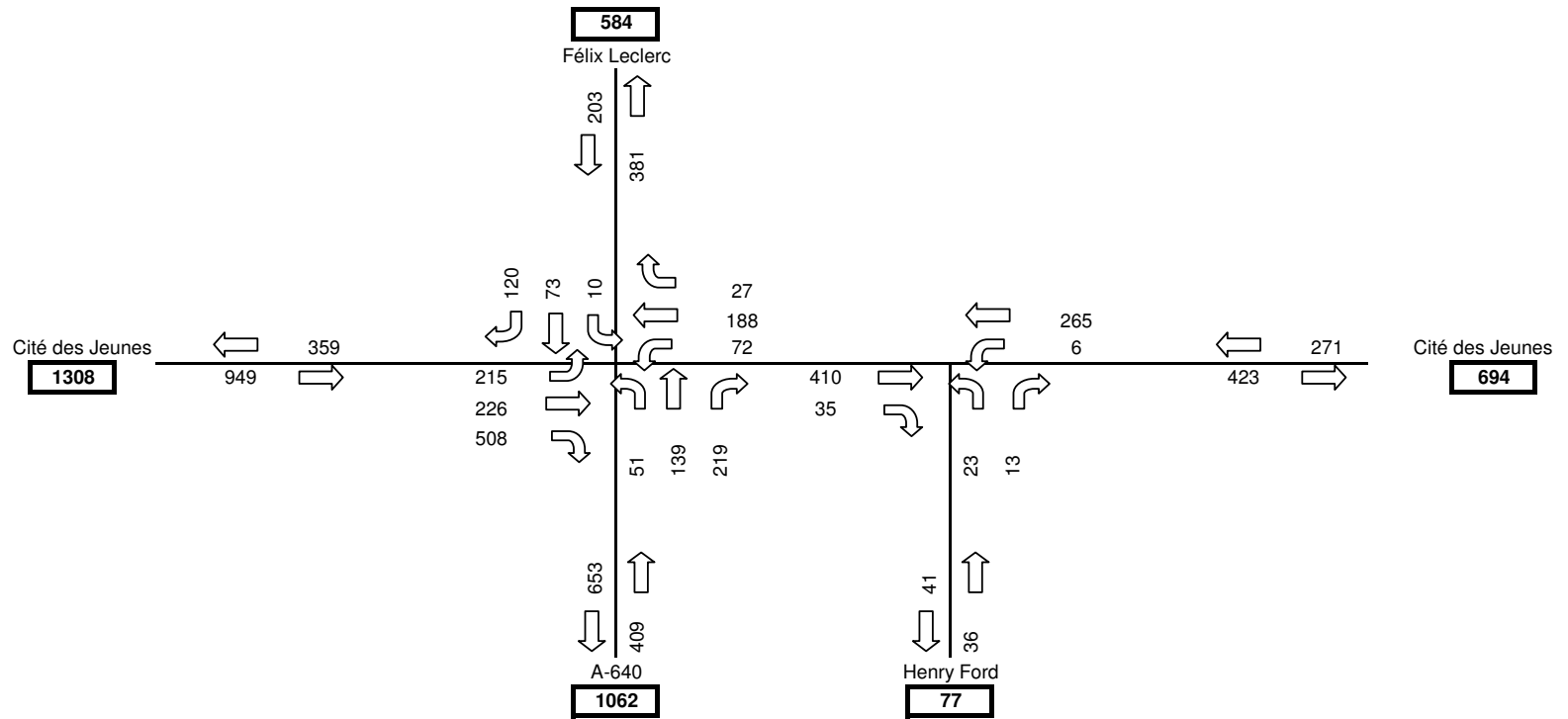
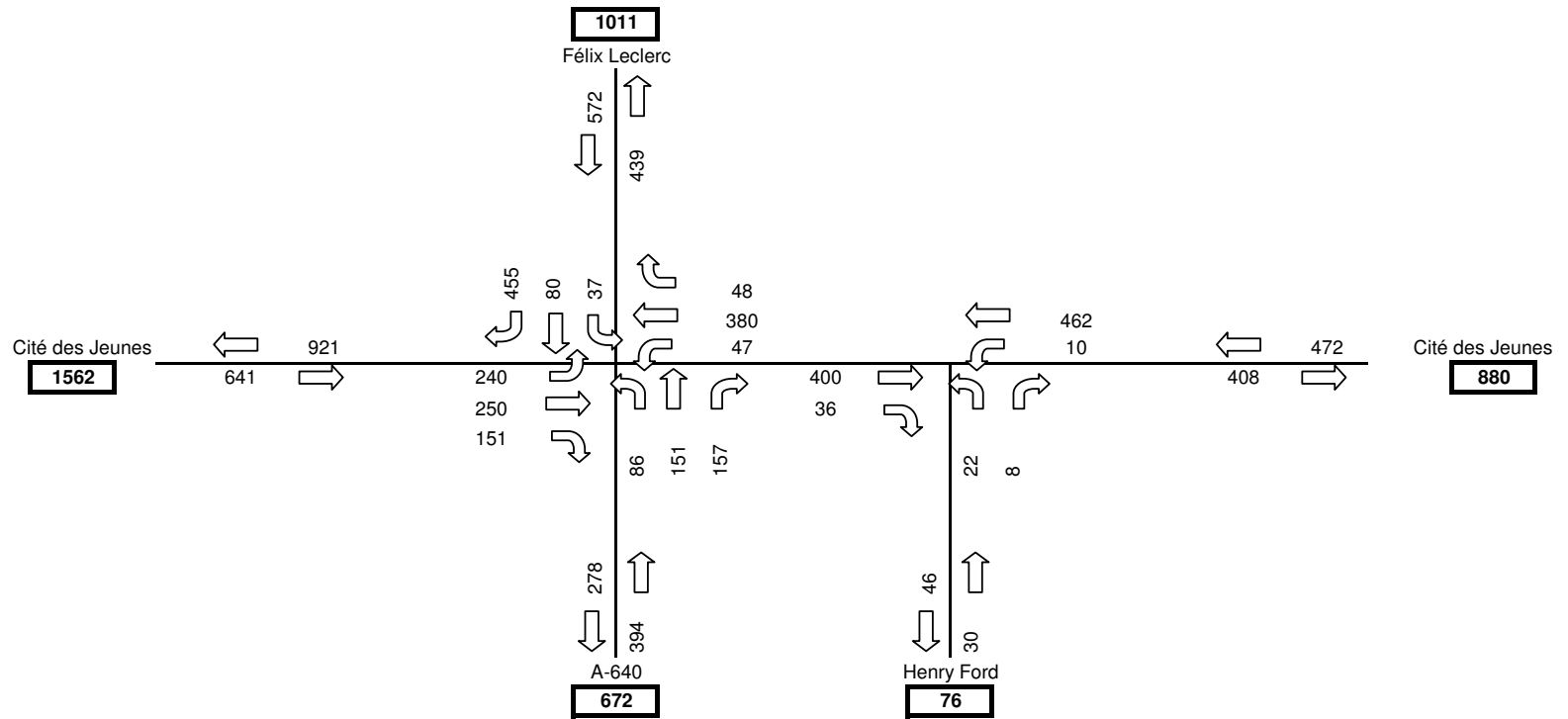


C2 DÉFINITION DES CHARGES DE TRAFIC FUTURES

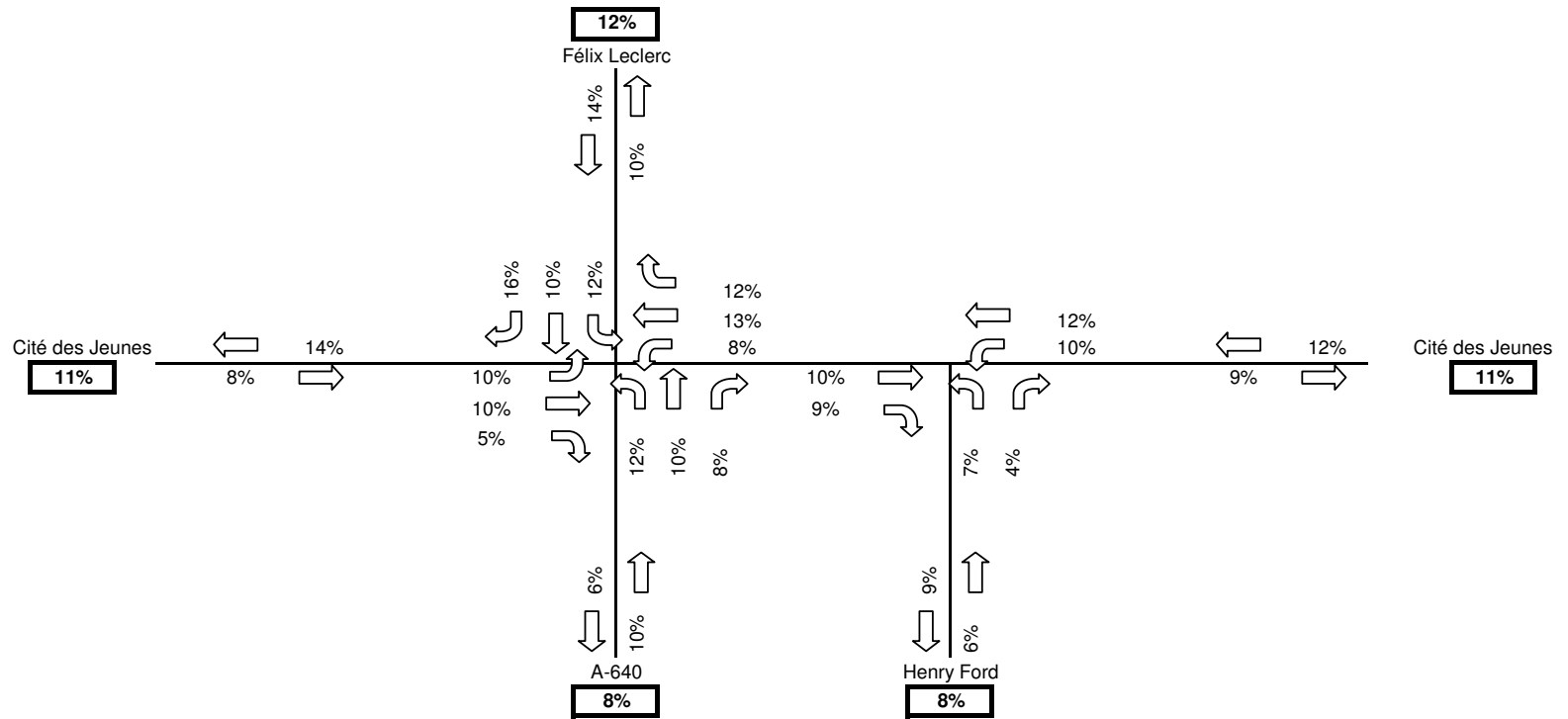
Trafic actuel AM



Trafic actuel PM



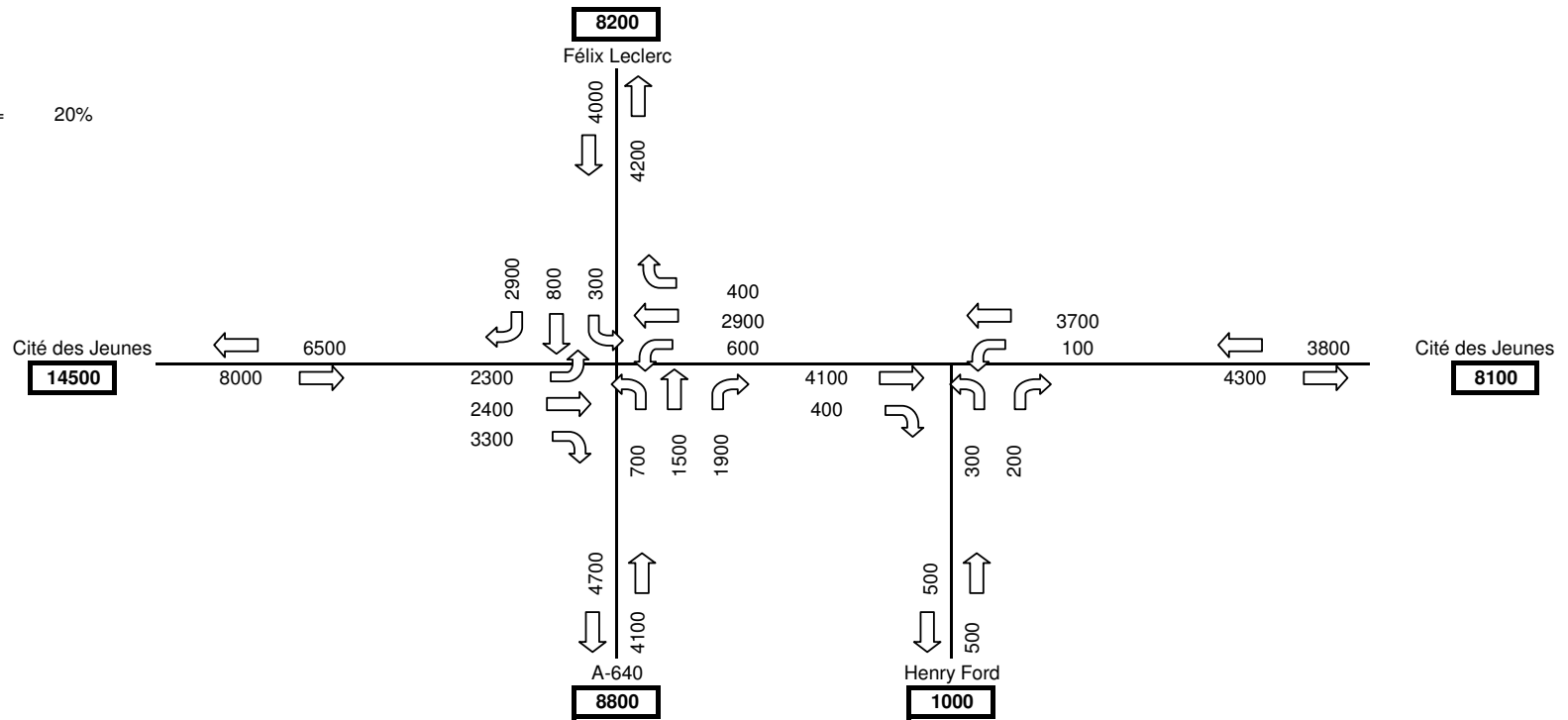
Rapport trafic actuel AM / DJMA



Trafic actuel DMJA

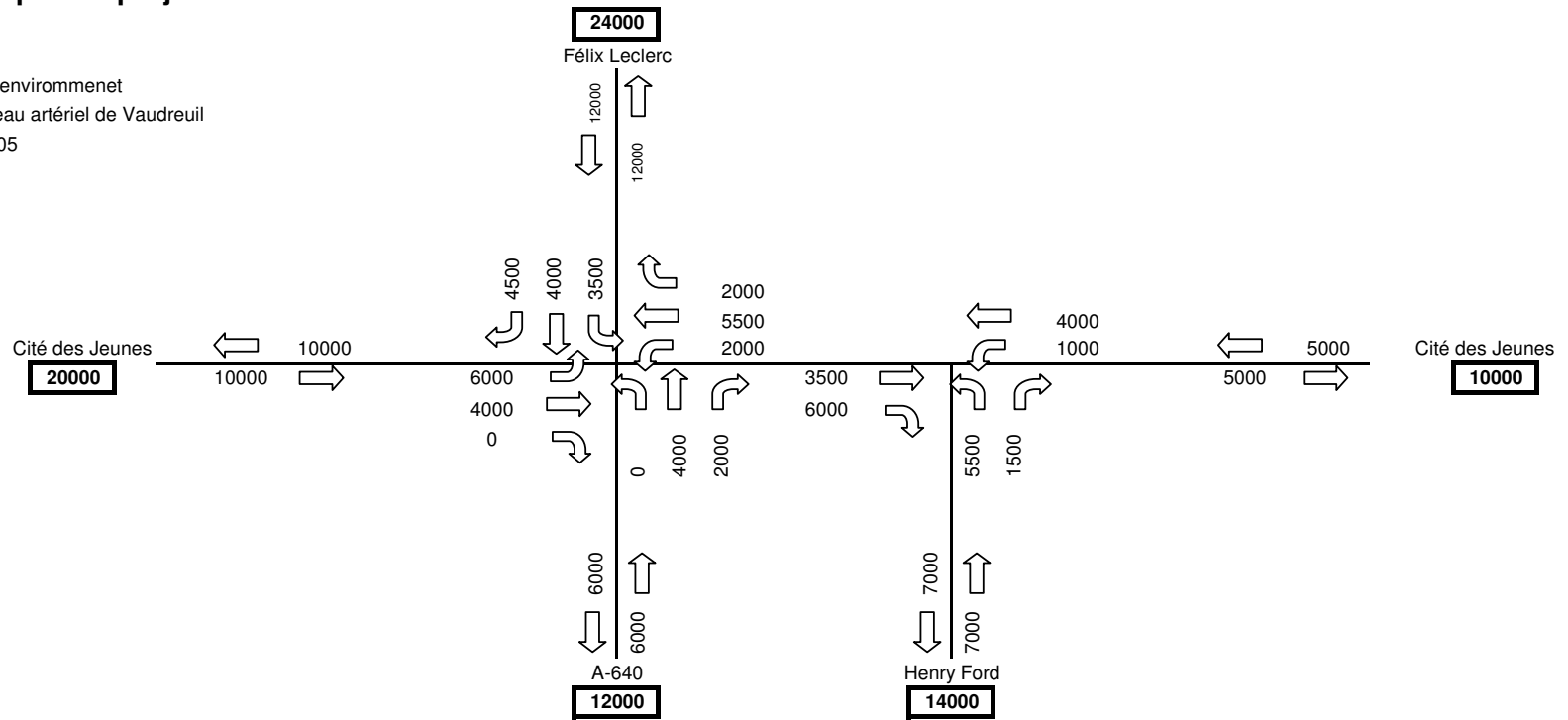
Hypothèse

DMJA / (AM + PM) = 20%

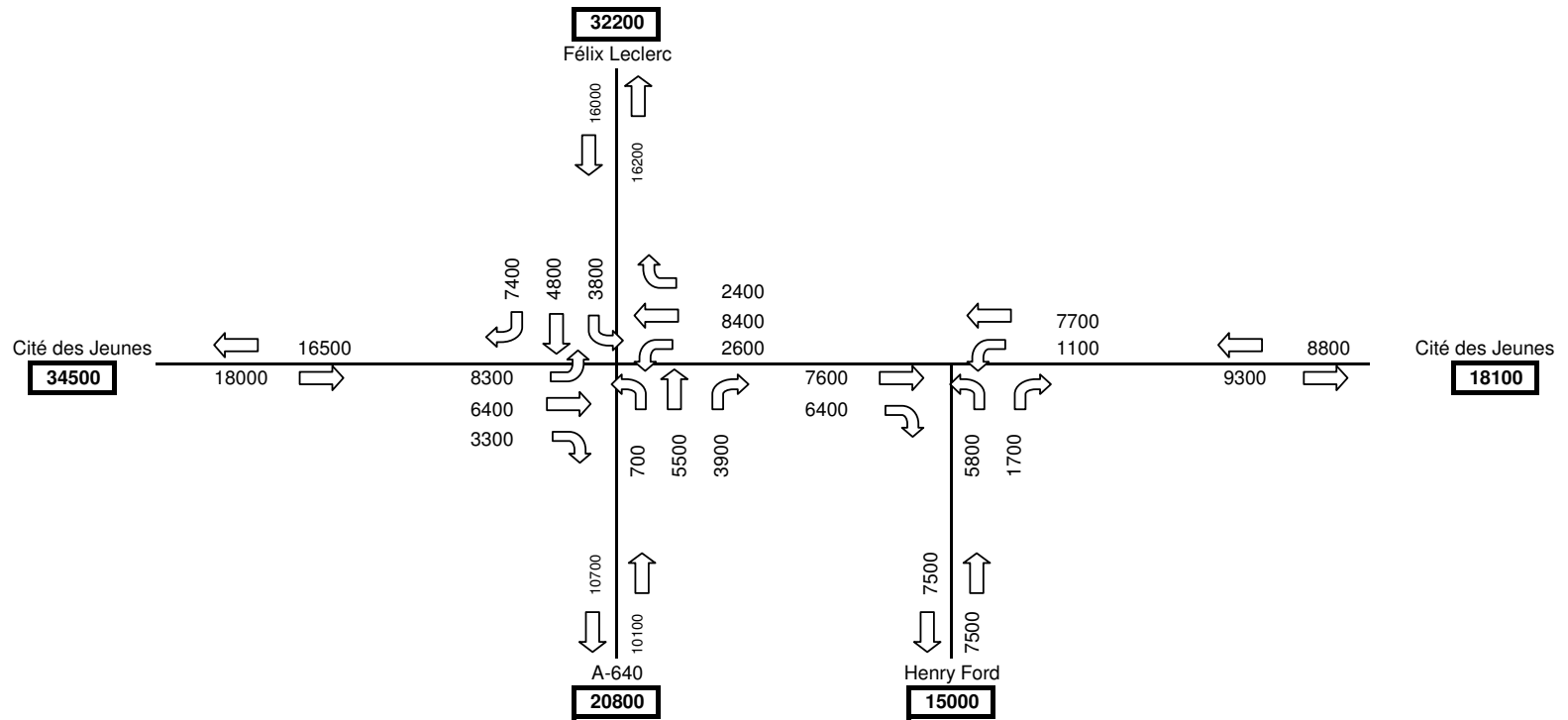


Trafic généré par les projets DMJA

Source:
 Etude d'impact sur l'environnement
 Amélioration du réseau artériel de Vaudreuil
 GENIVAR - Août 2005

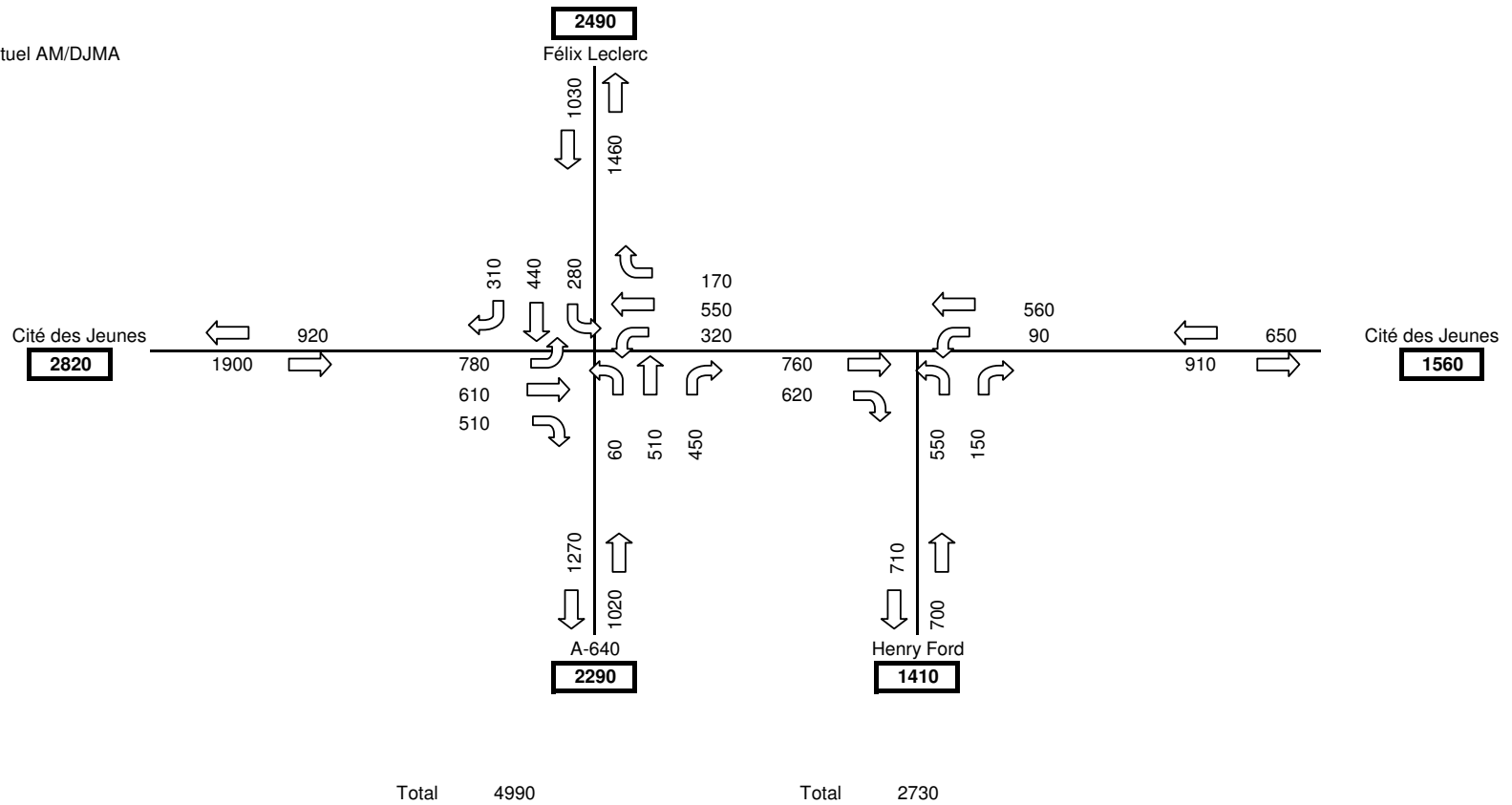


Trafic futur total DMJA



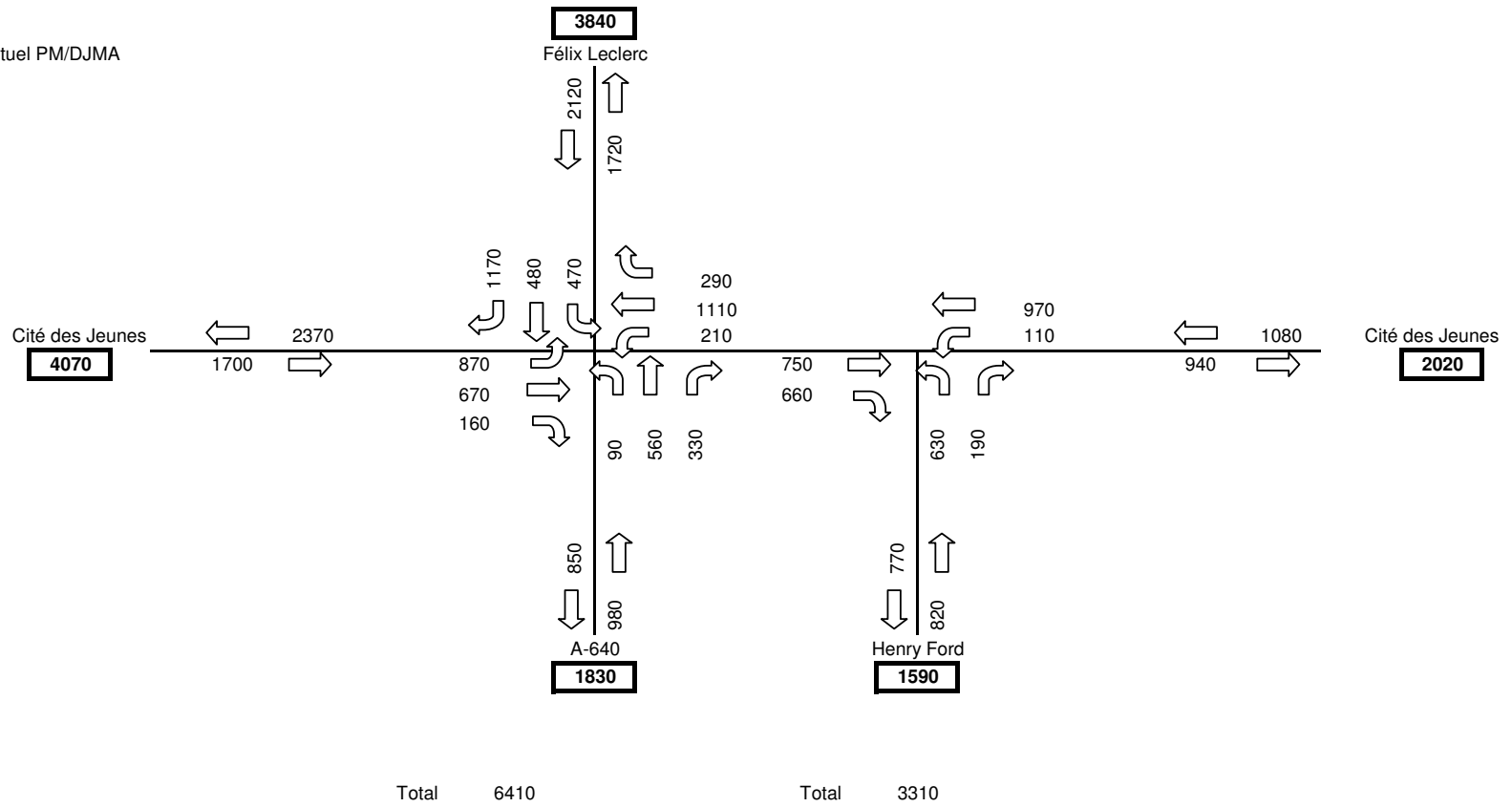
Trafic futur AM

DJMA total / ratio actuel AM/DJMA

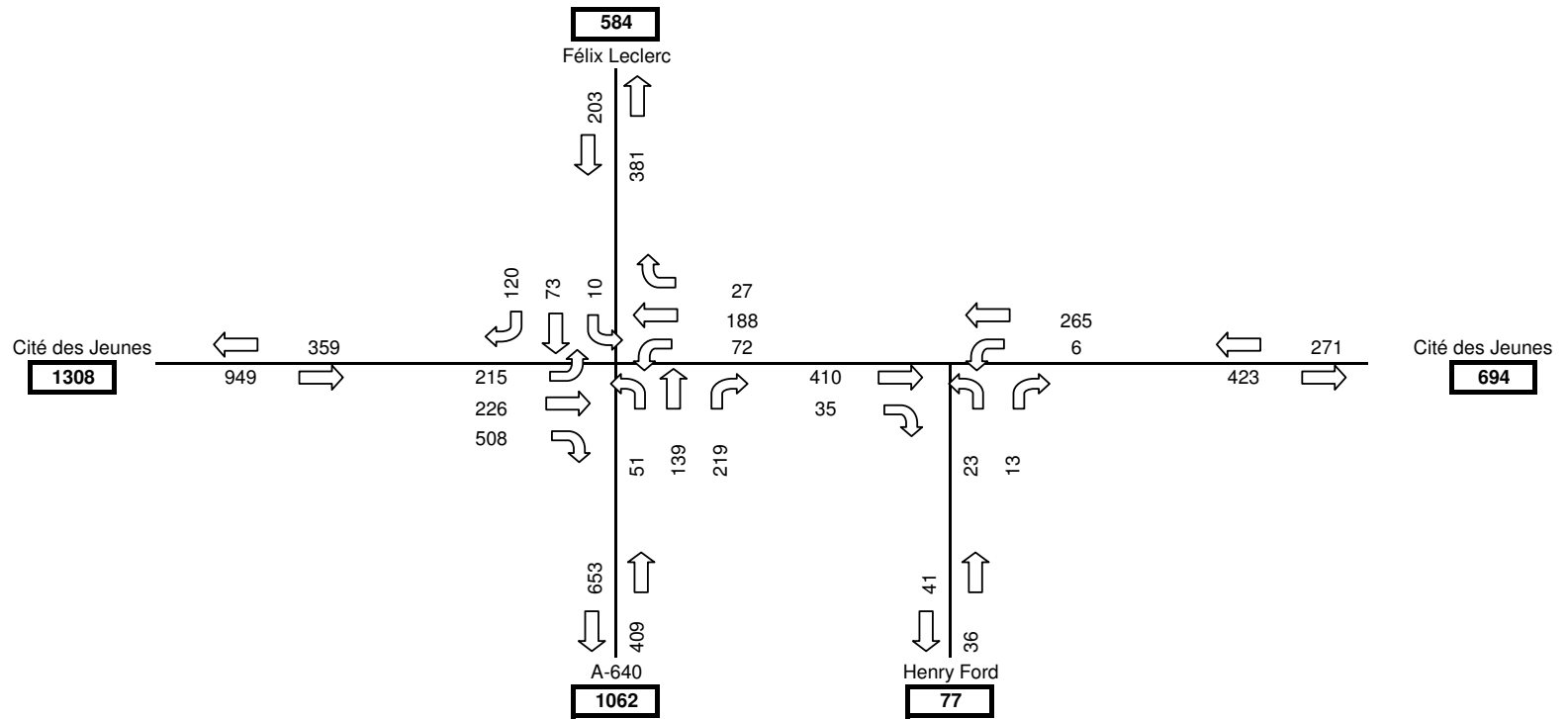


Trafic futur PM

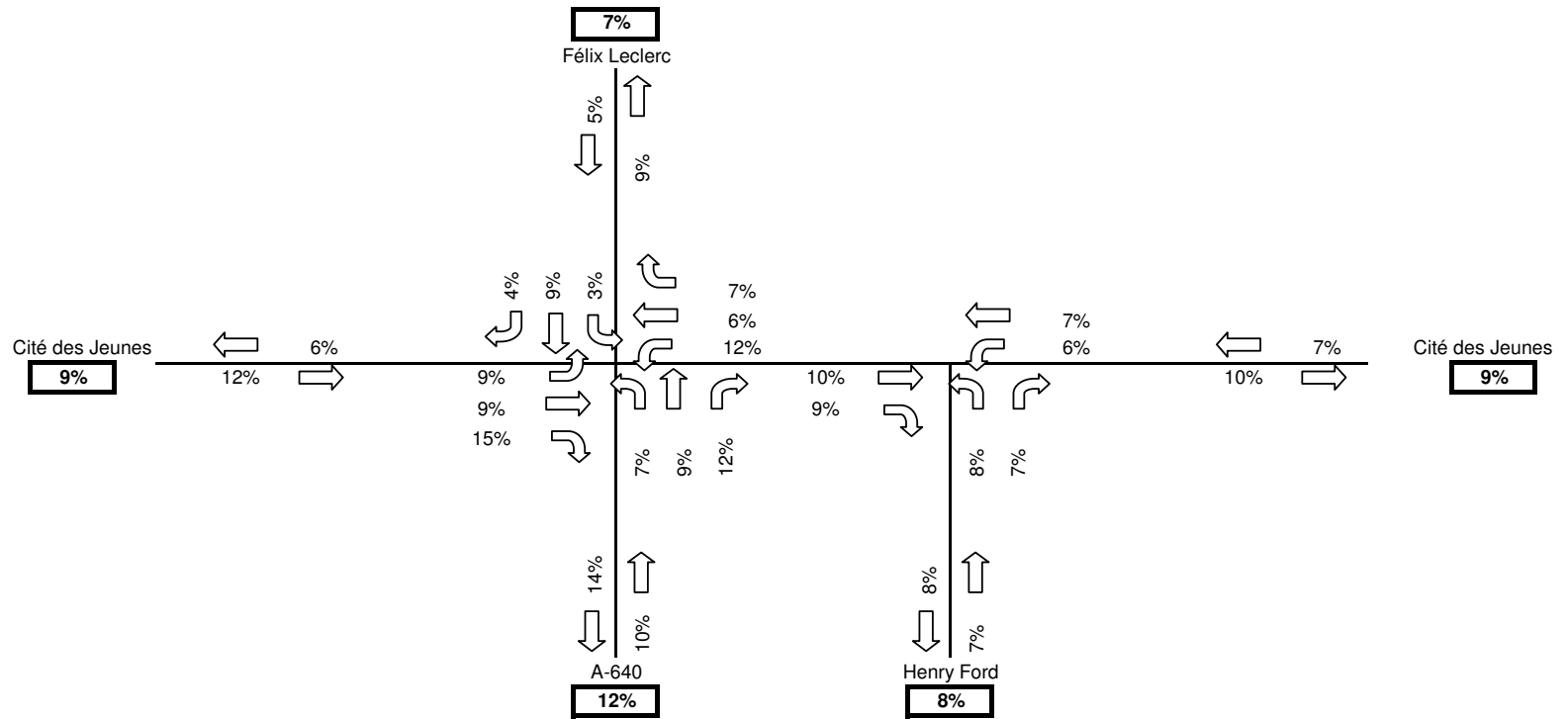
DJMA total / ratio actuel PM/DJMA



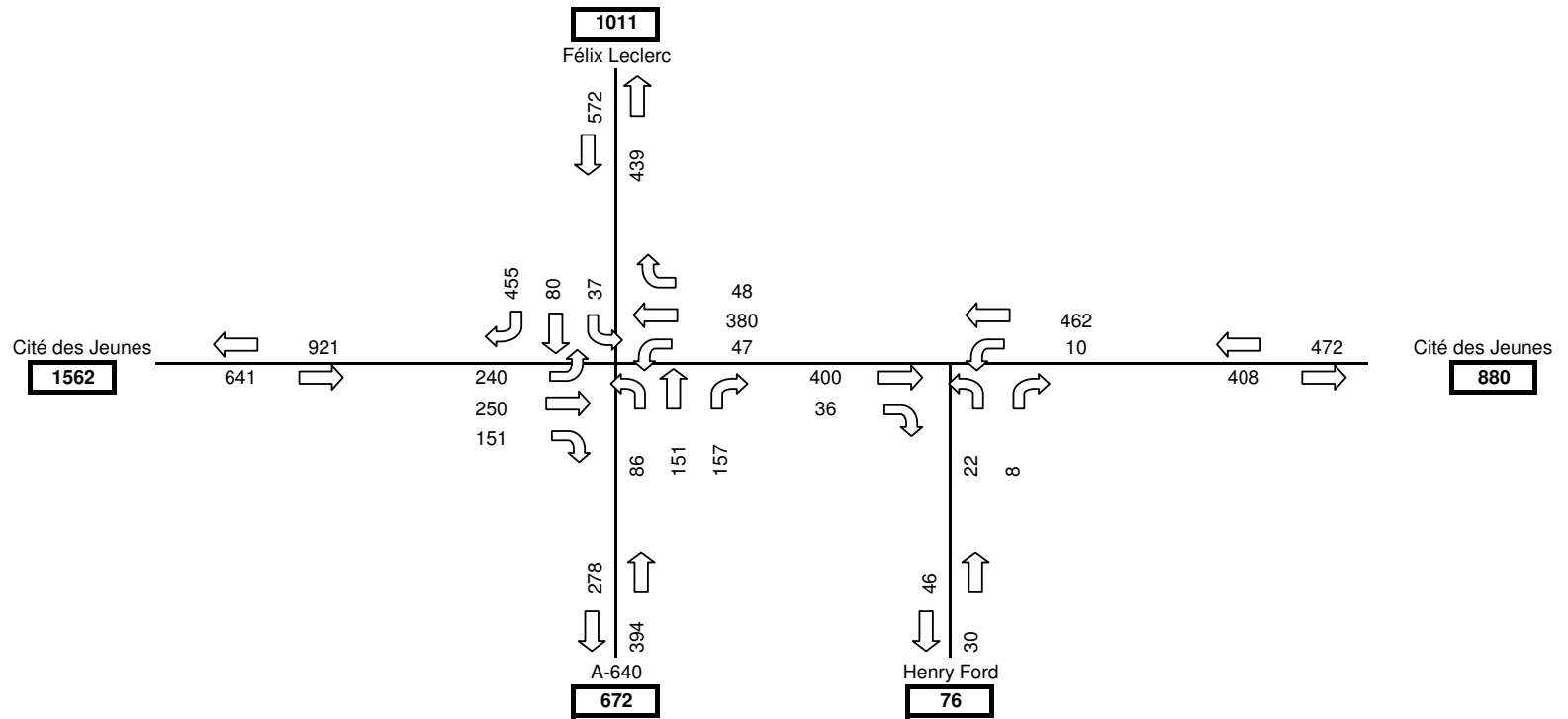
Trafic actuel AM



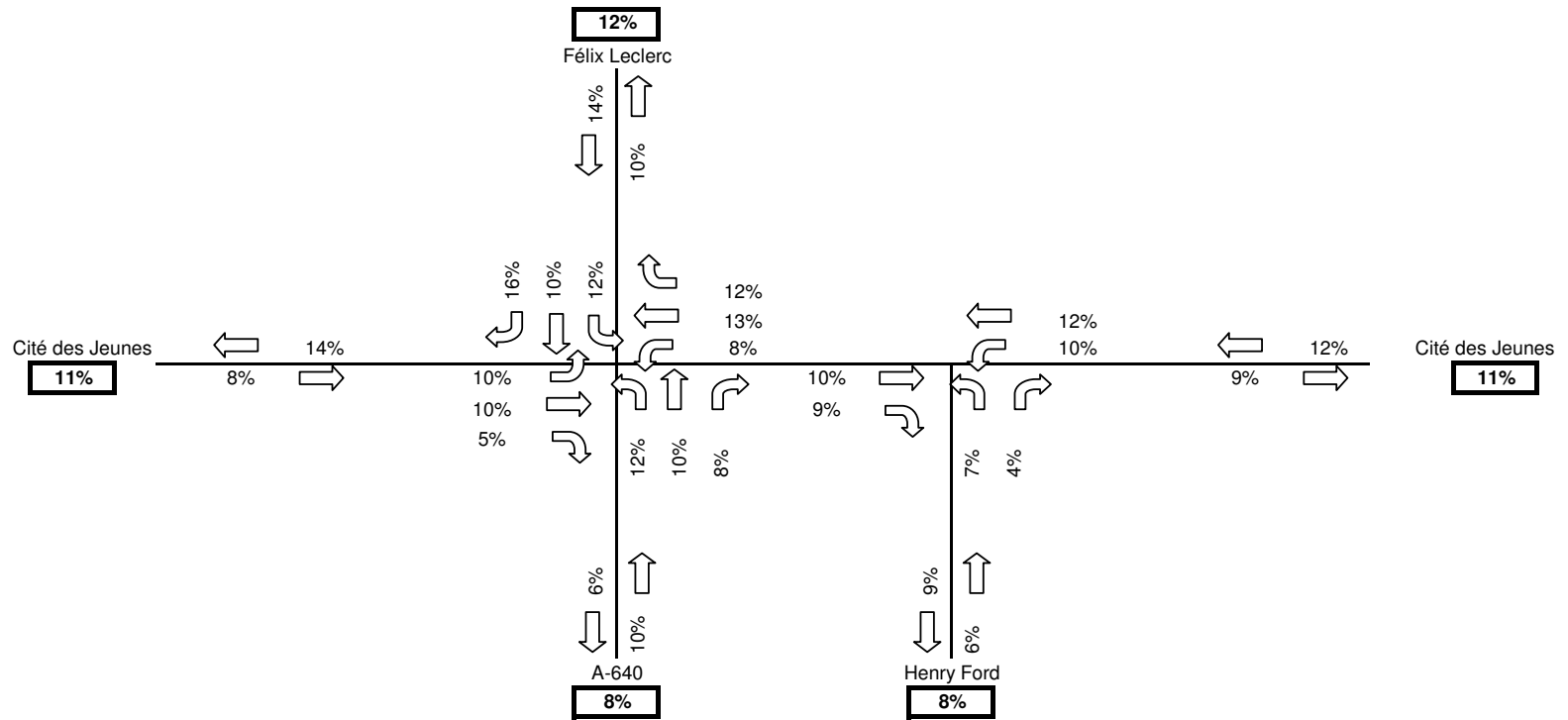
Rapport trafic actuel AM / DJMA



Trafic actuel PM



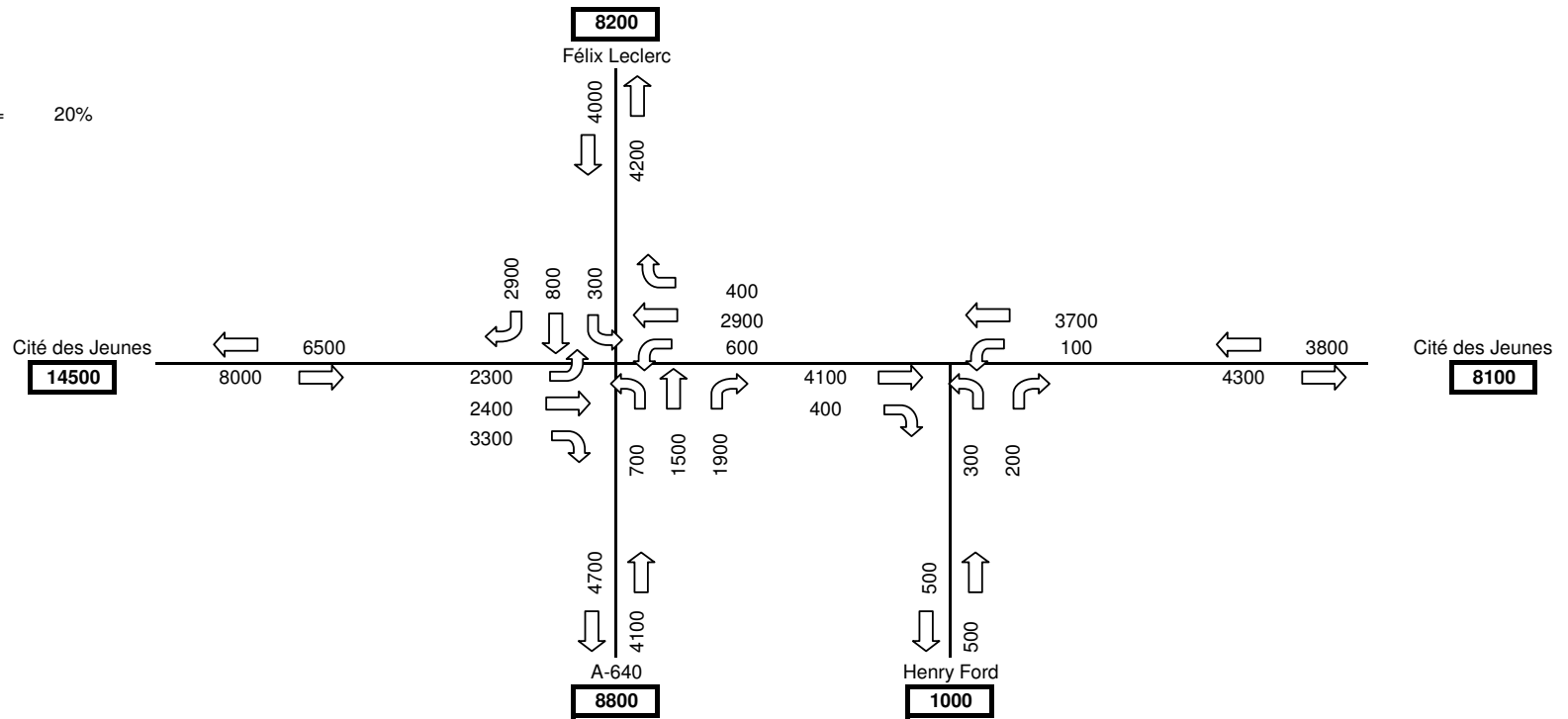
Rapport trafic actuel AM / DJMA



Trafic actuel DMJA

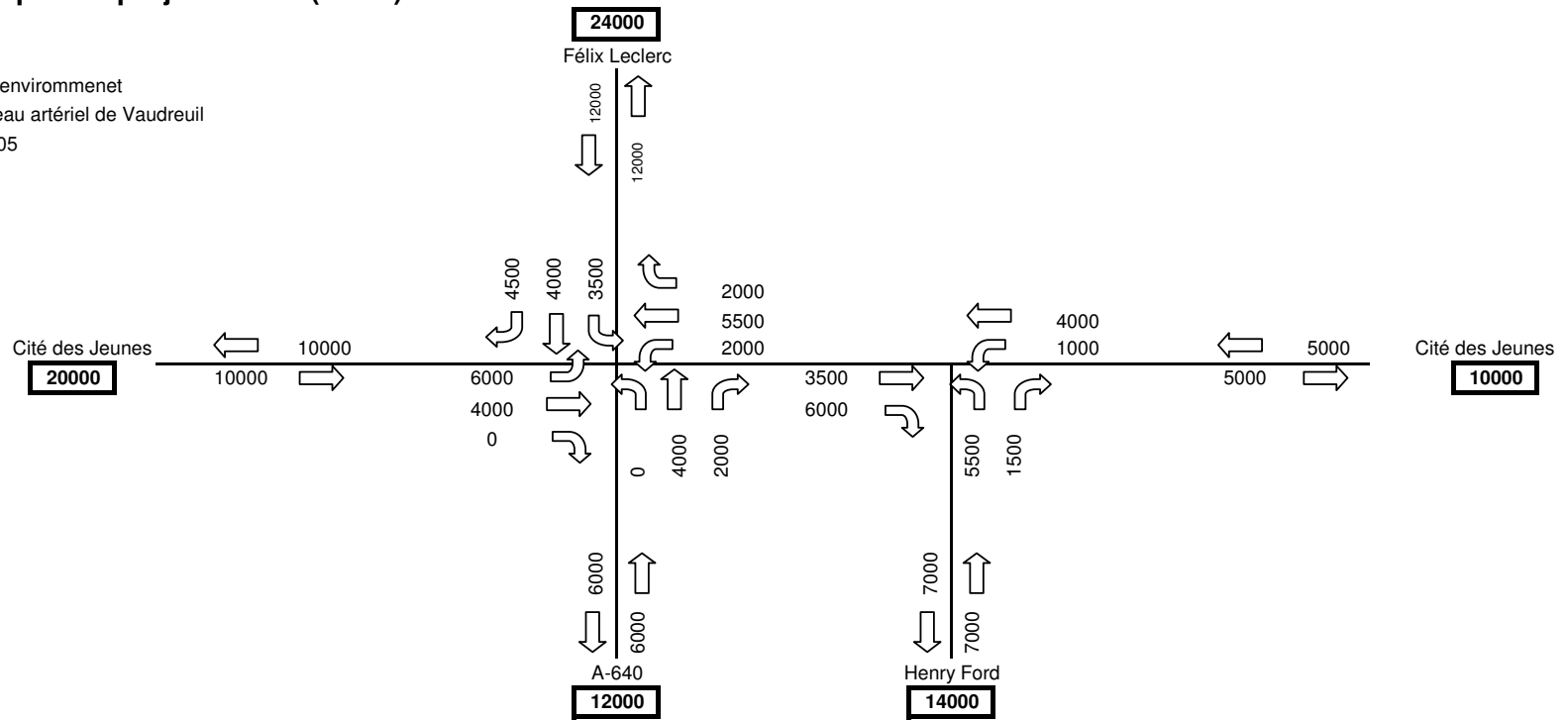
Hypothèse

DMJA / (AM + PM) = 20%



Trafic généré par les projets DMJA (100%)

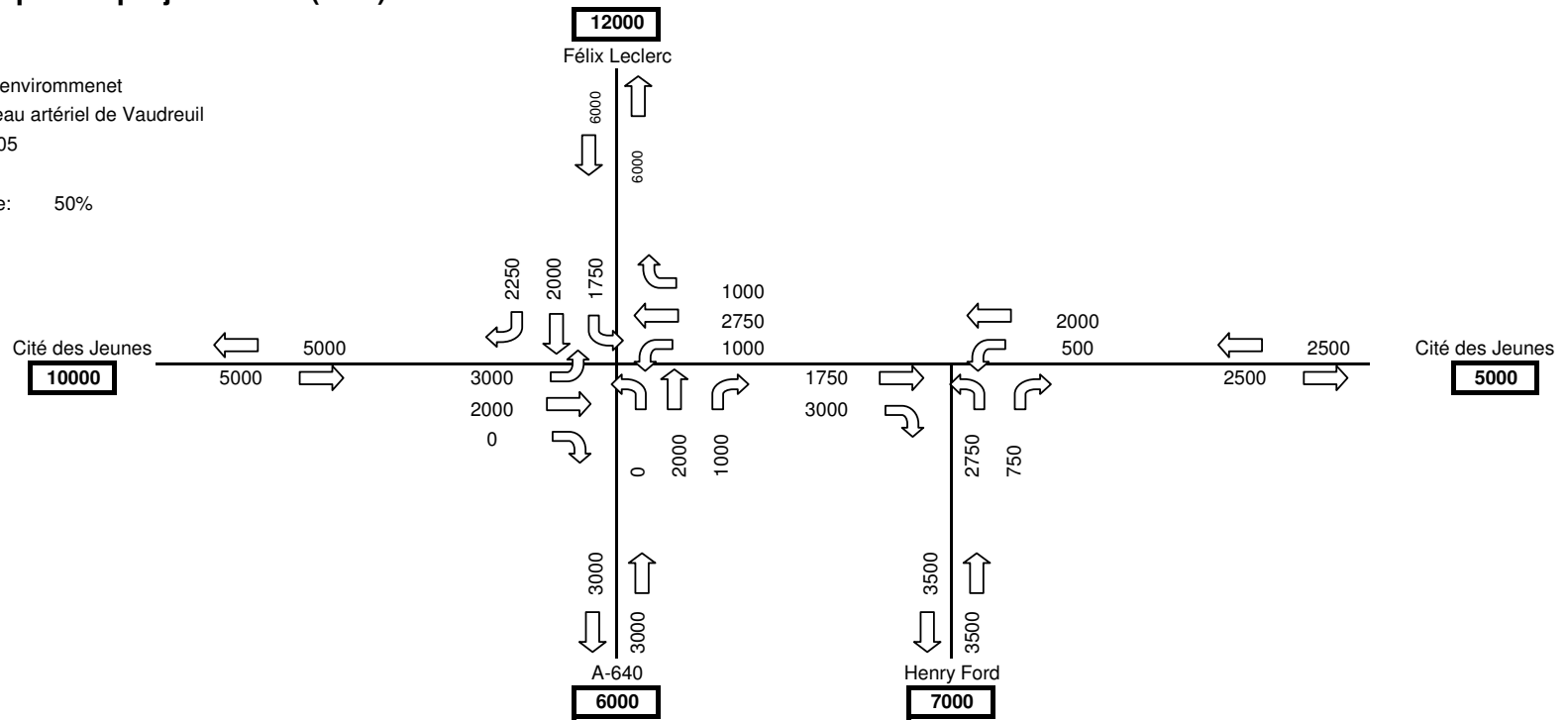
Source:
 Etude d'impact sur l'environnement
 Amélioration du réseau artériel de Vaudreuil
 GENIVAR - Août 2005



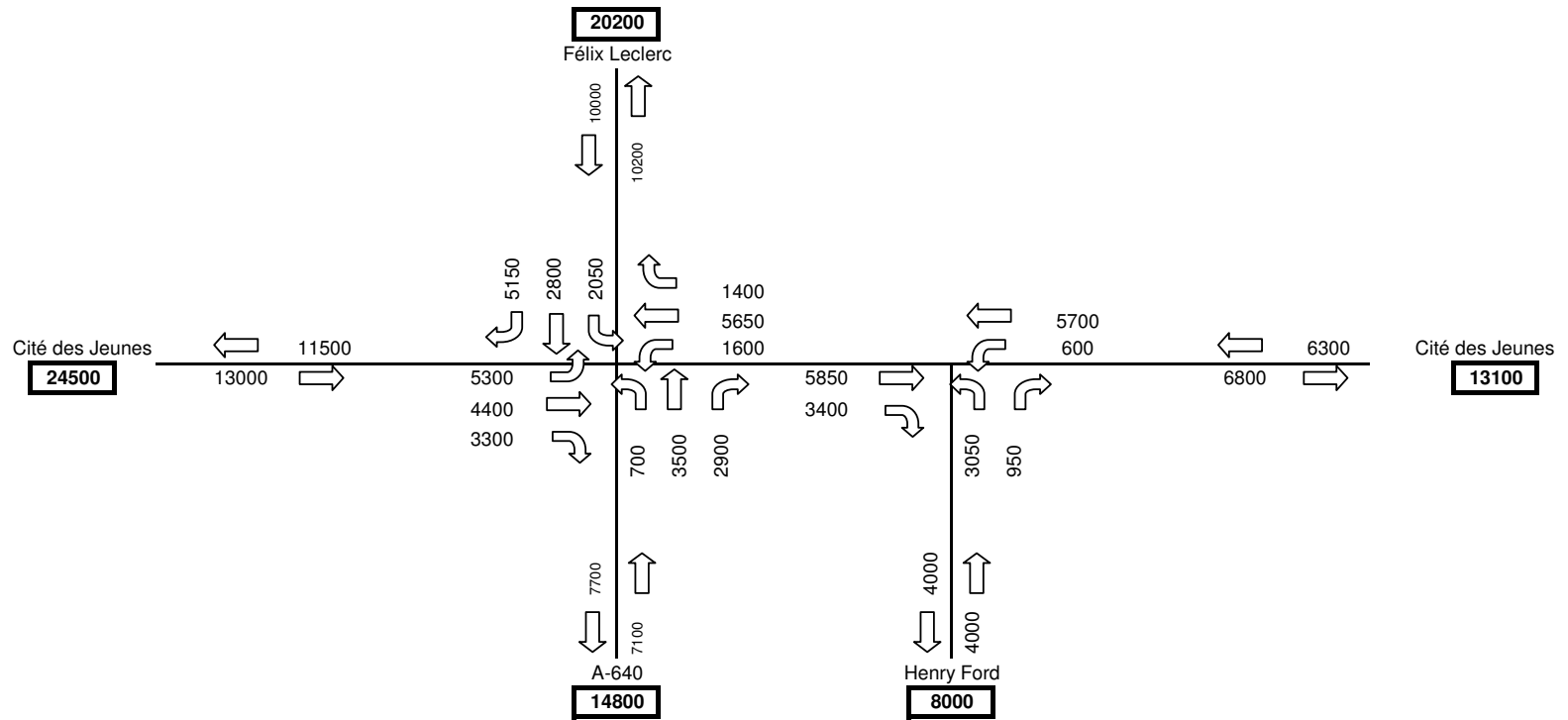
Trafic généré par les projets DMJA (50%)

Source:
 Etude d'impact sur l'environnement
 Amélioration du réseau artériel de Vaudreuil
 GENIVAR - Août 2005

Taux de remplissage: 50%

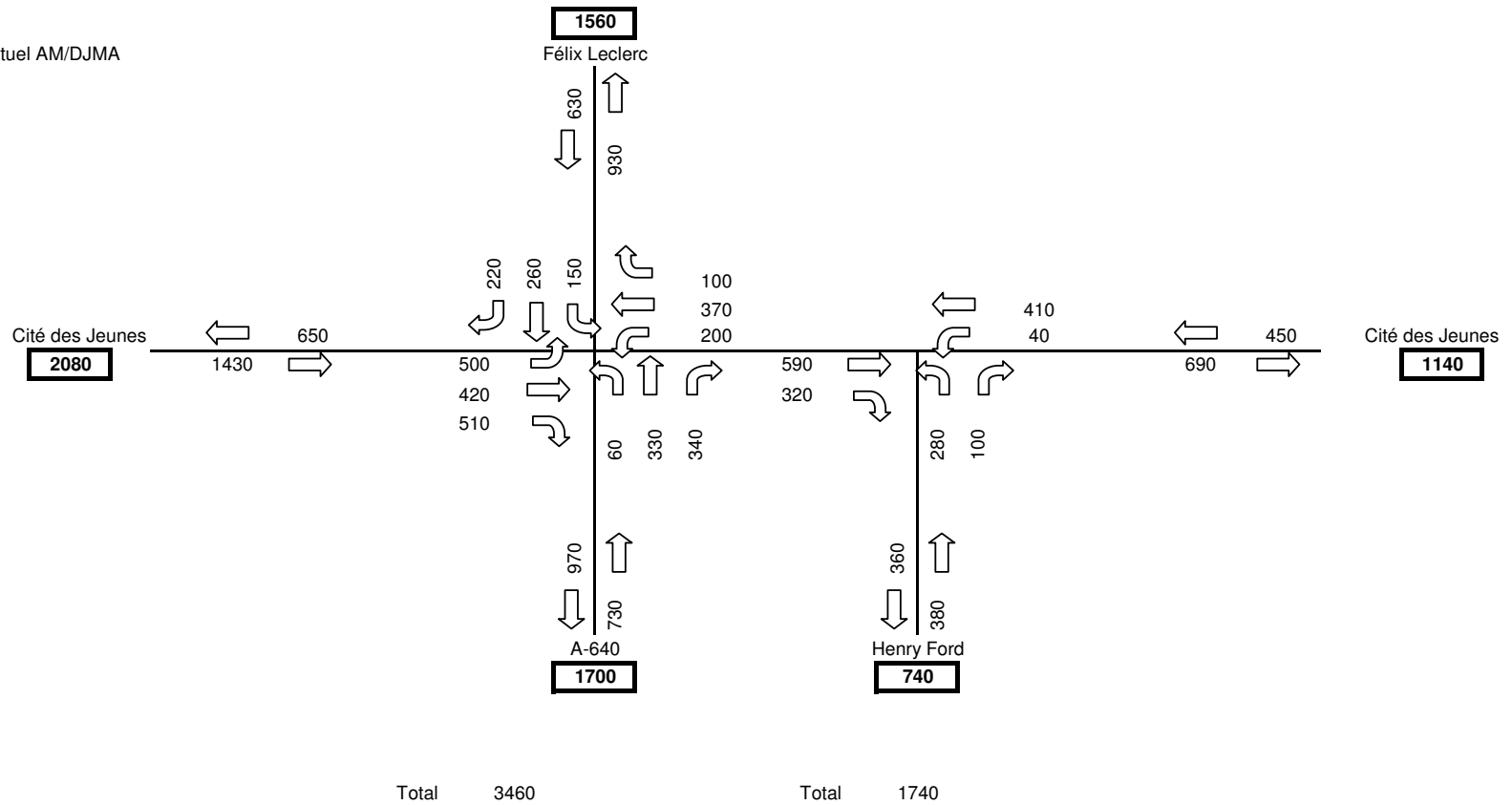


Trafic futur total DMJA



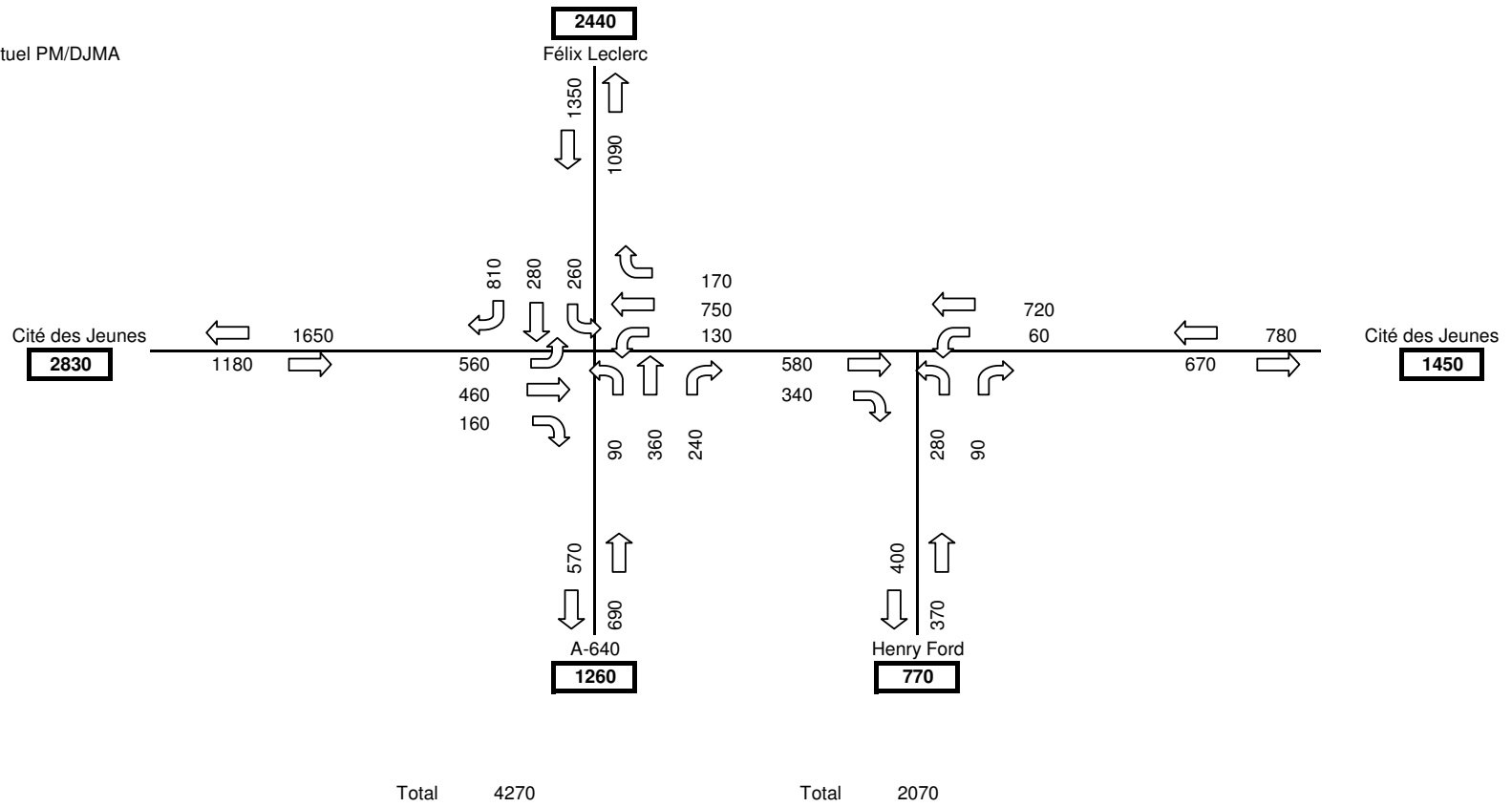
Trafic futur AM

DJMA total / ratio actuel AM/DJMA



Trafic futur PM

DJMA total / ratio actuel PM/DJMA



C3 JUSTIFICATION DES FEUX – CRITÈRES MTQ

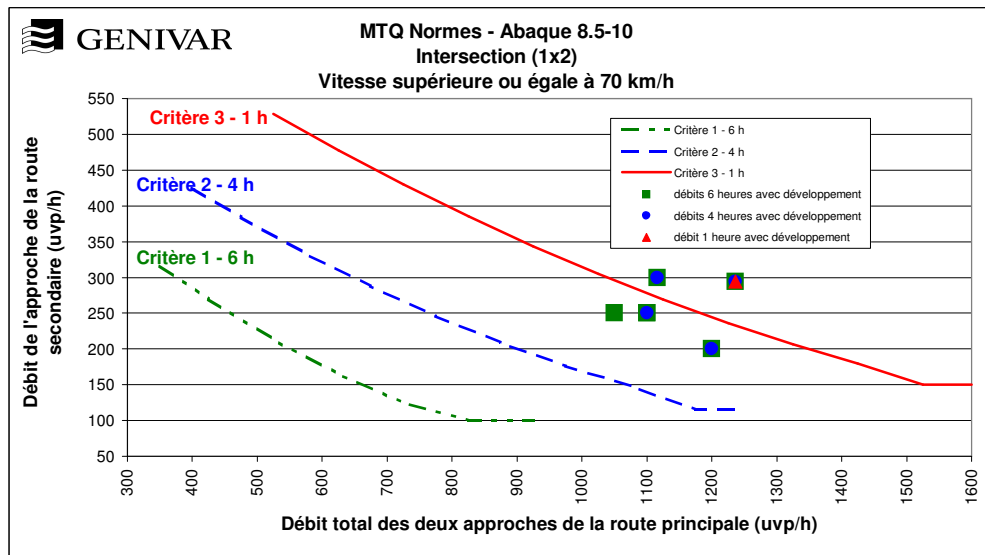
Débits existants, générés et futurs

Période	Route principale et route secondaire (débits existants en véhicules équivalents)			Débits générés par le développement (débits projetés en véhicules équivalents)		Débits totaux avec développement (débits futurs en véhicules équivalents)		Total avec développement Débit des 2 app. principales + app. Sec. la plus achalandée	Rang (du plus haut débit au plus bas)	Évaluation des critères		
	Débit total des deux approches de Cité-des-Jeunes	Débit de l'approche la plus achalandée de Félix Leclerc	Débit ajusté* de l'approche la plus achalandée de Félix Leclerc	Débit total des deux approches de Cité-des-Jeunes	Débit ajusté* de l'approche la plus achalandée de Félix Leclerc	Débit total des deux approches de Cité-des-Jeunes	Débit ajusté* de l'approche la plus achalandée de Félix Leclerc			Critère 1 : Débit minimal de véhicules durant 6h	Critère 2 : Débit minimal de véhicules durant 4h	Critère 3 : Débit minimal de véhicules durant 1h
7h00 - 8h00	1 200	0	200	0	0	1200	200	3	1400	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
8h00 - 9h00	1 236	0	294	0	0	1236	294	1	1530	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
9h00 - 10h00	1 100	0	250	0	0	1100	250	4	1350	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
10h00 - 11h00	950	0	200	0	0	950	200	8	1150	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
11h00 - 12h00	900	0	150	0	0	900	150	11	1050	RESPECTÉ	-	-
12h00 - 13h00	900	0	120	0	0	900	120	12	1020	RESPECTÉ	-	-
13h00 - 14h00	950	0	150	0	0	950	150	9	1100	RESPECTÉ	-	-
14h00 - 15h00	1 000	0	200	0	0	1000	200	7	1200	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
15h00 - 16h00	1 050	0	250	0	0	1050	250	6	1300	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
16h00 - 17h00	1 116	0	300	0	0	1116	300	2	1416	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
17h00 - 18h00	1 100	0	250	0	0	1100	250	5	1350	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
18h00 - 19h00	950	0	150	0	0	950	150	10	1100	RESPECTÉ	-	-

* Les débits effectuant des mouvements de virage à droite en provenance de la route secondaire doivent être corrigés par le facteur de correction Fv3 des normes du MTQ, étant donné que ces mouvements sont en conflit seulement avec un des deux sens de la circulation sur la route principale.

Valeurs estimées

Total d'heure:	12	8	2
Conclusion:	SATISFAIT	SATISFAIT	SATISFAIT

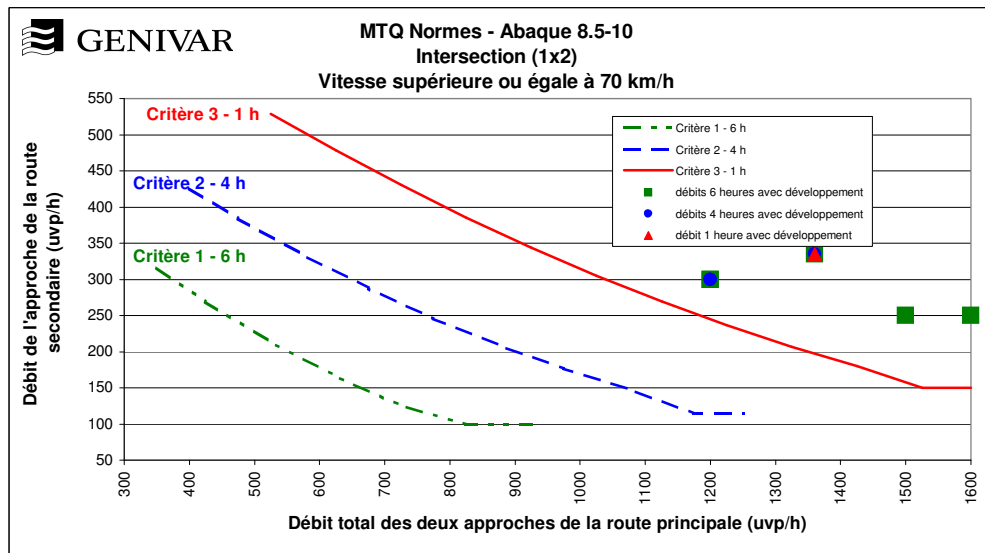


Débts existants, générés et futurs

Période	Route principale et route secondaire (débits existants en véhicules équivalents)			Débits générés par le développement (débits projetés en véhicules équivalents)		Débits totaux avec développement (débits futurs en véhicules équivalents)		Total avec développement Débit des 2 app. principales + app. Sec. la plus achalandée	Rang (du plus haut débit au plus bas)	Évaluation des critères		
	Débit total des deux approches de Cité-des-Jeunes	Débit de l'approche la plus achalandée de Henry-Ford	Débit ajusté* de l'approche la plus achalandée de Henry-Ford	Débit total des deux approches de Cité-des-Jeunes	Débit ajusté* de l'approche la plus achalandée de Henry-Ford	Débit total des deux approches de Cité-des-Jeunes	Débit ajusté* de l'approche la plus achalandée de Henry-Ford			Critère 1 : Débit minimal de véhicules durant 6h	Critère 2 : Débit minimal de véhicules durant 4h	Critère 3 : Débit minimal de véhicules durant 1h
7h00 - 8h00	1 200	0	300	0	0	1200	300	3	1500	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
8h00 - 9h00	1 360	0	335	0	0	1360	335	1	1695	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
9h00 - 10h00	1 200	0	300	0	0	1200	300	4	1500	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
10h00 - 11h00	1 000	0	200	0	0	1000	200	8	1200	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
11h00 - 12h00	900	0	150	0	0	900	150	11	1050	RESPECTÉ	-	-
12h00 - 13h00	1 000	0	120	0	0	1000	120	12	1120	RESPECTÉ	-	-
13h00 - 14h00	1 000	0	150	0	0	1000	150	9	1150	RESPECTÉ	-	-
14h00 - 15h00	1 300	0	200	0	0	1300	200	7	1500	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
15h00 - 16h00	1 500	0	250	0	0	1500	250	6	1750	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
16h00 - 17h00	1 700	0	320	0	0	1700	320	2	2020	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
17h00 - 18h00	1 600	0	250	0	0	1600	250	5	1850	RESPECTÉ	RESPECTÉ	RESPECTÉ
18h00 - 19h00	1 500	0	150	0	0	1500	150	10	1650	RESPECTÉ	RESPECTÉ	-
								Total d'heure:	12	9	6	
								Conclusion:	SATISFAIT	SATISFAIT	SATISFAIT	

Valeurs estimées

* Les débits effectuant des mouvements de virage à droite en provenance de la route secondaire doivent être corrigés par le facteur de correction Fv3 des normes du MTQ, étant donné que ces mouvements sont en conflit seulement avec un des deux sens de la circulation sur la route principale.



C4 ANALYSE DES CONDITIONS FUTURES DE CIRCULATION (*SYNCHRO – SIMTRAFFIC*) – ETAT À COURT TERME

Summary of All Intervals

Run Number	Trafic E0	Avg
Start Time	7:25	7:25
End Time	8:30	8:30
Total Time (min)	65	65
Time Recorded (min)	60	60
# of Intervals	2	2
# of Recorded Intvls	1	1
Vehs Entered	1906	1906
Vehs Exited	1894	1894
Starting Vehs	32	32
Ending Vehs	44	44
Denied Entry Before	1	1
Denied Entry After	3	3
Travel Distance (km)	1261	1261
Travel Time (hr)	39,8	39,8
Total Delay (hr)	11,1	11,1
Total Stops	944	944
Fuel Used (l)	492,6	492,6

Interval #0 Information Seeding

Start Time	7:25
End Time	7:30
Total Time (min)	5
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:30
End Time	8:30
Total Time (min)	60
Volumes adjusted by Growth Factors.	

Run Number	Trafic E0	Avg
Vehs Entered	1906	1906
Vehs Exited	1894	1894
Starting Vehs	32	32
Ending Vehs	44	44
Denied Entry Before	1	1
Denied Entry After	3	3
Travel Distance (km)	1261	1261
Travel Time (hr)	39,8	39,8
Total Delay (hr)	11,1	11,1
Total Stops	944	944
Fuel Used (l)	492,6	492,6

1: Cité des Jeunes & Félix Leclerc Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	4.6	1.6	1.9	0.7	8.8
Delay / Veh (s)	17.4	18.9	16.1	12.9	16.9

2: Cité des Jeunes & Henry Ford Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Total Delay (hr)	0.5	0.1	0.1	0.6
Delay / Veh (s)	3.7	1.3	5.6	2.9

Total Network Performance

Total Delay (hr)	11.1
Delay / Veh (s)	21.1

Summary of All Intervals

Run Number	Trafic E0	Avg
Start Time	4:25	4:25
End Time	5:30	5:30
Total Time (min)	65	65
Time Recorded (min)	60	60
# of Intervals	2	2
# of Recorded Intvls	1	1
Vehs Entered	2188	2188
Vehs Exited	2190	2190
Starting Vehs	39	39
Ending Vehs	37	37
Denied Entry Before	1	1
Denied Entry After	3	3
Travel Distance (km)	1473	1473
Travel Time (hr)	47,4	47,4
Total Delay (hr)	14,4	14,4
Total Stops	1139	1139
Fuel Used (l)	674,6	674,6

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:25
End Time	4:30
Total Time (min)	5
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	5:30
Total Time (min)	60
Volumes adjusted by Growth Factors.	

Run Number	Trafic E0	Avg
Vehs Entered	2188	2188
Vehs Exited	2190	2190
Starting Vehs	39	39
Ending Vehs	37	37
Denied Entry Before	1	1
Denied Entry After	3	3
Travel Distance (km)	1473	1473
Travel Time (hr)	47,4	47,4
Total Delay (hr)	14,4	14,4
Total Stops	1139	1139
Fuel Used (l)	674,6	674,6

1: Cité des Jeunes & Félix Leclerc Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Total Delay (hr)	2.4	0.8	0.3	0.7	2.6	0.0	0.7	0.9	0.3	0.4	1.0	1.5
Delay / Veh (s)	34.3	11.8	6.8	43.0	23.4	3.4	30.3	29.0	6.3	40.4	37.8	11.3

1: Cité des Jeunes & Félix Leclerc Performance by movement

Movement	All
Total Delay (hr)	11.7
Delay / Veh (s)	19.7

2: Cité des Jeunes & Henry Ford Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	All
Total Delay (hr)	0.4	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.8
Delay / Veh (s)	3.1	3.0	8.4	2.3	8.0	3.6	2.8

Total Network Performance

Total Delay (hr)	14.4
Delay / Veh (s)	23.7

C5 ANALYSE DES CONDITIONS FUTURES DE CIRCULATION (*SYNCHRO – SIMTRAFFIC*) – ETAT À MOYEN TERME (50% DE L'AUGMENTATION DE TRAFIC PROJETÉE)

Summary of All Intervals

Run Number	50%	Avg
Start Time	7:25	7:25
End Time	8:30	8:30
Total Time (min)	65	65
Time Recorded (min)	60	60
# of Intervals	2	2
# of Recorded Intvls	1	1
Vehs Entered	4054	4054
Vehs Exited	4055	4055
Starting Vehs	83	83
Ending Vehs	82	82
Denied Entry Before	20	20
Denied Entry After	5	5
Travel Distance (km)	2474	2474
Travel Time (hr)	105,6	105,6
Total Delay (hr)	48,4	48,4
Total Stops	3630	3630
Fuel Used (l)	1404,2	1404,2

Interval #0 Information Seeding

Start Time	7:25
End Time	7:30
Total Time (min)	5
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:30	
End Time	8:30	
Total Time (min)	60	
Volumes adjusted by Growth Factors.		
Run Number	50%	Avg
Vehs Entered	4054	4054
Vehs Exited	4055	4055
Starting Vehs	83	83
Ending Vehs	82	82
Denied Entry Before	20	20
Denied Entry After	5	5
Travel Distance (km)	2474	2474
Travel Time (hr)	105,6	105,6
Total Delay (hr)	48,4	48,4
Total Stops	3630	3630
Fuel Used (l)	1404,2	1404,2

1: Cité des Jeunes & Félix Leclerc Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	18.0	4.5	8.4	5.4	36.2
Delay / Veh (s)	43.9	21.9	40.3	27.6	35.6

2: Cité des Jeunes & Henry Ford Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Total Delay (hr)	3.3	1.7	2.6	7.6
Delay / Veh (s)	10.8	11.4	23.5	13.4

Total Network Performance

Total Delay (hr)	48.4
Delay / Veh (s)	42.9

Summary of All Intervals

Start Time	4:25
End Time	5:30
Total Time (min)	65
Time Recorded (min)	60
# of Intervals	2
# of Recorded Intvls	1
Vehs Entered	4738
Vehs Exited	4732
Starting Vehs	127
Ending Vehs	133
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	26
Travel Distance (km)	2937
Travel Time (hr)	166,3
Total Delay (hr)	99,0
Total Stops	5085
Fuel Used (l)	1538,2

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:25
End Time	4:30
Total Time (min)	5
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	4:30
End Time	5:30
Total Time (min)	60
Volumes adjusted by Growth Factors.	
Vehs Entered	4738
Vehs Exited	4732
Starting Vehs	127
Ending Vehs	133
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	26
Travel Distance (km)	2937
Travel Time (hr)	166,3
Total Delay (hr)	99,0
Total Stops	5085
Fuel Used (l)	1538,2

1: Cité des Jeunes & Félix Leclerc Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	14.0	11.5	36.4	20.2	82.1
Delay / Veh (s)	41.9	37.8	184.4	53.7	67.7

2: Cité des Jeunes & Henry Ford Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Total Delay (hr)	3.2	3.5	3.0	9.8
Delay / Veh (s)	10.1	14.6	29.7	14.8

Total Network Performance

Total Delay (hr)	99.0
Delay / Veh (s)	75.3

C6 ANALYSE DES CONDITIONS FUTURES DE CIRCULATION (*SYNCHRO – SIMTRAFFIC*) – ETAT À LONG TERME (100% DE L'AUGMENTATION DE TRAFIC PROJETÉE)

Summary of All Intervals

Run Number	100%	Avg
Start Time	7:25	7:25
End Time	8:30	8:30
Total Time (min)	65	65
Time Recorded (min)	60	60
# of Intervals	2	2
# of Recorded Intvls	1	1
Vehs Entered	4926	4926
Vehs Exited	4895	4895
Starting Vehs	169	169
Ending Vehs	200	200
Denied Entry Before	32	32
Denied Entry After	693	693
Travel Distance (km)	2921	2921
Travel Time (hr)	555,3	555,3
Total Delay (hr)	487,4	487,4
Total Stops	6235	6235
Fuel Used (l)	2457,7	2457,7

Interval #0 Information Seeding

Start Time	7:25
End Time	7:30
Total Time (min)	5
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	7:30	
End Time	8:30	
Total Time (min)	60	
Volumes adjusted by Growth Factors.		
Run Number	100%	Avg
Vehs Entered	4926	4926
Vehs Exited	4895	4895
Starting Vehs	169	169
Ending Vehs	200	200
Denied Entry Before	32	32
Denied Entry After	693	693
Travel Distance (km)	2921	2921
Travel Time (hr)	555,3	555,3
Total Delay (hr)	487,4	487,4
Total Stops	6235	6235
Fuel Used (l)	2457,7	2457,7

1: Cité des Jeunes & Félix Leclerc Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	185.3	12.9	140.4	31.0	369.5
Delay / Veh (s)	402.3	44.8	619.2	122.6	300.8

2: Cité des Jeunes & Henry Ford Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Total Delay (hr)	7.2	6.0	78.3	91.6
Delay / Veh (s)	18.0	32.5	514.6	124.1

Total Network Performance

Total Delay (hr)	487.4
Delay / Veh (s)	357.4

Summary of All Intervals

Run Number	100%	Avg
Start Time	4:25	4:25
End Time	5:30	5:30
Total Time (min)	65	65
Time Recorded (min)	60	60
# of Intervals	2	2
# of Recorded Intvls	1	1
Vehs Entered	5544	5544
Vehs Exited	5492	5492
Starting Vehs	229	229
Ending Vehs	281	281
Denied Entry Before	34	34
Denied Entry After	1669	1669
Travel Distance (km)	3327	3327
Travel Time (hr)	1093,6	1093,6
Total Delay (hr)	1017,1	1017,1
Total Stops	8039	8039
Fuel Used (l)	3569,1	3569,1

Interval #0 Information Seeding

Start Time	4:25
End Time	4:30
Total Time (min)	5
Volumes adjusted by Growth Factors.	
No data recorded this interval.	

Interval #1 Information Recording

Start Time	4:30	
End Time	5:30	
Total Time (min)	60	
Volumes adjusted by Growth Factors.		
Run Number	100%	Avg
Vehs Entered	5544	5544
Vehs Exited	5492	5492
Starting Vehs	229	229
Ending Vehs	281	281
Denied Entry Before	34	34
Denied Entry After	1669	1669
Travel Distance (km)	3327	3327
Travel Time (hr)	1093,6	1093,6
Total Delay (hr)	1017,1	1017,1
Total Stops	8039	8039
Fuel Used (l)	3569,1	3569,1

1: Cité des Jeunes & Félix Leclerc Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	SB	All
Total Delay (hr)	293.8	51.2	145.3	26.2	516.5
Delay / Veh (s)	855.2	135.9	764.5	57.6	378.4

2: Cité des Jeunes & Henry Ford Performance by approach

Approach	EB	WB	NB	All
Total Delay (hr)	10.5	14.3	173.4	198.2
Delay / Veh (s)	27.2	49.0	1226.5	242.3

Total Network Performance

Total Delay (hr)	1017.1
Delay / Veh (s)	663.5

D ESTIMATION DES COÛTS
