



Étude de circulation du crématorium sur la rue Parent à Saint-Bruno-de- Montarville

Version finale

Janvier 2020 (V2.0)

Projet no : 201-00136-00



Équipe de travail:

Steve Careau, ing.
Félix Rioux, CPI.
André Milot, techn.

Préparé par:



Date: 2020-01-20

Félix Rioux, CPI . (OIQ : 6020877)

Validé par:

Date: 2020-01-20

Steve Careau, ing. (OIQ : 123158)

Tables des matières

<u>Introduction</u>	4
Contexte et portée du mandat	5
Intrants, Relevés	6
<u>Situation actuelle</u>	7
Secteur à l'étude	8
Utilisation du sol	9
Hiérarchie routière,	10
Réseau de transport en commun	11
modes actifs	12
Géométrie et signalisation aux	
carrefours	13
Débits de circulation	14
Conditions de circulation	17
Conditions de circulation	18
Sommaire des enjeux	20

<u>Projet</u>	21
Projet Cérmatorium	22
Génération	23
Distribution et Affectation	24

<u>Situation projetée</u>	26
Débits véhiculaires projetés	27
Conditions de circulation	
projetées	30
Sommaire des enjeux	33

<u>Conclusion</u>	34
Conclusion	35

<u>Annexes</u>	36
-----------------------	-----------

Introduction



Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) - Plan d'implantation (intran, PDF)

Contexte et portée du mandat

CONTEXTE

Un crématorium sera implanté sur le territoire de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville situé sur la rue Parent près de la montée Montarville. Le mandat consiste donc à réaliser une étude d'impact sur la circulation, afin de déterminer l'impact sur la circulation aux carrefours limitrophes.

PORTÉE DU MANDAT

Sans s'y limiter, l'étude de circulation abordera les éléments suivants dans l'ordre :

- L'analyse de la situation actuelle afin de définir les problématiques (Géométrie, mode de gestion, réseau cyclable, réseau piétonnier) ;
- L'analyse des besoins en accès au projet (Localisation, géométrie, mode de gestion, signalisation) ;
- L'évaluation de la demande projetée suite à l'implantation du projet à l'étude ;

Intrants

Provenance	Description
Client	- Plan d'implantation
WSP	<ul style="list-style-type: none"> - Étude de 2015 : <ul style="list-style-type: none"> - Plan de mobilité active (PMA), Ville de Saint-Bruno-de-Montarville - Plan directeur de circulation (PDC), Ville de Saint-Bruno-de-Montarville - Étude de 2017: <ul style="list-style-type: none"> - Étude de circulation sur le Rang des Vingt Cinq

6

Relevés

WSP

— Comptages aux intersections suivantes :

— *Montarville / Parent;*

— *Parent / de Mézy.*

Les comptages réalisés par WSP sont présentés à l'annexe A.

Situation actuelle



Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) – Plan d'implantation (intranst, PDF)

Secteur à l'étude



* La figure n'est pas à l'échelle

Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) / Traitement WSP (2020)

Le secteur à l'étude est situé au Nord-Ouest du territoire de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville. Les carrefours sont situés juste à l'Est de l'autoroute 30.

Utilisation du sol

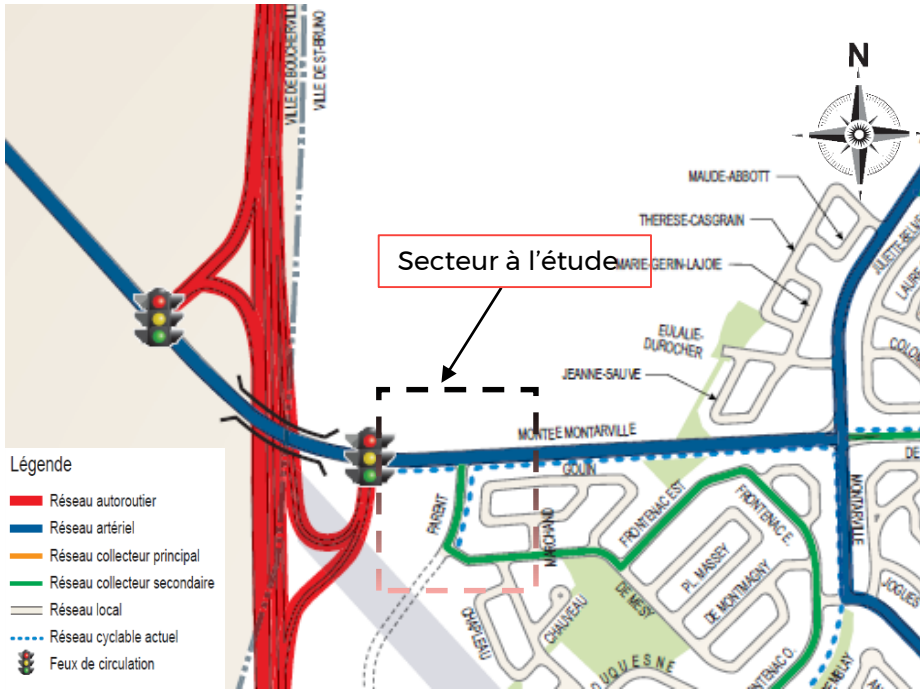


* La figure n'est pas à l'échelle

Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) et PDC St-Bruno (2015) / Traitement WSP (2020)

Le secteur est majoritairement résidentiel, seul le terrain de la station-service Pétro-Canada et du Tim Hortons diffère de cet usage . La rue Parent ne possède pas d'accès direct à des résidences.

Hiérarchie routière



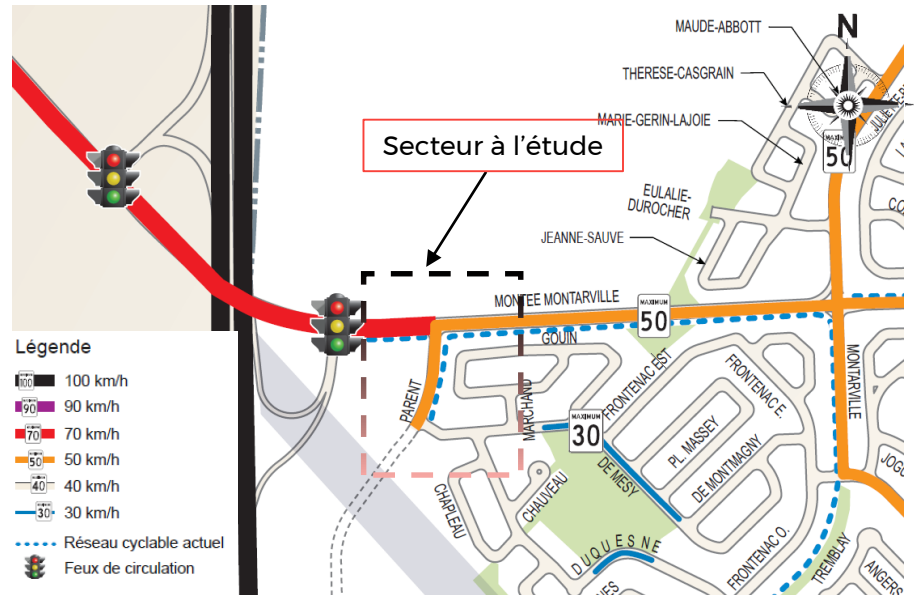
La hiérarchie routière du réseau à l'étude est la suivante :

- Montée Montarville: **Réseau artériel** où le stationnement est interdit en tout temps.
- Rue Parent: **Réseau collecteur secondaire** où le stationnement est permis des deux côtés de la chaussée.
- Rue de Méisy: **Réseau collecteur secondaire** où le stationnement est permis des deux côtés de la chaussée.

10

La Montée Montarville est limitée à 50 km/h (réseau artériel), tandis que la rue Parent et la rue de Méisy sont limitées à 40 km/h.

Limite de vitesse



Réseau de transport en commun

Un seul arrêt d'autobus se retrouve à l'intérieur du secteur à l'étude, soit à l'intersection Montée Montarville/ Rue Parent. Cet arrêt est desservi par les lignes d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (RTL) suivantes :

- Ligne 92 (Période de pointe)
- Ligne 192 (Période de pointe)



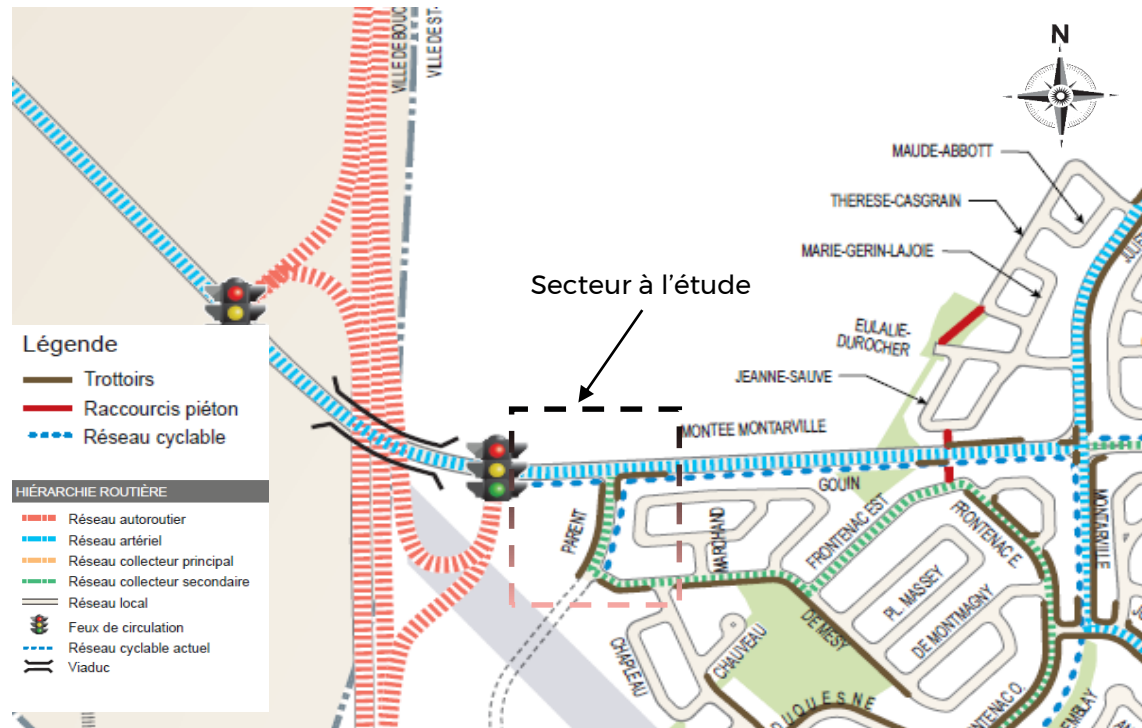
* La figure n'est pas à l'échelle

Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) / Traitement WSP (2020)

Modes actifs

Les infrastructures dédiées aux modes actifs à l'intérieur du secteur à l'étude sont les suivantes:

- Montée Montarville:
 - Court section de trottoir sur le côté Sud de la chaussée;
 - Piste cyclable en site propre sur le côté Sud de la chaussée;
- Rue Parent:
 - Trottoir sur le côté Ouest de la chaussée;
 - Piste cyclable en site propre sur le côté Est de la chaussée;
- Rue de Mézy:
 - Trottoir sur le côté Sud de la chaussée;
 - Aucun aménagement cyclable;



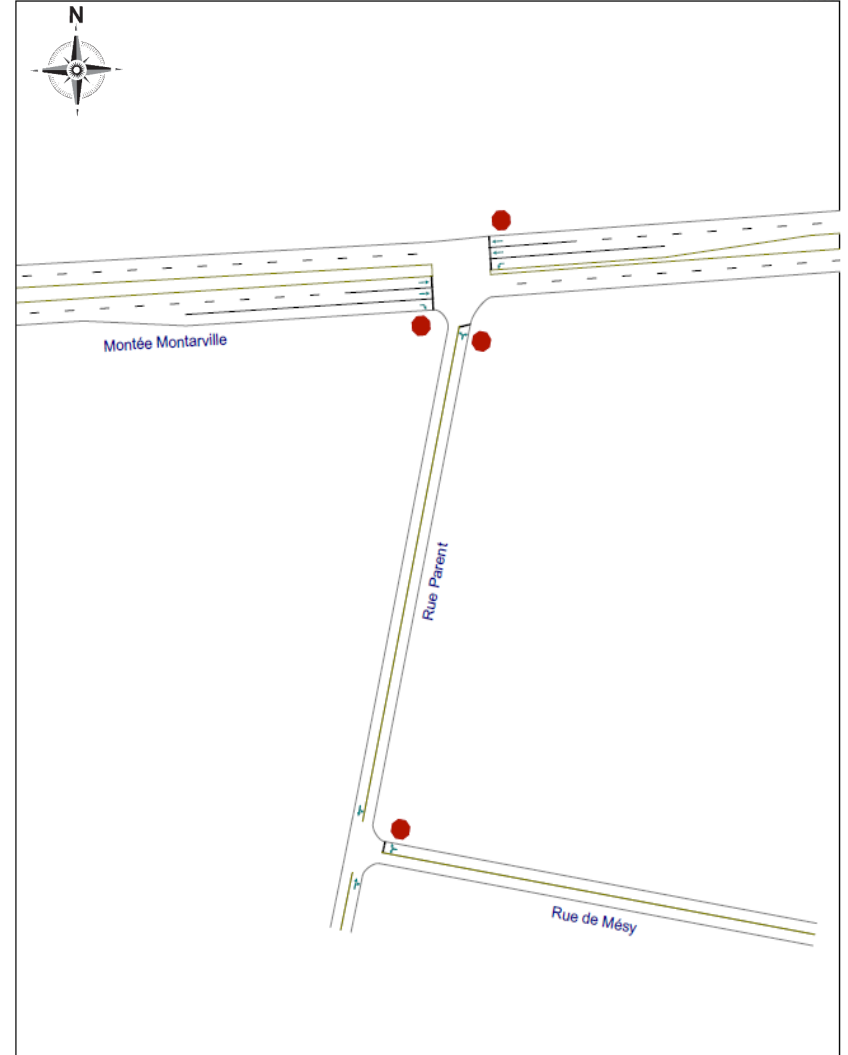
Géométrie et signalisation aux carrefours

La géométrie des rues du secteur à l'étude est les suivantes:

- Montée Montarville: Deux voies de circulation banales dans chaque direction avec des voies auxiliaires au carrefour:
 - VAD à l'approche Ouest: 85 m de longueur et 30 m de biseau ;
 - VAG à l'approche Est : 60 m de longueur et 50 m de biseau;
- Rue Parent: Une voie de circulation banale dans chaque direction;
- Rue de Mésy: Une voie de circulation banale dans chaque direction;

Les carrefours à l'étude sont tous gérés par des panneaux d'arrêts:

- Montée Montarville/ Rue Parent : Panneau d'arrêt toute direction;
- Rue Parent/ Rue de Mésy: Panneau d'arrêt sur la secondaire.



Débits de circulation

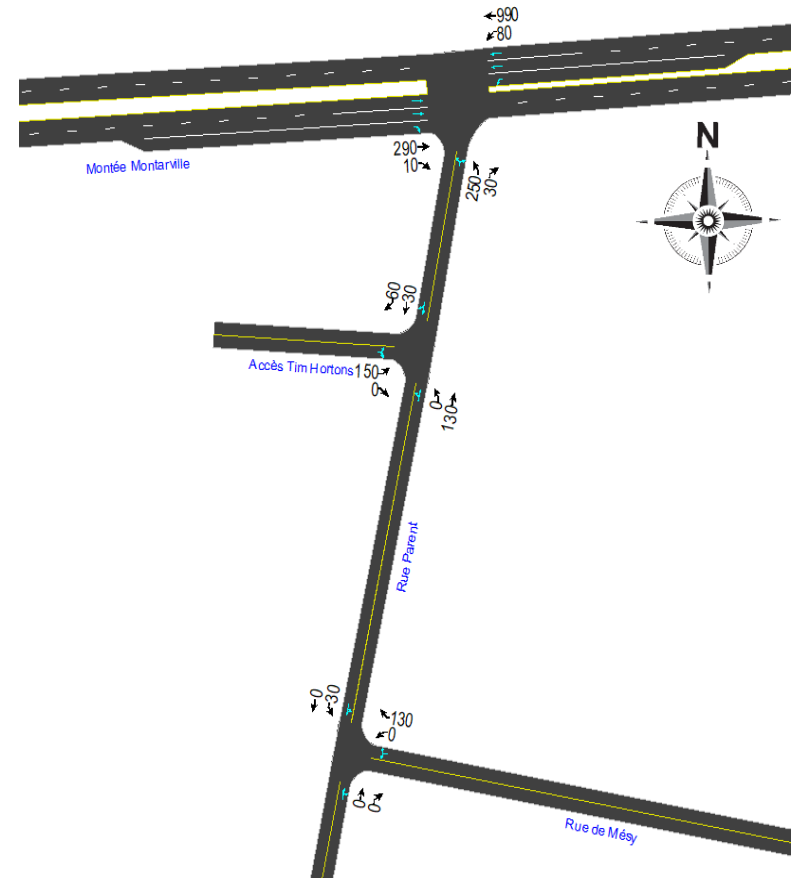
Des comptages automatiques ont été réalisés le mercredi 8 janvier 2020 et le samedi 11 janvier 2020 aux carrefours suivants :

- Montée Montarville / rue Parent;
- Rue Parent/ rue de Mésy.

Les heures de pointe du secteur à l'étude sont les suivantes:

- Heure de pointe du matin (HPAM): 7h30 à 8h30;
- Hors-Pointe (HP): 12h15 à 13h15;
- Heure de pointe de l'après-midi (HPPM): 16h15 à 17h15;
- Soir de semaine : 18h00 à 19h00;
- Heure de pointe du samedi: 12h15 à 13h15;

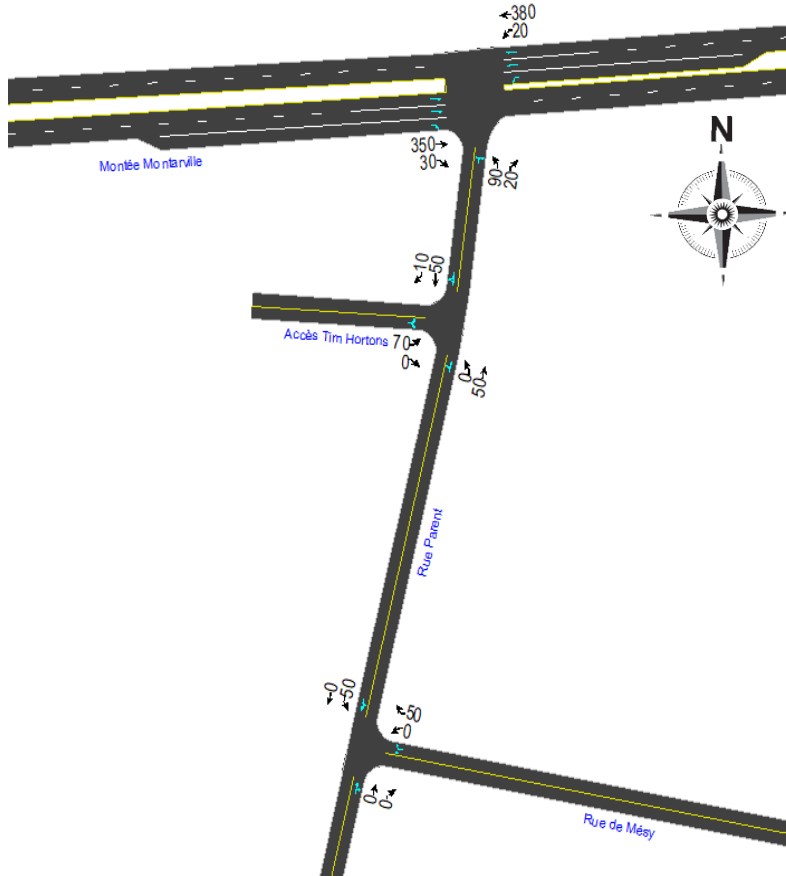
HPAM



Pour l'HPAM, les débits véhiculaires sont principalement en direction Ouest .

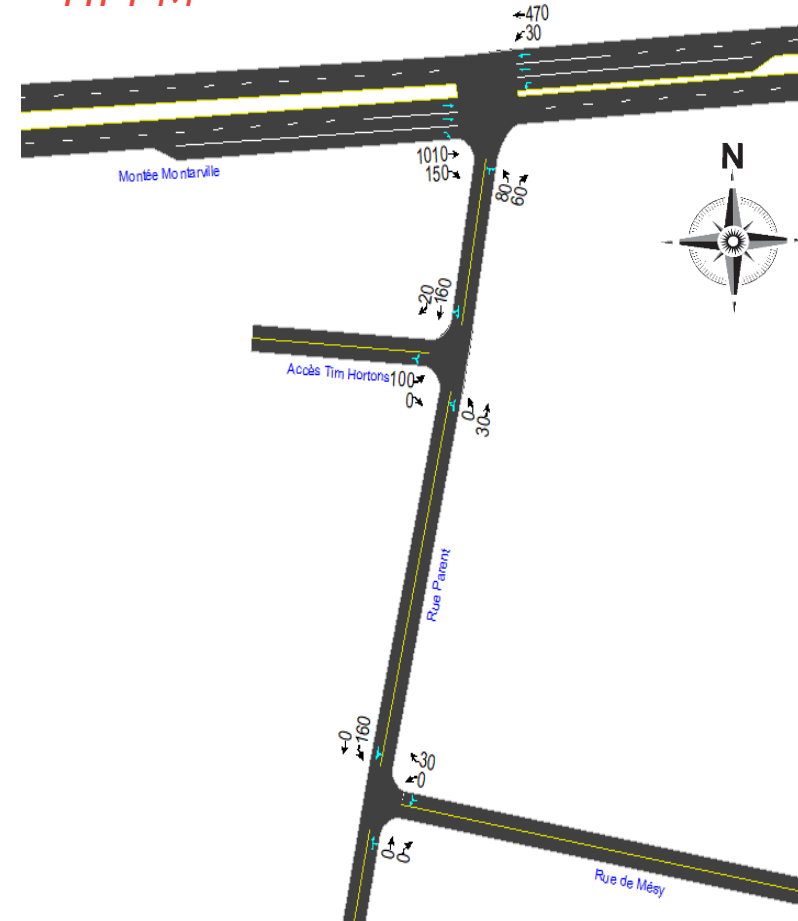
Débits de circulation (suite...)

HP



Pour HP, les débits véhiculaires n'ont pas de direction particulière.

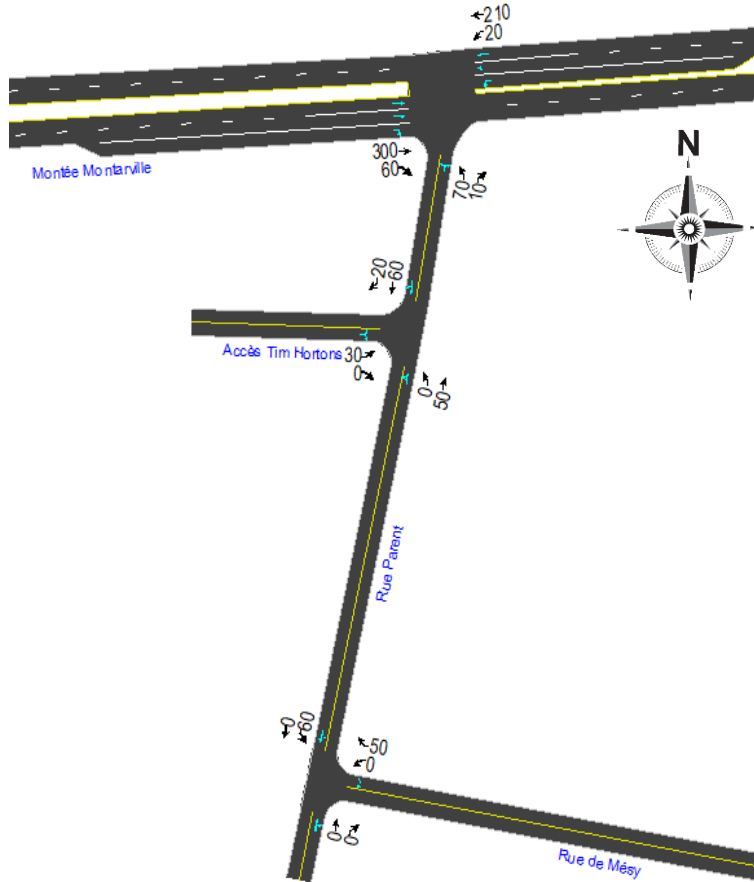
HPPM



Pour l'HPPM, les débits véhiculaires sont principalement en direction Est .

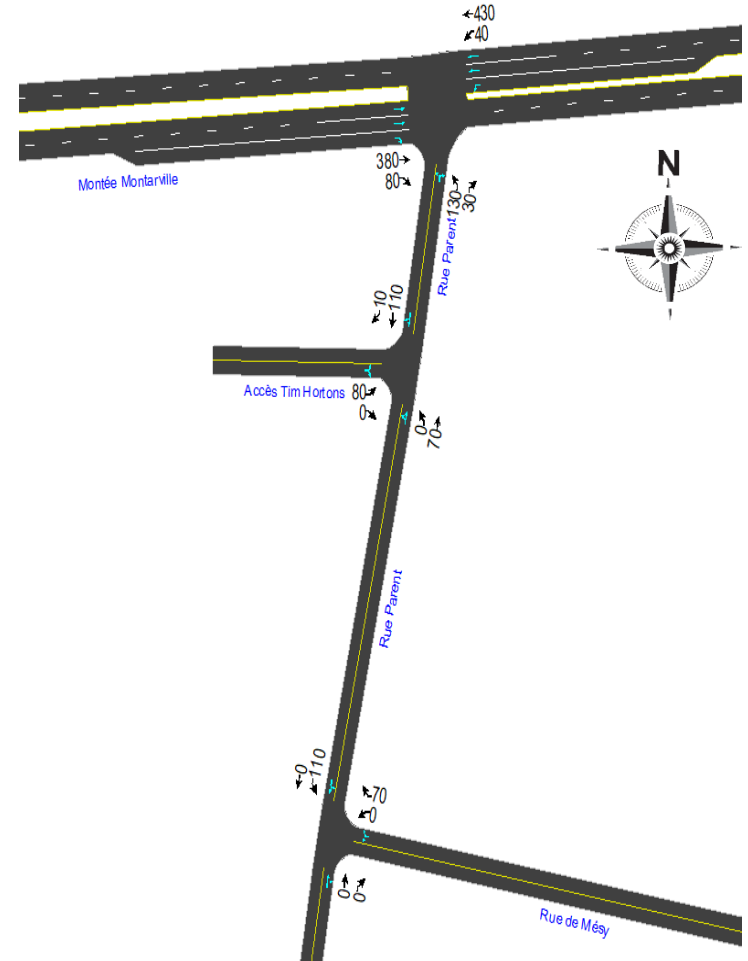
Débits de circulation (suite...)

Soir de semaine



Pour l'heure de pointe du soir de semaine, les débits véhiculaires n'ont pas de direction particulière.

Samedi



Pour l'heure de pointe du Samedi, les débits véhiculaires n'ont pas de direction particulière.

Conditions de circulation

Les simulations des conditions de circulation pour la situation actuelle ont été effectuées avec le logiciel Synchro/Simtraffic 10. Pour représenter la situation actuelle, les données suivantes ont été utilisées dans le logiciel :

- La géométrie et l'assignation des voies ;
- Les limites de vitesse ;
- Les débits de circulation balancés ;
- Le pourcentage de véhicules lourds ;
- Les facteurs de pointe horaire aux intersections (évolution du débit pendant l'heure de pointe).

Afin de faire correspondre le comportement et les observations des conducteurs aux réalités des intersections, une calibration du comportement des conducteurs et de l'assignation des voies a été réalisée. Les retards et niveaux de service (NDS) pour les heures de pointe AM, HP, PM, soir de semaine et sont présentés aux tableaux suivants. Les résultats détaillés des simulations sont présentés à l'annexe C. La description des niveaux de service est présentée à l'annexe B.

Conditions de circulation (suite..)

Tableau: NDS situation actuelle - HPAM

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	9,2	A	13,7	B					9,9	A	12,2	B
Rue de Mézy / Rue Parent	Global			3	A	1,5	A					2,7	A

Tableau: NDS situation actuelle - HP

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	6.9	A	7.0	A					3.9	A	6.6	A
Rue de Mézy / Rue Parent	Global			2.3	A	2.0	A					2.1	A

Tableau: NDS situation actuelle - HPPM

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	10.3	B	7.4	A					5.0	A	9.1	A
Rue de Mézy / Rue Parent	Global			2.1	A	2.2	A					2.1	A

Tableau: NDS situation actuelle - Soir de semaine

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	6.3	A	6.5	A					4.1	A	6.1	A
Rue de Mézy / Rue Parent	Global			2.4	A	1.9	A					2.2	A

Tableau: NDS situation actuelle - Samedi

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	7.2	A	7.4	A					5.2	A	7.0	A
Rue de Mézy / Rue Parent	Global			2.6	A	2.0	A					2.2	A

Conditions de circulation (suite..)

Bilan

Il est possible de constater que les conditions de circulation pour l'ensemble des périodes à l'étude sont globalement acceptables. En effet, la totalité des NDS du secteur à l'étude sont entre A et B, ce qui témoigne d'une circulation sans problématique particulière.

Sommaire des enjeux

Suite à l'analyse de la situation actuelle du secteur à l'étude, différents constats ont été émis :

- Le secteur est principalement un secteur résidentiel
- Les aménagements pour les modes actifs et transports en commun sont adéquats
- Les conditions de circulation sont acceptables pour l'ensemble des périodes à l'étude. Aucune problématique de circulation n'est localisé dans le secteur à l'étude.

Projet



Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) – Plan d’implantation (intran, PDF)

Projet Crématorium

Le projet du Crématorium est situé sur la rue Parent tout juste au Sud de la Station service Pétro-Canada et du Tim Hortons. Le projet à l'étude est développé sur une superficie de terrain d'environ 5 870 m² et comprend les installations suivantes :

- Un bâtiment de deux étages comprenant deux salles d'exposition (Salon funéraire);
- 80 cases de stationnements ;
- Deux accès au stationnement sur la rue Parent;
- Espace végétalisé (1850 m²);



* La figure n'est pas à l'échelle

Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) - Plan d'implantation (intrait, PDF) / Traitement WSP (2020)

Génération

Afin de déterminer la génération véhiculaire du projet de crématorium, une estimation est effectuée en fonction des 80 espaces de stationnement envisagés par le projet. Les hypothèses suivantes sont utilisées:

Hypothèse de déplacement véhiculaire										
	Heure de pointe AM		Heure Hors Pointe		Heure de pointe PM		Heure de pointe du soir		Heure de pointe du Samedi	
Taux de roulement des espaces de stationnement	Aucune Rotation	Rotation 30 min	Aucune Rotation	Rotation 30 min	Aucune Rotation	Rotation 30 min	Aucune Rotation	Rotation 30 min	Aucune Rotation	Rotation 30 min
Direction	Entrant	Entrant et Sortant	Entrant	Entrant et Sortant	Sortant	Entrant et Sortant	Entrant	Entrant et Sortant	Entrant	Entrant et Sortant
Nombre Stationnement	20	0	40	40	40	40	40	40	40	40
Taux d'utilisation du stationnement	25%		150%		150%		150%		150%	

Légende:

- « Aucune Rotation » = Espace de stationnement utilisé en tout temps par le même véhicule lors de l'heure d'analyse
- « Rotation 30 min » = Espace de stationnement utilisé par deux véhicules différents successivement lors de l'heure d'analyse

Traitement WSP (2020)

Il est à noter que l'utilisation de ces hypothèses est conservatrice puisqu'il est estimé que le stationnement est utilisé en tout temps, à l'exception de l'heure de pointe AM. À l'aide de ces hypothèses, il est maintenant possible d'estimer la génération véhiculaire du projet.

Génération véhiculaire du projet (veh/h)					
Période	Heure de pointe AM	Heure Hors Pointe	Heure de pointe PM	Heure de pointe du soir	Heure de pointe du Samedi
Entrants	20	120	40	120	120
Sortants	0	40	120	40	40

Traitement WSP (2020)

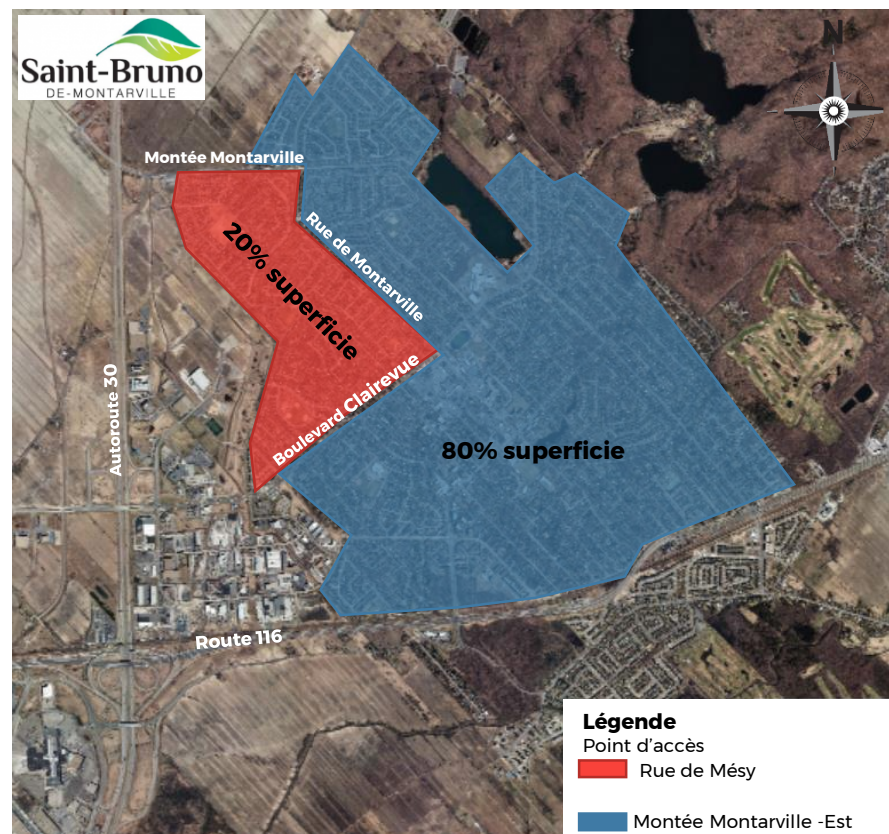
Distribution et affectation

Afin de déterminer la distribution et l'affectation des déplacements véhiculaires générés par le crématorium, les hypothèses suivantes sont utilisées:

Hypothèse de provenance de la clientèle	
Localisation	Pourcentage
Extérieur de la Ville de St-Bruno-de-Montarville	65%
Ville de St-Bruno-de-Montarville	35%

Traitement WSP (2020)

- Le point d'accès de la clientèle provenant de l'extérieur est la Montée Montarville- côté Ouest puisqu'ils arrivent tous de l'A30;
- Les points d'accès de la clientèle provenant de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville sont :
 - Montée Montarville- Côté Est;
 - La rue Méty;
- La population résidant à l'intérieur du polygone rouge utilise comme point d'accès la rue Méty;
- La population résidant à l'intérieur du polygone bleu utilise comme point d'accès la montée Montarville -côté Est;



* La figure n'est pas à l'échelle

Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) / Traitement WSP (2020)

Distribution et affectation

La distribution des déplacements véhiculaires générés est la suivante:



25

* La figure n'est pas à l'échelle

Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) / Traitement WSP (2020)

Situation projetée

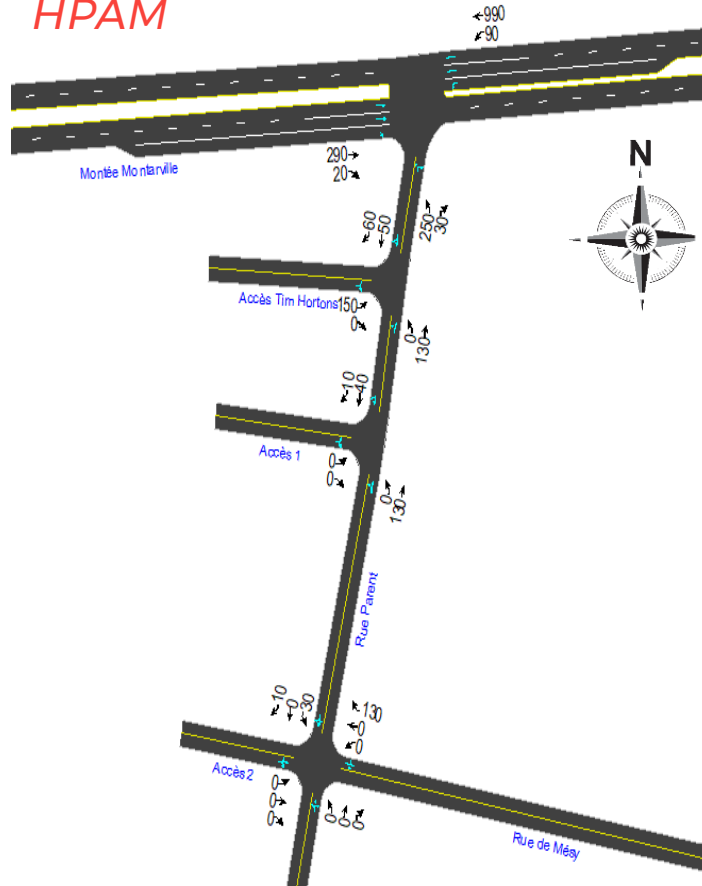


Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) – Plan d’implantation (intrait, PDF)

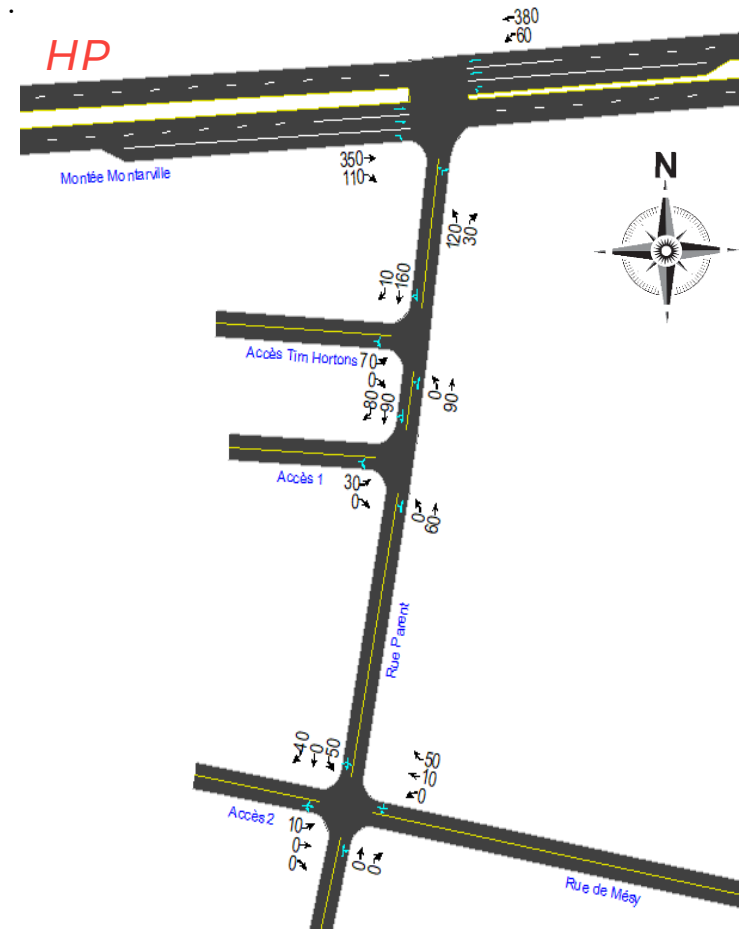
Débits véhiculaires projetés

Suite à la génération des déplacements véhiculaires, il est maintenant possible d'affecter les débits générés sur le réseau routier à l'étude .

HPAM



HP

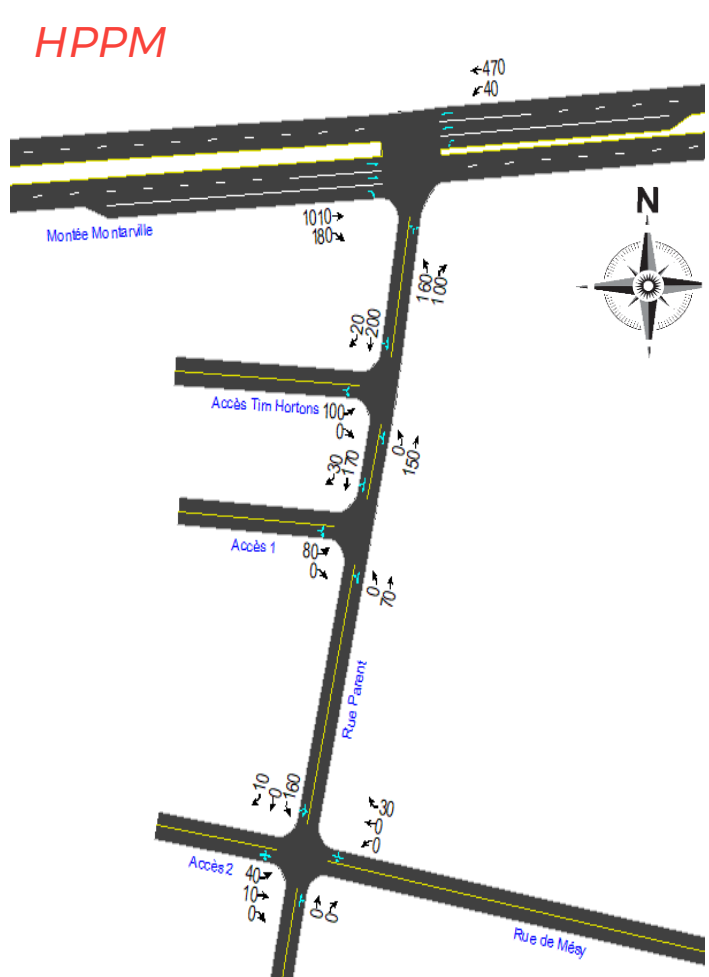


- Pour l'HPAM, les débits véhiculaires sont principalement en direction Ouest .
- Peu de nouveaux débits véhiculaires sont affectés sur le réseau .

- Pour HP, les débits véhiculaires n'ont pas de direction particulière.
- Les débits véhiculaires générés par le projet sont principalement affectés de la Montée Montarville- Côté Ouest.

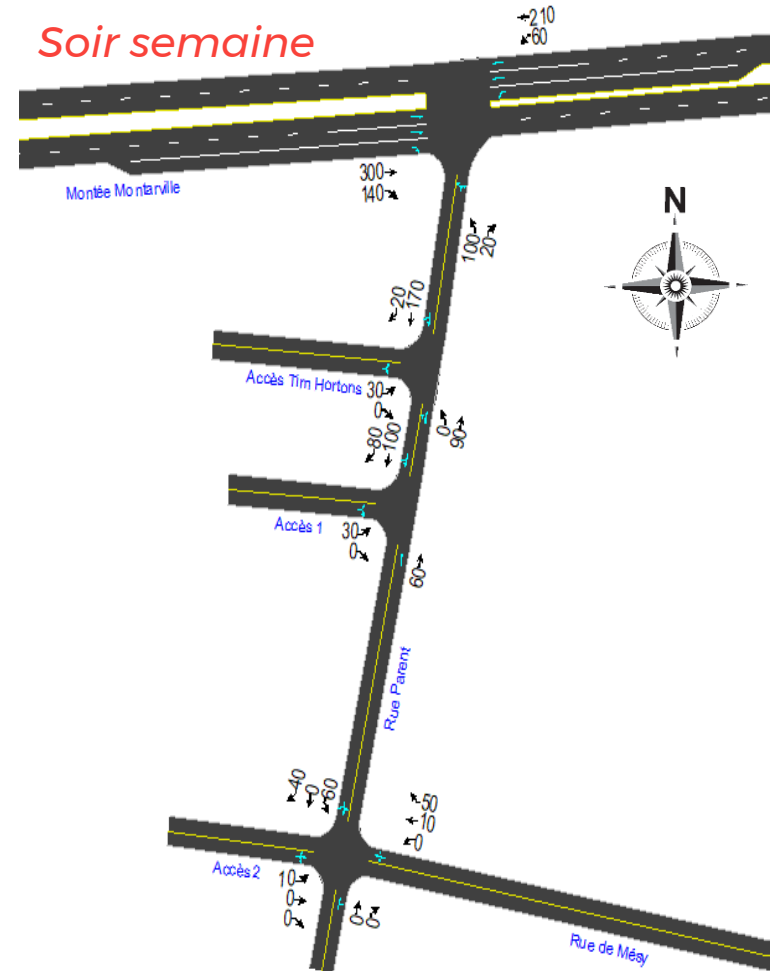
Débits véhiculaires projetés (suite..)

HPPM



- Pour l'HPPM, les débits véhiculaires sont principalement en direction Est .
- Les débits véhiculaires générés par le projet sont principalement affectés de la Montée Montarville- Côté Ouest

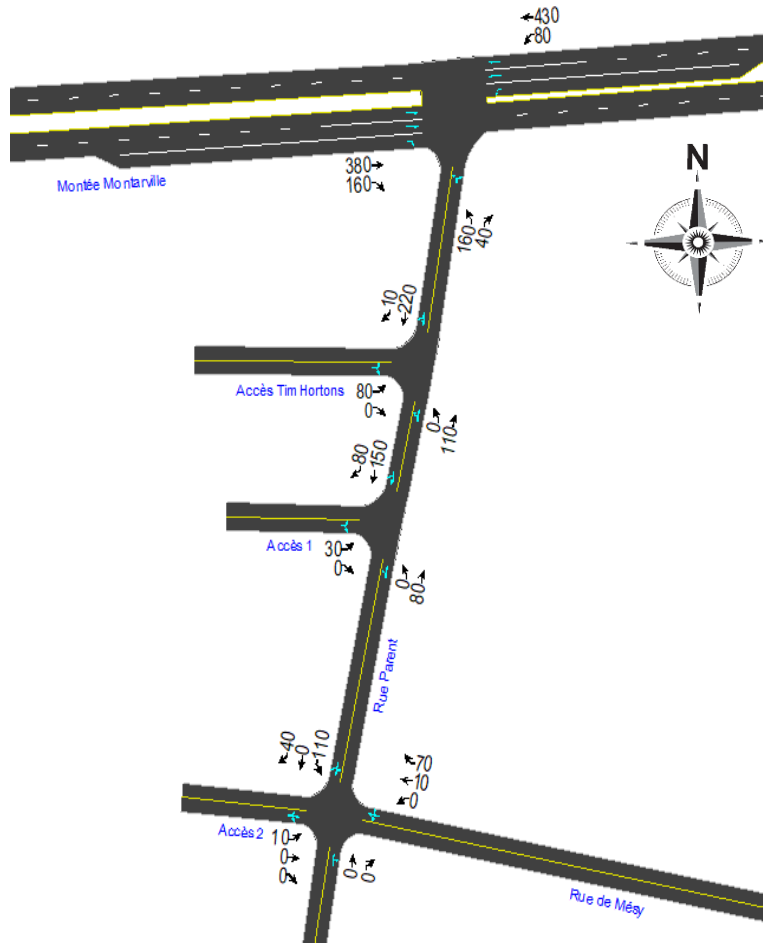
Soir semaine



- Pour l'heure de pointe du soir de semaine, les débits véhiculaires n'ont pas de direction particulière .
- Les débits véhiculaires générés par le projet sont principalement affectés de la Montée Montarville- Côté Ouest

Débits véhiculaires projetés (suite..)

Samedi



- Pour l'heure de pointe du samedi, les débits véhiculaires n'ont pas de direction particulière .
- Les débits véhiculaires générés par le projet sont principalement affectés de la Montée Montarville- Côté Ouest

Conditions de circulation projetées

Les simulations des conditions de circulation pour la situation projetée ont été effectuées avec le logiciel Synchro/Simtraffic 10. Pour représenter la situation actuelle, les données suivantes ont été utilisées dans le logiciel :

- La géométrie et l'assignation des voies ;
- Les limites de vitesse ;
- Les débits de circulation balancés ;
- Le pourcentage de véhicules lourds ;
- Les facteurs de pointe horaire aux intersections (évolution du débit pendant l'heure de pointe).

Afin de faire correspondre le comportement et les observations des conducteurs aux réalités des intersections, une calibration du comportement des conducteurs et de l'assignation des voies a été réalisée. Les retards et niveaux de service (NDS) pour les heures de pointe AM, HP, PM, soir de semaine et samedi sont présentés aux tableaux suivants. Les résultats détaillés des simulations sont présentés à l'annexe D. La description des niveaux de service est présentée à l'annexe B.

Il est à noter que deux scénarios supplémentaires impliquant des distributions et des affectations davantage conservatrices ont été analysés afin d'assurer que les conditions de circulation au carrefour critique (Montée Montarville / rue Parent) restent acceptables. Les deux scénarios étudiés sont présentés en annexe E.

Conditions de circulation projetées (suite..)

Tableau: NDS situation projetée - HPAM

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	9.6	A	14.0	B					8.6	A	12.2	B
Rue de Mézy/Accès 2 / Rue Parent	Global			3.3	A	1.2	A					2.8	A

Tableau: NDS situation projetée - HP

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	6.9	A	7.1	A					4.5	A	6.6	A
Rue de Mézy/Accès 2 / Rue Parent	Global	0.1	A	3.4	A	1.3	A					2.0	A

Tableau: NDS situation projetée - HPPM

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	13.7	B	8.0	A					7.6	A	11.4	B
Rue de Mézy/Accès 2 / Rue Parent	Global	0.3	A	2.3	A	2.1	A					1.8	A

Tableau: NDS situation projetée - Soir semaine

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	6.2	A	6.4	A					4.5	A	6.0	A
Rue de Mézy/Accès 2 / Rue Parent	Global	0.1	A	3.1	A	1.4	A					1.9	A

Tableau: NDS situation projetée - Samedi

intersection	mouvement	approches											
		Nord		Sud		Est		Ouest		total			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS		
Rue Parent / Montée Montarville	Global	7.4	A	7.6	A					6.3	A	7.3	A
Rue de Mézy/Accès 2 / Rue Parent	Global	3.7	A	3.2	A	1.6	A					2.2	A

Conditions de circulation projetées (suite..)

Bilan

Il apparaît que les débits véhiculaires générés par le projet du Crématorium sur la rue Parent ont peu d'impact sur les conditions de circulation du secteur à l'étude. En effet, la totalité des NDS sont entre A et B, et ce, pour l'ensemble des périodes à l'étude. Alors, il est possible de conclure que la mise en place d'un Crématorium ne génère pas suffisamment de débits véhiculaires afin d'affecter négativement les conditions de circulation des carrefours limitrophes.

Sommaire des enjeux

Suite à l'analyse de la situation projetée du secteur à l'étude, les enjeux suivants sont soulevés:

- Les aménagements pour les modes actifs et transports en commun sont conservés.
- Le plan d'implantation de référence du crématorium illustre que les deux accès au stationnement du projet sont d'une largeur de 6,5 m (Annexe F). Toutefois, selon le *Transportation Association Of Canada (TAC)*, il est recommandé qu'un accès de stationnement a deux directions aie une largeur entre 7,2 et 12 m . Alors, il est proposé d'élargir au minimum à 7,2 m les accès au commerce illustré sur le plan d'implantation du crématorium.
- Il est recommandé de mettre en place un panneau d'arrêt en sortie de l'accès 2 puisque celle-ci crée une intersection avec la rue Parent et la rue de Mézy.
- Les conditions de circulation restent acceptables sur l'ensemble du réseau à l'étude. En effet, les débits véhiculaires générés par le projet ne sont pas suffisamment importants pour détériorer les conditions de circulation.
- Aucune mesure de mitigation n'est nécessaire.
- La mise en place d'un crématorium peut occasionner de façon ponctuelle la fermeture des rues environnantes pendant de très courte période lors des services afin de faire circuler les cortèges. Habituellement, les employés du service funèbre se chargent de cette fermeture puisque ceci est ponctuelle et de très courte durée.

Conclusion



Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) – Plan d’implantation (intranst, PDF)

Conclusion

La présente étude avait pour principal objectif d'évaluer les impacts sur la circulation de l'implantation d'un crématorium sur la rue Parent à Saint-Bruno-de-Montarville.

L'analyse de la situation actuelle a montré que le secteur à l'étude possède des aménagements pour les modes actifs adéquats et que les conditions de circulation sont globalement acceptables pour l'ensemble des périodes à l'étude.

Le projet du crématorium sur la rue Parent générera entre 20 et 160 déplacements véhiculaires tout dépendants l'heure de pointe étudiée. Il a été constaté que ces nouveaux déplacements ne sont pas assez importants afin de détériorer les conditions de circulation. En effet, l'ensemble des NDS varient entre A et B.

Pour ces raisons, aucune mesure de mitigation n'est nécessaire.

Annexes



Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) – Plan d'implantation (intranst, PDF)

Annexe A

COMPTAGES DE CIRCULATION

Traffic Count Request



Location

Project # (Client)

Montarville_me

Project # (WSP)

201-00136-00_800

Intersection : Boulevard de Montarville / rue Parent

Municipality: Saint-Bruno-de-Montarville

Intersection legs

North: Boulevard de Montarville

South: Boulevard de Montarville

East: N/A

West: Rue Parent

Other:

Note: include road number if applicable (Ex: Boul.Taschereau (R-134))

COORDINATES

LATITUDE 45,54045

LONGITUDE 73,36751

Note: in decimals with 5 digits (ex. 70.44843)

Count periods

(format hh:mm)

From: 7:00 to 9:00 Total count time
From: 11:30 to 13:30
From: 16:00 to 20:00 8 h

Schedule

(dd-mm-yyyy)

Date of the request: 9-01-2020
Date when results are needed: Rush
Name of requester: André Milot
Date the count was done: 8-01-2020

Classification (veh.)

3 classes or less

Cars / Trucks / Buses

Other

Classification (peds/bicycles)

Peds / Bicycles

Autre (spécifier)

Comments:

Image from camera:

Move the red NB on the approach to be considered northbound in the traffic count



Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Cars

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound				N/A Westbound				Boulevard de Montarville Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00	1	27		0					147	9	0	0	3		56	0
07:15	4	38		0					162	6	0	0	7		37	0
07:30	2	56		0					211	10	0	0	0		53	0
07:45	3	49		0					194	18	0	0	0		42	0
08:00	1	66		0					201	15	0	0	8		51	0
08:15	2	46		0					170	10	0	0	10		40	0
08:30	1	68		0					173	11	1	0	7		25	0
08:45	4	77		1					122	8	0	0	3		32	0
11:30	5	60		0					86	4	1	0	2		19	0
11:45	13	67		0					68	1	2	0	6		15	0
12:00	10	63		1					66	9	0	0	4		13	0
12:15	11	83		2					83	3	0	0	4		14	0
12:30	5	66		0					73	8	0	0	7		18	0
12:45	7	68		3					78	3	0	0	5		26	0
13:00	4	75		1					85	10	2	0	6		17	0
13:15	4	74		0					90	3	1	0	7		14	0
16:00	22	173		0					126	6	2	0	10		24	0
16:15	31	231		1					95	12	0	0	19		12	0
16:30	29	190		0					108	4	0	0	10		22	0
16:45	38	226		0					113	8	1	0	8		12	0
17:00	30	225		0					89	5	1	0	7		22	0
17:15	34	236		0					90	4	0	0	15		17	0
17:30	23	169		0					79	6	0	0	10		14	0
17:45	24	145		0					71	8	1	0	8		15	0
18:00	17	123		0					59	7	0	0	6		14	0
18:15	12	118		1					55	8	0	0	8		14	0
18:30	10	83		1					60	6	0	0	3		17	0
18:45	12	60		0					40	3	0	0	3		16	0
19:00	13	61		0					34	7	0	0	1		15	0
19:15	10	53		1					42	2	0	0	5		15	0
19:30	13	50		1					41	4	1	0	9		16	0
19:45	15	36		0					43	1	0	0	3		10	0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Trucks

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound				N/A Westbound				Boulevard de Montarville Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00	1	2		0					2	0	0	0			1	0
07:15	0	1		0					0	0	0	0			1	0
07:30	1	2		0					1	0	0	0			2	0
07:45	0	2		0					4	0	0	0			1	0
08:00	1	2		0					6	0	0	0			4	0
08:15	1	2		0					1	2	0	0			4	0
08:30	1	3		0					6	0	0	0			1	0
08:45	0	2		0					8	0	0	1			2	0
11:30	1	2		0					3	0	0	0			0	0
11:45	1	2		0					6	1	0	1			1	0
12:00	0	0		0					2	0	0	2			2	0
12:15	0	0		0					2	0	0	1			1	0
12:30	1	0		0					4	0	0	1			2	0
12:45	0	4		0					3	0	0	0			2	0
13:00	0	4		0					5	0	0	0			2	0
13:15	0	2		0					3	0	0	0			1	0
16:00	0	0		0					0	0	0	0			1	0
16:15	0	0		0					2	0	0	0			2	0
16:30	0	2		0					1	0	0	0			1	0
16:45	0	1		0					0	0	0	0			2	0
17:00	0	0		0					0	0	0	0			0	0
17:15	0	0		0					3	0	0	0			1	0
17:30	0	1		0					1	0	0	0			2	0
17:45	0	0		0					1	0	0	0			0	0
18:00	0	0		0					1	0	0	0			0	0
18:15	0	0		0					1	0	0	0			0	0
18:30	1	0		1					0	0	0	1			0	0
18:45	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:00	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:15	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:30	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:45	0	0		0					0	0	0	0			0	0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Buses

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound				N/A Westbound				Boulevard de Montarville Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00	0	2		0					1	2	0	0			1	0
07:15	0	4		0					2	0	0	0			0	0
07:30	1	2		0					1	0	0	0			0	0
07:45	1	1		0					2	1	0	0			0	0
08:00	0	1		0					0	0	0	0			0	0
08:15	0	0		0					0	0	0	0			0	0
08:30	0	0		0					2	0	0	0			0	0
08:45	0	0		0					2	0	0	0			2	0
11:30	0	0		0					0	0	0	0			0	0
11:45	0	0		0					0	0	0	0			0	0
12:00	0	0		0					0	0	0	0			0	0
12:15	0	0		0					0	0	0	0			0	0
12:30	0	0		0					0	0	0	0			0	0
12:45	0	0		0					0	0	0	0			0	0
13:00	0	0		0					0	0	0	0			0	0
13:15	0	0		0					0	0	0	0			0	0
16:00	0	1		0					1	0	0	0			0	0
16:15	0	1		0					1	0	0	1			0	0
16:30	0	3		0					0	1	1	0			0	0
16:45	0	0		0					2	0	0	0			0	0
17:00	2	3		0					1	0	0	0			0	0
17:15	2	2		0					1	0	0	0			0	0
17:30	0	1		0					0	0	0	0			0	0
17:45	0	2		0					1	0	0	0			0	0
18:00	0	0		0					1	0	0	0			0	0
18:15	0	0		0					0	0	0	0			0	0
18:30	0	1		0					0	0	0	0			0	0
18:45	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:00	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:15	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:30	0	0		0					0	0	0	0			0	0
19:45	0	0		0					0	0	0	0			0	0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Crosswalk
 Classification Pedestrians

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound			N/A Westbound			Boulevard de Montarville Northbound			Rue Parent Eastbound		
	Peds EB	Peds WB	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined
07:00	0	0					0	0		0	0	
07:15	0	0					0	0		0	0	
07:30	0	0					0	0		0	0	
07:45	0	0					0	0		0	0	
08:00	0	0					0	0		0	0	
08:15	0	0					0	0		0	0	
08:30	0	0					0	0		0	0	
08:45	0	0					0	0		0	0	
11:30	0	0					0	0		0	0	
11:45	0	0					0	0		0	0	
12:00	0	0					0	0		0	0	
12:15	0	0					0	0		0	0	
12:30	0	0					0	0		0	0	
12:45	0	0					0	0		0	0	
13:00	0	0					0	0		0	0	
13:15	0	0					0	0		0	0	
16:00	0	0					0	0		0	0	
16:15	0	0					0	0		0	0	
16:30	0	0					0	0		0	1	
16:45	0	0					0	0		0	0	
17:00	0	0					0	0		0	0	
17:15	0	0					0	0		0	0	
17:30	0	0					0	0		0	0	
17:45	0	0					0	0		2	0	
18:00	0	0					0	0		0	0	
18:15	0	0					0	0		0	0	
18:30	0	0					0	0		0	0	
18:45	0	0					0	0		0	0	
19:00	0	0					0	0		0	0	
19:15	0	0					0	0		0	0	
19:30	0	0					0	0		0	0	
19:45	0	0					0	0		0	0	

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Bicycles on Road

Start Time	n/a Southbound				Westbound St. Westbound				Northbound St. Northbound				Eastbound St. Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
07:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
07:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
07:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
08:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
08:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
08:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
08:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
16:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
16:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
16:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
16:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
17:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
17:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
17:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
17:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
18:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
18:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
18:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
18:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
19:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
19:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
19:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
19:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0

Traffic Count Request



Location

Project # (Client)

De Mésey_me

Project # (WSP)

201-00136-00_800

Intersection : Rue de Mésey / rue Parent

Municipality: Saint-Bruno-de-Montarville

Intersection legs

North:	N/A
South:	Rue de Mésey
East:	Rue Parent
West:	Rue Parent
Other:	

COORDINATES

LATITUDE	45,53882
LONGITUDE	73,36786

Note: in decimals with 5 digits (ex. 70.44843)

Note: include road number if applicable (Ex: Boul.Taschereau (R-134))

Count periods

(format hh:mm)

From:	7:00	to	9:00	Total count time 8 h
From:	11:30	to	13:30	
From:	16:00	to	20:00	

Schedule

(dd-mm-yyyy)

Date of the request:	9-01-2020
Date when results are needed:	Rush
Name of requester:	André Milot
Date the count was done:	8-01-2020

Classification (veh.)

3 classes or less

Cars / Trucks / Buses

Other

Classification (peds/bicycles)

Peds / Bicycles

Autre (spécifier)

Comments:

Image from camera:

Move the red NB on the approach to be considered northbound in the traffic count



Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Cars

Start Time	N/A Southbound				Rue Parent Westbound				Rue de Mésey Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00					0	1	0	0	21		0	0	0	0		0
07:15					0	5	0	0	28		0	0	0	0		0
07:30					0	2	0	0	33		0	0	0	0		0
07:45					0	6	0	0	22		0	0	0	0		0
08:00					0	4	0	0	31		0	0	0	0		0
08:15					0	4	0	0	16		0	0	0	0		0
08:30					0	2	0	0	18		0	0	0	0		0
08:45					0	4	0	0	14		0	0	0	0		0
11:30					0	7	0	0	12		0	0	0	0		0
11:45					0	14	0	0	8		0	0	0	0		0
12:00					0	11	0	0	5		0	0	0	0		0
12:15					0	14	0	0	5		0	0	0	0		0
12:30					0	7	0	0	16		0	0	0	0		0
12:45					0	8	0	0	13		0	0	0	0		0
13:00					0	7	0	0	4		0	0	0	0		0
13:15					0	5	0	0	6		0	0	0	0		0
16:00					0	25	0	0	10		0	0	0	0		0
16:15					0	32	0	0	9		0	0	0	0		0
16:30					0	33	0	0	6		0	0	0	0		0
16:45					0	40	0	0	7		0	0	0	0		0
17:00					0	32	0	0	11		0	0	0	0		0
17:15					0	39	0	0	5		0	0	0	0		0
17:30					0	26	0	0	5		0	0	0	0		0
17:45					0	27	0	0	8		0	0	0	0		0
18:00					0	20	0	0	8		0	0	0	0		0
18:15					0	17	0	0	8		0	0	0	0		0
18:30					0	11	0	0	8		0	0	0	0		0
18:45					0	11	0	0	9		0	0	0	0		0
19:00					0	17	0	0	9		0	0	0	0		0
19:15					0	9	0	0	9		0	0	0	0		0
19:30					0	11	0	0	11		0	0	0	0		0
19:45					0	13	0	0	5		0	0	0	0		0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Buses

Start Time	N/A Southbound				Rue Parent Westbound				Rue de Mésey Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00					0	2	0	0	1		0	0	0	0		0
07:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
07:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
07:45					0	3	0	0	0		0	0	0	0		0
08:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
08:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
08:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
08:45					0	0	0	0	1		0	0	0	0		0
11:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
11:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
13:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
13:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
16:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
16:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
16:30					0	2	0	0	0		0	0	0	0		0
16:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
17:00					0	2	0	0	0		0	0	0	0		0
17:15					0	3	0	0	0		0	0	0	0		0
17:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
17:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Crosswalk
 Classification Pedestrians

Start Time	N/A Southbound			Rue Parent Westbound			Rue de Mézy Northbound			Rue Parent Eastbound		
	Peds EB	Peds WB	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined
07:00				0	0		0	0		0	0	
07:15				0	0		0	0		0	0	
07:30				0	0		0	0		0	0	
07:45				0	0		0	0		0	0	
08:00				0	0		0	0		0	0	
08:15				0	0		0	0		0	0	
08:30				0	0		0	0		0	0	
08:45				0	0		0	0		0	0	
11:30				0	0		0	0		0	0	
11:45				0	0		0	0		0	0	
12:00				0	0		0	0		0	0	
12:15				0	0		0	0		0	0	
12:30				0	0		0	0		0	0	
12:45				0	0		0	0		0	0	
13:00				0	0		0	0		0	0	
13:15				0	0		0	0		0	0	
16:00				0	0		1	0		0	0	
16:15				0	0		0	0		0	0	
16:30				0	0		0	1		0	0	
16:45				0	0		0	0		0	0	
17:00				0	0		0	0		0	0	
17:15				0	0		0	0		0	0	
17:30				0	0		0	0		0	0	
17:45				0	0		0	0		0	0	
18:00				0	0		0	2		0	0	
18:15				0	0		0	0		0	0	
18:30				0	0		0	0		0	0	
18:45				0	0		0	0		0	0	
19:00				0	0		0	1		0	0	
19:15				0	0		0	0		0	0	
19:30				0	0		0	0		0	0	
19:45				0	0		0	0		0	0	

Traffic Count Request



Location

Project # (Client)

Montarville_sa

Project # (WSP)

201-00136-00_800

Intersection : Boulevard de Montarville / rue Parent

Municipality: Saint-Bruno-de-Montarville

Intersection legs

North:	Boulevard de Montarville
South:	Boulevard de Montarville
East:	N/A
West:	Rue Parent
Other:	

COORDINATES

LATITUDE	45,54045
LONGITUDE	73,36751

Note: in decimals with 5 digits (ex. 70.44843)

Note: include road number if applicable (Ex: Boul.Taschereau (R-134))

Count periods

(format hh:mm)

From:	11:00	to	15:00	Total count time
From:		to		4 h
From:		to		

Schedule

(dd-mm-yyyy)

Date of the request:	11-01-2020
Date when results are needed:	Rush
Name of requester:	André Milot
Date the count was done:	11-01-2020

Classification (veh.)

3 classes or less
Cars / Trucks / Buses

Other

Classification (peds/bicycles)

Peds / Bicycles

Autre (spécifier)

Comments:

Image from camera:

Move the red NB on the approach to be considered northbound in the traffic count



Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Cars

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound				N/A Westbound				Boulevard de Montarville Northbound				Rue Parent Eastbound				
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	
11:00	11	43		0					73	8		0	1			22	0
11:15	16	64		0					59	2		0	6			13	0
11:30	10	55		1					72	2		0	3			22	0
11:45	14	74		0					59	6		0	5			26	0
12:00	11	47		1					81	6		0	6			17	0
12:15	9	76		1					76	11		0	9			34	0
12:30	21	54		0					78	4		0	3			25	0
12:45	16	68		0					78	9		0	4			6	0
13:00	14	69		0					75	3		0	7			27	0
13:15	11	63		1					65	8		0	6			13	0
13:30	9	62		1					85	6		0	8			16	0
13:45	11	59		0					70	5		0	4			20	0
14:00	11	79		1					72	14		0	6			30	0
14:15	14	73		4					75	4		0	9			14	0
14:30	8	60		0					71	3		0	6			20	0
14:45	7	72		2					63	6		0	2			18	0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Trucks

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound				N/A Westbound				Boulevard de Montarville Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
11:00	0	0		0					2	0	0	0			0	0
11:15	1	1		0					1	0	0	0			1	0
11:30	1	1		0					1	0	0	0	1		0	0
11:45	0	0		0					0	0	0	0	1		0	0
12:00	0	0		0					1	0	0	0	0		1	0
12:15	0	0		0					0	0	0	0	0		0	0
12:30	0	0		0					0	0	0	0	0		0	0
12:45	0	0		0					1	0	0	0	0		0	0
13:00	1	0		0					0	0	0	0	0		0	0
13:15	0	0		0					0	0	0	0	0		0	0
13:30	1	0		0					0	0	0	0	0		0	0
13:45	0	0		0					1	0	0	0	0		1	0
14:00	0	1		0					1	0	0	0	0		0	0
14:15	0	0		0					2	0	0	0	0		0	0
14:30	0	0		0					0	0	0	0	0		2	0
14:45	0	0		0					0	0	0	0	0			

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Buses

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound				N/A Westbound				Boulevard de Montarville Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
11:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Crosswalk
 Classification Pedestrians

Start Time	Boulevard de Montarville Southbound			N/A Westbound			Boulevard de Montarville Northbound			Rue Parent Eastbound		
	Peds EB	Peds WB	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined
11:00	0	0					0	0		0	0	
11:15	0	0					0	0		0	0	
11:30	0	0					0	0		0	0	
11:45	0	0					0	0		0	0	
12:00	0	0					0	0		0	0	
12:15	0	0					0	0		0	0	
12:30	0	0					0	0		0	0	
12:45	0	0					0	0		0	0	
13:00	0	0					0	0		0	0	
13:15	0	0					0	0		0	0	
13:30	0	0					0	0		0	0	
13:45	0	0					0	0		0	0	
14:00	0	0					0	0		0	0	
14:15	0	0					0	0		0	0	
14:30	0	0					0	0		0	0	
14:45	0	0					0	0		0	0	

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Bicycles on Road

Start Time	n/a Southbound				Westbound St. Westbound				Northbound St. Northbound				Eastbound St. Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
11:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
11:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
12:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
13:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:00	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:15	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:30	0	0		0					0	0	0	0	0			0
14:45	0	0		0					0	0	0	0	0			0

Traffic Count Request



Location

Project # (Client)

De Mésey_me

Project # (WSP)

201-00136-00_800

Intersection : Rue de Mésey / rue Parent

Municipality: Saint-Bruno-de-Montarville

Intersection legs

North:	N/A
South:	Rue de Mésey
East:	Rue Parent
West:	Rue Parent
Other:	

COORDINATES

LATITUDE	45,53882
LONGITUDE	73,36786

Note: in decimals with 5 digits (ex. 70.44843)

Note: include road number if applicable (Ex: Boul.Taschereau (R-134))

Count periods

(format hh:mm)

From:	7:00	to	9:00	Total count time 8 h
From:	11:30	to	13:30	
From:	16:00	to	20:00	

Schedule

(dd-mm-yyyy)

Date of the request:	9-01-2020
Date when results are needed:	Rush
Name of requester:	André Milot
Date the count was done:	8-01-2020

Classification (veh.)

3 classes or less

Cars / Trucks / Buses

Other

Classification (peds/bicycles)

Peds / Bicycles

Autre (spécifier)

Comments:

Image from camera:

Move the red NB on the approach to be considered northbound in the traffic count



Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Cars

Start Time	N/A Southbound				Rue Parent Westbound				Rue de Mésey Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00					0	1	0	0	21		0	0	0	0		0
07:15					0	5	0	0	28		0	0	0	0		0
07:30					0	2	0	0	33		0	0	0	0		0
07:45					0	6	0	0	22		0	0	0	0		0
08:00					0	4	0	0	31		0	0	0	0		0
08:15					0	4	0	0	16		0	0	0	0		0
08:30					0	2	0	0	18		0	0	0	0		0
08:45					0	4	0	0	14		0	0	0	0		0
11:30					0	7	0	0	12		0	0	0	0		0
11:45					0	14	0	0	8		0	0	0	0		0
12:00					0	11	0	0	5		0	0	0	0		0
12:15					0	14	0	0	5		0	0	0	0		0
12:30					0	7	0	0	16		0	0	0	0		0
12:45					0	8	0	0	13		0	0	0	0		0
13:00					0	7	0	0	4		0	0	0	0		0
13:15					0	5	0	0	6		0	0	0	0		0
16:00					0	25	0	0	10		0	0	0	0		0
16:15					0	32	0	0	9		0	0	0	0		0
16:30					0	33	0	0	6		0	0	0	0		0
16:45					0	40	0	0	7		0	0	0	0		0
17:00					0	32	0	0	11		0	0	0	0		0
17:15					0	39	0	0	5		0	0	0	0		0
17:30					0	26	0	0	5		0	0	0	0		0
17:45					0	27	0	0	8		0	0	0	0		0
18:00					0	20	0	0	8		0	0	0	0		0
18:15					0	17	0	0	8		0	0	0	0		0
18:30					0	11	0	0	8		0	0	0	0		0
18:45					0	11	0	0	9		0	0	0	0		0
19:00					0	17	0	0	9		0	0	0	0		0
19:15					0	9	0	0	9		0	0	0	0		0
19:30					0	11	0	0	11		0	0	0	0		0
19:45					0	13	0	0	5		0	0	0	0		0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Road
 Classification Buses

Start Time	N/A Southbound				Rue Parent Westbound				Rue de Mésey Northbound				Rue Parent Eastbound			
	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn
07:00					0	2	0	0	1		0	0	0	0		0
07:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
07:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
07:45					0	3	0	0	0		0	0	0	0		0
08:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
08:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
08:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
08:45					0	0	0	0	1		0	0	0	0		0
11:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
11:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
12:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
13:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
13:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
16:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
16:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
16:30					0	2	0	0	0		0	0	0	0		0
16:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
17:00					0	2	0	0	0		0	0	0	0		0
17:15					0	3	0	0	0		0	0	0	0		0
17:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
17:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
18:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:00					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:15					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:30					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0
19:45					0	0	0	0	0		0	0	0	0		0

Study Name
 Start Date
 Start Time
 Site Code
 Project

Type Crosswalk
 Classification Pedestrians

Start Time	N/A Southbound			Rue Parent Westbound			Rue de Mézy Northbound			Rue Parent Eastbound		
	Peds EB	Peds WB	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined	Peds CW	Peds CCW	Peds Combined
07:00				0	0		0	0		0	0	
07:15				0	0		0	0		0	0	
07:30				0	0		0	0		0	0	
07:45				0	0		0	0		0	0	
08:00				0	0		0	0		0	0	
08:15				0	0		0	0		0	0	
08:30				0	0		0	0		0	0	
08:45				0	0		0	0		0	0	
11:30				0	0		0	0		0	0	
11:45				0	0		0	0		0	0	
12:00				0	0		0	0		0	0	
12:15				0	0		0	0		0	0	
12:30				0	0		0	0		0	0	
12:45				0	0		0	0		0	0	
13:00				0	0		0	0		0	0	
13:15				0	0		0	0		0	0	
16:00				0	0		1	0		0	0	
16:15				0	0		0	0		0	0	
16:30				0	0		0	1		0	0	
16:45				0	0		0	0		0	0	
17:00				0	0		0	0		0	0	
17:15				0	0		0	0		0	0	
17:30				0	0		0	0		0	0	
17:45				0	0		0	0		0	0	
18:00				0	0		0	2		0	0	
18:15				0	0		0	0		0	0	
18:30				0	0		0	0		0	0	
18:45				0	0		0	0		0	0	
19:00				0	0		0	1		0	0	
19:15				0	0		0	0		0	0	
19:30				0	0		0	0		0	0	
19:45				0	0		0	0		0	0	

Annexe B

ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS SANS FEUX

ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS SANS FEUX

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

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules n'effectue qu'un seul arrêt. Aucun retard.	
B	Retard moyen entre 10 et 15 secondes par véhicule. La circulation reste fluide. Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.	
C	Le retard moyen se situe entre 15 et 25 secondes par véhicule. Cette augmentation du retard peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents. Le nombre de véhicules présents est significatif.	
D	Retard moyen entre 25 à 35 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d'un rapport débit / capacité élevé.	
E	Le retard moyen se situe entre 35 et 50 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d'un rapport débit/capacité très élevé. La congestion est forte.	
F	Le retard moyen par véhicule dépasse 50 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour.	

Annexe C

SIMULATION SIMTRAFFIC – SITUATION
ACTUELLE

HPAM

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.4	0.3	0.3
Total Del/Veh (s)	9.9	13.7	9.2	12.2
Vehicles Entered	289	1064	298	1651
Vehicles Exited	289	1062	299	1650
Hourly Exit Rate	289	1062	299	1650
Input Volume	288	1070	300	1658
% of Volume	100	99	100	100
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Méisy & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	1.5	3.0	2.7
Vehicles Entered	39	126	165
Vehicles Exited	39	126	165
Hourly Exit Rate	39	126	165
Input Volume	36	130	165
% of Volume	110	97	100
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

4: Rue Parent & Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	1.3	1.0	1.0	1.1
Vehicles Entered	149	126	95	370
Vehicles Exited	149	127	95	371
Hourly Exit Rate	149	127	95	371
Input Volume	150	130	90	370
% of Volume	99	98	105	100
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.4
Total Del/Veh (s)	15.1
Vehicles Entered	1656
Vehicles Exited	1658
Hourly Exit Rate	1658
Input Volume	3844
% of Volume	43
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	41.5	35.0	67.3	63.5	32.2	20.6	18.7
Average Queue (m)	19.4	11.9	31.6	27.5	15.8	8.7	4.1
95th Queue (m)	36.5	25.0	57.8	51.3	25.4	16.8	13.3
Link Distance (m)	46.2		308.9	308.9	185.2	185.2	
Upstream Blk Time (%)	0						
Queuing Penalty (veh)	1						
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)		0	1				
Queuing Penalty (veh)		0	1				

Intersection: 3: Rue de Mésy & Rue Parent

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	21.7
Average Queue (m)	11.4
95th Queue (m)	18.6
Link Distance (m)	150.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 4: Rue Parent & Tim Hortons

Movement	EB	NB
Directions Served	LR	LT
Maximum Queue (m)	21.5	7.3
Average Queue (m)	2.8	0.4
95th Queue (m)	12.9	5.3
Link Distance (m)	56.2	96.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 3

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.4	0.3
Total Del/Veh (s)	3.9	7.0	6.9	6.6
Vehicles Entered	124	404	375	903
Vehicles Exited	125	404	375	904
Hourly Exit Rate	125	404	375	904
Input Volume	122	400	380	902
% of Volume	102	101	99	100
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Mézy & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	2.0	2.3	2.1
Vehicles Entered	49	49	98
Vehicles Exited	48	49	97
Hourly Exit Rate	48	49	97
Input Volume	51	50	101
% of Volume	94	98	96
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

4: Rue Parent & Accès Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.4	0.5	0.6	0.5
Vehicles Entered	72	49	61	182
Vehicles Exited	73	49	61	183
Hourly Exit Rate	73	49	61	183
Input Volume	70	50	60	180
% of Volume	104	98	101	102
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.3
Total Del/Veh (s)	8.9
Vehicles Entered	914
Vehicles Exited	915
Hourly Exit Rate	915
Input Volume	2083
% of Volume	44
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	24.9	11.9	25.2	24.1	27.3	18.1	18.5
Average Queue (m)	10.7	4.1	13.7	10.7	13.4	9.2	6.0
95th Queue (m)	19.1	11.8	21.1	18.0	21.1	15.4	14.1
Link Distance (m)	38.9		308.9	308.9	186.3	186.3	
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Mésy & Rue Parent

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	15.8
Average Queue (m)	7.7
95th Queue (m)	14.5
Link Distance (m)	149.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 4: Rue Parent & Accès Tim Hortons

Movement	EB	SB
Directions Served	LR	TR
Maximum Queue (m)	8.5	3.6
Average Queue (m)	0.7	0.1
95th Queue (m)	5.1	1.3
Link Distance (m)	53.6	38.9
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

HPPM

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	3.0	0.1	0.3	2.5	0.4
Total Del/Veh (s)	5.9	0.3	3.8	7.0	7.4	11.1	4.3	9.1
Vehicles Entered	76	1	58	31	479	1015	145	1805
Vehicles Exited	76	1	58	31	480	1015	145	1806
Hourly Exit Rate	76	1	58	31	480	1015	145	1806
Input Volume	80	1	60	30	470	1010	150	1801
% of Volume	95	100	97	104	102	100	97	100
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

3: Rue de Méisy & Rue Parent Performance by movement

Movement	WBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.2	2.1	2.1
Vehicles Entered	164	29	193
Vehicles Exited	164	30	194
Hourly Exit Rate	164	30	194
Input Volume	160	30	190
% of Volume	102	98	102
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

4: Rue Parent & Tim Hortons Performance by movement

Movement	EBL	NBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	1.0	0.5	0.6	0.5	0.7
Vehicles Entered	95	30	182	19	326
Vehicles Exited	95	30	182	19	326
Hourly Exit Rate	95	30	182	19	326
Input Volume	100	30	180	20	331
% of Volume	95	98	101	95	98
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.4
Total Del/Veh (s)	11.6
Vehicles Entered	1828
Vehicles Exited	1830
Hourly Exit Rate	1830
Input Volume	4122
% of Volume	44
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	22.9	14.1	22.9	23.8	59.6	53.5	21.0
Average Queue (m)	10.9	5.7	15.0	12.0	28.0	21.5	10.8
95th Queue (m)	19.9	13.9	21.7	18.4	46.4	38.4	16.6
Link Distance (m)	42.5		308.9	308.9	185.5	185.5	
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Mésy & Rue Parent

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	12.8
Average Queue (m)	5.8
95th Queue (m)	12.9
Link Distance (m)	150.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 4: Rue Parent & Tim Hortons

Movement	EB	SB
Directions Served	LR	TR
Maximum Queue (m)	19.0	5.3
Average Queue (m)	4.1	0.3
95th Queue (m)	13.4	3.0
Link Distance (m)	25.8	42.5
Upstream Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

SOIR DE SEMAINE

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.4	0.7	0.5
Total Del/Veh (s)	4.1	6.5	6.3	6.1
Vehicles Entered	81	240	356	677
Vehicles Exited	81	241	355	677
Hourly Exit Rate	81	241	355	677
Input Volume	81	230	360	670
% of Volume	100	105	99	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Méisy & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	1.9	2.4	2.2
Vehicles Entered	60	51	111
Vehicles Exited	60	51	111
Hourly Exit Rate	60	51	111
Input Volume	61	50	111
% of Volume	98	102	100
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

4: Rue Parent & Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.6	0.5	0.5
Vehicles Entered	29	51	84	164
Vehicles Exited	29	51	85	165
Hourly Exit Rate	29	51	85	165
Input Volume	30	50	84	164
% of Volume	97	102	102	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	8.4
Vehicles Entered	681
Vehicles Exited	683
Hourly Exit Rate	683
Input Volume	1614
% of Volume	42
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	17.1	9.3	17.6	15.0	20.3	18.0	17.2
Average Queue (m)	7.4	4.3	10.3	7.2	11.8	8.7	8.7
95th Queue (m)	12.6	11.8	14.8	14.9	17.8	15.4	14.6
Link Distance (m)	37.4		308.9	308.9	185.3	185.3	
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Méisy & Rue Parent

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	15.6
Average Queue (m)	7.5
95th Queue (m)	14.1
Link Distance (m)	150.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 4: Rue Parent & Tim Hortons

Movement	EB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	6.6
Average Queue (m)	0.4
95th Queue (m)	3.2
Link Distance (m)	35.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

SAMEDI

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.4	0.7	0.5
Total Del/Veh (s)	5.2	7.4	7.2	7.0
Vehicles Entered	158	486	459	1103
Vehicles Exited	159	486	458	1103
Hourly Exit Rate	159	486	458	1103
Input Volume	160	470	460	1090
% of Volume	99	103	100	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Méry & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	2.0	2.6	2.2
Vehicles Entered	115	69	184
Vehicles Exited	115	68	183
Hourly Exit Rate	115	68	183
Input Volume	112	70	182
% of Volume	103	97	101
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

4: Rue Parent & Accès Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	0.6	0.6
Vehicles Entered	80	68	125	273
Vehicles Exited	80	68	125	273
Hourly Exit Rate	80	68	125	273
Input Volume	80	70	123	273
% of Volume	100	97	102	100
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	9.5
Vehicles Entered	1107
Vehicles Exited	1107
Hourly Exit Rate	1107
Input Volume	2635
% of Volume	42
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	21.8	14.3	24.7	20.1	31.7	16.8	14.8
Average Queue (m)	10.8	7.4	14.1	11.0	15.0	9.5	8.6
95th Queue (m)	18.3	14.1	21.7	17.0	25.5	15.1	13.6
Link Distance (m)	41.1		308.9	308.9	185.5	185.5	
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		75.0				90.0	
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Mésy & Rue Parent

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	13.3
Average Queue (m)	8.1
95th Queue (m)	13.3
Link Distance (m)	150.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 4: Rue Parent & Accès Tim Hortons

Movement	EB	SB
Directions Served	LR	TR
Maximum Queue (m)	8.6	1.8
Average Queue (m)	1.6	0.1
95th Queue (m)	6.8	1.3
Link Distance (m)	45.9	41.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

Annexe D

SIMULATION SIMTRAFFIC – SITUATION PROJETÉE

HPAM

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.4	0.4	0.4
Total Del/Veh (s)	8.6	14.0	9.6	12.2
Vehicles Entered	307	1094	295	1696
Vehicles Exited	306	1089	295	1690
Hourly Exit Rate	306	1089	295	1690
Input Volume	288	1080	310	1678
% of Volume	106	101	95	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	1.2	3.3	2.8
Vehicles Entered	44	140	184
Vehicles Exited	44	140	184
Hourly Exit Rate	44	140	184
Input Volume	46	130	176
% of Volume	96	108	105
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

4: Rue Parent & Accès Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	2.9	1.9	0.9	2.0
Vehicles Entered	156	140	115	411
Vehicles Exited	156	140	115	411
Hourly Exit Rate	156	140	115	411
Input Volume	150	130	111	391
% of Volume	104	108	103	105
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

11: Rue Parent & Accès 1 Performance by approach

Approach	EB	WB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	0.2	0.4
Vehicles Entered	140	54	194
Vehicles Exited	140	54	194
Hourly Exit Rate	140	54	194
Input Volume	130	54	184
% of Volume	108	99	105
Denied Entry Before	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.4
Total Del/Veh (s)	15.4
Vehicles Entered	1707
Vehicles Exited	1700
Hourly Exit Rate	1700
Input Volume	4099
% of Volume	41
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	30.7	38.3	65.6	63.8	35.9	28.7	17.5
Average Queue (m)	19.2	11.7	33.4	28.3	16.6	8.9	5.5
95th Queue (m)	30.0	24.6	53.8	50.1	28.4	20.6	14.5
Link Distance (m)	25.0		308.9	308.9	185.1	185.1	
Upstream Blk Time (%)	4						
Queuing Penalty (veh)	11						
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)			0				
Queuing Penalty (veh)			0				

Intersection: 3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	27.4
Average Queue (m)	11.7
95th Queue (m)	20.2
Link Distance (m)	149.9
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 4: Rue Parent & Accès Tim Hortons

Movement	EB	NB
Directions Served	LR	LT
Maximum Queue (m)	38.9	22.1
Average Queue (m)	6.5	2.7
95th Queue (m)	21.6	13.9
Link Distance (m)	56.6	26.2
Upstream Blk Time (%)		1
Queuing Penalty (veh)		1
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Rue Parent & Accès 1

Movement	EB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	3.0
Average Queue (m)	0.1
95th Queue (m)	2.2
Link Distance (m)	71.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 12

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.5	1.0	0.7
Total Del/Veh (s)	4.5	7.1	6.9	6.6
Vehicles Entered	161	436	475	1072
Vehicles Exited	161	435	476	1072
Hourly Exit Rate	161	435	476	1072
Input Volume	164	440	460	1064
% of Volume	98	99	103	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	1.3	3.4	0.1	2.0
Vehicles Entered	94	59	10	163
Vehicles Exited	94	60	10	164
Hourly Exit Rate	94	60	10	164
Input Volume	97	60	10	167
% of Volume	97	100	98	98
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

4: Rue Parent & Accès Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.7	1.2	0.7
Vehicles Entered	96	189	68	353
Vehicles Exited	96	189	68	353
Hourly Exit Rate	96	189	68	353
Input Volume	97	173	70	340
% of Volume	99	109	97	104
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

11: Rue Parent & Accès 1 Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	0.6	0.3
Vehicles Entered	62	201	31	294
Vehicles Exited	62	201	31	294
Hourly Exit Rate	62	201	31	294
Input Volume	64	191	30	285
% of Volume	97	105	103	103
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.7
Total Del/Veh (s)	8.7
Vehicles Entered	1128
Vehicles Exited	1128
Hourly Exit Rate	1128
Input Volume	2927
% of Volume	39
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	24.1	17.4	26.6	21.3	33.7	21.7	25.0
Average Queue (m)	12.0	7.9	14.4	11.2	15.0	9.4	11.4
95th Queue (m)	20.6	14.9	22.3	17.4	23.1	16.9	18.9
Link Distance (m)	38.9		308.9	308.9	186.3	186.3	
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		75.0				90.0	
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent

Movement	WB	NB
Directions Served	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	6.5	18.0
Average Queue (m)	0.2	7.8
95th Queue (m)	2.5	14.4
Link Distance (m)	68.9	149.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Rue Parent & Accès Tim Hortons

Movement	SB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	11.9
Average Queue (m)	2.8
95th Queue (m)	9.6
Link Distance (m)	54.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 11: Rue Parent & Accès 1

Movement	WB	SB
Directions Served	TR	LR
Maximum Queue (m)	5.2	6.7
Average Queue (m)	0.2	0.4
95th Queue (m)	2.6	3.5
Link Distance (m)	15.6	44.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

HPPM

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.3	0.6	0.5
Total Del/Veh (s)	7.6	8.0	13.7	11.4
Vehicles Entered	249	503	1181	1933
Vehicles Exited	249	502	1179	1930
Hourly Exit Rate	249	502	1179	1930
Input Volume	260	510	1190	1961
% of Volume	96	98	99	98
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Méry/Accès 2 & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.1	2.3	0.3	1.8
Vehicles Entered	188	31	49	268
Vehicles Exited	188	30	49	267
Hourly Exit Rate	188	30	49	267
Input Volume	184	30	50	264
% of Volume	102	98	98	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

4: Rue Parent & Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	0.6	1.5	0.8
Vehicles Entered	147	238	98	483
Vehicles Exited	146	238	98	482
Hourly Exit Rate	146	238	98	482
Input Volume	156	242	100	498
% of Volume	93	99	98	97
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

11: Rue Parent & Accès 1 Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.3	1.0	0.4
Vehicles Entered	69	217	75	361
Vehicles Exited	69	217	75	361
Hourly Exit Rate	69	217	75	361
Input Volume	72	217	80	369
% of Volume	96	100	93	98
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	13.8
Vehicles Entered	2005
Vehicles Exited	2005
Hourly Exit Rate	2005
Input Volume	5064
% of Volume	40
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	35.9	14.7	27.5	22.4	78.1	69.2	22.6
Average Queue (m)	17.7	7.3	16.4	12.3	36.8	28.3	12.4
95th Queue (m)	30.6	15.3	24.0	19.9	64.8	55.7	19.3
Link Distance (m)	35.0		308.9	308.9	185.6	185.6	
Upstream Blk Time (%)	0						
Queuing Penalty (veh)	1						
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)						0	
Queuing Penalty (veh)						0	

Intersection: 3: Rue de Métsy/Accès 2 & Rue Parent

Movement	WB	NB
Directions Served	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	15.5	14.1
Average Queue (m)	2.5	5.9
95th Queue (m)	10.1	13.3
Link Distance (m)	72.3	150.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Rue Parent & Tim Hortons

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	11.1	5.3	17.3
Average Queue (m)	0.5	0.3	4.4
95th Queue (m)	4.5	3.0	13.2
Link Distance (m)	16.2	35.0	43.2
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 11: Rue Parent & Accès 1

Movement	WB	SB
Directions Served	TR	LR
Maximum Queue (m)	8.1	11.5
Average Queue (m)	0.4	2.5
95th Queue (m)	3.7	9.2
Link Distance (m)	16.2	37.5
Upstream Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 1

SOIR SEMAINE

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.8	1.1	0.9
Total Del/Veh (s)	4.5	6.4	6.2	6.0
Vehicles Entered	120	265	437	822
Vehicles Exited	120	267	437	824
Hourly Exit Rate	120	267	437	824
Input Volume	122	270	440	832
% of Volume	99	99	99	99
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	1	1

3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	1.3	3.3	0.2	1.9
Vehicles Entered	111	55	8	174
Vehicles Exited	110	55	8	173
Hourly Exit Rate	110	55	8	173
Input Volume	105	60	10	176
% of Volume	105	91	78	99
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

4: Rue Parent & Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.6	0.8	0.6
Vehicles Entered	96	196	31	323
Vehicles Exited	96	196	31	323
Hourly Exit Rate	96	196	31	323
Input Volume	92	206	30	328
% of Volume	105	95	103	99
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

10: Rue Parent & Accès 1 Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.4	0.2	0.3
Vehicles Entered	42	55	180	277
Vehicles Exited	42	55	180	277
Hourly Exit Rate	42	55	180	277
Input Volume	30	61	193	284
% of Volume	140	90	93	98
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.8
Total Del/Veh (s)	8.0
Vehicles Entered	880
Vehicles Exited	871
Hourly Exit Rate	871
Input Volume	2459
% of Volume	35
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	1

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	14.3	15.8	16.6	16.4	31.2	23.0	20.4
Average Queue (m)	8.6	6.9	10.4	7.0	14.0	8.4	9.8
95th Queue (m)	13.4	14.6	14.7	15.0	22.3	16.7	13.7
Link Distance (m)	37.4		308.9	308.9	185.3	185.3	
Upstream Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							
Storage Bay Dist (m)		75.0				90.0	
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent

Movement	WB	NB
Directions Served	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	8.5	16.2
Average Queue (m)	0.3	7.8
95th Queue (m)	2.9	13.6
Link Distance (m)	68.2	150.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Rue Parent & Tim Hortons

Movement	SB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	8.8
Average Queue (m)	0.6
95th Queue (m)	4.4
Link Distance (m)	35.6
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 10: Rue Parent & Accès 1

Movement	EB	NB
Directions Served	LR	T
Maximum Queue (m)	20.0	6.6
Average Queue (m)	0.9	0.2
95th Queue (m)	7.3	2.3
Link Distance (m)	31.8	68.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

SAMEDI

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.6	1.1	0.7
Total Del/Veh (s)	6.3	7.6	7.4	7.3
Vehicles Entered	189	511	564	1264
Vehicles Exited	190	510	565	1265
Hourly Exit Rate	190	510	565	1265
Input Volume	200	510	540	1250
% of Volume	95	100	105	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	1.6	3.2	3.7	2.2
Vehicles Entered	164	80	9	253
Vehicles Exited	165	81	9	255
Hourly Exit Rate	165	81	9	255
Input Volume	160	80	10	250
% of Volume	103	101	88	102
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

4: Rue Parent & Accès Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.8	1.7	0.8
Vehicles Entered	114	247	76	437
Vehicles Exited	114	247	76	437
Hourly Exit Rate	114	247	76	437
Input Volume	120	241	80	441
% of Volume	95	103	95	99
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

10: Rue Parent & Accès 1 Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	0.4	0.3	0.3
Vehicles Entered	27	82	258	367
Vehicles Exited	27	83	258	368
Hourly Exit Rate	27	83	258	368
Input Volume	30	87	246	363
% of Volume	90	96	105	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.7
Total Del/Veh (s)	9.5
Vehicles Entered	1334
Vehicles Exited	1335
Hourly Exit Rate	1335
Input Volume	3565
% of Volume	37
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	33.7	18.6	22.7	21.0	30.0	17.6	24.3
Average Queue (m)	11.4	9.5	13.9	11.7	16.0	10.1	11.7
95th Queue (m)	21.9	16.2	21.2	17.9	25.4	16.5	18.8
Link Distance (m)	41.1		308.9	308.9	185.5	185.5	
Upstream Blk Time (%)	0						
Queuing Penalty (veh)	0						
Storage Bay Dist (m)		75.0				90.0	
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent

Movement	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	12.1	8.7
Average Queue (m)	8.5	2.3
95th Queue (m)	12.9	8.5
Link Distance (m)	150.1	36.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Rue Parent & Accès Tim Hortons

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	6.9	4.8	15.7
Average Queue (m)	0.7	0.2	3.7
95th Queue (m)	4.4	2.9	11.3
Link Distance (m)	14.3	41.1	45.7
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 10: Rue Parent & Accès 1

Movement	EB	SB
Directions Served	LR	TR
Maximum Queue (m)	5.1	7.1
Average Queue (m)	0.2	0.4
95th Queue (m)	2.2	3.4
Link Distance (m)	38.0	14.3
Upstream Blk Time (%)		0
Queuing Penalty (veh)		0
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

CAS CONSERVATEUR 1

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by approach

Approach	EB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.8	0.6
Total Del/Veh (s)	6.6	7.8	11.5	10.1
Vehicles Entered	182	516	1242	1940
Vehicles Exited	182	516	1243	1941
Hourly Exit Rate	182	516	1243	1941
Input Volume	171	510	1260	1942
% of Volume	106	101	99	100
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

3: Rue de Mélys/accès 2 & Rue Parent Performance by approach

Approach	WB	NB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.0	3.4	0.5	2.2
Vehicles Entered	175	47	11	233
Vehicles Exited	175	47	11	233
Hourly Exit Rate	175	47	11	233
Input Volume	184	41	10	235
% of Volume	95	115	107	99
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

4: Rue Parent & Tim Hortons Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	0.5	0.7	2.0	1.0
Vehicles Entered	79	310	103	492
Vehicles Exited	80	311	103	494
Hourly Exit Rate	80	311	103	494
Input Volume	71	316	100	487
% of Volume	113	98	103	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

11: Rue Parent & Accès 1 Performance by approach

Approach	EB	WB	SB	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.4	0.9	0.4
Vehicles Entered	37	292	29	358
Vehicles Exited	38	292	29	359
Hourly Exit Rate	38	292	29	359
Input Volume	31	293	30	354
% of Volume	122	100	97	101
Denied Entry Before	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.6
Total Del/Veh (s)	12.4
Vehicles Entered	2024
Vehicles Exited	2029
Hourly Exit Rate	2029
Input Volume	4979
% of Volume	41
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	32.2	17.1	29.7	25.2	65.7	61.0	28.8
Average Queue (m)	14.4	6.9	15.3	13.1	33.0	25.3	14.3
95th Queue (m)	25.9	15.7	23.6	20.8	55.3	48.3	23.7
Link Distance (m)	35.0		308.9	308.9	185.6	185.6	
Upstream Blk Time (%)	0						
Queuing Penalty (veh)	0						
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)							
Queuing Penalty (veh)							

Intersection: 3: Rue de Mésey/accès 2 & Rue Parent

Movement	WB	NB
Directions Served	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	5.2	16.3
Average Queue (m)	0.2	7.7
95th Queue (m)	2.6	14.0
Link Distance (m)	72.3	150.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Rue Parent & Tim Hortons

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	6.9	10.3	22.3
Average Queue (m)	0.6	0.5	5.5
95th Queue (m)	4.2	4.3	16.1
Link Distance (m)	16.2	35.0	43.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 11: Rue Parent & Accès 1

Movement	WB	SB
Directions Served	TR	LR
Maximum Queue (m)	1.9	12.3
Average Queue (m)	0.1	1.1
95th Queue (m)	1.9	6.3
Link Distance (m)	16.2	37.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 0

CAS CONSERVATEUR 2

1: Rue Parent & Montée Montarville Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0		0.0	2.8	0.2	0.3	2.5	0.6
Total Del/Veh (s)	7.5		6.1	9.0	7.7	17.6	6.1	12.7
Vehicles Entered	84	0	93	125	457	1012	175	1946
Vehicles Exited	85	0	93	125	455	1015	174	1947
Hourly Exit Rate	85	0	93	125	455	1015	174	1947
Input Volume	90	0	90	130	470	1010	170	1960
% of Volume	95	0	104	96	97	100	102	99
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0	0

3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent Performance by movement

Movement	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.3	0.6	0.6	8.7	2.4	0.2	1.7
Vehicles Entered	153	15	98	8	33	28	335
Vehicles Exited	153	15	98	8	33	28	335
Hourly Exit Rate	153	15	98	8	33	28	335
Input Volume	160	14	100	10	30	30	344
% of Volume	96	111	98	78	108	93	97
Denied Entry Before	0	0	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0	0	0

4: Rue Parent & Tim Hortons Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	SBL	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.9	0.9	2.8	1.2
Vehicles Entered	73	291	19	96	479
Vehicles Exited	73	291	19	97	480
Hourly Exit Rate	73	291	19	97	480
Input Volume	73	292	20	100	486
% of Volume	100	99	95	97	99
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

11: Rue Parent & Accès 1 Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	SBL	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.3	0.0	1.0	0.3
Vehicles Entered	62	276	21	10	369
Vehicles Exited	62	276	21	10	369
Hourly Exit Rate	62	276	21	10	369
Input Volume	62	280	18	10	370
% of Volume	100	98	118	98	100
Denied Entry Before	0	0	0	0	0
Denied Entry After	0	0	0	0	0

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.6
Total Del/Veh (s)	15.1
Vehicles Entered	2010
Vehicles Exited	2012
Hourly Exit Rate	2012
Input Volume	5129
% of Volume	39
Denied Entry Before	0
Denied Entry After	0

Intersection: 1: Rue Parent & Montée Montarville

Movement	EB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LR	L	T	T	T	T	R
Maximum Queue (m)	31.3	26.8	26.9	22.6	93.0	86.6	52.6
Average Queue (m)	14.0	13.0	15.3	12.9	40.1	31.3	16.0
95th Queue (m)	24.1	21.6	22.6	19.6	77.6	66.0	40.2
Link Distance (m)	35.0		308.9	308.9	185.6	185.6	
Upstream Blk Time (%)	0						
Queuing Penalty (veh)	0						
Storage Bay Dist (m)		75.0					90.0
Storage Blk Time (%)					1		0
Queuing Penalty (veh)					2		0

Intersection: 3: Rue de Mésy/Accès 2 & Rue Parent

Movement	WB	NB
Directions Served	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	14.7	14.5
Average Queue (m)	1.6	6.9
95th Queue (m)	8.2	13.7
Link Distance (m)	72.3	150.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Rue Parent & Tim Hortons

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	LT	TR	LR
Maximum Queue (m)	1.8	5.5	24.5
Average Queue (m)	0.1	0.3	5.9
95th Queue (m)	1.3	2.8	17.0
Link Distance (m)	16.2	35.0	43.2
Upstream Blk Time (%)			0
Queuing Penalty (veh)			0
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 11: Rue Parent & Accès 1

Movement	WB	SB
Directions Served	TR	LR
Maximum Queue (m)	4.4	8.4
Average Queue (m)	0.2	0.4
95th Queue (m)	2.4	3.3
Link Distance (m)	16.2	37.5
Upstream Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 3

Annexe E

ANALYSES COMPLÉMENTAIRES

Distribution et affectation (scénario conservateur 1)

Afin de s'assurer que les conditions de circulation au carrefour critique (Montée Montarville / rue Parent) restent acceptables, les distributions suivantes sont aussi analysées:

- Cas conservateur 1 : 85% des débits véhiculaires générés sont affectés au point d'accès Montée Montarville- côté Ouest;
- Cas conservateur 2 : 80% des débits véhiculaires générés sont affectés au point d'accès Montée Montarville- côté Est;



* La figure n'est pas à l'échelle

Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) / Traitement WSP (2020)

Distribution et affectation (scénario conservateur 2)

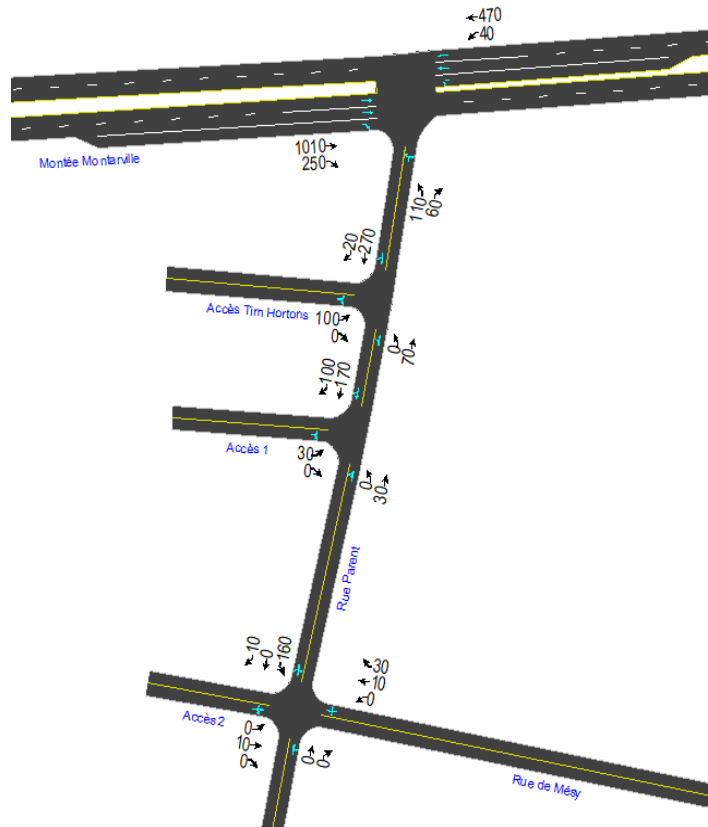


* La figure n'est pas à l'échelle

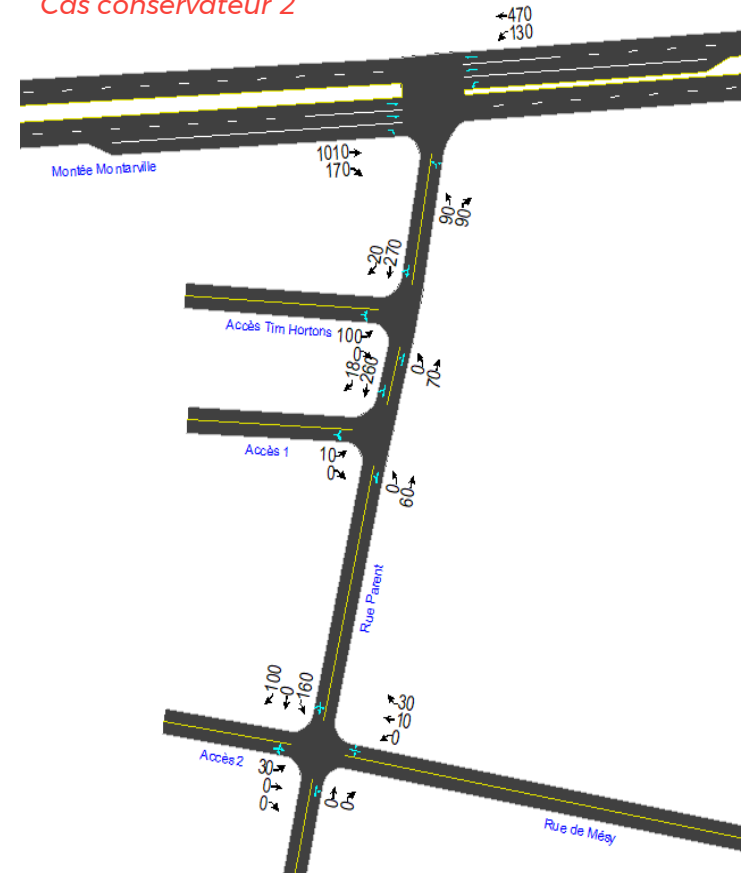
Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2020) / Traitement WSP (2020)

Débits véhiculaires projetés (cas conservateur)

Cas conservateur 1



Cas conservateur 2



- Pour le cas conservateur 1, les débits véhiculaires sont principalement en direction Sud.
- Les débits véhiculaires générés par le projet sont majoritairement affectés de la Montée Montarville- Côté Nord

- Pour le cas conservateur 2, les débits véhiculaires sont principalement en direction Sud.
- Les débits véhiculaires générés par le projet sont majoritairement affectés de la Montée Montarville- Côté Sud

Conditions de circulation projetées (cas conservateur)

Tableau: NDS situation projetée - cas conservateur 1

intersection	mouvement	approches								total		type intersection		
		Nord		Sud		Est		Ouest		Retard (s)	NDS			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS					
Rue Parent / Montée Montarville	VAG			8.1	A					7.5	A	10.1	B	stop
	TD	13.0	B	7.8	A					0.9	A			
	VAD	5.5	A							5.3	A			
	Global	11.5	B	7.8	A					6.6	A			
Rue de Mézy/Accès 2 / Rue Parent	VAG					2.2	A					2.2	A	stop
	TD	0.5	A	6.9	A	0.7	A							
	VAD			2.4	A	0.5	A							
	Global	0.5	A	3.4	A	2.0	A							

Tableau: NDS situation projetée -cas conservateur 2

intersection	mouvement	approches								total		type intersection		
		Nord		Sud		Est		Ouest		Retard (s)	NDS			
		Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS	Retard (s)	NDS					
Rue Parent / Montée Montarville	VAG			9.0	A					7.5	A	12.7	B	stop
	TD	17.6	C	7.7	A									
	VAD	6.1	A							6.1	A			
	Global	15.9	C	8.0	A					6.8	A			
Rue de Mézy/Accès 2 / Rue Parent	VAG	0.2	A			2.3	A					1.7	A	stop
	TD			8.7	A	0.6	A							
	VAD			2.4	A	0.6	A							
	Global	0.2	A	3.6	A	1.6	A							

Analyse des résultats

Il apparaît que les débits véhiculaires générés par le projet du Crématorium sur la rue Parent a peu d'impact sur les conditions de circulation du secteur à l'étude. En effet, même avec l'affectation des véhicules faisant en sorte d'accumuler les débits générés aux mouvements critiques du secteur les conditions de circulation restent acceptables avec majoritairement des NDS entre A et B.

Annexe F

PLAN D'IMPLANTATION

INFORMATION GÉNÉRALE

TERRAIN:
 NO. DE LOT: 4 914 756
 ADRESSE CIVIQUE: 5 RUE PARENT
 SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE, QC
 RAPPORT BÂTIMENT/TERRAIN: 0.20 (max 0.40)
 (12 768 pi.ca / 63 155 pi.ca = 0.20)
 RAPPORT PLANCHER/TERRAIN: 0.27 (max 0.80)
 (16 835 pi.ca / 63 155 pi.ca = 0.27)
 SUPERFICIE DE TERRAIN: 63 155 pi.ca. (5 867.3 m²)
 AIRE DE BÂTIMENT AU SOL: 12 768 ft² (1 186 m²)
 AIRE DE PLANCHER: 16 835 ft² (1 564 m²)
 NOMBRE DE PLANCHERS: 2 ÉTAGES

ESPACE VÉGÉTALISÉ: 19 921 ft² (1 850 m²)

CALCUL DES ARBRES REQUIS:
 RÉGLEMENT DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE
 1 ARBRE DE TYPE II AU 100m² DE TERRAIN NON OCCUPÉE PAR UN BÂTIMENT OU UNE AIRE DE STATIONNEMENT
 1 ARBRE DE TYPE I PAR 50m² DANS LA PARTIE DE LA COURS AVANT ENTRE LA MARGE AVANT ET LA LIGNE AVANT

STATIONNEMENTS:
 RÉGLEMENT DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE
 USAGE: COMMERCE
 66 CASES PROPOSÉES
 DONT 3 CASES À MOBILITÉ RÉDUITE ET 2 CASES POUR VÉHICULE ÉLECTRIQUE
 POURCENTAGE DE STATIONNEMENT OMBRAGÉ: 47%

remarques
 NOTES
 L'entrepreneur général doit vérifier toutes les dimensions et conditions sur le site et aviser l'architecte de toutes erreurs, omissions ou contradictions pour clarification avant le commencement des travaux.
 Aucune dimension ne doit être mesurée à l'échelle sur les plans.
 Tous les plans demeurent la propriété exclusive de l'architecte et ce, pour son seul bénéfice.
 LÉGENDE:
 A : numéro du détail
 B : numéro de la feuille ou apparaît le détail
 V.P.I. : Voir plan d'ingénieur
 S.I.C. : sauf indication contraire

IMPORTANT
 Ce plan fait partie d'un concept, imaginé et créé par Groupe Leclerc, Architecture-Design. Ils sont plan et concept protégés par la Loi sur le droit d'auteur (L.R.C. (1985), ch. C-42) et, ne peuvent en aucun temps être utilisés, copiés ou servir d'inspiration à tout projet sans l'accord écrit de Groupe Leclerc, Architecture-Design. Il est donc légal de copier, reproduire ou d'utiliser sans autorisation les plans, dessins et illustrations.

no	émis pour	date
1	Pour commentaires	2019-06-16
2	Pour coordination	2019-06-21
3	CCU	2019-06-27
4	CCU RÉVISÉ	2019-07-04

projet: COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DU GRAND MONTRÉAL
 VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE, QC

clients:


entrepreneur:

consultant:


architecte:
groupeleclerc
 architecture+design
 5245, chemin de Chambly
 Saint-Hubert, Québec, J3Y 3N5
 TEL: (450)443-4130
 FAX: (450)443-6073
 www.groupeleclerc.ca

scale:

titre:
 PLAN D'IMPLANTATION

approuvé par: O. DUFOUR
 dessiné par: J. FIOCCO chargé de projet: M. BRUNET
 dossier: 19-470 échelle: Comme indiqué
 page: A101 de 18



PLAN D'IMPLANTATION

1/16" = 1'-0"



PLAN D'IMPLANTATION - RDC
1/16" = 1'-0"

remarques
NOTES

-L'entrepreneur général doit vérifier toutes les dimensions et conditions sur le site et aviser l'architecte de toutes erreurs, omissions ou contradictions pour clarification avant le commencement des travaux.

-Aucune dimension ne doit être mesurée à l'échelle sur les plans.

-Tous les plans demeurent la propriété exclusive de l'architecte et ce, pour son seul bénéfice.

LEVÉ: A : numéro du détail B : numéro de la feuille ou apparaît le détail

V.P.I.: Voir plan d'ingénieur
S.I.C.: sauf indication contraire

IMPORTANT
Ce plan fait partie d'un concept, imaginé et créé par Groupe Leclerc, Architecture+Design. Ils sont plan et concept protégés par la Loi sur le droit d'auteur (L.R.C. (1985), ch. C-42) et, ne peuvent en aucun temps être utilisés, copiés ou servir d'inspiration à tout projet sans l'accord écrit de Groupe Leclerc, Architecture+Design. Il est donc légal de copier, reproduire ou d'utiliser sans autorisation les plans, dessins et illustrations.

no	descriptif	date
1	Pour commentaires	2019-06-16
2	Pour coordination	2019-06-21
3	CCU	2019-06-27
4	CCU REVISE	2019-07-04

projet: COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DU GRAND MONTRÉAL
VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE, QC



entrepreneur:



architecte: **groupeleclerc**
architecture+design
5245, chemin de Chambly
Saint-Hubert, Québec, J3Y 3K5
TEL: (450)443-4130
FAX: (450)443-6073
www.groupeleclerc.ca

titre: PLAN D'IMPLANTATION - RDC

approuvé par: O. DUFOUR
dessiné par: J. FIOCCO chargé de projet: M. BRUNET

dossier: 19-470
page: A102 de 18
échelle: 1/16" = 1'-0"

TABLEAU DES PLANTATIONS						
MARQUE DU TYPE	NOM BOTANIQUE	QT.	CAL. (C) OU HAUT. (H)	LARGEUR	RACINE	ENSOLEILLEMENT
ARBRES FEUILLUS						
BBP	BOULEAU BLANC BETULA PAPPYRIFERA	4	12m (H)	9	MOTTE	
COB	CHÊNE BLEU QUERCUS BICOLOR	5	20m (H)	16m	MOTTE	
GTS	FEVIER NERME GLESTISIA TRICANTHOS IN SUBURBIST.	5	12.5m (H)	10.5m	MOTTE	
MMA	MAACKIE DE L'AMUR MAACKIA AMURENSIS	8	8m (H)	6m	MOTTE	
ENC	V1 - ÉRABLE DE NORVEGE ACER PLATANOIDES CRIMSON SENTRY	1	7.5m (H)	4.5m	MOTTE	
EAG	ÉRABLE DE L'AMUR ACER GINNALA	2	6m (H)	4m	MOTTE	
ENC	ÉRABLE DE NORVEGE ACER PLATANOIDES CRIMSON SENTRY	2	7.5m (H)	4.5m	MOTTE	
ARR	ÉRABLE ROUGE ACER RUBRUM RED ROCKET	5	11.5m (H)	4.5m	MOTTE	
EAS	ÉRABLE A SUCRE ACER SACCHARUM	8	20m (H)	13m	MOTTE	
ARBUSTE FEUILLUS						
MGA	MYRICA GALE 'MYRIQUE BAUMIER'	119	1.2m (H)	2 m		
SPN	SALIX PURPUREA 'NANA' 'SAULE ARISTIQUE NAIN'	1	1 m (H)	1m		
SLA	SPIRAEA LATIFOLIA 'SPIRÉE A LARGES FEUILLES'	1	1.5m (H)	1.5m		

TABLEAU DES PLANTATIONS						
MARQUE DU TYPE	NOM BOTANIQUE	QT.	CAL. (C) OU HAUT. (H)	LARGEUR	RACINE	ENSOLEILLEMENT
ARBUSTES, VIVACES ET GRAMINÉES						
CAM	CAMELIA (à fleur blanche)	10	3m (H)	1m	POT	MI-OMBRE
COH	CHELOE OBLIQUA 'HOT LIPS'	9	70cm (H)	60cm	POT	SOLEIL / MI-OMBRE / OMBRE
BRP	ILEX X VERTICILLATA 'BERRY POPPINS' (femelle)	12	1.2m (H)	1.2m	POT	SOLEIL / MI-OMBRE
MRP	ILEX X VERTICILLATA 'MR POPPINS' (mâle)	7	1.2m (H)	1.2m	POT	SOLEIL / MI-OMBRE
KOR	KALMIA LATIFOLIA 'OSTBO RED'	4	1.3m (H)	1.3m	POT	MI-OMBRE
LAV	LAVANDULA ANGUSTIFOLIA 'GROSSO'	13	50cm (H)	45cm	POT	SOLEIL
LUP	LUPINUS GALLERY 'ROSE'	14	50cm (H)	50cm	POT	SOLEIL / MI-OMBRE
PFM	PAEONIA LACTIFLORA 'FESTIVA MAXIMA'	4	90cm (H)	70cm	POT	SOLEIL / MI-OMBRE
SGJ	SYRINGA VULGARIS 'CHARLES JOLY'	4	3m (H)	2.8m	POT	SOLEIL / MI-OMBRE
TOS	THUYA OCCIDENTALIS 'SMARAGD'	11	4m (H)	1m	POT	SOLEIL
CONIFÈRE						
ACO	ABIES CONCOLOR	4	15m (H)	4m	MOTTE	

remarques

NOTES

L'entrepreneur général doit vérifier toutes les dimensions et conditions sur le site et aviser l'architecte de toutes erreurs, omissions ou contradictions pour clarification avant le commencement des travaux.

Aucune dimension ne doit être mesurée à l'échelle sur les plans.

Tous les plans demeurent la propriété exclusive de l'architecte et ce, pour son seul bénéfice.

LEGENDE:

A : numéro du détail

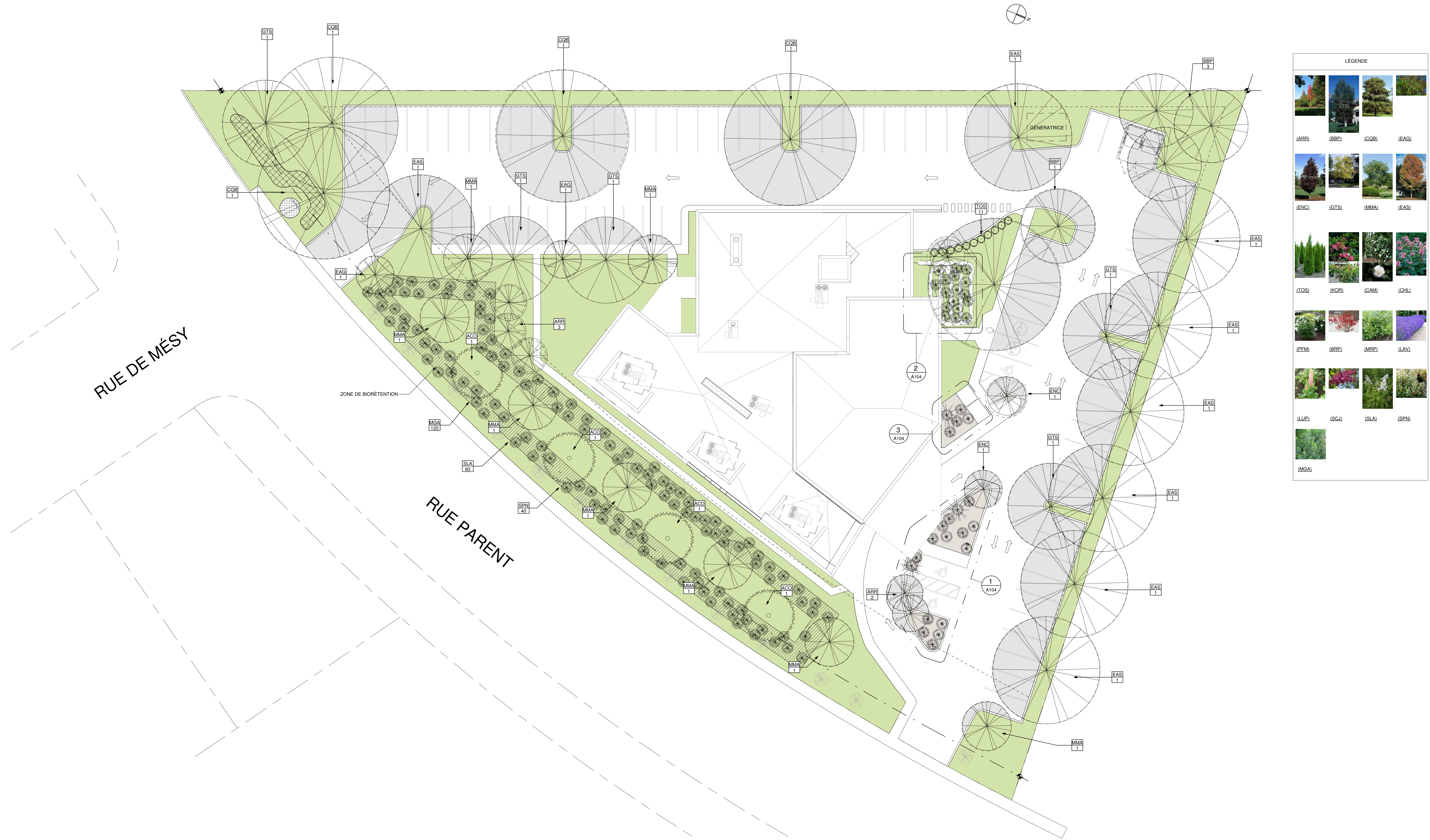
B : numéro de la feuille ou apparaît le détail

V.P.I.: Voir plan d'ingénieur

S.I.C.: sauf indication contraire

IMPORTANT

Ce plan fait partie d'un concept, imaginé et créé par Groupe Leclerc, Architecture-Design. Ils sont plan et concept protégés par la Loi sur le droit d'auteur (L.R.C. (1985), ch. C-42) et ne peuvent en aucun temps être utilisés, copiés ou servir d'inspiration à tout projet sans l'arccord écrit de Groupe Leclerc, Architecture-Design. Il est donc légal de copier, reproduire ou d'utiliser sans autorisation les plans, dessins et illustrations.



LEGENDE

(ARR) (BBP) (COB) (EAG)

(ENC) (GTS) (MMA) (EAS)

(LUP) (SGJ) (SLA) (SPN)

(ACO)

(CAM) (COH) (KOR) (LAV) (PFM) (SGJ) (SMA) (TOS)

no	émis pour	date
1	Pour commentaires	2019-06-16
2	Pour coordination	2019-06-21
3	CCU	2019-06-27
4	CCU REVISE	2019-07-04

projet: COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DU GRAND MONTRÉAL
VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE, QC



consultant: STRUCTURES DEL ZOTO

ROCHON EXPERTS-CONSILS INC.

architecte: groupeleclerc
architecture+design
5245, chemin de Chambly
Saint-Hubert, Québec, J3Y 3N5
TEL: (450)443-4130
FAX: (450)443-6073
www.groupeleclerc.ca

titre: PLAN D'IMPLANTATION - PLANTATION

approuvé par: O. DUFOUR

dessiné par: J. FIOCCO chargé de projet: M. BRUNET

page: 19-470 de 18

échelle: Comme indiqué

PLAN D'IMPLANTATION - PLANTATION

1/16" = 1'-0"