaudry et René-Lévesque/Panet :
 - détérioration du mouvement tout droit de l'approche ouest (A à C) : impact de l'implantation de feux de circulation;
- Intersection René-Lévesque/Alexandre-de Sève :
 - virage à droite de l'approche ouest (D) et virage à gauche de l'approche est (E)

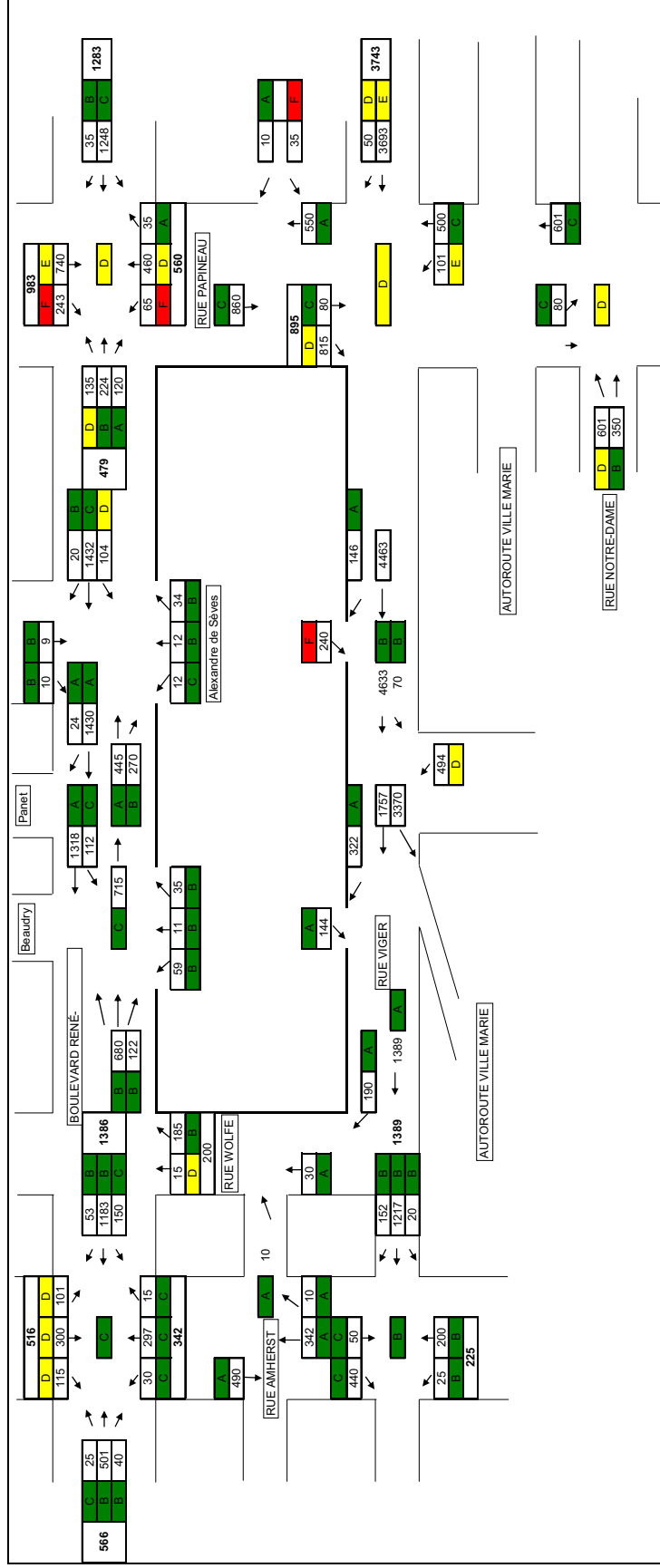
Outre l'impact de l'implantation de feux de circulation à ce carrefour, l'impact dans le scénario B+ est plus important en raison du nombre plus important de déplacements, notamment les mouvements de virage. En ce qui a trait aux mouvements de virages à gauche à partir de René-Lévesque, l'aménagement de voies auxiliaires de virage à gauche n'apparaît pas nécessaire en fonction de ces résultats. Toutefois, il serait souhaitable que l'aménagement du terre-plein central puisse permettre d'en aménager éventuellement. Une largeur minimale de 3,5 m doit être prévue pour l'aménagement du terre-plein.

L'accès au site en provenance de l'ouest, via l'itinéraire empruntant successivement Ville-Marie Est, Notre-Dame Est, Papineau Nord et Viger Ouest pourrait être difficile (niveaux de services E). Pour cette raison, avant que ne soit réalisée la modernisation de la rue Notre-Dame, les usagers voulant accéder au site pourraient privilégier l'utilisation d'un itinéraire empruntant la rue Panet à partir de Notre-Dame Est.

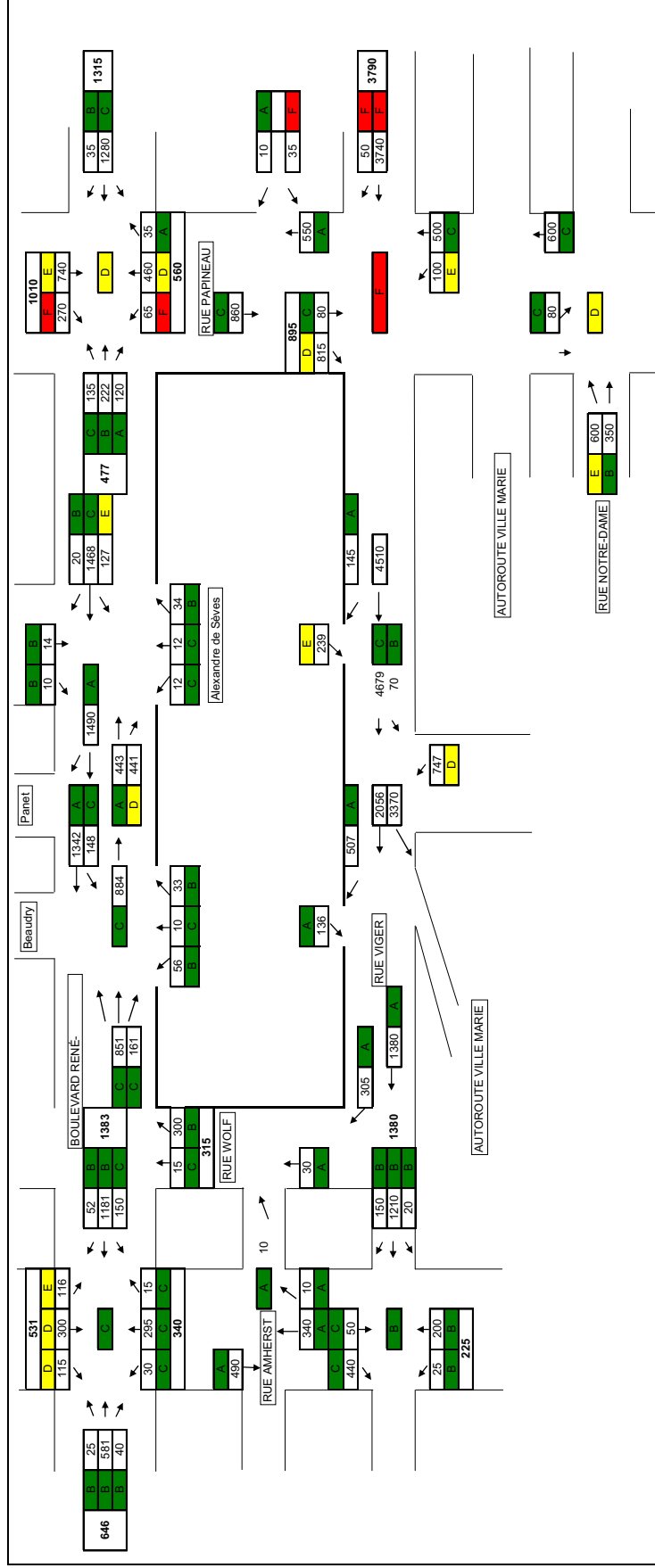
Par ailleurs, pour ce qui est des véhicules en provenance du pont Jacques-Cartier et de la rue Notre-Dame Ouest, les effets de la génération additionnelle de déplacements devraient être subis en amont du réseau routier d'accès à l'étude, tel qu'expliqué précédemment. Ainsi, selon l'hypothèse des habitudes de déplacement actuelles (sans transfert modal additionnel), les déplacements additionnels générés par le projet auront pour effet d'allonger les files d'attente sur la Rive-Sud de l'ordre 0,3 km-voie de (scénario A) à 0,5 km-voie (scénario B+) et de l'ordre de 0,7 km-voie (scénario A) à 1,1 km-voie (scénario B+) sur la rue Notre-Dame Ouest, à l'est de la rue Fullum.

À titre d'exemple, 0,3 km-voie sur un tronçon à trois voies représente un allongement des files d'attente de 100 mètres.

**FIGURE 3.3 – NIVEAUX DE SERVICES FUTURS AUX INTERSECTIONS DU RÉSEAU ROUTIER D'ACCÈS AU PROJET À L'ÉTUDE – SCÉNARIO A
 (HEURE DE POINTE DU MATIN)**



**FIGURE 3.4 – NIVEAUX DE SERVICES FUTURS AUX INTERSECTIONS DU RÉSEAU ROUTIER D'ACCÈS AU PROJET À L'ÉTUDE – SCÉNARIO B+
 (HEURE DE POINTE DU MATIN)**



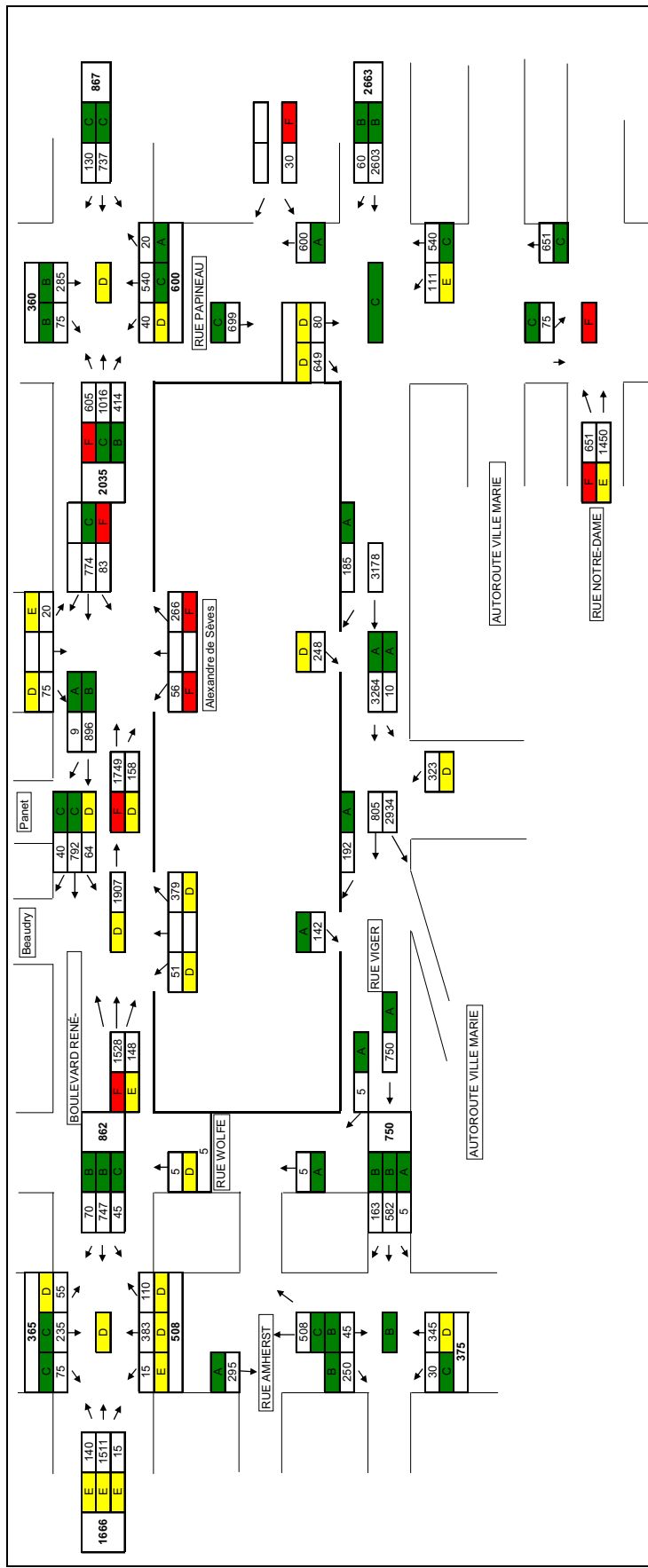
3.4.2 Heure de pointe de l'après-midi

La génération de débits véhiculaires additionnels sur le réseau routier d'accès au site à l'étude aura pour effet de détériorer les conditions de circulation déjà difficiles aux intersections des itinéraires d'accès au pont Jacques-Cartier, soit sur le boulevard René-Lévesque, l'avenue Papineau et la rue Notre-Dame Est. Ainsi, les niveaux de service présentés aux figures 3.5 et 3.6 indiquent des niveaux de service de E ou F pour les mouvements de circulation en direction du pont.

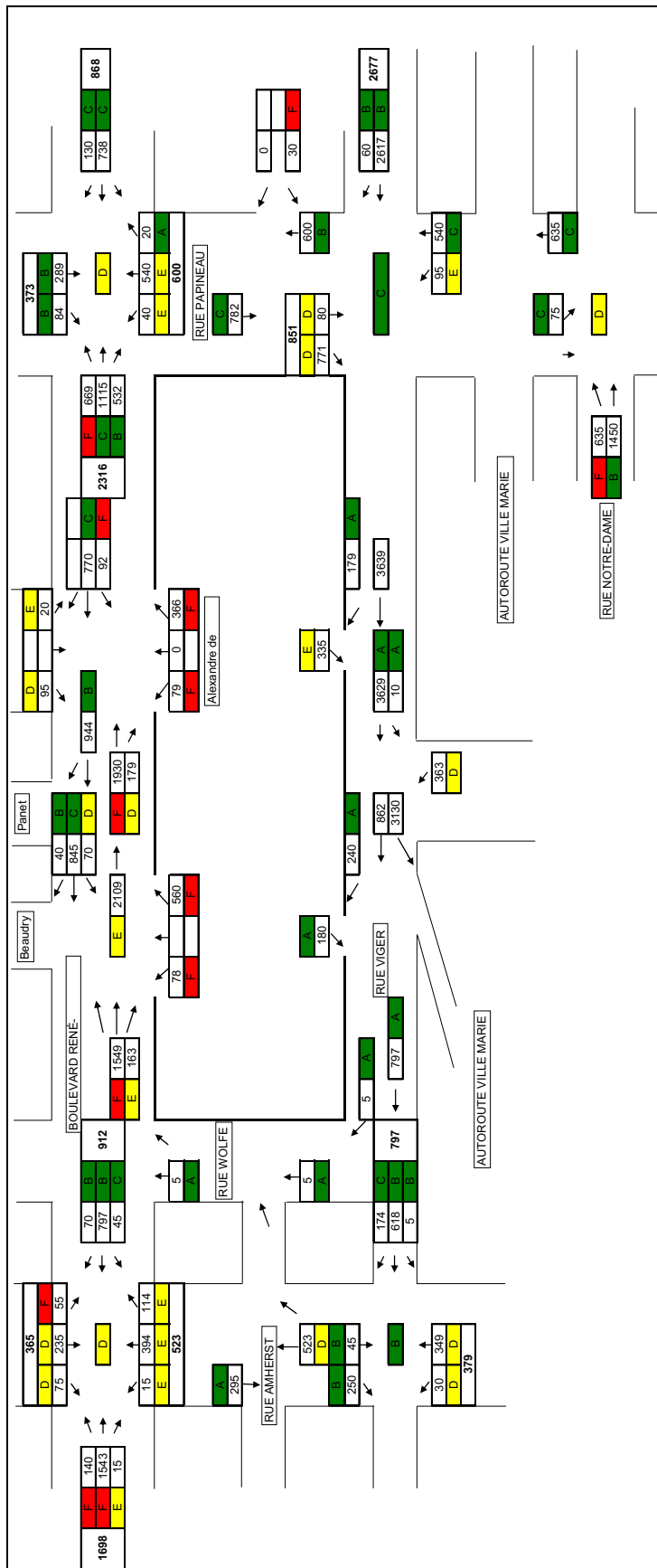
Sur le boulevard René-Lévesque, c'est plus de 1 000 véhicules qui sortiront à l'heure de pointe de l'après-midi dans le scénario B+ dont environ 200 véhicules qui tenteront de s'insérer dans la file d'attente du virage à gauche de l'approche ouest de l'intersection avec l'avenue Papineau. En prenant comme hypothèse que les habitudes de déplacement actuelles s'appliqueront, les déplacements additionnels générés par le projet auront pour effet d'allonger la files d'attente sur le boulevard René-Lévesque Est (voie de gauche) de l'ordre 0,7 km-voie de (scénario A) à 1,4 km-voie (scénario B+), à l'ouest de Papineau.

L'impact des files d'attente sur le boulevard René-Lévesque se répercutera également sur l'itinéraire d'accès au pont Jacques-Cartier utilisant Notre-Dame Est et Papineau Nord.

**FIGURE 3.5 – NIVEAUX DE SERVICES FUTURS AUX INTERSECTIONS DU RÉSEAU ROUTIER D'ACCÈS AU PROJET À L'ÉTUDE – SCÉNARIO A
 (HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI)**



**FIGURE 3.6 -- NIVEAUX DE SERVICES FUTURS AUX INTERSECTIONS DU RÉSEAU ROUTIER D'ACCÈS AU PROJET À L'ÉTUDE -- SCÉNARIO B+
 (HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI)**



3.5 TRANSPORT EN COMMUN ET TRANSPORTS ACTIFS

En matière de transport en commun, le projet à l'étude prévoit l'aménagement dans le tronçon à l'étude l'implantation de voies réservées en rive dans les deux directions, ce qui constitue un bénéfice pour la circulation des autobus en périodes de pointe. Le secteur jouit déjà d'une bonne desserte de transport en commun. L'ajout de voies réservées devrait contribuer à améliorer la régularité du service autobus pour les autobus empruntant le boulevard René-Lévesque.

En ce qui a trait aux modes actifs (à pied et à vélos), le projet contribue à améliorer les conditions de circulation à l'aide de ces modes. Les divers aménagements prévues (accès au site, traversées aux intersections avec feux de circulation, itinéraires en liaison avec les stations de métro, etc.) visent à rendre à assurer ces déplacements sécuritaire, confortable et agréable.

Quant aux déplacements à vélos, la piste cyclable actuellement sur le boulevard René-Lévesque a été relocalisée sur Viger. Elle pourra relier les voies cyclables projetées plus à l'ouest sur Viger (direction Ouest) et Saint-Antoine (direction Est).

3.6 STATIONNEMENT

Selon les scénarios de projet de modernisation de la maison de Radio-Canada, l'offre de stationnement prévue varie de l'ordre de 2 600 cases (scénario B+) à 3 400 cases (scénarios A et B), en incluant l'étage supplémentaire de stationnement de 850 cases (tableau 3.7). Actuellement le site en compte déjà 1 100 pour les activités de Radio-Canada. En soustrayant le nombre des cases liées à la fonction habitation (offre de stationnement calculée sur la base de 0,5 case/unité d'habitation), l'offre de stationnement additionnelle pour les fonctions commerciales, bureau et hôtel varie de 30% (scénario A+) à 136% (scénario B). L'offre additionnelle de stationnement pour les deux scénarios analysés (A et B+) varie de 101% et 66% respectivement.

TABLEAU 3.7 – VARIATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT POUR LES FONCTIONS AUTRES QUE RÉSDENTIELLE

Scénario	Répartition des cases			Total	Offre additionnelle	
	Résidentiel (0,5 case/unité.)	% Résidentiel	Autres activités		Autres fonctions	% variation
Scénarios A	1 156	34%	2 207	3 363	1 107	101%
Scénarios B	763	23%	2 600	3 363	1 500	136%
Scénarios A+	1 156	45%	1 431	2 587	331	30%
Scénarios B+	763	29%	1 824	2 587	724	66%

En ce qui a trait au stationnement sur rue, le concept d'aménagement prévu pour le boulevard René-Lévesque, avec des voies réservées pour autobus en rive, élimine la possibilité d'y permettre le stationnement. Ainsi, cela se traduit par la perte d'environ 135 cases de stationnement sur rue sur le boulevard René-Lévesque entre Wolfe et Papineau.

3.7 LIVRAISON

Sur l'ensemble du site, le projet dissocie les accès des camions de livraisons des accès aux véhicules particuliers (figure 3.1).

Les quatre accès aux débarcadères sont suffisamment éloignés des voies principales pour que les manœuvres de positionnement aux quais des camions s'effectuent sur le site même (deux accès sur la rue Viger et deux sur le boulevard René-Lévesque).

Un dernier accès indépendant depuis la rue Viger permet la desserte des services de Radio-Canada dans la portion centrale de l'îlot. L'aire de débarcadère dédiée aux besoins de Radio-Canada possède une configuration permettant aux camions d'accéder au stationnement souterrain de manière adéquate. Cette aire dispose d'un accès privilégié depuis la rue Viger et permet aux différents véhicules d'effectuer leurs manœuvres de retournement à l'intérieur du site. L'aménagement permet par ailleurs d'avoir un véhicule en attente dans la rampe de descente sans nuire à la sortie d'un camion au niveau de cette même rampe ou pendant qu'un camionneur effectue des manœuvres au niveau de l'aire en sous-sol.

3.8 MESURES D'ATTÉNUATION

Le choix d'implanter des activités commerciales en sous-sol ou des places de stationnement sera déterminé par le promoteur du projet, notamment en fonction des conditions du marché. Cependant, l'effet d'implanter une mixité d'activités, comprenant à la base des unités résidentielles et des activités de bureau, peut limiter les impacts sur le réseau routier en internalisant des déplacements générés par le projet, du fait de la possibilité d'habiter et de travailler à proximité.

Quel que soit le scénario retenu par le promoteur, le projet de modernisation de Radio-Canada est un projet d'envergure qui générera d'importants débits véhiculaires aux heures de pointe à l'étude. Tel que mentionné précédemment, la réalisation du projet d'envergure de modernisation de la maison de Radio-Canada s'effectuera sur plusieurs années, ce qui pourrait permettre un changement graduel des habitudes de déplacements d'une partie usagers actuels du réseau routier. D'autre part, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame pourrait contribuer à améliorer sensiblement les conditions d'accessibilité de ce secteur.

À la lumière des analyses des conditions de circulation pour les situations futures des scénarios A et B+, les mesures suivantes sont toutefois recommandées afin d'atténuer les impacts du projet à l'étude :

- Stratégie de rétention de la circulation sur le boulevard René-Lévesque Est, à l'ouest de la rue Amherst en période de pointe de l'après-midi

Le projet à l'étude générera un important débit de sortie sur le boulevard René-Lévesque à l'heure de pointe de l'après-midi, jusqu'à plus de 1 000 véhicules dont environ 200 véhicules qui tenteront de s'insérer dans la file d'attente du virage à gauche de l'approche ouest de l'intersection avec l'avenue Papineau. Afin de permettre la sortie des véhicules du site à l'étude et pour éviter d'importantes situations d'interblocage, une stratégie de rétention de la circulation sur le boulevard René-Lévesque Est, en amont de la rue Amherst doit être implantée.

Par ailleurs, une attention particulière devra être apportée aux accès afin d'éviter des situations d'interblocage et que des automobilistes désirant tourner à gauche à l'intersection René-Lévesque/Papineau se positionne dans la voie adjacente de la voie de gauche où se retrouve la file d'attente.

- Implantation d'un feu de circulation à l'accès de stationnement Sud-Est (Viger/Alexandre-de Sève Sud)

À court ou moyen terme, l'entrée/sortie au site par l'accès sud-est (Alexandre-de Sève Sud) sera difficile à cause de la dégradation des conditions de circulation sur la rue Viger Ouest. Pour les mouvements entrants, il faut s'attendre à ce que soit privilégiée par une certaine partie de la clientèle du site l'entrée par l'accès Beaudry Sud via la rue Panet. Seule la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame rendra l'entrée par l'accès Alexandre-de Sève Sud plus attrayante.

En ce qui a trait aux mouvements de sortie de l'accès Viger/Alexandre-de Sève Sud, l'implantation d'un feu de circulation s'avère nécessaire afin de permettre une sortie du site sécuritaire et qui minimise les délais. Ce feu de circulation a été intégré aux simulations des scénarios A et B+, avec les mêmes mode de fonctionnement (avec détection) et phasage/minutage que l'intersection située en aval (Viger/Panet).

- Aménagement d'un terre-plein central sur le boulevard René-Lévesque d'une largeur suffisante permettant l'implantation éventuelle de voies auxiliaires de virage à gauche

Les résultats des simulations pour l'évaluation des conditions de circulation futures (Scénarios A et B+) ont démontré que l'absence de voies auxiliaires aux intersections du boulevard René-Lévesque n'est pas problématique. Toutefois, advenant que les mouvements de virage à gauche soient plus importants que prévus, l'aménagement de voies auxiliaires de virage à gauche pourrait alors devenir nécessaire. Pour cette raison, la largeur du terre-plein devrait être prévue de façon à y permettre l'aménagement de voies auxiliaires de virage à gauche.

- Dégagement sur une distance de 25 mètres de la voie de droite de l'approche Sud de l'intersection Amhersts/René-Lévesque

Afin d'atténuer l'impact de l'augmentation des débits de circulation à l'approche Sud de cette intersection, il est recommandé de laisser libre sur une distance d'environ 25 mètres, soit l'équivalent d'environ trois places de stationnement sur rue, la voie de droite de cette approche.

Rappelons que la rue Amherst est appelée à jouer un rôle plus important, compte tenu de son raccordement prochain avec la rue de la Commune, ce qui créera un lien additionnel entre le Vieux Montréal et la partie est du centre-ville de Montréal.

4.0 CONCLUSION

La présente étude a pour but d'évaluer l'impact sur la circulation du projet de modernisation de la maison de Radio-Canada, à l'étape de pré-développement. Elle fait partie des documents de présentation à produire par COPRIM en vue d'une demande d'approbation du projet à déposer auprès de la Ville de Montréal.

Les analyses démontrent que, quel que soit le scénario retenu par le promoteur, le projet de modernisation de Radio-Canada est un projet d'envergure qui générera d'importants débits véhiculaires aux heures de pointe. L'impact principal lié au projet est l'allongement des files d'attente sur les principaux axes du réseau routier d'accès de la zone d'étude (Notre-Dame Ouest et approches du pont Jacques-Cartier du côté de la Rive-Sud le matin et René-Lévesque Est et Notre-Dame Est/Papineau Nord en après-midi).

Toutefois la réalisation du projet d'envergure de modernisation de la maison de Radio-Canada s'effectuera sur un horizon d'une dizaine d'années, ce qui pourrait permettre un changement graduel des habitudes de déplacements d'une partie usagers actuels du réseau routier à l'étude. D'autre part, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame pourrait contribuer à améliorer sensiblement les conditions d'accessibilité de ce secteur, notamment dans la partie localisée au sud du projet. La modernisation de la rue Notre-Dame n'a toutefois pas été prise en compte dans le cadre de cette étude.

Le projet à l'étude comporte une mixité de fonctions (résidentielle, de bureau, hôtel et commerciale). Selon les scénarios la part de chacune d'elles varie.

L'offre d'unités d'habitation dans ce projet représente un élément positif du point de vue de la circulation. En effet, le choix de localisation résidentielle offert dans ce projet, à proximité de services de transport en commun et du principal pôle d'emploi de la région (centre-ville de Montréal), favorise le recours aux modes de transport en commun ou actif (à pied et à vélos), ce qui permet de limiter l'impact de la génération de déplacements en auto. Nous ne sommes pas en mesure de connaître la nature des déplacements actuels des futurs résidents du projet et de ce fait d'apprécier l'impact de la modification de leur comportement de déplacement avant/après. Faute de connaissance à ce sujet, cet impact qui est sûrement non négligeable et bénéfique sur l'ensemble du réseau ne peut être pris en compte dans l'étude.

Outre les aménagements déjà prévus dans le projet (voie réservée pour autobus, réseau piéton en lien avec les stations de métro, voie cyclable, etc.), d'autres équipements pourront contribuer à promouvoir l'usage de ces modes de transport durable en liaison avec le site à l'étude. Des abribus pour les usagers du transport en commun de même que des stations-vélos et des vestiaires avec douches pour les cyclistes constituent des exemples d'équipements pouvant inciter à l'utilisation de ces modes et qui pourraient être intégrés dans ce projet.

Quant aux déplacements autos générés de la part des futurs résidents du projet, il se retrouvent à dans le sens contraire des principaux débits générés par le projet aux heures de

pointe (sortant le matin et entrant l'après-midi). La capacité de circulation dans le sens de ces mouvements est généralement bonne.

Le choix d'implanter des activités commerciales en sous-sol ou des places de stationnement sera déterminé par le promoteur du projet, notamment en fonction des conditions du marché. Dans tous les cas, l'effet d'implanter une mixité d'activités, comprenant à la base des unités résidentielles et des activités de bureau, peut limiter les impacts sur le réseau routier en internalisant des déplacements générés par le projet, notamment du fait de la possibilité d'habiter, de magasiner et de travailler à proximité. À cet égard, la mixité à privilégier dans ce projet se situe peut-être quelque part entre celles prévues dans les scénarios A et B+.

Les principales mesures d'atténuation proposées dans l'étude sont :

- Stratégie de rétention de la circulation sur le boulevard René-Lévesque Est, à l'ouest de la rue Amherst en période de pointe de l'après-midi;
- Implantation d'un feu de circulation à l'accès de stationnement Sud-Est (Viger/Alexandre-de Sève Sud);
- Aménagement d'un terre-plein central sur le boulevard René-Lévesque d'une largeur suffisante permettant l'implantation éventuelle de voies auxiliaires de virage à gauche;
- Dégagement sur une distance de 25 mètres de la voie de droite de l'approche Sud de l'intersection Amherst/René-Lévesque.

ANNEXE A

**RÉSULTATS DÉTAILLÉS DES
SIMULATIONS SIM TRAFFIC
(SITUATION ACTUELLE)**

AM actuel

3: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.1	1.3	0.2	1.5	7.2	0.2	0.4	2.2	0.1	0.3	3.7	1.3	18.5
Delay / Veh (s)	19	13.9	11.6	37.8	23.5	24.7	52	38	39.9	42.5	38.8	39	27.6
Total Stops	21	180	24	136	544	14	40	172	12	27	269	95	1534
Stop/Veh	0.91	0.53	0.49	0.94	0.49	0.56	1.29	0.84	0.92	1.12	0.79	0.79	0.64
Vehicles Entered	23	335	49	144	1105	25	31	204	13	24	341	120	2414
Vehicles Exited	23	338	49	144	1101	25	31	203	13	24	339	121	2411
Hourly Exit Rate	23	338	49	144	1101	25	31	203	13	24	339	121	2411
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

4: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Total Delay (hr)	0.1	1.1	0	0.1	0	1.3
Delay / Veh (s)	1.2	3	-	25.2	4.8	2.8
Total Stops	0	40	0	12	20	72
Stop/Veh	0	0.03	0	1	1	0.04
Vehicles Entered	375	1276	0	12	20	1683
Vehicles Exited	375	1273	0	12	20	1680
Hourly Exit Rate	375	1273	0	12	20	1680
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

6: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Total Delay (hr)	0.3	1.2	1.5
Delay / Veh (s)	2.5	3.5	3.3
Total Stops	60	303	363
Stop/Veh	0.15	0.24	0.22
Vehicles Entered	395	1275	1670
Vehicles Exited	395	1275	1670
Hourly Exit Rate	395	1275	1670
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

7: Boulevard René-Lévesque Est & Rue De La Visitation Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.8	1.6	0	2.4
Delay / Veh (s)	7.4	4.7	10.6	5.3
Total Stops	87	94	3	184
Stop/Veh	0.23	0.07	0.43	0.11
Vehicles Entered	375	1269	7	1651
Vehicles Exited	376	1268	7	1651
Hourly Exit Rate	376	1268	7	1651
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM actuel

8: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Panet Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Total Delay (hr)	0.4	5.1	5.5
Delay / Veh (s)	3.8	14.5	12.1
	A	B	B
Total Stops	29	593	622
Stop/Veh	0.08	0.47	0.38
Vehicles Entered	375	1263	1638
Vehicles Exited	376	1268	1644
Hourly Exit Rate	376	1268	1644
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

11: Boulevard René-Lévesque Est & Alexandre de Seve Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	0.1	0.9	0	0	1
Delay / Veh (s)	0.7	2.5	2	4.4	2.1
	A	A	A	A	A
Total Stops	0	1	0	24	25
Stop/Veh	0	0	0	1	0.02
Vehicles Entered	376	1248	19	24	1667
Vehicles Exited	376	1239	19	24	1658
Hourly Exit Rate	376	1239	19	24	1658
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

12: Boulevard René-Lévesque Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	1	0.4	0.1	7.2	0.2	3.7	5.4	0	11	2.6	31.7
Delay / Veh (s)	28	10.4	2.7	23.8	21.2	235.1	41.9	1.1	67.6	79.1	41
	C	B	A	C	C	F	D	A	E	E	D
Total Stops	100	66	0	788	31	71	466	0	757	160	2439
Stop/Veh	0.78	0.45	0	0.72	0.76	1.27	1	0	1.29	1.37	0.88
Vehicles Entered	131	149	98	1096	41	59	464	40	591	119	2788
Vehicles Exited	129	148	98	1097	41	53	467	40	586	116	2775
Hourly Exit Rate	129	148	98	1097	41	53	467	40	586	116	2775
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

17: Avenue Viger & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	0.5	0	0.5
Delay / Veh (s)	1.8	0.3	1.7
	A	A	A
Total Stops	0	0	0
Stop/Veh	0	0	0
Vehicles Entered	1095	26	1121
Vehicles Exited	1093	27	1120
Hourly Exit Rate	1093	27	1120
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

AM actuel

28: Avenue Viger & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	15	34.2	0.4	0.1	2.9	0.5	7.6	60.8
Delay / Veh (s)	18.1	34	24.8	33.5	20	33.6	41.9	27.6
	B	C	C	C	B	C	D	C
Total Stops	1682	2783	37	10	324	38	408	5282
Stop/Veh	0.56	0.77	0.69	0.83	0.62	0.7	0.62	0.67
Vehicles Entered	2988	3620	53	11	522	54	658	7906
Vehicles Exited	2992	3623	55	12	523	54	655	7914
Hourly Exit Rate	2992	3623	55	12	523	54	655	7914
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	1	0	0	0	0	0	1

29: Rue Notre-Dame Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBR	SBL	SBT	All
Total Delay (hr)	3	1	0	0.4	0	4.3
Delay / Veh (s)	20.1	9.9	23.1	31.9	1.2	16.5
	C	A	C	C	A	B
Total Stops	334	127	1	42	0	504
Stop/Veh	0.63	0.36	0.5	1	0	0.53
Vehicles Entered	529	357	2	42	12	942
Vehicles Exited	533	357	2	42	12	946
Hourly Exit Rate	533	357	2	42	12	946
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

39: Avenue Papineau & de la gauchetière Performance by movement

Movement	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.2	2.1	0.6	0	0.1	0.5	3.6	0.1	7.2
Delay / Veh (s)	26.3	222.3	34.2	9.3	13.3	3.4	19.8	7.6	18.4
	D	F	D	A	B	A	C	A	C
Total Stops	27	35	64	14	18	49	351	12	570
Stop/Veh	1	1.03	1.02	1	0.75	0.09	0.54	0.24	0.4
Vehicles Entered	27	34	63	14	25	551	653	49	1416
Vehicles Exited	27	33	63	14	24	550	652	49	1412
Hourly Exit Rate	27	33	63	14	24	550	652	49	1412
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0

46: Avenue Viger & Panet Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBL	All
Total Delay (hr)	0.1	13.6	1.6	15.3
Delay / Veh (s)	5.8	11.6	49.9	12.5
	A	B	D	B
Total Stops	14	1423	104	1541
Stop/Veh	0.21	0.34	0.88	0.35
Vehicles Entered	67	4223	118	4408
Vehicles Exited	67	4223	118	4408
Hourly Exit Rate	67	4223	118	4408
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM actuel

50: Avenue Viger & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)
Total Delay (hr)	0.1	3.1	0.2	0.1	0.8	0.3	2.6	7.1
Delay / Veh (s)	14.5	11.3	9.5	16.4	14.3	23.9	21.5	14.5
Total Stops	9	498	27	14	114	35	328	1025
Stop/Veh	0.64	0.5	0.47	0.67	0.58	0.76	0.75	0.58
Vehicles Entered	14	1004	56	21	196	46	436	1773
Vehicles Exited	14	999	57	21	196	46	439	1772
Hourly Exit Rate	14	999	57	21	196	46	439	1772
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

64: Rue Amherst & de la gauchetière Performance by movement

Movement	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)
Total Delay (hr)	0	0.1	0	0.1	0.4	0.6
Delay / Veh (s)	2.8	1.6	1	4.5	3.1	2.7
Total Stops	7	0	0	11	20	38
Stop/Veh	1	0	0	0.22	0.04	0.05
Vehicles Entered	7	239	14	51	482	793
Vehicles Exited	7	240	14	52	481	794
Hourly Exit Rate	7	240	14	52	481	794
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

65: Rue Wolfe & de la gauchetière Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)	Delay / Veh (s)
Total Delay (hr)	0	0.1	0	0	0.1
Delay / Veh (s)	3.7	4.8	4.8	2.7	4.2
Total Stops	9	57	18	28	112
Stop/Veh	1	0.98	1	1	0.99
Vehicles Entered	9	58	18	28	113
Vehicles Exited	9	58	18	28	113
Hourly Exit Rate	9	58	18	28	113
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

Total Network Performance

Total Delay (hr)	308
Delay / Veh (s)	101.8
Total Stops	19242
Stop/Veh	1.77
Vehicles Entered	10953
Vehicles Exited	10828
Hourly Exit Rate	10828
Denied Entry Before	2
Denied Entry After	148

PM actuel

3: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Amherst Performance by movement

	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Movement	177	828	12	46	222	24	16	292	61	51	201	62	1992
Total Delay (hr)	1.6	7.3	0.1	0.6	3.2	0.3	0.2	3.5	0.7	0.6	2.4	0.7	21.1
Delay / Veh (s)	43.2	20.8	14.1	52.9	17.8	15.4	38.7	35.1	34	45.4	33.6	30.7	25.3
Total Stops	D	C	B	D	B	B	D	D	C	D	C	C	C
Stop/Veh	1.29	0.66	0.6	1.05	0.34	0.34	1.14	0.82	0.84	1.11	0.79	0.76	0.66
Vehicles Entered	135	1256	20	43	644	71	14	356	73	47	251	81	2991
Vehicles Exited	138	1258	20	44	646	70	14	356	73	46	256	83	3004
Hourly Exit Rate	138	1258	20	44	646	70	14	356	73	46	256	83	3004
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

4: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Wolfe Performance by movement

	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Movement	2	4	0	4	37	47
Total Delay (hr)	0.7	0.3	0	0	0.1	1.1
Delay / Veh (s)	1.7	1.5	0.8	23.5	9.2	1.8
Total Stops	A	A	A	C	A	A
Stop/Veh	0	0.01	0	1	1	0.02
Vehicles Entered	1377	756	1	4	36	2174
Vehicles Exited	1377	757	1	4	37	2176
Hourly Exit Rate	1377	757	1	4	37	2176
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

6: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Beaudry Performance by movement

	EBT	WBT	WBR	All
Movement	622	160	12	794
Total Delay (hr)	0.44	0.21	0.3	0.36
Delay / Veh (s)	11.1	2.9	2.6	8.1
Total Stops	B	A	A	A
Stop/Veh	0.44	0.21	0.3	0.36
Vehicles Entered	1414	767	40	2221
Vehicles Exited	1420	767	40	2227
Hourly Exit Rate	1420	767	40	2227
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

7: Boulevard René-Lévesque Est & Rue De La Visitation Performance by movement

	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Movement	724	59	5	5	793
Total Delay (hr)	8.2	1.1	0	0	9.3
Delay / Veh (s)	20.7	4.8	12	13.4	15
Total Stops	C	A	B	B	B
Stop/Veh	0.51	0.07	0.38	0.56	0.35
Vehicles Entered	1417	796	13	9	2235
Vehicles Exited	1419	798	13	9	2239
Hourly Exit Rate	1419	798	13	9	2239
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

PM actuel

8: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Panet Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Total Delay (hr)	5.7	3.4	9.1
Delay / Veh (s)	14.3	15.2	14.6
Total Stops	315	403	718
Stop/Veh	0.22	0.51	0.32
Vehicles Entered	1432	797	2229
Vehicles Exited	1430	796	2226
Hourly Exit Rate	1430	796	2226
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

11: Boulevard René-Lévesque Est & rue Alexandre de Seve Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	0.5	11.5	0.6	0	0	12.6
Delay / Veh (s)	105.8	29.6	2.5	2.2	3.2	20.4
Total Stops	22	642	6	0	10	680
Stop/Veh	1.29	0.46	0.01	0	1	0.31
Vehicles Entered	17	1413	789	9	10	2238
Vehicles Exited	17	1396	788	9	10	2220
Hourly Exit Rate	17	1396	788	9	10	2220
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

12: Boulevard René-Lévesque Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	18.9	7.2	0.4	5.4	1	1.1	13.6	0	0.8	0.1	48.4
Delay / Veh (s)	157.5	32.1	8.2	26.8	25.8	105.9	90.6	4.8	11.1	11.4	55.2
Total Stops	980	517	36	550	110	70	826	2	79	12	3182
Stop/Veh	2.27	0.64	0.22	0.76	0.83	1.84	1.53	0.09	0.3	0.31	1.01
Vehicles Entered	439	801	168	719	132	40	546	23	261	38	3167
Vehicles Exited	426	802	167	722	133	37	533	23	261	39	3143
Hourly Exit Rate	426	802	167	722	133	37	533	23	261	39	3143
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	10

17: Avenue Viger & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	0.2	0	0.2
Delay / Veh (s)	1	0.2	1
Total Stops	0	0	0
Stop/Veh	0	0	0
Vehicles Entered	600	20	620
Vehicles Exited	601	20	621
Hourly Exit Rate	601	20	621
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

PM actuel

28: Avenue Viger & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	15.5	14.4	0.3	0.2	5.3	0.8	4.2	40.6
Delay / Veh (s)	17.9	20	18	31.2	34.8	31.6	41	21.5
Total Stops	1727	1401	35	16	368	66	291	3904
Stop/Veh	0.56	0.54	0.55	0.84	0.68	0.75	0.79	0.58
Vehicles Entered	3093	2596	64	19	545	87	369	6773
Vehicles Exited	3107	2602	64	19	544	88	372	6796
Hourly Exit Rate	3107	2602	64	19	544	88	372	6796
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

29: Rue Notre-Dame Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBR	SBL	SBT	All
Total Delay (hr)	9.2	7.2	0	0.7	0	17.2
Delay / Veh (s)	58.4	17.4	21.6	32.1	23.3	28.7
Total Stops	657	772	1	84	6	1520
Stop/Veh	1.16	0.52	1	1.02	1	0.71
Vehicles Entered	568	1495	1	82	6	2152
Vehicles Exited	565	1498	1	82	6	2152
Hourly Exit Rate	565	1498	1	82	6	2152
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

39: rue de la Gauchetière & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.5	0.1	0.2	0.1	0	4.2	0.6	5.6
Delay / Veh (s)	113.4	7.9	58.8	23.4	14.7	25.1	5.1	18.3
Total Stops	16	26	10	22	3	323	67	468
Stop/Veh	1.07	1.04	1	0.96	0.75	0.54	0.16	0.42
Vehicles Entered	17	26	10	23	4	602	418	1111
Vehicles Exited	15	25	10	23	4	594	420	1102
Hourly Exit Rate	15	25	10	23	4	594	420	1102
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

46: Avenue Viger & rue Panet Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBL	All
Total Delay (hr)	0	6.8	2.8	9.7
Delay / Veh (s)	4.6	8.2	46.7	10.8
Total Stops	1	649	190	840
Stop/Veh	0.08	0.22	0.87	0.26
Vehicles Entered	12	2983	220	3215
Vehicles Exited	12	2983	216	3211
Hourly Exit Rate	12	2983	216	3211
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

PM actuel

50: Avenue Viger & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
	0	1.5	0.2	0.1	1.4	0.2	1.3	4.8
Total Delay (hr)	11.4	10.4	8.6	18	16.4	17.8	17.3	13.7
Delay / Veh (s)								
Total Stops	3	250	31	21	193	25	171	694
Stop/Veh	0.6	0.47	0.48	0.72	0.61	0.6	0.64	0.55
Vehicles Entered	5	530	65	30	314	42	265	1251
Vehicles Exited	5	534	65	29	314	42	266	1255
Hourly Exit Rate	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

64: rue de la Gauchetière & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBR	NBT	SBL	SBT	All
	0.2	0.3	0	0.2	0.7
Total Delay (hr)	11.7	3.1	4.4	2.4	3.5
Delay / Veh (s)					
Total Stops	61	19	3	3	86
Stop/Veh	1	0.05	0.23	0.01	0.11
Vehicles Entered	61	379	13	309	762
Vehicles Exited	61	382	13	308	764
Hourly Exit Rate	0	0	0	0	0
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

65: rue de la Gauchetière & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR	All
	0	0.1	0	0	0	0.1
Total Delay (hr)	4.7	4.9	2.6	4.9	2.7	4
Delay / Veh (s)						
Total Stops	13	61	34	7	14	129
Stop/Veh	1	1	1	1	1	1
Vehicles Entered	13	61	34	7	14	129
Vehicles Exited	13	61	34	7	14	129
Hourly Exit Rate	0	0	0	0	0	0
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

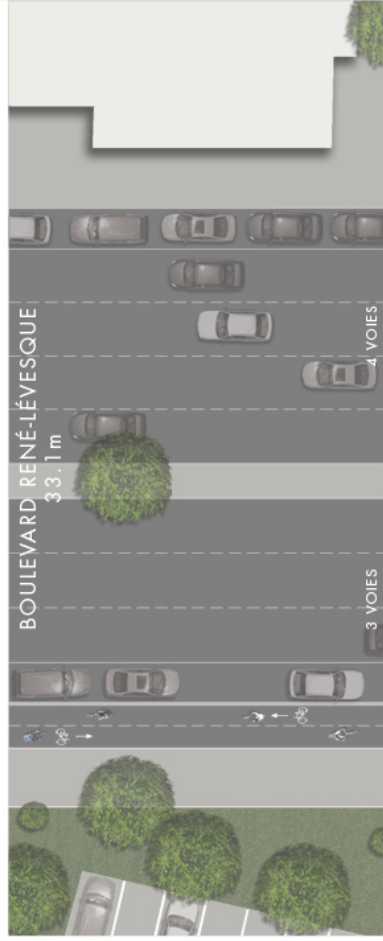
Total Network Performance

Total Delay (hr)	374.3
Delay / Veh (s)	113.3
Total Stops	21195
Stop/Veh	1.78
Vehicles Entered	11912
Vehicles Exited	11875
Hourly Exit Rate	11875
Denied Entry Before	6
Denied Entry After	184

ANNEXE B

**GÉOMÉTRIE DES AXES DESSERVANT
LE PROJET À L'ÉTUDE**

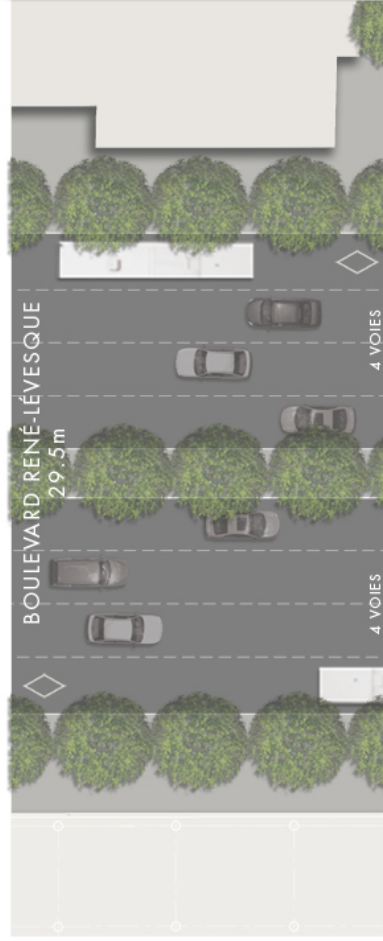
PLAN - CONDITION ACTUELLE



COUPE - CONDITION ACTUELLE



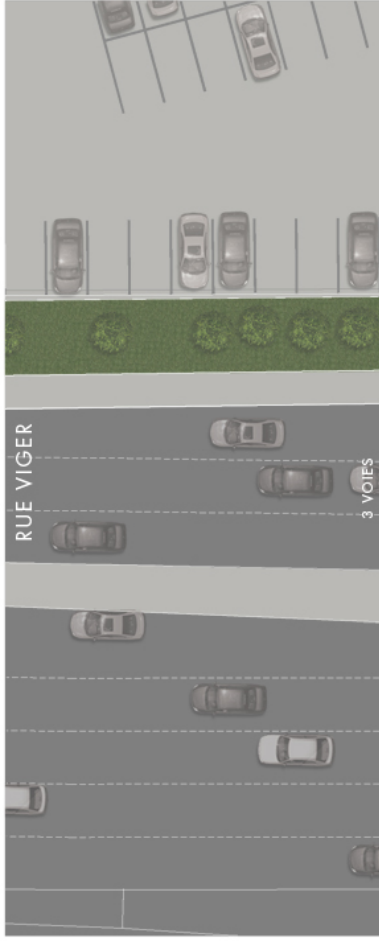
PLAN - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



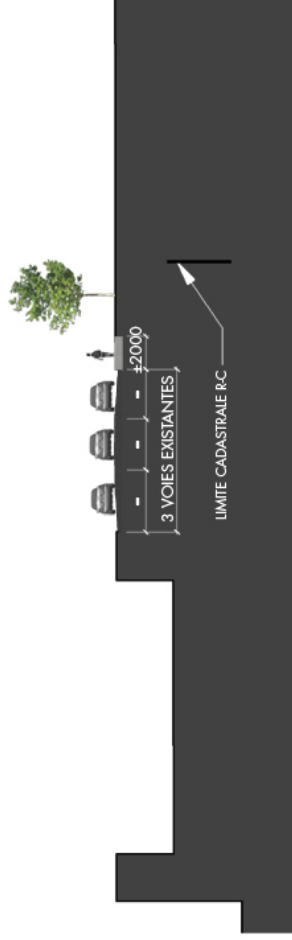
COUPE - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



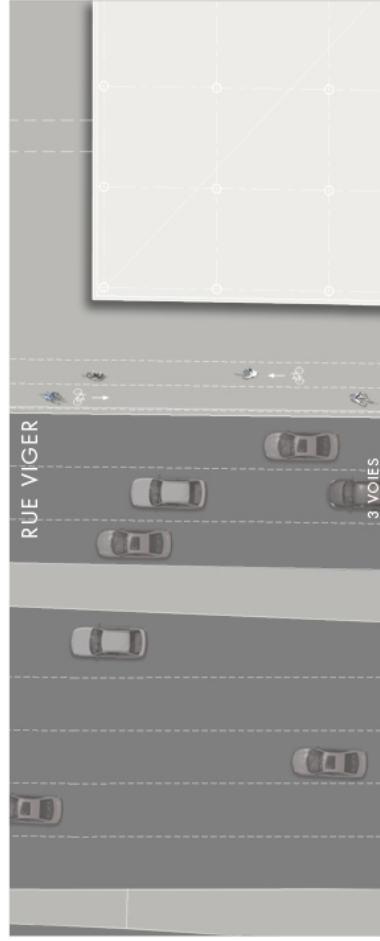
PLAN - CONDITION ACTUELLE



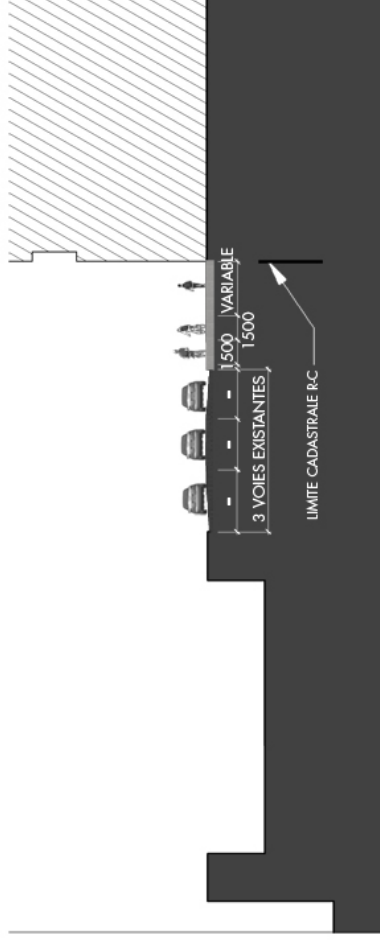
COUPE - CONDITION ACTUELLE



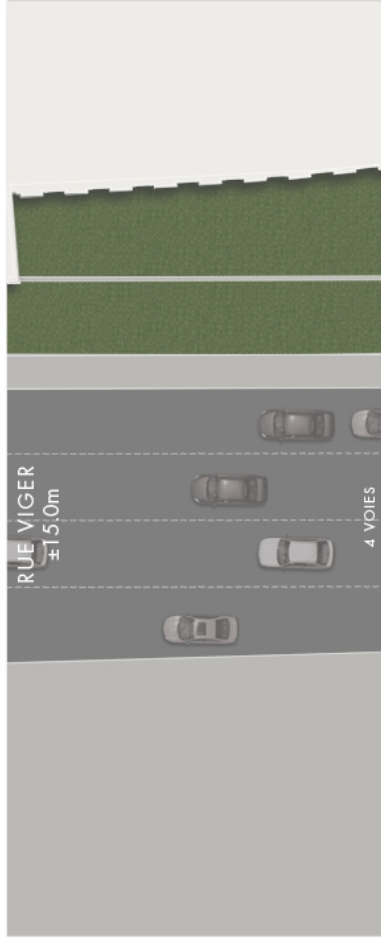
PLAN - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



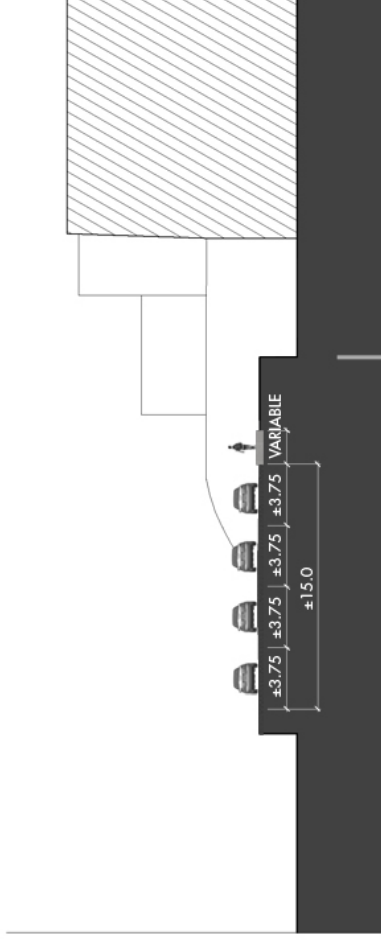
COUPE - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



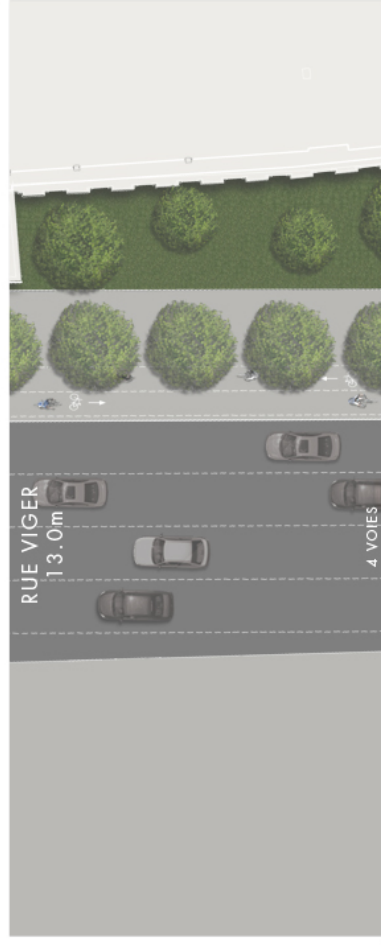
PLAN - CONDITION ACTUELLE



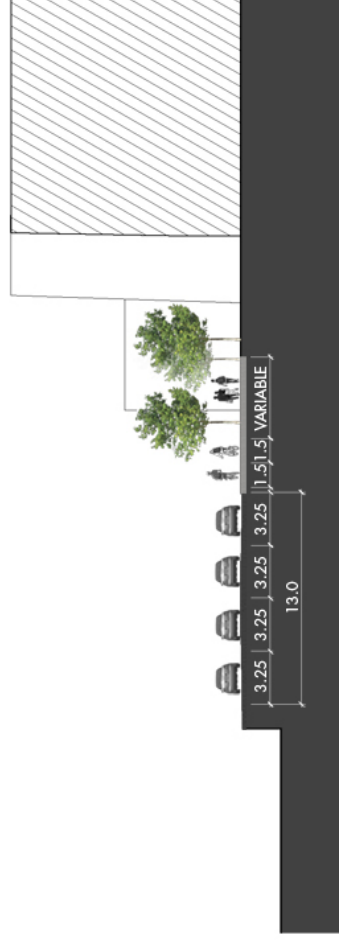
COUPE - CONDITION ACTUELLE



PLAN - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



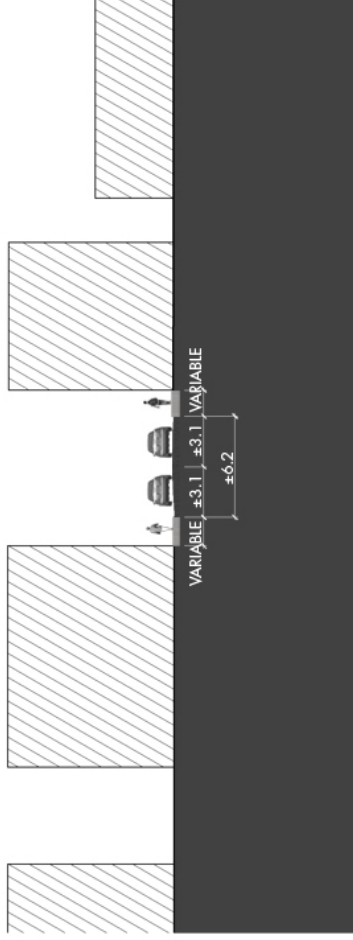
COUPE - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



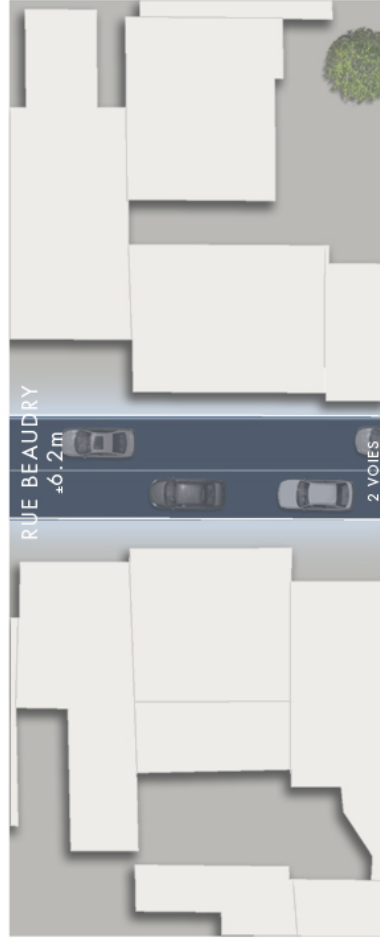
PLAN - CONDITION ACTUELLE



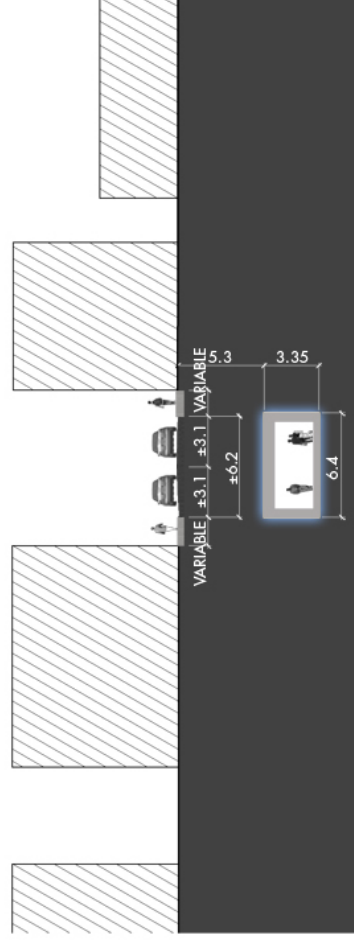
COUPE - CONDITION ACTUELLE



PLAN - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



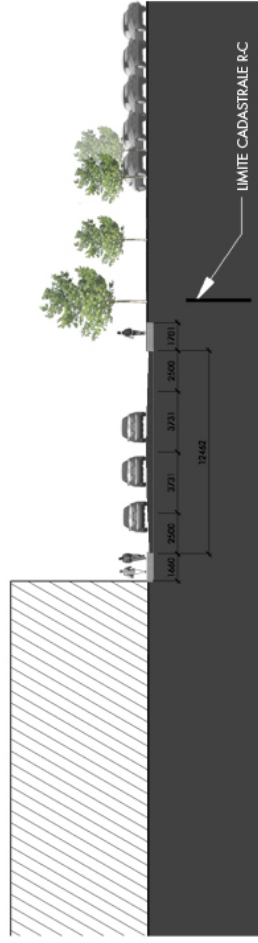
COUPE - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



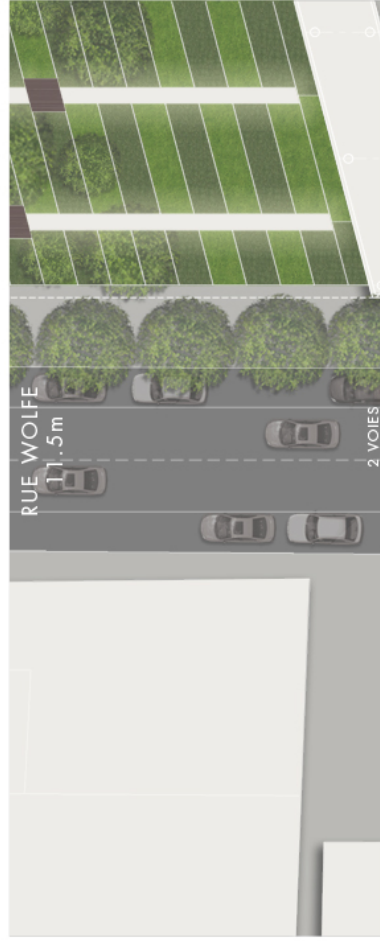
PLAN - CONDITION ACTUELLE



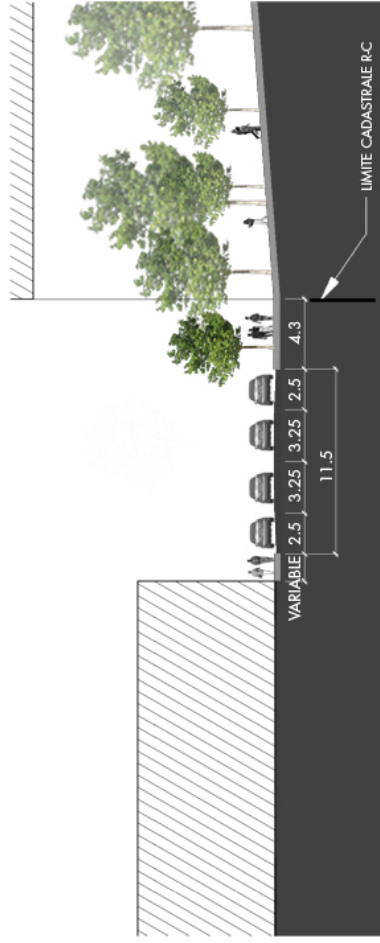
COUPE - CONDITION ACTUELLE



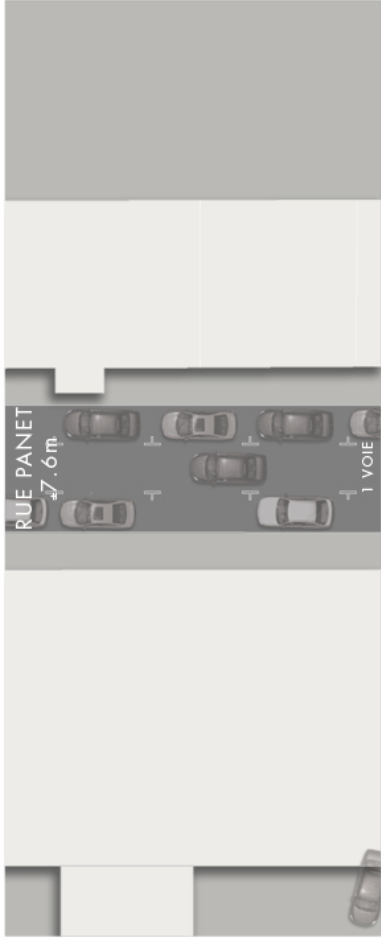
PLAN - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



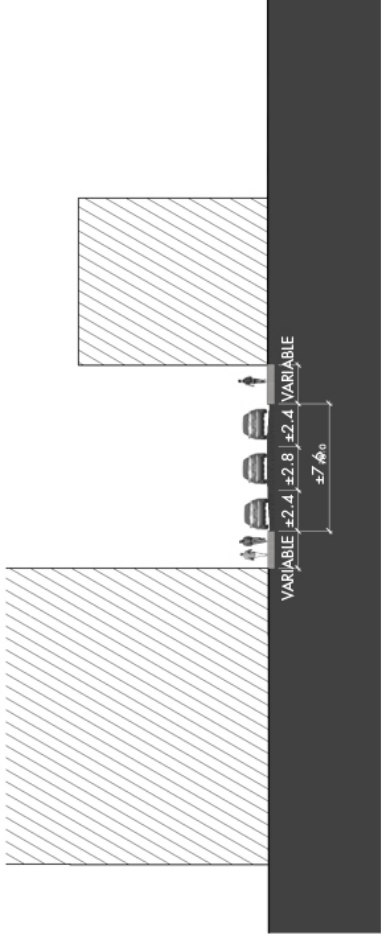
COUPE - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



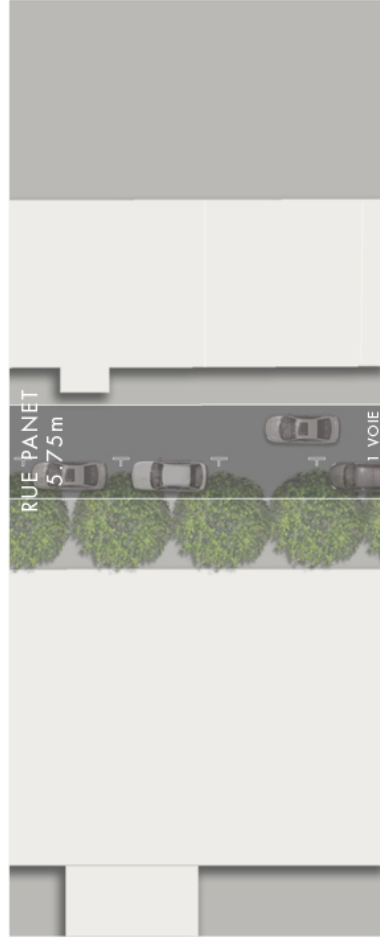
PLAN - CONDITION ACTUELLE



COUPE - CONDITION ACTUELLE



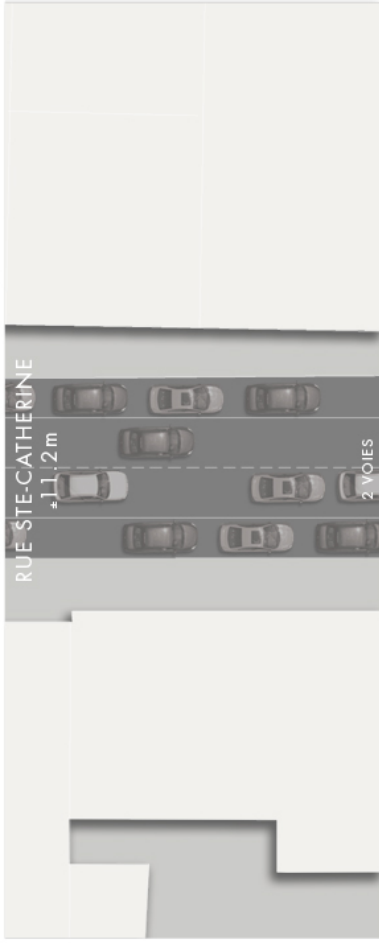
PLAN - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



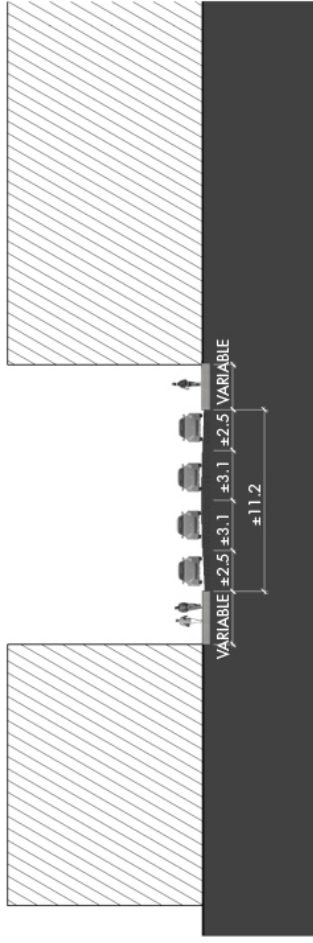
COUPE - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



PLAN - CONDITION ACTUELLE



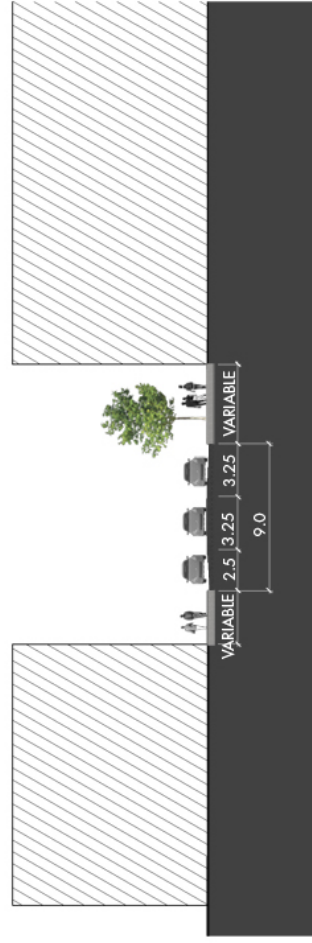
COUPE - CONDITION ACTUELLE



PLAN - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



COUPE - AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



ANNEXE C

**GÉNÉRATION, DISTRIBUTION ET
AFFECTATION DES DÉBITS FUTURS**

Distribution AM SCA

Distribution directionnelle AM SCA

Origine	Mtl-Centre-ville	Destination						Total
		Interne	Nord	Sud	Est	Ouest		
				Victoria, Champlain	L-H-L	Mercier		
Montréal: Centre-ville périphérique	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745	
Total	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745	
%	14%	11%	18%	4%	12%	41%	100%	
AM							Total	
Sortant Est + RC/2	38	30	50	12	34	112	275	
Sortant Ouest + RC/2	33	26	43	10	30	97	239	
							514	

Origine	Destination		Entrant Est + RC/2	Entrant Ouest + RC/2	760	1274
	C-V périphérique	%				
C-V	760	2%	8	8		
Interne	854	2%	9	9		
Nord	6 412	18%	69	65		
Sud	5 091	14%	55	52		
Est	7 428	20%	80	75		
Ouest	15 836	44%	170	161		
	36 381	100%	391	369		

Distribution PM SCA

Distribution directionnelle PM SCA

Origine	MTI-Centre-ville	Destination					Total
		Interne	Nord	Sud	Est	Ouest	
Montréal: Centre-ville périphérique	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745
Total	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745
%	14%	11%	18%	4%	12%	41%	100%
PM							
Entrant Est + RC/2	62	50	82	19	56	182	450
Entrant Ouest + RC/2	54	43	72	17	49	160	394
							844

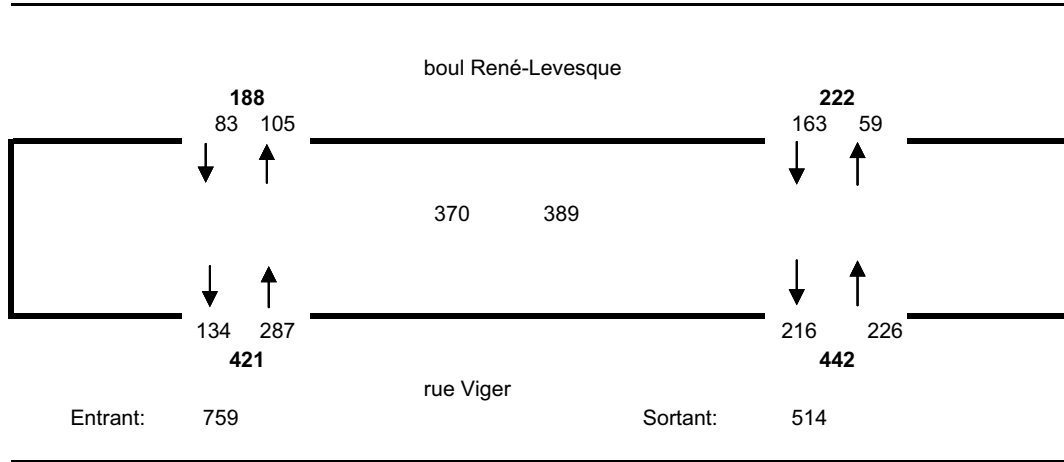
Destination	Origine		Sortant Est + RC/2	Sortant Ouest + RC/2
	C-V périphérique	%		
C-V	760	2%	12	11
Interne	854	2%	13	12
Nord	6 412	18%	99	90
Sud	5 091	14%	78	71
Est	7 428	20%	114	104
Ouest	15 836	44%	243	222
	36 381	100%	559	511
				1070
				1914

Matrice inversée à l'heure de pointe du soir (les origine du matin deviennent des destinations le soir)

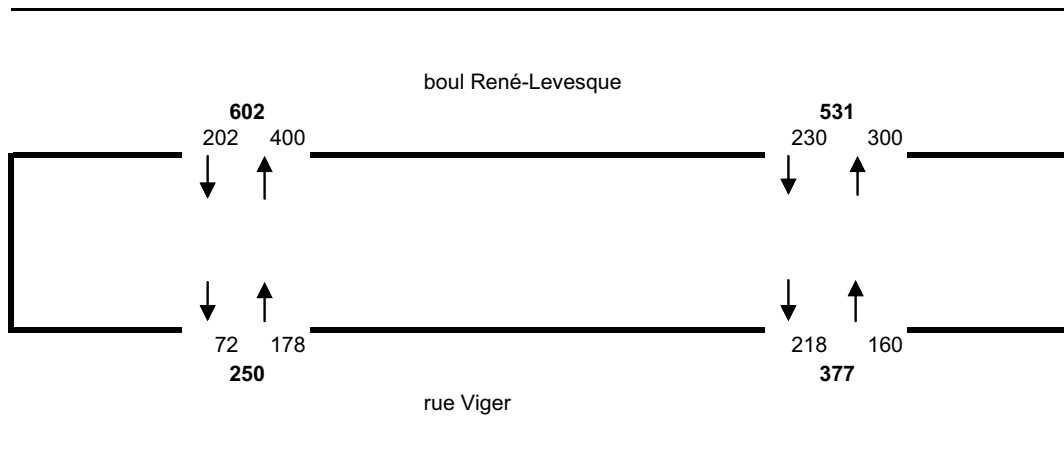
Affectation avec 20% de pass-by commercial

Scénario A

ENTRANT-SORTANT AM



ENTRANT-SORTANT PM

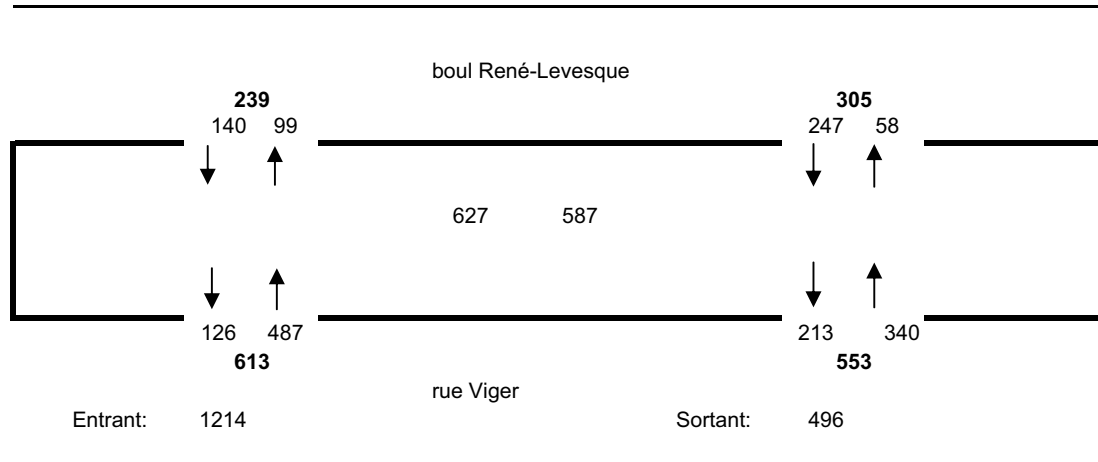


Le pass-by traffic commercial représente 20 %

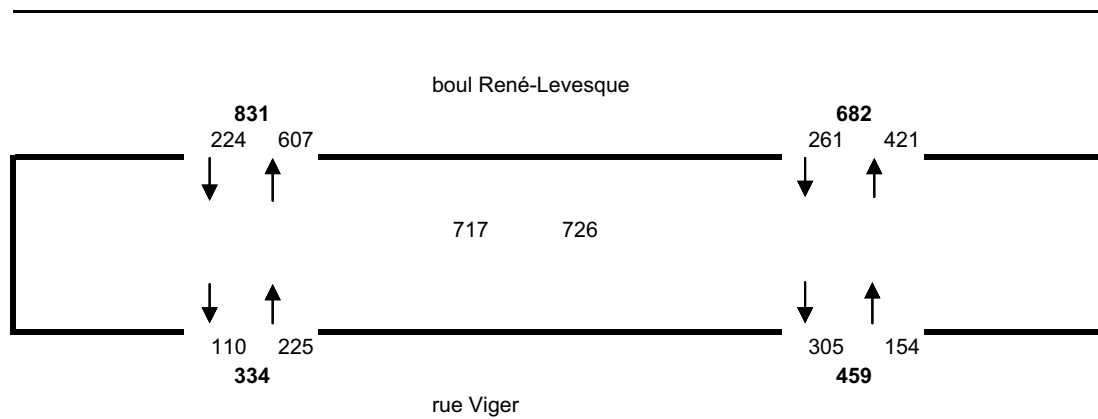
Entrant:	844	Entrants réel:	770	Sortants:	1070	Sortants réel :	991
Difference:	73			Difference:	79		

Scénario B+

ENTRANT-SORTANT AM



ENTRANT-SORTANT PM



Le pass-by traffic commercial représente 20 %

Entrants:	965	Entrants réel:	863	Sortants:	1554	Sortants réels:	1444
Difference:	102			Difference:	110		

Distribution AM SCB+

Distribution directionnelle AM SCB+

Origine	Mtl-Centre-ville	Destination						Total
		Interne	Nord	Sud	Est	Ouest		
				Victoria, Champlain	L-H-L	Mercier		
Montréal: Centre-ville périphérique	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745	
Total	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745	
%	14%	11%	18%	4%	12%	41%	100%	
AM							Total	
Sortant Est + RC/2	37	30	49	11	34	110	271	
Sortant Ouest + RC/2	31	25	41	10	28	91	225	
							496	

Origine	Destination		Entrant Est + RC/2	Entrant Ouest + RC/2
	C-V périphérique	%		
C-V	760	2%	12	13
Interne	854	2%	14	15
Nord	6 412	18%	103	110
Sud	5 091	14%	82	88
Est	7 428	20%	120	128
Ouest	15 836	44%	255	273
	36 381	100%	586	627
				1213
				1709

Distribution PM SCB+

Distribution directionnelle PM SCB+

Origine	Mtl-Centre-ville	Destination					Total	
		Interne	Nord	Sud	Est	Ouest		
Montréal: Centre-ville périphérique	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745	
Total	1 060	854	1 405	327	961	3 137	7 745	
%	14%	11%	18%	4%	12%	41%	100%	
PM								Total
Entrant Est + RC/2	71	57	94	22	64	210	519	
Entrant Ouest + RC/2	61	49	81	19	55	180	445	

965

Destination	Origine		Sortant Est + RC/2	Sortant Ouest + RC/2
	C-V périphérique	%		
C-V	760	2%	16	16
Interne	854	2%	18	18
Nord	6 412	18%	138	136
Sud	5 091	14%	109	108
Est	7 428	20%	160	158
Ouest	15 836	44%	340	336
	36 381	100%	782	772

1554

2518

Matrice inversée à l'heure de pointe du soir (les origine du matin deviennent des destinations le soir)

Affectation avec 20% de pass-by commercial

ANNEXE D

**RÉSULTATS DÉTAILLÉS DES
SIMULATIONS SIM TRAFFIC
(SCÉNARIOS A ET B+)**

AM scénario A

3: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	24.1	0.2	1.9	0.2	1	4.2	0.1	0.2	2.1	0.1	1.3	3.4	1.3
Delay / Veh (s)	C	B	B	C	B	B	B	C	C	D	D	D	D
Total Stops	22	246	27	114	321	321	13	29	211	11	106	259	105
Stop/Veh	0.96	0.49	0.57	0.8	0.28	0.28	0.28	1.04	0.74	0.73	1.09	0.86	0.85
Vehicles Entered	23	501	47	144	1133	1133	47	29	285	15	96	301	122
Vehicles Exited	23	503	47	143	1128	1128	46	28	284	15	97	301	123
Hourly Exit Rate	23	503	47	143	1128	1128	46	28	284	15	97	301	123
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

4: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Total Delay (hr)	0.2	1.2	0	0.1	0.5	2.1
Delay / Veh (s)	A	A	-	D	B	A
Total Stops	2	65	0	12	182	261
Stop/Veh	0	0.05	0	1	0.99	0.12
Vehicles Entered	616	1325	0	12	184	2136
Vehicles Exited	616	1324	0	12	182	2134
Hourly Exit Rate	616	1324	0	12	182	2134
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

6: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Total Delay (hr)	3.5	0.6	0.7	2.7	0.3	0.2	0	8.2
Delay / Veh (s)	B	B	C	A	B	B	B	B
Total Stops	361	70	91	255	36	28	4	845
Stop/Veh	0.53	0.59	0.83	0.2	0.6	0.74	0.4	0.37
Vehicles Entered	679	119	110	1264	60	38	10	2280
Vehicles Exited	679	118	110	1265	60	38	10	2280
Hourly Exit Rate	679	118	110	1265	60	38	10	2280
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

7: Boulevard René-Lévesque Est & Rue De La Visitation Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.4	1.6	0	2.1
Delay / Veh (s)	A	A	B	A
Total Stops	4	146	6	156
Stop/Veh	0.01	0.11	1	0.07
Vehicles Entered	718	1368	6	2092
Vehicles Exited	717	1368	6	2091
Hourly Exit Rate	717	1368	6	2091
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM scénario A

8: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Panet Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	6	2.3	0	0	8.3
Delay / Veh (s)	30	6	7.2	14.2	
Total Stops	601	119	3	723	
Stop/Veh	0.84	0.09	0.15	0.34	
Vehicles Entered	715	1366	20	2101	
Vehicles Exited	717	1368	20	2105	
Hourly Exit Rate	717	1368	20	2105	
Denied Entry Before	0	0	0	0	
Denied Entry After	0	0	0	0	

11: Boulevard René-Lévesque Est & rue Alexandre de Séve Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	1.3	1.2	1.2	8	12.1
Delay / Veh (s)	9.8	17.3	43.9	21.1	19.2
Total Stops	73	69	122	783	1105
Stop/Veh	0.16	0.27	1.28	0.58	0.55
Vehicles Entered	462	255	96	1359	2261
Vehicles Exited	460	256	95	1362	2262
Hourly Exit Rate	460	256	95	1362	2262
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

12: Boulevard René-Lévesque Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	1.5	0.8	0.1	9.5	0.2	34.7
Delay / Veh (s)	36.5	12.1	4	27.8	10.3	40.6
Total Stops	130	100	1	987	695	2726
Stop/Veh	0.86	0.45	0.01	0.8	1.24	0.89
Vehicles Entered	151	223	120	1226	562	3075
Vehicles Exited	152	223	120	1227	555	3069
Hourly Exit Rate	152	223	120	1227	555	3069
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

13: Avenue Viger & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	0.3	0.1	0.2	0.7
Delay / Veh (s)	0.9	1	5.7	1.3
Total Stops	0	0	150	150
Stop/Veh	0	0	1	0.08
Vehicles Entered	1364	303	150	1817
Vehicles Exited	1363	303	150	1816
Hourly Exit Rate	1363	303	150	1816
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM scénario A

17: Avenue Viger & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	0.5	0.1	0.6
Delay / Veh (s)	1.3	1.1	1.3
Total Stops	A A A		
Stop/Veh	0	1	1
Vehicles Entered	0	0.01	0
Vehicles Exited	1327	186	1513
Hourly Exit Rate	1328	185	1513
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

25: Avenue Viger & rue Alexandre de Séve Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	7.2	0.2	6	13.5
Delay / Veh (s)	6.3	5.1	89.5	10.7
Total Stops	A A A F B			
Stop/Veh	763	29	196	988
Vehicles Entered	0.18	0.21	0.81	0.22
Vehicles Exited	4135	141	243	4519
Hourly Exit Rate	4130	141	241	4512
Denied Entry Before	4130	141	241	4512
Denied Entry After	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

28: Avenue Viger & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All	
Total Delay (hr)	15.4	56.4	0.6	1.6	3.9	0.5	7.4	85.8	
Delay / Veh (s)	18.5	56.1	52.1	56.4	26.1	28.3	43.7	38.8	
Total Stops	B E D E C C D D								
Stop/Veh	1729	3725	43	90	348	43	415	6393	
Vehicles Entered	0.58	1.03	0.98	0.91	0.65	0.66	0.68	0.8	
Vehicles Exited	2990	3664	44	98	538	65	611	8010	
Hourly Exit Rate	2983	3584	44	99	539	65	607	7921	
Denied Entry Before	2983	3584	44	99	539	65	607	7921	
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	
Denied Entry After	0	31	1	0	0	0	0	32	

29: Rue Notre-Dame Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBR	SBL	All
Total Delay (hr)	9.5	1	0	0.6	11.1
Delay / Veh (s)	53.7	10.7	25.2	30.6	38.1
Total Stops	D B C C C D				
Stop/Veh	789	129	0	65	983
Vehicles Entered	1.24	0.37	0	1	0.94
Vehicles Exited	640	346	1	65	1052
Hourly Exit Rate	636	345	1	66	1048
Denied Entry Before	636	345	1	66	1048
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

AM scénario A

39: rue de la Gauchetière & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	WBL	WBR	NBL	NBT	SBT	All
Total Delay (hr)	0.9	0	0.1	0.3	3.1	4.4
Delay / Veh (s)	128	6.9	9.5	1.8	17.2	12.4
Total Stops	25	12	13	28	302	380
Stop/Veh	0.96	1	0.65	0.05	0.47	0.3
Vehicles Entered	25	12	20	563	646	1266
Vehicles Exited	26	12	20	563	646	1267
Hourly Exit Rate	26	12	20	563	646	1267
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

46: Avenue Viger & rue Panet Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBL	All
Total Delay (hr)	0.2	22	6	28.2
Delay / Veh (s)	11.5	18.4	43.3	20.8
Total Stops	21	2103	422	2546
Stop/Veh	0.34	0.49	0.85	0.52
Vehicles Entered	62	4311	499	4872
Vehicles Exited	61	4297	499	4857
Hourly Exit Rate	61	4297	499	4857
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

50: Avenue Viger & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.1	3.8	0.4	0.1	0.8	2.6	8.1	14.3
Delay / Veh (s)	14.9	11.7	10.1	13.8	14	21.7	23.8	14.3
Total Stops	10	604	71	15	113	332	1181	
Stop/Veh	0.59	0.52	0.49	0.58	0.58	0.73	0.76	0.58
Vehicles Entered	17	1167	144	25	194	49	438	2034
Vehicles Exited	17	1157	145	26	195	49	439	2028
Hourly Exit Rate	17	1157	145	26	195	49	439	2028
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

64: rue de la Gauchetière & Rue Amherst Performance by movement

Movement	NBT	NBR	SBT	All
Total Delay (hr)	0.1	0	0.3	0.4
Delay / Veh (s)	1.3	0.8	2.3	1.9
Total Stops	0	0	11	11
Stop/Veh	0	0	0.02	0.01
Vehicles Entered	328	12	491	831
Vehicles Exited	328	12	488	828
Hourly Exit Rate	328	12	488	828
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM scénario A

65: rue de la Gauchetière & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBL	NBT	All
Total Delay (hr)	0	0.3	0.3
Delay / Veh (s)	3.6	5.7	5.6
Total Stops	A	A	A
Stop/Veh	12	185	197
Vehicles Entered	1	1	1
Vehicles Exited	12	186	198
Hourly Exit Rate	12	185	197
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

Total Network Performance

Total Delay (hr)	399.4
Delay / Veh (s)	118.9
Total Stops	26304
Stop/Veh	2.17
Vehicles Entered	12219
Vehicles Exited	11976
Hourly Exit Rate	11976
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	178

AM scénario B+

3: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.1	1.9	0.9	0.2	0.9	3.3	0.1	0.2	2.1	0.1	1.9	4.3	1.6
Delay / Veh (s)	18.6	12.1	12.3	21.8	21.8	10.9	10.4	29.8	25.6	22.4	60.4	50.2	51.9
Total Stops	19	266	26	122	239	239	9	27	204	11	128	273	104
Stop/Veh	0.86	0.46	0.57	0.83	0.42	0.22	0.23	0.96	0.71	0.65	1.15	0.89	0.91
Vehicles Entered	22	573	46	147	1085	1085	39	28	288	17	111	306	115
Vehicles Exited	22	574	46	147	1082	1082	39	28	288	17	112	307	114
Hourly Exit Rate	22	574	46	147	1082	1082	39	28	288	17	112	307	114
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1

4: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Total Delay (hr)	0.3	0.8	0	0.1	0.9	2.1
Delay / Veh (s)	1.6	2.4	0.2	22.4	10.9	3.4
Total Stops	6	10	0	15	289	320
Stop/Veh	0.01	0.01	0	1	1	0.14
Vehicles Entered	703	1273	1	15	288	2280
Vehicles Exited	703	1272	1	15	287	2278
Hourly Exit Rate	703	1272	1	15	287	2278
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

6: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Total Delay (hr)	4.7	1	1.2	2.1	0.3	0.3	0	9.5
Delay / Veh (s)	20.2	25.1	30.7	6	19.4	21	19.8	14
Total Stops	536	121	113	237	36	6	30	1079
Stop/Veh	0.64	0.83	0.82	0.19	0.69	0.75	0.75	0.44
Vehicles Entered	846	145	138	1225	53	8	40	2455
Vehicles Exited	837	144	137	1222	52	8	40	2440
Hourly Exit Rate	837	144	137	1222	52	8	40	2440
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

7: Boulevard René-Lévesque Est & Rue De La Visitation Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0.8	1	0	1.8
Delay / Veh (s)	3.1	2.6	14	2.9
Total Stops	31	62	9	102
Stop/Veh	0.04	0.05	1	0.05
Vehicles Entered	877	1356	9	2242
Vehicles Exited	877	1353	9	2239
Hourly Exit Rate	877	1353	9	2239
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM scénario B+

8: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Panet Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Total Delay (hr)	7.9	1.7	9.6
Delay / Veh (s)	32.4	4.6	15.5
Total Stops	789	83	872
Stop/Veh	0.9	0.06	0.39
Vehicles Entered	877	1357	2234
Vehicles Exited	880	1356	2236
Hourly Exit Rate	0	0	0
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

11: Boulevard René-Lévesque Est & rue Alexandre de Séve Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	1	4.6	2.4	9.4	0.1	0.1	0.1	0	0.2	0.1	0.1
Delay / Veh (s)	8.5	37.4	69.9	25	13.6	22.5	22.1	22.1	18.6	17.8	18.9
Total Stops	62	273	193	873	9	8	5	5	19	7	8
Stop/Veh	0.14	0.62	1.56	0.65	0.53	0.62	0.71	0.71	0.61	0.58	0.73
Vehicles Entered	440	440	124	1350	17	13	7	7	31	12	11
Vehicles Exited	440	440	124	1351	17	13	7	7	31	12	11
Hourly Exit Rate	440	440	124	1351	17	13	7	7	31	12	11
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

12: Boulevard René-Lévesque Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	1.1	0.7	0.1	9.2	0.1	2.3	4.5	4.5	0	9.9	4.8
Delay / Veh (s)	29.1	11.5	3.6	26.9	15.8	145.8	38.4	38.4	1	68.2	87
Total Stops	106	97	1	966	19	65	388	388	0	667	277
Stop/Veh	0.8	0.44	0.01	0.78	0.59	1.14	0.91	0.91	0	1.28	1.38
Vehicles Entered	131	220	121	1238	32	56	425	425	37	519	203
Vehicles Exited	133	220	121	1235	32	57	427	427	37	522	200
Hourly Exit Rate	133	220	121	1235	32	57	427	427	37	522	200
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

13: Avenue Viger & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	0.4	0.2	0.2	0.9
Delay / Veh (s)	1.1	1.6	5	1.5
Total Stops	0	0	144	144
Stop/Veh	0	0	1	0.07
Vehicles Entered	1405	469	144	2018
Vehicles Exited	1405	469	144	2018
Hourly Exit Rate	1405	469	144	2018
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM scénario B+

17: Avenue Viger & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	0.5	0.1	0.6
Delay / Veh (s)	1.5	1.4	1.5
	A	A	A
Total Stops	2	1	3
Stop/Veh	0	0	0
Vehicles Entered	1255	294	1549
Vehicles Exited	1255	294	1549
Hourly Exit Rate	1255	294	1549
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

25: Avenue Viger & rue Alexandre de Séve Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	9.6	0.3	5	14.8
Delay / Veh (s)	8.6	8	78.2	12.2
	A	A	E	B
Total Stops	1104	43	194	1341
Stop/Veh	0.28	0.33	0.85	0.31
Vehicles Entered	4004	132	230	4366
Vehicles Exited	3998	132	226	4356
Hourly Exit Rate	3998	132	226	4356
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

28: Avenue Viger & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	15.3	188	1.8	2.5	1.8	3.4	0.5	218.9
Delay / Veh (s)	18.8	194.4	200.6	65.4	65.4	25	31.2	102.1
	B	F	F	E	C	C	D	F
Total Stops	1714	5023	64	91	91	317	37	7662
Stop/Veh	0.58	1.44	1.45	0.94	0.94	0.65	0.66	0.99
Vehicles Entered	2944	3519	44	97	97	486	55	7760
Vehicles Exited	2942	3442	43	98	98	486	56	7679
Hourly Exit Rate	2942	3442	43	98	98	486	56	7679
Denied Entry Before	0	1	0	0	0	0	0	1
Denied Entry After	0	243	3	0	0	0	0	246

29: Rue Notre-Dame Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBR	SBL	All
Total Delay (hr)	10.4	1.5	0	0.5	12.3
Delay / Veh (s)	63.6	15.5	-	31.1	45.1
	E	B	C	D	D
Total Stops	637	125	0	55	817
Stop/Veh	1.09	0.37	1	0.83	0.83
Vehicles Entered	593	340	0	55	988
Vehicles Exited	582	339	0	56	977
Hourly Exit Rate	582	339	0	56	977
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	9	2	0	0	11

AM scénario B+

39: rue de la Gauchetière & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	WBL	WBR	NBL	NBT	All
Total Delay (hr)	1.5	0	0.1	0.4	3.3
Delay / Veh (s)	169.5	3.1	12.9	3	18.6
Total Stops	32	11	16	29	321
Stop/Veh	1.03	1	0.73	0.06	0.5
Vehicles Entered	33	11	22	508	643
Vehicles Exited	30	11	22	508	641
Hourly Exit Rate	30	11	22	508	641
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

46: Avenue Viger & rue Panet Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBL	NBT	All
Total Delay (hr)	0.3	28.5	10.7	39.4	
Delay / Veh (s)	14.2	24.7	52	28.6	
Total Stops	31	2869	650	3550	
Stop/Veh	0.47	0.69	0.88	0.72	
Vehicles Entered	67	4158	734	4959	
Vehicles Exited	66	4146	741	4953	
Hourly Exit Rate	66	4146	741	4953	
Denied Entry Before	0	0	4	4	
Denied Entry After	0	0	0	0	

50: Avenue Viger & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Total Delay (hr)	0.1	3.6	0.4	0.1	0.8	8.2
Delay / Veh (s)	14.7	11.8	10.8	14.7	23	14.9
Total Stops	10	573	74	14	118	344
Stop/Veh	0.62	0.52	0.54	0.67	0.57	0.76
Vehicles Entered	16	1102	136	20	205	452
Vehicles Exited	16	1095	136	21	208	453
Hourly Exit Rate	16	1095	136	21	208	453
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

64: rue de la Gauchetière & Rue Amherst Performance by movement

Movement	NBT	NBR	SBT	All
Total Delay (hr)	0.1	0	0.4	0.6
Delay / Veh (s)	1.4	1	3.1	2.4
Total Stops	1	0	27	28
Stop/Veh	0	0	0.05	0.03
Vehicles Entered	333	10	501	844
Vehicles Exited	333	10	500	843
Hourly Exit Rate	333	10	500	843
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

AM scénario B+

65: rue de la Gauchetière & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBL	NBT	All
Total Delay (hr)	0	0.5	0.5
Delay / Veh (s)	3.9	6	5.9
Total Stops	10	293	303
Stop/Veh	1	1	1
Vehicles Entered	10	293	303
Vehicles Exited	10	293	303
Hourly Exit Rate	10	293	303
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

Total Network Performance

Total Delay (hr)	583.1
Delay / Veh (s)	172.7
Total Stops	30656
Stop/Veh	2.52
Vehicles Entered	12271
Vehicles Exited	12034
Hourly Exit Rate	12034
Denied Entry Before	5
Denied Entry After	458

PM scénario A

3: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	1.8	20.2	0.2	0.4	3.8	0.3	0.3	0.2	5.8	1.6	0.8	2.2	0.6
Delay / Veh (s)	75.4	68.8	69.8	28.4	18.4	14.6	57.4	53.1	51.6	51.2	31.4	28.5	46.5
Total Stops	E	E	E	C	B	B	E	D	D	D	C	C	D
Stop/Veh	107	882	9	34	294	32	13	60	388	114	190	59	2182
Vehicles Entered	1.24	0.83	0.82	0.72	0.39	0.43	1.18	1.09	0.96	0.99	0.75	0.74	0.74
Vehicles Exited	87	1067	11	46	747	74	11	54	406	115	253	81	2952
Hourly Exit Rate	85	1050	11	47	748	74	12	55	401	115	252	80	2930
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

4: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Wolf Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBT	All
Total Delay (hr)	7.5	0.7	0	0.1	8.3
Delay / Veh (s)	22.2	2.8	6.8	25.5	14.2
Total Stops	C	A	A	D	B
Stop/Veh	645	17	0	8	670
Vehicles Entered	0.53	0.02	0	1	0.32
Vehicles Exited	1221	868	1	8	2098
Hourly Exit Rate	1220	868	1	8	2097
Denied Entry Before	1220	868	1	8	2097
Denied Entry After	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

6: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	28.7	1.8	0.8	5.2	0.3	0.5	5.8	43
Delay / Veh (s)	93.6	63.5	42.7	22.7	21.5	36.3	53.6	60.1
Total Stops	F	E	D	C	C	D	D	E
Stop/Veh	1447	108	75	551	43	39	347	2610
Vehicles Entered	1.31	1.06	1.14	0.67	0.93	0.75	0.9	1.01
Vehicles Exited	1117	103	65	819	46	53	387	2590
Hourly Exit Rate	1093	102	66	817	46	52	387	2563
Denied Entry Before	1093	102	66	817	46	52	387	2563
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	1	1
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

7: Boulevard René-Lévesque Est & Rue De La Visitation Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	6	0.6	0.4	0.1	7
Delay / Veh (s)	14.5	2.3	64.9	34.2	10.4
Total Stops	B	A	F	D	B
Stop/Veh	717	21	21	7	766
Vehicles Entered	0.48	0.02	1	1	0.31
Vehicles Exited	1481	925	21	7	2434
Hourly Exit Rate	1480	924	21	7	2432
Denied Entry Before	1480	924	21	7	2432
Denied Entry After	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

PM scénario A

8: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Panet Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	21.4	2.7	0	24.1
Delay / Veh (s)	51.6	10.7	6.9	35.8
Total Stops	1472	266	1	1739
Stop/Veh	0.99	0.29	0.17	0.72
Vehicles Entered	1500	925	6	2431
Vehicles Exited	1484	926	6	2416
Hourly Exit Rate	1484	926	6	2416
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

11: Boulevard René-Lévesque Est & rue Alexandre DeSève Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	32.8	1.5	3.9	6.3	10.3	0.4	1.1	57.7	
Delay / Veh (s)	87.6	44.2	165.7	28.9	97.2	145.2	73.4	44.8	75.3
Total Stops	2034	138	136	482	187	17	70	3100	
Stop/Veh	1.51	1.12	1.62	0.61	0.73	0.94	0.77	1.12	
Vehicles Entered	1359	125	84	785	52	18	91	2772	
Vehicles Exited	1336	123	85	785	53	18	91	2744	
Hourly Exit Rate	1336	123	85	785	53	18	91	2744	
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	
Denied Entry After	0	0	0	0	10	0	0	10	

12: Boulevard René-Lévesque Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	17.7	4.7	1.1	6.3	0.9	0.4	0.4	0	0	1.2	0.4
Delay / Veh (s)	144.8	20.5	11.4	30.3	25.3	43.4	29.2	4.1	1	13.7	15.8
Total Stops	1123	547	114	629	95	42	412	412	0	116	40
Stop/Veh	2.55	0.66	0.34	0.84	0.74	1.2	0.82	0.82	0	0.38	0.48
Vehicles Entered	445	826	336	752	129	35	502	502	20	309	84
Vehicles Exited	437	827	334	750	130	36	497	497	20	309	84
Hourly Exit Rate	437	827	334	750	130	36	497	497	20	309	84
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

17: Avenue Viger & Rue Wolf Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	0.1	0	0.1
Delay / Veh (s)	0.7	0.1	0.7
Total Stops	2	0	2
Stop/Veh	0	0	0
Vehicles Entered	767	8	775
Vehicles Exited	767	8	775
Hourly Exit Rate	767	8	775
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

PM scénario A

21: Avenue Viger & rue Alexandre DeSève Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	4.6	0.3	3.2	8
Delay / Veh (s)	5.2	4.9	45.2	8
Total Stops	586	38	196	820
Stop/Veh	0.18	0.2	0.78	0.23
Vehicles Entered	3192	187	252	3631
Vehicles Exited	3192	188	252	3632
Hourly Exit Rate	3192	188	252	3632
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

28: Avenue Viger & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	16.3	14.1	0.2	2.3	3.9	0.7	7	44.6
Delay / Veh (s)	19.3	19.2	15.3	70.1	28.3	36	41.6	22.8
Total Stops	1824	1402	29	123	318	52	398	4146
Stop/Veh	0.6	0.53	0.51	1.02	0.63	0.75	0.66	0.59
Vehicles Entered	3039	2646	57	121	501	68	605	7037
Vehicles Exited	3046	2650	57	119	501	68	605	7046
Hourly Exit Rate	3046	2650	57	119	501	68	605	7046
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

29: Rue Notre-Dame Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBR	SBL	SBT	All
Total Delay (hr)	34.2	27.4	0	0.5	0	62.1
Delay / Veh (s)	195.5	67.9	33.4	30.5	15.6	103.9
Total Stops	1323	864	1	61	6	2255
Stop/Veh	2.1	0.59	1	0.98	0.86	1.05
Vehicles Entered	637	1457	1	62	7	2164
Vehicles Exited	622	1452	1	62	7	2144
Hourly Exit Rate	622	1452	1	62	7	2144
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	7	19	0	0	0	26

33: Avenue Viger & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	0.1	0	0.2	0.3
Delay / Veh (s)	0.8	0.7	4.1	1.2
Total Stops	0	0	144	144
Stop/Veh	0	0	1	0.15
Vehicles Entered	632	193	144	969
Vehicles Exited	632	193	144	969
Hourly Exit Rate	632	193	144	969
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

PM scénario A

39: rue de la Gauchetière & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	WBL	NBT	SBT	All
Total Delay (hr)	1.1	0.2	3.1	4.4
Delay / Veh (s)	137.1	1.6	17.1	12.8
Total Stops	28	21	291	340
Stop/Veh	1	0.04	0.45	0.28
Vehicles Entered	28	558	642	1228
Vehicles Exited	28	557	646	1231
Hourly Exit Rate	28	557	646	1231
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

46: Avenue Viger & Panet Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBL	All
Total Delay (hr)	0	7.7	4.4	12.2
Delay / Veh (s)	4.7	8.1	47.4	11.6
Total Stops	1	618	297	916
Stop/Veh	0.12	0.18	0.88	0.24
Vehicles Entered	8	3436	336	3780
Vehicles Exited	8	3437	337	3782
Hourly Exit Rate	8	3437	337	3782
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

50: Avenue Viger & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0	1.7	0.8	0.3	0.3	3.9	0.2	1.2
Delay / Veh (s)	8.3	10.3	17.3	27.1	27.1	37.6	18.4	17
Total Stops	2	289	98	31	31	264	28	169
Stop/Veh	0.5	0.48	0.6	0.84	0.84	0.71	0.6	0.64
Vehicles Entered	4	601	163	37	37	367	47	264
Vehicles Exited	4	600	162	37	37	372	47	264
Hourly Exit Rate	4	600	162	37	37	372	47	264
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

64: rue de la Gauchetière & Rue Amherst Performance by movement

Movement	NBT	SBT	All
Total Delay (hr)	2.5	0.2	2.6
Delay / Veh (s)	16.6	1.9	11.2
Total Stops	188	0	188
Stop/Veh	0.35	0	0.22
Vehicles Entered	535	310	845
Vehicles Exited	532	311	843
Hourly Exit Rate	532	311	843
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

PM scénario A

65: rue de la Gauchetière & Rue Wolf Performance by movement

Movement	NBT	All
Total Delay (hr)	0	0
Delay / Veh (s)	4.8	4.8
Total Stops	8	8
Stop/Veh	1	1
Vehicles Entered	8	8
Vehicles Exited	8	8
Hourly Exit Rate	8	8
Denied Entry Before	0	0
Denied Entry After	0	0

Total Network Performance

Total Delay (hr)	733.4
Delay / Veh (s)	201.5
Total Stops	30020
Stop/Veh	2.29
Vehicles Entered	13224
Vehicles Exited	12978
Hourly Exit Rate	12978
Denied Entry Before	2
Denied Entry After	662

PM scénario B+

3: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Amherst Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	1.9	20.7	0.1	0.3	3.9	0.2	0.3	6.8	2.1	1.4	2.8	0.8	41.3
Delay / Veh (s)	84.1	81.8	61.6	26.3	18.1	13.3	60.5	63.1	63.8	92.8	41	37	53.5
Total Stops	99	740	6	27	292	27	19	397	125	61	212	70	2075
Stop/Veh	1.24	0.81	0.86	0.6	0.38	0.41	1.27	1.02	1.08	1.13	0.87	0.88	0.75
Vehicles Entered	80	918	7	44	768	67	15	390	117	54	245	80	2785
Vehicles Exited	79	907	7	45	772	66	15	385	116	53	244	79	2768
Hourly Exit Rate	79	907	7	45	772	66	15	385	116	53	244	79	2768
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

4: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBT	All
Total Delay (hr)	9	0.8	0	0	9.8
Delay / Veh (s)	30.3	3.1	1.5	2.7	17.7
Total Stops	617	22	0	4	643
Stop/Veh	0.57	0.02	0	0.12	0.32
Vehicles Entered	1076	889	2	33	2000
Vehicles Exited	1074	889	2	33	1998
Hourly Exit Rate	1074	889	2	33	1998
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

6: Boulevard René-Lévesque Est & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	30.4	2	0.7	5.4	0.2	7.6	71.1	117.4
Delay / Veh (s)	114.6	71.9	40	23.1	19.6	508.4	564.9	169
Total Stops	1332	108	72	572	32	39	354	2509
Stop/Veh	1.39	1.07	1.11	0.68	0.86	0.72	0.78	1
Vehicles Entered	972	102	64	837	37	53	454	2519
Vehicles Exited	938	101	65	837	38	54	452	2485
Hourly Exit Rate	938	101	65	837	38	54	452	2485
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	1	1
Denied Entry After	0	0	0	0	18	131	149	149

7: Boulevard René-Lévesque Est & Rue De La Visitation Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	7.2	0.6	1.5	0.3	9.6
Delay / Veh (s)	18.7	2.2	227.6	139.4	14.6
Total Stops	745	22	24	8	799
Stop/Veh	0.54	0.02	1.04	1	0.34
Vehicles Entered	1390	935	24	9	2358
Vehicles Exited	1389	930	22	8	2349
Hourly Exit Rate	1389	930	22	8	2349
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

PM scénario B+

8: Boulevard René-Lévesque Est. & Rue Panet Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Total Delay (hr)	22.8	2.6	25.4
Delay / Veh (s)	58.6	10.1	39.2
Total Stops	1461	262	1723
Stop/Veh	1.05	0.28	0.74
Vehicles Entered	1406	935	2341
Vehicles Exited	1390	935	2325
Hourly Exit Rate	1390	935	2325
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

11: Boulevard René-Lévesque Est & rue Alexandre DeSève Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBR	All
Total Delay (hr)	34.8	1.5	5.8	5.9	11.7	64.3	0.4	1.1	125.5
Delay / Veh (s)	99.9	44.1	194.8	26.8	739.9	839.3	67	44.4	166.4
Total Stops	2018	137	180	472	39	165	21	69	3101
Stop/Veh	1.61	1.14	1.68	0.6	0.68	0.6	1.05	0.76	1.14
Vehicles Entered	1264	119	110	788	58	279	21	92	2731
Vehicles Exited	1244	120	104	788	57	273	20	91	2697
Hourly Exit Rate	1244	120	104	788	57	273	20	91	2697
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	21	120	0	0	141

12: Boulevard René-Lévesque Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	18.7	4.5	1.2	6.4	0.9	0.7	9.1	0	1.2	0.4	43
Delay / Veh (s)	162.4	21	11.7	30	26.1	67.8	62.1	1.8	14.8	14.4	45.6
Total Stops	1112	511	114	624	100	60	672	1	125	39	3358
Stop/Veh	2.68	0.66	0.32	0.82	0.79	1.54	1.28	0.05	0.42	0.42	0.99
Vehicles Entered	419	766	352	763	127	40	527	20	296	92	3402
Vehicles Exited	410	774	353	766	128	39	522	20	295	92	3399
Hourly Exit Rate	410	774	353	766	128	39	522	20	295	92	3399
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

17: Avenue Viger & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Total Delay (hr)	0.1	0	0.1
Delay / Veh (s)	0.7	0.6	0.7
Total Stops	1	0	1
Stop/Veh	0	0	0
Vehicles Entered	785	2	787
Vehicles Exited	784	2	786
Hourly Exit Rate	784	2	786
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

PM scénario B+

21: Avenue Viger & rue Alexandre DeSève Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	5.5	0.3	5.4	11.2
Delay / Veh (s)	6.2	6.2	55.2	10.8
Total Stops	641	38	227	906
Stop/Veh	0.2	0.22	0.64	0.24
Vehicles Entered	3212	169	351	3732
Vehicles Exited	3212	170	355	3737
Hourly Exit Rate	3212	170	355	3737
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

28: Avenue Viger & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	15.1	14	0.3	1.8	4.4	0.6	8.8	45
Delay / Veh (s)	18.1	19	19.5	64.4	30.2	37.7	50.5	23.1
Total Stops	1696	1404	32	98	339	44	400	4013
Stop/Veh	0.56	0.53	0.58	0.98	0.64	0.71	0.64	0.57
Vehicles Entered	3005	2646	55	101	532	63	624	7026
Vehicles Exited	3006	2657	56	100	530	62	625	7036
Hourly Exit Rate	3006	2657	56	100	530	62	625	7036
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

29: Rue Notre-Dame Est & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	EBL	EBT	SBL	All
Total Delay (hr)	15.9	7.8	0.5	24.1
Delay / Veh (s)	89.6	18.7	31.4	39.7
Total Stops	1039	811	61	1911
Stop/Veh	1.63	0.54	0.98	0.87
Vehicles Entered	642	1493	62	2197
Vehicles Exited	633	1490	62	2185
Hourly Exit Rate	633	1490	62	2185
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

33: Avenue Viger & Rue Beaudry Performance by movement

Movement	WBT	WBR	SBR	All
Total Delay (hr)	0.1	0.1	0.2	0.4
Delay / Veh (s)	0.9	0.9	4.1	1.5
Total Stops	0	0	191	191
Stop/Veh	0	0	1	0.19
Vehicles Entered	592	248	190	1030
Vehicles Exited	594	249	191	1034
Hourly Exit Rate	594	249	191	1034
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

PM scénario B+

39: rue de la Gauchetière & Avenue Papineau Performance by movement

Movement	WBL	NBL	NBT	SBT	All
Total Delay (hr)	2.1	0	1.7	3.8	7.5
Delay / Veh (s)	264.4	18	10.1	20.9	21.3
	F	C	B	C	C
Total Stops	28	4	142	317	491
Stop/Veh	1	0.67	0.24	0.49	0.39
Vehicles Entered	28	6	588	648	1270
Vehicles Exited	28	6	587	648	1269
Hourly Exit Rate	28	6	587	648	1269
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

46: Avenue Viger & Panet Performance by movement

Movement	WBL	WBT	NBL	All
Total Delay (hr)	0	9.4	4.5	13.9
Delay / Veh (s)	5.1	9.5	43.8	12.7
	A	A	D	B
Total Stops	1	691	312	1004
Stop/Veh	0.14	0.19	0.85	0.26
Vehicles Entered	7	3560	369	3936
Vehicles Exited	7	3557	367	3931
Hourly Exit Rate	7	3557	367	3931
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

50: Avenue Viger & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Total Delay (hr)	0	1.7	1	0.4	5	0.2	1.2	9.5
Delay / Veh (s)	14.8	10.1	22.3	41.1	48.2	18.8	16.5	23
	B	B	C	D	D	B	B	C
Total Stops	2	291	97	26	298	28	157	899
Stop/Veh	0.5	0.47	0.62	0.84	0.8	0.65	0.62	0.61
Vehicles Entered	4	623	156	31	374	42	254	1484
Vehicles Exited	4	621	156	31	373	43	255	1483
Hourly Exit Rate	4	621	156	31	373	43	255	1483
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

64: rue de la Gauchetière & Rue Amherst Performance by movement

Movement	WBL	NBT	SBT	All
Total Delay (hr)	0.5	4.1	0.2	4.7
Delay / Veh (s)	23.1	27.8	2	18.9
	C	D	A	C
Total Stops	73	285	1	359
Stop/Veh	1	0.54	0	0.4
Vehicles Entered	73	529	297	899
Vehicles Exited	73	521	297	891
Hourly Exit Rate	73	521	297	891
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

PM scénario B+

65: rue de la Gauchetière & Rue Wolfe Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Total Delay (hr)	0	0.1	0	0	0	0.1
Delay / Veh (s)	2.8	5.2	2.8	3.9	2.5	4.1
Total Stops	11	73	29	4	12	129
Stop/Veh	1	1	1	1	1	1
Vehicles Entered	11	73	29	4	12	129
Vehicles Exited	11	73	29	4	12	129
Hourly Exit Rate	11	73	29	4	12	129
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0

Total Network Performance

Total Delay (hr)	954.7
Delay / Veh (s)	257.2
Total Stops	30650
Stop/Veh	2.29
Vehicles Entered	13473
Vehicles Exited	13248
Hourly Exit Rate	13248
Denied Entry Before	5
Denied Entry After	1099