Arrondissement CDN-NDG
Ville de Montréal

Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé

Rapport complet

Rapport final

Numéro du projet :

Client/Réf. : CDN-NDG-19-AOP-TP-002

EXP/Réf. : MTR-00251766-A5

Date :

2023-09-19

EXP

2199 boul. Fernand-Lafontaine, bureau 201, Longueuil, QC J4G 2V7.

t : +450.651.0515 | exp.com

Arrondissement CDN-NDG

Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé

Rapport complet

Rapport final

Numéro du projet :

Client/Réf. : CDN-NDG-19-AOP-TP-002

EXP/Réf. : MTR-00251766-A5

Les Services **EXP** inc.

2199 boul. Fernand-Lafontaine, bureau 201

Longueuil, QC J4G 2V7.

t : +450.651.0515

Rédigé par :



Sandrine Ducharme, CPI, M. Urb.
N OIQ : 6041263

Vérifié par :



André Leduc, PMP, Ing.
N OIQ : 112820

Équipe de travail :

Eric Léonard, B.A

Valérie Zummo, B. Sc., M. Urb

William Ho-Luong, CPIDate :

2023-09-19

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La rue de Terrebonne dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) consiste en une collectrice bidirectionnelle à vocation résidentielle et institutionnelle reliant le Campus Loyola de l'Université Concordia jusqu'au chemin de la Côte-Saint-Luc. L'axe s'étend sur environ 2,5 km et comporte présentement une voie cyclable partagée dans chaque direction, soit une chaussée désignée marquée au sol. L'Arrondissement souhaitant développer un aménagement cyclable plus confortable, sécuritaire et adapté au contexte et à la population desservie a demandé une étude de mobilité et de faisabilité. Celle-ci a permis d'évaluer les différents scénarios d'aménagement potentiels et de faire un choix d'aménagement de façon éclairée.

L'étude se divise en trois volets. Le 1er volet traité aux chapitre 2 à 5 fait l'état de la situation actuelle en matière de transports actifs et collectifs, du réseau routier limitrophe et de la circulation véhiculaire sur la rue de Terrebonne et dans le secteur adjacent à cet axe.

Ensuite, un rappel de la vision d'aménagement et des objectifs visés par l'Arrondissement, ainsi que des contraintes et enjeux inhérents au projet, précèdent et mettent la table à l'élaboration des principes directeurs qui guideront les choix de conception aux volets subséquents. Des principes directeurs découlent les critères de conception des aménagements cyclables et piétonniers reconnus et pouvant être adaptés au contexte de la rue de Terrebonne.

Le chapitre 6 traite du 2e volet en présentant les trois scénarios d'aménagement basés sur les nouveaux patrons de circulation et les aménagements de rue envisageables. À la lumière des principes directeurs, de la vision d'aménagement, des enjeux et des contraintes de réalisation, des patrons de circulation et des coupes-types sont proposés. Une seule coupe-type est retenue, soit deux bandes cyclables protégée unidirectionnelles, une voie de stationnement et une voie de circulation. Un processus d'itération entre l'équipe de travail de l'Arrondissement et des élus ainsi que de l'équipe de conception permet de combiner les coupes-types et les patrons de circulation pour générer les trois scénarios suivants :

- **Scénario 1** : Sens unique vers l'est sur toute la longueur de l'axe de la rue de Terrebonne entre les avenues Belmore à l'ouest et Girouard à l'est;
- **Scénario 2** : Circulation en convergence vers le boulevard Grand, c'est-à-dire en sens unique vers l'est entre l'avenue Belmore et le boulevard Grand et en sens unique vers l'ouest entre l'avenue Girouard et le boulevard Grand.
- **Scénario 3** : Circulation en divergence à partir du boulevard Cavendish, c'est-à-dire en sens unique vers l'ouest entre le boulevard Cavendish et l'avenue Belmore et en sens unique vers l'est entre le boulevard Cavendish et l'avenue Girouard.

Le 3e volet traité aux chapitre 7 à 9 permet dans un premier temps d'évaluer sommairement les impacts des trois scénarios sur la géométrie des intersections, les débarcadères scolaires, les modes de gestion aux intersections, la fonctionnalité des réseaux et le stationnement.

Dans un deuxième temps, une analyse multicritère élaborée conjointement avec l'arrondissement est présentée. Celle-ci permet d'évaluer les trois scénarios sur des bases communes et de sélectionner un scénario privilégié. Le **scénario 3** qui consiste en une divergence des sens uniques à partir du boulevard Cavendish est retenu. Ce scénario fait l'objet d'une analyse plus détaillée afin d'évaluer son impact sur les conditions de circulation du secteur d'influence. Le scénario est mis en plan afin d'illustrer le concept d'aménagement et d'évaluer les besoins en marquage et signalisation. Finalement, les quantités d'éléments de marquage et de panneaux de signalisation requis sont estimées en prévision d'une estimation des coûts qui sera réalisée par l'Arrondissement.

Table des matières

1. Introduction 1
1.1 Contexte et mandat 1
1.2 Relevés terrain 2
1.3 Secteur d'étude 2
1.4 Situation démographique et habitudes de déplacement 3
2. Portrait de la situation actuelle des transports actifs et collectifs (Volet 1) 6
2.1 Contexte de planification des réseaux de transports actifs 6
2.2 Affectation du territoire, cadre bâti et générateurs de déplacements actifs 10
2.3 Réseau cyclable 13
2.4 Réseau piétonnier 16
2.5 Transport collectif et scolaire 17
2.6 Achalandage des réseaux piéton et cycliste 19
2.7 Accidents impliquant des piétons et des cyclistes 21
2.8 Sommaire des constats et enjeux 24
3. Portrait de la situation actuelle du réseau routier et de la circulation (Volet 1) 25
3.1 Caractéristiques géométriques de la rue de Terrebonne 25
3.2 Hiérarchie et modes de gestion aux intersections 27
3.3 État actuel de la circulation 30
3.4 Offre et demande de stationnement 35
3.5 Sommaire des constats et enjeux 50
4. Vision d'aménagement et objectifs (Volet 1) 51
5. Principes directeurs (Volet 1) 52
5.1 Composantes de rue 52
5.2 Éléments à considérer pour les espaces piétonniers 54
5.3 Critères de conception des aménagements cyclables 55
5.4 Mesures d'apaisement de la circulation 61
5.5 Aménagements envisageables dans le contexte de la rue de Terrebonne 66
6. Élaboration des concepts d'aménagement cyclable (Volet 2) 68
6.1 Génération des patrons de circulation et des aménagements de rue envisageables 68
6.2 Génération de trois scénarios d'aménagement 73
7. Évaluation sommaire des impacts (Volet 3) 79
7.1 Contraintes, impacts et principaux risques 79

7.2 Impacts sur la sécurité aux intersections et aux débarcadères scolaires 79
7.3 Impact sur la fonctionnalité des réseaux 88
7.4 Impact sur le stationnement 88
7.5 Impact sur les modes de gestion aux intersections 90
8. Analyse comparative des scénarios (Volet 3) 92
8.1 Méthodologie 92
8.2 Élaboration des critères d'évaluation 92
8.3 Établissement des facteurs de pondération 93
8.4 Résultats 93
9. Évaluation détaillée du scénario retenu (Volet 3) 95
9.1 Évaluation de l'impact sur les conditions de circulation et modes de gestion 95
9.2 Détails conceptuels 101
9.3 Estimation des coûts de réalisation 103
10. Conclusion 104

Liste des figures

Figure 1-1 : Secteur d'étude et zone d'influence 3
Figure 1-2 : Part des 15 ans et plus utilisant un mode de transport actif dans les déplacements domicile-travail à proximité de la rue de Terrebonne 4
Figure 1-3 : Part des 15 ans et plus utilisant un mode de transport en commun dans les déplacements domicile-travail à proximité de la rue de Terrebonne 4
Figure 1-4 : Part des 15 ans et plus utilisant l'automobile en tant que conducteur dans les déplacements domicile-travail à proximité de la rue de Terrebonne 5
Figure 2-1 : Identification de la rue de Terrebonne au Plan vélo 2019 7
Figure 2-2 : Aménagement temporaire implanté sur la rue de Terrebonne à l'été 2020 8
Figure 2-3 : Église Rosedale Church 10
Figure 2-4 : Temple bouddhiste Yuen Kwok 10
Figure 2-5 : Église catholique Sainte-Monica 11
Figure 2-6 : Habitations de Terrebonne 11
Figure 2-7 : Principaux générateurs de déplacements et affectation du territoire 12
Figure 2-8 : Chaussée désignée sur la rue de Terrebonne 13
Figure 2-9 : Bande cyclable sur le boulevard Grand 13
Figure 2-10 : Réseau cyclable actuel 15
Figure 2-11 : Passage piéton prioritaire à l'intersection de la rue Bessborough 16
Figure 2-12 : Sentier piéton entre l'avenue Borden et la rue de Terrebonne 16
Figure 2-13 : Réseau de transport collectif et transport scolaire 18
Figure 2-14 : Achalandage piéton et cycliste aux intersections de la rue de Terrebonne 20
Figure 2-15 : Accidents impliquant un piéton ou un cycliste sur la rue de Terrebonne par année (2017 à 2021) 21
Figure 2-16 : Accidents impliquant un piéton ou un cycliste sur la rue de Terrebonne par intersection (2017 à 2021) 22
Figure 2-17 : Stationnement à moins de 5 m de l'intersection sur la rue de Terrebonne (intersection avenue d'Oxford) 23
Figure 2-18 : Traverse de 4 voies à l'intersection de la rue de Terrebonne et du boulevard Cavendish 24
Figure 3-1 : Configuration actuelle de la rue de Terrebonne 25
Figure 3-2 : Mesures d'apaisement de la circulation présentes dans le secteur d'étude 26
Figure 3-3 : Hiérarchie routière et mode de gestion aux intersections 28
Figure 3-4 : Sens de circulation 29

Figure 3-5 : DJMA sur l'avenue de Terrebonne (véh/jour 30
Figure 3-6 : Débits horaires en heures de pointe sur la rue de Terrebonne (véh/h) 30
Figure 3-7 : Conditions de circulation dans la zone d'influence en HPAM 32
Figure 3-8 : Conditions de circulation dans la zone d'influence en HPPM 33
Figure 3-9 : État général de la congestion en HPAM (un mercredi à 8h) SOURCE : GOOGLE MAPS ... 34
Figure 3-10 : État général de la congestion en HPPM (un mercredi à 16h) SOURCE : GOOGLE MAPS 34
Figure 3-11 : Offre en stationnement et règlementation 36
Figure 3-12 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par direction (jeudi) 38
Figure 3-13 : Taux : moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par direction (samedi) 39
Figure 3-14 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par période (jeudi) 41
Figure 3-15 : Taux : moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par période (samedi) 42
Figure 3-16 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur les rues transversales à la rue de Terrebonne (jeudi) 46
Figure 3-17 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur les rues transversales à la rue de Terrebonne (samedi) 47
Figure 5-1 : Composantes de rue 52
Figure 5-2 : Éléments d'aménagement à considérer lors du réaménagement de la rue de Terrebonne 53
Figure 5-3 : Catégorie de cyclistes 55
Figure 5-4 : Largeur nécessaire en fonction du débit de pointe (piste unidirectionnelle) 57
Figure 5-5 : Description des niveaux de confort à vélo (LTS) 59
Figure 5-6 : Corrélation entre la vitesse pratiquée des véhicules et le risque de fatalité en cas de collision avec un piéton ou un cycliste 59
Figure 5-7 : Typologie des aménagements cyclables adaptée au contexte de la rue de Terrebonne 61
Figure 6-1: Principes d'organisation des déplacements motorisés selon le sens de la circulation 68
Figure 6-2 : Exemple d'une mesure d'entrave de type îlot déviateur 69
Figure 6-3 : Patron 1 - Attraction vers le pôle institutionnel 70
Figure 6-4 : Patron 2 - Union vers l'avenue Benny 70
Figure 6-5 : Patron 3 – Attraction vers le pôle institutionnel avec apaisement majeur de la circulation 70

Figure 6-6 : Aménagement A 72
Figure 6-7 : Aménagement B 72
Figure 6-8 : Aménagement C 72
Figure 6-9 : Scénario 1 – Sens unique vers l'est 74
Figure 6-10 : Scénario 2 – Union au boulevard Grand 76
Figure 6-11 : Scénario 3 – Dispersion au boulevard Cavendish 78
Figure 7-1 : Plan clé des types d'intersection 80
Figure 7-2 : Intersection de type 1 direction Est 81
Figure 7-3 : Intersection de type 1 direction Ouest 81
Figure 7-4 : Intersection de type 2 – Direction Est 82
Figure 7-5 : Intersection de type 2 – Directions divergentes à partir de Cavendish 82
Figure 7-6 : Intersection de type 3 (école Willngdon) – Direction Est 83
Figure 7-7 : Intersection de type 3 (école Willingdon) – Direction Ouest 83
Figure 7-8 : Intersection de type 3 (école St. Monica) – Direction Est 84
Figure 7-9 : Intersection de type 4 - Direction Est 85
Figure 7-10 : Intersection de type 4 - Direction Ouest 85
Figure 7-11 : Intersection de type 5 - Direction Est 86
Figure 7-12 : Intersection de type 5 - Directions convergentes vers le boulevard Grand 86
Figure 7-13 : Intersection de type 6 – Direction Est 87
Figure 7-14 : Intersection de type 6 – Direction Ouest 87
Figure 7-15 : Configuration des modes de gestion aux intersections des avenues Royal et Draper avec la rue de Terrebonne 91
Figure 9-1 : DJMA **actuel** sur la rue de Terrebonne (véh/jour) 96
Figure 9-2 : Débit horaire **actuel** en heures de pointe sur la rue de Terrebonne (véh/h) 96
Figure 9-3 : DJMA **projeté** sur la rue de Terrebonne (véh/jour) 96
Figure 9-4 : Débit horaire **projeté** en heures de pointe sur la rue de Terrebonne (véh/h) 96
Figure 9-5 : Conditions de circulation en HPAM de la situation actuelle 97
Figure 9-6 : Conditions de circulation en HPAM du scénario 3 98
Figure 9-7 : Conditions de circulation en HPPM de la situation actuelle 99
Figure 9-8 : Conditions de circulation en HPPM du scénario 3 100
Figure 9-9 : marquage sur la bande cyclable en amont et en aval d'une intersection 101
Figure 9-10 : Marquage d'une traverse cyclable sur une intersection 101
Figure 9-11 : Voie réservée aux bicyclettes dans la direction de la circulation véhiculaire 102

Figure 9-12 : Voie réservée aux bicyclettes dans la direction contraire de la circulation véhiculaire 102
Figure 9-13 : Sens unique excepté bicyclette 102
Figure 9-14 : Stationnement interdit 103
Figure 9-15 : Stationnement réservé 103
Figure 9-16 : Arrêt interdit 103
Figure 9-17 : Type de bollard implanté par la Ville de Montréal 103
Figure 9-18 : Exemple de bac de plantation implanté par la Ville de Montréal 103

Liste des tableaux

Tableau 2-1 : Réseau de transport en commun du secteur à l'étude 17
Tableau 2-2 : Comptages piétons en PPAM et PPPM (4 octobre 2022) 19
Tableau 2-3 : Comptages cyclistes en PPAM et PPPM (4 octobre 2022) 19
Tableau 3-1 : Caractéristiques géométriques de la rue de Terrebonne 25
Tableau 3-2 : Taux d'occupation moyen du stationnement sur la rue de Terrebonne par secteur, direction et période de la journée 44
Tableau 3-3 : Taux d'occupation moyen du stationnement sur les rues transversales à la rue de Terrebonne par secteur, côté et période de la journée 49
Tableau 5-1 : Largeurs minimales et souhaitables des zones tampons offrant une séparation visuelle ou physique 58
Tableau 5-2 : Principes d'aménagement de voies cyclables hivernales 60
Tableau 5-3 : Mesures d'apaisement de la circulation 63
Tableau 7-1 : Impact du retrait du stationnement pour chacun des scénarios par rapport à la situation actuelle et la situation mise aux normes 89
Tableau 7-2 : Capacité résiduelle projetée du stationnement pour le scénario 1 89
Tableau 7-3 : Capacité résiduelle projetée du stationnement pour le scénario 2 89
Tableau 7-4 : Capacité résiduelle projetée du stationnement pour le scénario 3 90
Tableau 8-1 : Résultat général de l'analyse multicritère 93
Tableau 8-2 : Résultats par secteur de l'analyse multicritère 94

Annexes

Annexe A : Débits véhiculaires

Annexe B : Rapport Synchro / SimTraffic de la situation actuelle

Annexe C : Impact du retrait du stationnement

Annexe D : Analyse multicritère détaillée

Annexe E : Rapports synchro / SimTraffic des conditions de circulation projetées

Annexe F : Mises en plan conceptuelles

Annexe G : Estimation des quantités

Liste des Registres

Registre de distribution	
Nom	**Coordonnées**
Jonathan Leduc	**Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce** **2140, avenue Madison, 3e étage** **Montréal (Québec) H4B 2T4**
EXP Pour classement	

Révision	**Date**	**Description de la modification et/ou émission**
A0	2023-09-01	Émission préliminaire
A1	**2023-09-19**	**Émission finale**

1. Introduction

1.1 Contexte et mandat

La rue de Terrebonne dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) consiste en une rue locale bidirectionnelle à vocation résidentielle et institutionnelle reliant le Campus Loyola de l'Université Concordia jusqu'au chemin de la Côte-Saint-Luc. L'axe s'étend sur environ 2,5 km. Actuellement, l'axe comporte une voie cyclable partagée dans chaque direction, soit une chaussée désignée marquée au sol. L'Arrondissement souhaite développer un aménagement cyclable plus confortable, sécuritaire et adapté au contexte et à la population desservie. De plus l'axe permet de connecter d'autres voies cyclables, notamment les bandes cyclables sur le boulevard Grand, sur l'avenue Girouard et sur l'avenue Earnscliffe ainsi que sur la rue West Broadway via le Campus Loyola.

Pour se faire, une étude de mobilité et de faisabilité est requise afin d'évaluer les différents scénarios d'aménagement potentiels. Les objectifs du mandat sont les suivants :

- Dresser un portrait de la situation actuelle en termes de mobilité pour tous les modes;
- Développer des concepts d'aménagements visant à améliorer le confort et la sécurité des usagers cyclistes sans compromettre la sécurité et le confort de l'ensemble des autres usagers tant pour les piétons que les automobilistes;
- Considérer une révision partielle ou complète des patrons de circulation du secteur;
- Évaluer la faisabilité technique et les impacts des concepts proposés;
- Comparer les scénarios à l'aide d'une analyse comparative.

Le mandat consiste principalement à réaliser les services professionnels en ingénierie pour l'étude et la préparation de plans. Celui-ci se divise en trois volets :

- Volet 1 : Portrait de la situation actuelle :
  - Caractérisation de la situation actuelle du transport actif et collectif;
  - Caractérisation de la situation actuelle du réseau routier et de la circulation;
- Volet 2 : Élaboration des concepts d'aménagements :
  - Élaboration de principes directeurs;
  - Élaboration de trois (3) scénarios d'aménagement envisageables;
- Volet 3 : Évaluation de la faisabilité technique, analyse comparative des scénarios :
  - Évaluation de la faisabilité technique de haut niveau pour les trois (3) scénarios élaborés au Volet 2;
  - Analyse comparative des trois (3) scénarios selon une grille approuvée par l'Arrondissement;
  - Identification du scénario retenu;
  - Évaluation des impacts du scénario retenu sur les conditions de circulation à l'aide de micro-simulations (rue de Terrebonne et intersections problématiques de la zone d'étude) ;
  - Préparation de plans préliminaires et finaux conceptuels du scénario retenu illustrant la géométrie de chacun des éléments de rue et des contraintes techniques accompagné de coupe-types;
  - Estimation préliminaire des coûts de classe D pour le scénario retenu.

1.2 Relevés terrain

Un relevé de comptage et un relevé de stationnement ont été effectués dans le cadre de ce mandat.

Comptages

Des comptages ont été effectués le mardi 4 octobre 2022 aux périodes suivantes :

- Période de pointe du matin (PPAM) entre 6h30 et 9h30;
- Période de pointe de l'après-midi (PPPM) entre 15h30 et 18h30.

Il est à noter que l'intersection de Terrebonne / Montclair a été relevée le 12 octobre. Les dix-sept (17) intersections suivantes ont fait l'objet de comptages.

- Terrebonne/Belmore;
- Terrebonne/Mariette;
- Terrebonne/Montclair;
- Terrebonne/Walkley;
- Terrebonne/Cavendish;
- Terrebonne/Grand;
- Terrebonne/Draper;
- Terrebonne/Harvard;
- Terrebonne/Girouard;
- Terrebonne/Côte-Saint-Luc;
- Monkland/Cavendish;
- Monkland/Grand;
- Monkland/Girouard;
- Somerled/Cavendish;
- Somerled/Grand;
- Somerled/Côte-Saint-Luc;
- Côte-Saint-Luc/Girouard.

Relevés de stationnement:

Les relevés de stationnement ont été effectués sur l'ensemble de l'avenue de Terrebonne (entre l'avenue Saint-Ignatius et le chemin de la Côte-Saint-Luc) ainsi que sur les axes transversaux (50 m de part et d'autre de l'avenue de Terrebonne) afin d'évaluer le taux d'occupation du stationnement.

- Le jeudi 29 septembre 2022 : de 7h30 à 8h30, 12h30 à 13h30 et de 18h30 à 19h30;
- Le samedi 1er octobre 2022 : de 8h00 à 9h00, 12h30 à 13h30 et de 18h30 à 19h30.

Il est à noter que des travaux étaient en cours entre les avenues Walkley et Cumberland générant des entraves notamment dans les voies de stationnement.

1.3 Secteur d'étude

Le secteur d'étude comprend une zone d'étude et une zone d'influence. La zone d'étude est circonscrite par la rue de Terrebonne entre l'avenue Saint-Ignatius et le chemin de la Côte-Saint-Luc dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce à Montréal. Cette zone comprend un secteur institutionnel entre le boulevard Cavendish et le boulevard Grand et deux secteurs résidentiels (secteur Ouest et secteur Est).

La zone d'influence rayonne jusqu'à l'avenue Somerled au Nord et l'avenue de Monkland au Sud. Cette zone permet d'évaluer les impacts des scénarios proposés, notamment les impacts sur la circulation. La figure suivante présente la zone d'étude, la zone d'influence ainsi que les intersections à analyser et à compter.



Figure 1-1 : Secteur d'étude et zone d'influence

1.4 Situation démographique et habitudes de déplacement

La rue de Terrebonne est située dans la portion Notre-Dame-de-Grâce de l'arrondissement CDN-NDG. Voici des données tirées du recensement de 2016.

- Population totale qui réside dans CDN-NDG : 166 520 habitants;
- Population totale qui réside dans NDG: 67 475 habitants, soit 40% de la population de l'arrondissement.

Le lien cyclable sur la rue de Terrebonne se situe en plein cœur du secteur Notre-Dame-de-Grâce. Sa position permet une bonne connectivité avec l'ensemble de son réseau cyclable pour atteindre des destinations clés du quartier (commerces, écoles, métro, etc.), mais également pour rejoindre le centre-ville.

Il est possible de constater à la figure suivante que 10 à 25% et + des plus de 15 ans habitant l'est de la rue Terrebonne se déplacent à pied et à vélo et semblent être l'un des endroits de Notre-Dame-de-Grâce où cette tranche de la population circule le plus en modes actifs.



Figure 1-2 : Part des 15 ans et plus utilisant un mode de transport actif dans les déplacements domicile-travail à proximité de la rue de Terrebonne

SOURCE : SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, VILLE DE MONTRÉAL (2018) / TRAITEMENT : EXP (2022)

La part de la population de 15 ans et plus résidant dans l'arrondissement CDN-NDG qui se déplace en transports en commun pour les déplacements domicile-travail est supérieure de 10% à celle de la Ville de Montréal, raflant 46,7% de part modale (Figure 1-3). La proximité de la station de métro Villa-Maria et l'emplacement central de la rue de Terrebonne maillée de lignes de bus expliquent sans doute une forte représentativité aux abords de la rue de Terrebonne.



Figure 1-3 : Part des 15 ans et plus utilisant un mode de transport en commun dans les déplacements domicile-travail à proximité de la rue de Terrebonne.

SOURCE : SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, VILLE DE MONTRÉAL (2018) / TRAITEMENT : EXP (2022)

Les déplacements utilitaires en automobile s'avèrent moins populaires dans le quartier CDN-NDG que dans l'ensemble de la Ville de Montréal avec une part de déplacements de 37,3% dans le quartier, versus 47,2% pour ceux de l'ensemble de la Ville. La figure suivante permet de constater que les résidents de l'ouest de la rue de Terrebonne utilisent davantage l'automobile en solo pour effectuer leurs déplacements domicile-travail que ceux demeurant à l'est de la rue.



Figure 1-4 : Part des 15 ans et plus utilisant l'automobile en tant que conducteur dans les déplacements domicile-travail à proximité de la rue de Terrebonne

SOURCE : SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, VILLE DE MONTRÉAL (2018) / TRAITEMENT : EXP (2022)

2. Portrait de la situation actuelle des transports actifs et collectifs (Volet 1)

2.1 Contexte de planification des réseaux de transports actifs

L'aménagement d'un lien cyclable sécurisé sur la rue de Terrebonne s'appuie sur plusieurs documents de planification de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et de la Ville de Montréal. Ce cadre de planification est également influencé par une mobilisation citoyenne présente dans l'arrondissement.

Plan d'urbanisme de Montréal[1]

Le chapitre 4 du plan d'urbanisme de Montréal est dédié à l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. Ce plan d'urbanisme adopté en 2005 et mis à jour pour la dernière fois en janvier 2022 fait présentement l'objet d'une grande refonte et prendra éventuellement la forme d'un plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) intégré.

Afin de répondre à l'enjeu 5 *L'amélioration des réseaux de transport*, L'objectif 10 du chapitre d'arrondissement prévoit « améliorer les déplacements en transport collectif et à vélo ». Parmi les actions visant à atteindre cet objectif, la Ville et l'arrondissement prévoyaient identifier de nouveaux liens cyclables permettant de relier les parcs et espaces verts, les institutions et les stations de transport en commun. Plusieurs liens ont été identifiés dans l'arrondissement au cours des années qui ont suivi, dont la rue de Terrebonne.

Plan local de déplacement

Parallèlement à l'élaboration du PUM par la Ville de Montréal, l'arrondissement est présentement en processus de réflexion et d'élaboration de son Plan local de déplacement (PLD). L'objectif du PLD consiste à améliorer l'expérience de la mobilité du quartier. Le PLD vise notamment la sécurisation des axes cyclables existants et projetés.

Plan stratégique 2023-2030[2]

L'arrondissement a adopté en 2022 le plan stratégique 2023-2030 afin d'arrimer sa vision avec le plan stratégique Montréal 2030 de la Ville de Montréal qui propose des orientations pour une ville résiliente, inclusive, innovante et engagée dans la transition écologique. Le plan stratégique de l'arrondissement propose cinq axes composés de plusieurs objectifs, dont l'axe 2 *Milieux de vie sains et durables.* Le deuxième objectif de cet axe vise à ce que « la population se déplace de façon plus active grâce à des aménagements accessibles et sécuritaires ». Les moyens identifiés pour réaliser cet objectif sont notamment la sécurisation des aménagements cyclables et la mise en œuvre du plan local de déplacement. Le réaménagement de la rue de Terrebonne s'inscrit donc dans cette démarche.

[1] Ville de Montréal. 2005 (mise à jour janvier 2022). Plan d'urbanisme de Montréal – Partie II : Chapitre 4 Arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. Récupéré sur http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/220124_CHAPITRE_04.PDF

[2] Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. 2022. Plan stratégique 2023-2030.

Plan Vélo 2019[3]

Le Plan Vélo de la Ville de Montréal présente une vision plus concrète du futur réseau cyclable de la Ville. Il s'agit du document à la base de la planification du réseau cyclable de la Ville qui identifie le réseau existant et les liens potentiels à développer afin de compléter et de connecter le réseau. L'axe de la rue de Terrebonne y est identifié comme un lien existant étant donné la présence d'une chaussée désignée. Toutefois, la Ville de Montréal et l'arrondissement expriment clairement leurs intentions quant à la sécurisation du réseau cyclable existant depuis plusieurs années entérinées notamment par l'adoption du plan d'action Vision Zéro 2022-2024 par la Ville de Montréal.

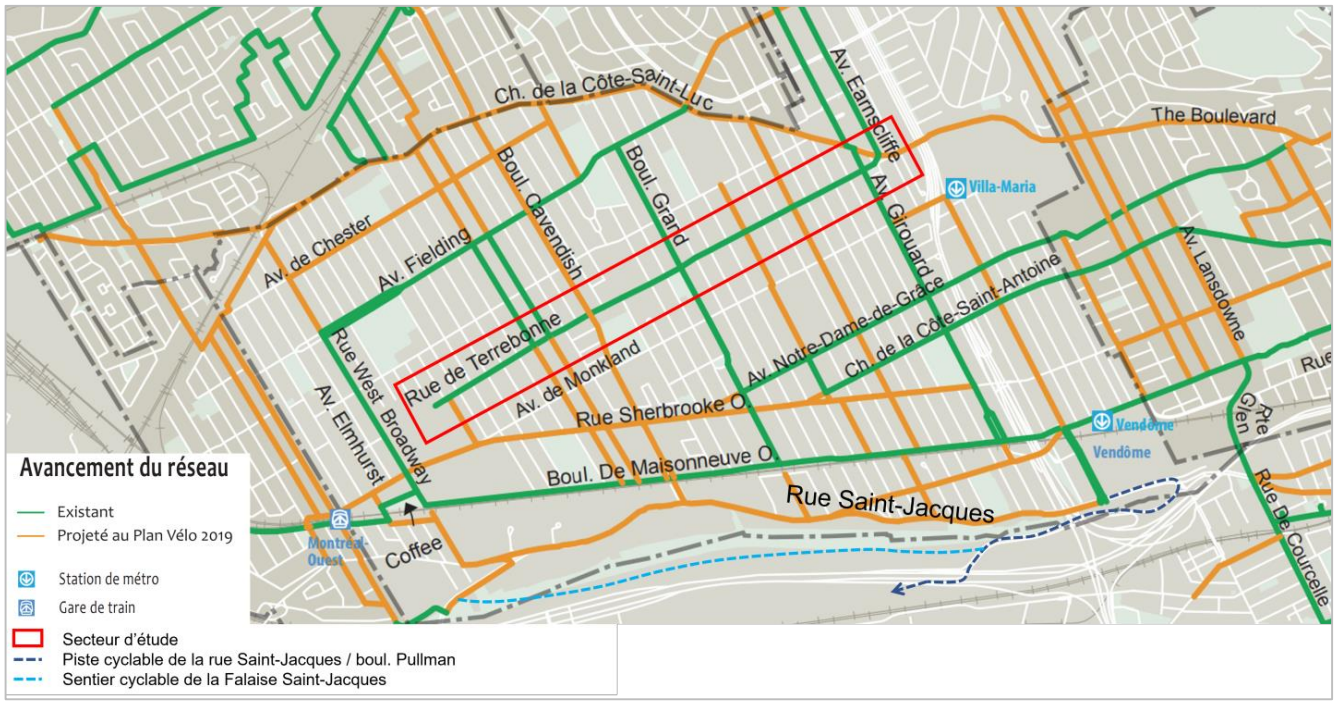


Figure 2-1 : Identification de la rue de Terrebonne au Plan vélo 2019
SOURCE : VILLE DE MONTRÉAL (2019) / TRAITEMENT : EXP (2023)

Il est à noter qu'une piste cyclable bidirectionnelle a été aménagée et inaugurée en 2020 sur la rue Saint-Jacques entre le boulevard Décarie et la rue Saint-Rémi et qui se poursuit le long du boulevard Pullman dans le cadre du projet majeur de réfection de l'échangeur Turcot. Ce lien cyclable permet de relier l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce à l'arrondissement du Sud-Ouest. Celui-ci n'est pas illustré sur la version originale du Plan vélo 2019.

[3] Ville de Montréal. 2019. Plan vélo 2019. Récupéré sur : https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/planvelo2019.pdf

Mobilisation citoyenne et projet d'aménagement temporaire de l'été 2020

Le quartier Notre-Dame-de-Grâce possède une forte mobilisation citoyenne en matière de mobilité active à travers l'Association des Piétons et cyclistes de Notre-Dame-de-Grâce (APC NDG). Celle-ci a pour mission de plaider pour l'amélioration et la sécurisation des infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes dans le quartier. L'APC NDG mise sur l'éducation de la communauté portant sur l'interaction harmonieuse entre les usagers de la route et le partage de l'espace entre les modes de transport.

L'APC NDG a notamment pris position en faveur de l'implantation de bandes cyclables unidirectionnelles temporaires sur la rue de Terrebonne à l'été 2020. Cet aménagement a été mis en place dans le cadre de l'implantation des voies actives et sécuritaires pour pallier les effets sur la mobilité de la crise sanitaire de COVID-19. Le stationnement avait été retiré complètement des deux côtés de la rue de Terrebonne pour laisser place à une bande cyclable unidirectionnelle dans chaque direction protégée par des bollards. À l'inverse de la position de l'APC NDG, cet aménagement avait suscité beaucoup de mécontentement de la part de plusieurs citoyens, notamment les résidents de la rue de Terrebonne qui réclamaient la réinstauration du stationnement sur rue. Le Conseil d'arrondissement a considéré, aux vues des enjeux d'acceptabilité sociale et de dialogue en amont, qu'il était préférable de démanteler l'aménagement cyclable dès septembre 2020. Cet aménagement temporaire mis en place à la fin juillet 2020 est présenté à la Figure 2-2.

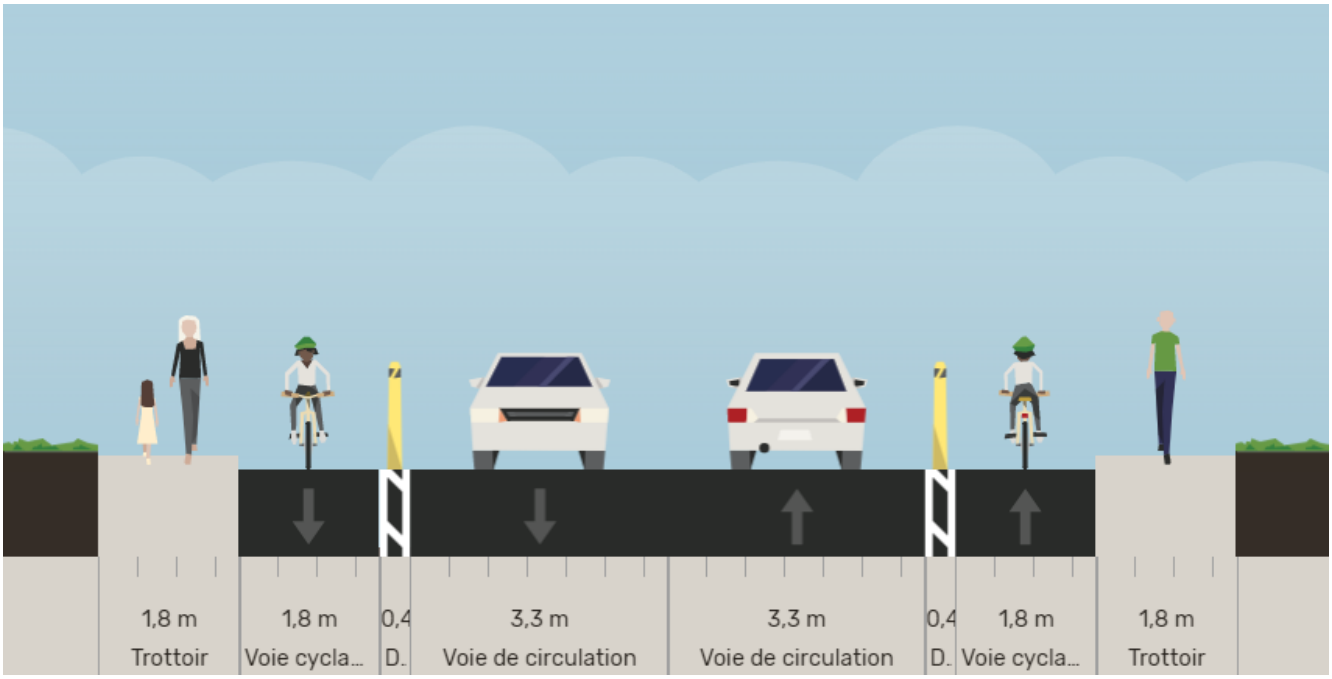


Figure 2-2 : Aménagement temporaire implanté sur la rue de Terrebonne à l'été 2020

Comité de travail pour la mobilité sur la rue de Terrebonne

Un *Comité de travail pour la mobilité sur la rue de Terrebonne* a été mis en place en novembre 2020 afin d'évaluer les modifications possibles et nécessaires pour pérenniser le projet d'aménagement cyclable sécuritaire sur la rue de Terrebonne. L'Ombudsman de Montréal qui a reçu 38 plaintes à l'été 2020 à propos du projet temporaire a transmis des constatations sur cette situation à l'arrondissement et au Comité afin que celles-ci soient considérées dans les analyses du Comité.[4] Le Comité qui s'est réuni à 8 reprises entre novembre 2020 et mai 2021 était composé par un/e représentant/e de l'ensemble des parties prenantes suivantes[5] :

- Le Conseil d'arrondissement;
- La Division des études techniques et des travaux publics de l'arrondissement;
- La Division des communications de l'arrondissement;
- Le Centre de services scolaire de Montréal;
- La Commission scolaire English-Montreal;
- Les institutions religieuses de la rue de Terrebonne;
- Les Habitations de Terrebonne (OMHM);
- Des résidents de l'arrondissement (dont une personne s'identifiant comme cycliste, une personne résidant sur la rue de Terrebonne et une personne à limitation fonctionnelle).

Le Conseil d'arrondissement a mandaté le Comité afin d'élaborer des recommandations quant à l'implantation d'une infrastructure cyclable sécuritaire tout en respectant les besoins en stationnement des résidents et des institutions locales. Plus précisément, le Conseil souhaite favoriser les déplacements actifs sans compromettre la fluidité de circulation dans le secteur en mettant de l'avant la Vision Zéro afin de veiller à la sécurité des usagers vulnérables et des conducteurs de la rue de Terrebonne[6].

Le Comité a déposé en juin 2021 son rapport final portant sur le bilan des rencontres et des recommandations du Comité. À l'unanimité, le Comité recommande à l'arrondissement d'effectuer une étude de circulation afin d'évaluer la faisabilité de la transformation de la rue de Terrebonne en sens unique vers l'est entre l'avenue Girouard et le boulevard Grand et/ou l'avenue Madison et/ou l'avenue Benny. En effet, quelques parties prenantes expriment des réserves quant à la mise à sens unique de la rue de Terrebonne à l'ouest du boulevard Grand étant donné la présence de nombreuses institutions riveraines. L'aménagement recommandé comprend une chaussée désignée en direction de la circulation, une bande cyclable à contre-sens protégée par une voie de stationnement, ainsi qu'une deuxième voie de stationnement de l'autre côté de la chaussée.[7]

---

[4] Me Nadine Mailloux (2020). Rapport concernant des aménagements urbains réalisés à l'été 2020 – Mobilité pour tous à Montréal en temps de crise et après. Ombudsman de Montréal, 108 pages. Récupéré sur : https://ombudsmandemontreal.com/wp-content/uploads/2020/12/Rapport-de-lOdM-ame%CC%81nagements-urbains-2020.pdf

[5] Arrondissement CDN-NDG (2021). Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil d'arrondissement CDN-NDG de la Ville de Montréal tenue le 8 septembre 2020. 97 pages. Récupéré sur : https://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CA_Cdn/CA_Cdn_PV_ORDI_2020-09-08_19h00_FR.pdf

[6] Arrondissement CDN-NDG (2021). Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil d'arrondissement CDN-NDG de la Ville de Montréal tenue le 8 septembre 2020. 97 pages. Récupéré sur : https://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CA_Cdn/CA_Cdn_PV_ORDI_2020-09-08_19h00_FR.pdf

[7] Comité de travail pour la mobilité sur la rue de Terrebonne (2021). Bilan des rencontres du Comité de travail pour la mobilité sur la rue de Terrebonne et recommandations. 15 pages.

2.2 Affectation du territoire, cadre bâti et générateurs de déplacements actifs

La rue de Terrebonne est divisée en trois secteurs de par son cadre bâti et ses usages distincts. Bien que la rue de Terrebonne et ses environs soient caractérisés par une grande affectation résidentielle au plan d'urbanisme, elle est ponctuée de quelques établissements institutionnels qui génèrent des déplacements actifs, notamment des écoles et des centres communautaires et sportifs.

Le secteur résidentiel *ouest* entre la rue Saint-Ignatius et le boulevard Cavendish est principalement composé de maisons unifamiliales, mais également d'habitations de type condo de moyenne densité. Ce secteur comporte quelques établissements institutionnels dont (d'ouest en est):

- Université Concordia – Campus Loyola;
- Temple bouddhiste Yuen Kwok;
- École primaire Judith-Jasmin;
- Église Rosedale Church;
- Centre hospitalier Catherine Booth.



Figure 2-3 : Église Rosedale Church

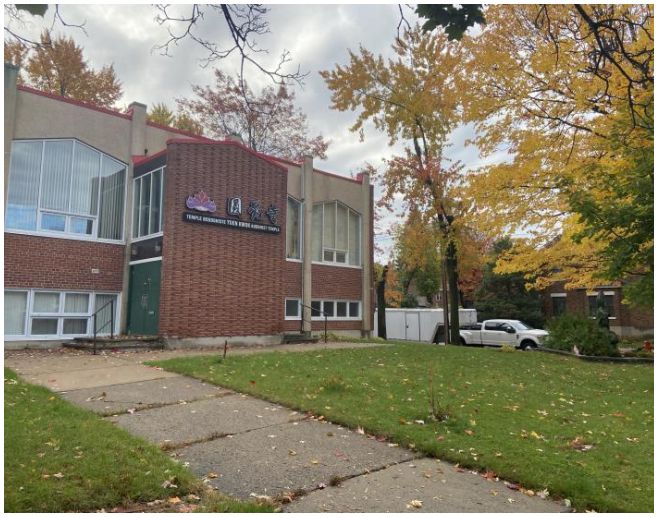


Figure 2-4 : Temple bouddhiste Yuen Kwok

Le secteur institutionnel entre le boulevard Cavendish et le boulevard Grand est quant à lui, tel que son nom l'indique, principalement composé d'ensembles institutionnels, dont (d'ouest en est):

- École primaire St. Monica;
- Église catholique St.-Monica;
- École d'éducation spécialisée Mackay Centre and Philip E. Layton Schools;
- École Marc-Favreau;
- Habitations de Terrebonne (Office municipal d'habitation de Montréal);
- Centre communautaire Monkland;
- Parc Benny et Centre sportif de Notre-Dame-de-Grâce;
- Parc William-Hurst.



Figure 2-5 : Église catholique Sainte-Monica



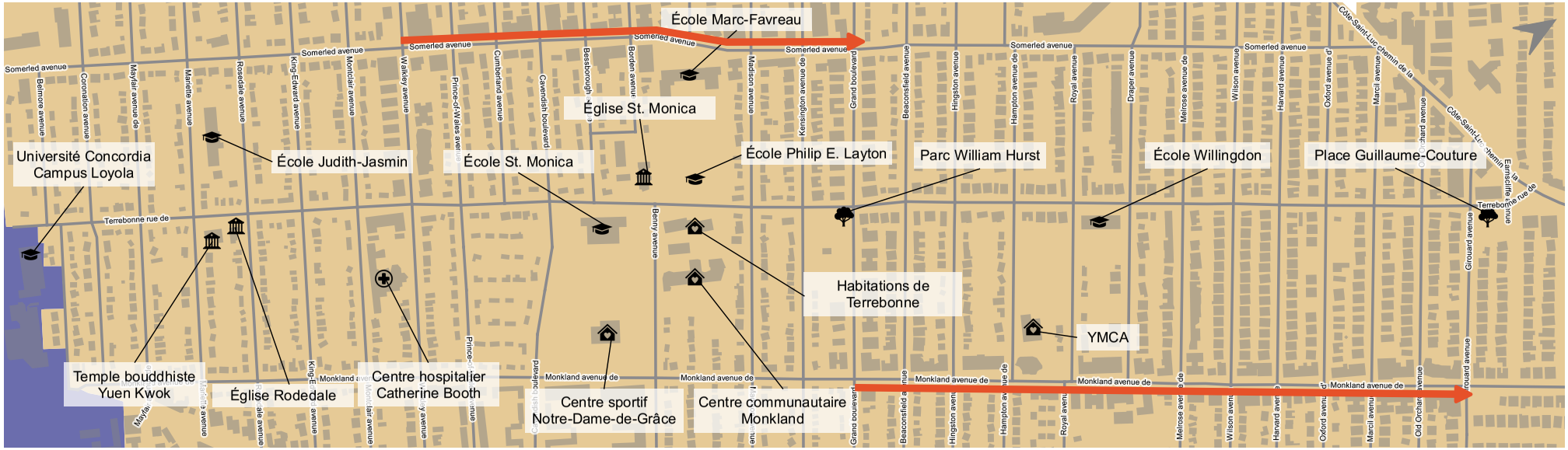
Figure 2-6 : Habitations de Terrebonne

Le secteur résidentiel *est* entre le boulevard Grand et l'avenue Girouard quant à lui, est un secteur résidentiel d'une densité un peu plus élevée que le secteur ouest. En effet, il est caractérisé principalement de duplex jumelés ayant une façade sur la rue de Terrebonne (entre le boulevard Grand et la rue Royal). Ce secteur est également composé de:

- YMCA et le jardin communautaire Notre-Dame-de-Grâce;
- École primaire Willingdon;
- Place Guillaume-Couture.

Il est à noter également que l'avenue Monkland au sud et l'avenue Somerled au nord sont les deux principaux axes commerciaux du secteur.

La figure de la page suivante montre les principaux générateurs de déplacement du secteur ainsi que les grandes affectations du territoire.



Légende

Affectation du sol
- Grand équipement institutionnel
- Secteur résidentiel

Axe commercial

Générateurs de déplacement
- Communautaire
- Lieu de culte
- École
- Parc
- Santé

Figure 2-7
Diagnostic de la situation actuelle
Principaux générateurs de déplacement et affectation du sol

No. projet: MTR-00251766-A5

2.3 Réseau cyclable

Afin de pouvoir compléter le réseau cyclable adéquatement dans le secteur d'étude, le lien proposé doit être conséquent avec les aménagements actuels et projetés.

Le réseau actuel est principalement constitué de chaussées désignées et de bandes cyclables. Aucun aménagement séparé physiquement de la circulation n'est actuellement présent dans le secteur d'étude. Le réseau est composé des aménagements suivants :

- **Rue de Terrebonne** : Une chaussée désignée dans chaque direction entre l'avenue Saint-Ignatius et avenue Girouard et une bande cyclable en direction ouest entre Old Orchard et Girouard;
- **Avenue Girouard** : Une bande cyclable dans chaque direction entre la rue de Terrebonne et le boulevard de Maisonneuve Ouest;
- **Boulevard Grand** : Une bande cyclable dans chaque direction entre l'avenue Fielding et l'avenue de Monkland; une bande cyclable en direction sud et une chaussée désignée en direction nord entre l'avenue de Monkland et le boulevard de Maisonneuve Ouest;
- **Avenue Montclair** : Une bande cyclable en direction sud sur l'avenue Montclair entre l'avenue Fielding et la rue de Terrebonne;
- **Avenue Walkley** : Une bande cyclable bidirectionnelle entre le boulevard Côte-Saint-Luc et la rue de Terrebonne;
- **Avenue Earnscliffe** : Une bande cyclable en direction sud entre la rue Snowdon et le chemin de la Côte-Saint-Luc.



Figure 2-8 : Chaussée désignée sur la rue de Terrebonne



Figure 2-9 : Bande cyclable sur le boulevard Grand

Le secteur à l'étude est également desservi par le service de vélo-partage BIXI. Une station est localisée sur le boulevard Grand à l'intersection de la rue de Terrebonne. Il s'agit de la seule station BIXI selon le réseau de la saison 2022 à proximité de la rue de Terrebonne. Toutefois la zone d'influence comporte plusieurs autres stations BIXI sur l'avenue Monkland.

Le réseau cyclable est en constante évolution. En plus de l'implantation d'un aménagement cyclable sécurisé sur la rue de Terrebonne, le réseau cyclable projeté par l'arrondissement prévoit la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Walkley au printemps 2023. Le Plan vélo de la Ville de Montréal prévoit également l'implantation d'un lien cyclable sur le boulevard Cavendish. Ce lien fait partie intégrante du réseau express vélo (REV) de la Ville de Montréal.

La figure de la page suivante présente le réseau cyclable actuel dans le secteur d'étude.

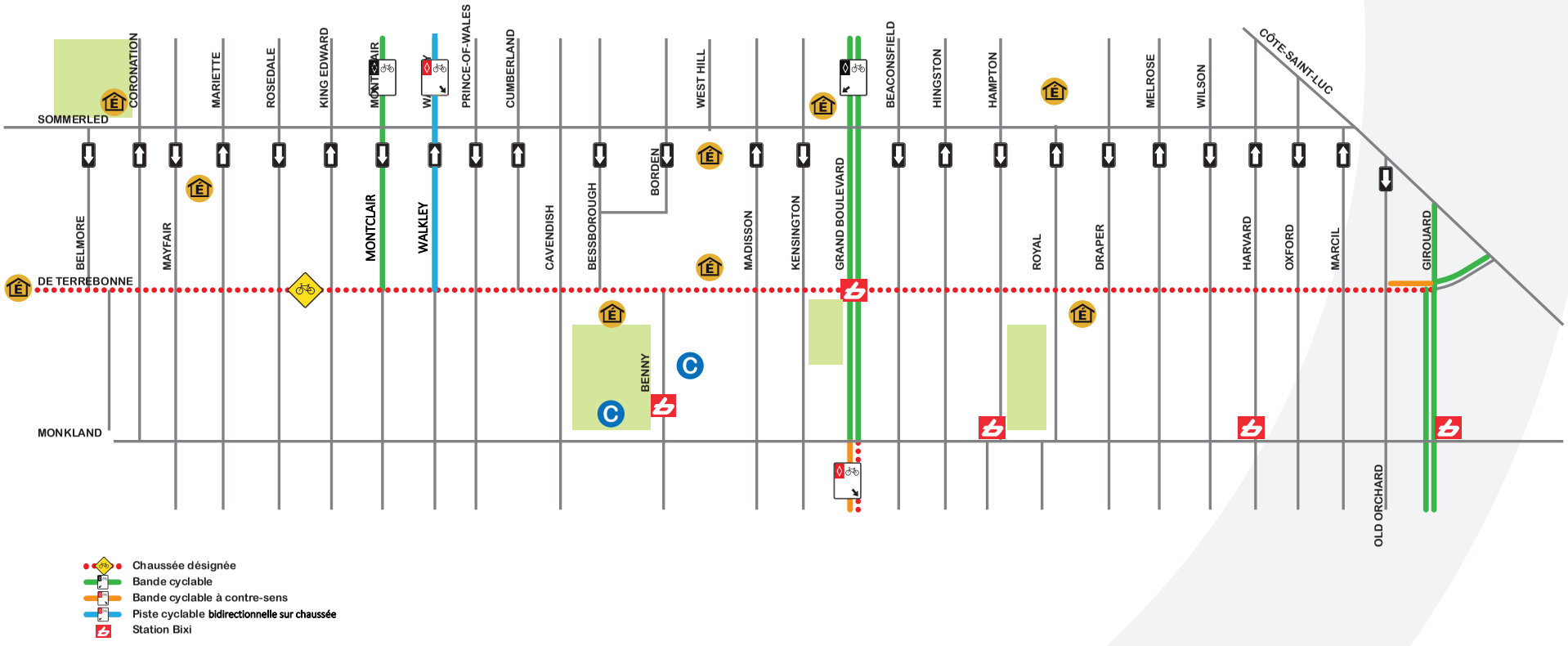


Figure 2-10
Diagnostic de la situation actuelle
Réseau cyclable
No. projet: MTR-00251766-A5

2.4 Réseau piétonnier

L'analyse du réseau piétonnier dans la zone d'étude se limite aux axes étudiés et à leurs environs. En effet, de par la nature de la marche, l'attractivité des infrastructures dédiées à ce mode de transport décroit rapidement avec la distance parcourue. Cependant, la marche fait partie intégrante d'une chaine des déplacements, et ce, peu importe le mode emprunté, que ce soit l'unique mode ou associé au début, à l'intermédiaire ou la fin, d'un ou plusieurs autres modes.

De par ses infrastructures et établissements scolaires, la rue de Terrebonne est un corridor scolaire sur toute sa longueur.

La rue de Terrebonne est composée de trottoirs de chaque côté sur toute sa longueur d'une largeur de 1,8m, ce qui est une largeur suffisante pour un passage sécuritaire pour piéton. Des saillies aux endroits clés du corridor scolaire sont présentes, aux intersections avec l'avenue Bessborough, l'avenue Royal et l'avenue Draper. Un marquage au sol de délimitation des passages pour piéton a été mis dans la majeure partie des intersections au niveau des intersections à plus fort débit routier et en amont des établissements scolaires.



Figure 2-11 : Passage piéton prioritaire à l'intersection de la rue Bessborough



Figure 2-12 : Sentier piéton entre l'avenue Borden et la rue de Terrebonne

2.5 Transport collectif et scolaire

La rue de Terrebonne n'accueille aucun circuit d'autobus. Par contre, la desserte d'est en ouest est accessible à un peu plus de 250 m tant au nord qu'au sud via les circuits circulant sur Somerled et Monkland. Des circuits nord-sud desservent également le secteur et s'arrêtent à la rue de Terrebonne le long des axes Cavendish, Grand et Girouard. Le réseau de transport collectif dans le secteur à l'étude est présenté au tableau suivant.

Tableau 2-1 : Réseau de transport en commun du secteur à l'étude

Axe	Ligne	Trajet	Fréquence et service
Somerled	102	Métro Vendôme – Montréal-Ouest	30 minutes 7 jours
Monkland	162	Métro Villa-Maria – Côte-Saint-Luc / Montréal-Ouest	30 minutes 7 jours
Monkland / Grand	103	Métro Villa-Maria – Côte-Saint-Luc / Montréal-Ouest	7 minutes (en périodes de pointe) 20 minutes (hors pointe) 7 jours
Cavendish	104	Métro Atwater – Côte-Saint-Luc	6 minutes (en HPAM) 30 minutes (hors pointe) 7 jours
	138	Métro Atwater – Côte-Saint-Luc	40 minutes 7 jours
Girouard	63	Métro Atwater – Hampsted	30 minutes 7 jours

La rue de Terrebonne accueille plusieurs circuits de transport scolaire desservant les écoles primaires sur la rue de Terrebonne et dans le secteur d'étude. Les débarcadères d'autobus scolaire sont généralement aménagés sur rue :

- **École St. Monica** : débarcadère sur la rue de Terrebonne entre l'avenue Benny et le boulevard Cavendish.
- **École Wilingdon** : débarcadère sur la rue de Terrebonne entre les avenues Royal et Draper, ainsi que sur les avenues Royal et Draper.

Quant à elle, l'école Philip E. Layton possède un débarcadère hors rue aménagé directement sur son emprise.

La figure de la page suivante montre les circuits d'autobus présent dans le secteur d'étude ainsi que les débarcadères d'autobus scolaire sur la rue de Terrebonne.

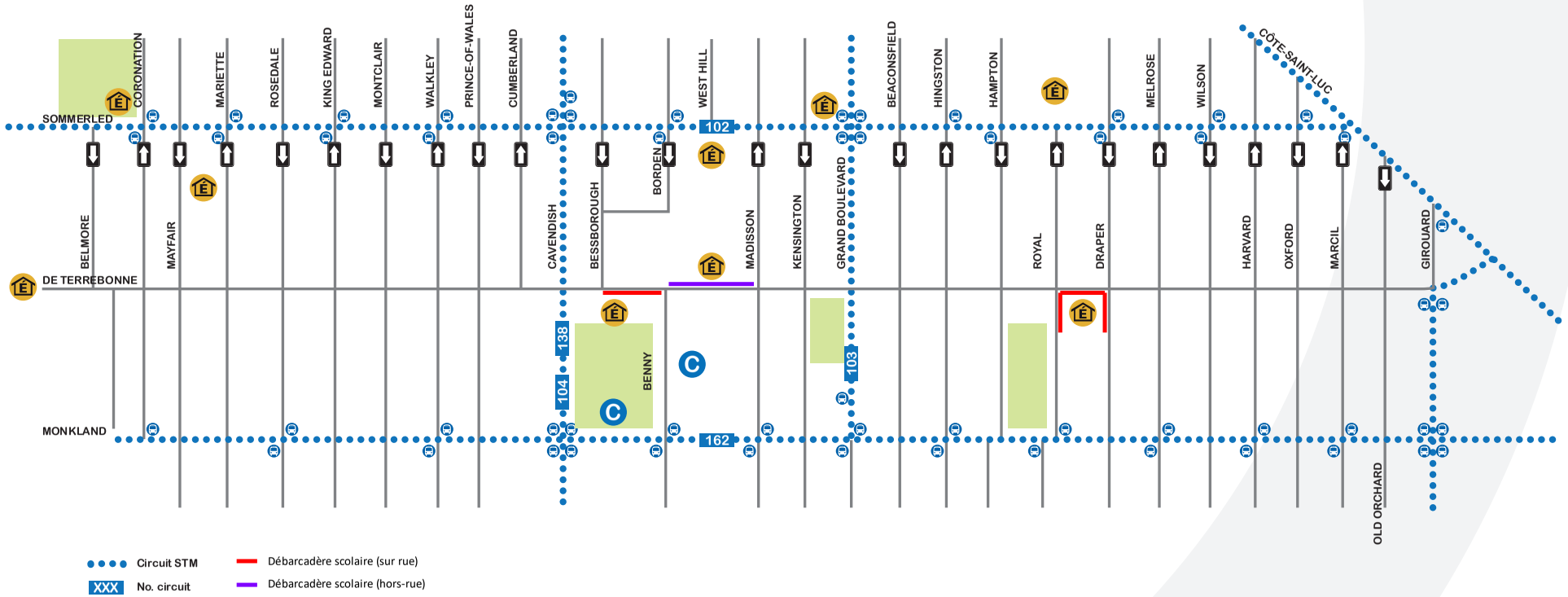


Figure 2-13
Diagnostic de la situation actuelle
Réseau de transport en commun et transport scolaire
No. projet: MTR-00251766-A5

2.6 Achalandage des réseaux piéton et cycliste

Les comptages effectués en octobre ont permis entre autres de déterminer l'achalandage piéton et cycliste aux intersections. Les tableaux suivants présentent le nombre de piétons et de cyclistes relevés à chaque intersection.

Tableau 2-2 : Comptages piétons en PPAM et PPPM (4 octobre 2022)

Intersection	PPAM		PPPM	
	Total piéton	Débit horaire maximal (piétons/h)	Total piéton	Débit horaire maximal (piétons/h)
Terrebonne / Girouard	**411**	**234**	**554**	**209**
Terrebonne / Harvard	281	143	401	159
Terrebonne / Draper	**459**	**305**	**694**	**372**
Terrebonne / Grand	325	158	541	215
Terrebonne / Cavendish	**309**	**173**	**572**	**251**
Terrebonne / Walkley	285	166	395	163
Terrebonne / Montclair	209	125	328	161
Terrebonne / Mariette	196	116	274	102
Terrebonne / Belmore	238	142	315	116

Tableau 2-3 : Comptages cyclistes en PPAM et PPPM (4 octobre 2022)

Intersection	PPAM		PPPM	
	Total cyclistes	Débit horaire maximal (cyclistes/h)	Total cyclistes	Débit horaire maximal (cyclistes/h)
Terrebonne / Girouard	**174**	**81**	**235**	**105**
Terrebonne / Harvard	91	54	184	75
Terrebonne / Draper	87	49	120	50
Terrebonne / Grand	**126**	**74**	**201**	**85**
Terrebonne / Cavendish	92	59	137	57
Terrebonne / Walkley	**102**	**63**	**142**	**52**
Terrebonne / Montclair	88	48	90	38
Terrebonne / Mariette	84	42	118	49
Terrebonne / Belmore	56	30	81	31

L'avenue Girouard, la rue Draper, le boulevard Grand et le boulevard Cavendish sont les intersections de la rue de Terrebonne les plus empruntées par les usagers du transport actif. Ces axes comportent notamment un ou des circuits d'autobus et des écoles à proximité ce qui augmente l'achalandage piéton. L'avenue de Girouard, le boulevard Grand et la rue Walkley quant à eux comportent un lien cyclable ce qui augmente l'achalandage cycliste.

La figure de la page suivante montre une représentation visuelle de ces comptages. Il est possible de remarquer que de manière générale, la majorité des cyclistes circulent sur l'axe de Terrebonne.



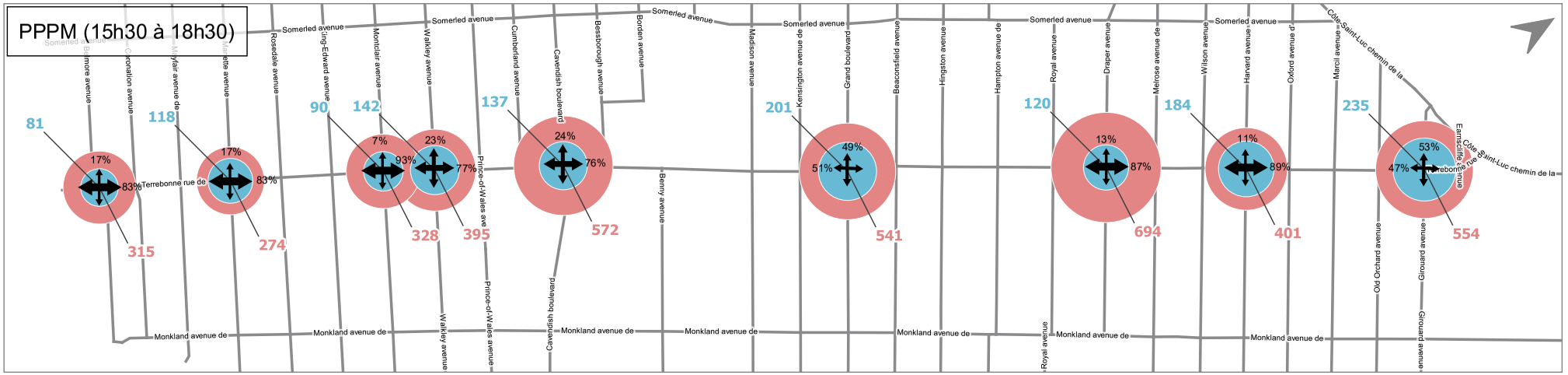


Figure 2-14

Diagnostic de la situation actuelle
Achalandage piétons et cyclistes

No. projet: MTR-00251766-A5

Légende

- Comptages cyclistes
- Comptages piétons

x%
x% Distribution des comptages **cyclistes** (axe nord-sud et est-ouest)

2.7 Accidents impliquant des piétons et des cyclistes

2.7.1 Recensement des accidents sur 5 ans

Au cours des cinq dernières années (2017 à 2021), 15 accidents impliquant un piéton ou un cycliste sont survenus sur la rue de Terrebonne ou sur ses approches secondaires. La Figure 2-15 présente le nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste par année ainsi que la gravité.

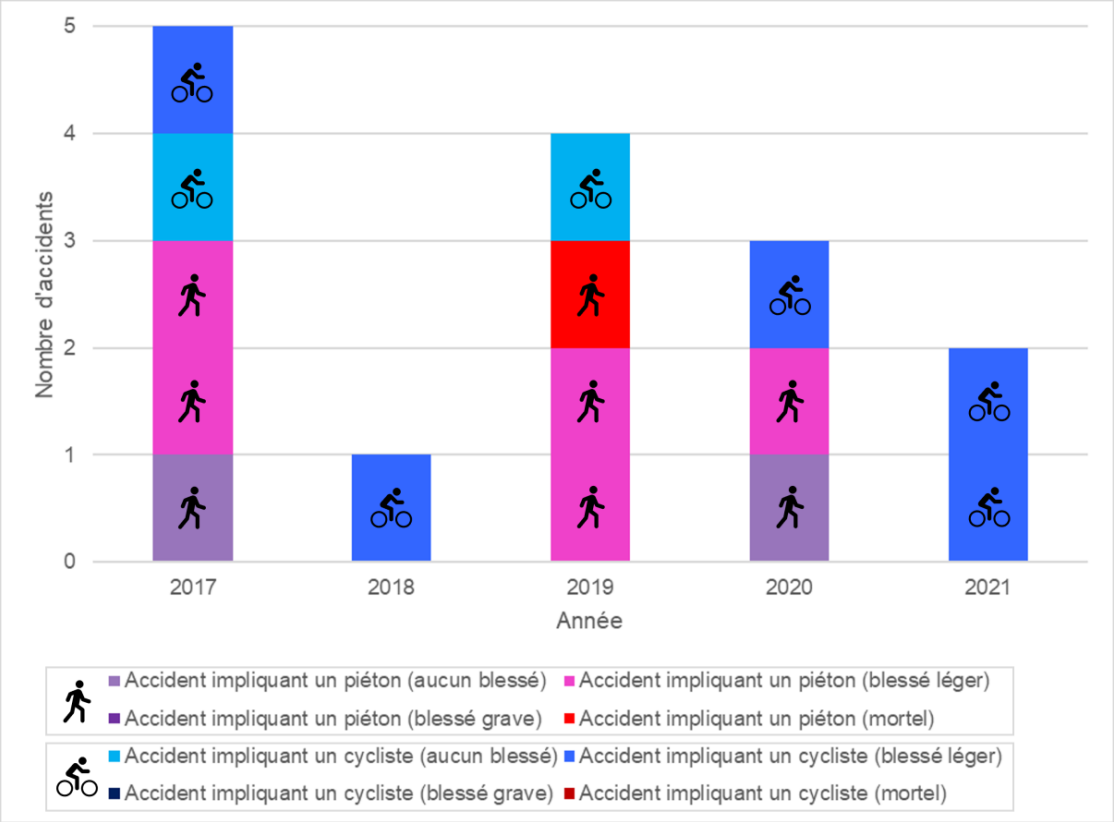


Figure 2-15 : Accidents impliquant un piéton ou un cycliste sur la rue de Terrebonne par année (2017 à 2021)

Il est à noter que l'accident mortel survenu en 2019 à l'intersection de la rue de Terrebonne et de l'avenue Girouard a été causé par la collision avec un camion. Aucun accident n'a occasionné de blessés graves dans les cinq dernières années, mais la majorité des accidents ont causé un blessé léger, soit 10 accidents sur 15.

La figure de la page suivante présente les intersections de la rue de Terrebonne sur lesquelles ces accidents sont survenus. Il est à noter que plusieurs accidents sont également survenus sur les axes transversaux aux approches de la rue de Terrebonne. Au total, 6 des 15 accidents sont survenus aux approches secondaires de la rue de Terrebonne.

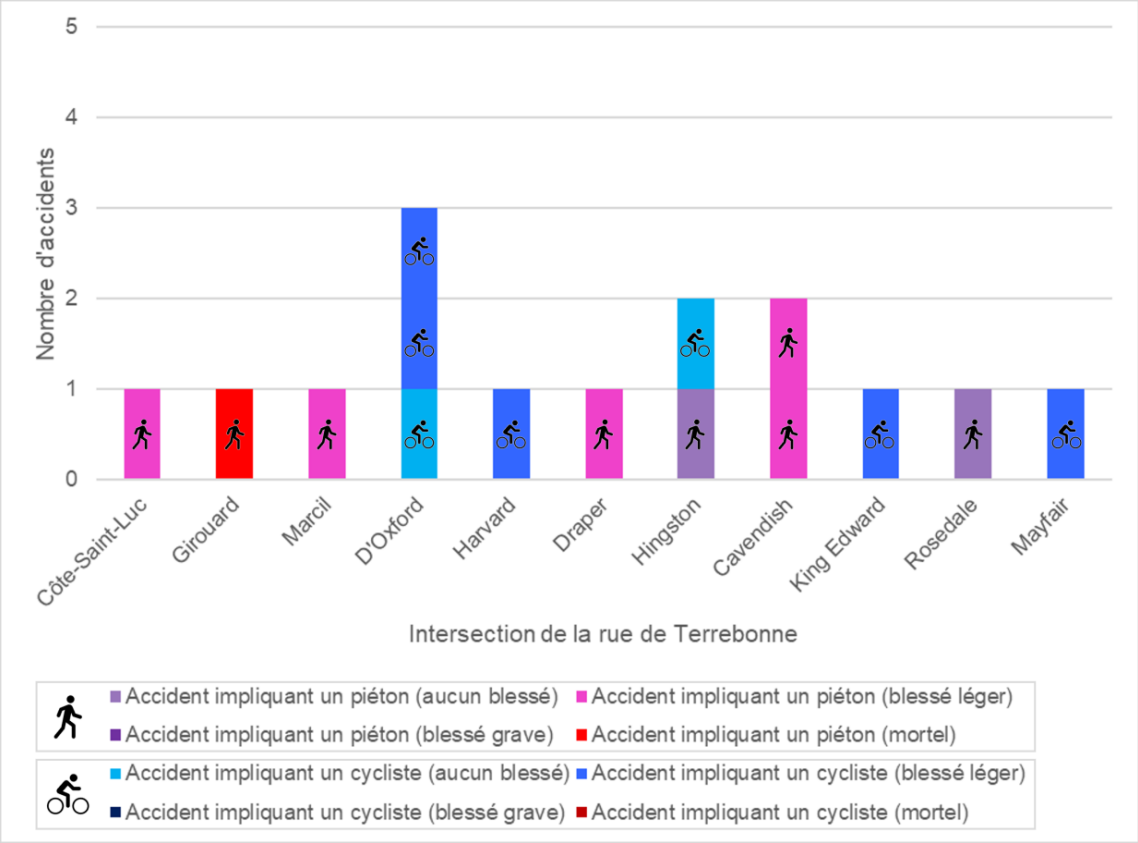


Figure 2-16 : Accidents impliquant un piéton ou un cycliste sur la rue de Terrebonne par intersection (2017 à 2021)

Il est possible de remarquer que l'intersection de la rue de Terrebonne et de l'avenue d'Oxford est la plus accidentogène pour les cyclistes. Quant à elle l'intersection de la rue de Terrebonne et du boulevard Cavendish est la plus accidentogène pour les piétons.

À la lumière de ces relevés d'accident et en combinant les accidents étant survenus sur la rue de Terrebonne et sur les axes transversaux de celle-ci, les intersections suivantes sont les plus critiques au niveau de la fréquence de collision entre un véhicule et un piéton ou un cycliste :

- **Avenue d'Oxford** : 3 accidents (deux blessés légers);
- **Avenue Hingston** : 2 accidents (aucun blessé);
- **Boulevard Cavendish** : 2 accidents (deux blessés légers).

2.7.2 Causalité des accidents

Plusieurs éléments peuvent accentuer le risque de collision. D'abord, le mode de gestion à l'intersection peut être un premier indicateur sur le niveau de sécurité de l'intersection en fonction des débits et des aménagements. Dans le cas des trois intersections de la rue de Terrebonne identifiées ci-haut, celles-ci sont gérées par trois modes de gestion différents, soit :

- **Avenue d'Oxford** : Arrêt toutes directions;
- **Avenue Hingston** : Arrêt sur l'axe transversal uniquement;
- **Boulevard Cavendish** : Feu de circulation (avec feux pour piétons).

Les éléments suivants en lien avec la visibilité à l'intersection et la sécurité des usagers vulnérables peuvent également causer un plus haut risque de collision :

- **Stationnement jusqu'à la ligne d'arrêt**: Contrairement à la réglementation interdisant le stationnement à moins de 5 m d'une intersection, le marquage de la rue de Terrebonne incite les automobilistes à se stationner jusqu'à la ligne d'arrêt limitant ainsi la visibilité d'un piéton ou d'un cycliste s'engageant dans la traverse de la rue de Terrebonne (Figure 2-17). Il est à noter que la règlementation à cet égard sera considérée lors de la conception et que la signalisation adéquate sera mise en place lors de l'implantation d'un nouvel aménagement cyclable protégé.
- **Longue exposition des piétons et des cyclistes sur la chaussée** : Dans certains cas, les piétons et les cyclistes doivent traverser jusqu'à 4 voies de circulation avant d'atteindre le prochain trottoir ou le prochain tronçon de rue, ce qui représente une grande distance d'exposition qui peut varier dans le temps selon les habiletés du piéton ou du cycliste. Les enjeux de sécurité liée à cette exposition peuvent être accentués lorsque le marquage du passage piéton est absent ou en mauvaise condition. La Figure 2-18 illustre le cas de l'intersection de Terrebonne et Cavendish où il y a également présence d'arrêts d'autobus situés en amont de l'intersection qui lorsqu'à l'arrêt un bus peu bloquer la visibilité d'un piéton s'engageant à traverser la rue étant ainsi à risque d'être percuté par un automobiliste souhaitant tourner à droite en contournant le bus.



Figure 2-17 : Stationnement à moins de 5 m de l'intersection sur la rue de Terrebonne (intersection avenue d'Oxford)

SOURCE : GOOGLE MAPS



Figure 2-18 : Traverse de 4 voies à l'intersection de la rue de Terrebonne et du boulevard Cavendish

SOURCE : GOOGLE MAPS

2.8 Sommaire des constats et enjeux

- Le secteur d'influence ne possède actuellement aucun aménagement cyclable sécurisé et séparé de la circulation de manière physique;
- Des trottoirs sont présents sur toute la longueur de l'axe;
- L'avenue Girouard, la rue Draper et le boulevard Cavendish sont les intersections de la rue de Terrebonne les plus achalandées au niveau des débits piétons;
- L'avenue de Girouard, le boulevard Grand et la rue Walkley sont les intersections de la rue de Terrebonne les plus achalandées au niveau des débits cyclistes;
- Quinze accidents impliquant un piéton ou un cycliste sont survenus de 2017 à 2020 sur la rue de Terrebonne, dont un accident mortel (piéton) à l'intersection de l'avenue Girouard;
- Les endroits les plus accidentogènes vis-à-vis les modes actifs semblent présenter des problèmes de visibilité principalement dus au stationnement de véhicules ou l'arrêt de bus en amont des intersections.

3. Portrait de la situation actuelle du réseau routier et de la circulation (Volet 1)

3.1 Caractéristiques géométriques de la rue de Terrebonne

Le tableau suivant présente les caractéristiques géométriques de la rue de Terrebonne.

Tableau 3-1 : Caractéristiques géométriques de la rue de Terrebonne

Paramètres	Rue de Terrebonne
Milieu	Urbain
Classification routière	Rue locale
Camionnage	Interdit sauf livraison locale
Vitesse affichée (km/h)	30 km/h
Nombre de voies	1 voie par direction
Stationnement	2 côtés
Largeur de la chaussée	Environ 11 m
Emprise fonctionnelle	Environ 14,6 m
Contexte riverain	Présence d'entrées charretières (principalement dans les secteurs résidentiels)
Présence de trottoirs	Oui, des deux côtés (environ 1,8 m)
Transport collectif	Aucun arrêt sur de Terrebonne
Réseau cyclable	Chaussée partagée

La figure suivante présente la configuration actuelle de la rue de Terrebonne.

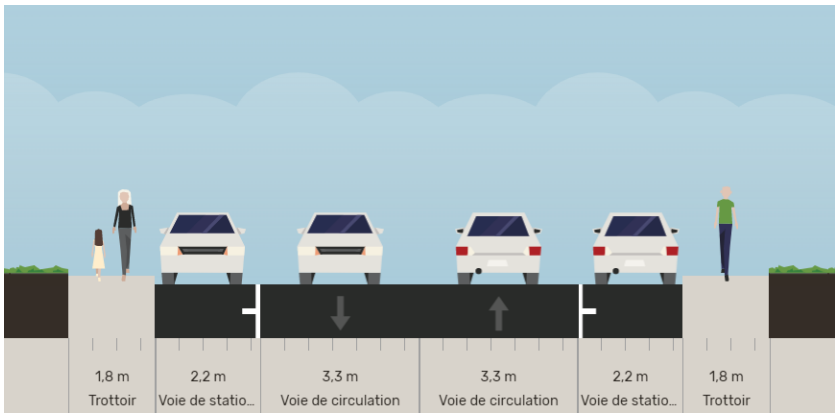


Figure 3-1 : Configuration actuelle de la rue de Terrebonne

Dans le cadre du présent mandat, l'élargissement de l'emprise fonctionnelle et la reconfiguration des trottoirs ne sont pas prévus. De cette manière, les aménagements proposés devront considérer la largeur de chaussée existante ainsi que les mesures d'apaisement de la circulation déjà en place (dos d'âne, saillies de trottoir élargies, etc.). La figure de la page suivante présente ces mesures d'apaisement.

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne

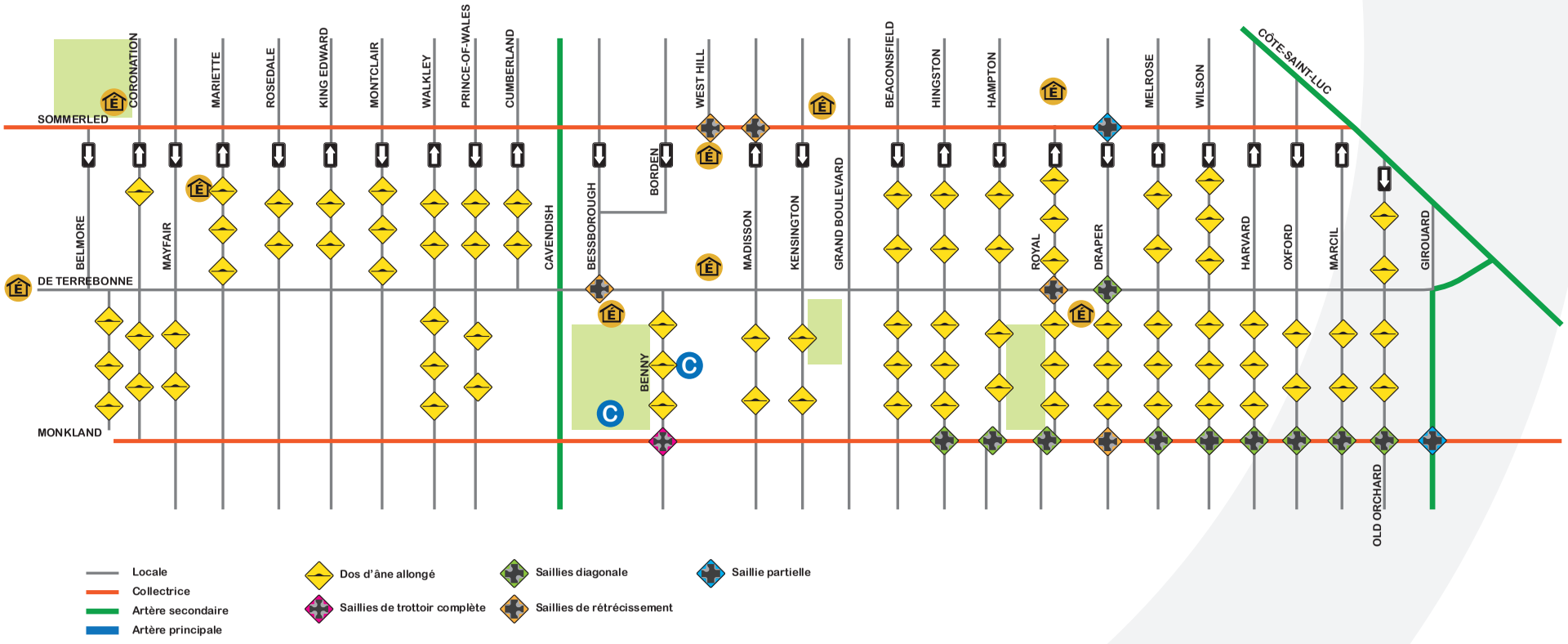


Figure 3-2
Diagnostic de la situation actuelle
Apaisement de la circulation

No. projet: MTR-00251766-A5

3.2 Hiérarchie et modes de gestion aux intersections

La rue de Terrebonne consiste en une rue locale connectée au réseau collecteur et artériel par un maillage orthogonal. La rue de Terrebonne est traversée par deux artères secondaires, soit le boulevard Cavendish et l'avenue Girouard. Les rues locales transversales, à l'exception du boulevard Grand, quant à elles sont à sens unique en alternance.

Les deux axes parallèles à la rue de Terrebonne, soit l'avenue Somerled au nord et l'avenue Monkland au sud sont des collectrices.

La rue de Terrebonne est gérée par des arrêts toutes directions et des feux de circulation à quelques intersections :

- **Arrêt toutes directions** : Rosedale, Walkley, Benny, Madison, Wilson et d'Oxford;
- **Feux de circulation** : Cavendish, Grand, Draper, Girouard.

La Figure 3-3 présente la hiérarchie routière du secteur à l'étude ainsi que les modes de gestions aux intersections. Quant à elle, la Figure 3-4 présente le sens de circulation des rues composant la zone d'influence.

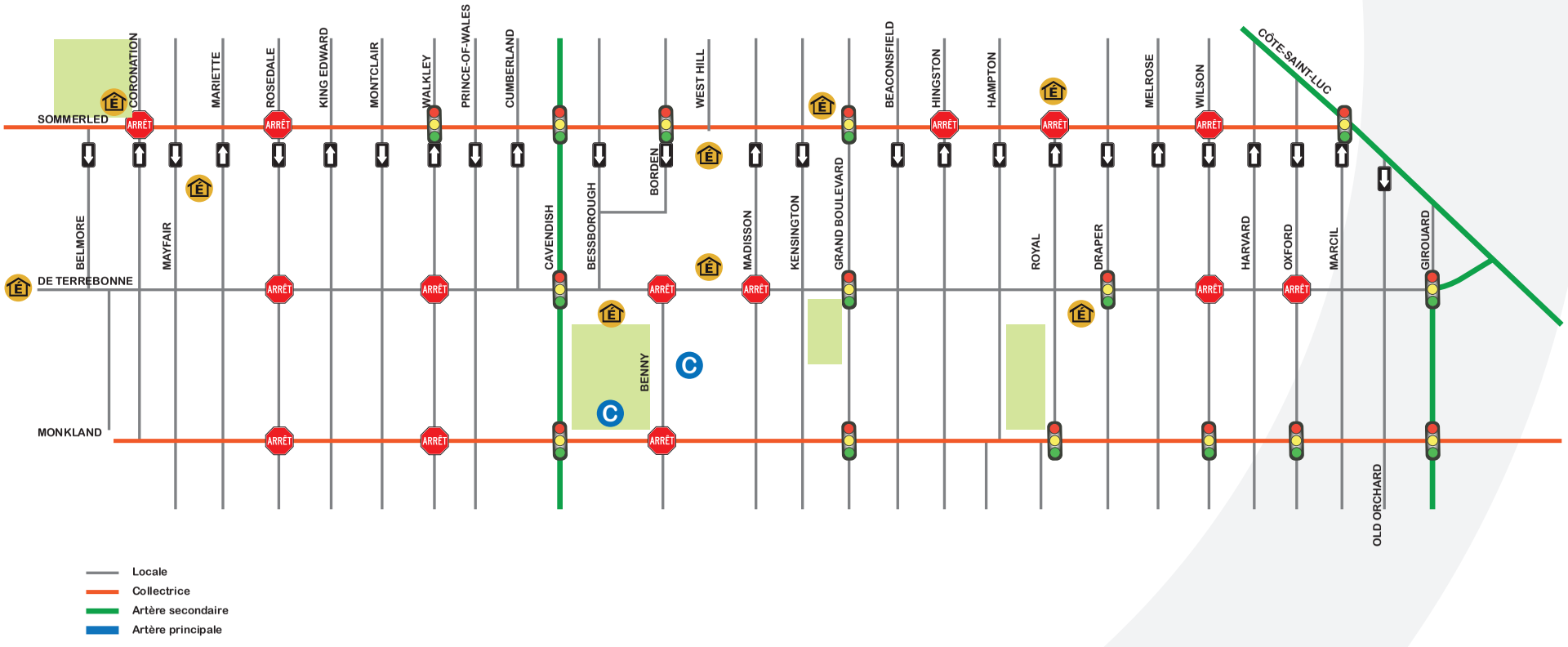


Figure 3-3
Diagnostic de la situation actuelle
Hiérarchie routière et mode de gestion

No. projet: MTR-00251766-A5

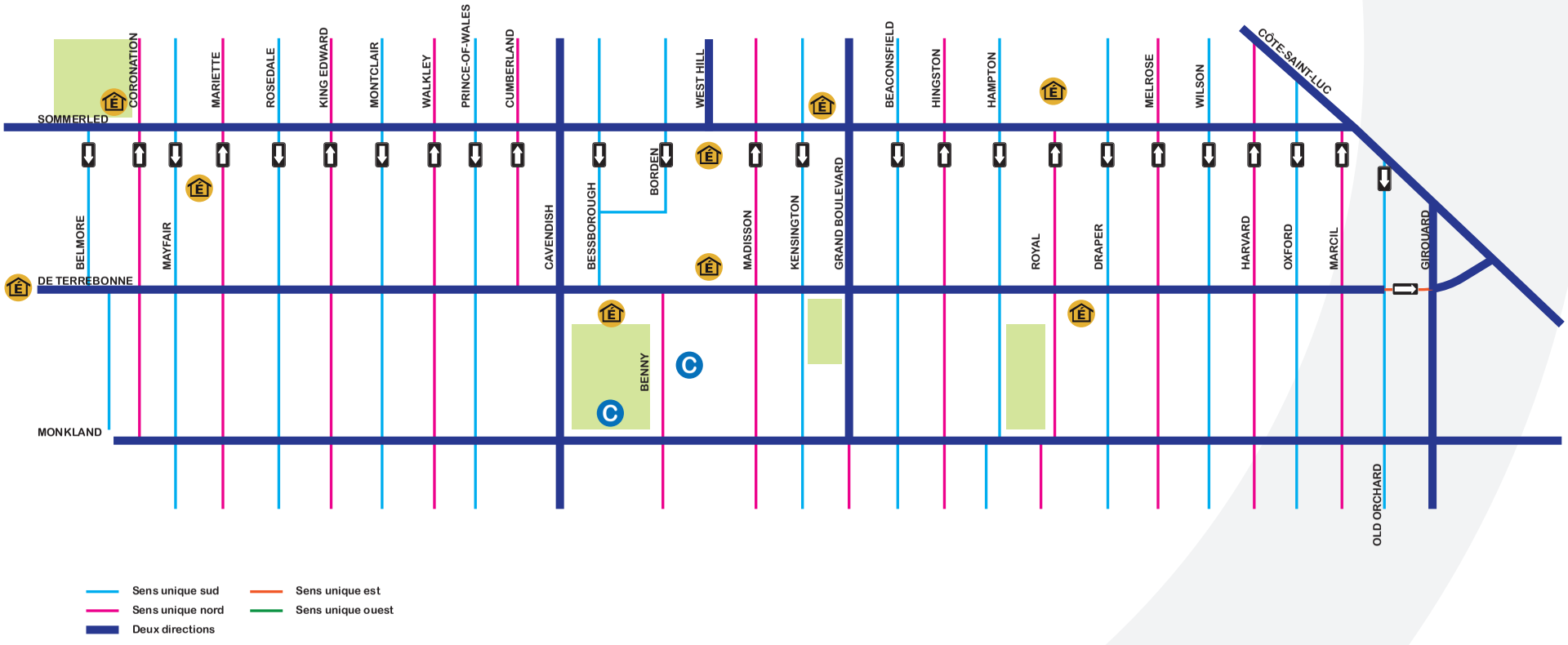


Figure 3-4
Diagnostic de la situation actuelle
Sens de circulation

No. projet: MTR-00251766-A5

exp.

3.3 État actuel de la circulation

3.3.1 Débits

Les débits observés sur la rue de Terrebonne exprimés en débit moyen journalier annuel (DJMA) et en débits horaires AM et PM proviennent des comptages effectués dans le cadre du présent mandat. Il est à noter que des travaux entraînant des fermetures partielles de la rue de Terrebonne en direction ouest entre Cumberland et Prince-of-Whales ainsi que sur Monkland en direction est entre Prince-of-Whales et Cavendish avaient lieu lors de la réalisation des comptages. Les débits qui étaient redirigés sur des chemins de détour en place ont donc été réassignés sur le réseau routier en considérant ces tronçons complètement rouverts à la circulation dans les deux directions. Il est par contre important de noter que les hypothèses prises pour effectuer ce rebalancement de la circulation sont approximatives et peuvent donner lieu à des résultats légèrement différents de la demande réelle.

La Figure 3-5 présente le DJMA par secteur et la Figure 3-6 présente les débits horaires en heure de pointe du matin (HPAM) et de l'après-midi (HPPM) également par secteur.

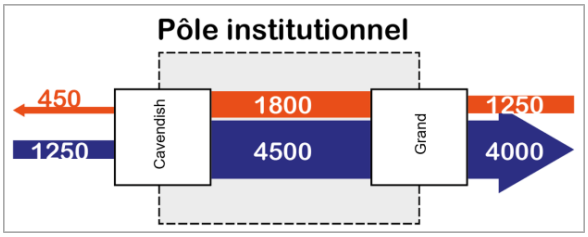


Figure 3-5 : DJMA sur l'avenue de Terrebonne (véh/jour

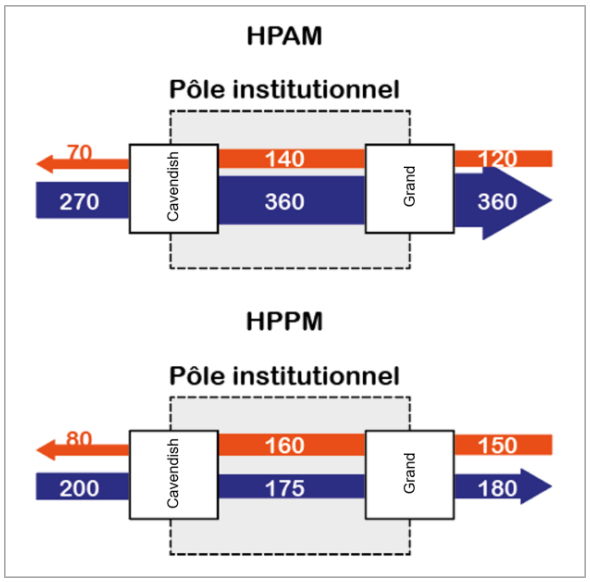


Figure 3-6 : Débits horaires en heures de pointe sur la rue de Terrebonne (véh/h)

Il est possible de remarquer que le DJMA est plus élevé dans le secteur institutionnel et le secteur résidentiel est étant donné la plus grande proportion de générateurs de déplacements et de résidences à plus haute densité. Il est également pertinent de noter que la demande véhiculaire en direction Est est toujours plus importante, peu importe la période de la journée, mais plus particulièrement le matin. Ceci est dû en majorité à la présence des écoles St. Monica et Willingdon dont les débarcadères situés du côté sud sur de Terrebonne sont très sollicités par les bus et les parents venant conduire les étudiants le matin lors de la période de pointe de la circulation alors que ce mouvement ne concorde pas avec l'heure de pointe en après-midi. Les activités scolaires représentent une part importante de la circulation générée dans le secteur.

3.3.2 Conditions de circulation

Afin d'évaluer les niveaux de service (NDS) actuels en heure de pointe du matin (HPAM) et de l'après-midi (HPPM), une analyse avec le logiciel de microsimulation Synchro/SimTraffic est faite. L'ensemble du réseau de la zone d'influence a été modélisé avec les comptages disponibles et les comptages effectués dans le cadre du présent mandat.

Pour l'ensemble de la zone d'influence la HPAM est observée de 7h45 à 8h45 et la HPPM de 15h45 à 16h45. Il est à noter que la HPPM ne correspond pas à l'heure de pointe de la fin des classes des écoles primaires du secteur.

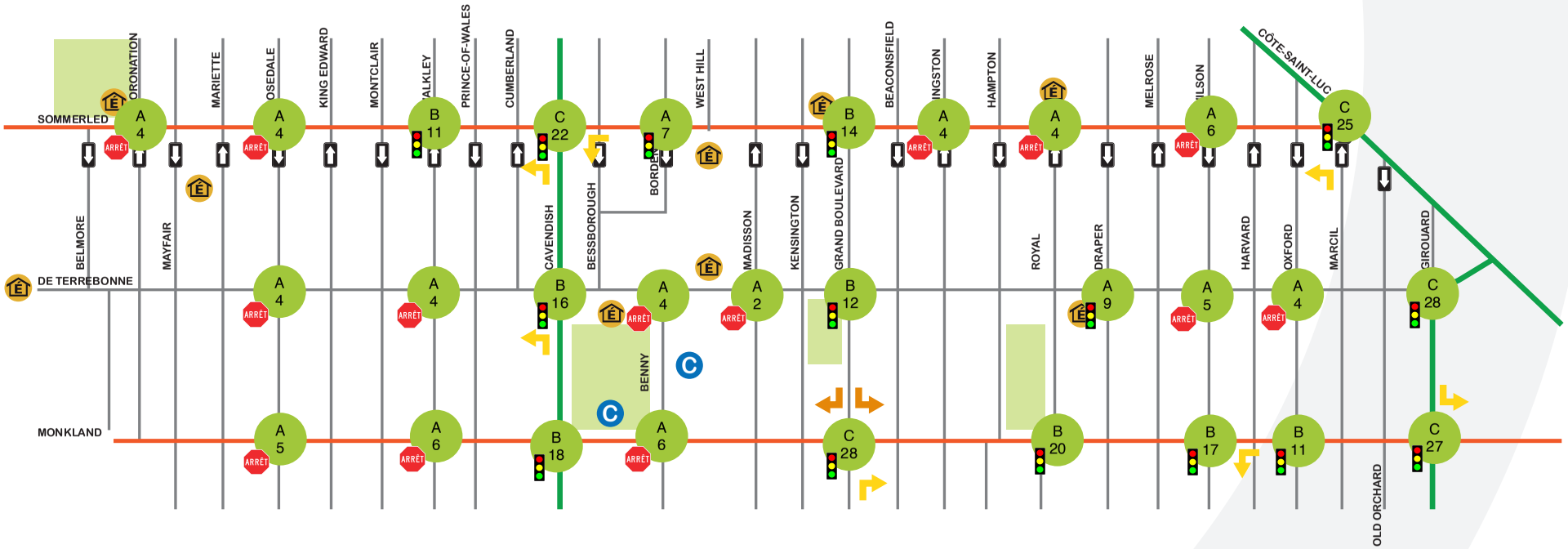
Les conditions de circulation sont représentées par des niveaux de service (NDS) qui sont estimés en fonction du retard moyen par véhicules (s/véh) et sont classées de A à F selon les définitions suivantes:

- Un NDS de A à C est considéré bon et correspond à une fluidité de la circulation;
- Un NDS de D est considéré acceptable, mais un ralentissement est ressenti;
- Un NDS de E correspond à une circulation difficile avec ralentissements accentués et arrêts fréquents, mais la plupart des véhicules réussissent à franchir l'intersection en un cycle de feu;
- Un NDS de F correspond à la saturation de l'intersection. En effet, pour un NDS de F, le retard moyen par véhicule est de plus de 50 s/véh pour une intersection gérée par un arrêt et de plus de 80 s/véh pour une intersection gérée par un feu de circulation, ce qui cause de longues files d'attente et du refoulement.

Les rapports détaillés des analyses Synchro/SimTraffic de la situation actuelle à la HPAM et à la HPPM se trouvent à l'Annexe B. Ceux-ci comportent l'ensemble des intersections du secteur d'influence et sont basés sur les débits présentés à l'Annexe A. Les figures de la page suivante présentent le NDS global de chaque intersection ainsi que les NDS à chaque approche, pour l'HPAM (Figure 3-7) et l'HPPM (Figure 3-8), selon la situation actuelle. Afin de faciliter la lecture, seules les intersections gérées par un feu de circulation ou un arrêt toute direction sont représentées. Les mouvements ayant un NDS de D, E ou F sont également représentés selon leur code de couleur respectif tel qu'illustré sur la légende.

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne



Intersection à feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 20 s
C	21 à 35 s
D	36 à 55 s
E	56 à 80 s
F	> 80 s

Intersection sans feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 15 s
C	16 à 25 s
D	26 à 35 s
E	36 à 50 s
F	> 50 s

Niveau de service global → C
Retard global (s) → 35
Mouvement

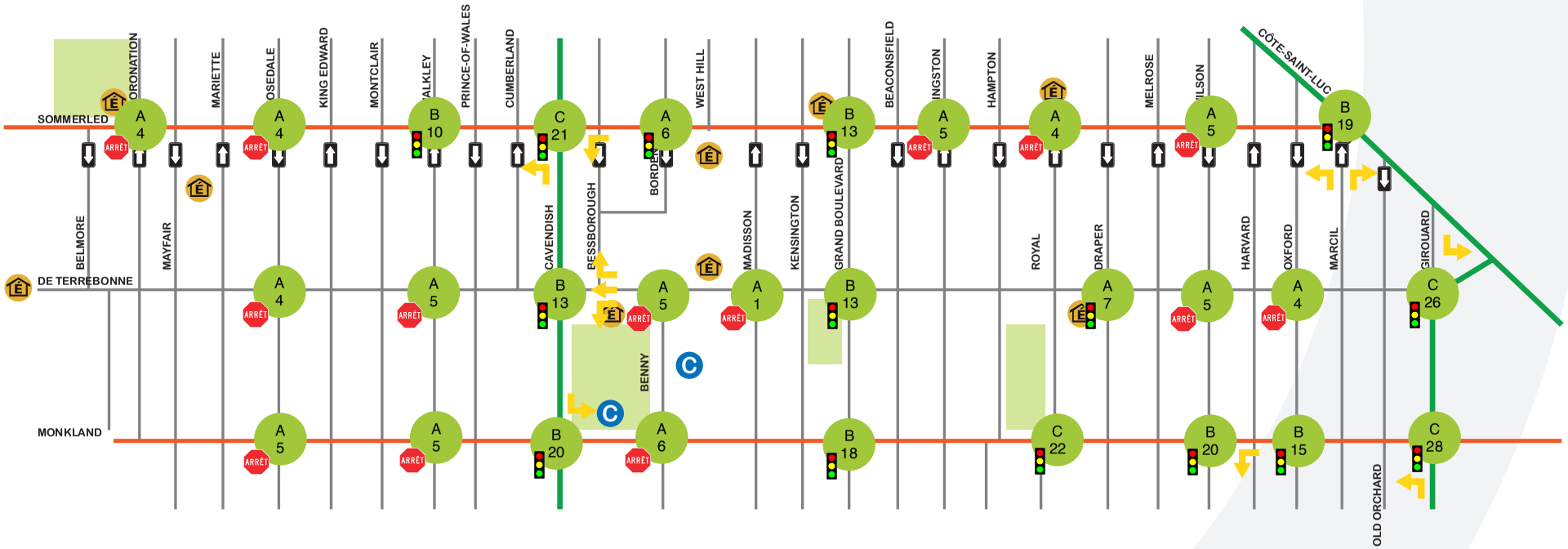
Figure 3-7
Diagnostic de la situation actuelle
Conditions de circulation en HPAM

No. projet: MTR-00251766-A5

exp.

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne



Intersection à feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 20 s
C	21 à 35 s
D	36 à 55 s
E	56 à 80 s
F	> 80 s

Intersection sans feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 15 s
C	16 à 25 s
D	26 à 35 s
E	36 à 50 s
F	> 50 s

Niveau de service global → C
Retard global (s) → 35
Mouvement

Figure 3-8
Diagnostic de la situation actuelle
Conditions de circulation en HPPM

No. projet: MTR-00251766-A5

exp.

Il est possible de remarquer que la circulation demeure généralement fluide en HPAM et en HPPM dans le secteur d'influence. En HPAM, les conditions de circulation sont fluides sur l'ensemble de la rue de Terrebonne. Le plus grand ralentissement dans la zone d'influence se fait ressentir à l'approche nord de l'intersection Monkland / Grand avec un NDS de E. En effet, le boulevard Grand étant à sens unique vers le nord au sud de l'avenue Monkland, l'ensemble des véhicules circulant en direction sud à l'approche de Monkland doivent donc effectuer un virage à droite ou à gauche. En ce qui a trait à l'achalandage des autobus, il est possible de remarquer à proximité de l'école St. Monica, une dizaine d'autobus circulant en direction est sur la rue de Terrebonne en HPAM.

En HPPM, sur la rue de Terrebonne, un ralentissement se fait ressentir en direction ouest à l'intersection du boulevard Cavendish. Il en est de même pour l'intersection de Terrebonne / Girouard pour la majorité des mouvements. Autrement, des mouvements de virage à gauche sont ponctuellement ralentis à quelques intersections gérées par un feu de circulation.

Globalement, autant en HPAM qu'en HPPM, les analyses des comptages démontrent que les avenues Somerled et Monkland auraient la capacité d'absorber un plus grand nombre de véhicules dans le contexte d'une révision du patron de circulation de la rue de Terrebonne.

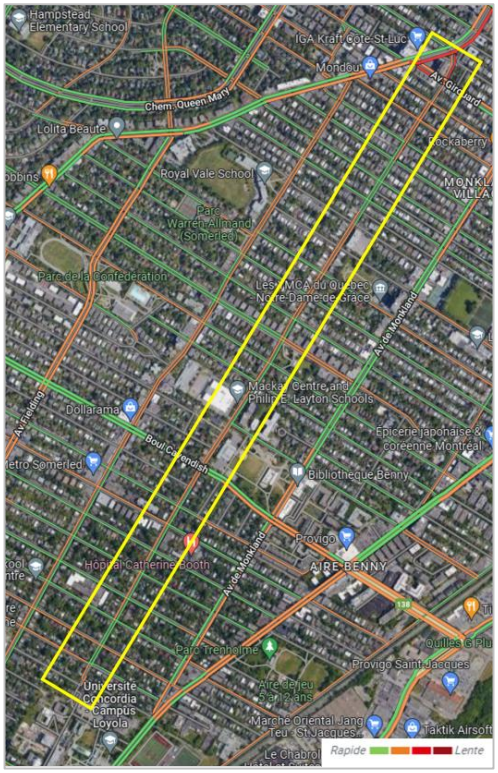


Figure 3-9 : État général de la congestion en HPAM (un mercredi à 8h) SOURCE : GOOGLE MAPS

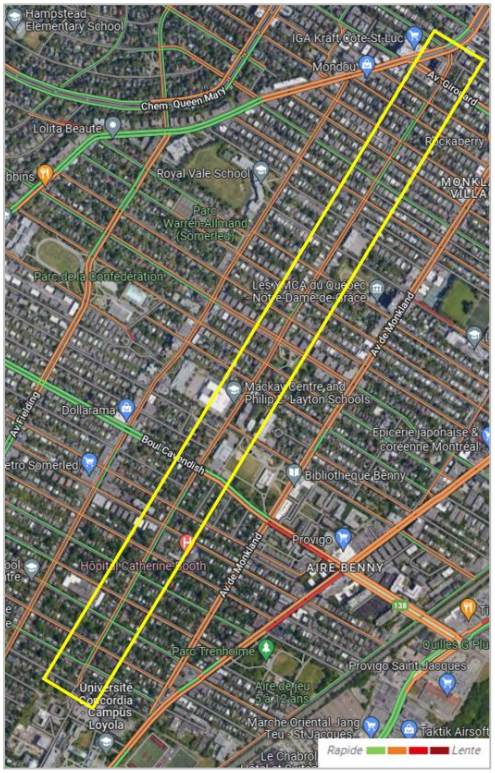


Figure 3-10 : État général de la congestion en HPPM (un mercredi à 16h) SOURCE : GOOGLE MAPS

Ces constats concordent avec les ralentissements observés à partir des représentations de données d'achalandage de Google Maps aux mêmes périodes, présentées aux figures suivantes. En effet, davantage de ralentissements se font ressentir en HPPM. De manière générale, pour les deux heures de pointe, le secteur institutionnel est plus fortement achalandé.

3.4 Offre et demande de stationnement

Cette section présente dans un premier temps l'offre en stationnement sur la rue de Terrebonne et sur ses rues transversales en fonction du nombre de places disponibles et de la règlementation. Ensuite, la demande en stationnement est exprimée en fonction des taux d'occupation relevés sur l'axe.

3.4.1 Offre en stationnement

La rue de Terrebonne comporte actuellement une voie de stationnement sur rue de chaque côté de la chaussée. Au total, la rue de Terrebonne comporte :

- 230 places de stationnement sur rue en direction ouest;
- 248 places de stationnement sur rue en direction est.

Les rues transversales offrent également du stationnement sur rue. Sur une longueur de 50 m de part et d'autre de la rue de Terrebonne, les rues transversales comportent au total :

- 328 places de stationnement au nord de la rue de Terrebonne;
- 301 places de stationnement au sud de la rue de Terrebonne.

Le stationnement sur la rue de Terrebonne est gratuit, mais règlementé, notamment à proximité des écoles. De manière générale, le stationnement est interdit entre 8h et 17h du lundi au vendredi aux abords des écoles afin de faire place aux autobus scolaires et aux autres activités scolaires.

La zone d'influence comprend quelques zones de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) du côté sud de la rue de Terrebonne sur les axes suivants :

- Avenue Belmore (14 places, dont 5 dans le secteur d'étude);
- Avenue Benny (6 places);
- Avenue Royal (5 places);
- Avenue Marcil (21 places, dont 5 dans le secteur d'étude);
- Avenue Old Orchard (25 places, dont 6 dans le secteur d'étude);
- Avenue Girouard (30 places).

Le secteur d'étude comprend également des espaces de débarcadère 15 minutes devant les lieux de culte de la rue de Terrebonne soit le Temple Yuen Kwok et l'Église Rosedale entre les avenues Mariette et Rosedale et l'Église St-Monica entre les avenues Benny et Madison.

L'offre et la règlementation en stationnement sont présentées sur la figure de la page suivante. Il est à noter que le nombre de cases disponibles indiqué représente l'offre générale lorsque la règlementation n'interdit pas le stationnement. Les débarcadères 15 minutes à proximité des écoles ne sont pas considérés comme des cases de stationnement.



Légende

Règlementation du stationnement
- Interdit en tout temps
- Interdit 9h-22h30
- Nettoyage sur rue hebdomadaire (1h ou 2h)
- Réservé pour personnes handicapées
- Débarcadère 15 minutes (lun-ven 7h-18h)
- Débarcadère 15 minutes (lun-ven 7h-9h et 14h-16h)
- Débarcadère 15 minutes (mardi et mercredi 9h-15h)
- Interdit lun-sam 8h-17h
- Interdit lun-ven 8h-17h
- Interdit lun-ven 8h-16h
- Vignette SRRR
- Interdit divers jours 8h-17h
- xx Nombre de cases disponibles

Figure 3-11
Diagnostic de la situation actuelle
Offre en stationnement et règlementation

No. projet: MTR-00251766-A5

3.4.2 Demande en stationnement

Les relevés de stationnement sont analysés afin d'évaluer le taux d'occupation sur la rue de Terrebonne et ses rues transversales. Il est à noter qu'un taux d'occupation supérieur à 1 correspond à un usage délinquant, c'est-à-dire un usager qui est stationné dans un espace qui n'est pas considéré comme une case de stationnement. Les motocyclettes et les mobylettes ont été comptées comme occupant une demi-place de stationnement, à moins qu'elles ne prennent l'espace qui équivaut à un stationnement standard entre deux véhicules. Les remorques présentes lors des comptages comptaient deux places de stationnement avec leur véhicule, ou plus dépendamment de leur longueur. Les places qu'occupaient les camions étaient évaluées également au cas par cas.

Rue de Terrebonne

Les figures ci-dessous montrent le taux moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne le jeudi (Figure 3-12) et le samedi (Figure 3-13).

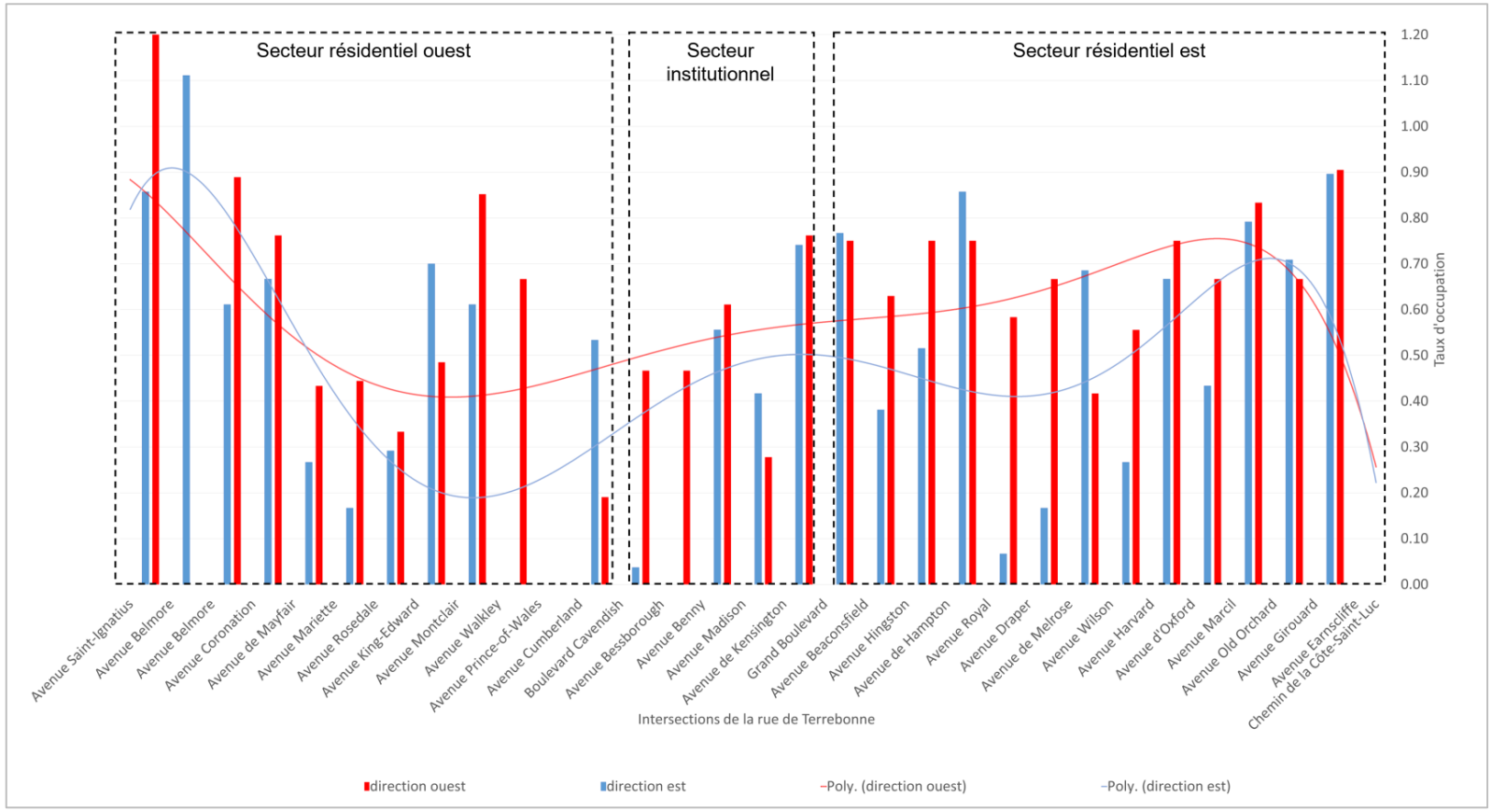


Figure 3-12 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par direction (jeudi)

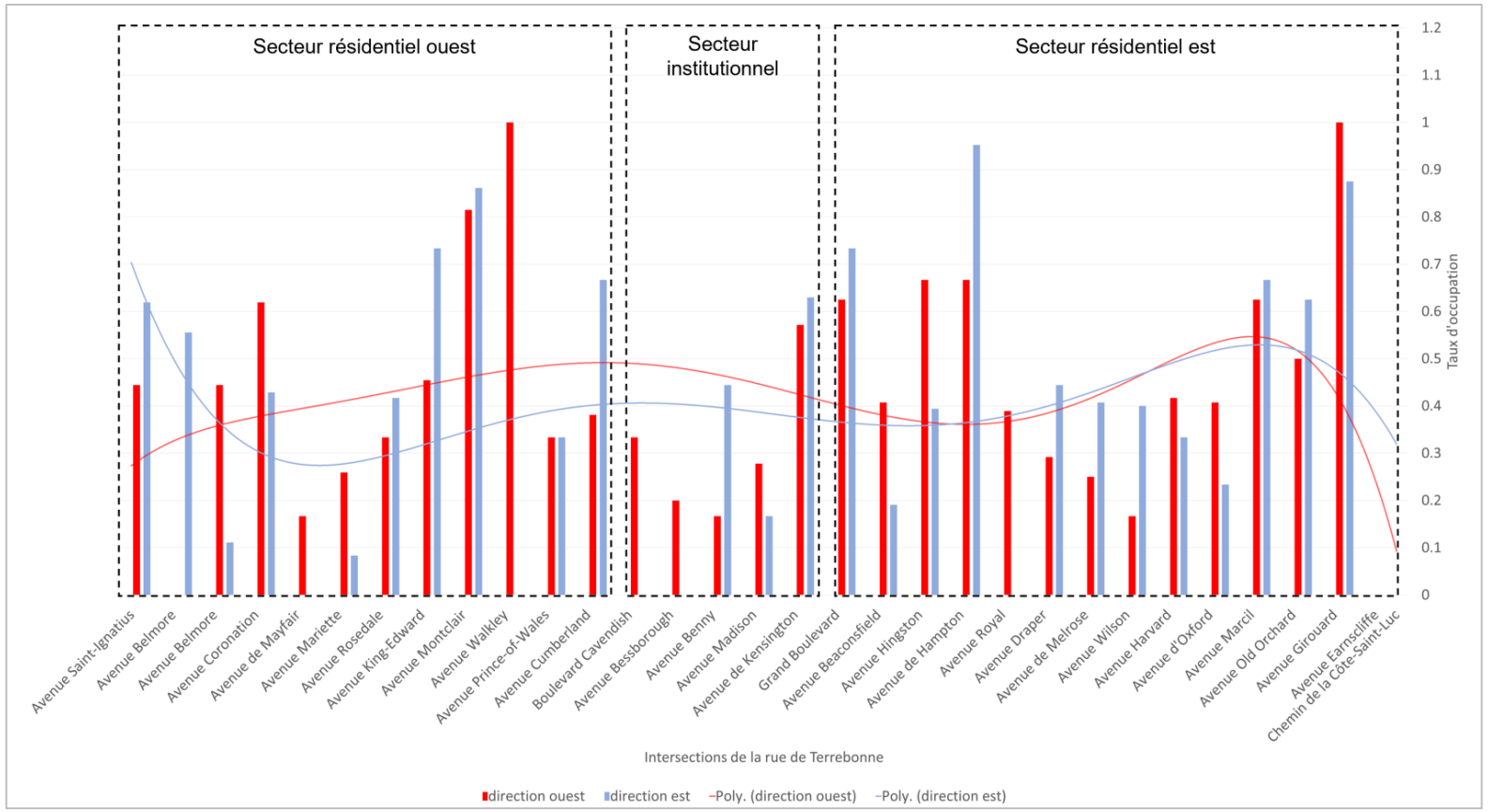


Figure 3-13 : Taux : moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par direction (samedi)

Il est possible de remarquer que la demande en stationnement est plus élevée dans le secteur résidentiel Est, autant la semaine que la fin de semaine, notamment entre les avenues Beaconsfield et Royal et entre les avenues Marcil et Girouard. En effet, entre les avenues Beaconsfield et Royal, les logements ont une densité un peu plus élevée (duplex jumelés) et ont la façade directement sur la rue de Terrebonne. Une densité de logements plus élevée est également présente sur la rue Girouard (logement multifamilial de type condo) ce qui peut expliquer une plus grande demande en stationnement sur la rue de Terrebonne à ce niveau.

Dans le secteur résidentiel ouest, le taux d'occupation du stationnement est également plus élevé entre les avenues Saint-Ignatius et Belmore à proximité du campus Loyola. La demande est également plus forte entre les avenues King-Edward et Walkley étant donné la plus haute densité de logement.

Les figures ci-dessous montrent le taux d'occupation moyen (deux directions confondues) du stationnement sur la rue de Terrebonne selon la période de la journée le jeudi (Figure 3-14) et le samedi (Figure 3-15).

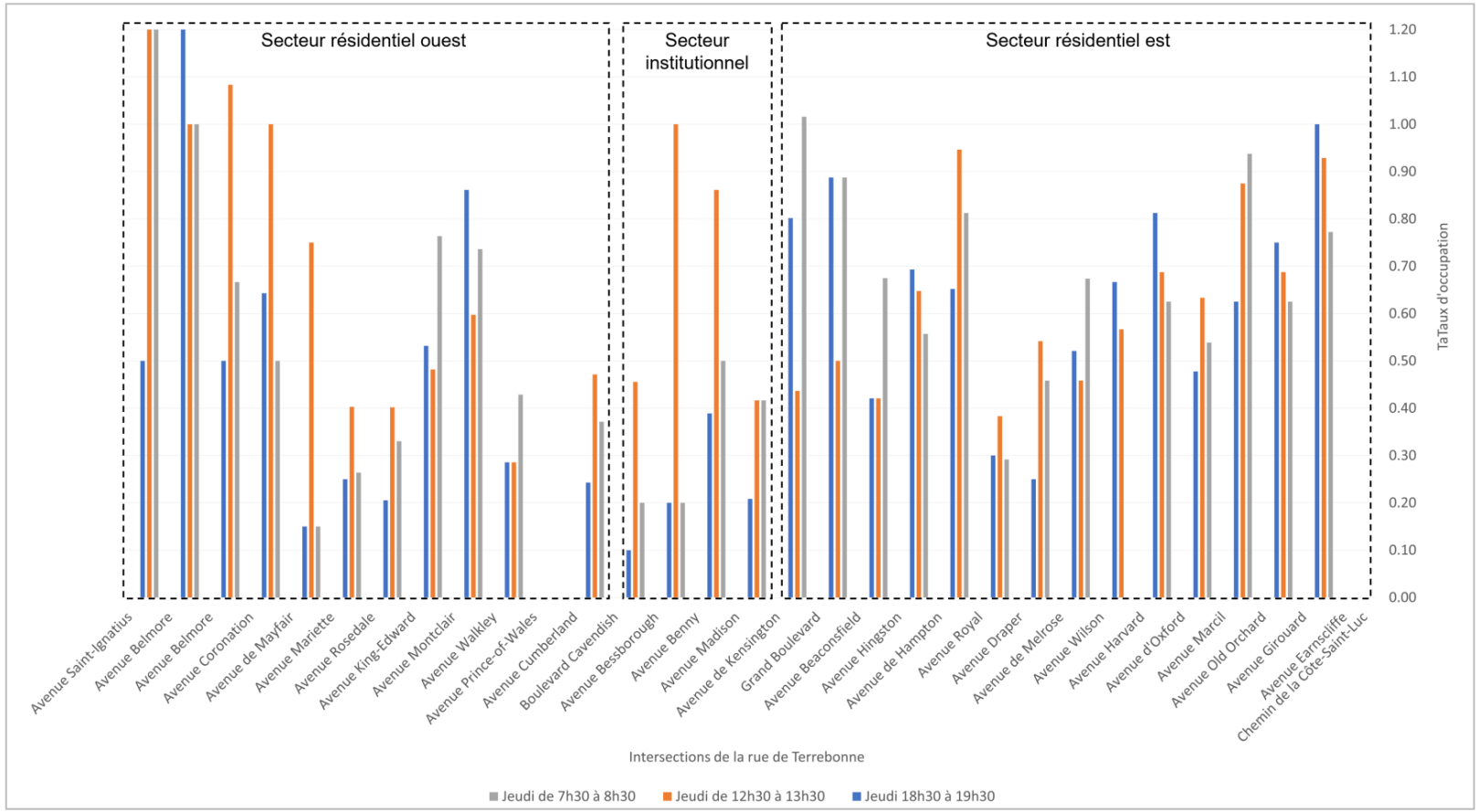


Figure 3-14 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par période (jeudi)

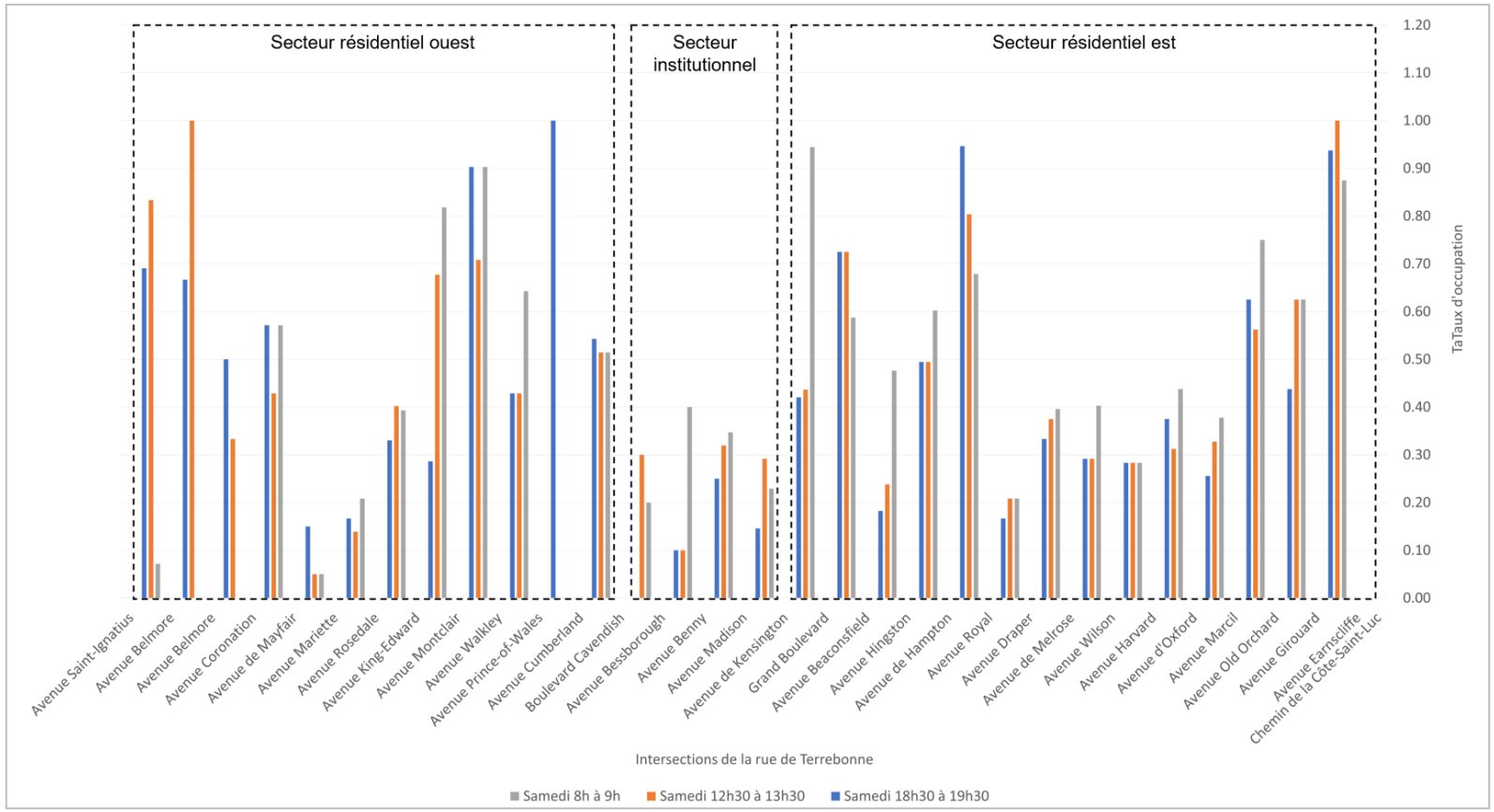


Figure 3-15 : Taux : moyen d'occupation du stationnement sur la rue de Terrebonne par période (samedi)

Le secteur institutionnel est celui qui présente la plus faible demande en stationnement à l'exception de la période du jeudi midi. Ceci est entre autres dû à la règlementation qui limite davantage le stationnement pendant les heures de classe. Toutefois, les activités du secteur institutionnel prennent place principalement en journée. L'offre en stationnement est donc réduite pour cette période alors que la demande est augmentée.

De manière générale, la demande en stationnement sur la rue de Terrebonne est plus faible le samedi qu'en semaine, à l'exception des secteurs plus denses (à proximité de l'avenue Girouard dans le secteur résidentiel est et des avenues Montclair et Walkley dans le secteur résidentiel ouest). En moyenne par secteur, le taux d'occupation varie entre 35% et 70% la semaine et entre 10% et 60% la fin de semaine. Ces taux d'occupation sous le seuil de 80% assurent une flexibilité dans la gestion du stationnement.

Le Tableau 3-2 présente le taux d'occupation moyen du stationnement sur la rue de Terrebonne par secteur, par direction et par période de la journée. Le nombre de places inoccupées est également identifié afin de donner un ordre de grandeur et une représentativité du taux d'occupation.

Tableau 3-2 : Taux d'occupation moyen du stationnement sur la rue de Terrebonne par secteur, direction et période de la journée

Secteur (direction)	Jeudi AM		Jeudi midi		Jeudi PM		Samedi AM		Samedi midi		Samedi PM	
	Taux d'occupation moyen	Nombre de places vacantes	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places vacantes	Taux d'occupation moyen	Nombre de places vacantes	Taux d'occupation moyen	Nombre de places vacantes	Taux d'occupation moyen	Nombre de places vacantes
Secteur résidentiel Ouest (direction ouest)	57%	41	66%	36	48%	48	42%	45	44%	51	57%	37
Secteur résidentiel Ouest (direction est)	49%	51	61%	40	36%	60	31%	59	44%	53	46%	55
Secteur institutionnel (direction ouest)	48%	22	71%	9	36%	25	48%	22	34%	28	11%	36
Secteur institutionnel (direction est)	51%	19	44%	21	35%	29	36%	27	27%	31	30%	29
Secteur résidentiel est (direction ouest)	69%	32	67%	36	70%	34	51%	52	50%	54	47%	58
Secteur résidentiel est (direction est)	52%	56	60%	46	54%	50	52%	56	46%	62	46%	61

Rues transversales

Des taux d'occupation similaires sont observés sur les axes transversaux de la rue de Terrebonne. Les axes transversaux présentent donc une capacité résiduelle importante autant la semaine que la fin de semaine. Les figures suivantes présentent le taux moyen d'occupation du stationnement sur les rues transversales à la rue de Terrebonne le jeudi (Figure 3-16) et le samedi (Figure 3-17).

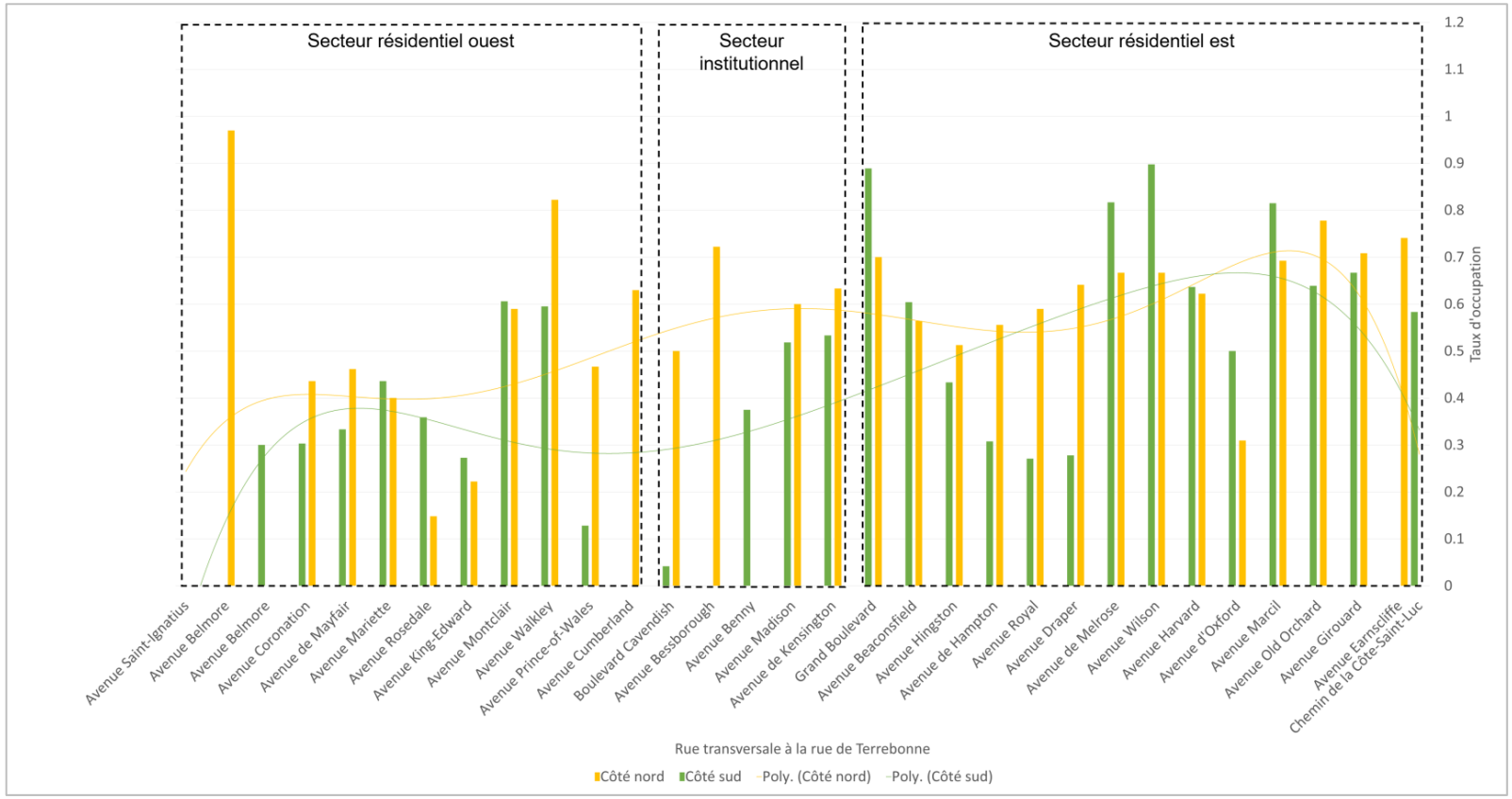


Figure 3-16 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur les rues transversales à la rue de Terrebonne (jeudi)

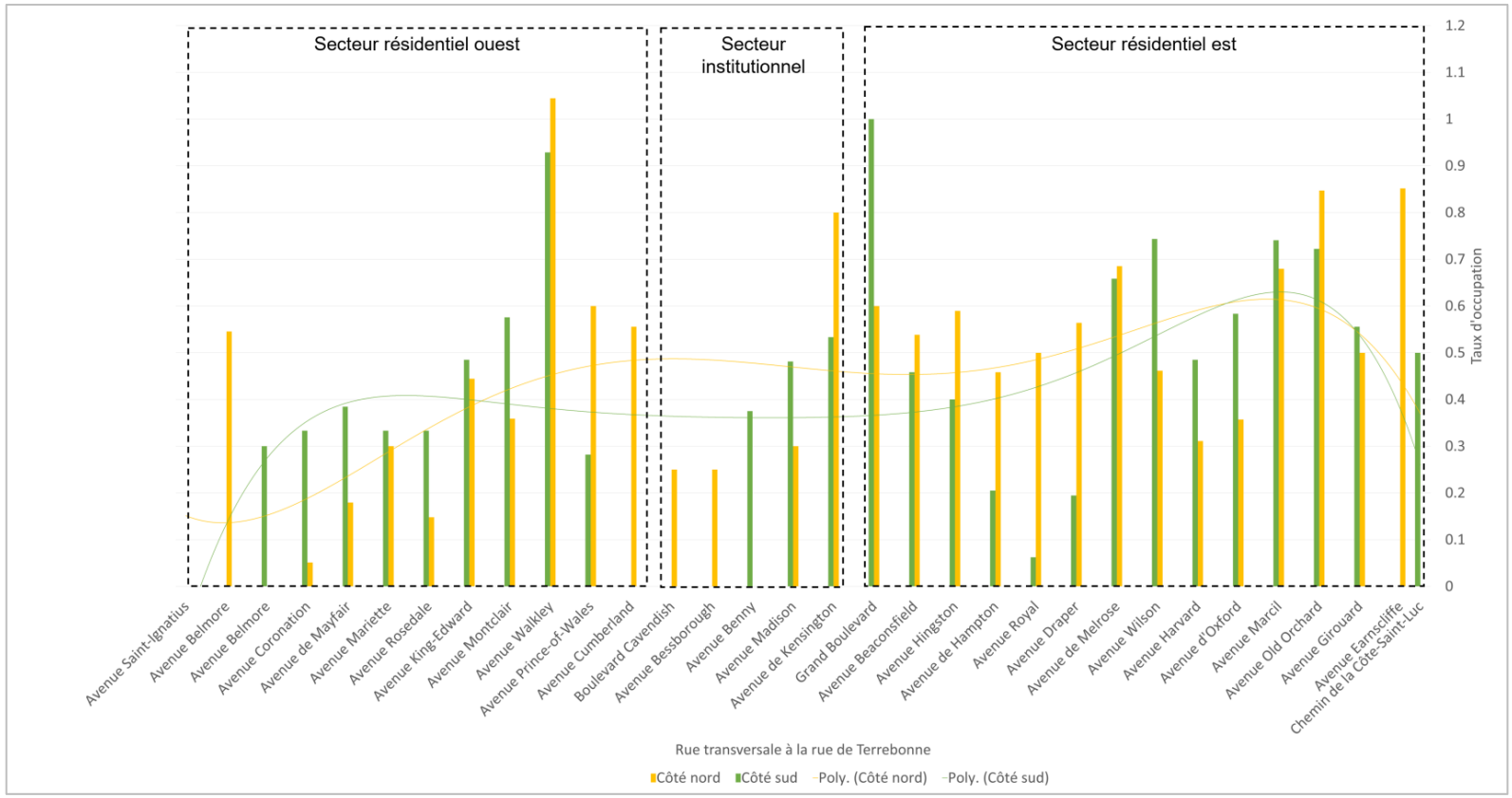


Figure 3-17 : Taux moyen d'occupation du stationnement sur les rues transversales à la rue de Terrebonne (samedi)

Le Tableau 3-3 présente le taux d'occupation moyen du stationnement sur les rues transversales de la rue de Terrebonne par secteur, par côté et par période de la journée. Le nombre de places inoccupées est également identifié afin de donner un ordre de grandeur et une représentativité du taux d'occupation.

Il est possible de remarquer que le taux d'occupation moyen est plus élevé pour les rues du secteur institutionnel, principalement la semaine. Toutefois, de nombreuses places de stationnement demeurent disponibles sur les axes transversaux à proximité de la rue de Terrebonne, et ce pour la semaine et la fin de semaine.

Tableau 3-3 : Taux d'occupation moyen du stationnement sur les rues transversales à la rue de Terrebonne par secteur, côté et période de la journée

Secteur (direction)	Jeudi AM		Jeudi midi		Jeudi PM		Samedi AM		Samedi midi		Samedi PM	
	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles
Secteur résidentiel ouest (côté nord)	46%	57	56%	50	52%	55	43%	63	46%	63	34%	73
Secteur résidentiel ouest (côté sud)	35%	75	39%	71	27%	82	39%	69	39%	69	41%	67
Secteur institutionnel (côté nord)	76%	10	63%	15	60%	17	51%	21	49%	22	46%	23
Secteur institutionnel (côté sud)	72%	8	62%	11	40%	17	55%	13	54%	13	70%	10
Secteur résidentiel est (côté nord)	61%	64	61%	63	60%	63	63%	61	53%	76	46%	86
Secteur résidentiel est (côté sud)	51%	69	63%	57	58%	64	49%	77	53%	72	43%	84

Synthèse de la demande en stationnement

La demande en stationnement représentée en taux d'occupation moyen et en nombre de places disponibles est synthétisée par secteur dans le tableau suivant. Cette synthèse regroupe les deux directions de stationnement sur la rue de Terrebonne ainsi que les rues transversales des deux côtés de la rue de Terrebonne pour les trois secteurs à l'étude.

Secteur (direction)	Jeudi AM		Jeudi midi		Jeudi PM		Samedi AM		Samedi midi		Samedi PM	
	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles
Secteur résidentiel ouest	47%	224	56%	197	41%	245	39%	236	43%	236	44%	232
Secteur institutionnel	62%	59	60%	56	43%	88	48%	83	41%	94	39%	98
Secteur résidentiel est	58%	221	63%	202	61%	211	54%	245	51%	264	46%	289

Le secteur institutionnel présente le taux d'occupation du stationnement le plus élevé en semaine alors que le secteur résidentiel *est* présente le plus haut taux la fin de semaine. Toutefois, ces taux demeurent relativement faibles et de nombreuses places de stationnement demeurent disponibles à proximité.

3.5 Sommaire des constats et enjeux

Le portrait de la situation actuelle du réseau routier de la circulation permet de relever les constats et enjeux suivants :

- L'emprise fonctionnelle actuelle de la rue de Terrebonne est d'environ 14,6 m, soit une chaussée d'environ 11 m et deux trottoirs d'environ 1,8 m.
- Les saillies de trottoirs élargies constituent un élément à considérer lors de l'implantation d'un aménagement cyclable continu. Celles-ci sont essentielles à la sécurité des piétons aux abords des écoles.
- La rue de Terrebonne comporte 6 intersections gérées par des arrêts toutes directions et 4 intersections gérées par des feux de circulation.
- Le DJMA de la rue de Terrebonne s'élève jusqu'à 4500 véh/jour en direction est dans le secteur institutionnel entre les boulevards Cavendish et Grand.
- La demande véhiculaire en direction est sur la rue de Terrebonne est plus importante à toutes les périodes de la journée en semaine, particulièrement le matin.
- Les activités scolaires représentent une part importante de la circulation générée dans le secteur.
- La circulation demeure fluide sur la rue de Terrebonne en HPAM et en HPPM. Quelques ralentissements se font ressentir en direction ouest au niveau du boulevard Cavendish en HPPM.
- Le non-respect du dégagement de 5 m du stationnement en amont des intersections peut causer des enjeux de visibilité des piétons et des cyclistes qui traversent aux intersections.
- 1107 places de stationnement sont disponibles sur la rue de Terrebonne et sur les rues transversales à 50 m de part et d'autre de la rue de Terrebonne.
- En moyenne par secteur, le taux d'occupation du stationnement sur rue varie entre 35% et 70% la semaine et entre 10% et 60% la fin de semaine.

4. Vision d'aménagement et objectifs (Volet 1)

À la lumière du contexte de planification et du portrait de la situation actuelle, les objectifs de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce pilotant la vision d'aménagement pour l'implantation d'un lien cyclable sur la rue de Terrebonne ainsi que les contraintes et enjeux sur le territoire permettent d'identifier les typologies cyclables envisageables sur la rue.

Vision d'aménagement et objectifs

L'arrondissement désire adapter son offre cyclable sur le lien de la rue Terrebonne afin de desservir l'ensemble des usagers, notamment les écoliers, se déplaçant quotidiennement. De cette manière, elle souhaite favoriser les déplacements actifs et créer de saines habitudes de déplacements à long terme pour ses résidents. Pour se faire, elle veut :

- Sécuriser les aménagements cyclables sur l'axe pour les usagers vulnérables;
- Réduire la circulation de transit;
- Sensibiliser les automobilistes aux usagers de transport actif;
- À terme, inclure l'aménagement dans le réseau cyclable blanc (entretenu en période hivernale).

Contraintes et enjeux

Les contraintes et enjeux principaux de l'axe sont les suivants :

- Nécessité de conserver du stationnement sur rue;
- Aucune réfection de voirie majeure prévue à court terme sur l'axe;
- Présence d'entrées charretières;
- Courts tronçons de rues, et plusieurs intersections à franchir;
- Présence de zones de débarcadère sur rue desservant plusieurs institutions.

Pour ces raisons, il est convenu en amont de l'élaboration des concepts et de concert avec l'arrondissement qu'un aménagement bidirectionnel n'est pas souhaitable dans le contexte de la rue de Terrebonne. En effet, une telle configuration comporte plusieurs conflits et enjeux de sécurité, notamment avec la présence de nombreuses entrées charretières et avec la gestion de plusieurs intersections.

5. Principes directeurs (Volet 1)

Ce chapitre identifie les principes directeurs qui guideront l'élaboration des concepts d'aménagements proposés pour la rue de Terrebonne.

5.1 Composantes de rue

Une rue typique est composée de plusieurs éléments et espaces distincts selon son contexte et son type d'usager, comme montré sur la figure suivante. Lors du réaménagement d'un axe afin d'y implanter des aménagements de transport actif, plusieurs éléments de conception sont à considérer. Dans la majorité des cas lorsque l'espace est restreint et les contraintes sont nombreuses, une priorisation de ces éléments doit être faite. Les éléments à considérer sont présentés au tableau de la page suivante.

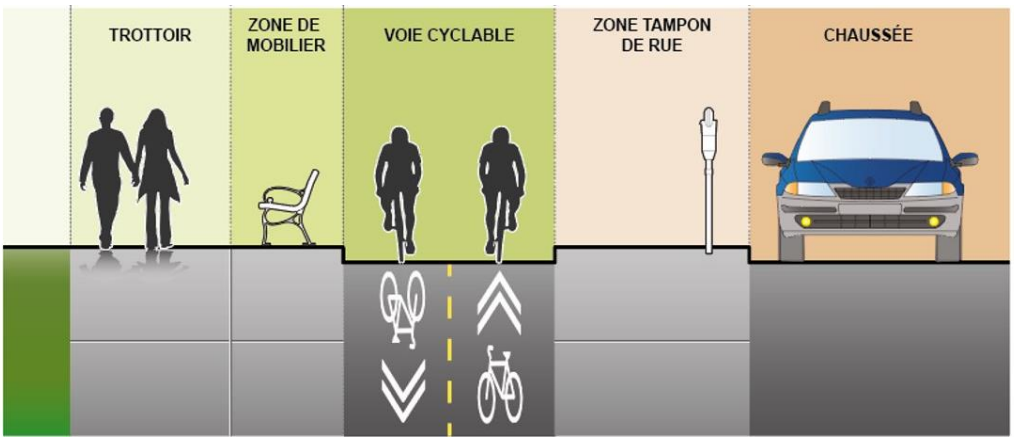


Figure 5-1 : Composantes de rue

Les éléments à considérer dans la composition de rue de la rue de Terrebonne en fonction de la vision d'aménagement, des objectifs et des contraintes sont présentés à la page suivante.

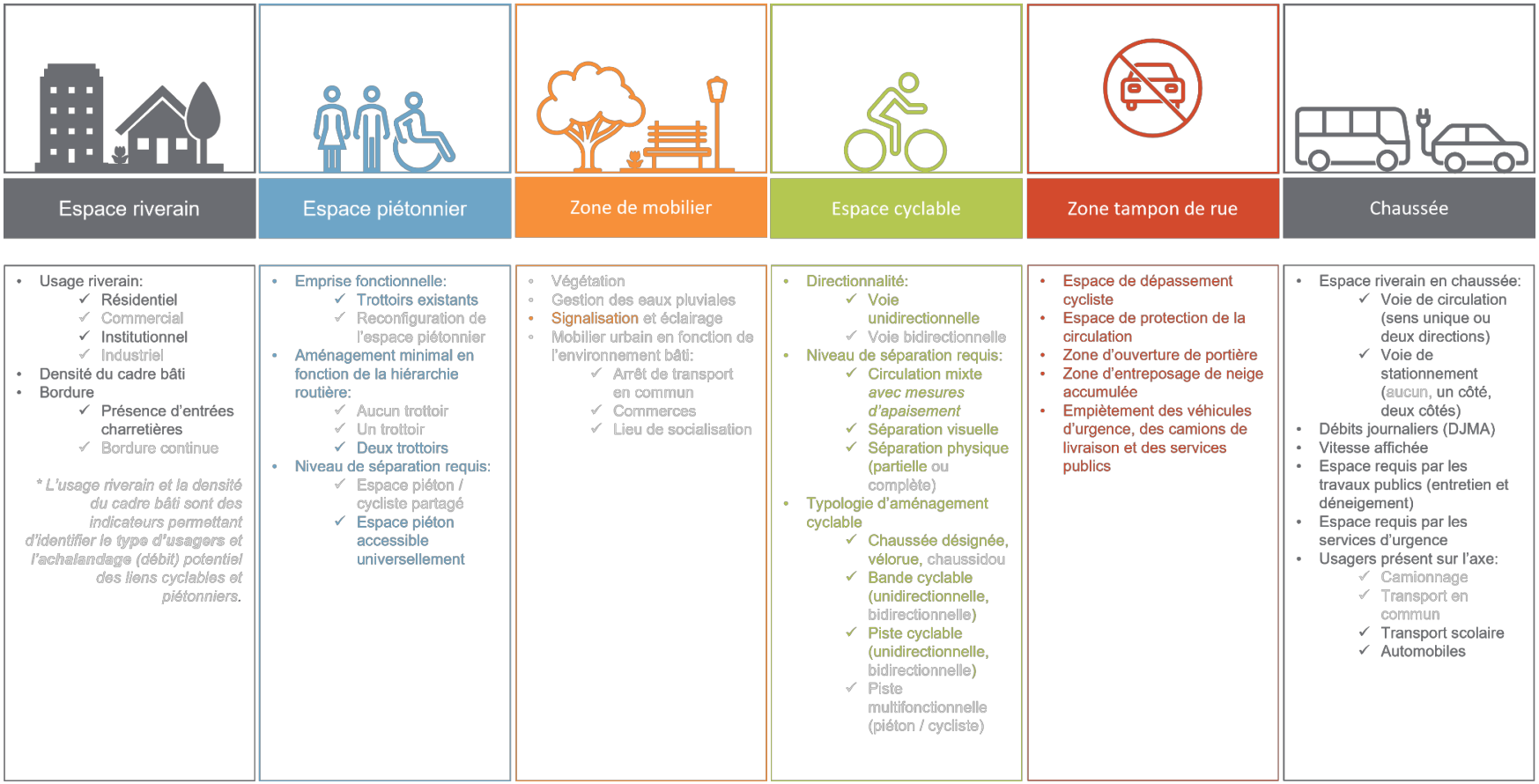


Figure 5-2 : Éléments d'aménagement à considérer lors du réaménagement de la rue de Terrebonne

5.2 Éléments à considérer pour les espaces piétonniers

Les composantes des aménagements pour piétons doivent être performantes en matière de sécurité, de confort, et d'accessibilité universelle pour s'assurer que les résidents riverains puissent réaliser leurs activités quotidiennes en mode actif. Pour appliquer des stratégies reconnues en faveur des déplacements actifs sécuritaires et universellement accessibles, il s'agit en premier lieu de bien appréhender l'environnement bâti à transformer.

Dans le contexte de réaménagement de la rue de Terrebonne, les trottoirs existants seront conservés. Il sera ainsi possible d'intervenir uniquement aux intersections. Pour ce faire, une analyse en amont des aménagements actuels en fonction d'indicateurs spécifiques et reconnus comme étant liés à la sécurité et au confort de l'ensemble des piétons s'avère être une stratégie appropriée. Les indicateurs sont les suivants :

- **Présence de mesures d'apaisement de la circulation :** Les mesures d'apaisement de la circulation consistent à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation. Elles servent notamment à ralentir la vitesse des véhicules motorisés. La rue de Terrebonne comporte certaines mesures qui seront conservées dans le réaménagement.
- **Présence de feux pour piétons, décompte numérique, type (sur appel ou automatique), phase de feu vert tout droit, panneaux d'arrêt :** Le temps alloué pour la traversée doit être suffisant compte tenu de la distance à parcourir. La norme québécoise prévoit actuellement un temps de traverse pour les piétons aux intersections de 1,3 mètre / seconde. Pour se sentir à l'aise, le piéton doit pouvoir traverser l'intersection à son rythme qui s'apparente plutôt à 0,8 m / s en moyenne. (Piétons Québec, s.d.)
- **Présence de passage pour piéton, son type et visibilité du marquage au sol** : Un passage pour piétons est une traverse piétonne avec un marquage au sol précisant l'endroit où le piéton peut traverser à l'intersection. Il a pour fonction d'indiquer aux piétons, autant qu'aux automobilistes et cyclistes l'espace étant dédié aux piétons. Un marquage a besoin d'être rafraîchi en début de saison pour être bien visible.
- **Absence d'obstacles :**
    - Au sol : Le revêtement ne doit pas présenter de trous, de fentes, ni d'autres déformations. Il ne doit pas y avoir de ressauts de plus de 13 mm. Les matériaux utilisés doivent être antidérapants et uniformes, et les joints, étroits et peu profonds. De plus, le corridor de circulation des piétons doit être dépourvu de mobilier urbain. Idéalement, le corridor piétonnier doit être situé en fond de trottoir et le mobilier urbain en bordure de rue.
    - En saillie et en hauteur : Aucune affiche signalétique, végétation où tous les autres éléments ne doivent être projetés dans le corridor voué aux piétons à moins de 2400 mm de hauteur.

5.3 Critères de conception des aménagements cyclables

Le choix d'un aménagement cyclable adapté à son environnement et au type de cycliste qu'il dessert dépend de trois principaux facteurs qui sont le dimensionnement, le niveau de séparation et l'indice du niveau de stress. De plus, le concept hivernal doit être pris en considération lorsqu'un aménagement cyclable est praticable à l'année. D'autres éléments spécifiques aux intersections doivent être considérés pour que les cyclistes bénéficient de traversées sécuritaires.

5.3.1 Typologie des usagers cyclistes

Il existe de nombreuses façons de classifier les types d'usagers cyclistes. Celle retenue permet de proposer des aménagements cyclables en lien avec le degré de tolérance au stress de l'usager. Ce concept développé par Roger Geller, coordonnateur vélo pour la Ville de Portland en Oregon, a été reprit par des chercheurs qui l'ont évalué à l'aide de sondages auprès de la population.[8] [9].

Le concept de stress de ces études se réfère essentiellement au confort général des usagers et au degré de tolérance des cyclistes à circuler à proximité des véhicules motorisés. Trois types de cyclistes en découlent, comme illustrer à la figure suivante. Dans le cadre du réaménagement de la rue de Terrebonne, l'aménagement cyclable devra répondre aux besoins d'un usager de type craintif, ce qui requiert un aménagement de type *All Ages and Abilities* (AAA) qui répond aux besoins de l'ensemble des usagers.

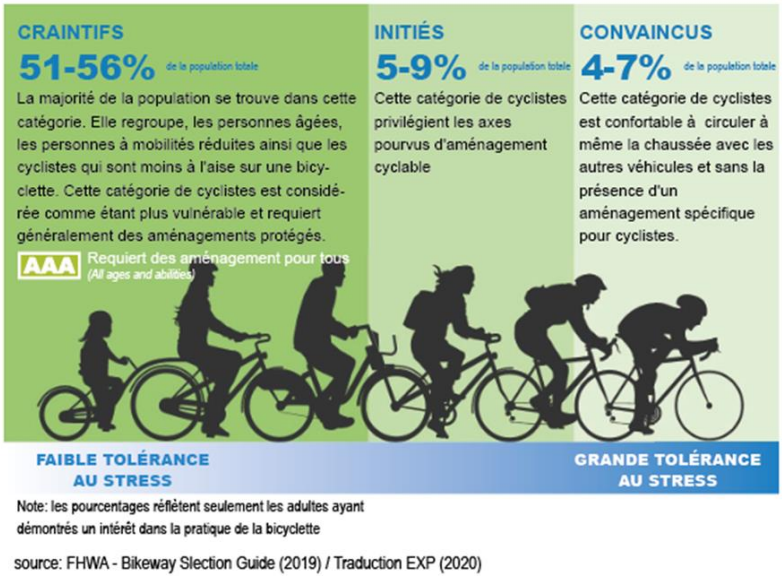


Figure 5-3 : Catégorie de cyclistes

SOURCE : FHWA 2019 / TRADUCTION EXP 2021

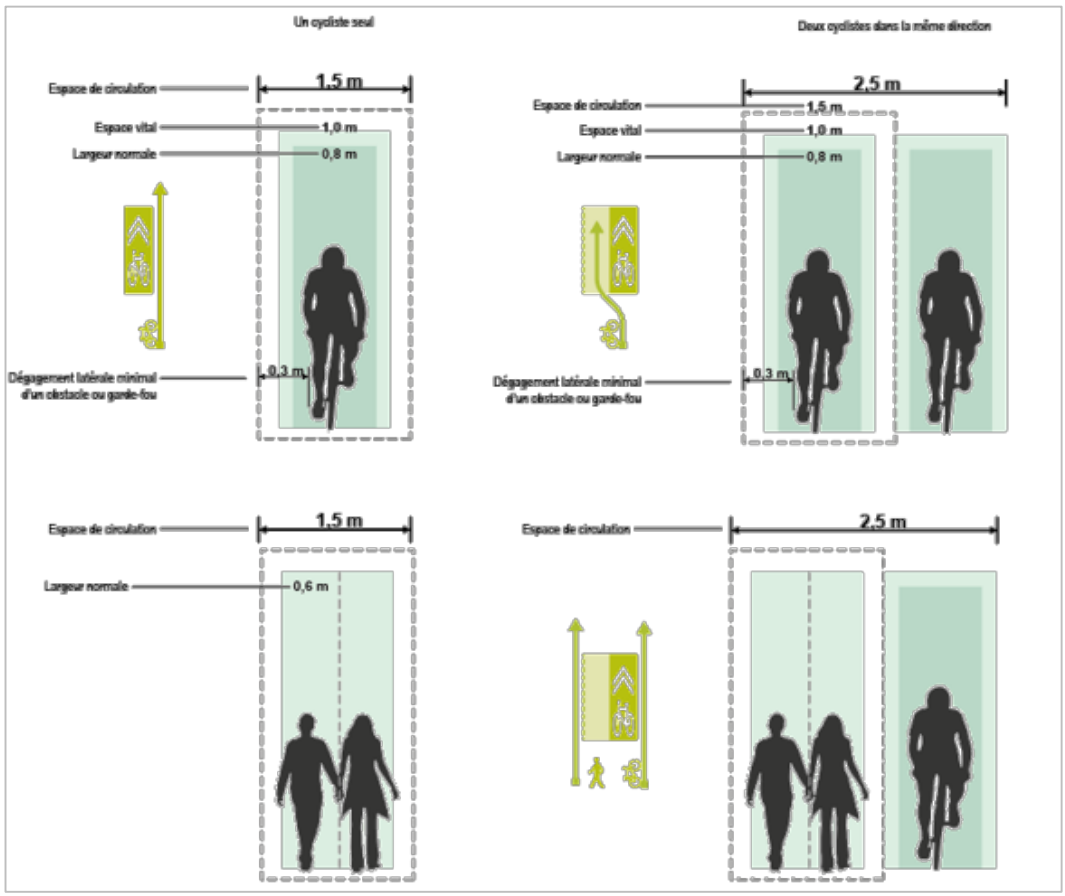
[8] Dill, D. and McNeil, N. *Four Types of Cyclists? Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling Behavior and Potential. In Transportation Research Record 2387*. TRB, National Research Council, Washington, DC. 2013.

[9] Dill, D. and McNeil, N. *Revisiting the Four Types of Cyclists. In Transportation Research Record 2587*. TRB, National Research Council, Washington, DC. 2016.

5.3.2 Dimensionnement

Largeur minimale requise afin d'assurer la sécurité d'un cycliste

Un cycliste nécessite un dégagement minimal de 1,5 m afin d'être confortable dans ses mouvements, comme montré à la figure suivante. Une largeur brute de 1,5 m à 1,8 m est donc recommandée pour un aménagement unidirectionnel. Cette largeur n'inclut pas une zone tampon permettant de séparer la voie cyclable de la circulation automobile en fonction du contexte routier et n'inclut pas non plus l'espace nécessaire pour permettre le dépassement d'un cycliste. En effet, une largeur minimale de 2,5 m est recommandée pour une voie cyclable unidirectionnelle afin de prendre en compte les zones de séparation et de dépassement nécessaire. La figure suivante présente l'ensemble des dimensions minimales et dégagements requis.



Largeur recommandée en fonction de l'achalandage

Ces largeurs recommandées peuvent varier en fonction de l'achalandage du lien cyclable, comme exposé à la figure suivante.

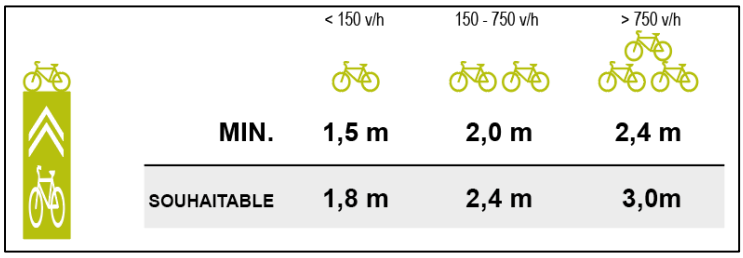


Figure 5-4 : Largeur nécessaire en fonction du débit de pointe (piste unidirectionnelle)
SOURCE : (Vélo-Québec, 2019) (MassDOT, 2015)

5.3.3 Niveau de séparation

Le niveau de séparation est un élément clé à considérer lors de l'établissement d'un aménagement cyclable afin d'assurer la sécurité de tous les usagers en fonction du type de rue et du contexte d'implantation. Il y a trois niveaux de séparation distincts :

- **Circulation mixte** : l'aménagement cyclable est intégré aux voies de circulation automobile sous forme de chaussée désignée, de vélo-rue, de rue partagée ou de chaussidou[10].
- **Séparation visuelle** : l'aménagement cyclable est implanté sur la chaussée, mais est séparé par un séparateur visuel et/ou franchissable tel que du marquage au sol, des bollards ou du mobilier urbain. Un aménagement cyclable avec séparation visuelle prend la forme d'une bande cyclable unidirectionnelle et bidirectionnelle ou d'un accotement revêtu. Une voie séparée visuellement par du marquage au sol peut être sécurisée par une voie de stationnement séparant la bande cyclable et la circulation véhiculaire. Ceci offre un niveau de séparation s'apparentant à une séparation physique.
- **Séparation physique** : l'aménagement cyclable est implanté en site propre à l'extérieur de la chaussée. Celui-ci est complètement séparé de la circulation véhiculaire soit par une bande végétalisée ou une bordure de béton. Un aménagement cyclable avec séparation physique prend la forme d'une piste cyclable unidirectionnelle et bidirectionnelle ou d'un sentier polyvalent. La séparation physique partielle, comme la piste cyclable à mi-hauteur de la chaussée et du trottoir, permet également de délimiter l'espace cyclable de celui dédié aux piétons en limitant les interactions entre les piétons et les cyclistes.

Le tableau suivant présente les largeurs minimales et souhaitables des zones tampons. Elles offrent une séparation visuelle ou physique requise en fonction du contexte et du type d'aménagement cyclable.

[10] Une chaussidou désigne une chaussée à voie centrale banalisée qui consiste à partager la chaussée en trois espaces, soit une voie centrale pour la circulation automobile à sens unique ou à double sens et deux voies de rives pour la circulation des vélos.

Tableau 5-1 : Largeurs minimales et souhaitables des zones tampons offrant une séparation visuelle ou physique
SOURCE : (City of Vancouver, 2019)

Type de zone tampon	Largeur minimale	Largeur souhaitable
Séparation visuelle		
Marquage (avec ou sans bollard et/ou mobilier) entre une bande cyclable et une voie de stationnement	0,5 m	0,7 m
Marquage (avec ou sans bollard et/ou mobilier) entre une bande cyclable unidirectionnelle et une voie de circulation	0,3 m	0,6 m
Séparation physique		
Bordure de béton entre une voie cyclable et une voie de stationnement	0,7 m	1,0 m
Bordure de béton entre une piste cyclable unidirectionnelle et une voie de circulation	0,15 m à 0,4 m	0,6 m à 0,8 m
Bande végétalisée	1,35 m	1,65 m

5.3.4 Niveau de stress

Le niveau de stress ou *Bicycle Level of Traffic Stress* (LTS) est un indice permettant d'évaluer un aménagement cyclable en faisant le lien entre la perception de confort et de sécurité des usagers et les caractéristiques routières du lien sur lequel il est implanté (vitesse prescrite et observée, débit véhiculaire, largeur des voies, etc.). Ce concept a d'abord été développé par la Mineta Transportation Institute et est maintenant largement utilisé dans les politiques de mobilité durable et les plans de mobilité active de diverses villes en Amérique du Nord. Le LTS est défini sur une échelle de 1 à 4 qui permet de déterminer le niveau de convivialité d'un aménagement cyclable en fonction du type d'usager. Les quatre niveaux sont définis ainsi[11]:

- **LTS 1** : aménagement confortable pour l'ensemble des usagers de tout âge et de toute habileté (aménagement de type *All Ages and Abilities AAA*);
- **LTS 2** : aménagement confortable pour la majorité des usagers adultes;
- **LTS 3** : aménagement confortable pour les cyclistes initiés et convaincus;
- **LTS 4** : aménagement inconfortable pour la majorité des usagers.

La figure suivante présente les quatre niveaux de stress LTS en fonction de l'achalandage et du contexte routier ainsi qu'un exemple d'aménagement correspondant pour chacun.

Dans le cadre du réaménagement de la rue de Terrebonne, un LTS 1 est visé à long terme, mais un aménagement correspondant à un LTS 2 peut être toléré à court terme, étant donné les contraintes de réalisation.

[11] Alta Planning. *Level of Traffic Stress – What it Means for Building Better Bike Networks*. 2017. Récupéré sur : https://blog.altaplanning.com/level-of-traffic-stress-what-it-means-for-building-better-bike-networks-c4af9800b4ee

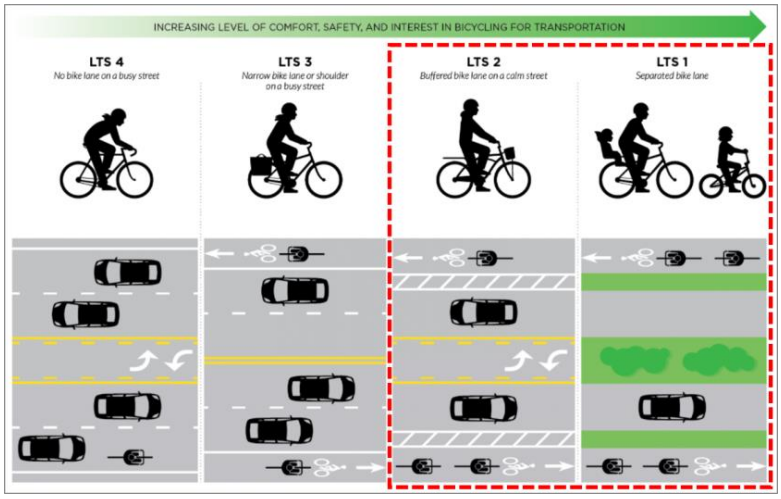


Figure 5-5 : Description des niveaux de confort à vélo (LTS)

SOURCE : (Alta Planning, 2017)

La vitesse pratiquée par les automobilistes sur un axe routier impacte aussi grandement le niveau de stress des cyclistes. En effet, plus la vitesse pratiquée est élevée, plus le risque de fatalité pour un cycliste est élevé en cas de collision, comme le montre la figure suivante.

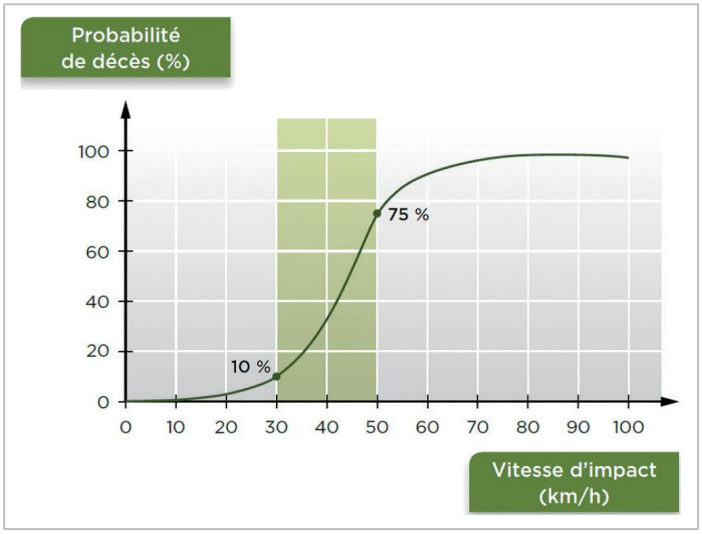


Figure 5-6 : Corrélation entre la vitesse pratiquée des véhicules et le risque de fatalité en cas de collision avec un piéton ou un cycliste

SOURCE : (Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), s.d.)

Afin d'implanter un aménagement cyclable confortable et sécuritaire pour tous, il est primordial de considérer également la vitesse prescrite sur l'axe.

En plus d'un dimensionnement et d'un niveau de séparation adéquat et adapté au contexte et aux caractéristiques routières du lien sur lequel il est implanté, un aménagement AAA correspondant à un LTS 1 doit prendre en considération d'autres éléments de confort, tels que (City of Vancouver, 2017):

- Éclairage adéquat et suffisant (principalement sur les trajets utilitaires);
- Séparation des espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons;
- Surface de roulement lisse, entretenue et déneigée;
- Intersections sécurisées et mesures d'apaisement de la circulation, lorsque requises.

5.3.5 Hivernalité

Différents indicateurs de performance des aménagements hivernaux, dont les réseaux cyclables, ont été élaborés afin d'encourager et de répondre aux exigences des hivers québécois. L'organisme Vivre en Ville les classifie en principes directeurs.

En plus de ces principes à appliquer, voir également à aménager les espaces dédiés aux cyclistes afin de permettre l'entretien hivernal par chenillettes (minimum de 1,8 m de largeur) et le dépôt de neige dans un espace tampon (minimum de 0,6 mètre de largeur).

Le tableau ci-après détaille les balises et les stratégies d'aménagements cyclables hivernaux liés à ces principes. Seuls ceux applicables au contexte de la rue de Terrebonne sont présentés.

Tableau 5-2 : Principes d'aménagement de voies cyclables hivernales

Principe : Résilience saisonnière	
« Capacité d'un environnement à s'adapter par lui-même aux variations entre les saisons et les différents stades d'une même saison sans nécessiter de transformation majeure ou coûteuse.» (Vivre en Ville, 2018)	
Balises et stratégies d'aménagement	
Concevoir un réseau actif de proximité qui connecte les destinations du quotidien et qui prend en compte les spécificités saisonnières liées à l'entretien, à l'accès, au confort, aux loisirs et aux paysages	
Concevoir et installer des équipements qui peuvent être maintenus en place et utilisés toute l'année (ex : délinéateurs flexibles, mail séparateur en béton amovible)	
Principe: Accès	
« Développer un réseau cyclable d'hiver tant utilitaire que récréatif, étendu, sécuritaire, bien entretenu et doté d'un mobilier urbain permanent et disposé à des emplacements stratégiques facilitant les opérations de déneigement. » (Vivre en Ville, 2018)	
Balises	**Stratégies d'aménagement**
Miser sur le vélo d'hiver	Poursuivre le développement du réseau blanc mis en place par la Ville de Montréal en y intégrant des liens cyclables autant utilitaire que récréatif, sécuritaire et facile d'entretien en période hivernale.
Déneiger mieux et pour l'accessibilité universelle	Mettre à exécution le plan d'entretien hivernal de la Ville de Montréal.
	Prévoir l'espace suffisant sur les zones tampons de rue pour permettre l'accumulation de neige.
	Poursuivre les efforts visant à améliorer les techniques de gestion de la glace (par exemple, l'utilisation de saumure)

5.3.6 Typologie des liens cyclables

L'ensemble des critères d'aménagement présentés ci-haut dictent les différents types d'aménagements cyclables possibles. Ceux étant compatibles avec le contexte et la vision d'aménagement de la rue de Terrebonne sont présentés à la figure de la page suivante.

En fonction des contraintes et des objectifs d'aménagement, ces types d'aménagement peuvent être agencés ensemble et/ou avec diverses mesures d'apaisement de la circulation afin de concevoir différentes solutions.

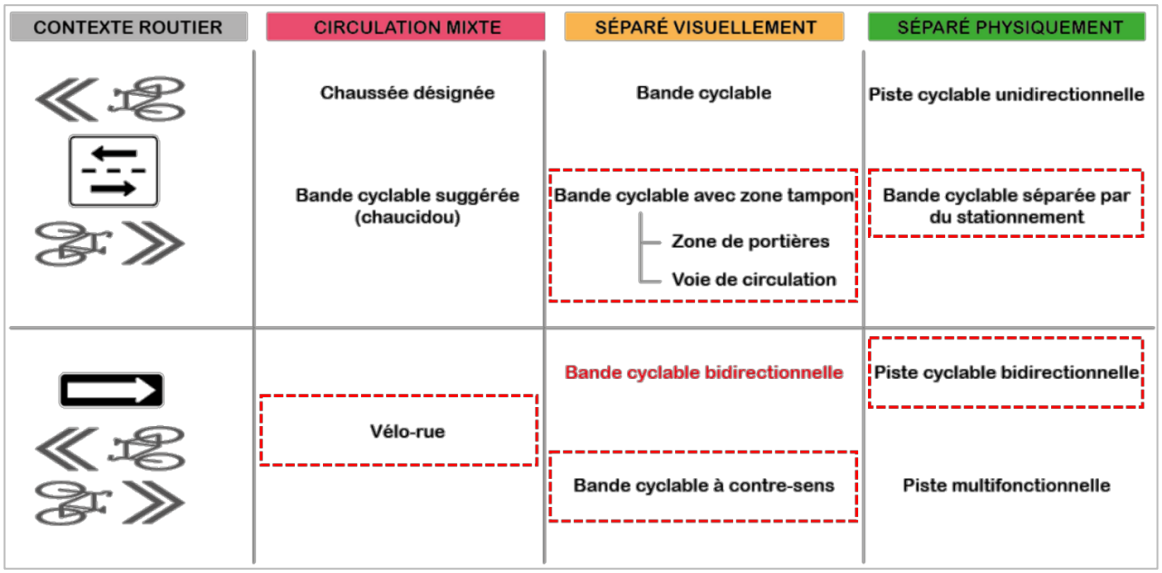


Figure 5-7 : Typologie des aménagements cyclables adaptée au contexte de la rue de Terrebonne

5.4 Mesures d'apaisement de la circulation

Des mesures d'apaisement de la circulation peuvent être implantées conjointement avec des aménagements de transport actif afin de sécuriser davantage les usagers vulnérables. En effet, ces mesures régulent le comportement des automobilistes (vitesse, manœuvres dangereuses, etc.) et augmentent par le fait même le niveau de confort des piétons et cyclistes. Dans certains cas, lorsque les aménagements cyclables ne peuvent être implantés comme recommandé (par exemple lorsque l'emprise disponible et/ou fonctionnelle est limitée), des mesures d'apaisement de la circulation peuvent compenser d'une certaine manière et améliorer les conditions de sécurité des usagers de transport actif.

- De manière générale, ces mesures ont pour objectifs de :
- Réduire la vitesse des automobilistes afin que ceux-ci respectent la vitesse affichée;
- Réduire la circulation de transit;
- Augmenter la sécurité des usagers en réduisant le risque de conflits entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Il est possible d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation sur des rues locales et collectrices ayant une vitesse affichée entre 30 et 50 km/h et comportant un débit moyen journalier annuel (DJMA) allant jusqu'à 8000 véh/jour[12].

Il existe deux types de mesures d'apaisement de la circulation, soit les mesures verticales et les mesures horizontales. Le tableau suivant présente ces différentes mesures.

La signalisation et le marquage au sol peuvent être utilisés pour assurer le bon fonctionnement des mesures d'apaisement de la circulation. Le marquage au sol consiste également en une façon efficace et peu coûteuse d'implanter une mesure de manière temporaire ou lorsqu'un aménagement surélevé n'est pas nécessaire.

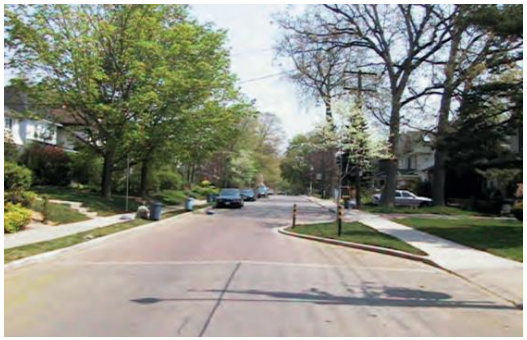
Des mesures d'entraves consistent également en des mesures d'apaisement de la circulation. Celles-ci visent davantage à réduire la circulation de transit dans un réseau de rues locales, mais participent également à améliorer la sécurité des usagers[13].

[12] *City of Toronto.* Traffic Calming Guide for Toronto*. 2016. Récupéré sur: https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/11/97d0-2016-Traffic-Calming-Guide_March2017.pdf*

[13] Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE Montréal). *Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal.* 2006. Récupéré sur : https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/repertoire.pdf

Tableau 5-3 : Mesures d'apaisement de la circulation
SOURCE: (City of Toronto, 2016); (CRE Montréal, 2006)

Mesures verticales			
Mesure	**Objectif**	**Avantages / Désavantage**	**Exemple**
Intersection surélevée (avec arrêt à toutes directions) Intersection construite plus haut que la chaussée avec ou sans surface texturée **Passage piéton surélevé** Passage piéton construit plus haut que la chaussée	• Réduction de la vitesse • Augmentation de la sécurité des usagers	• Meilleure définition de la zone piétonne • Application automatique • Réduction des conflits entre piétons et automobilistes • Impact négatif sur l'efficacité des services d'urgence	
Prolongement de trottoir Trottoir continu à travers l'intersection d'une rue locale (à la hauteur du trottoir ou abaissé)	• Réduction de la vitesse • Augmentation de la sécurité des usagers	• Meilleure définition de la zone piétonne • Réduction des conflits entre piétons et automobilistes	
Dos d'âne allongé (ralentisseur) Surélévation de la voie qui incite les véhicules à respecter la vitesse affichée	• Réduction de la vitesse • Réduction de la circulation de transit • Augmentation de la sécurité des usagers	• Impact minimal sur les cyclistes • Configuration géométrique adaptable en fonction de la vitesse affichée • Application automatique • Peu coûteux et facile d'entretien • Impact négatif sur l'efficacité des services d'urgence	

Mesures horizontales			
Mesure	**Objectif**	**Avantages / Désavantage**	**Exemple**
Élargissement des saillies de trottoir (à l'intersection ou à mi-tronçon) Avancées de trottoir qui réduit la largeur de la voie de circulation de manière ponctuelle	• Réduction de la vitesse • Augmentation de la sécurité des usagers	• Augmentation de la visibilité des piétons • Opportunité d'implanter un aménagement paysager • Parfois non-compatible avec les aménagements cyclables	
Îlot de circulation Terre-plein implanté directement sur la chaussée en bordure du trottoir qui réduit la voie de circulation de manière ponctuelle	• Réduction de la vitesse • Augmentation de la sécurité des usagers	• Opportunité d'implanter un aménagement paysager • Coûts d'installation moins élevés que l'élargissement des saillies de trottoir • Coûts d'entretien plus élevé	

Mesures d'entraves			
Mesure	**Objectif**	**Avantages / Désavantage**	**Exemple**
Terre-plein continu Terre-plein sur un axe central bidirectionnel à travers une intersection empêchant le virage à gauche sur un axe transversal	• Réduire les débits véhiculaires • Améliorer la sécurité des usagers	• Permet le passage protégé des cyclistes • Impact négatif sur l'efficacité des services d'urgence	
Îlot de canalisation Terre-plein dans une intersection empêchant des mouvements précis et redirigeant physiquement la circulation.	• Réduire les débits véhiculaires • Améliorer la sécurité des usagers	• Permet le passage protégé des cyclistes • Impact négatif sur l'efficacité des services d'urgence	

5.5 Aménagements envisageables dans le contexte de la rue de Terrebonne

En fonction de l'espace disponible pour l'aménagement cyclable et des différentes contraintes physiques et techniques, les aménagements cyclables présentés au tableau suivant peuvent être considérés dans la génération des solutions pour le réaménagement de la rue de Terrebonne.

Tableau 3 : Aménagements cyclables envisageables sur la rue de Terrebonne

Espace disponible	Niveau de séparation	Chaussée adjacente	DJMA	Vitesse affichée	Chaussée désignée	Bande cyclable	Bande cyclable + délinéateurs	Bande cyclable + zone tampon (cycliste / automobiliste)	Bande cyclable + deux zones tampons (voiture stationnée / cycliste / automobiliste)	Bande cyclable + stationnement en guise de séparation + zone tampon (voiture stationnée / cycliste)
Aménagement unidirectionnel										
Moins de 2,5 m	Aucune	Voie de circulation ou de stationnement	Faible (< 1000 véh/jour)	30 km/h	**X**					
	Visuelle	Voie de circulation	Faible à modéré (1000 à 5000 véh/jour)	30 à 40 km/h		**X**	**X**	**X**		
2,5 m et +	Visuelle / Physique	Stationnement	Faible à élevé (+ de 1000 véh/jour)	30 à 50 km/h					**X**	**X**

6. Élaboration des concepts d'aménagement cyclable (Volet 2)

Le présent chapitre présente la méthodologie d'élaboration des concepts d'aménagement cyclable. Dans un premier temps des patrons de circulation envisageables sur la rue de Terrebonne sont présentés. Des aménagements de rue possibles sont ensuite élaborés sous forme de coupe-types. Ces propositions sont faites par EXP à l'arrondissement afin d'amorcer la réflexion pour le réaménagement de la rue de Terrebonne. Dans un deuxième temps, les patrons de circulation et les aménagements de rue sont combinés afin de générer trois scénarios d'aménagements pour la rue de Terrebonne. Chaque étape du processus d'élaboration des concepts est approuvée avec l'équipe de l'arrondissement. Les scénarios générés résultent ainsi d'un travail concerté.

6.1 Génération des patrons de circulation et des aménagements de rue envisageables

6.1.1 Patrons de circulation

Les patrons de circulation envisageables découlent de principes d'organisation des déplacements motorisés. Actuellement, la rue de Terrebonne offre une circulation véhiculaire bidirectionnelle sur toute sa longueur encourageant ainsi la circulation de transit. D'autres types d'organisation des déplacements peuvent toutefois être considérés afin de décourager le transit et lui donner un caractère plus local et convivial avec les modes actifs, soient :

- **Attraction :** convergence des déplacements vers le pôle institutionnel ;
- **Diffusion :** divergence des déplacements à l'extérieur du pôle institutionnel ;
- **Union :** convergence des déplacements vers un axe central ;
- **Dispersion :** divergence des déplacements à partir d'un axe central.

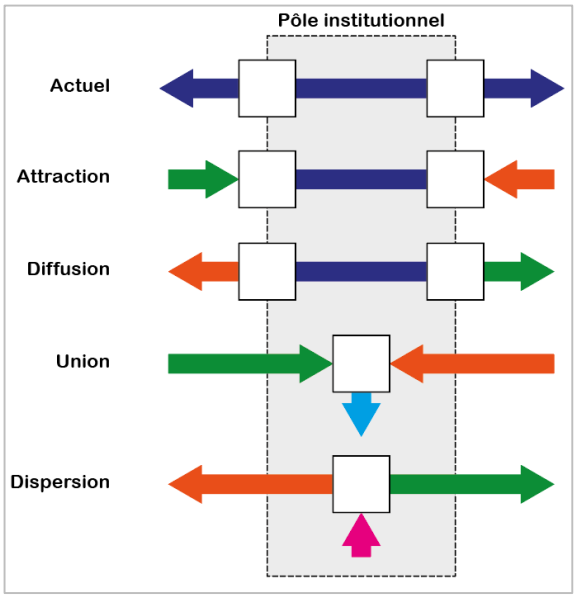


Figure 6-1: Principes d'organisation des déplacements motorisés selon le sens de la circulation

À la lumière de ces principes, trois patrons de circulation sont proposés par EXP :

- **Patron 1 – Attraction vers le pôle institutionnel** : Permet de réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels sans compromettre la fonctionnalité du secteur institutionnel.
- **Patron 2 – Union vers l'avenue Benny** : Permet de réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels sans compromettre l'accès vers le pôle institutionnel.
- **Patron 3 – Attraction vers le pôle institutionnel avec apaisement majeur de la circulation** : Permet de réduire au maximum la circulation de transit dans les secteurs résidentiels afin d'offrir une rue apaisée favorisant le transport actif.

L'apaisement majeur de la circulation peut prendre diverses formes, notamment une mesure d'entrave comme un îlot déviateur créant des boucles de circulation à sens unique, comme montré à la Figure 6-2.



Figure 6-2 : Exemple d'une mesure d'entrave de type îlot déviateur

Les trois patrons de circulation envisageables sont présentés aux figures suivantes.

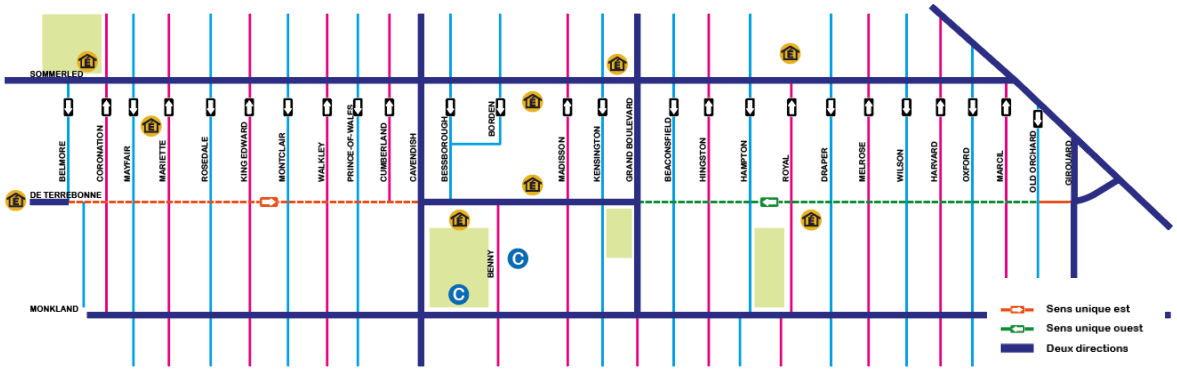


Figure 6-3 : Patron 1 - Attraction vers le pôle institutionnel

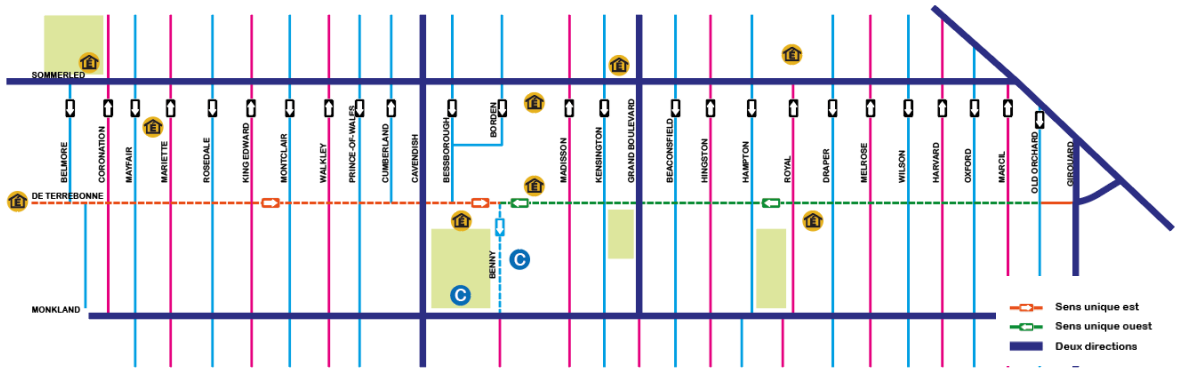


Figure 6-4 : Patron 2 - Union vers l'avenue Benny

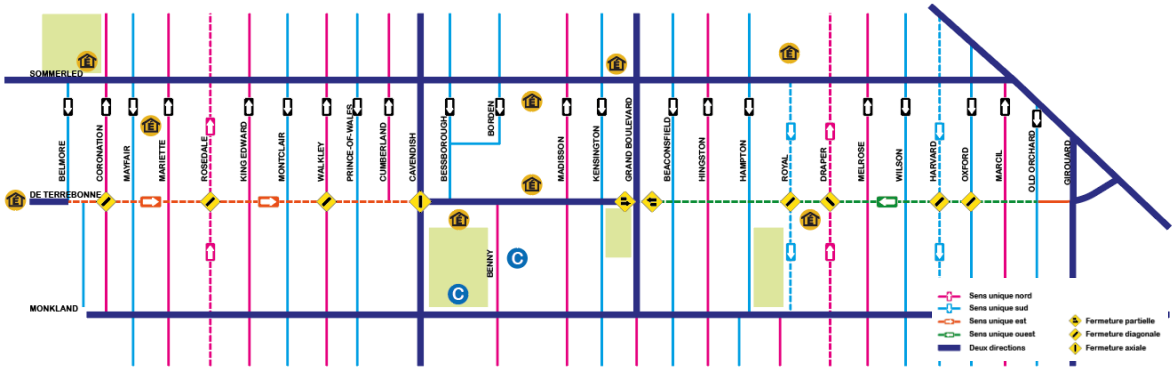


Figure 6-5 : Patron 3 – Attraction vers le pôle institutionnel avec apaisement majeur de la circulation

6.1.2 Aménagements de rue

Les aménagements de rue réalisables ont été réfléchis en fonction des objectifs et contraintes d'aménagement ainsi que des principes directeurs élaborés. Trois aménagements sont proposés par EXP :

- **Aménagement A** : Mise à sens unique avec bande cyclable à contre sens et chaussée désignée, permettant la redistribution des débits et la conservation du stationnement ;
- **Aménagement B** : Mise à sens unique avec bandes cyclables unidirectionnelles dans chaque direction, permettant la redistribution des débits et du stationnement ;
- **Aménagement C** : Circulation bidirectionnelle avec chaussées désignées dans chaque direction, permettant une distribution massive des débits et la conservation du stationnement.

Les trois aménagements sont présentés aux figures suivantes. Afin d'atteindre les objectifs visant la sécurité et la convivialité d'un aménagement cyclable sur la rue de Terrebonne, il est à noter que l'aménagement C est compatible uniquement avec un patron de circulation de type 3, qui permet de réduire au maximum la circulation de transit en visant un DJMA inférieur à 500 véhicules/jour.

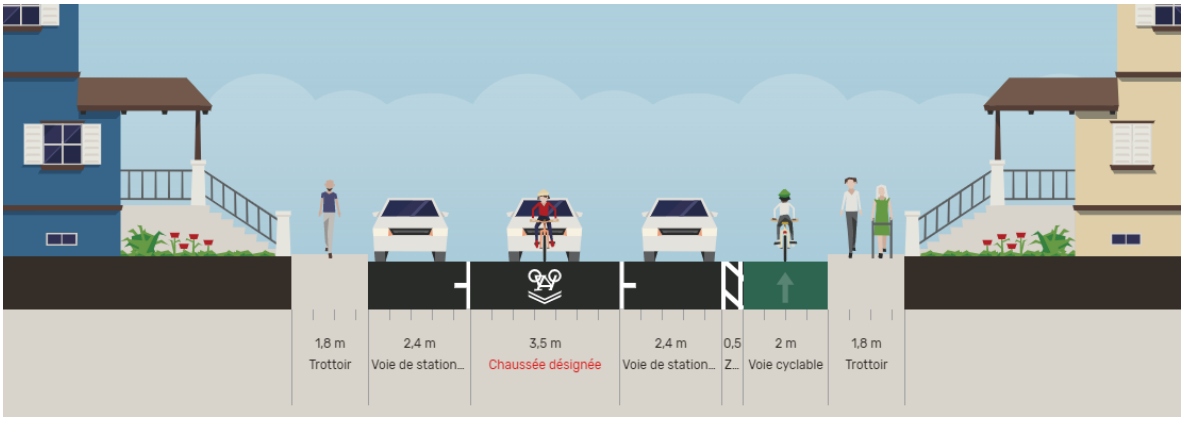


Figure 6-6 : Aménagement A

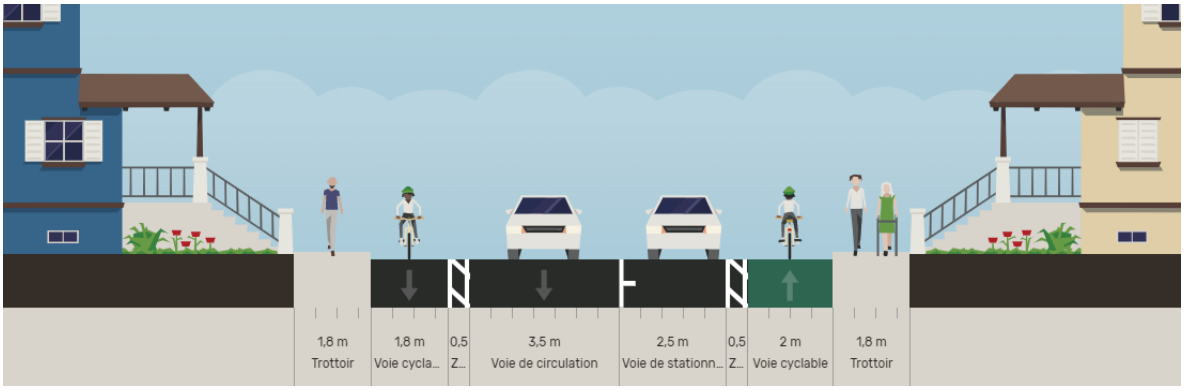


Figure 6-7 : Aménagement B

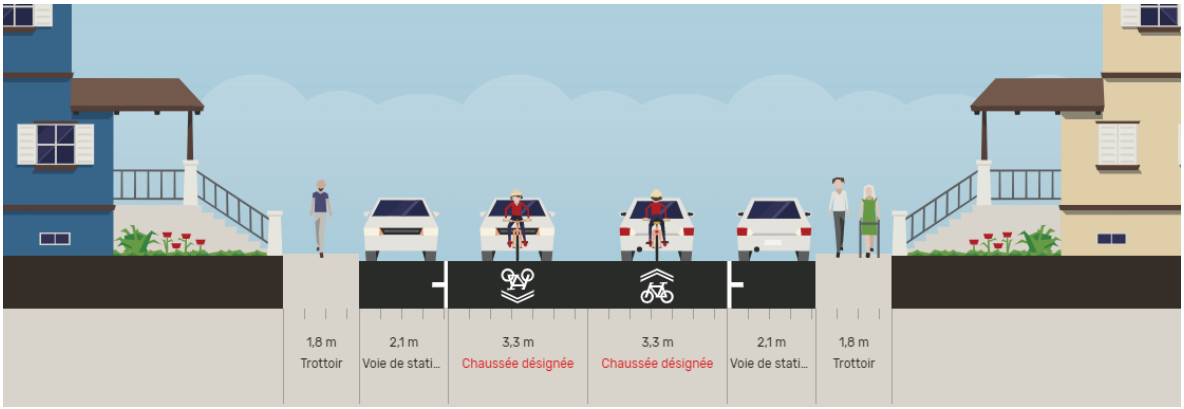


Figure 6-8 : Aménagement C

6.2 Génération de trois scénarios d'aménagement

La création des trois scénarios d'aménagement s'est réalisée de manière concertée entre le cabinet de la mairesse, les élus de l'arrondissement ainsi que les professionnels attitrés au projet. Les scénarios suggérés suivent les patrons retenus et souhaités.

- **Patron 1** : l'arrondissement retient le principe de convergence des débits, mais sous forme d'union plutôt que sous forme d'attraction afin de conserver un sens unique sur toute la longueur de l'axe et d'avoir l'espace suffisant pour l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles et d'une voie de stationnement.
- **Patron 2** : l'arrondissement retient le concept d'union, mais vers le boulevard Grand plutôt que de canaliser les débits sur une rue locale, telle que l'avenue Benny.
- **Patron 3** : l'arrondissement ne retient pas le patron d'apaisement majeur de la circulation.

L'arrondissement souhaite également retenir un patron de circulation à sens unique vers l'est sur toute la longueur de l'axe. Il s'agit d'une recommandation qu'avait effectuée le Comité de travail pour la mobilité sur la rue de Terrebonne.

L'arrondissement souhaite également évaluer la faisabilité et les impacts d'un patron de circulation de type dispersion à partir du boulevard Cavendish.

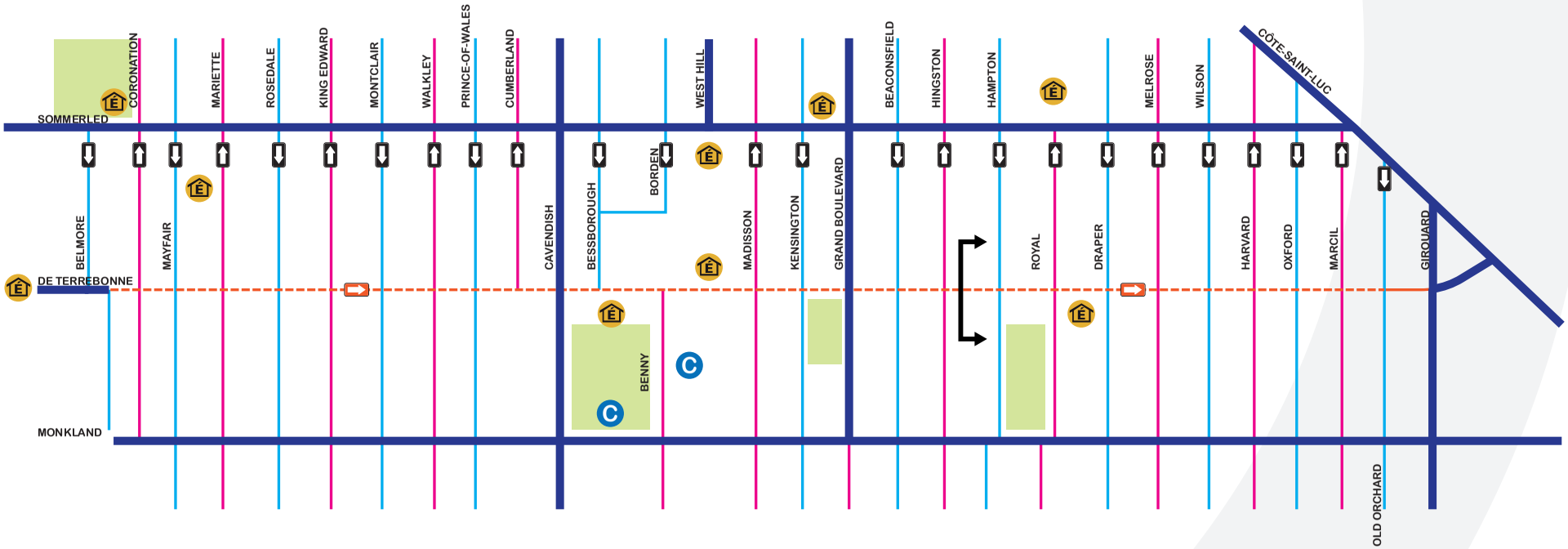
Les scénarios sont également générés selon les aménagements retenus.

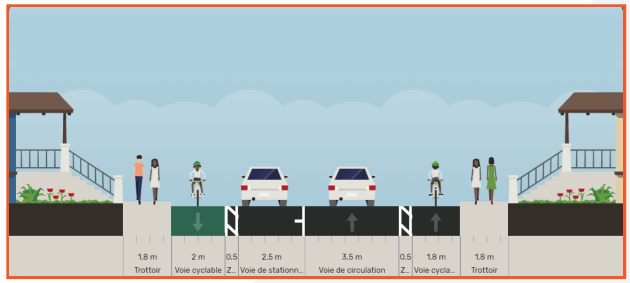
- **Aménagement A** : l'arrondissement ne retient pas cet aménagement qui n'offre pas un aménagement cyclable séparé dans le sens de la circulation.
- **Aménagement B** : l'arrondissement retient cet aménagement.
- **Aménagement C** : l'arrondissement ne retient pas cet aménagement qui sans apaisement majeur de la circulation s'apparente à la situation actuelle.

6.2.1 Scénario 1

Le premier scénario consiste à implanter un sens unique sur toute la longueur de l'axe avec un aménagement de rue de type B. Ce scénario est une variante de la recommandation effectuée par le Comité de travail pour la mobilité sur la rue de Terrebonne. Ce scénario est présenté à la page suivante.

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne



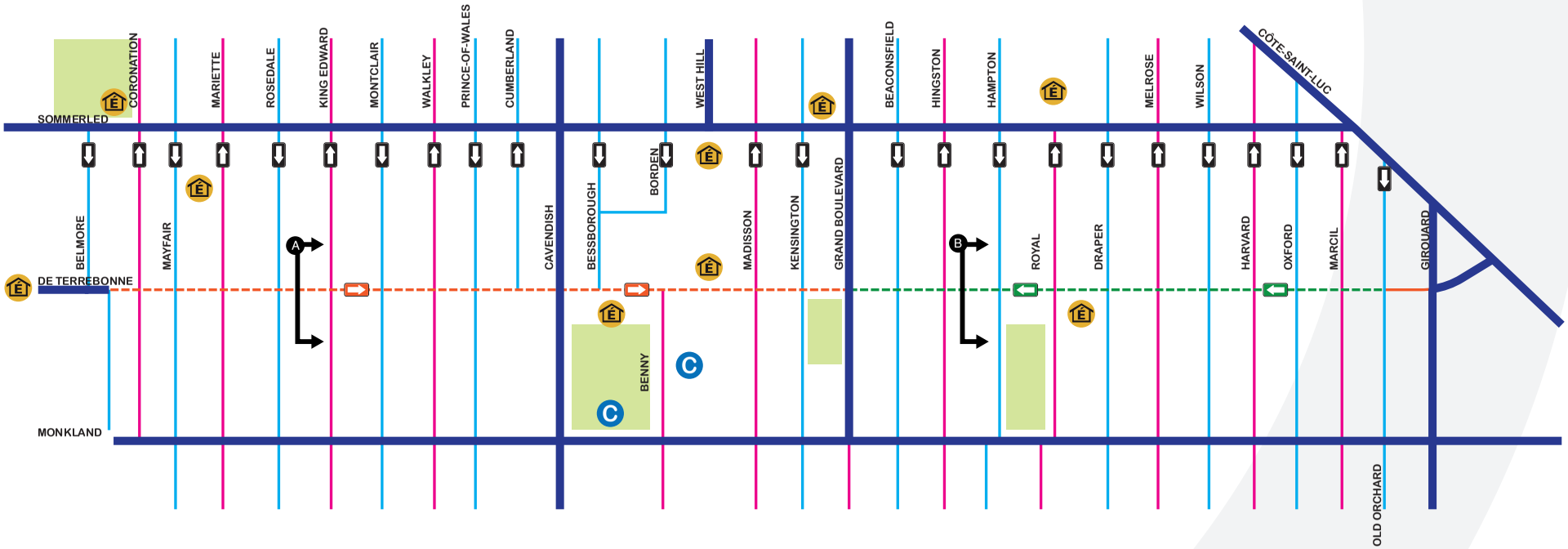


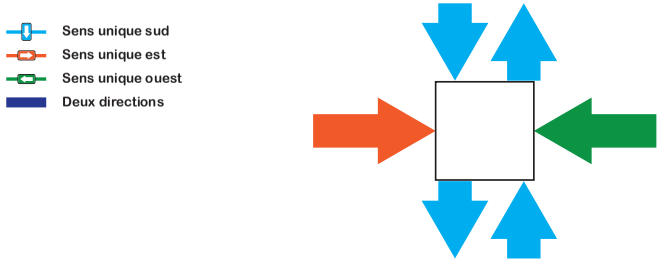
Sens unique est
Sens unique ouest
Deux directions

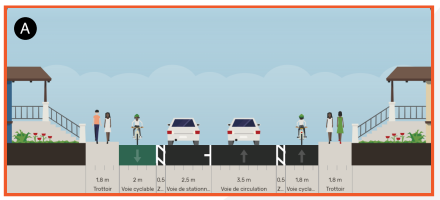
Figure 6-9
Génération des scénarios
Scénario 1 - Sens unique vers l'est
No. projet: MTR-00251766-A5

6.2.2 Scénario 2

Le deuxième scénario consiste à appliquer le principe d'union convergeant la circulation vers le boulevard Grand avec un aménagement de rue de type B. Ce scénario est présenté à la page suivante.







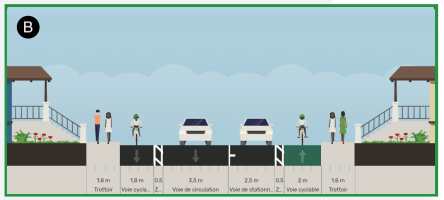


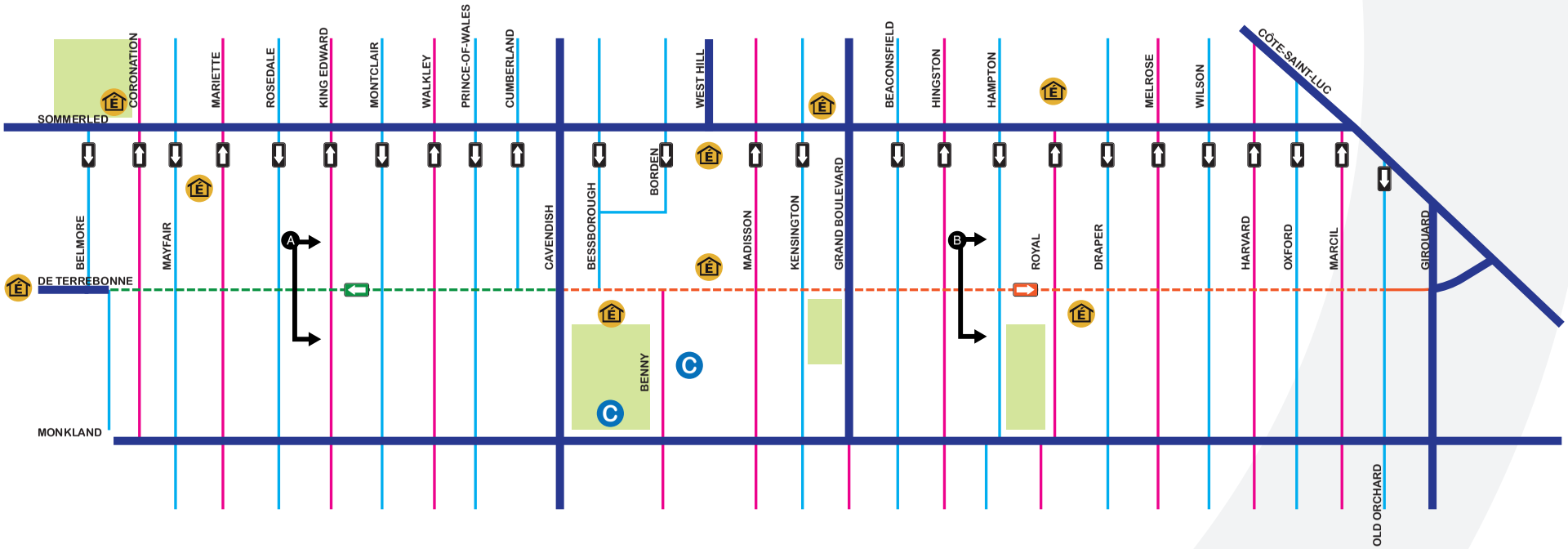
Figure 6-10
Génération des scénarios
Scénario 2 - Union au boulevard Grand
No. projet: MTR-00251766-A5

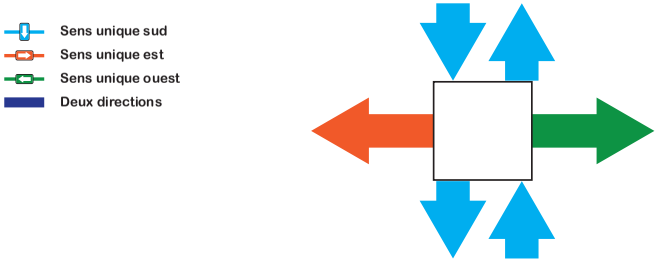
exp.

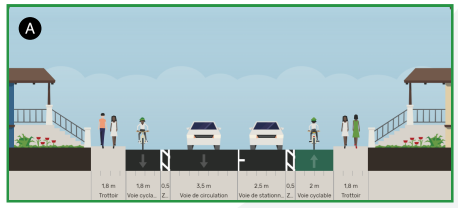
6.2.3 Scénario 3

Le troisième scénario consiste à appliquer le principe de dispersion divergeant la circulation à partir du boulevard Cavendish avec un aménagement de rue de type B. Ce scénario est présenté à la page suivante.

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne







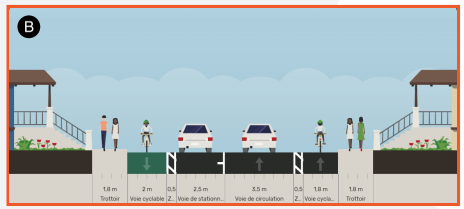


Figure 6-11
Génération des scénarios
Scénario 3 - Dispersion au boulevard Cavendish
No. projet: MTR-00251766-A5

7. Évaluation sommaire des impacts (Volet 3)

Une évaluation sommaire des impacts est faite pour chacun des trois scénarios proposés.

7.1 Contraintes, impacts et principaux risques

Les trois scénarios proposés sont implantés en marquage au sol sur la chaussée existante, à l'intérieur des trottoirs existants. Il n'y a donc aucune modification géométrique physique de la rue impliquant des travaux civils ni d'impact sur l'emprise à part la prévision du marquage et du mobilier amovible. Les contraintes, impacts et principaux risques concernent plutôt les éléments suivants :

- Impact sur la sécurité aux intersections;
- Impact sur les débarcadères scolaires;
- Impact sur la fonctionnalité des réseaux (mise à sens unique);
- Impact sur le stationnement (retrait d'une voie de stationnement);
- Impact sur les modes de gestion aux intersections;

7.2 Impacts sur la sécurité aux intersections et aux débarcadères scolaires

Une étude sommaire des intersections est faite afin de valider la faisabilité des scénarios proposés et d'évaluer la sécurité aux intersections et aux débarcadères scolaires en fonction du sens unique proposé. Pour ce faire, les intersections sont regroupées par type selon leur similarité (taille, présence de saillies, etc.). Ensuite, chaque intersection est présentée sous forme de deux représentations graphiques, soit une pour un scénario à sens unique vers l'est et une pour un scénario à sens unique vers l'ouest.

7.2.1 Identification des intersections

La Figure 7-1 présente les six types d'intersection recensés sur la rue de Terrebonne :

- **Type 1** : Intersection Belmore ;
- **Type 2** : Intersection Cavendish ;
- **Type 3** : Intersection avec saillies côté Ouest d'une zone de débarcadère ;
- **Type 4** : Intersection avec saillies côté Est d'une zone de débarcadère ;
- **Type 5** : Intersection avec aménagement cyclable et circuit d'autobus sur l'axe transversal ;
- **Type 6** : Toute autre intersection avec une rue à sens unique.

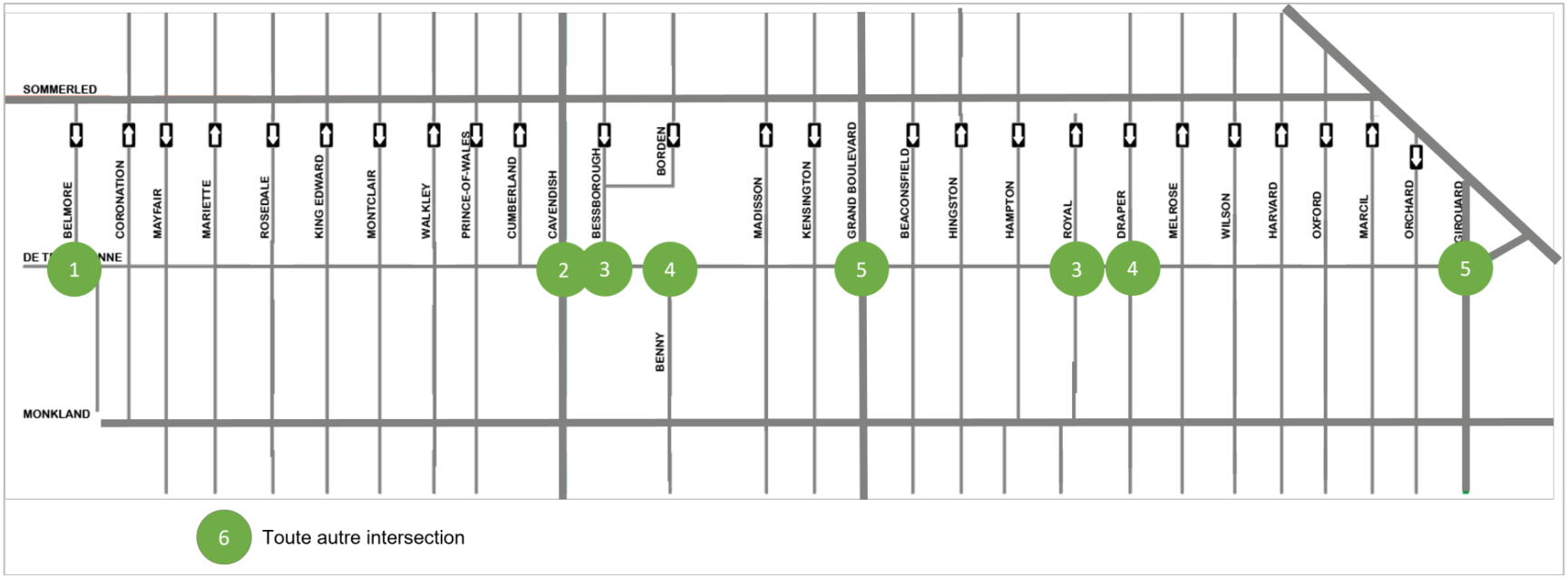


Figure 7-1 : Plan clé des types d'intersection

7.2.2 Aménagement type aux intersections

Type 1

L'intersection de type 1 est présente à l'intersection de Terrebonne/Belmore. Les figures suivantes représentent cette intersection.

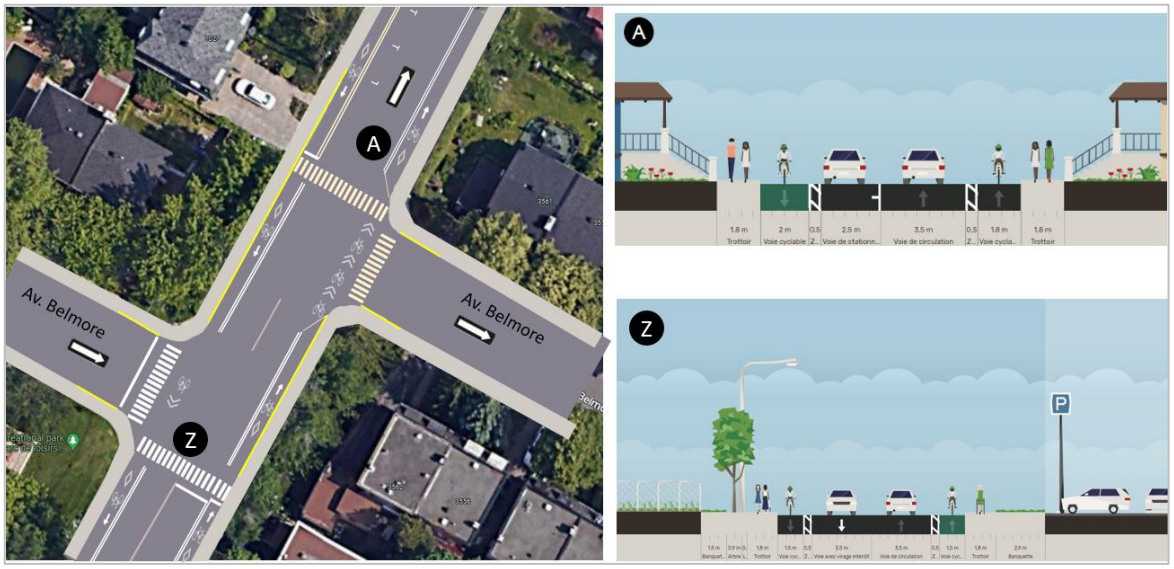


Figure 7-2 : Intersection de type 1 direction Est

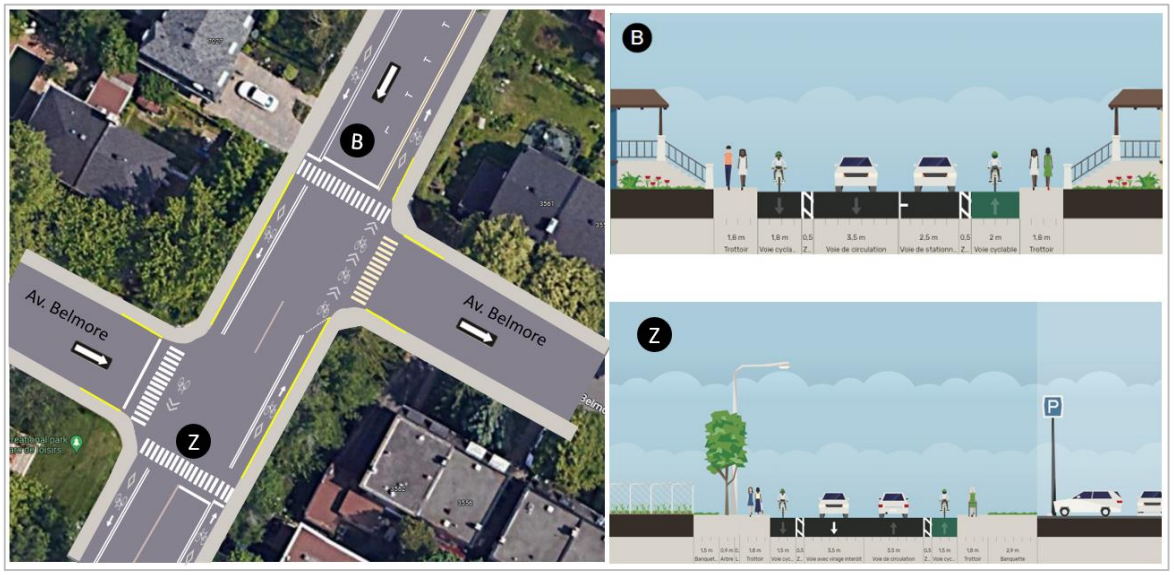


Figure 7-3 : Intersection de type 1 direction Ouest

Type 2

L'intersection de type 2 est présente à l'intersection de Terrebonne/Cavendish. Les figures suivantes représentent cette intersection.

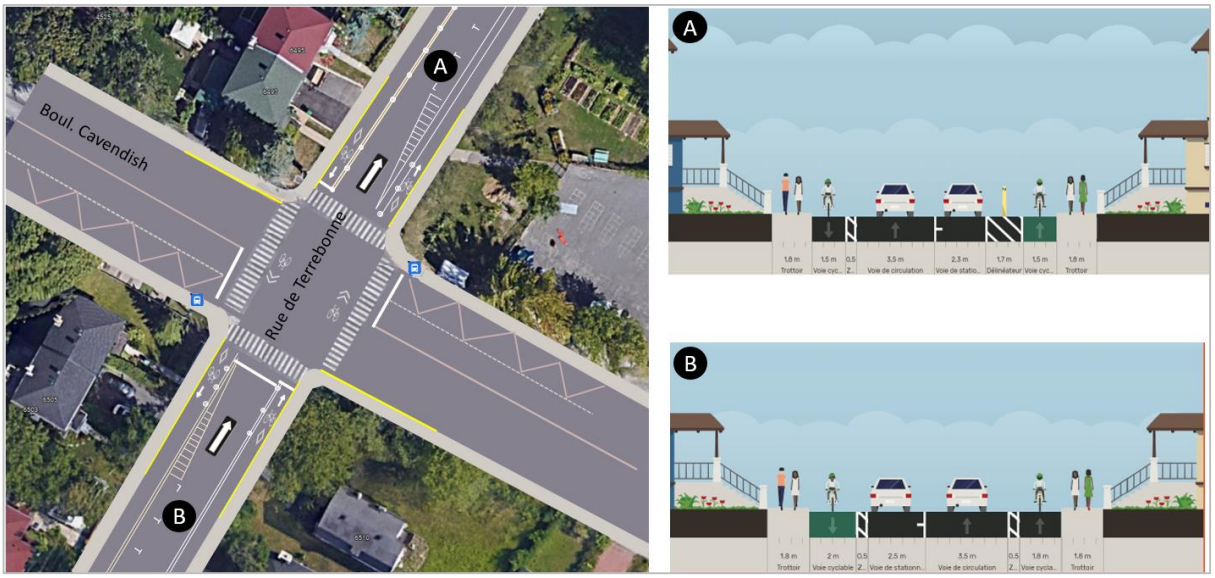


Figure 7-4 : Intersection de type 2 – Direction Est

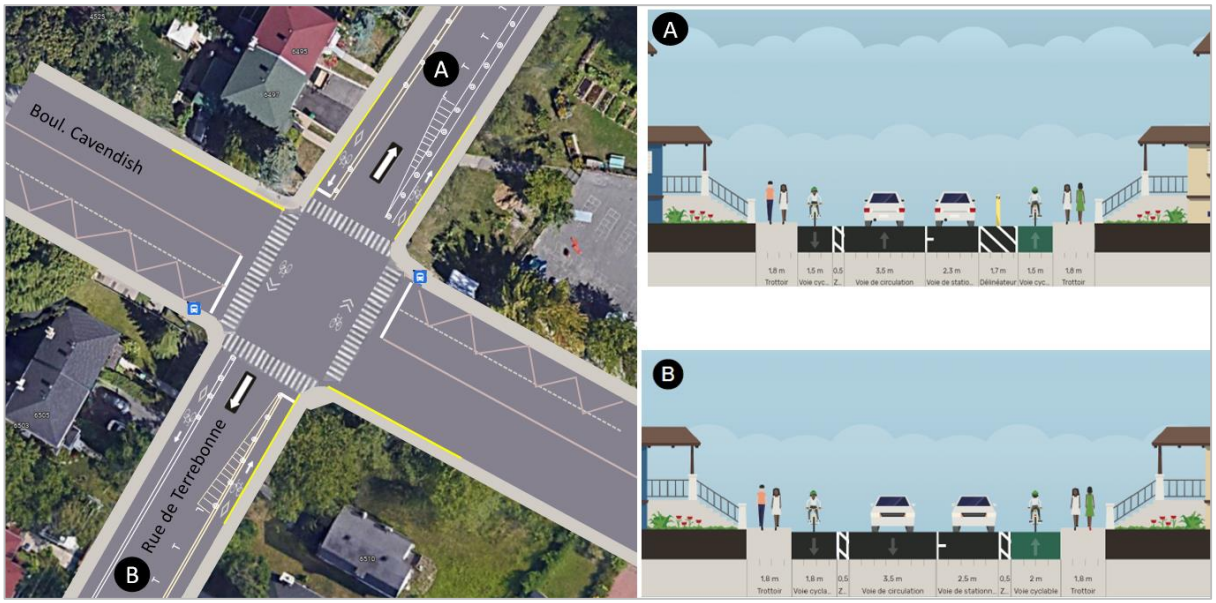


Figure 7-5 : Intersection de type 2 – Directions divergentes à partir de Cavendish

Type 3

Les intersections de type 3 sont présentes aux intersections de Terrebonne/Royal et Terrebonne/Bessborough. L'exemple donné aux figures suivantes représente l'intersection de l'avenue Royal. Seule la direction Est s'applique en façade de l'école St. Monica puisque les trois scénarios sont à sens unique vers l'Est dans cette partie. Il est recommandé pour ce type d'intersection d'évaluer la possibilité d'implanter un arrêt toutes directions.

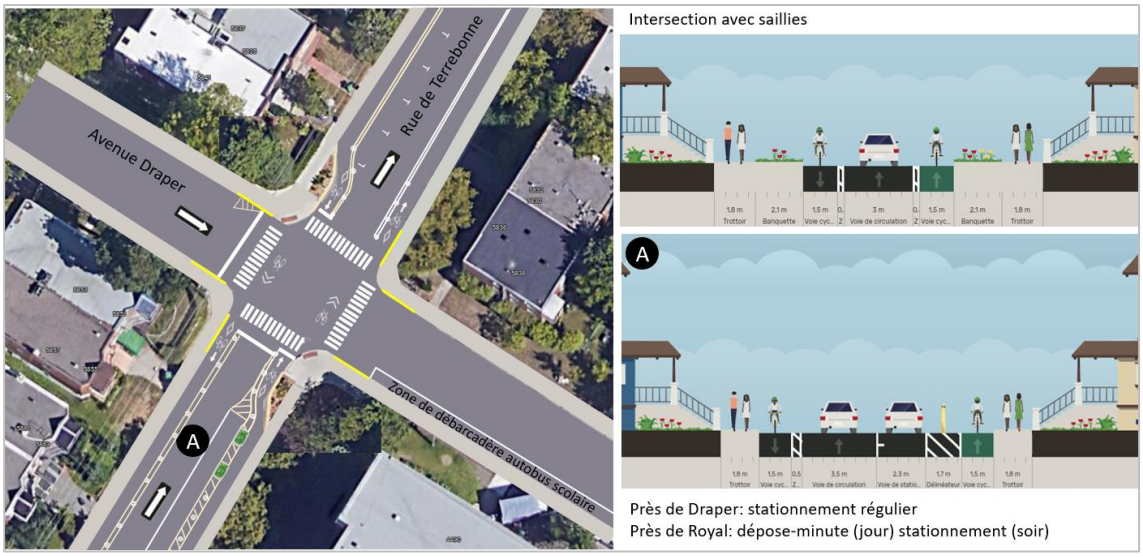


Figure 7-6 : Intersection de type 3 (école Willngdon) – Direction Est

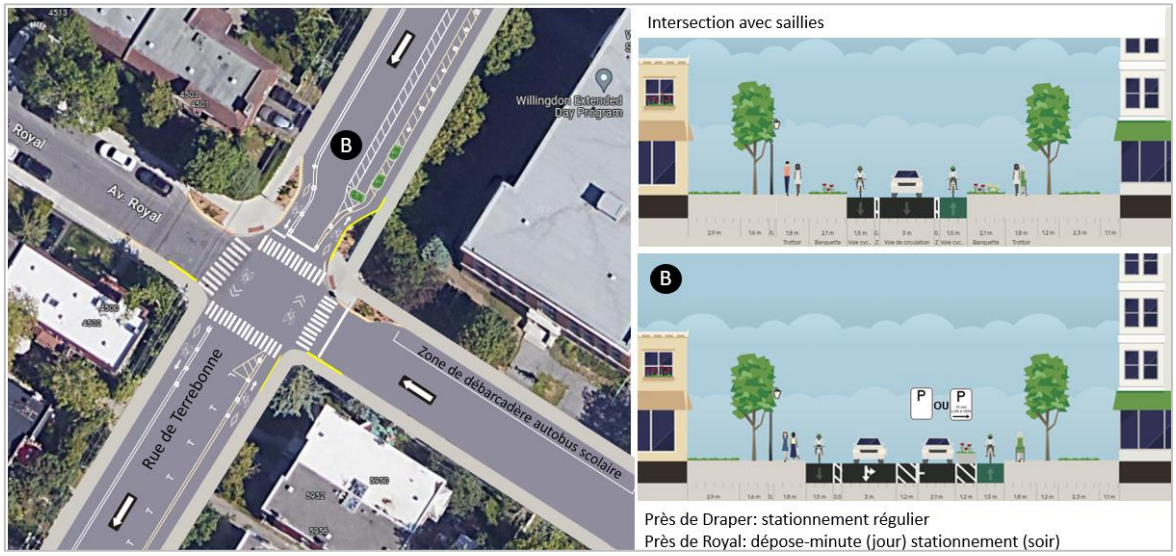


Figure 7-7 : Intersection de type 3 (école Willingdon) – Direction Ouest



Figure 7-8 : Intersection de type 3 (école St. Monica) – Direction Est

Type 4

Les intersections de type 4 sont présentes aux intersections de Terrebonne/ Benny et de Terrebonne/ Draper. Bien que Terrebonne/ Benny soit une intersection à trois branches, le concept d'aménagement demeure le même. L'exemple donné aux figures suivantes représente l'intersection de l'avenue Draper. Il serait pertinent d'étudier la possibilité d'enlever le feu de circulation à l'intersection de la rue Draper afin de faciliter la justification des arrêts toutes directions à l'intersection de la rue Royal pour les scénarios en direction Est.

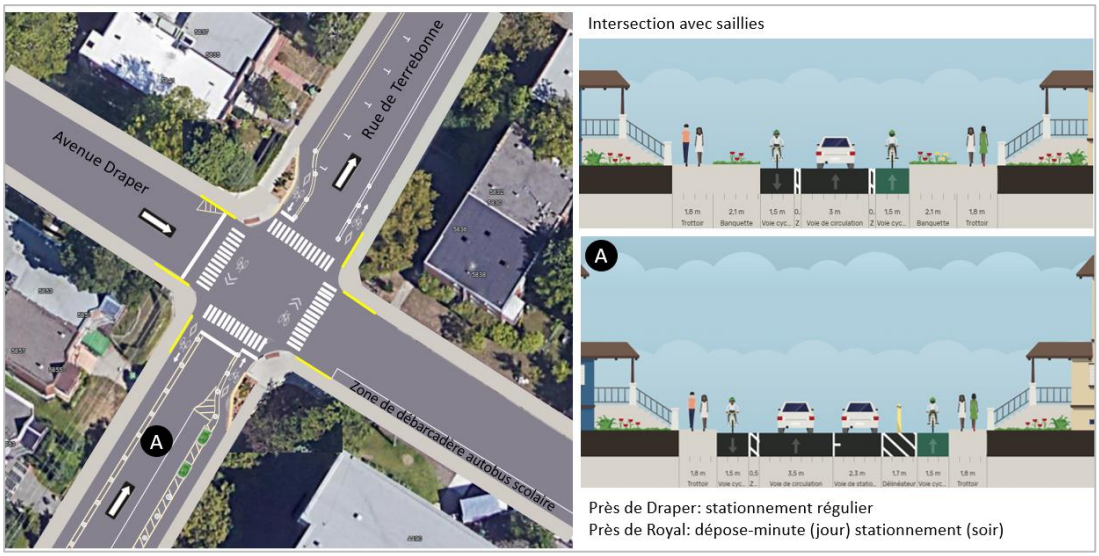


Figure 7-9 : Intersection de type 4 - Direction Est

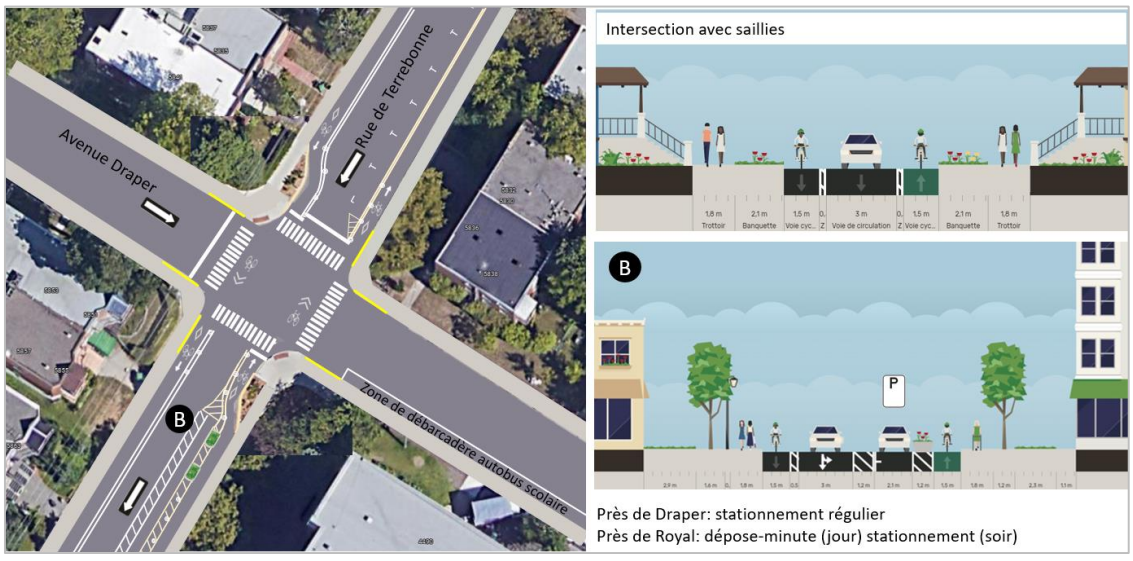


Figure 7-10 : Intersection de type 4 - Direction Ouest

Type 5

Les intersections de type 5 sont présentes aux intersections de Terrebonne/Grand et de Terrebonne/Girouard. L'exemple donné aux figures suivantes représente l'intersection du boulevard Grand.

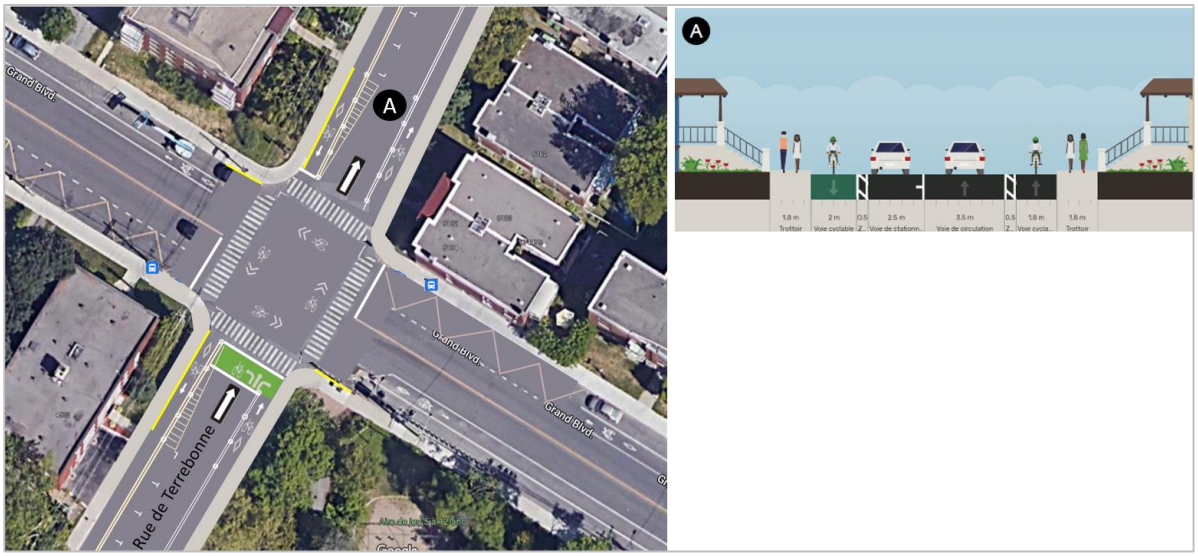


Figure 7-11 : Intersection de type 5 - Direction Est

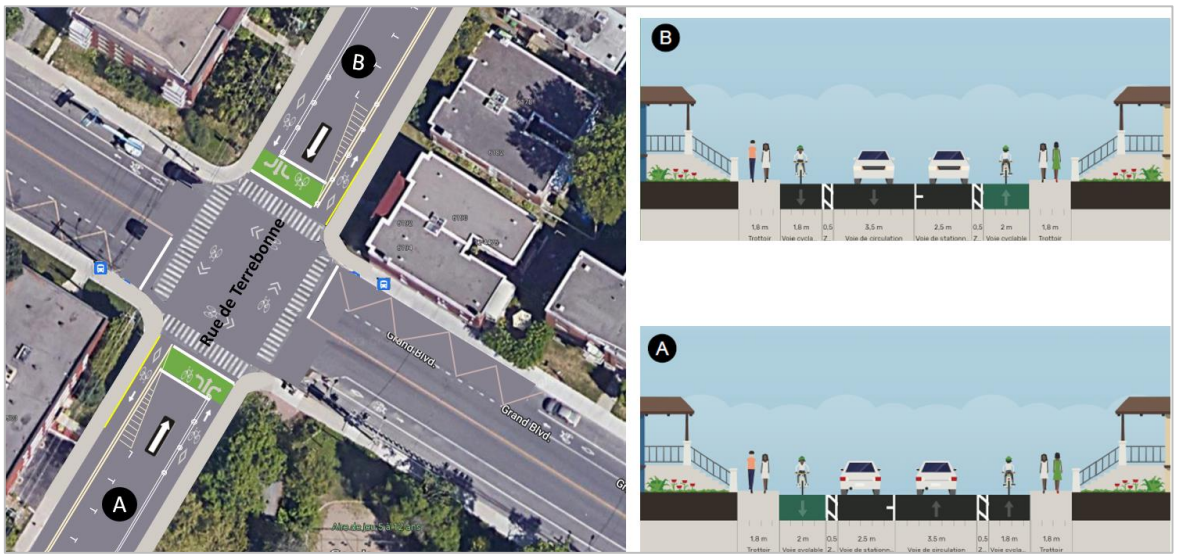


Figure 7-12 : Intersection de type 5 - Directions convergentes vers le boulevard Grand

Type 6

Les intersections de type 6 sont présentes à toutes les autres intersections. L'exemple donné aux figures suivantes représente l'intersection de l'avenue de Hampton.



Figure 7-13 : Intersection de type 6 – Direction Est

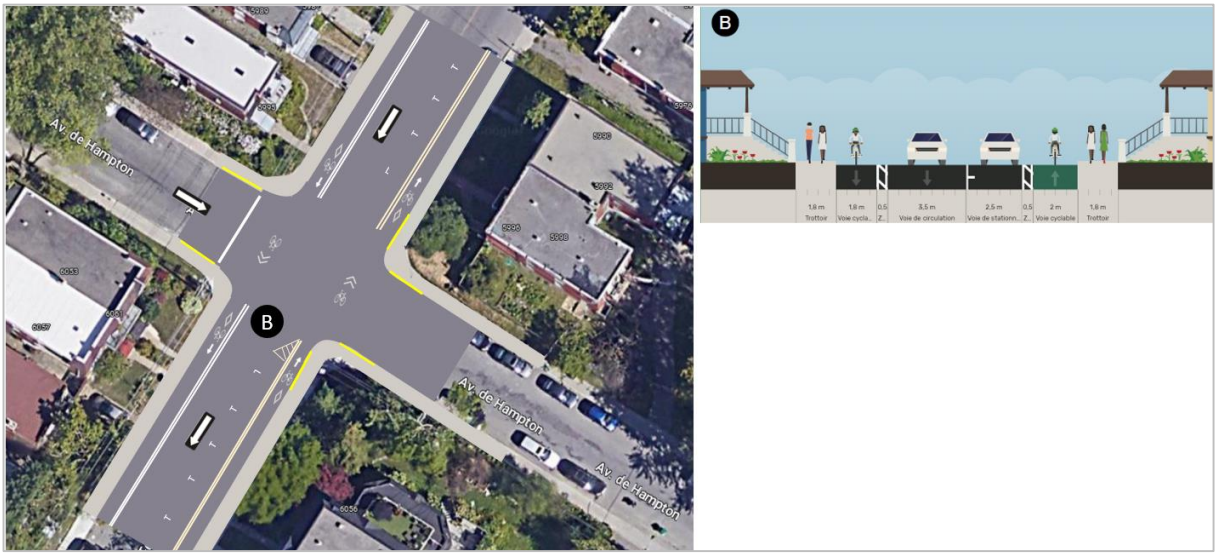


Figure 7-14 : Intersection de type 6 – Direction Ouest

7.3 Impact sur la fonctionnalité des réseaux

La mise à sens unique sur la rue de Terrebonne aura un impact sur la fonctionnalité du réseau véhiculaire. Toutefois, la rue de Terrebonne est une rue locale et n'a pas comme fonction principale d'accueillir de la circulation de transit.

Les débits journaliers étant plus importants en direction Est, notamment pour rejoindre le chemin de la Côte-Saint-Luc, une mise à sens unique vers l'Ouest, principalement dans le secteur résidentiel Est, aura un impact plus important sur la connectivité du réseau et sur la réduction de la circulation de transit. En effet, étant donné que la rue de Terrebonne est actuellement à sens unique vers l'Est entre la rue Old Orchard et l'avenue Girouard, une mise à sens unique vers l'Ouest du secteur résidentiel Est pourrait réduire de manière notoire la circulation de transit dans ce secteur.

Quant au secteur institutionnel, celui-ci est bordé par les boulevards Cavendish et Grand qui permettent un accès vers ce secteur. Dans les trois scénarios, le secteur institutionnel demeure en direction Est.

Dans le secteur résidentiel Ouest, pour des raisons d'accessibilité, le tronçon entre la rue Belmore et le campus Loyola devra demeurer à double sens afin de permettre l'accès vers la rue Belmore et l'accès vers le campus pour les véhicules d'urgence.

7.4 Impact sur le stationnement

Afin d'augmenter l'espace dédié aux cyclistes sur la rue de Terrebonne, les concepts proposés nécessitent le retrait d'une voie de stationnement pour implanter deux bandes cyclables unidirectionnelles protégées, dont une bande à sens contraire de la circulation.

Dans un premier temps, un exercice de mise aux normes du stationnement actuel a été effectué afin de mieux évaluer l'impact du retrait de stationnement. En effet, le dégagement minimal de 5 m aux intersections n'était pas respecté partout sur la rue de Terrebonne. Cet ajustement engendre une réduction de l'ordre de 20% des places de stationnement par rapport à la situation actuelle.

Dans un deuxième temps, le retrait du stationnement dû à l'implantation des bandes cyclables a été évalué. De plus, un dégagement de 20m aux intersections à feux a été considéré afin de respecter les normes de visibilité requise dans le cas de l'implantation d'un aménagement cyclable. Ce retrait engendre une réduction de l'ordre de 55% des places de stationnement par rapport à la situation mise aux normes et de l'ordre de 65% par rapport à la situation actuelle. Le tableau suivant présente l'impact du retrait du stationnement pour chacun des scénarios par rapport à la situation actuelle et la situation mise aux normes.

Tableau 7-1 : Impact du retrait du stationnement pour chacun des scénarios par rapport à la situation actuelle et la situation mise aux normes

	Nombre de places de stationnement	Réduction par rapport à la situation actuelle	Réduction par rapport à la situation mise aux normes
Situation actuelle	475	0%	n/a
Situation mise aux normes	375	-21%	0%
Scénario 1	161	-66%	-57%
Scénario 2	172	-64%	-54%
Scénario 3	171	-64%	-54%

Il est possible de remarquer que le scénario 1 nécessite un retrait de stationnement légèrement plus élevé en comparaison aux deux autres scénarios. Dans tous les scénarios, le secteur institutionnel est le secteur le plus affecté par le retrait du stationnement qui est de l'ordre de 60% par rapport à la situation mise aux normes. Les détails de l'analyse sont présentés à l'Annexe C.

Afin de mieux cerner l'impact du retrait du stationnement, la capacité résiduelle projetée est évaluée en fonction du taux d'utilisation et de la capacité résiduelle actuelle. En effet, en fonction du taux d'utilisation actuellement observé sur la rue de Terrebonne et sur les rues adjacentes (50 m de part et d'autre de la rue de Terrebonne), chaque secteur d'étude comporte une capacité résiduelle suffisante pour accueillir la demande en stationnement, et ce en considérant le retrait du stationnement dû à la mise aux normes et à l'aménagement du lien cyclable. La capacité résiduelle projetée en nombre de places est présentée aux tableaux suivants, pour chacun des scénarios. Les détails de l'analyse sont présentés à l'Annexe C.

Tableau 7-2 : Capacité résiduelle projetée du stationnement pour le scénario 1

Scénario 1	**Capacité résiduelle projetée (nb de places)**					
	Jeudi AM	Jeudi midi	Jeudi PM	Samedi AM	Samedi midi	Samedi PM
Secteur résidentiel ouest	108	81	129	120	120	116
Secteur institutionnel	8	5	37	32	43	47
Secteur résidentiel est	74	55	64	98	117	142

Tableau 7-3 : Capacité résiduelle projetée du stationnement pour le scénario 2

Scénario 2	**Capacité résiduelle projetée (nb de places)**					
	Jeudi AM	Jeudi midi	Jeudi PM	Samedi AM	Samedi midi	Samedi PM
Secteur résidentiel ouest	108	81	129	120	120	116
Secteur institutionnel	8	5	37	32	43	47
Secteur résidentiel est	85	66	75	109	128	153

Tableau 7-4 : Capacité résiduelle projetée du stationnement pour le scénario 3

Scénario 3	Capacité résiduelle projetée (nb de places)					
	Jeudi AM	Jeudi midi	Jeudi PM	Samedi AM	Samedi midi	Samedi PM
Secteur résidentiel ouest	118	91	139	130	130	126
Secteur institutionnel	8	5	37	32	43	47
Secteur résidentiel est	74	55	64	98	117	142

Il est à noter que cette capacité résiduelle est distribuée sur l'ensemble de chacun des secteurs (résidentiel ouest, institutionnel et résidentiel est). Étant donné que le taux d'occupation peut-être ponctuellement plus élevé sur certains tronçons, notamment dans les environs de l'avenue Girouard, du boulevard Grand et de l'avenue Walkley, des mesures de mitigation telles que des vignettes réservées aux résidents peuvent être implantées afin de limiter les impacts négatifs du retrait du stationnement.

7.5 Impact sur les modes de gestion aux intersections

La mise à sens unique sur la rue de Terrebonne n'a pas d'impact important sur les modes de gestion aux intersections pour l'ensemble des scénarios. En effet, les panneaux d'arrêts et feux existants servent à la fois pour les véhicules et pour les cyclistes circulant à deux directions.

Toutefois, les modes de gestion aux intersections des avenues Royal et Draper avec la rue de Terrebonne, de part et d'autre de l'école Willingdon, pourraient être à reconsidérer lors de la mise à sens unique de la rue de Terrebonne. Actuellement, l'intersection Royal/ de Terrebonne est gérée par un arrêt sur la secondaire et l'intersection Draper / de Terrebonne est gérée par un feu. Dans le cas d'une mise à sens unique vers l'Ouest (scénario 2), il serait recommandé d'implanter un arrêt toutes directions à l'intersection Royal / de Terrebonne pour sécuriser l'intersection, notamment pour les piétons et les cyclistes.

Dans le cas d'une mise à sens unique vers l'Est (scénarios 1 et 3), il serait recommandé de retirer le feu de circulation à l'intersection Draper / de Terrebonne et implanter un arrêt toutes directions. En effet, étant donné les courts tronçons de rue sur la rue de Terrebonne, les automobilistes circulant en direction Est sur la rue de Terrebonne pourraient être tentés d'accélérer devant l'école Willingdon en voyant le feu vert et ainsi créer un enjeu de sécurité. Afin de minimiser les coûts, le feu de circulation pourrait être conservé et programmé en phase initiale, soit sur le mode clignotant rouge. Il est également recommandé d'implanter un arrêt toutes directions à l'intersection Royal / de Terrebonne. La figure suivante présente ces configurations recommandées selon la direction de la rue de Terrebonne.

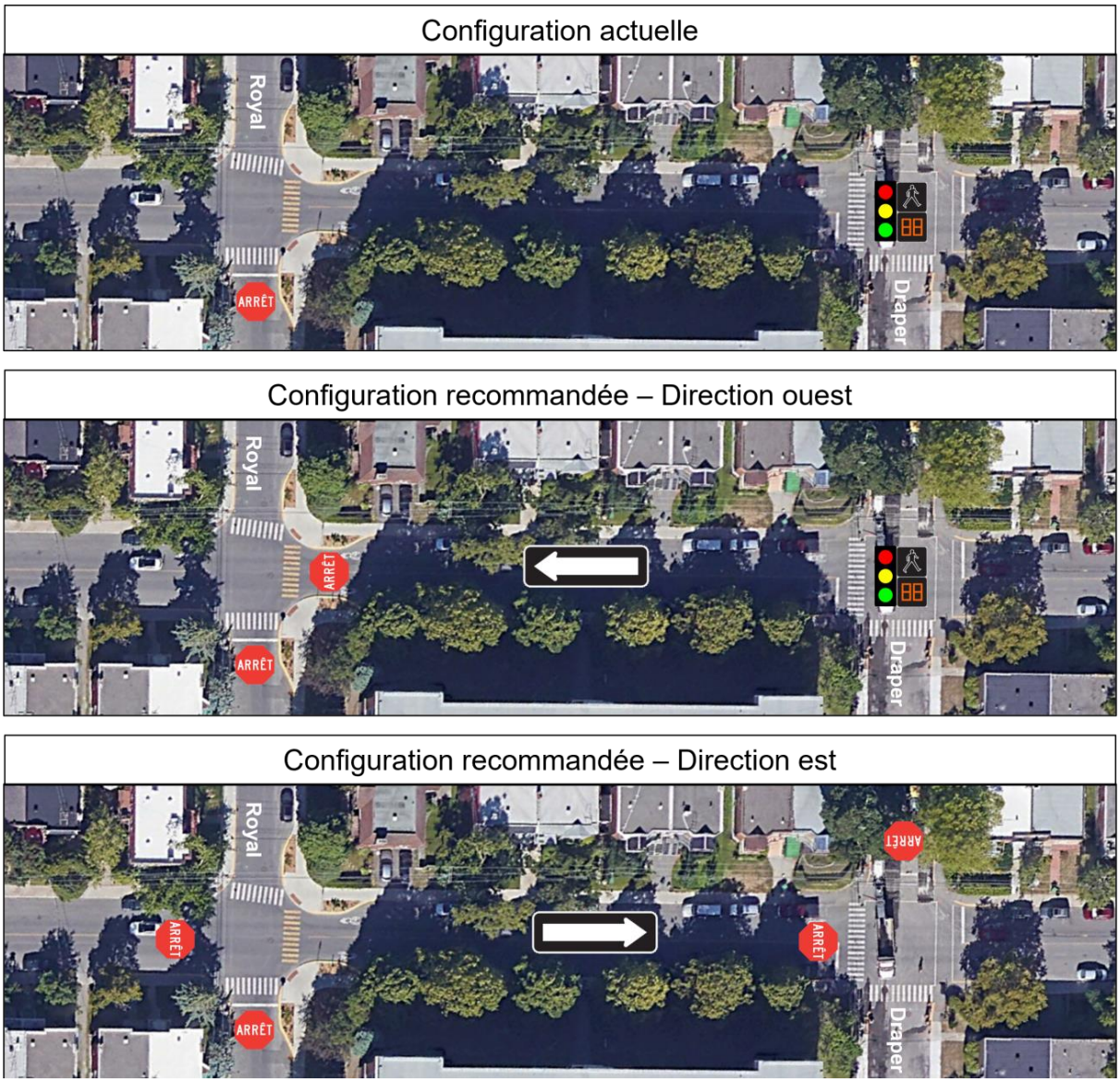


Figure 7-15 : Configuration des modes de gestion aux intersections des avenues Royal et Draper avec la rue de Terrebonne

8. Analyse comparative des scénarios (Volet 3)

Afin d'évaluer les scénarios et de déterminer un scénario privilégié, une analyse multicritère est élaborée. Le scénario sélectionné est ensuite évalué plus en détail pour déterminer la faisabilité technique et financière.

8.1 Méthodologie

Les étapes de réalisation de l'analyse multicritère sont les suivantes. Chacune des étapes est élaborée conjointement avec l'arrondissement.

- Élaborer les critères d'évaluation et l'échelle de notation;
- Établir un facteur de pondération pour chacun des critères d'évaluation par degré de priorisation et d'importance;
- Évaluer les trois scénarios pour les trois secteurs individuellement;
- Pondérer les résultats en fonction du facteur de pondération établi pour chaque critère;
- Formuler une recommandation.

8.2 Élaboration des critères d'évaluation

Une évaluation technique par scénario et par secteur à l'aide de critères permet d'établir une analyse comparative. Le choix et la définition de ces critères discriminants s'effectuent en fonction de la qualification différentielle qu'il est possible de retirer.

Les étapes pour établir cette liste de critères sont les suivantes :

- Distinguer les éléments communs ou identiques entre les trois scénarios de ceux qui se distinguent et retenir ces derniers comme les critères à définir;
- Vérifier si les critères correspondent aux objectifs que l'Arrondissement souhaite atteindre;
- Définir la liste de critères de manière à pouvoir l'évaluer, c'est-à-dire en attribuant des définitions correspondant aux différents pointages;
- Présenter et valider la liste de critères et leurs définitions à l'Arrondissement. Le résultat consiste en une grille d'évaluation;
- Réaliser l'évaluation des trois scénarios par secteur de la rue de Terrebonne (neuf évaluations au total) à l'aide de la grille d'évaluation.

Les éléments communs aux trois scénarios proposés sont les suivants :

- Les modes actifs sont séparés visuellement des voies véhiculaires;
- Des pistes cyclables unidirectionnelles sont proposées de part et d'autre de la rue de Terrebonne;
- Une voie de stationnement est conservée;
- Les piétons sont séparés des cyclistes qui circulent sur la chaussée;
- La configuration du tronçon est la même entre le boulevard Cavendish et le boulevard Grand (sens unique vers l'Est dans les trois scénarios).

Les éléments distinctifs entre les scénarios proposés :

- Les directions à sens unique de la circulation véhiculaire dans les secteurs résidentiels;
- Le nombre d'espaces de stationnements sur la rue de Terrebonne;
- La configuration de certains carrefours et le nombre d'interactions possibles entre les différents modes (av. Draper, av. Royal, boulevard Grand, boulevard Cavendish, av. Belmore);

- La configuration du débarcadère scolaire de l'école Willingdon selon le sens unique;
- Le retrait du feu de circulation à l'intersection de la rue de Terrebonne et de l'avenue Draper;
- L'ajout de panneaux d'arrêts aux intersections de Terrebonne et Royal, de Terrebonne et Belmore;
- L'emplacement du débarcadère du temple bouddhiste;
- Les coûts d'intervention.

À partir de ces éléments, 10 critères ont été élaborés. Ceux-ci sont décrits à l'Annexe D.

8.3 Établissement des facteurs de pondération

Les facteurs de pondération des critères quant à eux sont pondérés selon les objectifs généraux du projet d'aménagement. En rappel, ces objectifs sont :

- Rendre les circulations à vélo sécuritaires, conviviales et accessibles également en période hivernale;
- Maintenir les circulations piétonnes sécuritaires et conviviales;
- Acceptabilité sociale;
- Minimiser les coûts d'implantation des aménagements;
- Maximiser la rapidité d'implantation des aménagements;
- Minimiser l'impact sur la réduction d'espace de stationnement en tenant compte des résultats d'occupation;
- Minimiser l'impact sur l'accessibilité des riverains;
- Minimiser l'impact sur les débits et les conditions de circulation véhiculaire dans le secteur;
- Réduire la circulation de transit sur la rue de Terrebonne.

Les facteurs de pondération sont pondérés relativement entre eux. Ils ont été déterminés lors d'un exercice en trois étapes. D'abord, les membres de l'équipe d'EXP ont déterminé de façon individuelle les facteurs selon leur compréhension des objectifs. Ensuite, ils se sont regroupés afin d'obtenir un consensus et de formuler une recommandation à l'arrondissement. Finalement, l'équipe EXP a rencontré l'arrondissement qui a procédé de la même manière afin d'établir les facteurs de pondération finaux. Les facteurs de pondération sont présentés à l'Annexe D

8.4 Résultats

Suite à l'élaboration des critères d'évaluation et des facteurs de pondération, l'analyse de chacun des scénarios par secteur permet de comparer les différents scénarios. Globalement, le scénario 3 (divergence au boul. Cavendish) démontre le plus haut score, comme montré au tableau suivant.

Tableau 8-1 : Résultat général de l'analyse multicritère

Scénario	**Score global**
Scénario 1	308
Scénario 2	330
Scénario 3 (retenu)	**338**

En analysant de plus près chacun des scénarios par secteur, il est possible de remarquer que le scénario 3 se distingue dans les deux secteurs résidentiels alors que le scénario 2 se distingue légèrement plus dans le secteur institutionnel. Toutefois, dans ce secteur, le scénario 3 offre la même performance en ce qui concerne la fonctionnalité des débarcadères scolaire et de la convivialité générale pour les piétons et cyclistes. Le tableau suivant présente le score par secteur et par scénario ainsi que les éléments distinctifs du scénario ayant le plus haut score pour chaque secteur.

Tableau 8-2 : Résultats par secteur de l'analyse multicritère

Secteur	Scénario	Score final	Éléments distinctifs
Secteur résidentiel Ouest	Scénario 1	82	• Réduction de la circulation de transit • Convivialité des intersections pour les piétons et cyclistes
	Scénario 2	84	
	Scénario 3 (retenu)	**98**	
Secteur institutionnel	Scénario 1	120	• Réduction de la circulation de transit • Sécurité de l'intersection de Terrebonne / Grand pour les piétons et cyclistes
	Scénario 2	**135**	
	Scénario 3 (retenu)	125	
Secteur résidentiel est	Scénario 1	106	• Convivialité des intersections pour les piétons et cyclistes
	Scénario 2	111	
	Scénario 3 (retenu)	**115**	

Le scénario recommandé est donc le scénario 3. L'analyse multicritère détaillée est présentée à l'Annexe D.

9. Évaluation détaillée du scénario retenu (Volet 3)

En réponse à l'approbation du scénario 3 par l'arrondissement, une évaluation détaillée est faite afin d'évaluer l'impact de la mise à sens unique de la rue de Terrebonne sur les conditions de circulation du secteur. Par la suite, une mise en plan conceptuel du marquage et de la signalisation du scénario 3 est effectuée. Finalement, une estimation des coûts de classe D est réalisée.

9.1 Évaluation de l'impact sur les conditions de circulation et modes de gestion

L'évaluation des conditions de circulation suite à la mise à sens unique de la rue de Terrebonne est effectuée selon les hypothèses suivantes :

- Aucune réduction de débits véhiculaire n'est considérée14;
- Tous les débits de la rue de Terrebonne qui sont déviés de leur trajectoire sont réacheminés vers la rue de Terrebonne;
- La réaffectation des débits est faite selon le chemin le plus court.

Les figures présentées aux pages suivantes montrent les niveaux de service (NDS) globaux pour chacune des intersections du secteur d'influence, pour l'heure de pointe AM (HPAM) et l'heure de pointe PM (HPPM), et ce pour la situation actuelle et pour la situation projetée (scénario 3) à titre comparatif. Les intersections démontrant une amélioration ou une dégradation des conditions de circulation par rapport à la situation actuelle sont identifiées. Les rapports Synchro / SimTraffic complets sont présentés à l'Annexe E. Les débits véhiculaires considérés sont présentés à l'Annexe A.

Les analyses des conditions de circulation anticipées à la suite de la mise en œuvre du scénario 3 de sens uniques divergents sur la rue de Terrebonne démontrent qu'aucun impact significatif n'est envisagé.

Le logiciel Synchro / SimTraffic génère une affluence des débits aléatoires, ce qui peut causer une variation mineure sur les temps de retard qui est non significative. De cette manière, malgré une faible variation observée, il n'est pas considéré que les conditions de circulation du secteur d'influence sont dégradées ou améliorées par rapport à la situation actuelle.

Ainsi, en considérant également que les analyses sont basées sur des hypothèses très conservatrices, il n'est donc pas recommandé d'instaurer des mesures de mitigations avec l'implantation du scénario retenu.

En comparaison avec la situation actuelle, les débits projetés en HPAM et en HPPM sont illustrés sur les figures suivantes. Le DJMA projeté sur la rue de Terrebonne est également estimé en considérant la même proportion que pour la situation actuelle des heures de pointe par rapport au DJMA.

[14] Il est fort possible que la mise à sens unique de la rue de Terrebonne induise des changements de comportement des usagers de la route en empruntant des chemins alternatifs ne transitant plus sur de Terrebonne. Par contre, la détermination du nombre de déplacements qui utiliseraient dorénavant un itinéraire alternatif à l'extérieur de la zone d'étude ne peut être déterminée de façon fiable sans requérir à des analyses poussées nécessitant des données d'enquête origine-destination locale ce qui ne faisait pas partie du présent mandat. Le réacheminement effectué dans le cadre du présent mandat suppose que tous les automobilistes reviendront vers de Terrebonne. Les analyses des conditions de circulation avec le scénario 3 en place donnent ainsi des résultats très conservateurs et les conditions réelles seront fort probablement meilleures que ce qui est anticipé dans la présente étude.

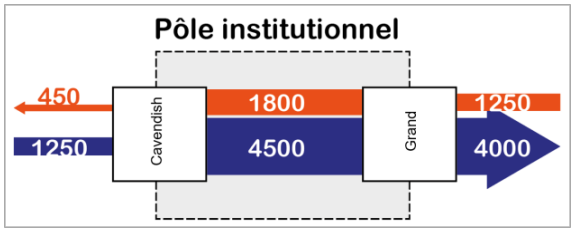


Figure 9-1 : DJMA **actuel** sur la rue de Terrebonne (véh/jour)

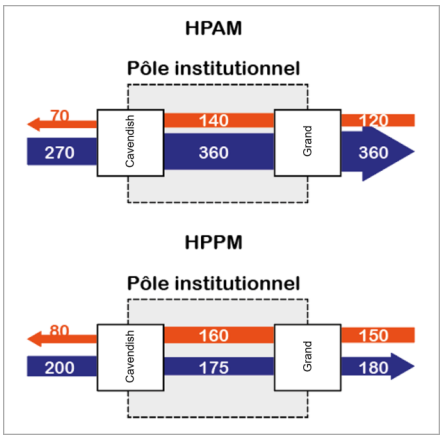


Figure 9-2 : Débit horaire **actuel** en heures de pointe sur la rue de Terrebonne (véh/h)

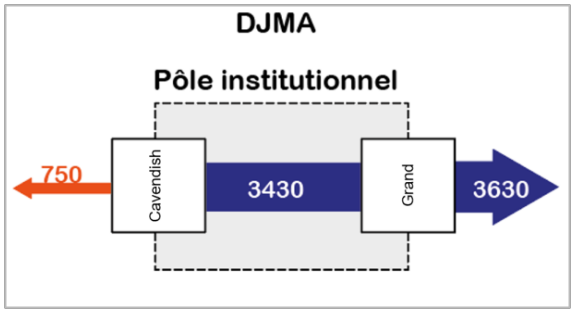


Figure 9-3 : DJMA **projeté** sur la rue de Terrebonne (véh/jour)

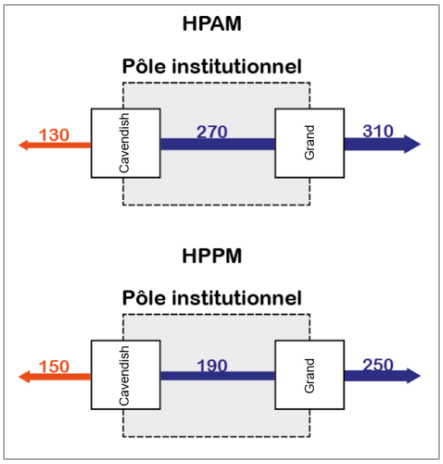
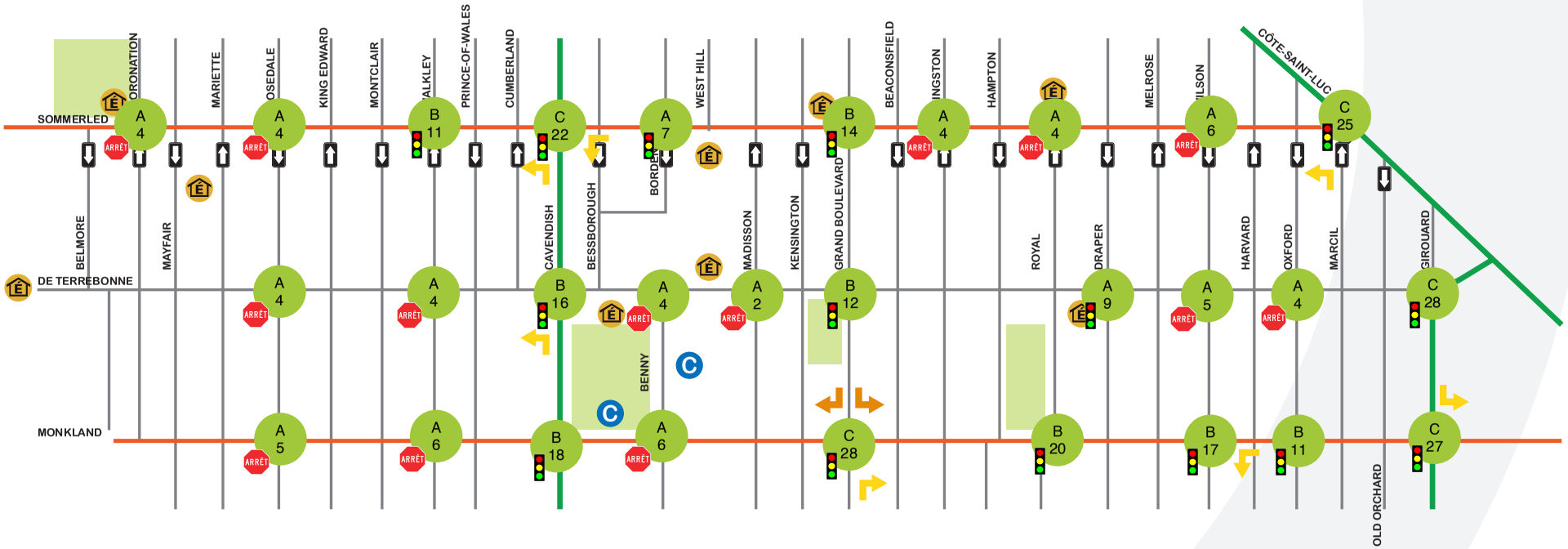


Figure 9-4 : Débit horaire **projeté** en heures de pointe sur la rue de Terrebonne (véh/h)



Intersection à feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 20 s
C	21 à 35 s
D	36 à 55 s
E	56 à 80 s
F	> 80 s

Intersection sans feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 15 s
C	16 à 25 s
D	26 à 35 s
E	36 à 50 s
F	> 50 s

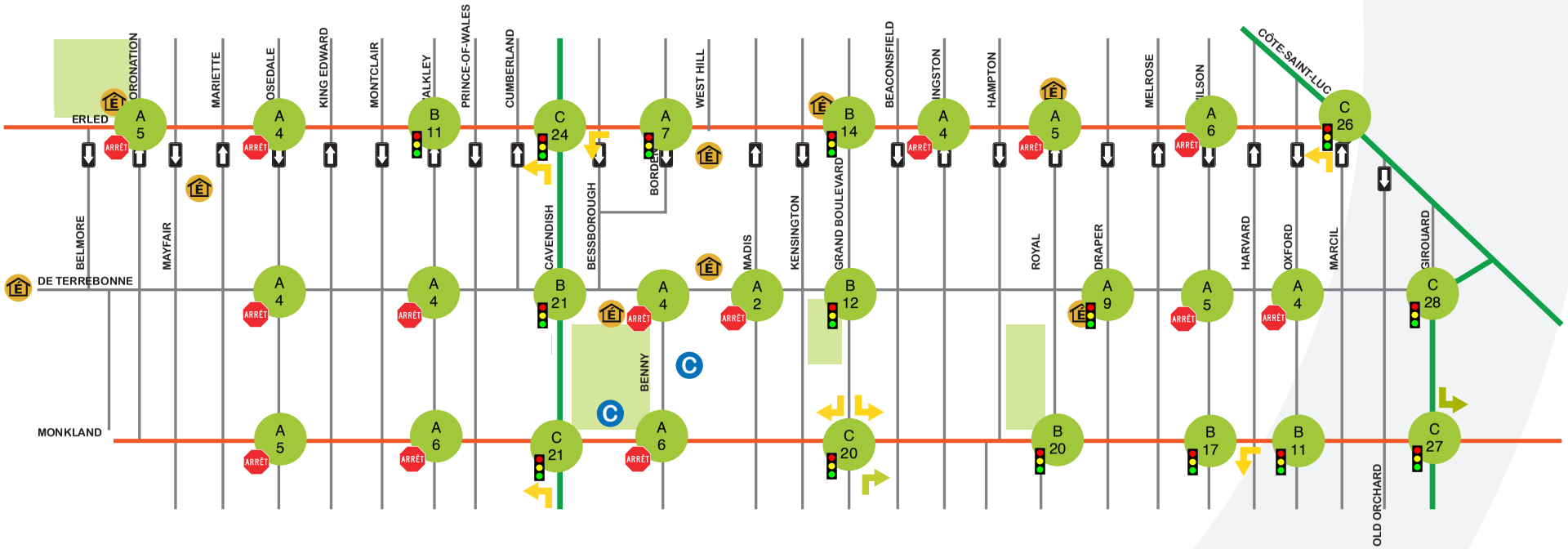
Niveau de service global → C
Retard global (s) → 35
Mouvement

Figure 9-5
Évaluation sommaire des impacts
Conditions de circulation en HPAM (situation actuelle)
No. projet: MTR-00251766-A5

exp.

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne



Intersection à feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 20 s
C	21 à 35 s
D	36 à 55 s
E	56 à 80 s
F	> 80 s

Intersection sans feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 15 s
C	16 à 25 s
D	26 à 35 s
E	36 à 50 s
F	> 50 s

Niveau de service global → C
Retard global (s) → 35
Mouvement

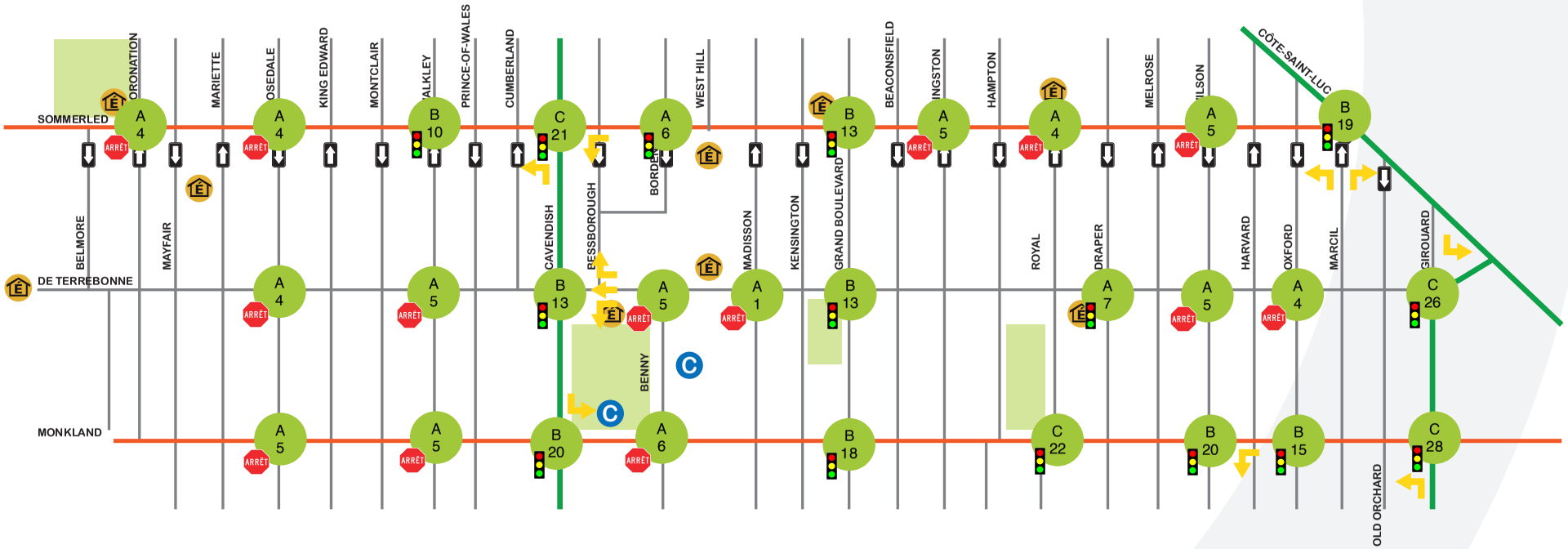
Figure 9-6
Évaluation sommaire des impacts
Conditions de circulation en HPAM (scénario 3)

No. projet: MTR-00251766-A5

exp.

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne



Intersection à feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 20 s
C	21 à 35 s
D	36 à 55 s
E	56 à 80 s
F	> 80 s

Intersection sans feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 15 s
C	16 à 25 s
D	26 à 35 s
E	36 à 50 s
F	> 50 s

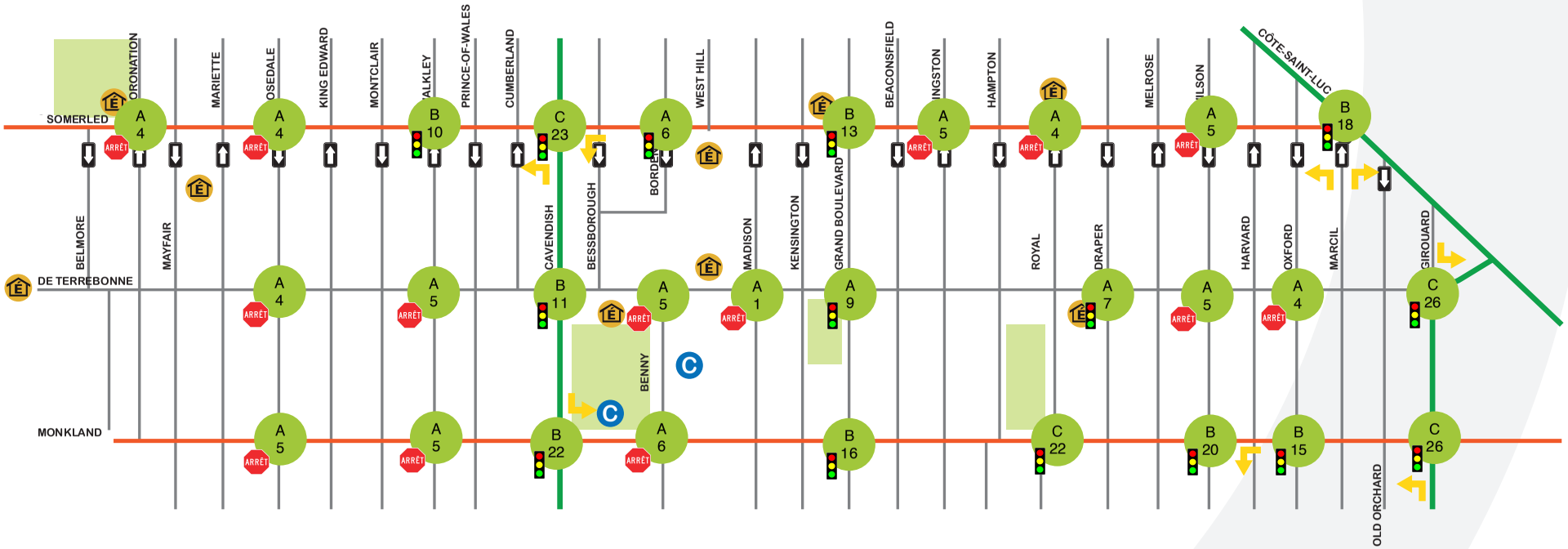
Niveau de service global → C
Retard global (s) → 35
Mouvement

Figure 9-7
Évaluation sommaire des impacts
Conditions de circulation en HPPM (situation actuelle)
No. projet: MTR-00251766-A5

exp.

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Étude de mobilité - Rue de Terrebonne



Intersection à feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 20 s
C	21 à 35 s
D	36 à 55 s
E	56 à 80 s
F	> 80 s

Intersection sans feu

Niveau de service	Retard
A	< 10 s
B	10 à 15 s
C	16 à 25 s
D	26 à 35 s
E	36 à 50 s
F	> 50 s

Niveau de service global → C
Retard global (s) → 35
Mouvement

Figure 9-8
Évaluation sommaire des impacts
Conditions de circulation en HPPM (scénario 3)

No. projet: MTR-00251766-A5

exp.

9.2 Détails conceptuels

Le scénario 3 retenu est mis en plan de manière conceptuelle[15] afin d'évaluer les besoins en marquage et en signalisation sur l'ensemble de l'axe.

Les normes[16] et hypothèses[17] suivantes sur le marquage au sol sont utilisées :

- Les bandes cyclables sont séparées de la circulation et du stationnement par deux lignes pleines et continues (blanches dans le sens de la circulation véhiculaire et jaunes dans le sens opposé);
- Les bandes cyclables sont séparées par une zone tampon hachurée qui est élargie au niveau des débarcadères scolaires;

Les bandes cyclables sont identifiées en amont et en aval de chaque intersection par le symbole illustré :

- Les lignes d'arrêts de la bande cyclable sont avancées par rapport à la ligne d'arrêt véhiculaire aux intersections;
- Les passages cyclables sont marqués par le symbole de vélo et de chevron illustré ci-bas;
- Les passages piétons aux intersections gérées par un feu ou un arrêt toute direction sont marqués par des corridors composés de deux lignes blanches, à l'exception des passages piétons en zone scolaire qui sont marqués par des blocs;
- Un dégagement de 5 m entre la fin du rayon de courbure du trottoir à une intersection et la première case de stationnement est prévue. Ce dégagement est de 20m pour les intersections gérées par des feux de circulation.



Figure 9-9 : marquage sur la bande cyclable en amont et en aval d'une intersection



Figure 9-10 : Marquage d'une traverse cyclable sur une intersection

[15] Les concepts élaborés au Volet 2 ont été mis en plan à l'échelle sur fond de la matrice graphique de la Ville et d'orthophotos géoréférencées (2022) à l'aide du logiciel AutoCad afin de pouvoir déterminer les quantités requises pour une estimation de Classe D. Le niveau de détail fourni sur les plans peut s'apparenter à un avant-projet définitif pouvant servir comme référence pour un appel d'offres pour la production de plans et devis. Les plans du présent mandat ne doivent donc pas être considérés en tant que plans pour construction.

[16] MTMD (2022). Normes Ouvrages routiers – Tome V Signalisation routière. Ministère des Transports et de la Mobilité Durable.

[17] Les hypothèses d'application des normes sont basées sur les pratiques courantes de la Ville de Montréal.

Les normes[18] et hypothèses[19] suivantes sur la signalisation des voies cyclables sont utilisées :

- **Voie réservée aux bicyclettes** : signale la présence des bandes cyclables et prescris l'usage exclusif de la bicyclette (ou tout mode autorisé selon le règlement de circulation). Le panneau noir indique que la voie réservée est en sens de la circulation véhiculaire alors que le panneau rouge indique une circulation à sens contraire. Il est recommandé d'installer ce panneau à toutes les deux intersections (en aval) à l'exception des grandes intersections où le panneau est requis. En effet, étant donné les courts tronçons sur la rue de Terrebonne, cette signalisation n'est pas requise à chaque intersection.
- **Sens unique excepté bicyclette** : autorise les bicyclettes à circuler en sens inverse de la circulation véhiculaire. Il est recommandé d'installer ce panneau à toutes les intersections.



Figure 9-11 : Voie réservée aux bicyclettes dans la direction de la circulation véhiculaire

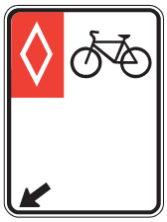


Figure 9-12 : Voie réservée aux bicyclettes dans la direction contraire de la circulation véhiculaire



Figure 9-13 : Sens unique excepté bicyclette

Les normes[20] hypothèses[21] suivantes sur la signalisation des arrêts et du stationnement sont utilisées:

- **Interdiction de stationnement** : indique les interdictions de stationnement à diverses périodes de la journée et/ou de l'année.
- **Stationnements réservés pour les personnes handicapées** : indique les places réservées pour les personnes handicapées.
- **Interdiction d'arrêt** : indique les interdictions d'arrêts aux dégagements des intersections et à tout autre endroit requis.

[18] MTMD (2022). Normes Ouvrages routiers – Tome V Signalisation routière. Ministère des Transports et de la Mobilité Durable.

[19] Les hypothèses d'application des normes sont basées sur les pratiques courantes de la Ville de Montréal.

[20] Ville de Montréal (2015). Catalogue des panneaux : Signalisation écrite. Ville de Montréal

[21] Les hypothèses d'application des normes sont basées sur les pratiques courantes de la Ville de Montréal.



Figure 9-14 : Stationnement interdit



Figure 9-15 : Stationnement réservé



Figure 9-16 : Arrêt interdit

Finalement, afin d'augmenter le niveau de séparation des aménagements à proximité des débarcadères scolaires, du mobilier tel que des bacs de plantation et des bollards sont proposés.



Figure 9-17 : Type de bollard implanté par la Ville de Montréal
SOURCE : VILLE DE MONTRÉAL (2017)



Figure 9-18 : Exemple de bac de plantation implanté par la Ville de Montréal
SOURCE : BOIS PUBLIC (2018)

Les mises en plan conceptuelles représentant le nouveau marquage, l'ancien marquage (actuellement en place) et la signalisation à prévoir sur la rue de Terrebonne sont présentées à l'Annexe F.

9.3 Estimation des coûts de réalisation

L'estimation des coûts sera réalisée par l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce selon les quantités estimées. Celles-ci sont présentées à l'Annexe G.

10. Conclusion

La rue de Terrebonne dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) consiste en une rue locale bidirectionnelle à vocation résidentielle et institutionnelle reliant le Campus Loyola de l'Université Concordia jusqu'au chemin de la Côte-Saint-Luc. L'axe s'étend sur environ 2,5 km et comporte présentement une voie cyclable partagée dans chaque direction, soit une chaussée désignée marquée au sol. L'Arrondissement souhaitant développer un aménagement cyclable plus confortable, sécuritaire et adapté au contexte et à la population desservie a demandé une étude de mobilité et de faisabilité. Celle-ci a permis d'évaluer les différents scénarios d'aménagement potentiels et de faire un choix d'aménagement de façon éclairée.

L'étude se divise en trois volets. Le 1er volet fait l'état de la situation actuelle en matière de transports actifs et collectifs, du réseau routier limitrophe et de la circulation véhiculaire sur la rue de Terrebonne et dans le secteur adjacent à cet axe. Les principaux constats de ce volet sont les suivants :

- La demande véhiculaire en direction est sur la rue de Terrebonne est plus importante à toutes les périodes de la journée en semaine, particulièrement le matin;
- Les activités scolaires représentent une part importante de la circulation générée dans le secteur;
- La circulation demeure fluide sur la rue de Terrebonne en HPAM et en HPPM. Quelques ralentissements se font ressentir en direction ouest au niveau du boulevard Cavendish en HPPM;
- Le non-respect du dégagement de 5 m du stationnement en amont des intersections peut causer des enjeux de visibilité des piétons et des cyclistes qui traversent aux intersections;
- En moyenne, le taux d'occupation du stationnement sur rue, par secteur, varie entre 35% et 70% en semaine et entre 10% et 60% lors de la fin de semaine.

Ensuite, un rappel de la vision d'aménagement et des objectifs suivis par l'Arrondissement, ainsi que des contraintes et enjeux inhérents au projet, précèdent et mettent la table à l'élaboration des principes directeurs qui guideront les choix de conception aux volets subséquents. Des principes directeurs découlent les critères de conception des aménagements cyclables et piétonniers reconnus et pouvant être adaptés au contexte de la rue de Terrebonne.

Le 2e volet présente, dans un premier temps, les trois scénarios d'aménagement basés sur les nouveaux patrons de circulation et les aménagements de rue envisageables. C'est à la lumière des principes, de la vision d'aménagement ainsi que des enjeux et contraintes que des patrons de circulation ont été proposés. Un processus d'itération entre l'équipe de travail de l'Arrondissement et des élus ainsi que de l'équipe de conception a permis de générer les trois scénarios suivants :

- Scénario 1 : Sens unique vers l'est sur toute la longueur de l'axe de la rue de Terrebonne;
- Scénario 2 : Circulation en convergence vers le boulevard Grand, c'est-à-dire en sens unique vers l'est entre l'avenue Belmore et le boul. Grand et en sens unique vers l'ouest entre l'av. Girouard et le boul. Grand.
- Scénario 3 : Circulation en divergence à partir du boulevard Cavendish, c'est-à-dire en sens unique vers l'ouest entre le boul. Cavendish et l'avenue Belmore et en sens unique vers l'est entre le boul. Cavendish et l'av. Girouard.

Dans un deuxième temps, la géométrie et les modes de gestion aux intersections sont sommairement analysés et représentés de façon conceptuelle afin d'évaluer leur faisabilité.

Le 3e volet comprend une évaluation d'impacts des trois scénarios sur la fonctionnalité des réseaux, sur le stationnement et sur les modes de gestion aux intersections. Les conclusions des analyses sont les suivantes :

- Les trois scénarios ont un impact similaire sur le stationnement. La rue de Terrebonne et ses rues transversales ont une capacité résiduelle suffisante pour répondre à la demande actuelle;
- Le scénario 2 et 3 ont chacun un effet dissuasif sur la circulation de transit plus important que le scénario 1. Aucun des scénarios ne présente d'impacts majeurs sur la fonctionnalité des réseaux;
- Les scénarios n'ont pas d'impacts majeurs sur les modes de gestion aux intersections.

Ensuite, une analyse multicritère élaborée conjointement avec l'arrondissement est présentée. Celle-ci a permis de noter les trois scénarios sur des bases communes et de sélectionner un scénario privilégié, soit le scénario 3 qui consiste en une divergence des sens uniques à partir du boulevard Cavendish. Ce scénario fait l'objet d'une analyse plus détaillée afin d'évaluer son impact sur les conditions de circulation du secteur d'influence. Y figure finalement un plan déterminant le concept de marquage et de signalisation. Et puis les quantités d'éléments de marquage et de panneaux signalétiques requis ont été estimées en prévision d'une estimation des coûts qui sera réalisée par l'arrondissement.

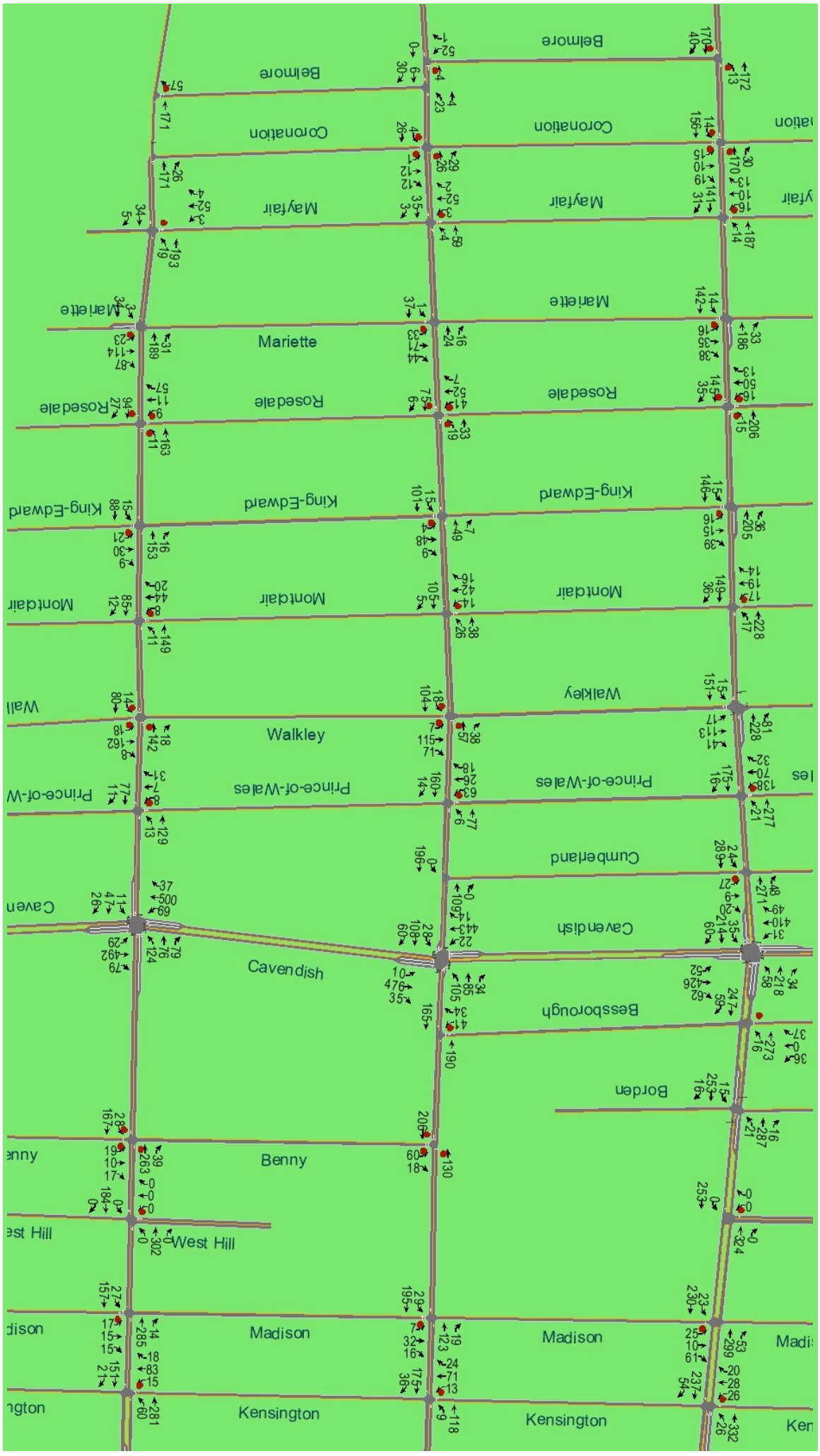
Annexe A : Débits véhiculaires

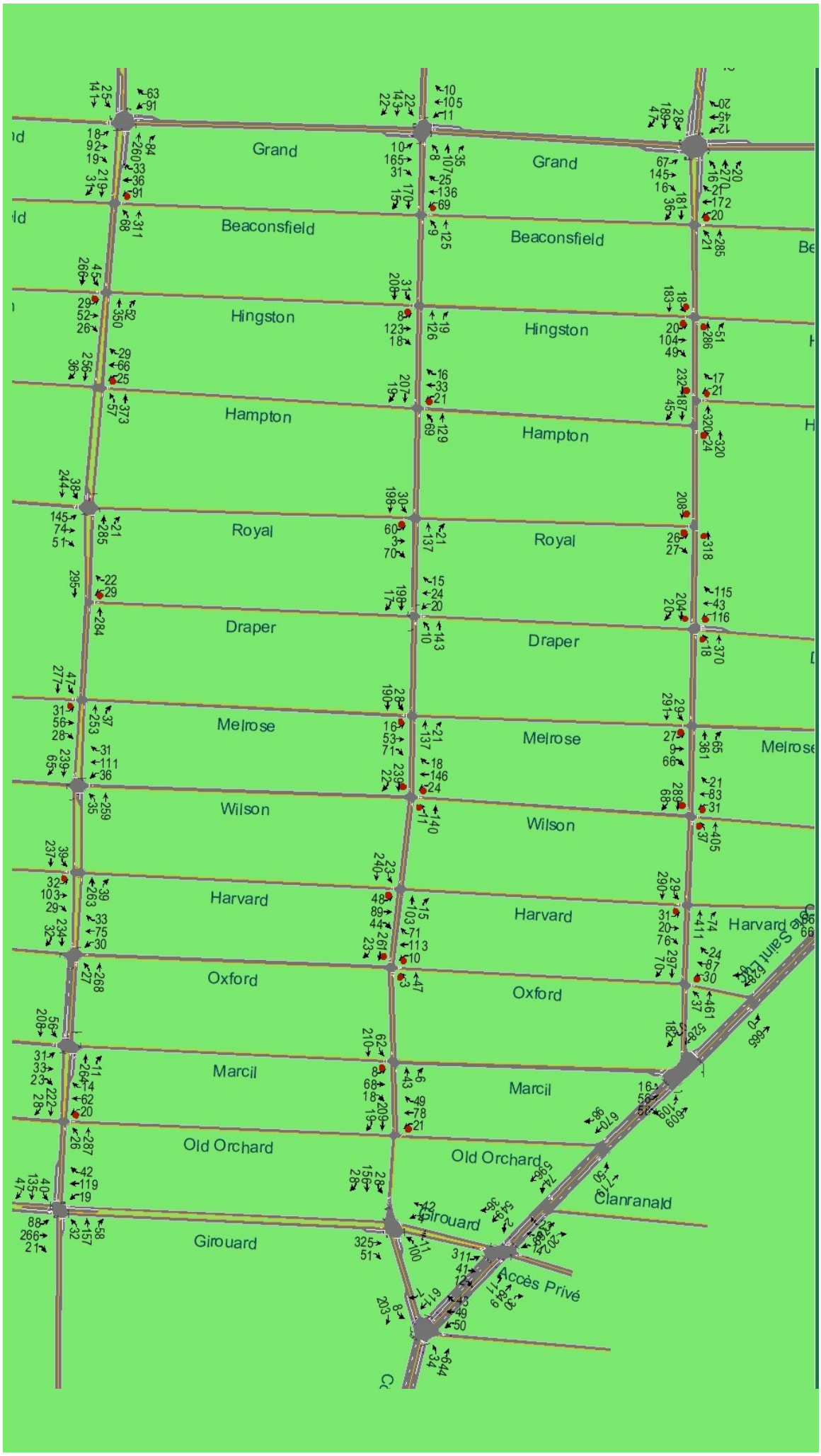
Actuel AM


Belmore
Coronation
Mayfair
Marlette
Mariette
Rosedale
King-Edward
Montclair
Walkley
Prince-of-Wales
Cumberland
Cavendish
Bessborough
Borden
Benny
West Hill
Madison
Kensington

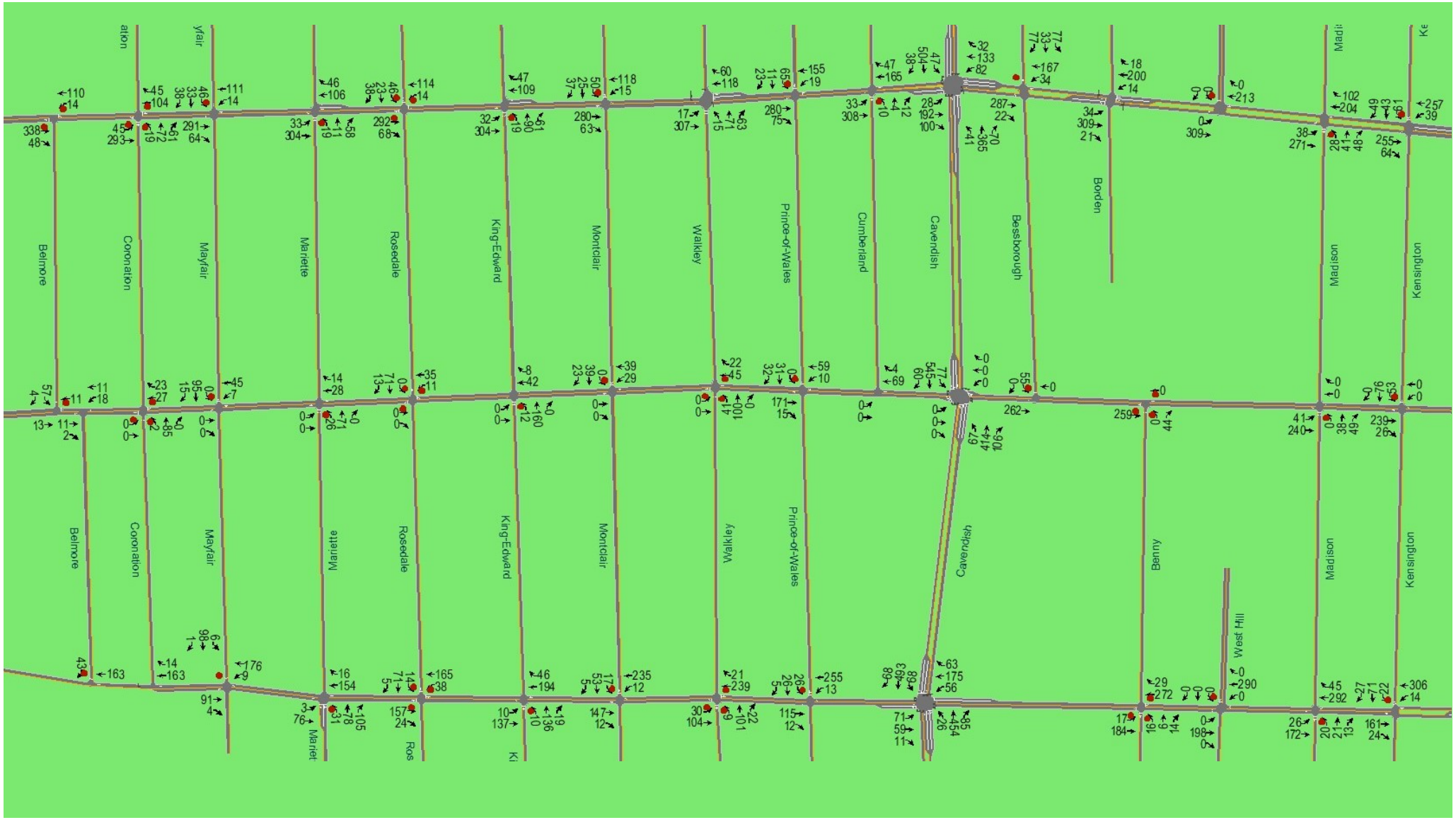

Grand
Grand
Grand
Beaconsfield
Beaconsfield
Beaconsfield
Hingston
Hingston
Hingston
Hampton
Hampton
Hampton
Royal
Royal
Royal
Draper
Draper
Draper
Melrose
Melrose
Melrose
Wilson
Wilson
Wilson
Harvard
Harvard
Harvard
Oxford
Oxford
Oxford
Marcil
Marcil
Marcil
Old Orchard
Old Orchard
Old Orchard
Girouard
Girouard
Girouard
Clanranald
Accès Privé
Côte Saint Luc

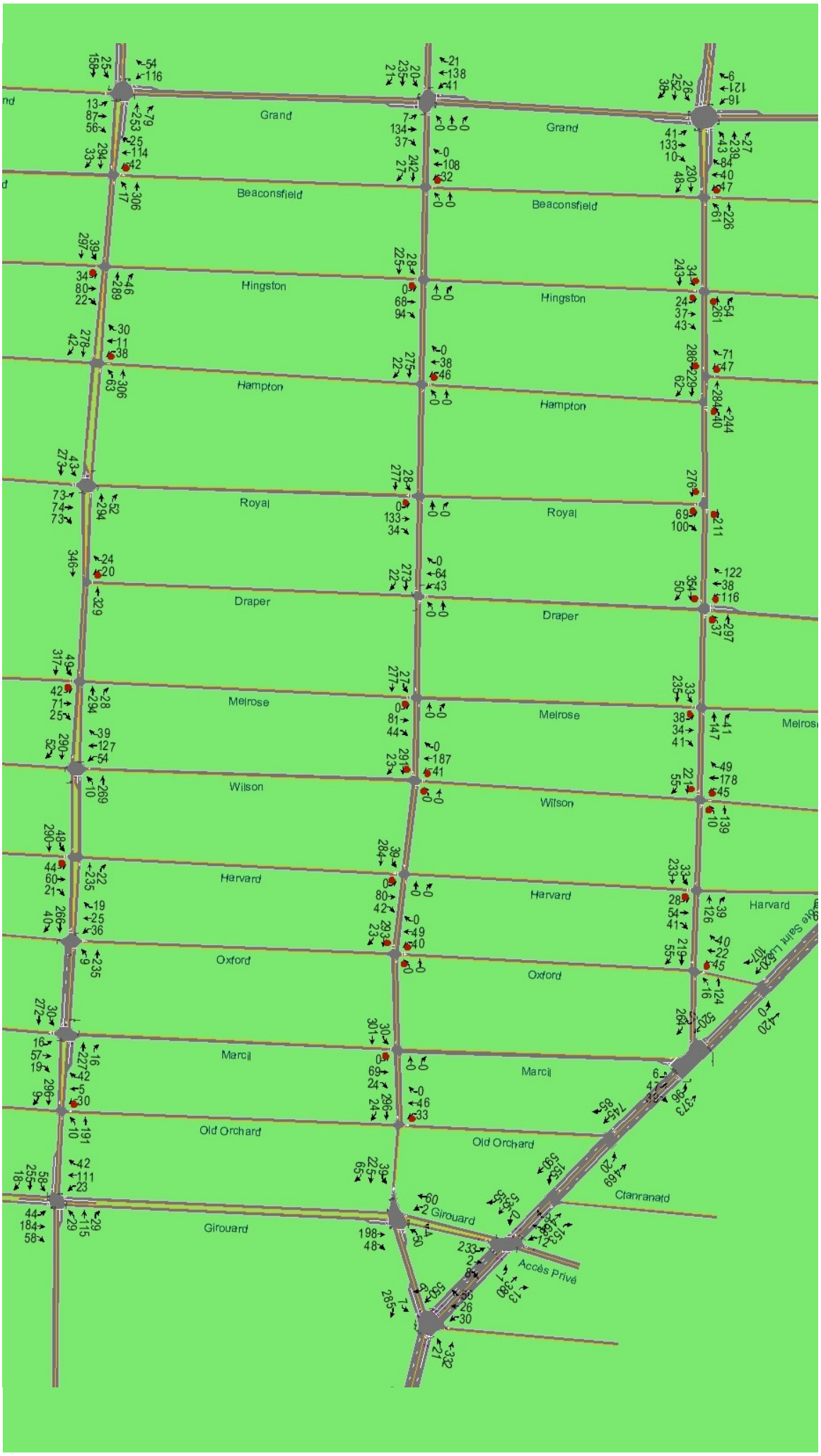
Actuel PM


Belmore
Coronation
Mayfair
Mariette
Rosedale
King-Edward
Montclair
Walkley
Prince-of-Wales
Cumberland
Cavendish
Bessborough
Borden
Benny
West Hill
Madison
Kensington

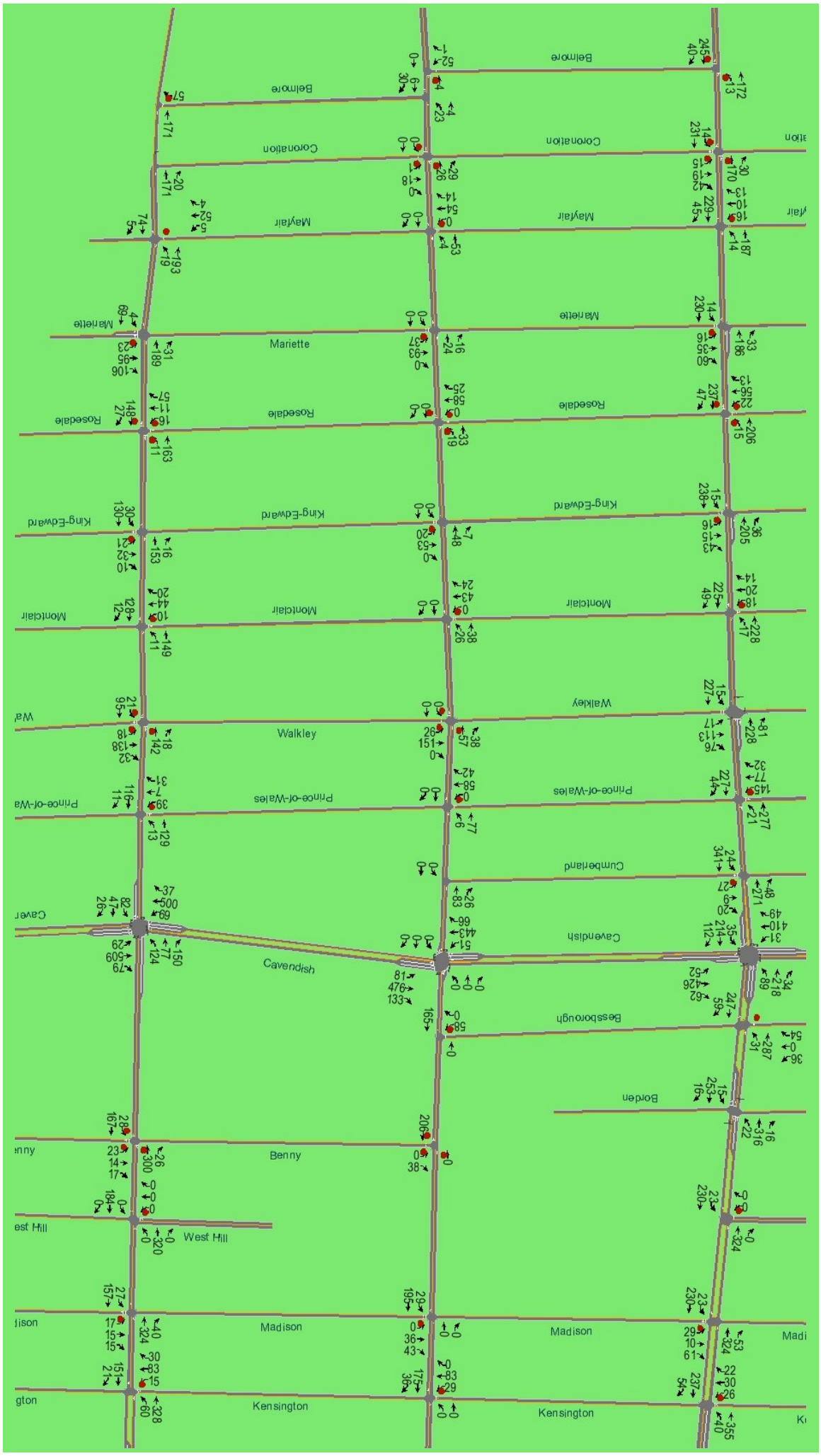

Grand
Grand
Grand
Beaconsfield
Beaconsfield
Hingston
Hingston
Hampton
Hampton
Royal
Royal
Draper
Draper
Melrose
Melrose
Wilson
Wilson
Harvard
Harvard
Oxford
Oxford
Marcil
Marcil
Old Orchard
Old Orchard
Girouard
Girouard
Clanranald
Accès Privé

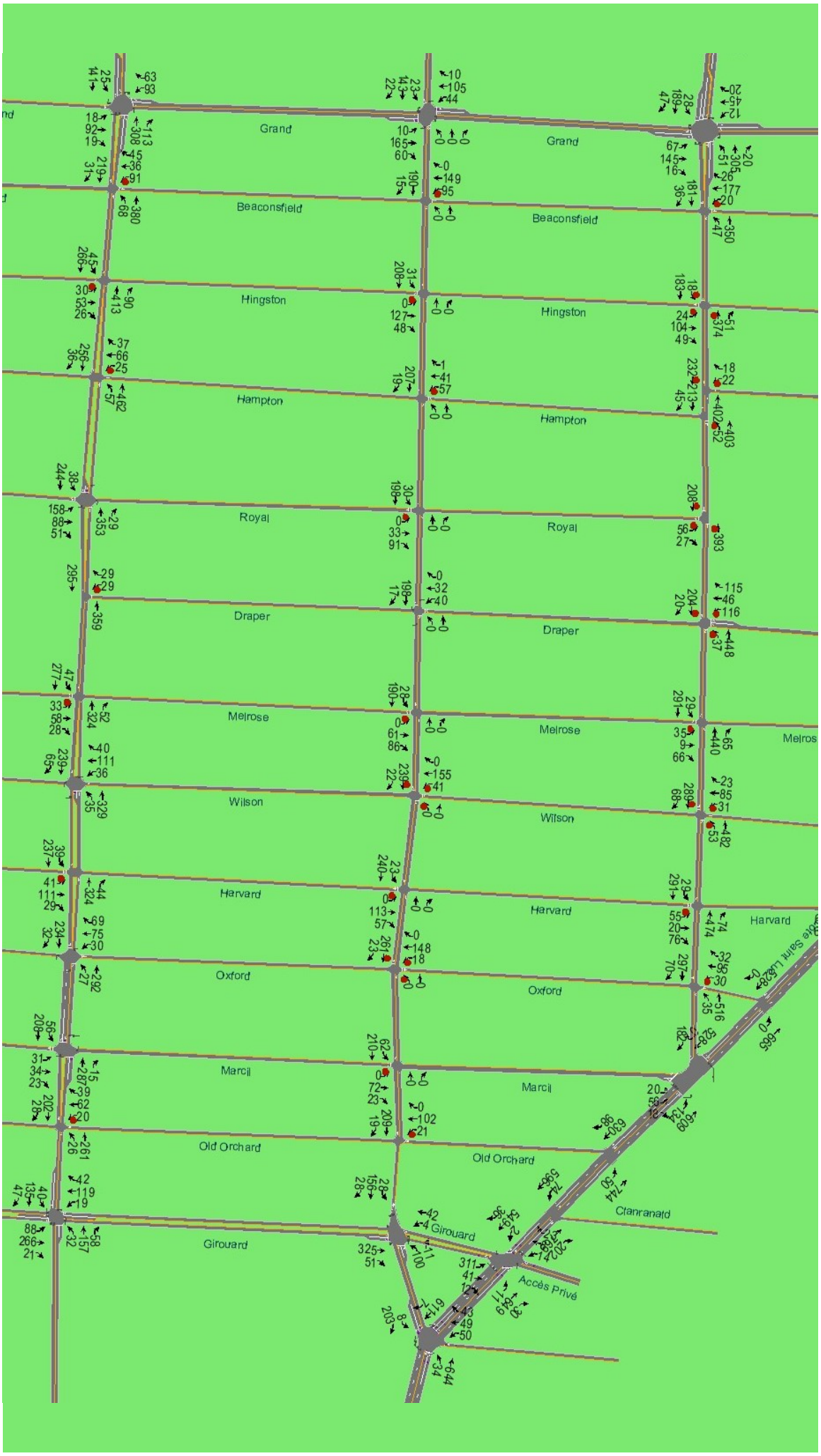
Scénario 3 AM


Belmore
Coronation
Mayfair
Marlette
Rosedale
King-Edward
Montclair
Walkley
Prince-of-Wales
Cumberland
Cavendish
Bessborough
Borden
Benny
West Hill
Madison
Kensington


Grand
Grand
Grand
Beaconsfield
Beaconsfield
Beaconsfield
Hingston
Hingston
Hingston
Hampton
Hampton
Hampton
Royal
Royal
Royal
Draper
Draper
Draper
Melrose
Melrose
Melrose
Wilson
Wilson
Wilson
Harvard
Harvard
Harvard
Oxford
Oxford
Oxford
Marcil
Marcil
Marcil
Old Orchard
Old Orchard
Old Orchard
Girouard
Girouard
Girouard
Clanranald
Accès Privé

Scénario 3 PM


Belmore
Coronation
Mayfair
Marlette
Mariette
Rosedale
King-Edward
Montclair
Walkley
Prince-of-Wales
Cumberland
Cavendish
Bessborough
Borden
Benny
West Hill
Madison
Kensington


Grand
Grand
Grand
Beaconsfield
Beaconsfield
Beaconsfield
Hingston
Hingston
Hingston
Hampton
Hampton
Hampton
Royal
Royal
Royal
Draper
Draper
Draper
Melrose
Melrose
Melrose
Wilson
Wilson
Wilson
Harvard
Harvard
Harvard
Oxford
Oxford
Oxford
Marcil
Marcil
Marcil
Old Orchard
Old Orchard
Old Orchard
Girouard
Girouard
Girouard
Clanranald
Accès Privé

Annexe B : Rapport Synchro / SimTraffic de la situation actuelle

1: Girouard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	4.0	1.4	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.7
Total Del/Veh (s)	33.4	32.9	33.9	23.6	0.8	14.1	24.6	25.1	23.7	22.9	28.1

2: Old Orchard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.8	1.6	10.3	5.9	4.3	3.6

3: Marcil & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.3	1.1	0.2	0.2	5.9	5.9	4.5	2.0

4: Oxford & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	3.3	3.9	3.5	4.1	4.2	3.0	4.1

5: Harvard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.3	0.9	0.6	8.1	5.6	4.7	2.5

6: Wilson & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.6	5.0	4.5	3.9	5.4	6.0	4.8	5.4

7: Melrose & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.0	0.9	0.8	0.9	5.7	5.3	4.4	2.1

8: Draper & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	8.3	9.4	9.3	6.9	13.2	9.7	13.2	8.8

9: Royal & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	0.5	0.6	0.7	6.6	5.5	5.1	2.0

10: Hampton & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.3	1.9	0.2	4.8	5.2	3.4	1.1

11: Hingston & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	0.4	0.2	0.1	6.6	5.5	4.4	1.7

12: Beaconsfield & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	0.8	2.1	0.3	6.1	5.4	3.7	1.9

13: Grand & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	18.0	14.9	16.4	12.7	15.7	10.3	8.5	9.5	8.9	9.0	8.5	11.9

14: Kensington & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.3	2.7	0.8	5.6	4.2	3.9	1.6

15: Madison & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	1.3	0.3	0.3	7.0	5.3	4.8	1.7

16: Benny & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.9	3.7	4.5	0.7	3.5	3.8

17: Terrebonne & Bessborough Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	1.1	7.3	4.0	1.5

18: Cavendish & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.9	0.2	0.2	1.5	0.1	0.0	0.0	0.3	0.1	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	10.3	13.3	19.7	26.3	18.7	29.9	44.9	7.6	10.1	25.9	19.5	21.6	16.4

19: Terrebonne & Cumberland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.4	0.2	0.6	0.5	0.4

20: Prince-of-Wales & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	0.8	1.5	0.1	4.4	2.6	2.6	1.3

21: Walkley & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.5	4.3	3.7	3.4	4.9	5.0	4.6	4.4

22: Montclair & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	2.1	1.1	4.7	3.2	4.0	1.8

23: King-Edward & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.2	0.9	0.1	0.1	6.4	5.2	4.1	3.0

24: Rosedale & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.5	2.6	3.7	3.6	4.3	4.1	3.3	3.7

25: Mariette & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.1	0.8	0.8	4.7	4.3	3.9	2.6

26: Mayfair & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	0.8	1.5	0.4	4.2	4.2	4.5	2.4

27: Coronation & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.7	2.5	3.2	2.7	3.7	3.8	3.1	2.9

28: Belmore & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	1.8	1.0	0.4

29: Terrebonne & Belmore Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.0	3.6	0.4	0.4	0.3	0.6

101: Girouard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	1.6	0.2	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	25.1	27.4	19.8	27.5	25.4	22.1	34.2	27.8	25.1	37.5	22.7	24.4	26.5

102: Old Orchard & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	0.3	3.5	1.1	5.8	4.7	3.5	1.4

103: Marcil & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.8	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	12.6	6.6	11.0	11.1	22.7	23.2	24.4	10.7

104: Oxford & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	12.3	12.0	11.1	6.7	19.1	21.6	22.2	11.4

105: Harvard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	4.0	1.7	0.8	0.6	6.9	6.6	4.6	2.4

106: Wilson & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	17.0	17.4	32.5	13.2	18.6	19.3	19.4	16.6

107: Melrose & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	3.9	1.3	1.3	1.1	9.1	8.8	5.9	2.5

108: Monkland & Draper Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	0.4	6.4	0.7	4.1	0.9

109: Royal & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.6	0.2	0.1	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	22.2	15.0	22.7	24.9	21.5	22.8	23.3	20.0

110: Hampton & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	0.2	3.9	1.8	6.1	6.2	3.2	1.7

111: Hingston & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	2.8	0.6	0.5	0.3	6.5	5.5	4.0	1.5

112: Beaconsfield & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	0.8	3.3	0.7	7.7	7.0	5.5	2.3

113: Grand & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.5	0.1	0.0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.2	0.6	0.1
Total Del/Veh (s)	26.3	11.1	11.4	15.4	33.6	33.3	42.9	65.4	57.6	27.8

114: Kensington & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.1	3.3	1.3	6.1	5.8	3.6	1.7

115: Madison & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	0.2	0.4	0.2	5.4	4.9	2.8	0.9

116: Benny & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	6.0	6.4	6.5	4.7	3.6	3.7	2.7	6.2

118: Cavendish & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	3.4	0.5	3.4	0.0	0.0	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	18.6	12.7	22.0	18.5	14.7	17.1	29.4	16.1	19.1	34.6	19.1	21.1	18.4

120: Prince-of-Wales & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	1.7	3.0	1.2	5.0	5.2	4.0	1.7

121: Walkley & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.5	5.0	6.5	4.1	4.0	4.2	2.7	5.5

122: Montclair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	3.8	1.9	5.2	4.2	3.3	2.0

123: King-Edward & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	1.7	0.2	0.2	5.0	5.3	3.7	2.0

124: Rosedale & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.5	3.2	4.8	5.4	4.6	4.8	3.8	4.8

125: Mariette & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.3	0.3	0.4
Total Del/Veh (s)	2.0	0.2	1.7	1.4	4.9	5.6	3.9	3.0

126: Mayfair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.0	3.5	0.7	5.6	5.3	8.8	2.0

127: Monkland & Coronation Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	39.8	39.5	39.5

128: Monkland & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.5	0.1	3.1	1.8

198: West Hill & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	0.4	0.9

203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBL2	NBL	NBT	NBR	NET	NER	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.5	0.1
Total Del/Veh (s)	27.2	19.2	11.6	49.4	37.3	0.7	39.4	4.0	39.1	25.0

204: Oxford & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.3	2.4	0.7	6.2	5.1	3.1	1.8

205: Harvard & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	1.1	0.3	0.2	5.4	5.1	4.1	1.9

206: Wilson & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	3.4	4.6	4.2	8.5	8.2	6.9	5.7

207: Melrose & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	1.4	1.0	0.9	5.7	5.6	4.1	1.9

208: Draper & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	2.2	0.6	0.2	0.1	0.1	0.1	0.4
Total Del/Veh (s)	14.8	15.9	11.3	10.7	9.6	8.2	7.5	11.9

209: Royal & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.1	2.6	5.4	1.1	4.4	3.5

210: Hampton & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.8	5.4	4.5	2.5

211: Hingston & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	5.0	4.0	3.0	4.8	4.6	3.8	4.4

212: Beaconsfield & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.7	3.0	1.2	6.2	5.7	3.8	2.1

213: Grand & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	18.4	10.4	12.8	13.8	9.7	9.9	28.9	24.5	20.1	20.3	12.8	19.8	14.2

214: Kensington & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	1.1	1.0	4.6	1.4	12.5	12.3	9.5	3.3

215: Madison & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	0.6	0.6	0.4	7.7	5.9	4.4	1.6

216: Borden & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	11.2	6.9	6.6	10.0	6.6	7.0	7.2

217: Bessborough & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	0.8	0.6	2.5	0.7	7.6	9.1	4.4	2.4

218: Cavendish & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.9	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.5	0.6	0.2	0.8	0.2
Total Del/Veh (s)	27.2	20.7	24.8	32.6	16.9	27.1	37.8	19.5	26.9	31.9	20.6	23.6	21.9

219: Cumberland & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	1.2	0.9	0.8	6.0	6.9	2.5	1.3

220: Prince-of-Wales & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.6	1.5	0.2	5.5	5.5	3.8	1.3

221: Walkley & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	9.1	8.8	8.8	12.4	16.9	16.4	19.3	11.0

222: Montclair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.1	2.7	0.8	5.0	4.5	3.2	1.2

223: King-Edward & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.2	0.2	0.3	5.9	6.2	4.7	2.2

224: Rosedale & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	3.3	4.3	4.1	4.2	3.9	3.1	4.0

225: Mariette & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	0.3	0.9	1.0	5.6	4.5	4.1	1.3

226: Mayfair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	1.0	2.1	0.2	4.8	5.2	3.3	1.7

227: Coronation & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.0	4.9	3.9	3.0	4.0	4.2	3.2	4.3

229: Belmore & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	4.5	3.5	4.3	4.6	4.4

298: Somerled & West Hill Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.3	0.5

299: Somerled & Hampton Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.1	1.0	4.4	3.4	3.5

300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.4	0.1	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	5.6	9.8	16.1	8.3	10.9	1.8	16.9	9.1	7.8	7.8	8.8

301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	SET	SER	NWL	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	12.9	5.0	12.4	7.8	6.9	9.6	11.0	11.0	11.8	6.3	7.8	9.9

302: Old Orchard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWL	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	1.8	6.5	0.5	1.9

304: Oxford & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	1.3	1.1

305: Harvard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBT	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	1.3	0.2	0.8

306: Wilson & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	9.3	8.4	16.2	10.3

313: Grand & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	15.1	10.5	11.4	16.4	13.5	15.8	26.5	23.3	23.1	15.4	14.7	15.6

318: Cavendish & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	3.8	0.2	0.3	3.4	0.5	0.4	0.7	0.1	0.8	1.5	0.3	1.6	0.6
Total Del/Veh (s)	27.5	16.6	17.5	30.2	19.6	20.2	22.9	12.3	14.0	20.0	13.4	10.4	16.5

399: Côte Saint Luc & Clanranald Performance by movement

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.0	2.4	1.0	1.0	2.2

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	48.2

Intersection: 1: Girouard & Terrebonne

Movement	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LTR	L	R	T	R	LT
Maximum Queue (m)	54.5	23.6	7.4	64.8	20.5	21.3
Average Queue (m)	43.0	8.6	0.8	32.3	9.5	6.3
95th Queue (m)	63.3	19.0	5.8	60.2	23.3	16.8
Link Distance (m)	50.1	73.1		291.5		72.2
Upstream Blk Time (%)	11					
Queuing Penalty (veh)	37					
Storage Bay Dist (m)			10.0		15.0	
Storage Blk Time (%)		8	1	31	3	
Queuing Penalty (veh)		0	0	15	7	

Intersection: 2: Old Orchard & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	46.7	25.6
Average Queue (m)	7.9	10.2
95th Queue (m)	28.8	18.8
Link Distance (m)	58.0	175.0
Upstream Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3: Marcil & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.6	18.5
Average Queue (m)	0.5	11.2
95th Queue (m)	4.1	18.8
Link Distance (m)	77.5	280.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Oxford & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	23.0	13.3	15.1
Average Queue (m)	14.6	8.1	9.3
95th Queue (m)	21.1	13.4	14.7
Link Distance (m)	63.7	77.5	259.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 5: Harvard & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	14.7	3.5	25.3
Average Queue (m)	2.2	0.1	12.6
95th Queue (m)	9.3	1.8	21.2
Link Distance (m)	76.5	63.7	285.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 6: Wilson & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	39.7	15.7	25.9
Average Queue (m)	21.2	8.3	15.1
95th Queue (m)	33.6	13.4	22.7
Link Distance (m)	66.3	76.5	247.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 7: Melrose & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.8	19.5
Average Queue (m)	0.7	11.5
95th Queue (m)	5.3	17.7
Link Distance (m)	83.7	294.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: Draper & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	54.5	31.8	32.6
Average Queue (m)	25.4	12.3	13.3
95th Queue (m)	45.3	24.2	25.7
Link Distance (m)	82.3	83.7	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 9: Royal & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.8	26.6
Average Queue (m)	1.2	14.3
95th Queue (m)	7.8	22.7
Link Distance (m)	93.1	284.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 10: Hampton & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.2	17.5
Average Queue (m)	1.2	9.4
95th Queue (m)	6.3	14.8
Link Distance (m)	93.1	245.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Hingston & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.8	19.9
Average Queue (m)	0.7	12.1
95th Queue (m)	5.2	18.8
Link Distance (m)	75.6	277.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 12: Beaconsfield & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.8	20.0
Average Queue (m)	2.3	11.2
95th Queue (m)	9.7	17.3
Link Distance (m)	75.6	241.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 13: Grand & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	57.4	34.1	26.3	19.2	33.2	21.1
Average Queue (m)	26.8	13.8	12.7	2.0	13.3	3.3
95th Queue (m)	50.0	26.7	25.3	9.2	28.3	13.5
Link Distance (m)	78.0	61.6	257.0		229.2	
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)				25.0		25.0
Storage Blk Time (%)			1	0	1	0
Queuing Penalty (veh)			0	0	0	0

Intersection: 14: Kensington & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.5	21.3
Average Queue (m)	1.8	11.6
95th Queue (m)	8.4	18.4
Link Distance (m)	78.0	244.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 15: Madison & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	23.0	12.4	21.0
Average Queue (m)	3.8	1.0	9.7
95th Queue (m)	13.4	5.9	18.6
Link Distance (m)	152.4	67.3	268.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 16: Benny & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	24.7	17.9	13.6
Average Queue (m)	15.6	11.8	5.8
95th Queue (m)	23.6	18.3	13.5
Link Distance (m)	93.5	152.4	269.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 17: Terrebonne & Bessborough

Movement	WB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	3.2	14.6
Average Queue (m)	0.1	8.6
95th Queue (m)	2.4	13.7
Link Distance (m)	93.5	269.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 18: Cavendish & Terrebonne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LT	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	50.2	16.1	42.8	13.7	26.0	27.8	14.1	30.9	98.6	28.2
Average Queue (m)	18.7	3.9	19.8	6.9	8.9	10.7	3.4	22.1	33.1	3.4
95th Queue (m)	39.0	12.2	37.7	13.0	19.9	21.9	10.0	36.4	73.8	14.4
Link Distance (m)	59.8		54.0			267.4			269.9	
Upstream Blk Time (%)	0		0							
Queuing Penalty (veh)	0		0							
Storage Bay Dist (m)		0.1		0.1	29.0		29.0	26.0		26.0
Storage Blk Time (%)	29	8	37	20	0	0	0	11	16	0
Queuing Penalty (veh)	7	13	21	22	0	1	0	33	55	0

Intersection: 19: Terrebonne & Cumberland

Movement	EB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	8.6
Average Queue (m)	0.7
95th Queue (m)	5.0
Link Distance (m)	60.6
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 20: Prince-of-Wales & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.1	13.3
Average Queue (m)	0.6	8.3
95th Queue (m)	4.3	13.5
Link Distance (m)	60.6	260.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 21: Walkley & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.7	21.6	28.3
Average Queue (m)	11.4	9.5	13.8
95th Queue (m)	17.2	16.9	23.2
Link Distance (m)	86.3	71.8	275.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 22: Montclair & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.4	23.5
Average Queue (m)	1.3	10.0
95th Queue (m)	6.6	17.7
Link Distance (m)	86.3	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 23: King-Edward & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	21.3
Average Queue (m)	0.0	12.7
95th Queue (m)	0.0	19.4
Link Distance (m)	85.1	268.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 24: Rosedale & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.3	14.8	16.4
Average Queue (m)	9.1	7.7	9.6
95th Queue (m)	12.3	14.2	14.6
Link Distance (m)	78.1	85.1	256.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 25: Mariette & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	17.8
Average Queue (m)	0.0	10.1
95th Queue (m)	1.0	16.1
Link Distance (m)	78.1	259.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 26: Mayfair & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.5	16.4
Average Queue (m)	0.1	10.3
95th Queue (m)	1.9	15.4
Link Distance (m)	84.0	259.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 27: Coronation & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	11.9	12.2	12.1
Average Queue (m)	7.4	7.0	3.9
95th Queue (m)	13.6	13.9	11.8
Link Distance (m)	47.0	61.5	244.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 28: Belmore & Terrebonne

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	1.9
Average Queue (m)	0.1
95th Queue (m)	1.4
Link Distance (m)	47.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 29: Terrebonne & Belmore

Movement	WB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	9.3	3.2
Average Queue (m)	2.7	0.1
95th Queue (m)	9.6	1.7
Link Distance (m)	15.8	259.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 101: Girouard & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	71.3	39.0	45.7	17.5	26.9	66.7	26.4	50.8
Average Queue (m)	44.8	6.1	23.9	7.8	10.4	36.3	5.5	20.9
95th Queue (m)	70.0	24.0	40.7	20.0	26.5	60.9	16.5	41.7
Link Distance (m)	70.0		288.5			520.7		291.5
Upstream Blk Time (%)	1							
Queuing Penalty (veh)	2							
Storage Bay Dist (m)		32.0		10.0	26.0		27.0	
Storage Blk Time (%)	22	0	44	12	1	20	0	7
Queuing Penalty (veh)	4	0	13	17	1	9	0	2

Intersection: 102: Old Orchard & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.1	15.6	14.6
Average Queue (m)	0.6	1.7	7.5
95th Queue (m)	5.8	9.2	14.2
Link Distance (m)	59.2	70.0	295.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 103: Marcil & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	L	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	16.1	39.0	50.2	23.8	27.4
Average Queue (m)	3.5	15.4	21.8	3.8	14.2
95th Queue (m)	11.8	30.6	41.6	15.3	26.5
Link Distance (m)	71.9	71.9	59.2		234.2
Upstream Blk Time (%)			0		
Queuing Penalty (veh)			0		
Storage Bay Dist (m)				20.0	
Storage Blk Time (%)			9	0	
Queuing Penalty (veh)			1	1	

Intersection: 104: Oxford & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	54.7	26.4	26.9
Average Queue (m)	24.7	11.7	12.0
95th Queue (m)	44.3	24.1	24.3
Link Distance (m)	65.1	71.9	276.5
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 105: Harvard & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	31.2	1.4	26.2
Average Queue (m)	6.3	0.0	12.5
95th Queue (m)	20.8	1.0	21.0
Link Distance (m)	69.2	65.1	257.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 106: Wilson & Monkland

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	68.1	11.5	52.4	68.8
Average Queue (m)	34.4	1.7	23.0	30.0
95th Queue (m)	59.4	7.6	43.7	54.1
Link Distance (m)	68.4		69.2	289.9
Upstream Blk Time (%)	0			
Queuing Penalty (veh)	0			
Storage Bay Dist (m)		6.0		
Storage Blk Time (%)		5	36	
Queuing Penalty (veh)		11	4	

Intersection: 107: Melrose & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	37.7	15.3	33.8
Average Queue (m)	8.5	1.4	14.6
95th Queue (m)	25.8	8.3	25.5
Link Distance (m)	82.0	68.4	251.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 108: Monkland & Draper

Movement	WB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	1.8	12.8
Average Queue (m)	0.1	5.6
95th Queue (m)	1.3	13.2
Link Distance (m)	82.0	290.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 109: Royal & Monkland

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	L	T	TR	LTR
Maximum Queue (m)	17.9	79.6	68.1	62.6
Average Queue (m)	7.7	38.0	39.8	32.7
95th Queue (m)	17.1	66.8	61.4	53.2
Link Distance (m)		100.7	77.0	244.1
Upstream Blk Time (%)		0	0	
Queuing Penalty (veh)		0	0	
Storage Bay Dist (m)	6.0			
Storage Blk Time (%)	13	40		
Queuing Penalty (veh)	36	17		

Intersection: 110: Hampton & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	4.1	26.0	17.5
Average Queue (m)	0.1	4.8	9.3
95th Queue (m)	1.8	16.2	14.9
Link Distance (m)	79.5	100.7	282.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 111: Hingston & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	18.4	24.0
Average Queue (m)	2.4	12.5
95th Queue (m)	11.0	19.6
Link Distance (m)	74.0	217.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 112: Beaconsfield & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	21.0	25.6
Average Queue (m)	0.0	2.2	13.6
95th Queue (m)	0.9	10.5	22.4
Link Distance (m)	62.5	74.0	271.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 113: Grand & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	R	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	22.6	40.1	54.8	34.9	69.1	92.8	22.5
Average Queue (m)	4.7	13.5	25.5	12.4	27.7	34.7	11.8
95th Queue (m)	14.0	30.4	44.5	29.7	62.5	84.2	27.1
Link Distance (m)		76.7	62.5		199.5	257.0	
Upstream Blk Time (%)			0				
Queuing Penalty (veh)			0				
Storage Bay Dist (m)	30.0			30.0			15.0
Storage Blk Time (%)	0	1	3	0		44	4
Queuing Penalty (veh)	0	0	2	0		27	5

Intersection: 114: Kensington & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.8	17.9
Average Queue (m)	1.3	9.7
95th Queue (m)	7.4	16.4
Link Distance (m)	76.7	265.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 115: Madison & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	20.6	1.3	15.1
Average Queue (m)	2.2	0.0	8.0
95th Queue (m)	10.8	1.0	15.3
Link Distance (m)	75.6	65.3	202.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 116: Benny & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	22.0	34.8	15.0
Average Queue (m)	13.8	18.4	7.0
95th Queue (m)	20.4	27.9	14.5
Link Distance (m)	185.6	64.8	205.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 118: Cavendish & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	29.8	16.2	51.3	25.5	34.9	92.8	42.5	35.0	113.7	37.5
Average Queue (m)	10.5	2.4	27.4	7.6	7.4	46.7	16.4	19.2	75.1	18.8
95th Queue (m)	22.2	10.4	46.9	19.1	23.0	79.7	37.4	41.6	108.1	42.9
Link Distance (m)	92.0		185.6			207.8			267.4	
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)		30.0		51.0	35.0		35.0	30.0		30.0
Storage Blk Time (%)	0		0		0	13	0	1	19	0
Queuing Penalty (veh)	0		0		0	15	1	5	27	1

Intersection: 120: Prince-of-Wales & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	7.3	13.2
Average Queue (m)	0.0	0.5	7.4
95th Queue (m)	0.9	3.9	14.6
Link Distance (m)	77.0	92.0	275.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 121: Walkley & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	14.5	34.0	18.5
Average Queue (m)	9.3	16.9	11.7
95th Queue (m)	12.3	25.6	18.1
Link Distance (m)	81.1	77.0	229.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 122: Montclair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.5	17.3
Average Queue (m)	0.4	8.9
95th Queue (m)	3.6	14.8
Link Distance (m)	81.1	273.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 123: King-Edward & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	9.0	1.3	25.9
Average Queue (m)	0.9	0.0	12.8
95th Queue (m)	5.4	0.9	20.4
Link Distance (m)	85.7	79.8	143.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 124: Rosedale & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	18.4	16.3	16.4
Average Queue (m)	9.1	11.6	10.0
95th Queue (m)	13.1	17.0	15.8
Link Distance (m)	80.3	85.7	264.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 125: Mariette & Monkland

Movement	EB	WB	NB	NB
Directions Served	LT	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	2.6	5.2	19.8	37.4
Average Queue (m)	0.1	0.2	6.5	14.6
95th Queue (m)	1.3	2.2	15.2	26.1
Link Distance (m)	78.8	80.3		82.4
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			20.0	
Storage Blk Time (%)			0	2
Queuing Penalty (veh)			0	1

Intersection: 126: Mayfair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	12.3	20.2
Average Queue (m)	0.5	10.4
95th Queue (m)	7.1	17.2
Link Distance (m)	78.8	246.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 127: Monkland & Coronation

Movement	WB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	57.8
Average Queue (m)	34.0
95th Queue (m)	53.4
Link Distance (m)	59.5
Upstream Blk Time (%)	1
Queuing Penalty (veh)	2
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 128: Monkland & Belmore

Movement	SB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	14.0
Average Queue (m)	7.4
95th Queue (m)	13.5
Link Distance (m)	240.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 198: West Hill & Monkland

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

Intersection: 203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NE
Directions Served	T	T	LT	T	<L	R	R
Maximum Queue (m)	71.6	73.4	49.1	42.1	38.8	14.5	58.4
Average Queue (m)	45.8	43.4	26.0	22.7	11.9	8.9	36.9
95th Queue (m)	65.2	64.8	41.9	36.9	27.4	16.6	58.6
Link Distance (m)	68.3	68.3	79.4	79.4	240.8		53.4
Upstream Blk Time (%)	1	1					5
Queuing Penalty (veh)	2	2					13
Storage Bay Dist (m)						5.0	
Storage Blk Time (%)		45			29	33	
Queuing Penalty (veh)		0			12	18	

Intersection: 204: Oxford & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	27.9	8.6	24.3
Average Queue (m)	2.3	0.7	10.3
95th Queue (m)	13.8	4.8	18.6
Link Distance (m)	64.6	53.4	
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 205: Harvard & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	10.5	3.2	21.2
Average Queue (m)	1.0	0.1	11.4
95th Queue (m)	6.2	2.3	18.0
Link Distance (m)	73.7	64.6	253.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 206: Wilson & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	22.6	21.7	49.8
Average Queue (m)	13.6	10.8	25.5
95th Queue (m)	20.2	17.5	42.5
Link Distance (m)	74.9	73.7	191.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 207: Melrose & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.1	20.2
Average Queue (m)	1.1	10.5
95th Queue (m)	6.5	16.9
Link Distance (m)	80.4	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 208: Draper & Somerled

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	LT	TR
Maximum Queue (m)	82.3	45.8	37.3	31.6
Average Queue (m)	30.3	21.6	13.4	12.7
95th Queue (m)	61.9	39.1	25.2	23.4
Link Distance (m)	83.8	80.4	254.9	254.9
Upstream Blk Time (%)	1			
Queuing Penalty (veh)	2			
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 209: Royal & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	30.6	22.8	19.2
Average Queue (m)	14.1	10.9	12.2
95th Queue (m)	24.0	16.9	18.1
Link Distance (m)	82.4	83.8	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 210: Hampton & Somerled

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	18.7
Average Queue (m)	11.1
95th Queue (m)	16.7
Link Distance (m)	82.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 211: Hingston & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	33.7	17.7	18.8
Average Queue (m)	17.3	11.6	9.7
95th Queue (m)	27.2	17.1	16.0
Link Distance (m)	76.6	68.5	243.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 212: Beaconsfield & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	18.3	27.7
Average Queue (m)	0.0	2.9	13.6
95th Queue (m)	0.9	11.5	21.3
Link Distance (m)	56.1	76.6	267.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 213: Grand & Somerled

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	LT	R	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	25.6	42.2	27.0	50.2	24.1	48.0	31.0	42.3	23.3
Average Queue (m)	4.4	19.4	5.4	21.5	3.7	25.4	2.2	19.1	2.5
95th Queue (m)	16.5	35.6	18.3	40.2	15.2	42.0	12.7	35.2	11.4
Link Distance (m)		86.1		56.1		229.2		389.8	
Upstream Blk Time (%)				0					
Queuing Penalty (veh)				0					
Storage Bay Dist (m)	35.0		20.0		30.0		30.0		35.0
Storage Blk Time (%)		10	0	2	0	6	0	1	0
Queuing Penalty (veh)		7	0	1	0	1	0	0	0

Intersection: 214: Kensington & Somerled

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	31.5	11.7	29.2	46.5
Average Queue (m)	6.0	3.7	5.4	16.7
95th Queue (m)	20.7	11.4	19.0	33.4
Link Distance (m)	68.5		86.1	205.6
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		42.0		
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 215: Madison & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	24.6	3.5	19.6
Average Queue (m)	2.8	0.1	11.7
95th Queue (m)	12.4	1.2	18.5
Link Distance (m)	86.0	68.5	250.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 216: Borden & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB
Directions Served	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	27.4	52.4	16.4	41.3
Average Queue (m)	5.6	23.4	3.2	15.4
95th Queue (m)	17.1	41.8	11.3	30.1
Link Distance (m)		69.9		90.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)	30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)		3		1
Queuing Penalty (veh)		1		0

Intersection: 217: Bessborough & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.1	17.6	21.8
Average Queue (m)	0.0	1.4	12.8
95th Queue (m)	0.8	9.0	19.4
Link Distance (m)	50.1	69.9	189.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 218: Cavendish & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	63.2	33.5	23.8	44.7	25.4	49.6	168.8	27.5	55.3	110.6	39.5
Average Queue (m)	27.4	13.5	9.3	16.3	5.9	11.5	55.4	15.7	10.4	58.2	13.2
95th Queue (m)	51.6	33.3	18.6	31.3	17.3	33.3	118.0	33.6	31.6	93.3	38.8
Link Distance (m)	60.5			50.1			269.9			303.6	
Upstream Blk Time (%)	1			0			0				
Queuing Penalty (veh)	3			0			0				
Storage Bay Dist (m)		26.0	28.0		28.0	70.0		20.0	70.0		32.0
Storage Blk Time (%)	14	1	1	3	0	0	28	3	0	25	0
Queuing Penalty (veh)	9	4	1	2	0	0	33	12	0	22	0

Intersection: 219: Cumberland & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	29.5	10.4
Average Queue (m)	5.3	4.8
95th Queue (m)	22.4	12.0
Link Distance (m)	61.8	267.5
Upstream Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	0	
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 220: Prince-of-Wales & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	9.1	20.4
Average Queue (m)	0.1	0.7	10.6
95th Queue (m)	1.3	4.7	17.3
Link Distance (m)	71.2	61.8	192.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 221: Walkley & Somerled

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	54.7	29.9	27.6	40.6
Average Queue (m)	23.7	12.5	9.9	16.2
95th Queue (m)	43.0	25.0	22.2	29.7
Link Distance (m)	82.2	71.2		247.3
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			25.0	
Storage Blk Time (%)		1	1	
Queuing Penalty (veh)		1	1	

Intersection: 222: Montclair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.4	17.8
Average Queue (m)	1.5	10.2
95th Queue (m)	8.7	16.1
Link Distance (m)	82.2	300.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 223: King-Edward & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	17.0	4.0	23.7
Average Queue (m)	1.4	0.1	12.4
95th Queue (m)	8.3	1.4	19.9
Link Distance (m)	84.1		255.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 224: Rosedale & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	20.6	19.3	17.8
Average Queue (m)	13.1	11.4	10.9
95th Queue (m)	19.4	17.9	17.5
Link Distance (m)	73.9	84.1	317.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 225: Mariette & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.4	18.7
Average Queue (m)	1.6	9.6
95th Queue (m)	8.3	15.8
Link Distance (m)	84.9	258.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 226: Mayfair & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	9.2	22.4
Average Queue (m)	0.0	1.3	11.3
95th Queue (m)	0.0	6.6	18.0
Link Distance (m)	61.5	84.9	146.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 227: Coronation & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.3	17.5	16.4
Average Queue (m)	10.3	10.4	10.5
95th Queue (m)	14.3	15.4	16.2
Link Distance (m)	69.6	61.5	260.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 229: Belmore & Somerled

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	26.1	12.0
Average Queue (m)	16.4	9.0
95th Queue (m)	23.8	12.1
Link Distance (m)	114.8	69.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 298: Somerled & West Hill

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

Intersection: 299: Somerled & Hampton

Movement	EB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	19.8	20.3
Average Queue (m)	11.6	11.5
95th Queue (m)	17.4	18.1
Link Distance (m)	68.5	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	T	R	LT	T	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	35.0	28.3	9.2	32.9	25.9	64.2	27.5	28.3
Average Queue (m)	14.6	10.8	0.7	15.7	11.9	20.1	20.4	10.0
95th Queue (m)	28.6	23.1	4.4	26.5	22.7	60.3	34.4	22.2
Link Distance (m)	76.2	76.2	76.2	172.3	172.3	73.1		155.0
Upstream Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)						0	16	
Queuing Penalty (veh)						0	1	

Intersection: 301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc

Movement	NB	SB	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LTR	LTR	LT	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	62.2	16.8	44.4	46.4	15.1	14.2
Average Queue (m)	27.1	2.7	26.4	27.0	2.9	2.2
95th Queue (m)	51.2	10.4	43.6	45.3	9.5	8.4
Link Distance (m)	72.2	52.4	40.9	40.9	76.2	76.2
Upstream Blk Time (%)	0		1	1		
Queuing Penalty (veh)	0		3	5		
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 302: Old Orchard & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE	NW
Directions Served	T	TR	LT
Maximum Queue (m)	7.6	8.5	25.2
Average Queue (m)	0.3	0.3	3.8
95th Queue (m)	4.2	3.7	16.0
Link Distance (m)	79.4	79.4	63.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 304: Oxford & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE
Directions Served	T	TR
Maximum Queue (m)	6.9	6.3
Average Queue (m)	0.2	0.2
95th Queue (m)	2.7	2.8
Link Distance (m)	102.5	102.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 305: Harvard & Côte Saint Luc

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

Intersection: 306: Wilson & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	LT	T	LT	T	LTR
Maximum Queue (m)	41.0	36.9	37.8	35.6	56.2
Average Queue (m)	21.1	13.8	16.6	16.5	28.7
95th Queue (m)	35.6	30.1	31.6	31.6	49.6
Link Distance (m)	148.1	148.1	82.8	82.8	109.9
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)		1		1	
Queuing Penalty (veh)		0		0	

Intersection: 313: Grand & Fielding

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	49.4	91.2	71.4	37.2
Average Queue (m)	24.2	43.6	37.1	18.3
95th Queue (m)	41.4	75.0	61.1	31.7
Link Distance (m)	229.7	173.7	389.8	131.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 318: Cavendish & Fielding

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	TR	L	TR	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	23.8	61.4	32.8	109.6	32.8	60.9	31.4	16.4	66.0	32.8
Average Queue (m)	6.8	26.5	17.2	45.3	8.8	25.8	7.1	2.4	35.5	5.5
95th Queue (m)	19.1	47.5	34.6	86.5	22.4	48.5	22.1	11.4	58.9	22.1
Link Distance (m)		142.3		142.0		303.6			260.3	
Upstream Blk Time (%)				0						
Queuing Penalty (veh)				0						
Storage Bay Dist (m)	24.0		33.0		33.0		33.0	28.0		28.0
Storage Blk Time (%)	0	10	1	13	0	6	0	0	12	0
Queuing Penalty (veh)	0	3	3	13	0	6	0	0	5	0

Intersection: 399: Côte Saint Luc & Clanranald

Movement	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	38.0	35.1	4.4	17.1
Average Queue (m)	18.5	4.4	0.2	2.1
95th Queue (m)	34.0	19.7	2.5	10.4
Link Distance (m)	63.0	63.0	40.9	40.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 602

1: Girouard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	29.2	27.3	28.1	20.3	18.7	27.8	28.6	42.5	13.8	25.9

2: Old Orchard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.1	5.1	5.1	3.4	1.8

3: Marcil & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	1.3	0.3	0.3	6.9	5.2	4.9	2.3

4: Oxford & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.4	3.7	5.0	4.0	4.9	5.0	3.8	4.4

5: Harvard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.1	1.4	0.7	0.6	7.2	5.9	5.1	2.8

6: Wilson & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.5	4.5	4.3	4.0	5.3	5.2	4.2	5.0

7: Melrose & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.3	0.8	1.2	1.2	6.2	4.5	4.2	2.0

8: Draper & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	6.4	9.5	11.6	6.7	11.9	6.3	11.4	7.0

9: Royal & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.9	0.2	0.7	0.6	6.5	2.2	4.7	1.9

10: Hampton & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	2.3	0.6	5.4	5.8	3.7	1.2

11: Hingston & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.0	0.5	0.1	0.1	6.3	5.9	4.1	1.9

12: Beaconsfield & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.8	1.8	0.1	6.6	6.2	4.8	2.9

13: Grand & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.6	0.0
Total Del/Veh (s)	17.6	15.1	16.4	20.5	16.1	19.6	10.5	8.6	8.4	10.6	8.1	8.2	12.5

14: Kensington & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	3.3	0.9	5.5	4.9	3.8	1.5

15: Madison & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	1.2	0.2	0.1	5.9	4.0	3.9	1.3

16: Benny & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.7	4.4	4.5	3.7	4.5

17: Terrebonne & Bessborough Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	3.0	13.7	9.6	3.7

18: Cavendish & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.8	0.6	0.7	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	20.6	16.1	23.1	39.7	33.0	48.1	11.5	4.9	9.0	17.2	6.9	11.1	12.9

19: Terrebonne & Cumberland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.8	0.5

20: Prince-of-Wales & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	1.0	1.5	0.0	5.5	5.2	4.0	1.8

21: Walkley & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.0	4.5	4.0	3.9	5.2	5.5	4.6	4.7

22: Montclair & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.1	3.0	1.2	5.0	4.2	3.2	1.8

23: King-Edward & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.3	1.1	0.1	0.1	4.5	4.7	3.3	1.9

24: Rosedale & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.9	2.9	3.9	3.7	4.7	4.7	4.2	4.2

25: Mariette & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.9	0.1	0.9	0.5	4.8	4.9	4.0	3.0

26: Mayfair & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.9	2.2	0.5	5.3	4.3	2.7	2.1

27: Coronation & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	3.5	3.2	2.8	4.2	3.4	3.3

28: Belmore & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.0	2.6	1.4	0.7

29: Terrebonne & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.1	0.4	0.5	0.5	0.8

101: Girouard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	1.0	0.1	1.5	0.2	0.3	1.6	0.2	0.2	0.2	0.4	0.0	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	33.5	25.0	25.7	32.3	28.4	29.6	37.2	27.8	30.2	32.5	23.1	23.1	28.0

102: Old Orchard & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.5	0.6	3.9	1.5	9.1	7.4	5.5	2.4

103: Marcil & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	20.8	8.8	14.3	15.6	22.8	21.8	25.0	14.0

104: Oxford & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	14.0	18.1	10.8	10.0	24.4	23.2	24.9	14.5

105: Harvard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	1.9	1.2	0.8	8.4	7.1	4.7	2.8

106: Wilson & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	15.7	16.7	34.7	18.9	25.7	24.1	24.6	19.8

107: Melrose & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.1	1.0	1.4	1.2	7.1	6.6	4.9	2.1

108: Monkland & Draper Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.3	6.7	0.6	4.0	1.1

109: Royal & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	25.4	15.2	26.6	28.7	23.5	22.4	24.0	22.3

110: Hampton & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	4.2	1.9	7.0	7.0	5.1	2.1

111: Hingston & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.3	0.8	0.6	0.4	6.5	6.3	3.9	1.4

112: Beaconsfield & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	1.0	3.2	1.1	8.5	7.4	5.6	2.6

113: Grand & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.1	0.7	0.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.6	0.2
Total Del/Veh (s)	28.5	11.1	13.7	18.6	21.4	23.0	23.3	28.4	1.3	18.8	17.7

114: Kensington & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	4.2	2.1	6.6	6.4	4.6	2.5

115: Madison & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.8	0.3	0.3	0.2	5.9	5.1	3.2	0.9

116: Benny & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	6.7	6.7	6.8	5.0	3.9	4.0	3.0	6.4

118: Cavendish & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.2	3.1	0.5	3.1	0.0	0.0	0.1	0.4
Total Del/Veh (s)	16.3	10.4	19.2	24.3	17.0	20.8	30.9	17.1	21.4	43.4	17.9	20.8	19.6

120: Prince-of-Wales & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.9	1.7	3.2	1.2	4.8	4.3	3.8	1.9

121: Walkley & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.1
Total Del/Veh (s)	4.9	5.4	5.9	4.0	4.2	4.4	3.5	5.0

122: Montclair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	3.9	2.1	4.6	4.3	4.0	2.1

123: King-Edward & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	2.0	0.1	0.1	4.3	4.4	3.3	1.6

124: Rosedale & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.9	3.4	5.0	5.7	5.1	4.6	4.0	5.0

125: Mariette & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	0.3	0.2	0.3
Total Del/Veh (s)	2.3	0.3	1.7	1.6	4.5	5.1	3.6	2.8

126: Mayfair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	0.1	2.2	0.4	4.8	5.4	4.5	1.5

127: Monkland & Coronation Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	34.8	36.2	34.8

128: Monkland & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	3.3	2.0

198: West Hill & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.9	0.3	0.9

203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBL2	NBL	NBT	NBR	NET	NER	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	25.9	16.8	9.0	38.2	40.2	0.6	41.0	1.3	30.1	18.5

204: Oxford & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.3	0.1	0.3	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	2.6	0.5	8.0	8.2	4.9	1.4

205: Harvard & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.0	1.4	0.3	0.2	8.0	4.4	4.6	1.5

206: Wilson & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.8	3.7	5.3	5.7	4.9	3.8	4.0	5.0

207: Melrose & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	1.4	1.4	1.3	7.7	7.4	4.3	1.9

208: Draper & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.9	4.9	6.1	6.1	5.5	5.5	4.7	5.8

209: Royal & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.4	4.5	4.2	0.2	3.5	4.4

210: Hampton & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.8	6.2	5.0	3.5

211: Hingston & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.0	4.8	4.4	3.4	5.1	5.2	4.2	4.6

212: Beaconsfield & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	0.7	0.7	3.3	1.3	6.8	6.4	3.8	2.6

213: Grand & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	19.0	8.4	11.3	13.8	10.5	9.4	24.9	24.4	20.7	16.7	5.1	14.5	13.2

214: Kensington & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	3.5	1.1	8.3	8.2	6.1	1.7

215: Madison & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.3	0.2	0.3	0.3	6.4	3.9	4.1	0.9

216: Borden & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	8.3	4.9	4.8	9.9	6.9	7.6	6.2

217: Bessborough & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	0.8	3.1	0.7	7.5	3.5	1.4

218: Cavendish & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	28.4	20.0	25.1	35.9	14.8	24.4	35.5	20.3	27.0	33.2	18.1	23.7	21.0

219: Cumberland & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.1	1.1	0.8	0.7	7.2	8.2	3.8	1.4

220: Prince-of-Wales & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	0.6	0.4	1.7	0.2	6.6	6.6	5.0	2.4

221: Walkley & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	12.5	7.6	6.2	7.8	20.3	17.4	20.9	10.2

222: Montclair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	2.2	0.6	5.2	5.1	3.2	0.9

223: King-Edward & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.2	1.2	0.1	0.2	5.9	5.2	3.9	1.2

224: Rosedale & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.1	3.2	5.3	4.9	3.7	4.1	2.8	4.3

225: Mariette & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.9	0.1	1.2	1.3	5.6	4.0	3.9	1.6

226: Mayfair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	1.1	1.8	0.1	5.0	4.5	3.0	1.0

227: Coronation & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	5.1	4.1	3.1	4.3	4.3	3.5	4.4

229: Belmore & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	4.4	3.4	5.2	5.1	4.6

298: Somerled & West Hill Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.1	0.3

299: Somerled & Hampton Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	1.2	4.4	3.5	3.0

300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	5.2	8.9	15.1	9.4	18.2	12.8	9.2	8.8	9.2	8.4

301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	SEL	SET	SER	NWL	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	16.6	19.4	18.1	8.8	8.9	10.4	35.1	9.3	9.1	12.0	6.8	6.8	10.0

302: Old Orchard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWL	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.8	5.9	0.8	1.8

304: Oxford & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	1.1	1.0

305: Harvard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBR	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.5	4.3	1.4	0.3	1.3

306: Wilson & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	3.0	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	8.8	9.7	9.8	9.5

313: Grand & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.1	0.0	0.1	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	15.8	10.7	10.9	14.7	11.9	11.5	27.4	25.6	24.8	13.4	14.7	15.1

318: Cavendish & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	3.5	0.3	0.3	3.4	0.5	0.5	0.0	0.0	0.1	1.6	0.3	1.5	0.5
Total Del/Veh (s)	29.9	17.6	19.4	34.2	21.1	23.3	20.4	8.5	10.6	21.5	12.7	13.0	16.1

399: Côte Saint Luc & Clanranald Performance by movement

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.9	1.8	1.1	1.0	1.6

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.5
Total Del/Veh (s)	48.6

Intersection: 1: Girouard & Terrebonne

Movement	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LTR	L	R	T	R	LT
Maximum Queue (m)	52.2	33.9	16.3	89.6	20.0	12.8
Average Queue (m)	28.1	13.3	2.8	47.6	8.9	2.7
95th Queue (m)	49.9	26.8	11.7	81.2	23.1	8.7
Link Distance (m)	50.1	73.1		291.5		72.2
Upstream Blk Time (%)	1					
Queuing Penalty (veh)	2					
Storage Bay Dist (m)			10.0		15.0	
Storage Blk Time (%)		15	4	43	3	
Queuing Penalty (veh)		2	4	22	9	

Intersection: 2: Old Orchard & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	5.4	18.1
Average Queue (m)	0.3	10.2
95th Queue (m)	2.7	16.5
Link Distance (m)	58.0	175.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3: Marcil & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	9.1	21.1
Average Queue (m)	1.0	10.8
95th Queue (m)	5.5	17.6
Link Distance (m)	77.5	280.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Oxford & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	21.4	10.6	17.3
Average Queue (m)	13.0	7.3	10.9
95th Queue (m)	19.8	13.4	15.9
Link Distance (m)	63.7	77.5	259.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 5: Harvard & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	11.3	5.7	28.0
Average Queue (m)	2.0	0.4	13.5
95th Queue (m)	8.5	3.5	22.6
Link Distance (m)	76.5	63.7	285.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 6: Wilson & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	36.0	16.0	18.7
Average Queue (m)	17.7	9.9	10.6
95th Queue (m)	30.0	14.5	15.8
Link Distance (m)	66.3	76.5	247.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 7: Melrose & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.9	19.5
Average Queue (m)	1.6	10.7
95th Queue (m)	7.8	16.2
Link Distance (m)	83.7	294.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: Draper & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	41.2	33.3	26.7
Average Queue (m)	20.2	13.4	8.4
95th Queue (m)	35.4	25.9	20.2
Link Distance (m)	82.3	83.7	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 9: Royal & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.6	26.1
Average Queue (m)	1.1	14.1
95th Queue (m)	6.5	21.8
Link Distance (m)	93.1	284.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 10: Hampton & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	18.2	17.3
Average Queue (m)	3.3	8.9
95th Queue (m)	13.6	14.3
Link Distance (m)	93.1	245.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 11: Hingston & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.6	19.8
Average Queue (m)	1.1	11.3
95th Queue (m)	6.3	17.4
Link Distance (m)	75.6	277.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 12: Beaconsfield & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.4	24.1
Average Queue (m)	0.3	13.4
95th Queue (m)	2.8	20.5
Link Distance (m)	75.6	241.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 13: Grand & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	58.4	43.1	45.8	25.2	29.0	12.8
Average Queue (m)	21.6	19.0	19.6	5.3	11.9	1.6
95th Queue (m)	44.6	35.6	39.6	18.1	24.4	8.2
Link Distance (m)	78.0	61.6	257.0		229.2	
Upstream Blk Time (%)	0					
Queuing Penalty (veh)	0					
Storage Bay Dist (m)				25.0		25.0
Storage Blk Time (%)			4	0	1	0
Queuing Penalty (veh)			1	0	0	0

Intersection: 14: Kensington & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.5	22.3
Average Queue (m)	1.3	10.4
95th Queue (m)	7.9	16.6
Link Distance (m)	78.0	244.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 15: Madison & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.6	17.6
Average Queue (m)	0.9	8.0
95th Queue (m)	6.0	15.7
Link Distance (m)	152.4	268.9
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 16: Benny & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	24.4	27.1	14.5
Average Queue (m)	13.9	13.0	8.9
95th Queue (m)	21.4	21.5	13.0
Link Distance (m)	93.5	152.4	269.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 17: Terrebonne & Bessborough

Movement	WB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	23.2	29.8
Average Queue (m)	2.0	10.3
95th Queue (m)	14.1	24.2
Link Distance (m)	93.5	269.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 18: Cavendish & Terrebonne

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	LT	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	46.0	18.6	57.3	8.8	17.0	19.5	12.4	28.2	30.5	15.2
Average Queue (m)	21.8	7.7	34.7	5.7	6.9	9.0	2.2	11.3	13.3	1.9
95th Queue (m)	41.7	15.3	58.9	12.0	15.6	16.2	8.1	22.3	25.2	8.9
Link Distance (m)	59.8		54.0			267.4			269.9	
Upstream Blk Time (%)			5							
Queuing Penalty (veh)			11							
Storage Bay Dist (m)		0.1		0.1	29.0		29.0	26.0		26.0
Storage Blk Time (%)	32	21	57	16				0	1	0
Queuing Penalty (veh)	19	31	20	31				1	2	0

Intersection: 19: Terrebonne & Cumberland

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

Intersection: 20: Prince-of-Wales & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.3	17.0
Average Queue (m)	0.1	9.8
95th Queue (m)	1.7	14.8
Link Distance (m)	60.6	260.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 21: Walkley & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.3	21.0	22.2
Average Queue (m)	10.3	11.1	11.5
95th Queue (m)	14.3	17.7	18.2
Link Distance (m)	86.3	71.8	275.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 22: Montclair & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.7	10.4	21.8
Average Queue (m)	0.1	1.4	10.3
95th Queue (m)	1.2	6.9	17.7
Link Distance (m)	82.5	86.3	253.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 23: King-Edward & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.5	13.1
Average Queue (m)	0.3	8.1
95th Queue (m)	2.7	13.4
Link Distance (m)	85.1	268.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 24: Rosedale & Terrebonne

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.1	12.0	16.2
Average Queue (m)	8.7	7.8	9.3
95th Queue (m)	12.6	13.7	13.8
Link Distance (m)	78.1	85.1	256.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 25: Mariette & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	1.3	14.8
Average Queue (m)	0.1	0.0	9.8
95th Queue (m)	1.3	1.0	14.0
Link Distance (m)	84.0	78.1	259.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 26: Mayfair & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	14.4
Average Queue (m)	0.1	8.7
95th Queue (m)	1.4	14.1
Link Distance (m)	84.0	259.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 27: Coronation & Terrebonne

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	11.8	12.1	14.9
Average Queue (m)	5.6	7.7	6.2
95th Queue (m)	13.1	13.8	14.4
Link Distance (m)	47.0	61.5	244.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 28: Belmore & Terrebonne

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	9.1
Average Queue (m)	0.5
95th Queue (m)	4.0
Link Distance (m)	47.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 29: Terrebonne & Belmore

Movement	WB
Directions Served	T
Maximum Queue (m)	10.5
Average Queue (m)	1.5
95th Queue (m)	7.2
Link Distance (m)	15.8
Upstream Blk Time (%)	0
Queuing Penalty (veh)	0
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 101: Girouard & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	69.6	39.4	70.7	17.5	26.9	93.4	20.7	51.2
Average Queue (m)	33.0	12.6	32.6	11.7	16.4	41.2	4.4	21.8
95th Queue (m)	62.0	32.7	58.6	21.4	30.0	81.9	14.4	44.0
Link Distance (m)	70.0		288.5			520.7		291.5
Upstream Blk Time (%)	1							
Queuing Penalty (veh)	3							
Storage Bay Dist (m)		32.0		10.0	26.0		27.0	
Storage Blk Time (%)	12	0	49	28	3	21	0	8
Queuing Penalty (veh)	6	0	28	53	10	20	0	1

Intersection: 102: Old Orchard & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	16.0	27.8	20.6
Average Queue (m)	1.3	3.3	10.7
95th Queue (m)	10.4	15.9	17.2
Link Distance (m)	59.2	70.0	295.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 103: Marcil & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	L	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	20.5	48.2	59.0	23.7	35.8
Average Queue (m)	6.9	15.8	31.3	2.9	15.0
95th Queue (m)	16.8	36.3	53.3	14.0	28.7
Link Distance (m)	71.9	71.9	59.2		234.2
Upstream Blk Time (%)			0		
Queuing Penalty (veh)			1		
Storage Bay Dist (m)				20.0	
Storage Blk Time (%)			21	0	
Queuing Penalty (veh)			2	0	

Intersection: 104: Oxford & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	54.1	53.7	43.1
Average Queue (m)	25.4	18.0	22.7
95th Queue (m)	45.8	38.6	38.5
Link Distance (m)	65.1	71.9	276.5
Upstream Blk Time (%)	0	0	
Queuing Penalty (veh)	0	0	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 105: Harvard & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	31.1	7.5	29.8
Average Queue (m)	6.4	0.4	14.0
95th Queue (m)	19.3	3.4	23.0
Link Distance (m)	69.2	65.1	257.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 106: Wilson & Monkland

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	63.6	13.3	60.2	40.6
Average Queue (m)	29.7	7.1	30.6	23.4
95th Queue (m)	55.7	15.6	53.0	37.9
Link Distance (m)	68.4		69.2	289.9
Upstream Blk Time (%)	0		0	
Queuing Penalty (veh)	0		0	
Storage Bay Dist (m)		6.0		
Storage Blk Time (%)		22	46	
Queuing Penalty (veh)		58	16	

Intersection: 107: Melrose & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	39.6	1.2	25.1
Average Queue (m)	6.7	0.0	10.8
95th Queue (m)	24.9	0.9	20.9
Link Distance (m)	82.0	68.4	251.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 108: Monkland & Draper

Movement	SB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	17.3
Average Queue (m)	8.3
95th Queue (m)	15.2
Link Distance (m)	290.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 109: Royal & Monkland

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	L	T	TR	LTR
Maximum Queue (m)	15.3	76.4	71.3	65.6
Average Queue (m)	8.0	32.8	40.3	36.5
95th Queue (m)	16.5	56.4	61.6	58.0
Link Distance (m)		100.7	77.0	244.1
Upstream Blk Time (%)			0	
Queuing Penalty (veh)			0	
Storage Bay Dist (m)	6.0			
Storage Blk Time (%)	18	37		
Queuing Penalty (veh)	44	14		

Intersection: 110: Hampton & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.7	21.1	23.6
Average Queue (m)	0.0	4.7	11.9
95th Queue (m)	0.9	16.4	19.1
Link Distance (m)	79.5	100.7	282.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 111: Hingston & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	17.9	18.4
Average Queue (m)	3.1	10.2
95th Queue (m)	11.9	17.3
Link Distance (m)	74.0	217.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 112: Beaconsfield & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	28.8	26.8
Average Queue (m)	5.2	12.6
95th Queue (m)	18.1	21.2
Link Distance (m)	74.0	271.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 113: Grand & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	R	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	17.6	33.4	65.0	35.0	40.7	44.5	22.5
Average Queue (m)	4.2	11.3	33.4	19.1	19.6	18.1	10.3
95th Queue (m)	12.7	25.3	59.0	37.6	34.1	36.5	23.7
Link Distance (m)		76.7	62.5		199.5	257.0	
Upstream Blk Time (%)			0				
Queuing Penalty (veh)			1				
Storage Bay Dist (m)	30.0			30.0			15.0
Storage Blk Time (%)		1	6	2		19	2
Queuing Penalty (veh)		0	5	4		12	2

Intersection: 114: Kensington & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.7	26.8	22.2
Average Queue (m)	0.1	5.7	10.0
95th Queue (m)	1.4	17.8	17.0
Link Distance (m)	65.3	76.7	265.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 115: Madison & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	20.8	13.5
Average Queue (m)	3.3	8.0
95th Queue (m)	13.1	14.2
Link Distance (m)	75.6	202.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 116: Benny & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	21.6	31.2	14.8
Average Queue (m)	14.0	17.5	7.2
95th Queue (m)	19.9	26.3	14.8
Link Distance (m)	185.6	64.8	205.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 118: Cavendish & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	19.7	17.8	57.8	36.5	39.8	106.6	42.5	35.0	105.0	37.5
Average Queue (m)	6.7	4.4	28.0	12.5	8.0	52.3	15.1	20.5	62.1	10.2
95th Queue (m)	16.2	13.3	47.0	27.0	25.9	92.6	37.4	40.8	96.0	32.0
Link Distance (m)	92.0		185.6			207.8			267.4	
Upstream Blk Time (%)										
Queuing Penalty (veh)										
Storage Bay Dist (m)		30.0		51.0	35.0		35.0	30.0		30.0
Storage Blk Time (%)	0		0		0	15	0	1	19	0
Queuing Penalty (veh)	0		0		0	17	1	7	20	1

Intersection: 120: Prince-of-Wales & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.2	11.7
Average Queue (m)	0.2	7.1
95th Queue (m)	2.3	13.1
Link Distance (m)	92.0	275.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 121: Walkley & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	10.6	19.4	18.6
Average Queue (m)	8.8	11.6	12.1
95th Queue (m)	12.3	17.7	18.1
Link Distance (m)	81.1	77.0	229.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 122: Montclair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	17.1
Average Queue (m)	0.1	9.1
95th Queue (m)	1.9	14.8
Link Distance (m)	81.1	273.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 123: King-Edward & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.1	16.2
Average Queue (m)	0.5	8.7
95th Queue (m)	3.8	14.5
Link Distance (m)	85.7	143.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 124: Rosedale & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.8	14.7	11.9
Average Queue (m)	9.3	9.7	8.2
95th Queue (m)	13.6	13.5	13.5
Link Distance (m)	80.3	85.7	264.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 125: Mariette & Monkland

Movement	EB	WB	NB	NB
Directions Served	LT	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	3.4	1.3	9.0	25.0
Average Queue (m)	0.1	0.0	4.4	13.1
95th Queue (m)	1.8	1.0	11.6	20.2
Link Distance (m)	78.8	80.3		82.4
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			20.0	
Storage Blk Time (%)				1
Queuing Penalty (veh)				0

Intersection: 126: Mayfair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.1	14.5
Average Queue (m)	0.3	8.0
95th Queue (m)	2.8	14.0
Link Distance (m)	78.8	246.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 127: Monkland & Coronation

Movement	WB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	54.2
Average Queue (m)	32.8
95th Queue (m)	52.2
Link Distance (m)	59.5
Upstream Blk Time (%)	0
Queuing Penalty (veh)	1
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 128: Monkland & Belmore

Movement	SB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	13.7
Average Queue (m)	7.0
95th Queue (m)	12.9
Link Distance (m)	240.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 198: West Hill & Monkland

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

Intersection: 203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NE
Directions Served	T	T	LT	T	<L	R	R
Maximum Queue (m)	64.2	60.5	53.4	55.2	39.5	14.6	53.8
Average Queue (m)	40.0	38.0	28.5	26.3	17.0	9.9	25.5
95th Queue (m)	59.8	57.4	45.0	44.5	32.6	16.9	48.4
Link Distance (m)	68.3	68.3	79.4	79.4	240.8		53.4
Upstream Blk Time (%)	0	0					0
Queuing Penalty (veh)	0	0					1
Storage Bay Dist (m)						5.0	
Storage Blk Time (%)		47			44	39	
Queuing Penalty (veh)		0			25	28	

Intersection: 204: Oxford & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.0	24.5	26.6
Average Queue (m)	0.4	4.3	13.2
95th Queue (m)	3.1	15.2	22.7
Link Distance (m)	64.6	53.4	
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 205: Harvard & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	17.9	1.3	19.5
Average Queue (m)	3.3	0.0	11.1
95th Queue (m)	12.1	0.0	16.9
Link Distance (m)	73.7	64.6	253.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 206: Wilson & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	26.8	44.2	24.3
Average Queue (m)	14.3	20.3	12.9
95th Queue (m)	21.5	31.7	21.5
Link Distance (m)	74.9	73.7	191.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 207: Melrose & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	19.7	18.6
Average Queue (m)	3.8	10.3
95th Queue (m)	13.7	15.8
Link Distance (m)	80.4	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 208: Draper & Somerled

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	LT	TR
Maximum Queue (m)	24.5	45.4	25.5	22.5
Average Queue (m)	11.3	19.9	11.0	11.7
95th Queue (m)	19.9	34.5	19.4	19.9
Link Distance (m)	83.8	80.4	254.9	254.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 209: Royal & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	27.8	32.4	15.4
Average Queue (m)	13.0	14.8	7.4
95th Queue (m)	22.4	25.7	15.3
Link Distance (m)	82.4	83.8	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 210: Hampton & Somerled

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	24.7
Average Queue (m)	13.2
95th Queue (m)	20.5
Link Distance (m)	82.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 211: Hingston & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	25.7	20.1	16.3
Average Queue (m)	14.8	11.1	10.9
95th Queue (m)	22.0	16.6	15.8
Link Distance (m)	76.6	68.5	243.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 212: Beaconsfield & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.7	26.7
Average Queue (m)	1.9	15.8
95th Queue (m)	8.2	24.0
Link Distance (m)	76.6	267.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 213: Grand & Somerled

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	LT	R	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	16.4	33.5	26.3	47.7	26.2	66.5	36.5	24.7	12.2
Average Queue (m)	4.6	13.1	5.0	24.8	3.3	32.6	5.0	8.3	3.2
95th Queue (m)	12.7	26.4	17.1	42.9	16.3	56.2	21.1	19.6	9.5
Link Distance (m)		86.1		56.1		229.2		389.8	
Upstream Blk Time (%)				0					
Queuing Penalty (veh)				0					
Storage Bay Dist (m)	35.0		20.0		30.0		30.0		35.0
Storage Blk Time (%)		4	0	3	0	10	0	0	
Queuing Penalty (veh)		3	1	1	0	2	0	0	

Intersection: 214: Kensington & Somerled

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	23.0	12.3	31.6	23.7
Average Queue (m)	3.0	2.0	4.6	10.0
95th Queue (m)	14.6	8.5	18.5	19.2
Link Distance (m)	68.5		86.1	205.6
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		42.0		
Storage Blk Time (%)			0	
Queuing Penalty (veh)			0	

Intersection: 215: Madison & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.0	16.0
Average Queue (m)	1.5	9.9
95th Queue (m)	7.5	15.1
Link Distance (m)	86.0	250.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 216: Borden & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB
Directions Served	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	12.1	37.2	27.2	50.3
Average Queue (m)	2.3	16.6	3.6	22.0
95th Queue (m)	8.6	31.1	14.2	41.9
Link Distance (m)		69.9		90.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)	30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)		1		2
Queuing Penalty (veh)		0		0

Intersection: 217: Bessborough & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	17.6	15.5
Average Queue (m)	2.2	8.5
95th Queue (m)	10.8	13.9
Link Distance (m)	69.9	189.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 218: Cavendish & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	64.8	33.5	31.5	47.6	25.2	45.2	131.8	27.5	39.4	87.1	39.5
Average Queue (m)	33.4	15.1	10.1	20.3	5.8	12.3	55.7	13.9	7.3	47.3	11.1
95th Queue (m)	59.0	33.7	23.3	38.4	18.7	30.1	82.7	31.1	23.5	75.7	34.4
Link Distance (m)	60.5			50.1			269.9			303.6	
Upstream Blk Time (%)	2			0			0				
Queuing Penalty (veh)	6			1			0				
Storage Bay Dist (m)		26.0	28.0		28.0	70.0		20.0	70.0		32.0
Storage Blk Time (%)	15	1	1	6	0	0	32	1	0	18	0
Queuing Penalty (veh)	9	2	2	6	1	0	37	5	0	16	0

Intersection: 219: Cumberland & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	32.3	14.4
Average Queue (m)	3.0	7.5
95th Queue (m)	15.9	14.0
Link Distance (m)	61.8	
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 220: Prince-of-Wales & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.4	30.3
Average Queue (m)	0.9	15.7
95th Queue (m)	6.0	25.1
Link Distance (m)	61.8	192.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 221: Walkley & Somerled

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	40.4	46.2	32.4	45.6
Average Queue (m)	16.6	20.1	10.9	22.8
95th Queue (m)	32.6	37.6	27.4	38.9
Link Distance (m)	82.2	71.2		247.3
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			25.0	
Storage Blk Time (%)		2	1	
Queuing Penalty (veh)		2	1	

Intersection: 222: Montclair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.2	14.9
Average Queue (m)	1.3	8.2
95th Queue (m)	7.9	14.7
Link Distance (m)	82.2	300.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 223: King-Edward & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	9.1	1.4	14.4
Average Queue (m)	0.8	0.1	8.4
95th Queue (m)	4.9	1.0	14.1
Link Distance (m)	84.1		255.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 224: Rosedale & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	16.3	31.6	17.6
Average Queue (m)	10.0	15.3	9.4
95th Queue (m)	13.5	24.1	15.0
Link Distance (m)	73.9	84.1	317.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 225: Mariette & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	7.4	1.4	14.8
Average Queue (m)	0.6	0.1	9.0
95th Queue (m)	4.3	1.0	14.2
Link Distance (m)	84.9		258.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 226: Mayfair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	9.3	16.0
Average Queue (m)	0.8	7.4
95th Queue (m)	5.0	14.7
Link Distance (m)	84.9	146.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 227: Coronation & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	12.0	17.6	10.7
Average Queue (m)	9.3	10.4	6.6
95th Queue (m)	11.3	14.9	13.6
Link Distance (m)	69.6	61.5	260.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 229: Belmore & Somerled

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	22.1	13.3
Average Queue (m)	13.3	9.4
95th Queue (m)	20.1	10.6
Link Distance (m)	114.8	69.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 298: Somerled & West Hill

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

Intersection: 299: Somerled & Hampton

Movement	EB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	17.4	13.2
Average Queue (m)	10.6	6.7
95th Queue (m)	15.2	14.1
Link Distance (m)	68.5	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	T	R	LT	T	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	26.0	24.2	6.4	41.8	40.2	50.5	27.5	30.7
Average Queue (m)	11.9	9.0	0.8	23.5	20.0	7.3	15.3	11.3
95th Queue (m)	22.2	19.3	4.5	34.7	32.8	32.3	30.1	23.1
Link Distance (m)	76.2	76.2	76.2	172.3	172.3	73.1		155.0
Upstream Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)							6	
Queuing Penalty (veh)							1	

Intersection: 301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc

Movement	NB	SB	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LTR	LTR	LT	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	75.9	19.2	39.8	40.1	15.6	18.4
Average Queue (m)	42.4	5.5	19.4	19.7	4.6	4.9
95th Queue (m)	76.6	14.6	35.6	36.6	12.7	13.3
Link Distance (m)	72.2	52.4	40.9	40.9	76.2	76.2
Upstream Blk Time (%)	1		0	0		
Queuing Penalty (veh)	4		1	1		
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 302: Old Orchard & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE	NW	NW
Directions Served	T	TR	LT	T
Maximum Queue (m)	3.1	1.3	27.0	18.5
Average Queue (m)	0.1	0.0	7.8	1.2
95th Queue (m)	2.2	1.0	20.4	10.1
Link Distance (m)	79.4	79.4	63.0	63.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 304: Oxford & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE
Directions Served	T	TR
Maximum Queue (m)	4.6	4.8
Average Queue (m)	0.2	0.2
95th Queue (m)	3.3	3.5
Link Distance (m)	102.5	102.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 305: Harvard & Côte Saint Luc

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	20.4
Average Queue (m)	8.9
95th Queue (m)	15.3
Link Distance (m)	120.2
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 306: Wilson & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB
Directions Served	LT	T	R	LT	T
Maximum Queue (m)	37.5	36.0	30.3	61.8	64.3
Average Queue (m)	16.6	8.6	5.8	28.7	29.0
95th Queue (m)	27.9	23.2	17.4	52.1	52.8
Link Distance (m)	148.1	148.1		82.8	82.8
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			25.0		
Storage Blk Time (%)		0	1		6
Queuing Penalty (veh)		0	2		0

Intersection: 313: Grand & Fielding

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	55.1	80.8	67.2	34.9
Average Queue (m)	23.8	40.9	36.0	15.4
95th Queue (m)	45.4	67.6	58.8	29.1
Link Distance (m)	229.7	173.7	389.8	131.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 318: Cavendish & Fielding

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	TR	L	TR	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	23.8	66.4	32.8	98.1	25.3	56.1	30.6	20.2	68.2	34.6
Average Queue (m)	7.2	28.1	19.8	46.1	7.3	21.0	6.0	2.5	34.8	6.8
95th Queue (m)	19.0	52.4	36.8	83.8	19.2	43.9	18.6	11.3	57.2	23.7
Link Distance (m)		142.3		142.0		303.6			260.3	
Upstream Blk Time (%)				0						
Queuing Penalty (veh)				0						
Storage Bay Dist (m)	24.0		33.0		33.0		33.0	28.0		28.0
Storage Blk Time (%)	0	11	2	17	0	3	0	0	12	0
Queuing Penalty (veh)	0	3	7	16	0	4	0	0	5	0

Intersection: 399: Côte Saint Luc & Clanranald

Movement	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	33.2	27.9	2.0	14.6
Average Queue (m)	9.9	1.6	0.1	2.0
95th Queue (m)	23.4	11.5	1.5	9.3
Link Distance (m)	63.0	63.0	40.9	40.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 681

Annexe C : Impact du retrait du stationnement

Arrondissement CDN-NDG: Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé
No. Projet: MTR-00251766-A5

Analyse d'impact du retrait du stationnement - Réduction

Secteur	Tronçon	Situation actuelle				Scénario 1 : vers l'est				Scénario 2: Union à Grand				Scénario 3: Divergent à Cavendish			
		Côté nord		Côté sud		Côté nord		Côté sud		Côté nord		Côté sud		Côté nord		Côté sud	
		Nb places initial	Nb places mise aux normes	Nb places initial	Nb places mise aux normes	Nb places	Différentiel	Nb places	Différentiel	Nb places	Différentiel	Nb places	Différentiel	Nb places	Différentiel	Nb places	Différentiel
Résidentiel ouest	Saint-Ignatius-Belmore	3	2	10	9	2	0	0	-9	2	0	0	-9	0	-2	8	-1
	Belmore -Coronation	3	2	6	4	1	-1	0	-4	1	-1	0	-4	0	-2	4	0
	Coronation-Mayfair	7	5	7	6	5	0	0	-6	5	0	0	-6	0	-5	5	-1
	Mayfair-Mariette	10	8	10	8	8	0	0	-8	8	0	0	-8	0	-8	8	0
	Mariette-Rosedale	9	8	12	10	7	-1	0	-10	7	-1	0	-10	0	-8	9	-1
	Rosedale-King-Edward	7	5	8	6	5	0	0	-6	5	0	0	-6	0	-5	6	0
	King-Edward-Montclair	11	9	10	8	8	-1	0	-8	8	-1	0	-8	0	-9	7	-1
	Montclair-Walkley	9	7	12	11	7	0	0	-11	7	0	0	-11	0	-7	11	0
	Walkley-Prince-of-Wales	7	5	8	6	4	-1	0	-6	4	-1	0	-6	0	-5	5	-1
	Prince-of-Wales-Cumberland	10	8	4	4	8	0	0	-4	8	0	0	-4	0	-8	4	0
	Cumberland-Cavendish	7	5	5	2	4	-1	0	-2	4	-1	0	-2	0	-5	2	0
Institutionnel	Cavendish-Bessborough	5	4	9	6	4	0	0	-6	4	0	0	-6	4	0	0	-6
	Cavendish-Benny	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0
	Bessborough-Madison	13	13	0	0	12	-1	0	0	12	-1	0	-	12	-1	0	-
	Benny-Madison	-	0	18	17	0	0	0	-17	0	-	0	-17	0	0	0	-17
	Madison-Kensington	6	5	8	6	4	-1	0	-6	4	-1	0	-6	4	-1	0	-6
	Kensington-Grand	7	4	9	6	4	0	0	-6	4	0	0	-6	4	0	0	-6
Résidentiel est	Grand-Beaconsfield	8	5	10	6	5	0	0	-6	0	-5	6	0	5	0	0	-6
	Beaconsfield-Hingston	9	7	7	5	7	0	0	-5	0	-7	5	0	7	0	0	-5
	Hingston-Hampton	8	6	11	9	5	-1	0	-9	0	-6	8	-1	5	-1	0	-9
	Hampton-Royal	8	6	7	6	6	0	0	-6	0	-6	6	0	6	0	0	-6
	Royal-Draper	12	11	10	10	0	-11	10	0	0	-11	10	0	0	-11	10	0
	Draper-Melrose	8	7	6	6	7	0	0	-6	0	-7	6	0	7	0	0	-6
	Melrose-Wilson	8	6	9	7	5	-1	0	-7	0	-6	6	-1	5	-1	0	-7
	Wilson-Harvard	6	4	10	8	4	0	0	-8	0	-4	8	0	4	0	0	-8
	Harvard-Oxford	8	6	8	6	5	-1	0	-6	0	-6	5	-1	5	-1	0	-6
	Oxford-Marcil	9	7	10	9	7	0	0	-9	0	-7	9	0	7	0	0	-9
	Marcil-Old Orchard	8	6	8	7	5	-1	0	-7	0	-6	6	-1	5	-1	0	-7
	Old Orchard-Girouard	8	7	8	5	7	0	0	-5	0	-7	5	0	7	0	0	-5
	Girouard-Earnscliff	9	5	12	9	5	0	0	-9	0	-5	9	0	5	0	0	-9
		223	**173**	**252**	**202**	**151**	**-22**	**10**	**-192**	**83**	**-90**	**89**	**-113**	**92**	**-81**	**79**	**-123**
						161				**172**				**171**			
Total (situation mise aux normes)		**375**				-57%				-54%				-54%			
Total (situation actuelle)		**475**				-66%				-64%				-64%			

Analyse par scénario			
	Nombre de places de stationnement	Réduction par rapport à la situation actuelle	Réduction par rapport à la situation mise aux normes
Situation actuelle	475	0%	n/a
Situation mise aux normes	375	-21%	0%
Scénario 1	161	-66%	-57%
Scénario 2	172	-64%	-54%
Scénario 3	171	-64%	-54%

Analyse par secteur et par scénario								
	Situation actuelle	Situation mise au norme	Scénario 1	Réduction par rapport à la situation mise aux normes	Scénario 2	Réduction par rapport à la situation mise aux normes	Scénario 3	Réduction par rapport à la situation mise aux normes
Secteur résidentiel ouest	175	138	59	-57%	59	-57%	69	-50%
Secteur institutionnel	75	61	24	-61%	24	-61%	24	-61%
Secteur résidentiel est	225	176	78	-56%	89	-49%	78	-56%

Arrondissement CDN-NDG: Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé
No. Projet: MTR-00251766-A5

Analyse d'impact du retrait du stationnement - Capacité résiduelle

CAPACITÉ RÉSIDUELLE ACTUELLE (rue de Terrebonne + rues adjaçantes)

Secteur (direction)	Jeudi AM		Jeudi midi		Jeudi PM		Samedi AM		Samedi midi		Samedi PM	
	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles	Taux d'occupation moyen	Nombre de places disponibles
Secteur résidentiel ouest	47%	224	56%	197	41%	245	39%	236	43%	236	44%	232
Secteur institutionnel	62%	59	60%	56	43%	88	48%	83	41%	94	39%	98
Secteur résidentiel est	58%	221	63%	202	61%	211	54%	245	51%	264	46%	289

CAPACITÉ RÉSIDUELLE - Scénario 1

	Jeudi AM				Jeudi midi				Jeudi PM			
	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**
Secteur résidentiel ouest	47%	224	116	**108**	56%	197	116	**81**	41%	245	116	**129**
Secteur institutionnel	62%	59	51	**8**	60%	56	51	**5**	43%	88	51	**37**
Secteur résidentiel est	58%	221	147	**74**	63%	202	147	**55**	61%	211	147	**64**

	Samedi AM				Samedi midi				Samedi PM			
	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**
Secteur résidentiel ouest	39%	236	116	**120**	43%	236	116	**120**	44%	232	116	**116**
Secteur institutionnel	48%	83	51	**32**	41%	94	51	**43**	39%	98	51	**47**
Secteur résidentiel est	54%	245	147	**98**	51%	264	147	**117**	46%	289	147	**142**

CAPACITÉ RÉSIDUELLE - Scénario 2

	Jeudi AM				Jeudi midi				Jeudi PM			
	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**
Secteur résidentiel ouest	47%	224	116	**108**	56%	197	116	**81**	41%	245	116	**129**
Secteur institutionnel	62%	59	51	**8**	60%	56	51	**5**	43%	88	51	**37**
Secteur résidentiel est	58%	221	136	**85**	63%	202	136	**66**	61%	211	136	**75**

	Samedi AM				Samedi midi				Samedi PM			
	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**
Secteur résidentiel ouest	39%	236	116	**120**	43%	236	116	**120**	44%	232	116	**116**
Secteur institutionnel	48%	83	51	**32**	41%	94	51	**43**	39%	98	51	**47**
Secteur résidentiel est	54%	245	136	**109**	51%	264	136	**128**	46%	289	136	**153**

CAPACITÉ RÉSIDUELLE - Scénario 3

	Jeudi AM				Jeudi midi				Jeudi PM			
	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**
Secteur résidentiel ouest	47%	224	106	**118**	56%	197	106	**91**	41%	245	106	**139**
Secteur institutionnel	62%	59	51	**8**	60%	56	51	**5**	43%	88	51	**37**
Secteur résidentiel est	58%	221	147	**74**	63%	202	147	**55**	61%	211	147	**64**

	Samedi AM				Samedi midi				Samedi PM			
	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**	Taux d'occupation moyen actuel (actuel)	Capacité résiduelle actuelle	Nombre de place retirées (incluant la mise aux normes)	**Capacité résiduelle projetée**
Secteur résidentiel ouest	39%	236	106	**130**	43%	236	106	**130**	44%	232	106	**126**
Secteur institutionnel	48%	83	51	**32**	41%	94	51	**43**	39%	98	51	**47**
Secteur résidentiel est	54%	245	147	**98**	51%	264	147	**117**	46%	289	147	**142**

Annexe D : Analyse multicritère détaillée

Arrondissement CDN-NDG: Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé
No. Projet: MTR-00251766-A5

Définition des critères et échelle d'évaluation des scénarios

Degré d'impact:	*Pondération*	Très Faible	Faible	Moyen	Élevé	Très Élevé	Critère non-applicable
Pointage		5	4	3	2	1	0
Intersections (interactions entre piétons-cyclistes et véhicules motorisés)	***5***	Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère relativement moins d'interactions entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules que ceux des autres scénarios. Si cet indice indique un maximum 6 interactions le scénario proposé aura un effet positif sur la sécurité des usagers circulant à pied et à vélo.		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement modéré entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules que ceux des autres scénarios. Si cet indice indique entre 6 et 9 interactions, le scénario proposé aura un effet moyen sur la sécurité des usagers circulant à pied et à vélo.		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement élevé entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules que ceux des autres scénarios. Si cet indice indique entre entre 9 et 16 interactions, le scénario proposé sera relativement moins sécuritaire pour les usagers circulant à pied et à vélo.	
Convivialité et sécurité des interactions entre les piétons et les cyclistes	***4***	L'aménagement des liens cyclables permet à tous les endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes croisant les liens cyclables.		L'aménagement des liens cyclables permet à environ 50% des endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes croisant les liens cyclables.		L'aménagement des liens cyclables ne permet pas aux endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes croisant les liens cyclables.	
Impact négatif sur l'aménagement cyclable proposé des saillies de trottoirs en place	***2***	S'intègrent facilement au concept et ne remettent pas en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Certaine(s) saillie(s) remet(tent) en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Toutes les saillies remettent en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.	
Coûts de réalisation	***1***	Les coûts de réalisation sont relativement plus faibles que ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement modérés par rapport à ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement plus élevés que ceux des autres scénarios.	
Impact sur le nombre de places de stationnement et sur leur capacité d'absorption	***4***	Plus faible nombre de retrait de places de stationnements ainsi qu'une bonne capacité d'absorption dans le secteur relativement aux autres scénarios.		Impact moyen de la diminution de places de stationnement et capacité moyenne d'absorption dans le secteur.		Plus grand nombre de places de stationnement retirées et faible capacité d'absorption dans le secteur.	
Accessibilité du transport scolaire (si applicable au secteur évalué)	***4***	Le(s) débarcadère(s) existant(s) n'est (ne sont) pas affecté(s) (situés du côté du stationnement).		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école (piste cyclable sans stationnement), mais possibilité de le(s) déplacer à proximité (par exemple aux façades latérales)		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école et n'offre pas la possibilité de le(s) déplacer à proximité.	
Accessibilité aux autres services (si applicable au secteur évalué)	***2***	Aucun débarcadère éliminé.		Au moins un débarcadère éliminé mais possibilité de le déplacer aux façades latérales.		Débarcadère(s) éliminé(s) sans possibilité de le déplacer.	
Fonctionnalité des réseaux (sens unique)	***3***	Le sens unique du scénario suggéré a le moins d'impact sur l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire qu'il y aura un minimum de détours à effectuer pour accéder au campus universitaire et aux résidences du secteur évalué. Peu d'impact sur l'accès des véhicules d'entretien.		Le sens unique du scénario suggéré compromet de façon minime l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire que les détours à effectuer ne sont relativement pas important par rapport à ceux des autres scénarios pour accéder au campus universitaire et aux résidences du secteur évalué. Impact modéré sur l'accès des véhicules d'entretien.		Le nouveau sens unique compromet significativement l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire que les détours à effectuer, ou les contraintes sont relativement plus importants par rapport à ceux des autres scénarios pour accéder au campus universitaire et aux résidences du secteur évalué. Impact important sur l'accès des véhicules d'entretien.	
Impacts sur les conditions de circulation et sur les débits véhiculaires dans le secteur	***3***	En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés, l'impact sur les conditions de circulation est relativement faible par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est modéré par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est élevé par rapport aux autres scénarios (demande notamment plus de virages à gauche).	
Impacts sur le transit de la rue de Terrebonne	***5***	Le scénario proposé engendre un effet dissuasif fort de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé n'engendre pas d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé engendre le moins d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.	

Synthèse du score par scénario et par secteur

Degré d'impact:	Très Faible	Faible	Moyen	Élevé	Très Élevé	Critère non-applicable
Pointage	5	4	3	2	1	0

Résumé de l'évaluation des critères

Critère	Pondération	Scénario 1: Sens unique vers l'Est			Scénario 2: Convergent à Grand Boulevard			Scénario 3: Divergent à Cavendish		
		Secteur résidentiel Ouest	Secteur institutionnel	Secteur résidentiel Est	Secteur résidentiel Ouest	Secteur institutionnel	Secteur résidentiel Est	Secteur résidentiel Ouest	Secteur institutionnel	Secteur résidentiel Est
Intersections (interactions entre piétons-cyclistes et véhicules motorisés)	*5*	3	3	3	3	4	3	4	3	3
Convivialité et sécurité des interactions entre les piétons et les cyclistes	*4*	3	4	3	3	4	3	4	4	4
Impact négatif sur l'aménagement cyclable proposé des saillies de trottoirs en place	*2*	0	5	5	0	5	5	0	5	5
Coûts de réalisation	*1*	4	3	3	4	3	3	4	3	3
Impact sur le nombre de places de stationnement et sur leur capacité d'absorption	*4*	3	3	3	3	3	4	4	3	3
Accessibilité du transport scolaire (si applicable au secteur évalué)	*4*	0	5	5	0	5	3	0	5	5
Accessibilité aux autres services (si applicable au secteur évalué)	*2*	4	5	0	4	5	0	2	5	0
Fonctionnalité des réseaux (sens unique)	*3*	3	4	4	3	4	3	4	4	4
Impacts sur les conditions de circulation et sur les débits véhiculaires dans le secteur	*3*	4	4	4	3	4	3	2	4	4
Impacts sur le transit de la rue de Terrebonne	*5*	2	2	2	3	4	5	4	3	3

Évaluation pondérée

Critère	Pondération	Scénario 1: Sens unique vers l'Est			Scénario 2: Convergent à Grand Boulevard			Scénario 3: Divergent à Cavendish		
		Secteur résidentiel Ouest	Secteur institutionnel	Secteur résidentiel Est	Secteur résidentiel Ouest	Secteur institutionnel	Secteur résidentiel Est	Secteur résidentiel Ouest	Secteur institutionnel	Secteur résidentiel Est
Intersections (interactions entre piétons-cyclistes et véhicules motorisés)	*5*	15	15	15	15	20	15	20	15	15
Convivialité et sécurité des interactions entre les piétons et les cyclistes	*4*	12	16	12	12	16	12	16	16	16
Impact négatif sur l'aménagement cyclable proposé des saillies de trottoirs en place	*2*	0	10	10	0	10	10	0	10	10
Coûts de réalisation	*1*	4	3	3	4	3	3	4	3	3
Impact sur le nombre de places de stationnement et sur leur capacité d'absorption	*4*	12	12	12	12	12	16	16	12	12
Accessibilité du transport scolaire (si applicable au secteur évalué)	*4*	0	20	20	0	20	12	0	20	20
Accessibilité aux autres services (si applicable au secteur évalué)	*2*	8	10	0	8	10	0	4	10	0
Fonctionnalité des réseaux (sens unique)	*3*	9	12	12	9	12	9	12	12	12
Impacts sur les conditions de circulation et sur les débits véhiculaires dans le secteur	*3*	12	12	12	9	12	9	6	12	12
Impacts sur le transit de la rue de Terrebonne	*5*	10	10	10	15	20	25	20	15	15
Total par secteur		82	120	106	84	135	111	98	125	115
Total par scénario		**308**			**330**			**338**		

Évalution détaillée - Secteur résidentiel ouest

Pointage	Pondération	Secteur résidentiel ouest					Très Faible	Faible	Moyen	Élevé	Très Élevé	Critère non-applicable
		Scénario 1 vers l'est	*Scénario 2* union à Grand	*Scénario 3* disp à Cavendish	*Statu quo*	*Justificatif*	5	4	3	2	1	0
Intersections (interactions entre piétons-cyclistes et véhicules motorisés)	***5***	3	3	4	1	Cyclistes séparés de la circulation. Seulement une direction de circulation qui restreint les conflits potentiels. Le scénario est donc mieux noté que le statu quo de manière générale.	Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère relativement moins d'interactions entre les utilisateurs des modes actifs et les		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement modéré entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules par		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement élevé entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules par	
Convivialité et sécurité des interactions entre les piétons et les cyclistes	***4***	3	3	4	3	L'ajout d'un arrêt à l'embranchement est de Belmore avec une traverse piétonne, sécurise leur traverse au scénario 3.	L'aménagement des liens cyclables permet à tous les endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses		L'aménagement des liens cyclables permet à environ 50 % des endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux		L'aménagement des liens cyclables ne permet pas aux endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes causant les liens	
Impact négatif sur l'aménagement cyclable proposé des saillies de trottoirs en place	***2***	0	0	0	0	Aucune différence entre les scénarios puisqu'il n'y a aucune saillie d'implantée dans le secteur résidentiel ouest présentement.	S'intègrent facilement au concept et ne remettent pas en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Certaine(s) saillie(s) remet(tent) en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Toutes les saillies remettent en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.	
Coûts de réalisation	***1***	4	4	4	5	Aucun débarcadère scolaire dans le secteur résidentiel ouest, élément qui aurait pu créer un écart de coût. Un marquage au sol ainsi que la pose de panneaux signalétiques sont à prévoir dans	Les coûts de réalisation sont relativement plus faibles que ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement modérés par rapport à ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement plus élevés que ceux des autres scénarios.	
Impact sur le nombre de places de stationnement et sur leur capacité d'absorption	***4***	3	3	4	5	Le scénario 3 est le seul à conserver les espaces de stationnement du côté sud de la rue de Terrebonne. Ce côté présente 10 espaces de plus que du côté nord.	Plus faible nombre de retrait de places de stationnements ainsi qu'une bonne capacité d'absorption dans le secteur relativement aux autres scénarios.		Impact moyen de la diminution de places de stationnement et capacité moyenne d'absorption dans le secteur.		Plus grand nombre de places de stationnement retirées et faible capacité d'absorption dans le secteur.	
Accessibilité du transport scolaire (si applicable au secteur évalué)	***4***	0	0	0	0	Le secteur ouest ne comporte pas de débarcadère scolaire. Ce facteur n'a pas d'impact sur le résultat final est évalué au même score que celui du statu quo.	Le(s) débarcadère(s) existant(s) n'est (ne sont) pas affecté(s) (situés du côté du stationnement).		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école (piste cyclable sans stationnement), mais possibilité de le(s) déplacer à proximité vers avenue aux façades latérales		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école et n'offre pas la possibilité de le(s) déplacer à proximité.	
Accessibilité aux autres services (si applicable au secteur évalué)	***2***	4	4	2	5	Le stationnement n'étant pas maintenu du côté sud de Terrebonne pour le scénario 3, l'emplacement du débarcadère du temple boudhiste ne pourra pas être maintenu en façade avant du	Aucun débarcadère éliminé sans impact sur leur fonctionnalité		Au moins un débarcadère éliminé mais possibilité de le déplacer aux façades latérales.		Débarcadère(s) éliminé(s) sans possibilité de le déplacer.	
Fonctionnalité des réseaux (sens unique)	***3***	3	3	4	5	Le sens unique vers l'ouest a moins d'impact sur l'accès des véhicules d'urgence au Campus Loyola	Le sens unique du scénario suggéré a le moins d'impact sur l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire qu'il n'y aucun moyen de détours à		Le sens unique du scénario suggéré compromet de façon minime l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire qu'il y a des détours à effectuer, ou les contraintes sont relativement peu		Le nouveau sens unique compromet significativement l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire qu'il y a des détours à effectuer, ou les contraintes sont relativement plus	
Impacts sur les conditions de circulation et sur les débits véhiculaires dans le secteur	***3***	4	3	2	5	Les débits sont plus importants en direction est, donc la mise à sens unique vers l'ouest a un plus grand impact sur les débits véhiculaires	En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés, l'impact sur les conditions de circulation est relativement faible par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est modéré par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est élevé par rapport aux autres scénarios (demande notamment plus de virages à gauche)	
Impacts sur le transit de la rue de Terrebonne	***5***	2	3	4	1	Les débits sont plus importants en direction est, donc la mise à sens unique vers l'ouest a un plus grand effet sur le transit	Le scénario proposé engendre un effet dissuasif fort de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé n'engendre pas d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé engendre le moins d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.	

Évalution détaillée - Secteur institutionnel

Pointage	Pondération	Secteur institutionnel					Très Faible	Faible	Moyen	Élevé	Très Élevé	Critère non-applicable
		Scénario 1 *vers l'est*	*Scénario 2* *union à Grand*	*Scénario 3* *disp à Cavendish*	*Statut quo*	*Justificatif*	5	4	3	2	1	0
Intersections (interactions entre piétons-cyclistes et véhicules motorisés)	***5***	3	4	3	1	Intersections Cavendish/de Terrebonne et Grand/de Terrebonne. **Cavendish/de Terrebonne :**	Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère relativement moins d'interactions entre les utilisateurs des		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement modéré entre les		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement élevé entre les utilisateurs des modes actifs et	
Convivialité et sécurité des interactions entre les piétons et les cyclistes	***4***	4	4	4	2	Aucune différence pour le secteur institutionnel (entre Cavendish et Grand boulevard) car même configuration.	L'aménagement des liens cyclables permet à tous les endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux		L'aménagement des liens cyclables permet à environ 50% des endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux		L'aménagement des liens cyclables ne permet pas aux endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes croisant les	
Impact négatif sur l'aménagement cyclable proposé des saillies de trottoirs en place	***2***	5	5	5	5	Tous les scénarios proposent l'utilisation des saillies de trottoirs de la même façon.	S'intègrent facilement au concept et ne remettent pas en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Certaine(s) saillie(s) remet(tent) en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Toutes les saillies remettent en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.	
Coûts de réalisation	***1***	3	3	3	5	La direction étant vers l'est pour les trois scénarios, la configuration sera la même pour les 3 scénarios, mais sera évidemment refait donc plus couteux que s'il demeurait tel	Les coûts de réalisation sont relativement plus faibles que ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement modérés par rapport à ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement plus élevés que ceux des autres scénarios.	
Impact sur le nombre de places de stationnement et sur leur capacité d'absorption	***4***	3	3	3	5	Le stationnement est préservé du côté nord dans tous les scénarios d'où la note équivalente pour les trois scénarios.	Plus faible nombre de retrait de places de stationnements ainsi qu'une bonne capacité d'absorption dans le secteur relativement aux autres scénarios.		Impact moyen de la diminution de places de stationnement et capacité moyenne d'absorption dans le secteur.		Plus grand nombre de places de stationnement retirées et faible capacité d'absorption dans le secteur.	
Accessibilité du transport scolaire (si applicable au secteur évalué)	***4***	5	5	5	5	Présence de l'école St-Monica dans le secteur institutionnel. La direction étant vers l'est pour les trois scénarios, la configuration sera la même et le débarcadère d'autobus	Le(s) débarcadère(s) existant(s) n'est (ne sont) pas affecté(s) (situés du côté du stationnement).		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école (piste cyclable sans stationnement), mais possibilité de le(s) déplacer à proximité		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école et n'offre pas la possibilité de le(s) déplacer à proximité.	
Accessibilité aux autres services (si applicable au secteur évalué)	***2***	5	5	5	5	l'OMHM - Habitations De Terrebonne est situé du côté sud de la rue. Dans tous les scénarios proposés, le sens unique est vers l'est à cet endroit, il n'y a donc pas de différence	Aucun débarcadère éliminé.		Au moins un débarcadère éliminé mais possibilité de le déplacer aux façades latérales.		Débarcadère(s) éliminé(s) sans possibilité de le déplacer.	
Fonctionnalité des réseaux (sens unique)	***3***	4	4	4	5	Le secteur institutionnel est toujours en direction est et a peu d'impact sur l'accès aux résidences et aux institutions.	Le sens unique du scénario suggéré a le moins d'impact sur l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire qu'il y aura un		Le sens unique du scénario suggéré compromet de façon minime l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire que les		Le nouveau sens unique compromet significativement l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire que les détours à effectuer ou les contraintes	
Impacts sur les conditions de circulation et sur les débits véhiculaires dans le secteur	***3***	4	4	4	5	Les débits sont plus importants en direction est, donc la mise à sens unique vers l'est a peu d'impact sur les débits	En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés, l'impact sur les conditions de circulation est relativement faible par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est modéré par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est élevé par rapport aux autres scénarios (demande notamment plus de virages à	
Impacts sur le transit de la rue de Terrebonne	***5***	2	4	3	1	La mise a sens unique vers l'est dans le secteur institutionnel n'a pas d'effet dissuasif sur la circulation de transit vers Côte-Saint-Luc à l'exception du scénario 2 (union	Le scénario proposé engendre un effet dissuasif fort de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé n'engendre pas d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé engendre le moins d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.	

Évalution détaillée - Secteur résidentiel est

Pointage	Pondération	Secteur résidentiel est					Très Faible	Faible	Moyen	Élevé	Très Élevé	Critère non-applicable
		Scénario 1 vers l'est	*Scénario 2* union à Grand	*Scénario 3* disp à Cavendish	*Statut quo*	*Justificatif*						
							5	4	3	2	1	0
Intersections (interactions entre piétons-cyclistes et véhicules motorisés)	***5***	3	3	3	1	Cyclistes séparés de la circulation. Seulement une direction de circulation qui restreint les conflits potentiels. Le scénario est donc mieux noté que le statu quo de manière générale.	Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère relativement moins d'interactions entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules que ceux des autres scénarios. Si		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement modéré entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules que ceux des		Un indice calculé en fonction du nombre d'interactions moyen par secteur permet d'évaluer si le scénario proposé génère un nombre d'interactions relativement élevé entre les utilisateurs des modes actifs et les véhicules que ceux des autres scénarios. Si cet indice indique entre	
Convivialité et sécurité des interactions entre les piétons et les cyclistes	***4***	3	3	4	3	Le scénario 3 est avantageux par rapport au fait que les écoliers embarqueront et débarqueront des autobus scolaires sur les façades latérales de l'école sur Royal et Draper ce qui cause moins d'achalandage et de conflits entre les piétons et les cyclistes sur la piste cyclable devant l'école.	L'aménagement des liens cyclables permet à tous les endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes croisant les liens cyclables.		L'aménagement des liens cyclables permet à environ 50% des endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes croisant les liens cyclables.		L'aménagement des liens cyclables ne permet pas aux endroits sensibles (traverses piétonnes non protégées) de ralentir les cyclistes et d'assurer une bonne visibilité piétons-cyclistes aux traverses piétonnes croisant les liens cyclables.	
Impact négatif sur l'aménagement cyclable proposé des saillies de trottoirs en place	***2***	5	5	5	5	Tous les scénarios proposent l'utilisation des saillies de trottoirs comme élément de modération de la circulation des cyclistes (Royal et Draper).	S'intègrent facilement au concept et ne remettent pas en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Certaine(s) saillie(s) remet(tent) en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.		Toutes les saillies remettent en cause la fonctionnalité et la sécurité des liens cyclables.	
Coûts de réalisation	***1***	3	3	3	5	Pour les scénarios 1 et 3 il serait recommandé de retirer le feu de circulation au carrefour de Terrebonne et Draper contrairement au scénario 2. Par contre, ceci n'est pas une nécessité et les feux peuvent être désactivés ou clignotants. Ce critère ne s'avère donc pas discriminant.	Les coûts de réalisation sont relativement plus faibles que ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement modérés par rapport à ceux des autres scénarios.		Les coûts de réalisation sont relativement plus élevés que ceux des autres scénarios.	
Impact sur le nombre de places de stationnement et sur leur capacité d'absorption	***4***	3	4	3	5	Le scénario 2 est le seul à conserver les espaces de stationnement du côté sud de la rue de Terrebonne. Ce côté présente 11 espaces de plus que du côté nord.	Plus faible nombre de retrait de places de stationnements ainsi qu'une bonne capacité d'absorption dans le secteur relativement aux autres scénarios.		Impact moyen de la diminution de places de stationnement et capacité moyenne d'absorption dans le secteur.		Plus grand nombre de places de stationnement retirées et faible capacité d'absorption dans le secteur.	
Accessibilité du transport scolaire (si applicable au secteur évalué)	***4***	5	3	5	5	Il sera tout de même possible de déposer les écoliers voyageant en voiture devant l'école Willingdon ou en autobus aux façades latérales. Mais les scénarios 1 et 3 permettent aux transport scolaire de débarquer les écoliers devant l'école.	Le(s) débarcadère(s) existant(s) n'est (ne sont) pas affecté(s) (situés du côté du stationnement).		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école (piste cyclable sans stationnement), mais possibilité de le(s) déplacer à proximité (par exemple aux façades latérales)		L'aménagement ne permet pas de conserver le(s) débarcadère(s) devant l'école et n'offre pas la possibilité de le(s) déplacer à proximité.	
Accessibilité aux autres services (si applicable au secteur évalué)	***2***	0	0	0	0	Aucun débarcadère présent dans le secteur résidentiel Est (donc aucun éliminé)	Aucun débarcadère éliminé.		Au moins un débarcadère éliminé mais possibilité de le déplacer aux façades latérales.		Débarcadère(s) éliminé(s) sans possibilité de le déplacer.	
Fonctionnalité des réseaux (sens unique)	***3***	4	3	4	5	La mise à sens unique vers l'ouest entre Grand et Old Orchard a plus d'impact sur la fonctionnalité des réseaux dans le secteur est étant donné qu'il est entouré de deux secteur à sens unique vers l'est.	Le sens unique du scénario suggéré a le moins d'impact sur l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire qu'il y aura un minimum de détours à effectuer pour accéder au campus		Le sens unique du scénario suggéré compromet de façon minime l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire que les détours à effectuer ne sont relativement pas important par		Le nouveau sens unique compromet significativement l'accès aux résidences et au campus Loyola (dans le secteur résidentiel ouest seulement). C'est-à-dire que les détours à effectuer, ou les contraintes sont relativement plus importants par rapport à ceux des autres	
Impacts sur les conditions de circulation et sur les débits véhiculaires dans le secteur	***3***	4	3	4	5	Les débits sont plus importants en direction est, donc la mise à sens unique vers l'ouest a un plus grand impact sur les débits. De plus, avec l'union à Grand (Scénario 2), l'approche nord de l'intersection Grand/Monkland étant l'une des plus problématique, le scénario 2 implique de diriger une partie des débits vers cette intersection.	En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés, l'impact sur les conditions de circulation est relativement faible par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est modéré par rapport aux autres scénarios.		En fonction d'une évaluation qualitative des débits de circulation véhiculaires détournés l'impact sur les conditions de circulation est élevé par rapport aux autres scénarios (demande notamment plus de virages à gauche).	
Impacts sur le transit de la rue de Terrebonne	***5***	2	5	3	1	La mise à sens unique vers l'ouest a un important effet dissuasif sur la circulation de transit étant donné que la rue de Terrebonne ne permet pas de rejoindre Côte-Saint-Luc. De plus, à partir de Côte-Saint-Luc il n'est pas possible de circuler en direction ouest étant donné le sens unique vers l'est à partir de Old Orchard.	Le scénario proposé engendre un effet dissuasif fort de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé n'engendre pas d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.		Le scénario proposé engendre le moins d'effet dissuasif de transit le long de la rue de Terrebonne.	

Annexe E : Rapports synchro / SimTraffic des conditions de circulation projetées

1: Girouard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	29.7	26.7	28.1	21.3	18.6	28.3	28.0	24.8	12.3	25.9

2: Old Orchard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.9	3.9	1.6

3: Marcil & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.2	5.0	4.4	2.4

4: Oxford & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	3.4	4.8	4.2	4.2

5: Harvard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	1.3	4.8	4.4	2.8

6: Wilson & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.7	3.9	5.0	4.9	4.8

7: Melrose & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.1	0.8	4.0	4.1	2.2

8: Draper & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.6	9.2	12.5	6.0	6.5

9: Royal & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	0.3	3.0	4.3	1.7

10: Hampton & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	5.0	4.9	2.7	1.4

11: Hingston & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	0.4	0.2	4.8	4.2	2.2

12: Beaconsfield & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.7	5.8	5.5	3.1

13: Grand & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	11.8	8.5	13.7	10.3	8.9	10.9	12.6	8.0	8.0	9.4

14: Kensington & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.4	4.9	4.7	1.7

15: Madison & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.3	1.1	3.5	3.5	1.9

16: Benny & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.5	0.8	3.7	4.0

17: Terrebonne & Bessborough Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	5.5	0.2	1.4

18: Cavendish & Terrebonne Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	21.0	9.3	13.6	23.6	8.4	13.2	10.9

19: Terrebonne & Cumberland Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.7	0.7

20: Prince-of-Wales & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.4	0.0	3.2	3.8	2.1

21: Walkley & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	4.0	5.3	5.7	4.8

22: Montclair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.1	3.1	3.3	2.4

23: King-Edward & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.4	4.0	2.3

24: Rosedale & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.8	2.7	3.2	3.7	3.2

25: Mariette & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.6	4.8	5.2	3.7

26: Mayfair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	0.6	4.1	3.0	2.4

27: Coronation & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	2.7	2.8	2.3	3.8	2.7

28: Belmore & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.0	2.4	1.2	0.8

29: Terrebonne & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.9	0.5	0.4	0.3	0.7

101: Girouard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.6	0.2	0.2	0.3	1.6	0.2	0.2	0.2	0.3	0.0	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	33.0	25.9	23.9	27.5	26.0	26.6	34.0	24.9	23.6	32.7	23.4	25.6	26.3

102: Old Orchard & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	0.5	3.6	1.5	7.7	7.5	5.8	2.3

103: Marcil & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	17.7	8.5	14.4	15.4	23.4	23.5	21.3	13.8

104: Oxford & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	14.3	18.6	11.8	8.3	23.9	25.4	25.1	14.6

105: Harvard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	5.8	1.8	1.2	0.9	8.3	8.0	4.9	3.0

106: Wilson & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	14.5	15.8	30.8	18.0	24.5	26.6	28.0	19.2

107: Melrose & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	5.5	1.3	1.6	1.1	8.6	8.1	5.1	2.5

108: Monkland & Draper Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.5	7.4	5.2	1.2

109: Royal & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.3	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	29.8	15.5	27.8	30.1	22.5	24.4	25.3	23.5

110: Hampton & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	4.1	1.9	7.6	7.4	5.2	2.2

111: Hingston & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	0.9	1.0	0.5	8.4	7.5	4.1	1.8

112: Beaconsfield & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.9	3.4	1.3	10.0	8.2	6.8	2.8

113: Grand & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	1.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.8	0.2
Total Del/Veh (s)	25.4	10.3	12.2	17.4	24.7	21.4	23.8	24.9	0.7	20.1	16.1

114: Kensington & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.1	3.9	1.9	7.2	6.9	5.7	2.6

115: Madison & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.5	0.3	0.6	0.3	5.4	5.2	3.1	0.9

116: Benny & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	6.3	6.7	7.1	4.9	4.1	4.0	3.0	6.6

118: Cavendish & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.5	0.0	0.1	0.3	3.3	0.5	3.1	1.0	0.2	1.2	0.5
Total Del/Veh (s)	28.5	20.6	22.5	21.9	19.0	22.1	33.6	17.4	20.0	36.2	22.1	23.6	21.6

120: Prince-of-Wales & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	1.6	3.5	1.2	5.3	5.3	3.8	2.2

121: Walkley & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	5.0	4.4	5.8	3.8	4.2	4.6	3.4	4.8

122: Montclair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.1	2.0	5.2	4.1	3.5	1.8

123: King-Edward & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.4	2.0	0.1	0.0	4.6	4.6	3.0	1.7

124: Rosedale & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.1	3.4	5.0	5.6	4.9	4.9	3.8	5.0

125: Mariette & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	2.5	0.2	1.6	1.5	5.0	5.9	4.1	2.7

126: Mayfair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	0.0	2.1	0.5	5.2	5.3	4.7	1.3

127: Monkland & Coronation Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	34.4	37.0	34.9

128: Monkland & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	3.5	2.0

198: West Hill & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.9	0.3	0.9

203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBL2	NBL	NBT	NBR	NET	NER	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	26.0	17.2	9.6	35.5	35.9	0.7	40.6	0.9	29.8	17.8

204: Oxford & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.3	0.1	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	2.3	0.5	8.3	8.2	6.5	1.5

205: Harvard & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.1	1.4	0.3	0.2	9.7	9.5	5.4	1.7

206: Wilson & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.9	4.0	6.8	6.6	5.6	4.0	4.3	5.7

207: Melrose & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	1.4	1.4	1.4	8.3	8.4	4.9	2.0

208: Draper & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.4	0.5	0.2	0.3	0.2	0.3
Total Del/Veh (s)	5.9	5.4	10.3	8.5	7.0	7.0	5.6	7.4

209: Royal & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	5.0	4.9	0.6	4.0	4.8

210: Hampton & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.8	6.2	5.4	4.1

211: Hingston & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	5.0	4.7	3.7	4.9	5.4	4.1	4.8

212: Beaconsfield & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	3.3	1.5	7.9	7.7	6.5	3.0

213: Grand & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	15.7	9.3	12.6	15.5	12.4	13.8	26.0	25.6	24.6	16.7	5.7	16.7	14.0

214: Kensington & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.5	3.4	1.1	8.3	9.1	6.0	1.7

215: Madison & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	0.2	0.3	0.3	6.2	5.3	3.8	1.0

216: Borden & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	12.3	5.1	6.3	7.6	7.2	5.1	6.4

217: Bessborough & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	0.8	3.7	2.5	10.3	7.3	2.7

218: Cavendish & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.6	0.1	0.1	0.0	0.4	0.1	0.3	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	24.7	20.2	23.9	51.0	17.8	25.3	40.6	22.6	31.6	32.9	18.6	22.3	23.2

219: Cumberland & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.1	1.1	0.9	0.7	6.9	9.1	4.3	1.4

220: Prince-of-Wales & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.1
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	2.4	0.3	8.0	7.9	5.8	2.6

221: Walkley & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	14.4	8.5	7.2	7.9	20.5	21.6	22.4	11.8

222: Montclair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	2.7	0.7	5.1	5.5	3.4	0.9

223: King-Edward & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	1.2	0.1	0.2	5.8	5.9	4.3	1.2

224: Rosedale & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	3.5	5.1	5.0	4.2	4.2	3.3	4.4

225: Mariette & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	0.1	1.3	1.3	6.1	4.3	4.2	1.6

226: Mayfair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	1.1	2.4	0.1	5.4	4.3	3.4	1.1

227: Coronation & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.6	5.4	4.2	3.3	4.4	4.6	3.4	4.7

229: Belmore & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	4.8	3.5	5.3	5.2	4.8

298: Somerled & West Hill Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	0.6	0.2	0.4

299: Somerled & Hampton Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.2	1.2	4.3	3.8	2.7

300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	5.6	10.9	17.7	9.7	13.8	13.1	8.8	8.8	7.8	8.7

301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	SEL	SET	SER	NWL	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	16.0	16.9	16.4	8.5	9.3	8.6	40.7	9.0	11.1	20.4	7.0	7.6	9.8

302: Old Orchard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWL	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	1.9	5.7	0.8	1.8

304: Oxford & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	1.1	1.0

305: Harvard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBR	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	9.4	4.9	1.4	0.3	1.4

306: Wilson & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	3.1	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	8.6	9.1	10.0	9.4

313: Grand & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.1	0.1	0.0	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	20.1	10.6	12.1	17.2	14.0	14.4	26.5	24.7	22.7	13.5	15.3	15.8

318: Cavendish & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	3.6	0.3	0.3	4.4	1.7	2.1	0.1	0.0	0.1	1.4	0.3	1.5	0.8
Total Del/Veh (s)	31.6	17.2	21.7	34.9	22.8	23.8	21.2	7.8	9.6	21.8	13.4	12.4	16.5

399: Côte Saint Luc & Clanranald Performance by movement

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.8	2.0	1.1	0.9	1.7

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.6
Total Del/Veh (s)	47.0

Intersection: 1: Girouard & Terrebonne

Movement	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LTR	L	R	T	R	LT
Maximum Queue (m)	50.1	33.8	15.6	86.6	20.0	11.3
Average Queue (m)	25.2	15.0	2.3	45.7	9.5	2.3
95th Queue (m)	45.6	28.3	10.3	78.3	24.1	7.7
Link Distance (m)	50.1	73.1		291.5		72.2
Upstream Blk Time (%)	0					
Queuing Penalty (veh)	1					
Storage Bay Dist (m)			10.0		15.0	
Storage Blk Time (%)		16	4	42	3	
Queuing Penalty (veh)		2	4	22	11	

Intersection: 2: Old Orchard & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	6.7	18.6
Average Queue (m)	0.3	9.2
95th Queue (m)	3.3	15.3
Link Distance (m)	58.0	175.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3: Marcil & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.3	17.3
Average Queue (m)	0.3	10.1
95th Queue (m)	2.7	17.4
Link Distance (m)	77.5	280.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Oxford & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.6	17.6
Average Queue (m)	11.7	10.4
95th Queue (m)	17.4	14.9
Link Distance (m)	63.7	259.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 5: Harvard & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.3	20.1
Average Queue (m)	0.8	11.7
95th Queue (m)	5.1	17.8
Link Distance (m)	76.5	285.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 6: Wilson & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	30.6	16.3
Average Queue (m)	15.3	10.5
95th Queue (m)	24.0	14.9
Link Distance (m)	66.3	247.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 7: Melrose & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	20.0
Average Queue (m)	0.1	10.9
95th Queue (m)	1.3	16.8
Link Distance (m)	83.7	294.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: Draper & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	39.6	19.4
Average Queue (m)	18.3	8.6
95th Queue (m)	32.4	18.5
Link Distance (m)	82.3	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 9: Royal & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	20.4
Average Queue (m)	0.1	12.0
95th Queue (m)	1.9	18.3
Link Distance (m)	93.1	284.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 10: Hampton & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	15.3
Average Queue (m)	9.3
95th Queue (m)	14.2
Link Distance (m)	245.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 11: Hingston & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.4	21.2
Average Queue (m)	0.3	12.2
95th Queue (m)	3.0	18.8
Link Distance (m)	75.6	277.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 12: Beaconsfield & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	2.6	25.9
Average Queue (m)	0.1	13.2
95th Queue (m)	1.4	20.7
Link Distance (m)	61.6	241.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 13: Grand & Terrebonne

Movement	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	42.1	50.2	27.2	38.7	16.2
Average Queue (m)	17.6	17.0	8.7	16.5	1.9
95th Queue (m)	34.5	35.3	22.6	31.7	9.5
Link Distance (m)	78.0	257.0		229.2	
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			25.0		25.0
Storage Blk Time (%)		3	0	2	0
Queuing Penalty (veh)		2	0	0	0

Intersection: 14: Kensington & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	18.4
Average Queue (m)	0.0	10.2
95th Queue (m)	1.0	15.5
Link Distance (m)	67.3	244.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 15: Madison & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	21.4
Average Queue (m)	9.2
95th Queue (m)	15.8
Link Distance (m)	268.9
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 16: Benny & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	22.9	10.7
Average Queue (m)	13.5	6.3
95th Queue (m)	20.5	13.4
Link Distance (m)	93.5	269.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 17: Terrebonne & Bessborough

Movement	SB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	13.0
Average Queue (m)	7.6
95th Queue (m)	13.6
Link Distance (m)	269.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 18: Cavendish & Terrebonne

Movement	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	32.8	42.0	34.9	30.0	42.5	26.4
Average Queue (m)	17.6	17.1	12.2	14.6	16.1	8.2
95th Queue (m)	28.8	30.2	27.0	27.2	34.5	21.6
Link Distance (m)		267.4			269.9	
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)	29.0		29.0	26.0		26.0
Storage Blk Time (%)	1	0	1	1	1	1
Queuing Penalty (veh)	5	2	3	2	5	4

Intersection: 19: Terrebonne & Cumberland

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

Intersection: 20: Prince-of-Wales & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	15.9
Average Queue (m)	0.1	9.2
95th Queue (m)	1.3	13.9
Link Distance (m)	60.6	260.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 21: Walkley & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	19.7	21.4
Average Queue (m)	10.0	11.9
95th Queue (m)	16.3	18.2
Link Distance (m)	71.8	275.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 22: Montclair & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.2	16.4
Average Queue (m)	0.4	8.7
95th Queue (m)	3.4	15.1
Link Distance (m)	86.3	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 23: King-Edward & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	13.5
Average Queue (m)	8.4
95th Queue (m)	13.5
Link Distance (m)	268.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 24: Rosedale & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.6	10.7
Average Queue (m)	7.4	8.5
95th Queue (m)	13.5	12.7
Link Distance (m)	85.1	256.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 25: Mariette & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	3.2	18.6
Average Queue (m)	0.2	9.8
95th Queue (m)	2.0	14.4
Link Distance (m)	78.1	259.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 26: Mayfair & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	12.9
Average Queue (m)	8.3
95th Queue (m)	13.6
Link Distance (m)	259.6
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 27: Coronation & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	9.3	13.3
Average Queue (m)	7.9	4.0
95th Queue (m)	13.0	11.9
Link Distance (m)	61.5	244.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 28: Belmore & Terrebonne

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	7.4
Average Queue (m)	0.5
95th Queue (m)	3.8
Link Distance (m)	47.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 29: Terrebonne & Belmore

Movement	WB
Directions Served	T
Maximum Queue (m)	10.6
Average Queue (m)	1.4
95th Queue (m)	7.0
Link Distance (m)	15.8
Upstream Blk Time (%)	0
Queuing Penalty (veh)	0
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 101: Girouard & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	70.4	38.8	55.6	17.5	26.9	86.1	24.6	47.7
Average Queue (m)	29.9	11.9	30.5	11.8	15.6	40.9	4.7	20.8
95th Queue (m)	55.6	30.1	51.6	22.0	30.9	71.2	15.5	39.5
Link Distance (m)	70.0		288.5			520.7		291.5
Upstream Blk Time (%)	0							
Queuing Penalty (veh)	1							
Storage Bay Dist (m)		32.0		10.0	26.0		27.0	
Storage Blk Time (%)	10	0	48	25	2	20	0	7
Queuing Penalty (veh)	5	0	28	47	7	18	0	1

Intersection: 102: Old Orchard & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.6	16.9	26.8
Average Queue (m)	0.4	2.4	11.8
95th Queue (m)	3.5	11.0	19.9
Link Distance (m)	59.2	70.0	295.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 103: Marcil & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	L	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	19.2	41.5	58.5	27.4	33.7
Average Queue (m)	5.9	15.1	30.1	4.7	13.9
95th Queue (m)	14.9	34.7	52.7	18.8	26.7
Link Distance (m)	71.9	71.9	59.2		234.2
Upstream Blk Time (%)			0		
Queuing Penalty (veh)			1		
Storage Bay Dist (m)				20.0	
Storage Blk Time (%)			18	0	
Queuing Penalty (veh)			3	0	

Intersection: 104: Oxford & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	47.8	46.3	54.8
Average Queue (m)	23.6	17.6	26.9
95th Queue (m)	40.8	34.5	44.9
Link Distance (m)	65.1	71.9	276.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 105: Harvard & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	36.3	8.7	26.4
Average Queue (m)	6.3	0.7	15.7
95th Queue (m)	19.7	4.9	24.7
Link Distance (m)	69.2	65.1	257.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 106: Wilson & Monkland

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	64.0	13.2	63.8	55.7
Average Queue (m)	28.6	7.1	34.2	27.6
95th Queue (m)	52.4	15.4	56.4	48.0
Link Distance (m)	68.4		69.2	289.9
Upstream Blk Time (%)	0		0	
Queuing Penalty (veh)	1		0	
Storage Bay Dist (m)		6.0		
Storage Blk Time (%)		19	49	
Queuing Penalty (veh)		62	17	

Intersection: 107: Melrose & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	38.9	5.7	24.7
Average Queue (m)	7.9	0.2	11.9
95th Queue (m)	26.4	2.7	20.3
Link Distance (m)	82.0	68.4	251.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 108: Monkland & Draper

Movement	WB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	3.7	19.6
Average Queue (m)	0.2	9.0
95th Queue (m)	2.4	16.5
Link Distance (m)	82.0	290.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 109: Royal & Monkland

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	L	T	TR	LTR
Maximum Queue (m)	15.9	63.2	79.5	74.0
Average Queue (m)	7.6	31.3	50.7	38.3
95th Queue (m)	16.1	53.8	74.8	62.8
Link Distance (m)		100.7	77.0	244.1
Upstream Blk Time (%)			1	
Queuing Penalty (veh)			4	
Storage Bay Dist (m)	6.0			
Storage Blk Time (%)	18	39		
Queuing Penalty (veh)	45	15		

Intersection: 110: Hampton & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.4	27.2	23.7
Average Queue (m)	0.1	4.9	12.2
95th Queue (m)	1.0	18.2	19.2
Link Distance (m)	79.5	100.7	282.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 111: Hingston & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	19.3	3.7	20.9
Average Queue (m)	4.8	0.1	11.0
95th Queue (m)	14.3	1.6	18.5
Link Distance (m)	74.0	79.5	217.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 112: Beaconsfield & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	28.4	27.7
Average Queue (m)	7.0	14.4
95th Queue (m)	20.4	24.1
Link Distance (m)	74.0	271.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 113: Grand & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	R	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	13.8	30.6	68.7	34.8	39.3	53.0	22.5
Average Queue (m)	3.8	10.4	37.5	22.3	18.3	17.7	11.2
95th Queue (m)	10.9	22.7	64.7	39.8	33.1	37.6	24.2
Link Distance (m)		76.7	62.5		199.5	257.0	
Upstream Blk Time (%)			1				
Queuing Penalty (veh)			4				
Storage Bay Dist (m)	30.0			30.0			15.0
Storage Blk Time (%)		0	7	2		16	2
Queuing Penalty (veh)		0	8	6		10	2

Intersection: 114: Kensington & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.4	22.7	21.2
Average Queue (m)	0.1	4.3	10.8
95th Queue (m)	1.2	15.7	17.3
Link Distance (m)	65.3	76.7	265.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 115: Madison & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	16.4	16.4
Average Queue (m)	3.1	8.2
95th Queue (m)	11.1	15.9
Link Distance (m)	75.6	202.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 116: Benny & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	20.6	36.2	14.9
Average Queue (m)	13.7	19.1	8.3
95th Queue (m)	20.0	28.6	14.5
Link Distance (m)	185.6	64.8	205.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 118: Cavendish & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	51.2	33.9	54.4	49.0	39.7	100.3	42.5	35.0	152.6	37.5
Average Queue (m)	20.9	6.2	26.0	21.4	8.3	53.4	17.6	19.8	75.5	12.2
95th Queue (m)	40.1	20.1	44.8	39.4	24.9	85.7	42.8	40.7	120.7	36.4
Link Distance (m)	92.0		185.6			207.8			267.4	
Upstream Blk Time (%)									0	
Queuing Penalty (veh)									0	
Storage Bay Dist (m)		30.0		51.0	35.0		35.0	30.0		30.0
Storage Blk Time (%)	4	0	0	0	0	17	0	1	24	0
Queuing Penalty (veh)	1	0	0	1	0	19	1	3	25	0

Intersection: 120: Prince-of-Wales & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.7	15.6
Average Queue (m)	0.6	8.6
95th Queue (m)	4.7	13.5
Link Distance (m)	92.0	275.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 121: Walkley & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.1	16.9	20.2
Average Queue (m)	9.6	11.4	13.8
95th Queue (m)	13.1	17.2	20.2
Link Distance (m)	81.1	77.0	229.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 122: Montclair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.3	13.0
Average Queue (m)	0.3	8.7
95th Queue (m)	3.1	13.6
Link Distance (m)	81.1	273.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 123: King-Edward & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.3	17.1
Average Queue (m)	1.5	8.6
95th Queue (m)	7.2	14.8
Link Distance (m)	85.7	143.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 124: Rosedale & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	17.4	16.0	13.1
Average Queue (m)	10.1	9.6	8.7
95th Queue (m)	14.8	12.6	13.1
Link Distance (m)	80.3	85.7	264.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 125: Mariette & Monkland

Movement	EB	NB	NB
Directions Served	LT	L	TR
Maximum Queue (m)	7.1	12.1	30.2
Average Queue (m)	0.4	4.9	14.6
95th Queue (m)	3.3	12.7	24.0
Link Distance (m)	78.8		82.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)		0	2
Queuing Penalty (veh)		0	0

Intersection: 126: Mayfair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.4	14.7
Average Queue (m)	0.3	7.8
95th Queue (m)	3.0	13.9
Link Distance (m)	78.8	246.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 127: Monkland & Coronation

Movement	WB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	56.6
Average Queue (m)	32.5
95th Queue (m)	52.7
Link Distance (m)	59.5
Upstream Blk Time (%)	1
Queuing Penalty (veh)	1
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 128: Monkland & Belmore

Movement	SB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	13.9
Average Queue (m)	7.5
95th Queue (m)	12.7
Link Distance (m)	240.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 198: West Hill & Monkland

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

Intersection: 203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NE
Directions Served	T	T	LT	T	<L	R	R
Maximum Queue (m)	66.8	68.8	57.1	54.5	27.6	12.5	50.5
Average Queue (m)	42.0	40.3	31.6	27.5	10.4	5.5	22.6
95th Queue (m)	62.3	61.5	52.3	47.7	23.8	13.8	41.7
Link Distance (m)	68.3	68.3	79.4	79.4	240.8		53.4
Upstream Blk Time (%)	0	0					0
Queuing Penalty (veh)	1	1					0
Storage Bay Dist (m)						5.0	
Storage Blk Time (%)		47			38	19	
Queuing Penalty (veh)		0			7	14	

Intersection: 204: Oxford & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.0	27.3	27.2
Average Queue (m)	0.2	4.0	13.5
95th Queue (m)	2.3	15.6	23.4
Link Distance (m)	64.6	53.4	
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 205: Harvard & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	15.6	1.3	28.0
Average Queue (m)	2.6	0.0	13.1
95th Queue (m)	10.5	1.0	21.6
Link Distance (m)	73.7	64.6	253.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 206: Wilson & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	28.5	49.0	23.0
Average Queue (m)	14.9	25.2	12.5
95th Queue (m)	23.1	40.5	20.7
Link Distance (m)	74.9	73.7	191.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 207: Melrose & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	20.9	22.0
Average Queue (m)	3.7	11.3
95th Queue (m)	13.6	18.3
Link Distance (m)	80.4	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 208: Draper & Somerled

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	LT	TR
Maximum Queue (m)	29.9	64.9	47.2	27.3
Average Queue (m)	12.2	25.3	13.6	12.8
95th Queue (m)	22.1	49.0	28.8	23.0
Link Distance (m)	83.8	80.4	254.9	
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				20.0
Storage Blk Time (%)			3	1
Queuing Penalty (veh)			6	2

Intersection: 209: Royal & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	28.4	36.3	21.1
Average Queue (m)	12.7	17.8	10.3
95th Queue (m)	21.4	29.5	17.5
Link Distance (m)	82.4	83.8	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 210: Hampton & Somerled

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	31.0
Average Queue (m)	16.6
95th Queue (m)	25.5
Link Distance (m)	82.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 211: Hingston & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	28.5	25.8	17.6
Average Queue (m)	14.9	13.6	11.3
95th Queue (m)	23.8	21.7	16.5
Link Distance (m)	76.6	68.5	243.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 212: Beaconsfield & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	21.9	37.0
Average Queue (m)	0.0	3.8	17.4
95th Queue (m)	0.9	14.1	29.5
Link Distance (m)	56.1	76.6	267.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 213: Grand & Somerled

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	LT	R	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	15.0	42.0	26.0	56.5	25.0	67.1	23.5	27.4	14.9
Average Queue (m)	4.5	15.4	5.4	34.0	3.2	32.4	2.9	9.8	3.2
95th Queue (m)	12.0	31.2	17.1	55.2	13.3	54.2	13.1	21.3	10.1
Link Distance (m)		86.1		56.1		229.2		389.8	
Upstream Blk Time (%)				1					
Queuing Penalty (veh)				3					
Storage Bay Dist (m)	35.0		20.0		30.0		30.0		35.0
Storage Blk Time (%)		5	1	9	0	9		0	
Queuing Penalty (veh)		4	1	2	0	1		0	

Intersection: 214: Kensington & Somerled

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	23.9	12.6	30.1	22.2
Average Queue (m)	3.5	3.6	4.4	9.5
95th Queue (m)	15.0	11.2	17.3	18.3
Link Distance (m)	68.5		86.1	205.6
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		42.0		
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 215: Madison & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.9	18.5
Average Queue (m)	1.7	9.9
95th Queue (m)	8.6	15.2
Link Distance (m)	86.0	250.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 216: Borden & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB
Directions Served	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	8.5	36.0	26.6	50.4
Average Queue (m)	2.3	17.1	3.1	23.5
95th Queue (m)	8.2	31.7	13.7	43.3
Link Distance (m)		69.9		90.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)	30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)		1	0	3
Queuing Penalty (veh)		0	0	1

Intersection: 217: Bessborough & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.1	37.3	27.0
Average Queue (m)	0.0	4.6	9.8
95th Queue (m)	0.8	23.6	18.3
Link Distance (m)	50.1	69.9	189.7
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		1	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 218: Cavendish & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	61.6	33.5	35.1	55.6	34.6	63.9	88.1	27.5	39.8	87.4	39.5
Average Queue (m)	34.4	22.4	16.9	25.5	6.7	13.6	56.2	15.5	6.7	47.0	10.0
95th Queue (m)	60.0	39.8	34.0	48.9	22.2	35.9	80.5	32.2	22.9	76.0	33.0
Link Distance (m)	60.5			50.1			269.9			303.6	
Upstream Blk Time (%)	2			3							
Queuing Penalty (veh)	6			9							
Storage Bay Dist (m)		26.0	28.0		28.0	70.0		20.0	70.0		32.0
Storage Blk Time (%)	15	4	9	9	0	0	34	2	0	20	0
Queuing Penalty (veh)	17	11	24	12	0	0	38	9	0	16	0

Intersection: 219: Cumberland & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	34.7	15.8
Average Queue (m)	4.3	7.9
95th Queue (m)	19.2	15.1
Link Distance (m)	61.8	267.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 220: Prince-of-Wales & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	17.2	35.5
Average Queue (m)	1.9	18.9
95th Queue (m)	9.8	31.2
Link Distance (m)	61.8	192.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 221: Walkley & Somerled

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	43.3	55.0	32.4	55.3
Average Queue (m)	21.7	22.8	12.9	28.0
95th Queue (m)	38.9	44.2	28.9	46.2
Link Distance (m)	82.2	71.2		247.3
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			25.0	
Storage Blk Time (%)		3	0	
Queuing Penalty (veh)		3	0	

Intersection: 222: Montclair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	12.9	18.6
Average Queue (m)	1.0	8.8
95th Queue (m)	7.1	15.9
Link Distance (m)	82.2	300.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 223: King-Edward & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.5	14.7
Average Queue (m)	0.9	9.1
95th Queue (m)	5.7	14.4
Link Distance (m)	84.1	255.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 224: Rosedale & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	19.0	28.1	17.8
Average Queue (m)	11.9	15.5	9.6
95th Queue (m)	17.7	23.1	15.5
Link Distance (m)	73.9	84.1	317.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 225: Mariette & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.4	19.7
Average Queue (m)	0.8	10.2
95th Queue (m)	5.0	15.8
Link Distance (m)	84.9	258.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 226: Mayfair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.7	14.7
Average Queue (m)	1.3	7.1
95th Queue (m)	7.0	14.3
Link Distance (m)	84.9	146.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 227: Coronation & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	15.8	17.6	16.4
Average Queue (m)	10.0	11.0	8.9
95th Queue (m)	13.3	16.1	15.0
Link Distance (m)	69.6	61.5	260.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 229: Belmore & Somerled

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	26.1	13.4
Average Queue (m)	15.6	9.4
95th Queue (m)	22.7	11.1
Link Distance (m)	114.8	69.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 298: Somerled & West Hill

Movement	EB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	19.9
Average Queue (m)	2.6
95th Queue (m)	12.9
Link Distance (m)	90.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 299: Somerled & Hampton

Movement	EB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	16.3	13.1
Average Queue (m)	9.9	7.0
95th Queue (m)	13.6	13.7
Link Distance (m)	68.5	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	T	R	LT	T	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	32.4	29.9	8.4	45.8	44.5	53.9	27.5	30.7
Average Queue (m)	12.3	10.6	1.0	24.0	21.2	6.4	15.5	11.2
95th Queue (m)	23.6	22.9	5.4	37.9	35.7	30.7	29.5	23.5
Link Distance (m)	76.2	76.2	76.2	172.3	172.3	73.1		155.0
Upstream Blk Time (%)						0		
Queuing Penalty (veh)						0		
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)						0	6	
Queuing Penalty (veh)						0	1	

Intersection: 301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc

Movement	NB	SB	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LTR	LTR	LT	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	74.0	16.7	42.9	43.8	24.0	20.8
Average Queue (m)	40.0	5.4	20.2	20.7	5.6	5.3
95th Queue (m)	72.8	13.5	40.1	41.1	16.1	15.5
Link Distance (m)	72.2	52.4	40.9	40.9	76.2	76.2
Upstream Blk Time (%)	1		1	0		
Queuing Penalty (veh)	2		2	1		
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 302: Old Orchard & Côte Saint Luc

Movement	SE	NW
Directions Served	T	LT
Maximum Queue (m)	2.2	26.1
Average Queue (m)	0.1	7.1
95th Queue (m)	1.6	21.0
Link Distance (m)	79.4	63.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 304: Oxford & Côte Saint Luc

Movement	SE
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	1.7
Average Queue (m)	0.1
95th Queue (m)	1.8
Link Distance (m)	102.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 305: Harvard & Côte Saint Luc

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	30.4
Average Queue (m)	10.1
95th Queue (m)	20.0
Link Distance (m)	120.2
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 306: Wilson & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB
Directions Served	LT	T	R	LT	T
Maximum Queue (m)	39.6	41.7	27.4	65.1	62.0
Average Queue (m)	16.6	8.1	5.9	28.9	29.5
95th Queue (m)	30.4	24.2	19.1	53.4	53.9
Link Distance (m)	148.1	148.1		82.8	82.8
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			25.0		
Storage Blk Time (%)		0	1		6
Queuing Penalty (veh)		0	1		0

Intersection: 313: Grand & Fielding

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	49.2	89.7	66.0	35.0
Average Queue (m)	24.4	48.4	35.2	16.4
95th Queue (m)	42.3	80.5	58.2	30.7
Link Distance (m)	229.7	173.7	389.8	131.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 318: Cavendish & Fielding

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	TR	L	TR	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	23.7	69.1	32.8	106.0	25.1	52.5	28.8	27.8	79.0	34.9
Average Queue (m)	7.0	27.5	17.5	46.6	6.9	18.7	5.7	4.2	36.3	5.2
95th Queue (m)	19.1	54.0	36.3	92.0	17.6	37.2	16.6	15.4	61.4	19.3
Link Distance (m)		142.3		142.0		303.6			260.3	
Upstream Blk Time (%)				2						
Queuing Penalty (veh)				0						
Storage Bay Dist (m)	24.0		33.0		33.0		33.0	28.0		28.0
Storage Blk Time (%)	0	10	2	15	0	2	0	0	12	0
Queuing Penalty (veh)	1	3	10	15	0	2	0	0	5	0

Intersection: 399: Côte Saint Luc & Clanranald

Movement	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	32.3	25.2	7.3	16.6
Average Queue (m)	11.5	1.4	0.3	1.8
95th Queue (m)	25.3	10.6	4.3	9.2
Link Distance (m)	63.0	63.0	40.9	40.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 632

1: Girouard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	1.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.6
Total Del/Veh (s)	33.4	32.5	33.4	22.2	0.9	19.7	23.0	24.6	26.6	23.5	27.6

2: Old Orchard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	1.7	11.3	4.5	3.8

3: Marcil & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.2	1.1	5.3	4.7	2.1

4: Oxford & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	3.3	3.9	4.1	4.1

5: Harvard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	1.3	5.2	4.8	2.4

6: Wilson & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.5	4.6	5.8	5.3	5.5

7: Melrose & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	0.9	4.5	4.8	2.1

8: Draper & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.8	8.9	10.2	8.0	8.1

9: Royal & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.3	0.4	5.2	4.6	2.2

10: Hampton & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	4.9	3.3	1.3

11: Hingston & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.4	5.2	4.2	2.0

12: Beaconsfield & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	4.9	4.7	2.0

13: Grand & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	12.4	10.8	11.4	13.3	8.3	9.4	10.2	7.2	9.2	9.4

14: Kensington & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.4	4.9	4.1	1.6

15: Madison & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	1.2	4.0	4.2	2.0

16: Benny & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.8	0.5	3.2	3.7

17: Terrebonne & Bessborough Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.5	6.7	1.5	1.6

18: Cavendish & Terrebonne Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	51.0	19.4	24.8	33.1	16.1	19.6	20.7

19: Terrebonne & Cumberland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.7	0.6	0.3

20: Prince-of-Wales & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.1	0.0	1.4	0.1	1.9	2.7	0.7

21: Walkley & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	3.0	4.8	4.2	3.7

22: Montclair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	1.1	2.1	3.5	1.9

23: King-Edward & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.4	4.4	3.2

24: Rosedale & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.4	2.9	3.3	3.3	3.1

25: Mariette & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.6	4.5	4.2	3.1

26: Mayfair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.3	4.0	3.3	2.7

27: Coronation & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	0.0	2.4	2.7	4.4	3.7	3.0

28: Belmore & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.0	1.9	0.9	0.4

29: Terrebonne & Belmore Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.0	3.2	0.4	0.3	0.3	0.5

101: Girouard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	1.9	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	29.8	28.8	23.4	29.7	25.2	23.8	34.7	27.9	27.8	34.8	23.3	24.4	27.6

102: Old Orchard & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.4	3.4	1.2	6.5	6.7	4.0	1.7

103: Marcil & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.9	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	11.0	7.4	11.7	9.5	21.5	21.7	19.7	11.0

104: Oxford & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	12.2	11.7	8.1	5.6	23.8	25.8	28.3	11.2

105: Harvard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	1.8	0.9	0.7	6.7	6.9	4.2	2.3

106: Wilson & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	17.3	20.8	31.5	14.3	18.8	21.5	21.4	17.6

107: Melrose & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	5.0	1.5	1.2	1.0	9.8	9.6	6.3	2.8

108: Monkland & Draper Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.6	6.3	0.6	4.4	1.1

109: Royal & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.1	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	25.7	13.9	23.2	24.4	21.8	23.5	23.3	20.3

110: Hampton & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.2	4.0	1.9	8.0	7.2	4.6	2.0

111: Hingston & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	0.6	0.7	0.4	6.2	6.7	4.4	1.7

112: Beaconsfield & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.9	3.6	0.7	8.4	8.0	6.5	2.4

113: Grand & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.3	0.1
Total Del/Veh (s)	27.1	11.8	10.6	15.2	20.7	24.6	28.5	42.7	0.6	31.2	19.9

114: Kensington & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	3.1	1.3	6.3	6.9	4.9	2.0

115: Madison & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.4	0.4	0.6	0.3	4.9	4.7	3.1	0.9

116: Benny & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.7	6.4	6.4	4.7	3.6	3.9	2.7	6.1

118: Cavendish & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.4	3.2	0.6	3.3	0.5	0.1	0.6	0.5
Total Del/Veh (s)	27.1	17.5	21.0	20.1	16.0	18.5	35.5	20.1	20.4	34.0	21.3	24.0	21.1

120: Prince-of-Wales & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	1.4	3.1	1.2	5.3	5.3	4.4	1.8

121: Walkley & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.7	4.1	6.3	4.8	4.1	4.0	2.9	5.0

122: Montclair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	3.7	1.9	5.5	4.3	3.8	1.8

123: King-Edward & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	4.2	1.8	0.2	0.1	5.9	5.3	4.1	2.2

124: Rosedale & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.5	3.4	4.8	5.3	4.6	4.9	3.8	4.8

125: Mariette & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	3.6	0.3	0.3	0.3
Total Del/Veh (s)	2.0	0.1	1.7	1.4	4.4	5.4	4.1	2.7

126: Mayfair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.0	1.9	0.4	5.3	5.2	3.7	1.7

127: Monkland & Coronation Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	36.9	36.2	36.6

128: Monkland & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.5	3.2	1.8

198: West Hill & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	0.3	0.9

203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBL2	NBL	NBT	NBR	NET	NER	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	1.8	0.4
Total Del/Veh (s)	26.6	19.6	11.6	57.3	40.4	0.8	42.9	7.7	43.0	25.8

204: Oxford & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	1.9	3.2	0.7	22.4	18.8	8.2	5.3

205: Harvard & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	1.2	0.3	0.2	5.6	5.1	4.4	1.8

206: Wilson & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.4	3.6	4.9	4.2	8.1	8.4	8.0	5.8

207: Melrose & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.2	1.5	1.0	1.0	6.0	6.2	4.2	2.0

208: Draper & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	1.0	1.3	9.1	5.3	0.3	0.2	0.2	2.3
Total Del/Veh (s)	20.8	23.0	17.9	17.5	12.2	12.1	11.6	17.3

209: Royal & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	7.4	3.2	5.9	1.0	5.7	5.0

210: Hampton & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.8	5.2	4.6	2.8

211: Hingston & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.0	5.1	3.8	3.3	4.6	4.9	3.7	4.3

212: Beaconsfield & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	0.6	3.3	1.3	6.5	6.4	4.0	2.2

213: Grand & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.5	0.1	0.4	0.3	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	19.1	10.0	11.3	16.1	11.0	10.4	26.6	24.3	20.4	19.9	14.3	17.7	14.3

214: Kensington & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	1.2	1.0	4.7	1.4	11.1	11.0	9.2	3.2

215: Madison & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.2	0.6	0.6	0.4	6.2	5.8	3.8	1.4

216: Borden & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	9.1	7.1	6.7	11.6	5.7	4.6	6.8

217: Bessborough & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	0.9	0.8	2.8	1.1	10.4	9.3	6.8	3.1

218: Cavendish & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.5	0.1	0.7	0.6	0.2	0.6	0.2
Total Del/Veh (s)	22.2	17.9	23.6	43.0	17.6	26.1	42.4	24.5	30.1	30.7	21.0	23.0	23.8

219: Cumberland & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	0.6	0.9	0.7	6.6	7.4	3.2	1.0

220: Prince-of-Wales & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.7	2.5	0.3	5.8	5.7	4.3	1.4

221: Walkley & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	11.3	9.1	9.4	11.8	16.1	16.6	17.1	11.1

222: Montclair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	2.8	0.8	5.3	5.6	3.2	1.2

223: King-Edward & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.2	0.2	0.3	6.6	7.1	5.2	2.4

224: Rosedale & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	3.6	3.9	4.1	4.0	4.1	3.1	4.1

225: Mariette & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.4	0.3	0.9	1.0	6.3	4.1	4.2	1.3

226: Mayfair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	1.1	2.6	0.2	5.6	5.2	3.5	1.7

227: Coronation & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	5.3	3.9	3.2	4.8	4.7	3.8	4.7

229: Belmore & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.3	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	4.9	4.2	4.6	4.5	4.8

298: Somerled & West Hill Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.3	0.5

299: Somerled & Hampton Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.1	1.0	4.4	3.6	3.2

300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.5	0.2	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	5.5	7.1	16.4	8.7	16.3	2.1	15.1	10.0	8.5	9.5	8.9

301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	SET	SER	NWL	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	13.1	3.6	12.7	10.1	6.4	9.1	10.1	10.3	24.9	5.9	5.5	9.3

302: Old Orchard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWL	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	2.0	5.2	0.5	1.8

304: Oxford & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.3	2.4	1.3	1.4

305: Harvard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	8.3	0.5	5.0	1.4	0.2	1.5

306: Wilson & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	9.3	8.1	15.8	10.1

313: Grand & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	15.3	11.3	11.4	16.4	13.3	11.2	25.0	22.9	23.0	14.6	13.5	15.2

318: Cavendish & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	3.6	0.3	0.3	3.4	0.5	0.5	0.9	0.2	0.7	1.8	0.3	1.6	0.6
Total Del/Veh (s)	29.6	17.7	18.6	29.5	20.2	27.0	23.2	12.1	13.5	23.1	13.8	13.9	16.8

399: Côte Saint Luc & Clanranald Performance by movement

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.3	2.2	1.0	1.0	2.3

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.7
Total Del/Veh (s)	46.7

Intersection: 1: Girouard & Terrebonne

Movement	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LTR	L	R	T	R	LT
Maximum Queue (m)	55.6	25.4	11.4	67.6	20.0	22.7
Average Queue (m)	42.7	8.3	1.0	31.1	9.6	5.9
95th Queue (m)	63.7	18.5	7.0	57.0	24.1	15.9
Link Distance (m)	50.1	73.1		291.5		72.2
Upstream Blk Time (%)	11					
Queuing Penalty (veh)	35					
Storage Bay Dist (m)			10.0		15.0	
Storage Blk Time (%)		6	1	30	2	
Queuing Penalty (veh)		0	0	14	5	

Intersection: 2: Old Orchard & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	44.8	29.1
Average Queue (m)	7.9	9.5
95th Queue (m)	30.5	19.6
Link Distance (m)	58.0	175.0
Upstream Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	1	
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3: Marcil & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	6.2	23.8
Average Queue (m)	0.3	11.1
95th Queue (m)	3.8	19.7
Link Distance (m)	77.5	280.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Oxford & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	23.2	17.9
Average Queue (m)	14.5	9.5
95th Queue (m)	21.5	15.5
Link Distance (m)	63.7	259.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 5: Harvard & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	12.7	23.9
Average Queue (m)	1.9	11.7
95th Queue (m)	8.8	19.5
Link Distance (m)	76.5	285.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 6: Wilson & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	43.1	23.6
Average Queue (m)	20.8	14.5
95th Queue (m)	33.0	21.4
Link Distance (m)	66.3	247.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 7: Melrose & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.6	20.1
Average Queue (m)	0.1	11.2
95th Queue (m)	1.3	17.3
Link Distance (m)	83.7	294.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: Draper & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	55.5	26.8
Average Queue (m)	24.8	11.8
95th Queue (m)	42.7	22.9
Link Distance (m)	82.3	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 9: Royal & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.6	27.0
Average Queue (m)	0.3	14.4
95th Queue (m)	2.8	21.8
Link Distance (m)	93.1	284.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 10: Hampton & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	17.6
Average Queue (m)	9.5
95th Queue (m)	14.3
Link Distance (m)	245.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 11: Hingston & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	20.0
Average Queue (m)	12.3
95th Queue (m)	18.6
Link Distance (m)	277.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 12: Beaconsfield & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	19.2
Average Queue (m)	0.0	12.1
95th Queue (m)	1.0	18.6
Link Distance (m)	61.6	241.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 13: Grand & Terrebonne

Movement	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	50.3	29.8	22.5	32.1	15.1
Average Queue (m)	23.3	12.2	4.9	14.2	2.4
95th Queue (m)	40.6	25.6	16.7	27.0	10.4
Link Distance (m)	78.0	257.0		229.2	
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			25.0		25.0
Storage Blk Time (%)		1	0	1	0
Queuing Penalty (veh)		0	0	0	0

Intersection: 14: Kensington & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	20.2
Average Queue (m)	11.4
95th Queue (m)	18.0
Link Distance (m)	244.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 15: Madison & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	19.7	23.7
Average Queue (m)	2.1	11.1
95th Queue (m)	10.8	18.9
Link Distance (m)	152.4	268.9
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 16: Benny & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	27.0	14.6
Average Queue (m)	15.3	7.1
95th Queue (m)	23.4	13.9
Link Distance (m)	93.5	269.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 17: Terrebonne & Bessborough

Movement	SB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	14.4
Average Queue (m)	7.8
95th Queue (m)	13.9
Link Distance (m)	269.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 18: Cavendish & Terrebonne

Movement	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	33.7	169.0	33.1	30.9	94.4	33.5
Average Queue (m)	18.7	36.3	10.1	22.5	32.3	8.0
95th Queue (m)	33.7	138.2	26.6	36.1	68.1	24.6
Link Distance (m)		267.4			269.9	
Upstream Blk Time (%)		1				
Queuing Penalty (veh)		4				
Storage Bay Dist (m)	29.0		29.0	26.0		26.0
Storage Blk Time (%)	8	3	1	10	12	0
Queuing Penalty (veh)	27	12	4	35	52	3

Intersection: 19: Terrebonne & Cumberland

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

Intersection: 20: Prince-of-Wales & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.2	14.8
Average Queue (m)	0.3	8.3
95th Queue (m)	3.1	13.5
Link Distance (m)	60.6	260.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 21: Walkley & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.2	26.3
Average Queue (m)	8.0	13.5
95th Queue (m)	14.9	21.4
Link Distance (m)	71.8	275.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 22: Montclair & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.5	16.3
Average Queue (m)	0.2	7.5
95th Queue (m)	2.4	15.2
Link Distance (m)	86.3	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 23: King-Edward & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	17.5
Average Queue (m)	12.0
95th Queue (m)	17.6
Link Distance (m)	268.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 24: Rosedale & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.2	16.4
Average Queue (m)	7.9	9.0
95th Queue (m)	13.6	14.4
Link Distance (m)	85.1	256.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 25: Mariette & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	17.7
Average Queue (m)	0.0	10.2
95th Queue (m)	1.0	15.7
Link Distance (m)	78.1	259.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 26: Mayfair & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	16.4
Average Queue (m)	10.1
95th Queue (m)	15.3
Link Distance (m)	259.6
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 27: Coronation & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	12.1	16.5
Average Queue (m)	7.0	9.5
95th Queue (m)	13.8	15.0
Link Distance (m)	61.5	244.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 28: Belmore & Terrebonne

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	3.5
Average Queue (m)	0.2
95th Queue (m)	2.3
Link Distance (m)	47.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 29: Terrebonne & Belmore

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	1.9	9.3	3.0
Average Queue (m)	0.1	2.4	0.1
95th Queue (m)	1.4	9.0	1.6
Link Distance (m)	133.1	15.8	259.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 101: Girouard & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	72.8	39.2	56.5	17.5	26.9	81.2	24.9	60.9
Average Queue (m)	44.5	4.9	23.8	7.8	9.0	36.1	6.2	21.0
95th Queue (m)	72.1	21.2	46.2	20.2	22.7	65.7	17.8	44.5
Link Distance (m)	70.0		288.5			520.7		291.5
Upstream Blk Time (%)	2							
Queuing Penalty (veh)	6							
Storage Bay Dist (m)		32.0		10.0	26.0		27.0	
Storage Blk Time (%)	23	0	41	11	0	19	0	8
Queuing Penalty (veh)	4	0	12	16	0	9	0	2

Intersection: 102: Old Orchard & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.2	17.3	17.2
Average Queue (m)	1.4	1.3	9.0
95th Queue (m)	10.2	7.9	15.3
Link Distance (m)	59.2	70.0	295.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 103: Marcil & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	L	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	12.6	40.1	51.2	27.4	28.5
Average Queue (m)	3.2	15.6	25.7	3.9	14.1
95th Queue (m)	10.7	32.1	45.5	17.0	26.1
Link Distance (m)	71.9	71.9	59.2		234.2
Upstream Blk Time (%)			0		
Queuing Penalty (veh)			0		
Storage Bay Dist (m)				20.0	
Storage Blk Time (%)			12	0	
Queuing Penalty (veh)			2	0	

Intersection: 104: Oxford & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	52.5	25.3	34.6
Average Queue (m)	23.2	10.9	13.7
95th Queue (m)	42.0	23.0	26.9
Link Distance (m)	65.1	71.9	276.5
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 105: Harvard & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	40.4	2.7	28.4
Average Queue (m)	7.5	0.1	12.7
95th Queue (m)	26.2	1.4	21.2
Link Distance (m)	69.2	65.1	257.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 106: Wilson & Monkland

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	70.0	13.2	60.6	68.0
Average Queue (m)	36.1	3.1	28.0	31.8
95th Queue (m)	62.0	10.6	49.8	55.1
Link Distance (m)	68.4		69.2	289.9
Upstream Blk Time (%)	1		0	
Queuing Penalty (veh)	2		0	
Storage Bay Dist (m)		6.0		
Storage Blk Time (%)		6	43	
Queuing Penalty (veh)		17	4	

Intersection: 107: Melrose & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	49.0	10.8	38.4
Average Queue (m)	9.6	1.1	16.1
95th Queue (m)	30.7	6.8	28.9
Link Distance (m)	82.0	68.4	251.6
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 108: Monkland & Draper

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	4.5	10.1	16.0
Average Queue (m)	0.2	0.4	7.8
95th Queue (m)	3.3	5.3	15.2
Link Distance (m)	77.0	82.0	290.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 109: Royal & Monkland

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	L	T	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.5	75.9	74.6	66.5
Average Queue (m)	7.3	35.9	47.3	30.6
95th Queue (m)	16.8	62.3	68.2	52.4
Link Distance (m)		100.7	77.0	244.1
Upstream Blk Time (%)			0	
Queuing Penalty (veh)			2	
Storage Bay Dist (m)	6.0			
Storage Blk Time (%)	16	39		
Queuing Penalty (veh)	44	17		

Intersection: 110: Hampton & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.7	27.0	22.5
Average Queue (m)	0.1	5.9	10.4
95th Queue (m)	1.4	18.9	17.2
Link Distance (m)	79.5	100.7	282.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 111: Hingston & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.1	1.2	28.7
Average Queue (m)	2.5	0.0	13.1
95th Queue (m)	10.8	0.9	22.0
Link Distance (m)	74.0	79.5	217.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 112: Beaconsfield & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.5	15.8	31.3
Average Queue (m)	0.1	1.9	15.0
95th Queue (m)	1.3	9.3	25.7
Link Distance (m)	62.5	74.0	271.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 113: Grand & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	R	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	15.4	38.7	53.5	34.7	53.8	69.5	22.5
Average Queue (m)	4.1	14.7	27.5	14.8	23.9	24.8	11.9
95th Queue (m)	11.6	31.3	47.2	32.0	43.7	53.7	26.1
Link Distance (m)		76.7	62.5		199.5	257.0	
Upstream Blk Time (%)			0				
Queuing Penalty (veh)			0				
Storage Bay Dist (m)	30.0			30.0			15.0
Storage Blk Time (%)		2	3	0		34	2
Queuing Penalty (veh)		1	2	1		21	3

Intersection: 114: Kensington & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.4	14.2	21.5
Average Queue (m)	0.1	1.1	11.4
95th Queue (m)	1.4	7.1	18.1
Link Distance (m)	65.3	76.7	265.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 115: Madison & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.8	1.3	14.8
Average Queue (m)	3.6	0.0	7.4
95th Queue (m)	12.8	1.0	14.4
Link Distance (m)	75.6	65.3	202.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 116: Benny & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	21.4	34.7	13.4
Average Queue (m)	14.0	18.2	7.3
95th Queue (m)	20.8	27.8	14.2
Link Distance (m)	185.6	64.8	205.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 118: Cavendish & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	46.4	25.8	55.0	40.4	36.0	118.8	42.5	35.0	153.8	37.5
Average Queue (m)	20.3	3.1	26.2	11.6	7.1	53.1	17.3	19.2	81.6	17.8
95th Queue (m)	37.5	12.6	48.6	28.1	22.8	101.8	42.3	40.4	126.7	42.1
Link Distance (m)	92.0		185.6			207.8			267.4	
Upstream Blk Time (%)						0			0	
Queuing Penalty (veh)						0			0	
Storage Bay Dist (m)		30.0		51.0	35.0		35.0	30.0		30.0
Storage Blk Time (%)	3	0	1	0	0	18	0	0	22	0
Queuing Penalty (veh)	0	0	0	0	0	20	1	2	30	1

Intersection: 120: Prince-of-Wales & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.9	17.4
Average Queue (m)	0.8	8.1
95th Queue (m)	6.0	15.2
Link Distance (m)	92.0	275.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 121: Walkley & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.7	29.2	16.3
Average Queue (m)	9.9	16.7	10.8
95th Queue (m)	14.5	24.7	16.5
Link Distance (m)	81.1	77.0	229.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 122: Montclair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	9.2	17.5
Average Queue (m)	0.4	9.8
95th Queue (m)	3.4	15.1
Link Distance (m)	81.1	273.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 123: King-Edward & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	9.1	1.1	27.7
Average Queue (m)	0.9	0.0	13.7
95th Queue (m)	5.3	0.8	22.8
Link Distance (m)	85.7	79.8	143.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 124: Rosedale & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.8	17.4	16.4
Average Queue (m)	10.2	11.2	9.5
95th Queue (m)	14.6	16.5	15.8
Link Distance (m)	80.3	85.7	264.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 125: Mariette & Monkland

Movement	EB	NB	NB
Directions Served	LT	L	TR
Maximum Queue (m)	1.8	13.4	31.0
Average Queue (m)	0.1	5.9	14.4
95th Queue (m)	1.3	12.7	23.9
Link Distance (m)	78.8		82.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)		0	2
Queuing Penalty (veh)		0	1

Intersection: 126: Mayfair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.8	20.1
Average Queue (m)	0.5	10.4
95th Queue (m)	3.9	15.9
Link Distance (m)	78.8	246.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 127: Monkland & Coronation

Movement	WB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	55.2
Average Queue (m)	30.8
95th Queue (m)	50.7
Link Distance (m)	59.5
Upstream Blk Time (%)	1
Queuing Penalty (veh)	1
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 128: Monkland & Belmore

Movement	SB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	12.8
Average Queue (m)	7.2
95th Queue (m)	13.5
Link Distance (m)	240.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 198: West Hill & Monkland

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

Intersection: 203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NE
Directions Served	T	T	LT	T	<L	R	R
Maximum Queue (m)	66.6	64.0	47.1	39.4	41.0	14.0	59.5
Average Queue (m)	41.4	38.2	26.2	22.1	11.4	7.5	39.3
95th Queue (m)	58.8	57.5	42.9	38.1	28.1	15.8	61.8
Link Distance (m)	68.3	68.3	79.4	79.4	240.8		53.4
Upstream Blk Time (%)	0	0					9
Queuing Penalty (veh)	0	0					23
Storage Bay Dist (m)						5.0	
Storage Blk Time (%)		46			31	31	
Queuing Penalty (veh)		0			12	18	

Intersection: 204: Oxford & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	38.3	16.6	31.6
Average Queue (m)	4.8	1.5	12.6
95th Queue (m)	24.0	8.1	29.9
Link Distance (m)	64.6	53.4	49.4
Upstream Blk Time (%)	0		2
Queuing Penalty (veh)	0		2
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 205: Harvard & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.6	19.4
Average Queue (m)	1.6	11.1
95th Queue (m)	8.4	17.7
Link Distance (m)	73.7	253.9
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 206: Wilson & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	22.8	21.0	48.7
Average Queue (m)	13.9	12.4	26.0
95th Queue (m)	20.4	18.6	42.0
Link Distance (m)	74.9	73.7	191.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 207: Melrose & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.0	20.1
Average Queue (m)	1.8	11.1
95th Queue (m)	8.4	17.3
Link Distance (m)	80.4	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 208: Draper & Somerled

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	LT	TR
Maximum Queue (m)	82.2	58.3	62.2	27.5
Average Queue (m)	35.4	28.6	17.7	14.7
95th Queue (m)	72.3	53.6	41.3	27.5
Link Distance (m)	83.8	80.4	254.9	
Upstream Blk Time (%)	3			
Queuing Penalty (veh)	14			
Storage Bay Dist (m)				20.0
Storage Blk Time (%)			7	4
Queuing Penalty (veh)			16	8

Intersection: 209: Royal & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	46.1	28.0	25.1
Average Queue (m)	17.3	12.9	12.7
95th Queue (m)	34.7	21.4	21.0
Link Distance (m)	82.4	83.8	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 210: Hampton & Somerled

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	21.4
Average Queue (m)	12.7
95th Queue (m)	19.0
Link Distance (m)	82.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 211: Hingston & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	37.9	22.8	17.6
Average Queue (m)	17.7	13.6	10.2
95th Queue (m)	28.3	20.8	15.3
Link Distance (m)	76.6	68.5	243.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 212: Beaconsfield & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.4	21.8	28.0
Average Queue (m)	0.0	5.2	13.5
95th Queue (m)	1.0	15.7	21.5
Link Distance (m)	56.1	76.6	267.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 213: Grand & Somerled

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	LT	R	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	20.4	50.8	26.3	57.6	37.4	51.2	25.3	37.1	14.5
Average Queue (m)	4.5	19.8	4.3	27.3	4.3	25.9	2.2	19.8	1.9
95th Queue (m)	13.9	39.3	16.2	49.5	17.3	43.6	12.6	33.8	10.5
Link Distance (m)		86.1		56.1		229.2		389.8	
Upstream Blk Time (%)				0					
Queuing Penalty (veh)				1					
Storage Bay Dist (m)	35.0		20.0		30.0		30.0		35.0
Storage Blk Time (%)		9	0	6	0	6	0	1	0
Queuing Penalty (veh)		6	0	2	0	1	0	0	0

Intersection: 214: Kensington & Somerled

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	29.7	16.9	41.0	40.6
Average Queue (m)	7.2	4.2	5.8	16.6
95th Queue (m)	22.1	12.7	22.1	31.1
Link Distance (m)	68.5		86.1	205.6
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		42.0		
Storage Blk Time (%)			0	
Queuing Penalty (veh)			0	

Intersection: 215: Madison & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	23.2	2.3	18.8
Average Queue (m)	3.8	0.1	11.1
95th Queue (m)	14.6	1.5	17.2
Link Distance (m)	86.0	68.5	250.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 216: Borden & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB
Directions Served	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	20.2	47.5	10.7	34.7
Average Queue (m)	4.4	24.3	2.7	13.9
95th Queue (m)	14.7	41.4	9.3	27.9
Link Distance (m)		69.9		90.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)	30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)		3		0
Queuing Penalty (veh)		1		0

Intersection: 217: Bessborough & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.5	21.5	37.8
Average Queue (m)	0.4	3.3	14.2
95th Queue (m)	7.7	13.9	28.2
Link Distance (m)	50.1	69.9	189.7
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 218: Cavendish & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	57.4	33.5	33.9	46.1	25.7	67.0	94.5	27.5	74.7	108.1	39.4
Average Queue (m)	26.2	16.6	15.2	17.5	6.1	14.0	59.0	16.1	13.4	59.4	10.1
95th Queue (m)	49.3	33.5	29.9	35.9	17.3	38.8	89.1	32.6	44.4	91.9	33.3
Link Distance (m)	60.5			50.1			269.9			303.6	
Upstream Blk Time (%)	0			1							
Queuing Penalty (veh)	1			3							
Storage Bay Dist (m)		26.0	28.0		28.0	70.0		20.0	70.0		32.0
Storage Blk Time (%)	9	3	5	3	0	0	31	3	0	25	0
Queuing Penalty (veh)	10	6	9	3	0	0	36	13	0	22	0

Intersection: 219: Cumberland & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	22.7	12.7
Average Queue (m)	3.1	6.4
95th Queue (m)	13.4	12.9
Link Distance (m)	61.8	267.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 220: Prince-of-Wales & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	13.3	27.2
Average Queue (m)	0.0	1.5	10.8
95th Queue (m)	0.9	7.9	20.0
Link Distance (m)	71.2	61.8	192.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 221: Walkley & Somerled

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	55.8	35.7	29.5	38.4
Average Queue (m)	30.4	13.3	8.8	18.1
95th Queue (m)	50.8	28.2	21.6	32.7
Link Distance (m)	82.2	71.2		247.3
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			25.0	
Storage Blk Time (%)		1	0	
Queuing Penalty (veh)		1	0	

Intersection: 222: Montclair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.3	20.3
Average Queue (m)	1.7	11.3
95th Queue (m)	8.5	18.0
Link Distance (m)	82.2	300.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 223: King-Edward & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	11.6	1.3	26.0
Average Queue (m)	1.2	0.0	14.5
95th Queue (m)	6.7	1.0	22.3
Link Distance (m)	84.1		255.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 224: Rosedale & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	25.8	21.8	18.0
Average Queue (m)	15.3	11.1	10.6
95th Queue (m)	21.4	17.9	16.5
Link Distance (m)	73.9	84.1	317.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 225: Mariette & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.0	17.7
Average Queue (m)	0.9	10.4
95th Queue (m)	6.0	16.3
Link Distance (m)	84.9	258.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 226: Mayfair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.5	20.2
Average Queue (m)	1.9	11.9
95th Queue (m)	8.2	18.6
Link Distance (m)	84.9	146.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 227: Coronation & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	20.6	17.7	18.0
Average Queue (m)	12.4	10.9	11.5
95th Queue (m)	18.8	15.8	17.4
Link Distance (m)	69.6	61.5	260.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 229: Belmore & Somerled

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	34.8	12.1
Average Queue (m)	19.3	9.2
95th Queue (m)	28.4	11.2
Link Distance (m)	114.8	69.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 298: Somerled & West Hill

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

Intersection: 299: Somerled & Hampton

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	21.2	10.0	17.5
Average Queue (m)	11.4	1.0	10.8
95th Queue (m)	17.3	5.6	17.8
Link Distance (m)	68.5	14.6	253.4
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		0	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	T	R	LT	T	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	30.2	26.0	5.2	34.6	28.4	58.9	27.5	39.0
Average Queue (m)	13.2	9.2	0.6	15.8	11.4	17.1	20.6	10.4
95th Queue (m)	26.0	19.3	4.1	26.6	22.0	52.2	34.0	23.4
Link Distance (m)	76.2	76.2	76.2	172.3	172.3	73.1		155.0
Upstream Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)						0	14	
Queuing Penalty (veh)						0	1	

Intersection: 301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc

Movement	NB	SB	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LTR	LTR	LT	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	64.1	15.2	39.1	43.2	12.2	13.8
Average Queue (m)	28.3	3.1	20.0	22.3	2.5	2.4
95th Queue (m)	55.0	9.8	36.1	39.8	8.4	9.0
Link Distance (m)	72.2	52.4	40.9	40.9	76.2	76.2
Upstream Blk Time (%)	0		0	0		
Queuing Penalty (veh)	0		0	1		
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 302: Old Orchard & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE	NW
Directions Served	T	TR	LT
Maximum Queue (m)	2.2	10.4	23.5
Average Queue (m)	0.1	0.4	3.1
95th Queue (m)	1.6	4.3	13.8
Link Distance (m)	79.4	79.4	63.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 304: Oxford & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE
Directions Served	T	TR
Maximum Queue (m)	5.2	8.9
Average Queue (m)	0.4	0.9
95th Queue (m)	5.5	8.5
Link Distance (m)	102.5	102.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 305: Harvard & Côte Saint Luc

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	20.5
Average Queue (m)	9.1
95th Queue (m)	16.2
Link Distance (m)	120.2
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 306: Wilson & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	LT	T	LT	T	LTR
Maximum Queue (m)	37.3	35.7	36.3	36.0	56.8
Average Queue (m)	20.8	15.5	17.0	17.2	27.5
95th Queue (m)	33.5	29.7	31.9	32.6	48.3
Link Distance (m)	148.1	148.1	82.8	82.8	109.9
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)		1		1	
Queuing Penalty (veh)		0		0	

Intersection: 313: Grand & Fielding

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	54.2	81.6	60.4	35.0
Average Queue (m)	24.4	45.4	32.6	15.6
95th Queue (m)	44.9	72.4	52.9	29.3
Link Distance (m)	229.7	173.7	389.8	131.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 318: Cavendish & Fielding

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	TR	L	TR	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	23.8	64.1	32.8	112.0	32.7	64.9	35.4	25.3	72.9	34.9
Average Queue (m)	6.1	27.9	16.2	45.9	8.5	26.2	7.0	3.6	38.1	6.4
95th Queue (m)	17.7	50.8	32.5	88.1	20.8	51.3	21.4	14.7	61.5	23.0
Link Distance (m)		142.3		142.0		303.6			260.3	
Upstream Blk Time (%)				0						
Queuing Penalty (veh)				0						
Storage Bay Dist (m)	24.0		33.0		33.0		33.0	28.0		28.0
Storage Blk Time (%)	0	10	1	14	0	6	0	0	13	0
Queuing Penalty (veh)	0	3	3	14	0	7	0	0	5	0

Intersection: 399: Côte Saint Luc & Clanranald

Movement	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	39.0	38.0	3.2	14.7
Average Queue (m)	18.2	4.5	0.0	2.4
95th Queue (m)	33.8	22.1	0.0	9.6
Link Distance (m)	63.0	63.0	40.9	40.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 658

1: Girouard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	29.7	26.7	28.1	21.3	18.6	28.3	28.0	24.8	12.3	25.9

2: Old Orchard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.9	3.9	1.6

3: Marcil & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.2	5.0	4.4	2.4

4: Oxford & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	3.4	4.8	4.2	4.2

5: Harvard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	1.3	4.8	4.4	2.8

6: Wilson & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.7	3.9	5.0	4.9	4.8

7: Melrose & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.1	0.8	4.0	4.1	2.2

8: Draper & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.6	9.2	12.5	6.0	6.5

9: Royal & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	0.3	3.0	4.3	1.7

10: Hampton & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	5.0	4.9	2.7	1.4

11: Hingston & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	0.4	0.2	4.8	4.2	2.2

12: Beaconsfield & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.7	5.8	5.5	3.1

13: Grand & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	11.8	8.5	13.7	10.3	8.9	10.9	12.6	8.0	8.0	9.4

14: Kensington & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.4	4.9	4.7	1.7

15: Madison & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.3	1.1	3.5	3.5	1.9

16: Benny & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.5	0.8	3.7	4.0

17: Terrebonne & Bessborough Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	5.5	0.2	1.4

18: Cavendish & Terrebonne Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	21.0	9.3	13.6	23.6	8.4	13.2	10.9

19: Terrebonne & Cumberland Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.7	0.7

20: Prince-of-Wales & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.4	0.0	3.2	3.8	2.1

21: Walkley & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	4.0	5.3	5.7	4.8

22: Montclair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.1	3.1	3.3	2.4

23: King-Edward & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.4	4.0	2.3

24: Rosedale & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.8	2.7	3.2	3.7	3.2

25: Mariette & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.6	4.8	5.2	3.7

26: Mayfair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	0.6	4.1	3.0	2.4

27: Coronation & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	2.7	2.8	2.3	3.8	2.7

28: Belmore & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.0	2.4	1.2	0.8

29: Terrebonne & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.9	0.5	0.4	0.3	0.7

101: Girouard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.6	0.2	0.2	0.3	1.6	0.2	0.2	0.2	0.3	0.0	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	33.0	25.9	23.9	27.5	26.0	26.6	34.0	24.9	23.6	32.7	23.4	25.6	26.3

102: Old Orchard & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	0.5	3.6	1.5	7.7	7.5	5.8	2.3

103: Marcil & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	17.7	8.5	14.4	15.4	23.4	23.5	21.3	13.8

104: Oxford & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	14.3	18.6	11.8	8.3	23.9	25.4	25.1	14.6

105: Harvard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	5.8	1.8	1.2	0.9	8.3	8.0	4.9	3.0

106: Wilson & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	14.5	15.8	30.8	18.0	24.5	26.6	28.0	19.2

107: Melrose & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	5.5	1.3	1.6	1.1	8.6	8.1	5.1	2.5

108: Monkland & Draper Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.5	7.4	5.2	1.2

109: Royal & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.3	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	29.8	15.5	27.8	30.1	22.5	24.4	25.3	23.5

110: Hampton & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	4.1	1.9	7.6	7.4	5.2	2.2

111: Hingston & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	0.9	1.0	0.5	8.4	7.5	4.1	1.8

112: Beaconsfield & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.9	3.4	1.3	10.0	8.2	6.8	2.8

113: Grand & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.1	1.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.8	0.2
Total Del/Veh (s)	25.4	10.3	12.2	17.4	24.7	21.4	23.8	24.9	0.7	20.1	16.1

114: Kensington & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.1	3.9	1.9	7.2	6.9	5.7	2.6

115: Madison & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.5	0.3	0.6	0.3	5.4	5.2	3.1	0.9

116: Benny & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	6.3	6.7	7.1	4.9	4.1	4.0	3.0	6.6

118: Cavendish & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.5	0.0	0.1	0.3	3.3	0.5	3.1	1.0	0.2	1.2	0.5
Total Del/Veh (s)	28.5	20.6	22.5	21.9	19.0	22.1	33.6	17.4	20.0	36.2	22.1	23.6	21.6

120: Prince-of-Wales & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.7	1.6	3.5	1.2	5.3	5.3	3.8	2.2

121: Walkley & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	5.0	4.4	5.8	3.8	4.2	4.6	3.4	4.8

122: Montclair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.1	2.0	5.2	4.1	3.5	1.8

123: King-Edward & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.4	2.0	0.1	0.0	4.6	4.6	3.0	1.7

124: Rosedale & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.1	3.4	5.0	5.6	4.9	4.9	3.8	5.0

125: Mariette & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	2.5	0.2	1.6	1.5	5.0	5.9	4.1	2.7

126: Mayfair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.5	0.0	2.1	0.5	5.2	5.3	4.7	1.3

127: Monkland & Coronation Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	34.4	37.0	34.9

128: Monkland & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	3.5	2.0

198: West Hill & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.9	0.3	0.9

203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBL2	NBL	NBT	NBR	NET	NER	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	26.0	17.2	9.6	35.5	35.9	0.7	40.6	0.9	29.8	17.8

204: Oxford & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.3	0.3	0.1	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	2.3	0.5	8.3	8.2	6.5	1.5

205: Harvard & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.1	1.4	0.3	0.2	9.7	9.5	5.4	1.7

206: Wilson & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.9	4.0	6.8	6.6	5.6	4.0	4.3	5.7

207: Melrose & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	1.4	1.4	1.4	8.3	8.4	4.9	2.0

208: Draper & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.4	0.5	0.2	0.3	0.2	0.3
Total Del/Veh (s)	5.9	5.4	10.3	8.5	7.0	7.0	5.6	7.4

209: Royal & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	5.0	4.9	0.6	4.0	4.8

210: Hampton & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.8	6.2	5.4	4.1

211: Hingston & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	5.0	4.7	3.7	4.9	5.4	4.1	4.8

212: Beaconsfield & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	3.3	1.5	7.9	7.7	6.5	3.0

213: Grand & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	15.7	9.3	12.6	15.5	12.4	13.8	26.0	25.6	24.6	16.7	5.7	16.7	14.0

214: Kensington & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.5	3.4	1.1	8.3	9.1	6.0	1.7

215: Madison & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	0.2	0.3	0.3	6.2	5.3	3.8	1.0

216: Borden & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	12.3	5.1	6.3	7.6	7.2	5.1	6.4

217: Bessborough & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.0	0.8	3.7	2.5	10.3	7.3	2.7

218: Cavendish & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.6	0.1	0.1	0.0	0.4	0.1	0.3	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	24.7	20.2	23.9	51.0	17.8	25.3	40.6	22.6	31.6	32.9	18.6	22.3	23.2

219: Cumberland & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.1	1.1	0.9	0.7	6.9	9.1	4.3	1.4

220: Prince-of-Wales & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.1
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	2.4	0.3	8.0	7.9	5.8	2.6

221: Walkley & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	14.4	8.5	7.2	7.9	20.5	21.6	22.4	11.8

222: Montclair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	2.7	0.7	5.1	5.5	3.4	0.9

223: King-Edward & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	1.2	0.1	0.2	5.8	5.9	4.3	1.2

224: Rosedale & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	3.5	5.1	5.0	4.2	4.2	3.3	4.4

225: Mariette & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	0.1	1.3	1.3	6.1	4.3	4.2	1.6

226: Mayfair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	1.1	2.4	0.1	5.4	4.3	3.4	1.1

227: Coronation & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.6	5.4	4.2	3.3	4.4	4.6	3.4	4.7

229: Belmore & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	4.8	3.5	5.3	5.2	4.8

298: Somerled & West Hill Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	0.6	0.2	0.4

299: Somerled & Hampton Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.2	1.2	4.3	3.8	2.7

300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	5.6	10.9	17.7	9.7	13.8	13.1	8.8	8.8	7.8	8.7

301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	SEL	SET	SER	NWL	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	16.0	16.9	16.4	8.5	9.3	8.6	40.7	9.0	11.1	20.4	7.0	7.6	9.8

302: Old Orchard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWL	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.7	1.9	5.7	0.8	1.8

304: Oxford & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	1.1	1.0

305: Harvard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBR	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	9.4	4.9	1.4	0.3	1.4

306: Wilson & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	3.1	0.0	0.4
Total Del/Veh (s)	8.6	9.1	10.0	9.4

313: Grand & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.1	0.1	0.0	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	20.1	10.6	12.1	17.2	14.0	14.4	26.5	24.7	22.7	13.5	15.3	15.8

318: Cavendish & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	3.6	0.3	0.3	4.4	1.7	2.1	0.1	0.0	0.1	1.4	0.3	1.5	0.8
Total Del/Veh (s)	31.6	17.2	21.7	34.9	22.8	23.8	21.2	7.8	9.6	21.8	13.4	12.4	16.5

399: Côte Saint Luc & Clanranald Performance by movement

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.8	2.0	1.1	0.9	1.7

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.6
Total Del/Veh (s)	47.0

Intersection: 1: Girouard & Terrebonne

Movement	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LTR	L	R	T	R	LT
Maximum Queue (m)	50.1	33.8	15.6	86.6	20.0	11.3
Average Queue (m)	25.2	15.0	2.3	45.7	9.5	2.3
95th Queue (m)	45.6	28.3	10.3	78.3	24.1	7.7
Link Distance (m)	50.1	73.1		291.5		72.2
Upstream Blk Time (%)	0					
Queuing Penalty (veh)	1					
Storage Bay Dist (m)			10.0		15.0	
Storage Blk Time (%)		16	4	42	3	
Queuing Penalty (veh)		2	4	22	11	

Intersection: 2: Old Orchard & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	6.7	18.6
Average Queue (m)	0.3	9.2
95th Queue (m)	3.3	15.3
Link Distance (m)	58.0	175.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3: Marcil & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.3	17.3
Average Queue (m)	0.3	10.1
95th Queue (m)	2.7	17.4
Link Distance (m)	77.5	280.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Oxford & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.6	17.6
Average Queue (m)	11.7	10.4
95th Queue (m)	17.4	14.9
Link Distance (m)	63.7	259.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 5: Harvard & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.3	20.1
Average Queue (m)	0.8	11.7
95th Queue (m)	5.1	17.8
Link Distance (m)	76.5	285.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 6: Wilson & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	30.6	16.3
Average Queue (m)	15.3	10.5
95th Queue (m)	24.0	14.9
Link Distance (m)	66.3	247.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 7: Melrose & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	20.0
Average Queue (m)	0.1	10.9
95th Queue (m)	1.3	16.8
Link Distance (m)	83.7	294.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: Draper & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	39.6	19.4
Average Queue (m)	18.3	8.6
95th Queue (m)	32.4	18.5
Link Distance (m)	82.3	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 9: Royal & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	20.4
Average Queue (m)	0.1	12.0
95th Queue (m)	1.9	18.3
Link Distance (m)	93.1	284.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 10: Hampton & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	15.3
Average Queue (m)	9.3
95th Queue (m)	14.2
Link Distance (m)	245.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 11: Hingston & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.4	21.2
Average Queue (m)	0.3	12.2
95th Queue (m)	3.0	18.8
Link Distance (m)	75.6	277.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 12: Beaconsfield & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	2.6	25.9
Average Queue (m)	0.1	13.2
95th Queue (m)	1.4	20.7
Link Distance (m)	61.6	241.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 13: Grand & Terrebonne

Movement	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	42.1	50.2	27.2	38.7	16.2
Average Queue (m)	17.6	17.0	8.7	16.5	1.9
95th Queue (m)	34.5	35.3	22.6	31.7	9.5
Link Distance (m)	78.0	257.0		229.2	
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			25.0		25.0
Storage Blk Time (%)		3	0	2	0
Queuing Penalty (veh)		2	0	0	0

Intersection: 14: Kensington & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	18.4
Average Queue (m)	0.0	10.2
95th Queue (m)	1.0	15.5
Link Distance (m)	67.3	244.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 15: Madison & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	21.4
Average Queue (m)	9.2
95th Queue (m)	15.8
Link Distance (m)	268.9
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 16: Benny & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	22.9	10.7
Average Queue (m)	13.5	6.3
95th Queue (m)	20.5	13.4
Link Distance (m)	93.5	269.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 17: Terrebonne & Bessborough

Movement	SB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	13.0
Average Queue (m)	7.6
95th Queue (m)	13.6
Link Distance (m)	269.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 18: Cavendish & Terrebonne

Movement	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	32.8	42.0	34.9	30.0	42.5	26.4
Average Queue (m)	17.6	17.1	12.2	14.6	16.1	8.2
95th Queue (m)	28.8	30.2	27.0	27.2	34.5	21.6
Link Distance (m)		267.4			269.9	
Upstream Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						
Storage Bay Dist (m)	29.0		29.0	26.0		26.0
Storage Blk Time (%)	1	0	1	1	1	1
Queuing Penalty (veh)	5	2	3	2	5	4

Intersection: 19: Terrebonne & Cumberland

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

Intersection: 20: Prince-of-Wales & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.8	15.9
Average Queue (m)	0.1	9.2
95th Queue (m)	1.3	13.9
Link Distance (m)	60.6	260.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 21: Walkley & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	19.7	21.4
Average Queue (m)	10.0	11.9
95th Queue (m)	16.3	18.2
Link Distance (m)	71.8	275.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 22: Montclair & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.2	16.4
Average Queue (m)	0.4	8.7
95th Queue (m)	3.4	15.1
Link Distance (m)	86.3	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 23: King-Edward & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	13.5
Average Queue (m)	8.4
95th Queue (m)	13.5
Link Distance (m)	268.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 24: Rosedale & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.6	10.7
Average Queue (m)	7.4	8.5
95th Queue (m)	13.5	12.7
Link Distance (m)	85.1	256.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 25: Mariette & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	3.2	18.6
Average Queue (m)	0.2	9.8
95th Queue (m)	2.0	14.4
Link Distance (m)	78.1	259.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 26: Mayfair & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	12.9
Average Queue (m)	8.3
95th Queue (m)	13.6
Link Distance (m)	259.6
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 27: Coronation & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	9.3	13.3
Average Queue (m)	7.9	4.0
95th Queue (m)	13.0	11.9
Link Distance (m)	61.5	244.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 28: Belmore & Terrebonne

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	7.4
Average Queue (m)	0.5
95th Queue (m)	3.8
Link Distance (m)	47.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 29: Terrebonne & Belmore

Movement	WB
Directions Served	T
Maximum Queue (m)	10.6
Average Queue (m)	1.4
95th Queue (m)	7.0
Link Distance (m)	15.8
Upstream Blk Time (%)	0
Queuing Penalty (veh)	0
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 101: Girouard & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	70.4	38.8	55.6	17.5	26.9	86.1	24.6	47.7
Average Queue (m)	29.9	11.9	30.5	11.8	15.6	40.9	4.7	20.8
95th Queue (m)	55.6	30.1	51.6	22.0	30.9	71.2	15.5	39.5
Link Distance (m)	70.0		288.5			520.7		291.5
Upstream Blk Time (%)	0							
Queuing Penalty (veh)	1							
Storage Bay Dist (m)		32.0		10.0	26.0		27.0	
Storage Blk Time (%)	10	0	48	25	2	20	0	7
Queuing Penalty (veh)	5	0	28	47	7	18	0	1

Intersection: 102: Old Orchard & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.6	16.9	26.8
Average Queue (m)	0.4	2.4	11.8
95th Queue (m)	3.5	11.0	19.9
Link Distance (m)	59.2	70.0	295.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 103: Marcil & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	L	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	19.2	41.5	58.5	27.4	33.7
Average Queue (m)	5.9	15.1	30.1	4.7	13.9
95th Queue (m)	14.9	34.7	52.7	18.8	26.7
Link Distance (m)	71.9	71.9	59.2		234.2
Upstream Blk Time (%)			0		
Queuing Penalty (veh)			1		
Storage Bay Dist (m)				20.0	
Storage Blk Time (%)			18	0	
Queuing Penalty (veh)			3	0	

Intersection: 104: Oxford & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	47.8	46.3	54.8
Average Queue (m)	23.6	17.6	26.9
95th Queue (m)	40.8	34.5	44.9
Link Distance (m)	65.1	71.9	276.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 105: Harvard & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	36.3	8.7	26.4
Average Queue (m)	6.3	0.7	15.7
95th Queue (m)	19.7	4.9	24.7
Link Distance (m)	69.2	65.1	257.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 106: Wilson & Monkland

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	64.0	13.2	63.8	55.7
Average Queue (m)	28.6	7.1	34.2	27.6
95th Queue (m)	52.4	15.4	56.4	48.0
Link Distance (m)	68.4		69.2	289.9
Upstream Blk Time (%)	0		0	
Queuing Penalty (veh)	1		0	
Storage Bay Dist (m)		6.0		
Storage Blk Time (%)		19	49	
Queuing Penalty (veh)		62	17	

Intersection: 107: Melrose & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	38.9	5.7	24.7
Average Queue (m)	7.9	0.2	11.9
95th Queue (m)	26.4	2.7	20.3
Link Distance (m)	82.0	68.4	251.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 108: Monkland & Draper

Movement	WB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	3.7	19.6
Average Queue (m)	0.2	9.0
95th Queue (m)	2.4	16.5
Link Distance (m)	82.0	290.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 109: Royal & Monkland

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	L	T	TR	LTR
Maximum Queue (m)	15.9	63.2	79.5	74.0
Average Queue (m)	7.6	31.3	50.7	38.3
95th Queue (m)	16.1	53.8	74.8	62.8
Link Distance (m)		100.7	77.0	244.1
Upstream Blk Time (%)			1	
Queuing Penalty (veh)			4	
Storage Bay Dist (m)	6.0			
Storage Blk Time (%)	18	39		
Queuing Penalty (veh)	45	15		

Intersection: 110: Hampton & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.4	27.2	23.7
Average Queue (m)	0.1	4.9	12.2
95th Queue (m)	1.0	18.2	19.2
Link Distance (m)	79.5	100.7	282.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 111: Hingston & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	19.3	3.7	20.9
Average Queue (m)	4.8	0.1	11.0
95th Queue (m)	14.3	1.6	18.5
Link Distance (m)	74.0	79.5	217.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 112: Beaconsfield & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	28.4	27.7
Average Queue (m)	7.0	14.4
95th Queue (m)	20.4	24.1
Link Distance (m)	74.0	271.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 113: Grand & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	R	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	13.8	30.6	68.7	34.8	39.3	53.0	22.5
Average Queue (m)	3.8	10.4	37.5	22.3	18.3	17.7	11.2
95th Queue (m)	10.9	22.7	64.7	39.8	33.1	37.6	24.2
Link Distance (m)		76.7	62.5		199.5	257.0	
Upstream Blk Time (%)			1				
Queuing Penalty (veh)			4				
Storage Bay Dist (m)	30.0			30.0			15.0
Storage Blk Time (%)		0	7	2		16	2
Queuing Penalty (veh)		0	8	6		10	2

Intersection: 114: Kensington & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.4	22.7	21.2
Average Queue (m)	0.1	4.3	10.8
95th Queue (m)	1.2	15.7	17.3
Link Distance (m)	65.3	76.7	265.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 115: Madison & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	16.4	16.4
Average Queue (m)	3.1	8.2
95th Queue (m)	11.1	15.9
Link Distance (m)	75.6	202.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 116: Benny & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	20.6	36.2	14.9
Average Queue (m)	13.7	19.1	8.3
95th Queue (m)	20.0	28.6	14.5
Link Distance (m)	185.6	64.8	205.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 118: Cavendish & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	51.2	33.9	54.4	49.0	39.7	100.3	42.5	35.0	152.6	37.5
Average Queue (m)	20.9	6.2	26.0	21.4	8.3	53.4	17.6	19.8	75.5	12.2
95th Queue (m)	40.1	20.1	44.8	39.4	24.9	85.7	42.8	40.7	120.7	36.4
Link Distance (m)	92.0		185.6			207.8			267.4	
Upstream Blk Time (%)									0	
Queuing Penalty (veh)									0	
Storage Bay Dist (m)		30.0		51.0	35.0		35.0	30.0		30.0
Storage Blk Time (%)	4	0	0	0	0	17	0	1	24	0
Queuing Penalty (veh)	1	0	0	1	0	19	1	3	25	0

Intersection: 120: Prince-of-Wales & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.7	15.6
Average Queue (m)	0.6	8.6
95th Queue (m)	4.7	13.5
Link Distance (m)	92.0	275.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 121: Walkley & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.1	16.9	20.2
Average Queue (m)	9.6	11.4	13.8
95th Queue (m)	13.1	17.2	20.2
Link Distance (m)	81.1	77.0	229.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 122: Montclair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.3	13.0
Average Queue (m)	0.3	8.7
95th Queue (m)	3.1	13.6
Link Distance (m)	81.1	273.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 123: King-Edward & Monkland

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.3	17.1
Average Queue (m)	1.5	8.6
95th Queue (m)	7.2	14.8
Link Distance (m)	85.7	143.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 124: Rosedale & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	17.4	16.0	13.1
Average Queue (m)	10.1	9.6	8.7
95th Queue (m)	14.8	12.6	13.1
Link Distance (m)	80.3	85.7	264.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 125: Mariette & Monkland

Movement	EB	NB	NB
Directions Served	LT	L	TR
Maximum Queue (m)	7.1	12.1	30.2
Average Queue (m)	0.4	4.9	14.6
95th Queue (m)	3.3	12.7	24.0
Link Distance (m)	78.8		82.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)		0	2
Queuing Penalty (veh)		0	0

Intersection: 126: Mayfair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.4	14.7
Average Queue (m)	0.3	7.8
95th Queue (m)	3.0	13.9
Link Distance (m)	78.8	246.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 127: Monkland & Coronation

Movement	WB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	56.6
Average Queue (m)	32.5
95th Queue (m)	52.7
Link Distance (m)	59.5
Upstream Blk Time (%)	1
Queuing Penalty (veh)	1
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 128: Monkland & Belmore

Movement	SB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	13.9
Average Queue (m)	7.5
95th Queue (m)	12.7
Link Distance (m)	240.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 198: West Hill & Monkland

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

Intersection: 203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NE
Directions Served	T	T	LT	T	<L	R	R
Maximum Queue (m)	66.8	68.8	57.1	54.5	27.6	12.5	50.5
Average Queue (m)	42.0	40.3	31.6	27.5	10.4	5.5	22.6
95th Queue (m)	62.3	61.5	52.3	47.7	23.8	13.8	41.7
Link Distance (m)	68.3	68.3	79.4	79.4	240.8		53.4
Upstream Blk Time (%)	0	0					0
Queuing Penalty (veh)	1	1					0
Storage Bay Dist (m)						5.0	
Storage Blk Time (%)		47			38	19	
Queuing Penalty (veh)		0			7	14	

Intersection: 204: Oxford & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.0	27.3	27.2
Average Queue (m)	0.2	4.0	13.5
95th Queue (m)	2.3	15.6	23.4
Link Distance (m)	64.6	53.4	
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 205: Harvard & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	15.6	1.3	28.0
Average Queue (m)	2.6	0.0	13.1
95th Queue (m)	10.5	1.0	21.6
Link Distance (m)	73.7	64.6	253.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 206: Wilson & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	28.5	49.0	23.0
Average Queue (m)	14.9	25.2	12.5
95th Queue (m)	23.1	40.5	20.7
Link Distance (m)	74.9	73.7	191.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 207: Melrose & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	20.9	22.0
Average Queue (m)	3.7	11.3
95th Queue (m)	13.6	18.3
Link Distance (m)	80.4	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 208: Draper & Somerled

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	LT	TR
Maximum Queue (m)	29.9	64.9	47.2	27.3
Average Queue (m)	12.2	25.3	13.6	12.8
95th Queue (m)	22.1	49.0	28.8	23.0
Link Distance (m)	83.8	80.4	254.9	
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				20.0
Storage Blk Time (%)			3	1
Queuing Penalty (veh)			6	2

Intersection: 209: Royal & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	28.4	36.3	21.1
Average Queue (m)	12.7	17.8	10.3
95th Queue (m)	21.4	29.5	17.5
Link Distance (m)	82.4	83.8	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 210: Hampton & Somerled

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	31.0
Average Queue (m)	16.6
95th Queue (m)	25.5
Link Distance (m)	82.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 211: Hingston & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	28.5	25.8	17.6
Average Queue (m)	14.9	13.6	11.3
95th Queue (m)	23.8	21.7	16.5
Link Distance (m)	76.6	68.5	243.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 212: Beaconsfield & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	21.9	37.0
Average Queue (m)	0.0	3.8	17.4
95th Queue (m)	0.9	14.1	29.5
Link Distance (m)	56.1	76.6	267.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 213: Grand & Somerled

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	LT	R	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	15.0	42.0	26.0	56.5	25.0	67.1	23.5	27.4	14.9
Average Queue (m)	4.5	15.4	5.4	34.0	3.2	32.4	2.9	9.8	3.2
95th Queue (m)	12.0	31.2	17.1	55.2	13.3	54.2	13.1	21.3	10.1
Link Distance (m)		86.1		56.1		229.2		389.8	
Upstream Blk Time (%)				1					
Queuing Penalty (veh)				3					
Storage Bay Dist (m)	35.0		20.0		30.0		30.0		35.0
Storage Blk Time (%)		5	1	9	0	9		0	
Queuing Penalty (veh)		4	1	2	0	1		0	

Intersection: 214: Kensington & Somerled

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	23.9	12.6	30.1	22.2
Average Queue (m)	3.5	3.6	4.4	9.5
95th Queue (m)	15.0	11.2	17.3	18.3
Link Distance (m)	68.5		86.1	205.6
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		42.0		
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 215: Madison & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.9	18.5
Average Queue (m)	1.7	9.9
95th Queue (m)	8.6	15.2
Link Distance (m)	86.0	250.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 216: Borden & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB
Directions Served	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	8.5	36.0	26.6	50.4
Average Queue (m)	2.3	17.1	3.1	23.5
95th Queue (m)	8.2	31.7	13.7	43.3
Link Distance (m)		69.9		90.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)	30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)		1	0	3
Queuing Penalty (veh)		0	0	1

Intersection: 217: Bessborough & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.1	37.3	27.0
Average Queue (m)	0.0	4.6	9.8
95th Queue (m)	0.8	23.6	18.3
Link Distance (m)	50.1	69.9	189.7
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		1	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 218: Cavendish & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	61.6	33.5	35.1	55.6	34.6	63.9	88.1	27.5	39.8	87.4	39.5
Average Queue (m)	34.4	22.4	16.9	25.5	6.7	13.6	56.2	15.5	6.7	47.0	10.0
95th Queue (m)	60.0	39.8	34.0	48.9	22.2	35.9	80.5	32.2	22.9	76.0	33.0
Link Distance (m)	60.5			50.1			269.9			303.6	
Upstream Blk Time (%)	2			3							
Queuing Penalty (veh)	6			9							
Storage Bay Dist (m)		26.0	28.0		28.0	70.0		20.0	70.0		32.0
Storage Blk Time (%)	15	4	9	9	0	0	34	2	0	20	0
Queuing Penalty (veh)	17	11	24	12	0	0	38	9	0	16	0

Intersection: 219: Cumberland & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	34.7	15.8
Average Queue (m)	4.3	7.9
95th Queue (m)	19.2	15.1
Link Distance (m)	61.8	267.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 220: Prince-of-Wales & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	17.2	35.5
Average Queue (m)	1.9	18.9
95th Queue (m)	9.8	31.2
Link Distance (m)	61.8	192.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 221: Walkley & Somerled

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	43.3	55.0	32.4	55.3
Average Queue (m)	21.7	22.8	12.9	28.0
95th Queue (m)	38.9	44.2	28.9	46.2
Link Distance (m)	82.2	71.2		247.3
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			25.0	
Storage Blk Time (%)		3	0	
Queuing Penalty (veh)		3	0	

Intersection: 222: Montclair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	12.9	18.6
Average Queue (m)	1.0	8.8
95th Queue (m)	7.1	15.9
Link Distance (m)	82.2	300.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 223: King-Edward & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	8.5	14.7
Average Queue (m)	0.9	9.1
95th Queue (m)	5.7	14.4
Link Distance (m)	84.1	255.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 224: Rosedale & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	19.0	28.1	17.8
Average Queue (m)	11.9	15.5	9.6
95th Queue (m)	17.7	23.1	15.5
Link Distance (m)	73.9	84.1	317.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 225: Mariette & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.4	19.7
Average Queue (m)	0.8	10.2
95th Queue (m)	5.0	15.8
Link Distance (m)	84.9	258.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 226: Mayfair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.7	14.7
Average Queue (m)	1.3	7.1
95th Queue (m)	7.0	14.3
Link Distance (m)	84.9	146.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 227: Coronation & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	15.8	17.6	16.4
Average Queue (m)	10.0	11.0	8.9
95th Queue (m)	13.3	16.1	15.0
Link Distance (m)	69.6	61.5	260.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 229: Belmore & Somerled

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	26.1	13.4
Average Queue (m)	15.6	9.4
95th Queue (m)	22.7	11.1
Link Distance (m)	114.8	69.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 298: Somerled & West Hill

Movement	EB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	19.9
Average Queue (m)	2.6
95th Queue (m)	12.9
Link Distance (m)	90.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 299: Somerled & Hampton

Movement	EB	SB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	16.3	13.1
Average Queue (m)	9.9	7.0
95th Queue (m)	13.6	13.7
Link Distance (m)	68.5	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	T	R	LT	T	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	32.4	29.9	8.4	45.8	44.5	53.9	27.5	30.7
Average Queue (m)	12.3	10.6	1.0	24.0	21.2	6.4	15.5	11.2
95th Queue (m)	23.6	22.9	5.4	37.9	35.7	30.7	29.5	23.5
Link Distance (m)	76.2	76.2	76.2	172.3	172.3	73.1		155.0
Upstream Blk Time (%)						0		
Queuing Penalty (veh)						0		
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)						0	6	
Queuing Penalty (veh)						0	1	

Intersection: 301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc

Movement	NB	SB	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LTR	LTR	LT	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	74.0	16.7	42.9	43.8	24.0	20.8
Average Queue (m)	40.0	5.4	20.2	20.7	5.6	5.3
95th Queue (m)	72.8	13.5	40.1	41.1	16.1	15.5
Link Distance (m)	72.2	52.4	40.9	40.9	76.2	76.2
Upstream Blk Time (%)	1		1	0		
Queuing Penalty (veh)	2		2	1		
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 302: Old Orchard & Côte Saint Luc

Movement	SE	NW
Directions Served	T	LT
Maximum Queue (m)	2.2	26.1
Average Queue (m)	0.1	7.1
95th Queue (m)	1.6	21.0
Link Distance (m)	79.4	63.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 304: Oxford & Côte Saint Luc

Movement	SE
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	1.7
Average Queue (m)	0.1
95th Queue (m)	1.8
Link Distance (m)	102.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 305: Harvard & Côte Saint Luc

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	30.4
Average Queue (m)	10.1
95th Queue (m)	20.0
Link Distance (m)	120.2
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 306: Wilson & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB
Directions Served	LT	T	R	LT	T
Maximum Queue (m)	39.6	41.7	27.4	65.1	62.0
Average Queue (m)	16.6	8.1	5.9	28.9	29.5
95th Queue (m)	30.4	24.2	19.1	53.4	53.9
Link Distance (m)	148.1	148.1		82.8	82.8
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			25.0		
Storage Blk Time (%)		0	1		6
Queuing Penalty (veh)		0	1		0

Intersection: 313: Grand & Fielding

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	49.2	89.7	66.0	35.0
Average Queue (m)	24.4	48.4	35.2	16.4
95th Queue (m)	42.3	80.5	58.2	30.7
Link Distance (m)	229.7	173.7	389.8	131.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 318: Cavendish & Fielding

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	TR	L	TR	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	23.7	69.1	32.8	106.0	25.1	52.5	28.8	27.8	79.0	34.9
Average Queue (m)	7.0	27.5	17.5	46.6	6.9	18.7	5.7	4.2	36.3	5.2
95th Queue (m)	19.1	54.0	36.3	92.0	17.6	37.2	16.6	15.4	61.4	19.3
Link Distance (m)		142.3		142.0		303.6			260.3	
Upstream Blk Time (%)				2						
Queuing Penalty (veh)				0						
Storage Bay Dist (m)	24.0		33.0		33.0		33.0	28.0		28.0
Storage Blk Time (%)	0	10	2	15	0	2	0	0	12	0
Queuing Penalty (veh)	1	3	10	15	0	2	0	0	5	0

Intersection: 399: Côte Saint Luc & Clanranald

Movement	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	32.3	25.2	7.3	16.6
Average Queue (m)	11.5	1.4	0.3	1.8
95th Queue (m)	25.3	10.6	4.3	9.2
Link Distance (m)	63.0	63.0	40.9	40.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Network Summary

Network wide Queuing Penalty: 632

1: Girouard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	1.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.6
Total Del/Veh (s)	33.4	32.5	33.4	22.2	0.9	19.7	23.0	24.6	26.6	23.5	27.6

2: Old Orchard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	1.7	11.3	4.5	3.8

3: Marcil & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.2	1.1	5.3	4.7	2.1

4: Oxford & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.2	3.3	3.9	4.1	4.1

5: Harvard & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	1.3	5.2	4.8	2.4

6: Wilson & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.5	4.6	5.8	5.3	5.5

7: Melrose & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	0.9	4.5	4.8	2.1

8: Draper & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.8	8.9	10.2	8.0	8.1

9: Royal & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.3	0.4	5.2	4.6	2.2

10: Hampton & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	4.9	3.3	1.3

11: Hingston & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.4	5.2	4.2	2.0

12: Beaconsfield & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.7	0.6	4.9	4.7	2.0

13: Grand & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	12.4	10.8	11.4	13.3	8.3	9.4	10.2	7.2	9.2	9.4

14: Kensington & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.4	4.9	4.1	1.6

15: Madison & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBL	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	1.2	4.0	4.2	2.0

16: Benny & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.8	0.5	3.2	3.7

17: Terrebonne & Bessborough Performance by movement

Movement	EBT	SBL	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.5	6.7	1.5	1.6

18: Cavendish & Terrebonne Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.2	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	51.0	19.4	24.8	33.1	16.1	19.6	20.7

19: Terrebonne & Cumberland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.7	0.6	0.3

20: Prince-of-Wales & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.1	0.0	1.4	0.1	1.9	2.7	0.7

21: Walkley & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	3.0	4.8	4.2	3.7

22: Montclair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	1.1	2.1	3.5	1.9

23: King-Edward & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	4.4	4.4	3.2

24: Rosedale & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.4	2.9	3.3	3.3	3.1

25: Mariette & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.6	4.5	4.2	3.1

26: Mayfair & Terrebonne Performance by movement

Movement	WBL	WBT	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.3	4.0	3.3	2.7

27: Coronation & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	0.0	2.4	2.7	4.4	3.7	3.0

28: Belmore & Terrebonne Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.0	0.0	1.9	0.9	0.4

29: Terrebonne & Belmore Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	0.0	3.2	0.4	0.3	0.3	0.5

101: Girouard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	1.9	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	29.8	28.8	23.4	29.7	25.2	23.8	34.7	27.9	27.8	34.8	23.3	24.4	27.6

102: Old Orchard & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.2	0.4	3.4	1.2	6.5	6.7	4.0	1.7

103: Marcil & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.9	0.1	0.1	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	11.0	7.4	11.7	9.5	21.5	21.7	19.7	11.0

104: Oxford & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	12.2	11.7	8.1	5.6	23.8	25.8	28.3	11.2

105: Harvard & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	1.8	0.9	0.7	6.7	6.9	4.2	2.3

106: Wilson & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	17.3	20.8	31.5	14.3	18.8	21.5	21.4	17.6

107: Melrose & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	5.0	1.5	1.2	1.0	9.8	9.6	6.3	2.8

108: Monkland & Draper Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.6	6.3	0.6	4.4	1.1

109: Royal & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.4	0.1	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Del/Veh (s)	25.7	13.9	23.2	24.4	21.8	23.5	23.3	20.3

110: Hampton & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.2	4.0	1.9	8.0	7.2	4.6	2.0

111: Hingston & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	0.6	0.7	0.4	6.2	6.7	4.4	1.7

112: Beaconsfield & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.9	3.6	0.7	8.4	8.0	6.5	2.4

113: Grand & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.8	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.3	0.1
Total Del/Veh (s)	27.1	11.8	10.6	15.2	20.7	24.6	28.5	42.7	0.6	31.2	19.9

114: Kensington & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.2	0.2	3.1	1.3	6.3	6.9	4.9	2.0

115: Madison & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	3.4	0.4	0.6	0.3	4.9	4.7	3.1	0.9

116: Benny & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.7	6.4	6.4	4.7	3.6	3.9	2.7	6.1

118: Cavendish & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.4	3.2	0.6	3.3	0.5	0.1	0.6	0.5
Total Del/Veh (s)	27.1	17.5	21.0	20.1	16.0	18.5	35.5	20.1	20.4	34.0	21.3	24.0	21.1

120: Prince-of-Wales & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.6	1.4	3.1	1.2	5.3	5.3	4.4	1.8

121: Walkley & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.7	4.1	6.3	4.8	4.1	4.0	2.9	5.0

122: Montclair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.1	0.1	3.7	1.9	5.5	4.3	3.8	1.8

123: King-Edward & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	4.2	1.8	0.2	0.1	5.9	5.3	4.1	2.2

124: Rosedale & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.5	3.4	4.8	5.3	4.6	4.9	3.8	4.8

125: Mariette & Monkland Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	3.6	0.3	0.3	0.3
Total Del/Veh (s)	2.0	0.1	1.7	1.4	4.4	5.4	4.1	2.7

126: Mayfair & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.4	0.0	1.9	0.4	5.3	5.2	3.7	1.7

127: Monkland & Coronation Performance by movement

Movement	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	36.9	36.2	36.6

128: Monkland & Belmore Performance by movement

Movement	WBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.5	3.2	1.8

198: West Hill & Monkland Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.8	0.3	0.9

203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBL	WBT	NBL2	NBL	NBT	NBR	NET	NER	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	1.8	0.4
Total Del/Veh (s)	26.6	19.6	11.6	57.3	40.4	0.8	42.9	7.7	43.0	25.8

204: Oxford & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.0	1.9	3.2	0.7	22.4	18.8	8.2	5.3

205: Harvard & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.6	1.2	0.3	0.2	5.6	5.1	4.4	1.8

206: Wilson & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	4.4	3.6	4.9	4.2	8.1	8.4	8.0	5.8

207: Melrose & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	3.2	1.5	1.0	1.0	6.0	6.2	4.2	2.0

208: Draper & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	1.0	1.3	9.1	5.3	0.3	0.2	0.2	2.3
Total Del/Veh (s)	20.8	23.0	17.9	17.5	12.2	12.1	11.6	17.3

209: Royal & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	WBT	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	7.4	3.2	5.9	1.0	5.7	5.0

210: Hampton & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	0.8	5.2	4.6	2.8

211: Hingston & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	5.0	5.1	3.8	3.3	4.6	4.9	3.7	4.3

212: Beaconsfield & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.9	0.6	3.3	1.3	6.5	6.4	4.0	2.2

213: Grand & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.0	0.5	0.1	0.4	0.3	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	19.1	10.0	11.3	16.1	11.0	10.4	26.6	24.3	20.4	19.9	14.3	17.7	14.3

214: Kensington & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.2	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	1.2	1.0	4.7	1.4	11.1	11.0	9.2	3.2

215: Madison & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.2	0.6	0.6	0.4	6.2	5.8	3.8	1.4

216: Borden & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	9.1	7.1	6.7	11.6	5.7	4.6	6.8

217: Bessborough & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	0.9	0.8	2.8	1.1	10.4	9.3	6.8	3.1

218: Cavendish & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.5	0.1	0.7	0.6	0.2	0.6	0.2
Total Del/Veh (s)	22.2	17.9	23.6	43.0	17.6	26.1	42.4	24.5	30.1	30.7	21.0	23.0	23.8

219: Cumberland & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	0.6	0.9	0.7	6.6	7.4	3.2	1.0

220: Prince-of-Wales & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.8	0.7	2.5	0.3	5.8	5.7	4.3	1.4

221: Walkley & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1
Total Del/Veh (s)	11.3	9.1	9.4	11.8	16.1	16.6	17.1	11.1

222: Montclair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	0.3	0.2	2.8	0.8	5.3	5.6	3.2	1.2

223: King-Edward & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.5	1.2	0.2	0.3	6.6	7.1	5.2	2.4

224: Rosedale & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	4.3	3.6	3.9	4.1	4.0	4.1	3.1	4.1

225: Mariette & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.4	0.3	0.9	1.0	6.3	4.1	4.2	1.3

226: Mayfair & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	1.1	1.1	2.6	0.2	5.6	5.2	3.5	1.7

227: Coronation & Somerled Performance by movement

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.3	5.3	3.9	3.2	4.8	4.7	3.8	4.7

229: Belmore & Somerled Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.3	0.3	0.0	0.0	0.2
Total Del/Veh (s)	4.9	4.2	4.6	4.5	4.8

298: Somerled & West Hill Performance by movement

Movement	EBT	WBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	0.6	0.3	0.5

299: Somerled & Hampton Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBL	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0
Total Del/Veh (s)	5.1	1.0	4.4	3.6	3.2

300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.5	0.2	0.2	0.1	0.1
Total Del/Veh (s)	5.5	7.1	16.4	8.7	16.3	2.1	15.1	10.0	8.5	9.5	8.9

301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	SET	SER	NWL	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	13.1	3.6	12.7	10.1	6.4	9.1	10.1	10.3	24.9	5.9	5.5	9.3

302: Old Orchard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWL	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	2.4	2.0	5.2	0.5	1.8

304: Oxford & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	SET	SER	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	1.3	2.4	1.3	1.4

305: Harvard & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	NBL	NBT	NBR	SET	NWT	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	8.3	0.5	5.0	1.4	0.2	1.5

306: Wilson & Côte Saint Luc Performance by movement

Movement	EBT	WBT	SBT	All
Denied Del/Veh (s)	0.1	0.0	0.2	0.1
Total Del/Veh (s)	9.3	8.1	15.8	10.1

313: Grand & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.2
Total Del/Veh (s)	15.3	11.3	11.4	16.4	13.3	11.2	25.0	22.9	23.0	14.6	13.5	15.2

318: Cavendish & Fielding Performance by movement

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	All
Denied Del/Veh (s)	3.6	0.3	0.3	3.4	0.5	0.5	0.9	0.2	0.7	1.8	0.3	1.6	0.6
Total Del/Veh (s)	29.6	17.7	18.6	29.5	20.2	27.0	23.2	12.1	13.5	23.1	13.8	13.9	16.8

399: Côte Saint Luc & Clanranald Performance by movement

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	All
Denied Del/Veh (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Del/Veh (s)	7.3	2.2	1.0	1.0	2.3

Total Network Performance

Denied Del/Veh (s)	0.7
Total Del/Veh (s)	46.7

Intersection: 1: Girouard & Terrebonne

Movement	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	LTR	L	R	T	R	LT
Maximum Queue (m)	55.6	25.4	11.4	67.6	20.0	22.7
Average Queue (m)	42.7	8.3	1.0	31.1	9.6	5.9
95th Queue (m)	63.7	18.5	7.0	57.0	24.1	15.9
Link Distance (m)	50.1	73.1		291.5		72.2
Upstream Blk Time (%)	11					
Queuing Penalty (veh)	35					
Storage Bay Dist (m)			10.0		15.0	
Storage Blk Time (%)		6	1	30	2	
Queuing Penalty (veh)		0	0	14	5	

Intersection: 2: Old Orchard & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	44.8	29.1
Average Queue (m)	7.9	9.5
95th Queue (m)	30.5	19.6
Link Distance (m)	58.0	175.0
Upstream Blk Time (%)	0	
Queuing Penalty (veh)	1	
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 3: Marcil & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	6.2	23.8
Average Queue (m)	0.3	11.1
95th Queue (m)	3.8	19.7
Link Distance (m)	77.5	280.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 4: Oxford & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	23.2	17.9
Average Queue (m)	14.5	9.5
95th Queue (m)	21.5	15.5
Link Distance (m)	63.7	259.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 5: Harvard & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	12.7	23.9
Average Queue (m)	1.9	11.7
95th Queue (m)	8.8	19.5
Link Distance (m)	76.5	285.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 6: Wilson & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	43.1	23.6
Average Queue (m)	20.8	14.5
95th Queue (m)	33.0	21.4
Link Distance (m)	66.3	247.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 7: Melrose & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.6	20.1
Average Queue (m)	0.1	11.2
95th Queue (m)	1.3	17.3
Link Distance (m)	83.7	294.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 8: Draper & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	55.5	26.8
Average Queue (m)	24.8	11.8
95th Queue (m)	42.7	22.9
Link Distance (m)	82.3	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 9: Royal & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	3.6	27.0
Average Queue (m)	0.3	14.4
95th Queue (m)	2.8	21.8
Link Distance (m)	93.1	284.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 10: Hampton & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	17.6
Average Queue (m)	9.5
95th Queue (m)	14.3
Link Distance (m)	245.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 11: Hingston & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	20.0
Average Queue (m)	12.3
95th Queue (m)	18.6
Link Distance (m)	277.7
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 12: Beaconsfield & Terrebonne

Movement	EB	SB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	19.2
Average Queue (m)	0.0	12.1
95th Queue (m)	1.0	18.6
Link Distance (m)	61.6	241.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 13: Grand & Terrebonne

Movement	EB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LTR	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	50.3	29.8	22.5	32.1	15.1
Average Queue (m)	23.3	12.2	4.9	14.2	2.4
95th Queue (m)	40.6	25.6	16.7	27.0	10.4
Link Distance (m)	78.0	257.0		229.2	
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)			25.0		25.0
Storage Blk Time (%)		1	0	1	0
Queuing Penalty (veh)		0	0	0	0

Intersection: 14: Kensington & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	20.2
Average Queue (m)	11.4
95th Queue (m)	18.0
Link Distance (m)	244.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 15: Madison & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	19.7	23.7
Average Queue (m)	2.1	11.1
95th Queue (m)	10.8	18.9
Link Distance (m)	152.4	268.9
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 16: Benny & Terrebonne

Movement	EB	NB
Directions Served	T	LR
Maximum Queue (m)	27.0	14.6
Average Queue (m)	15.3	7.1
95th Queue (m)	23.4	13.9
Link Distance (m)	93.5	269.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 17: Terrebonne & Bessborough

Movement	SB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	14.4
Average Queue (m)	7.8
95th Queue (m)	13.9
Link Distance (m)	269.5
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 18: Cavendish & Terrebonne

Movement	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	T	R	LT	T	R
Maximum Queue (m)	33.7	169.0	33.1	30.9	94.4	33.5
Average Queue (m)	18.7	36.3	10.1	22.5	32.3	8.0
95th Queue (m)	33.7	138.2	26.6	36.1	68.1	24.6
Link Distance (m)		267.4			269.9	
Upstream Blk Time (%)		1				
Queuing Penalty (veh)		4				
Storage Bay Dist (m)	29.0		29.0	26.0		26.0
Storage Blk Time (%)	8	3	1	10	12	0
Queuing Penalty (veh)	27	12	4	35	52	3

Intersection: 19: Terrebonne & Cumberland

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

Intersection: 20: Prince-of-Wales & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.2	14.8
Average Queue (m)	0.3	8.3
95th Queue (m)	3.1	13.5
Link Distance (m)	60.6	260.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 21: Walkley & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.2	26.3
Average Queue (m)	8.0	13.5
95th Queue (m)	14.9	21.4
Link Distance (m)	71.8	275.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 22: Montclair & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	5.5	16.3
Average Queue (m)	0.2	7.5
95th Queue (m)	2.4	15.2
Link Distance (m)	86.3	253.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 23: King-Edward & Terrebonne

Movement	NB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	17.5
Average Queue (m)	12.0
95th Queue (m)	17.6
Link Distance (m)	268.8
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 24: Rosedale & Terrebonne

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.2	16.4
Average Queue (m)	7.9	9.0
95th Queue (m)	13.6	14.4
Link Distance (m)	85.1	256.7
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 25: Mariette & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	17.7
Average Queue (m)	0.0	10.2
95th Queue (m)	1.0	15.7
Link Distance (m)	78.1	259.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 26: Mayfair & Terrebonne

Movement	SB
Directions Served	LTR
Maximum Queue (m)	16.4
Average Queue (m)	10.1
95th Queue (m)	15.3
Link Distance (m)	259.6
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 27: Coronation & Terrebonne

Movement	WB	NB
Directions Served	TR	LTR
Maximum Queue (m)	12.1	16.5
Average Queue (m)	7.0	9.5
95th Queue (m)	13.8	15.0
Link Distance (m)	61.5	244.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 28: Belmore & Terrebonne

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	3.5
Average Queue (m)	0.2
95th Queue (m)	2.3
Link Distance (m)	47.0
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 29: Terrebonne & Belmore

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	1.9	9.3	3.0
Average Queue (m)	0.1	2.4	0.1
95th Queue (m)	1.4	9.0	1.6
Link Distance (m)	133.1	15.8	259.6
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 101: Girouard & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	72.8	39.2	56.5	17.5	26.9	81.2	24.9	60.9
Average Queue (m)	44.5	4.9	23.8	7.8	9.0	36.1	6.2	21.0
95th Queue (m)	72.1	21.2	46.2	20.2	22.7	65.7	17.8	44.5
Link Distance (m)	70.0		288.5			520.7		291.5
Upstream Blk Time (%)	2							
Queuing Penalty (veh)	6							
Storage Bay Dist (m)		32.0		10.0	26.0		27.0	
Storage Blk Time (%)	23	0	41	11	0	19	0	8
Queuing Penalty (veh)	4	0	12	16	0	9	0	2

Intersection: 102: Old Orchard & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.2	17.3	17.2
Average Queue (m)	1.4	1.3	9.0
95th Queue (m)	10.2	7.9	15.3
Link Distance (m)	59.2	70.0	295.1
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 103: Marcil & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB
Directions Served	L	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	12.6	40.1	51.2	27.4	28.5
Average Queue (m)	3.2	15.6	25.7	3.9	14.1
95th Queue (m)	10.7	32.1	45.5	17.0	26.1
Link Distance (m)	71.9	71.9	59.2		234.2
Upstream Blk Time (%)			0		
Queuing Penalty (veh)			0		
Storage Bay Dist (m)				20.0	
Storage Blk Time (%)			12	0	
Queuing Penalty (veh)			2	0	

Intersection: 104: Oxford & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	52.5	25.3	34.6
Average Queue (m)	23.2	10.9	13.7
95th Queue (m)	42.0	23.0	26.9
Link Distance (m)	65.1	71.9	276.5
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 105: Harvard & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	40.4	2.7	28.4
Average Queue (m)	7.5	0.1	12.7
95th Queue (m)	26.2	1.4	21.2
Link Distance (m)	69.2	65.1	257.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 106: Wilson & Monkland

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	70.0	13.2	60.6	68.0
Average Queue (m)	36.1	3.1	28.0	31.8
95th Queue (m)	62.0	10.6	49.8	55.1
Link Distance (m)	68.4		69.2	289.9
Upstream Blk Time (%)	1		0	
Queuing Penalty (veh)	2		0	
Storage Bay Dist (m)		6.0		
Storage Blk Time (%)		6	43	
Queuing Penalty (veh)		17	4	

Intersection: 107: Melrose & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	49.0	10.8	38.4
Average Queue (m)	9.6	1.1	16.1
95th Queue (m)	30.7	6.8	28.9
Link Distance (m)	82.0	68.4	251.6
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 108: Monkland & Draper

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	4.5	10.1	16.0
Average Queue (m)	0.2	0.4	7.8
95th Queue (m)	3.3	5.3	15.2
Link Distance (m)	77.0	82.0	290.5
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 109: Royal & Monkland

Movement	EB	EB	WB	NB
Directions Served	L	T	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.5	75.9	74.6	66.5
Average Queue (m)	7.3	35.9	47.3	30.6
95th Queue (m)	16.8	62.3	68.2	52.4
Link Distance (m)		100.7	77.0	244.1
Upstream Blk Time (%)			0	
Queuing Penalty (veh)			2	
Storage Bay Dist (m)	6.0			
Storage Blk Time (%)	16	39		
Queuing Penalty (veh)	44	17		

Intersection: 110: Hampton & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.7	27.0	22.5
Average Queue (m)	0.1	5.9	10.4
95th Queue (m)	1.4	18.9	17.2
Link Distance (m)	79.5	100.7	282.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 111: Hingston & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.1	1.2	28.7
Average Queue (m)	2.5	0.0	13.1
95th Queue (m)	10.8	0.9	22.0
Link Distance (m)	74.0	79.5	217.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 112: Beaconsfield & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	2.5	15.8	31.3
Average Queue (m)	0.1	1.9	15.0
95th Queue (m)	1.3	9.3	25.7
Link Distance (m)	62.5	74.0	271.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 113: Grand & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	T	R	LTR	L	R
Maximum Queue (m)	15.4	38.7	53.5	34.7	53.8	69.5	22.5
Average Queue (m)	4.1	14.7	27.5	14.8	23.9	24.8	11.9
95th Queue (m)	11.6	31.3	47.2	32.0	43.7	53.7	26.1
Link Distance (m)		76.7	62.5		199.5	257.0	
Upstream Blk Time (%)			0				
Queuing Penalty (veh)			0				
Storage Bay Dist (m)	30.0			30.0			15.0
Storage Blk Time (%)		2	3	0		34	2
Queuing Penalty (veh)		1	2	1		21	3

Intersection: 114: Kensington & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.4	14.2	21.5
Average Queue (m)	0.1	1.1	11.4
95th Queue (m)	1.4	7.1	18.1
Link Distance (m)	65.3	76.7	265.8
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 115: Madison & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	16.8	1.3	14.8
Average Queue (m)	3.6	0.0	7.4
95th Queue (m)	12.8	1.0	14.4
Link Distance (m)	75.6	65.3	202.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 116: Benny & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	21.4	34.7	13.4
Average Queue (m)	14.0	18.2	7.3
95th Queue (m)	20.8	27.8	14.2
Link Distance (m)	185.6	64.8	205.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 118: Cavendish & Monkland

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	LT	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	46.4	25.8	55.0	40.4	36.0	118.8	42.5	35.0	153.8	37.5
Average Queue (m)	20.3	3.1	26.2	11.6	7.1	53.1	17.3	19.2	81.6	17.8
95th Queue (m)	37.5	12.6	48.6	28.1	22.8	101.8	42.3	40.4	126.7	42.1
Link Distance (m)	92.0		185.6			207.8			267.4	
Upstream Blk Time (%)						0			0	
Queuing Penalty (veh)						0			0	
Storage Bay Dist (m)		30.0		51.0	35.0		35.0	30.0		30.0
Storage Blk Time (%)	3	0	1	0	0	18	0	0	22	0
Queuing Penalty (veh)	0	0	0	0	0	20	1	2	30	1

Intersection: 120: Prince-of-Wales & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	11.9	17.4
Average Queue (m)	0.8	8.1
95th Queue (m)	6.0	15.2
Link Distance (m)	92.0	275.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 121: Walkley & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	18.7	29.2	16.3
Average Queue (m)	9.9	16.7	10.8
95th Queue (m)	14.5	24.7	16.5
Link Distance (m)	81.1	77.0	229.9
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 122: Montclair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	9.2	17.5
Average Queue (m)	0.4	9.8
95th Queue (m)	3.4	15.1
Link Distance (m)	81.1	273.4
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 123: King-Edward & Monkland

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	9.1	1.1	27.7
Average Queue (m)	0.9	0.0	13.7
95th Queue (m)	5.3	0.8	22.8
Link Distance (m)	85.7	79.8	143.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 124: Rosedale & Monkland

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	14.8	17.4	16.4
Average Queue (m)	10.2	11.2	9.5
95th Queue (m)	14.6	16.5	15.8
Link Distance (m)	80.3	85.7	264.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 125: Mariette & Monkland

Movement	EB	NB	NB
Directions Served	LT	L	TR
Maximum Queue (m)	1.8	13.4	31.0
Average Queue (m)	0.1	5.9	14.4
95th Queue (m)	1.3	12.7	23.9
Link Distance (m)	78.8		82.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)		0	2
Queuing Penalty (veh)		0	1

Intersection: 126: Mayfair & Monkland

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	7.8	20.1
Average Queue (m)	0.5	10.4
95th Queue (m)	3.9	15.9
Link Distance (m)	78.8	246.0
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 127: Monkland & Coronation

Movement	WB
Directions Served	TR
Maximum Queue (m)	55.2
Average Queue (m)	30.8
95th Queue (m)	50.7
Link Distance (m)	59.5
Upstream Blk Time (%)	1
Queuing Penalty (veh)	1
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 128: Monkland & Belmore

Movement	SB
Directions Served	R
Maximum Queue (m)	12.8
Average Queue (m)	7.2
95th Queue (m)	13.5
Link Distance (m)	240.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 198: West Hill & Monkland

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

Intersection: 203: Somerled & Marcil & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NE
Directions Served	T	T	LT	T	<L	R	R
Maximum Queue (m)	66.6	64.0	47.1	39.4	41.0	14.0	59.5
Average Queue (m)	41.4	38.2	26.2	22.1	11.4	7.5	39.3
95th Queue (m)	58.8	57.5	42.9	38.1	28.1	15.8	61.8
Link Distance (m)	68.3	68.3	79.4	79.4	240.8		53.4
Upstream Blk Time (%)	0	0					9
Queuing Penalty (veh)	0	0					23
Storage Bay Dist (m)						5.0	
Storage Blk Time (%)		46			31	31	
Queuing Penalty (veh)		0			12	18	

Intersection: 204: Oxford & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	38.3	16.6	31.6
Average Queue (m)	4.8	1.5	12.6
95th Queue (m)	24.0	8.1	29.9
Link Distance (m)	64.6	53.4	49.4
Upstream Blk Time (%)	0		2
Queuing Penalty (veh)	0		2
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 205: Harvard & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	15.6	19.4
Average Queue (m)	1.6	11.1
95th Queue (m)	8.4	17.7
Link Distance (m)	73.7	253.9
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 206: Wilson & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	22.8	21.0	48.7
Average Queue (m)	13.9	12.4	26.0
95th Queue (m)	20.4	18.6	42.0
Link Distance (m)	74.9	73.7	191.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 207: Melrose & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.0	20.1
Average Queue (m)	1.8	11.1
95th Queue (m)	8.4	17.3
Link Distance (m)	80.4	247.2
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 208: Draper & Somerled

Movement	EB	WB	SB	SB
Directions Served	TR	LT	LT	TR
Maximum Queue (m)	82.2	58.3	62.2	27.5
Average Queue (m)	35.4	28.6	17.7	14.7
95th Queue (m)	72.3	53.6	41.3	27.5
Link Distance (m)	83.8	80.4	254.9	
Upstream Blk Time (%)	3			
Queuing Penalty (veh)	14			
Storage Bay Dist (m)				20.0
Storage Blk Time (%)			7	4
Queuing Penalty (veh)			16	8

Intersection: 209: Royal & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	46.1	28.0	25.1
Average Queue (m)	17.3	12.9	12.7
95th Queue (m)	34.7	21.4	21.0
Link Distance (m)	82.4	83.8	247.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 210: Hampton & Somerled

Movement	WB
Directions Served	LT
Maximum Queue (m)	21.4
Average Queue (m)	12.7
95th Queue (m)	19.0
Link Distance (m)	82.4
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 211: Hingston & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	37.9	22.8	17.6
Average Queue (m)	17.7	13.6	10.2
95th Queue (m)	28.3	20.8	15.3
Link Distance (m)	76.6	68.5	243.3
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 212: Beaconsfield & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.4	21.8	28.0
Average Queue (m)	0.0	5.2	13.5
95th Queue (m)	1.0	15.7	21.5
Link Distance (m)	56.1	76.6	267.4
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 213: Grand & Somerled

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB	SB
Directions Served	L	T	R	LT	R	LT	R	LT	R
Maximum Queue (m)	20.4	50.8	26.3	57.6	37.4	51.2	25.3	37.1	14.5
Average Queue (m)	4.5	19.8	4.3	27.3	4.3	25.9	2.2	19.8	1.9
95th Queue (m)	13.9	39.3	16.2	49.5	17.3	43.6	12.6	33.8	10.5
Link Distance (m)		86.1		56.1		229.2		389.8	
Upstream Blk Time (%)				0					
Queuing Penalty (veh)				1					
Storage Bay Dist (m)	35.0		20.0		30.0		30.0		35.0
Storage Blk Time (%)		9	0	6	0	6	0	1	0
Queuing Penalty (veh)		6	0	2	0	1	0	0	0

Intersection: 214: Kensington & Somerled

Movement	EB	WB	WB	SB
Directions Served	TR	L	T	LTR
Maximum Queue (m)	29.7	16.9	41.0	40.6
Average Queue (m)	7.2	4.2	5.8	16.6
95th Queue (m)	22.1	12.7	22.1	31.1
Link Distance (m)	68.5		86.1	205.6
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)		42.0		
Storage Blk Time (%)			0	
Queuing Penalty (veh)			0	

Intersection: 215: Madison & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	23.2	2.3	18.8
Average Queue (m)	3.8	0.1	11.1
95th Queue (m)	14.6	1.5	17.2
Link Distance (m)	86.0	68.5	250.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 216: Borden & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB
Directions Served	L	TR	L	TR
Maximum Queue (m)	20.2	47.5	10.7	34.7
Average Queue (m)	4.4	24.3	2.7	13.9
95th Queue (m)	14.7	41.4	9.3	27.9
Link Distance (m)		69.9		90.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)	30.0		30.0	
Storage Blk Time (%)		3		0
Queuing Penalty (veh)		1		0

Intersection: 217: Bessborough & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.5	21.5	37.8
Average Queue (m)	0.4	3.3	14.2
95th Queue (m)	7.7	13.9	28.2
Link Distance (m)	50.1	69.9	189.7
Upstream Blk Time (%)	0		
Queuing Penalty (veh)	0		
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 218: Cavendish & Somerled

Movement	EB	EB	WB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	LT	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	57.4	33.5	33.9	46.1	25.7	67.0	94.5	27.5	74.7	108.1	39.4
Average Queue (m)	26.2	16.6	15.2	17.5	6.1	14.0	59.0	16.1	13.4	59.4	10.1
95th Queue (m)	49.3	33.5	29.9	35.9	17.3	38.8	89.1	32.6	44.4	91.9	33.3
Link Distance (m)	60.5			50.1			269.9			303.6	
Upstream Blk Time (%)	0			1							
Queuing Penalty (veh)	1			3							
Storage Bay Dist (m)		26.0	28.0		28.0	70.0		20.0	70.0		32.0
Storage Blk Time (%)	9	3	5	3	0	0	31	3	0	25	0
Queuing Penalty (veh)	10	6	9	3	0	0	36	13	0	22	0

Intersection: 219: Cumberland & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	22.7	12.7
Average Queue (m)	3.1	6.4
95th Queue (m)	13.4	12.9
Link Distance (m)	61.8	267.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 220: Prince-of-Wales & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	1.3	13.3	27.2
Average Queue (m)	0.0	1.5	10.8
95th Queue (m)	0.9	7.9	20.0
Link Distance (m)	71.2	61.8	192.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 221: Walkley & Somerled

Movement	EB	WB	WB	NB
Directions Served	LT	T	R	LTR
Maximum Queue (m)	55.8	35.7	29.5	38.4
Average Queue (m)	30.4	13.3	8.8	18.1
95th Queue (m)	50.8	28.2	21.6	32.7
Link Distance (m)	82.2	71.2		247.3
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)			25.0	
Storage Blk Time (%)		1	0	
Queuing Penalty (veh)		1	0	

Intersection: 222: Montclair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.3	20.3
Average Queue (m)	1.7	11.3
95th Queue (m)	8.5	18.0
Link Distance (m)	82.2	300.3
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 223: King-Edward & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	R	LTR
Maximum Queue (m)	11.6	1.3	26.0
Average Queue (m)	1.2	0.0	14.5
95th Queue (m)	6.7	1.0	22.3
Link Distance (m)	84.1		255.2
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)		20.0	
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 224: Rosedale & Somerled

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	TR	LT	LTR
Maximum Queue (m)	25.8	21.8	18.0
Average Queue (m)	15.3	11.1	10.6
95th Queue (m)	21.4	17.9	16.5
Link Distance (m)	73.9	84.1	317.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 225: Mariette & Somerled

Movement	EB	NB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	13.0	17.7
Average Queue (m)	0.9	10.4
95th Queue (m)	6.0	16.3
Link Distance (m)	84.9	258.1
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 226: Mayfair & Somerled

Movement	WB	SB
Directions Served	LT	LTR
Maximum Queue (m)	10.5	20.2
Average Queue (m)	1.9	11.9
95th Queue (m)	8.2	18.6
Link Distance (m)	84.9	146.8
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 227: Coronation & Somerled

Movement	EB	WB	NB
Directions Served	LT	TR	LTR
Maximum Queue (m)	20.6	17.7	18.0
Average Queue (m)	12.4	10.9	11.5
95th Queue (m)	18.8	15.8	17.4
Link Distance (m)	69.6	61.5	260.7
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 229: Belmore & Somerled

Movement	EB	WB
Directions Served	TR	LT
Maximum Queue (m)	34.8	12.1
Average Queue (m)	19.3	9.2
95th Queue (m)	28.4	11.2
Link Distance (m)	114.8	69.6
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 298: Somerled & West Hill

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

Intersection: 299: Somerled & Hampton

Movement	EB	WB	SB
Directions Served	T	T	LR
Maximum Queue (m)	21.2	10.0	17.5
Average Queue (m)	11.4	1.0	10.8
95th Queue (m)	17.3	5.6	17.8
Link Distance (m)	68.5	14.6	253.4
Upstream Blk Time (%)		0	
Queuing Penalty (veh)		0	
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 300: Terrebonne/Earnscliffe & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	EB	WB	WB	NB	NB	SB
Directions Served	T	T	R	LT	T	L	R	LTR
Maximum Queue (m)	30.2	26.0	5.2	34.6	28.4	58.9	27.5	39.0
Average Queue (m)	13.2	9.2	0.6	15.8	11.4	17.1	20.6	10.4
95th Queue (m)	26.0	19.3	4.1	26.6	22.0	52.2	34.0	23.4
Link Distance (m)	76.2	76.2	76.2	172.3	172.3	73.1		155.0
Upstream Blk Time (%)								
Queuing Penalty (veh)								
Storage Bay Dist (m)							20.0	
Storage Blk Time (%)						0	14	
Queuing Penalty (veh)						0	1	

Intersection: 301: Girouard/Accès Privé & Côte Saint Luc

Movement	NB	SB	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LTR	LTR	LT	TR	LT	TR
Maximum Queue (m)	64.1	15.2	39.1	43.2	12.2	13.8
Average Queue (m)	28.3	3.1	20.0	22.3	2.5	2.4
95th Queue (m)	55.0	9.8	36.1	39.8	8.4	9.0
Link Distance (m)	72.2	52.4	40.9	40.9	76.2	76.2
Upstream Blk Time (%)	0		0	0		
Queuing Penalty (veh)	0		0	1		
Storage Bay Dist (m)						
Storage Blk Time (%)						
Queuing Penalty (veh)						

Intersection: 302: Old Orchard & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE	NW
Directions Served	T	TR	LT
Maximum Queue (m)	2.2	10.4	23.5
Average Queue (m)	0.1	0.4	3.1
95th Queue (m)	1.6	4.3	13.8
Link Distance (m)	79.4	79.4	63.0
Upstream Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			
Storage Bay Dist (m)			
Storage Blk Time (%)			
Queuing Penalty (veh)			

Intersection: 304: Oxford & Côte Saint Luc

Movement	SE	SE
Directions Served	T	TR
Maximum Queue (m)	5.2	8.9
Average Queue (m)	0.4	0.9
95th Queue (m)	5.5	8.5
Link Distance (m)	102.5	102.5
Upstream Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		
Storage Bay Dist (m)		
Storage Blk Time (%)		
Queuing Penalty (veh)		

Intersection: 305: Harvard & Côte Saint Luc

Movement	NB
Directions Served	LR
Maximum Queue (m)	20.5
Average Queue (m)	9.1
95th Queue (m)	16.2
Link Distance (m)	120.2
Upstream Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	
Storage Bay Dist (m)	
Storage Blk Time (%)	
Queuing Penalty (veh)	

Intersection: 306: Wilson & Côte Saint Luc

Movement	EB	EB	WB	WB	SB
Directions Served	LT	T	LT	T	LTR
Maximum Queue (m)	37.3	35.7	36.3	36.0	56.8
Average Queue (m)	20.8	15.5	17.0	17.2	27.5
95th Queue (m)	33.5	29.7	31.9	32.6	48.3
Link Distance (m)	148.1	148.1	82.8	82.8	109.9
Upstream Blk Time (%)					
Queuing Penalty (veh)					
Storage Bay Dist (m)					
Storage Blk Time (%)		1		1	
Queuing Penalty (veh)		0		0	

Intersection: 313: Grand & Fielding

Movement	EB	WB	NB	SB
Directions Served	LTR	LTR	LTR	LTR
Maximum Queue (m)	54.2	81.6	60.4	35.0
Average Queue (m)	24.4	45.4	32.6	15.6
95th Queue (m)	44.9	72.4	52.9	29.3
Link Distance (m)	229.7	173.7	389.8	131.0
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

Intersection: 318: Cavendish & Fielding

Movement	EB	EB	WB	WB	NB	NB	NB	SB	SB	SB
Directions Served	L	TR	L	TR	L	T	R	L	T	R
Maximum Queue (m)	23.8	64.1	32.8	112.0	32.7	64.9	35.4	25.3	72.9	34.9
Average Queue (m)	6.1	27.9	16.2	45.9	8.5	26.2	7.0	3.6	38.1	6.4
95th Queue (m)	17.7	50.8	32.5	88.1	20.8	51.3	21.4	14.7	61.5	23.0
Link Distance (m)		142.3		142.0		303.6			260.3	
Upstream Blk Time (%)				0						
Queuing Penalty (veh)				0						
Storage Bay Dist (m)	24.0		33.0		33.0		33.0	28.0		28.0
Storage Blk Time (%)	0	10	1	14	0	6	0	0	13	0
Queuing Penalty (veh)	0	3	3	14	0	7	0	0	5	0

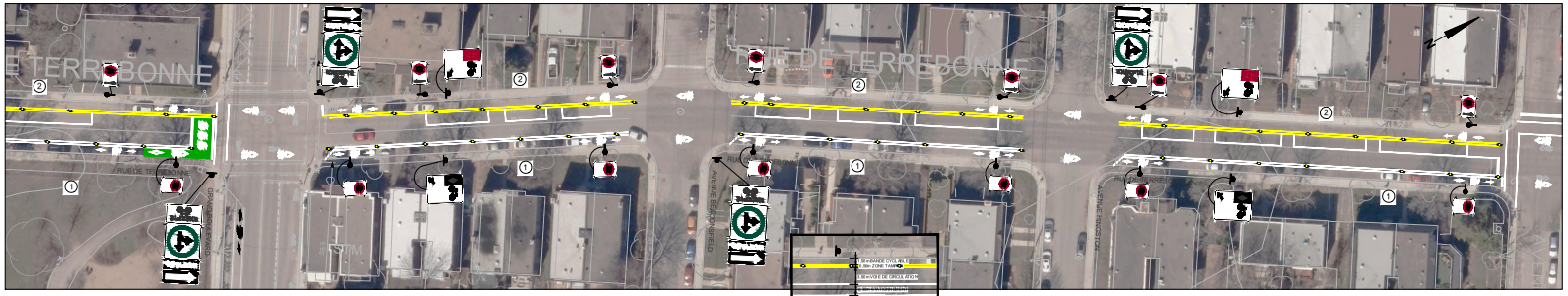
Intersection: 399: Côte Saint Luc & Clanranald

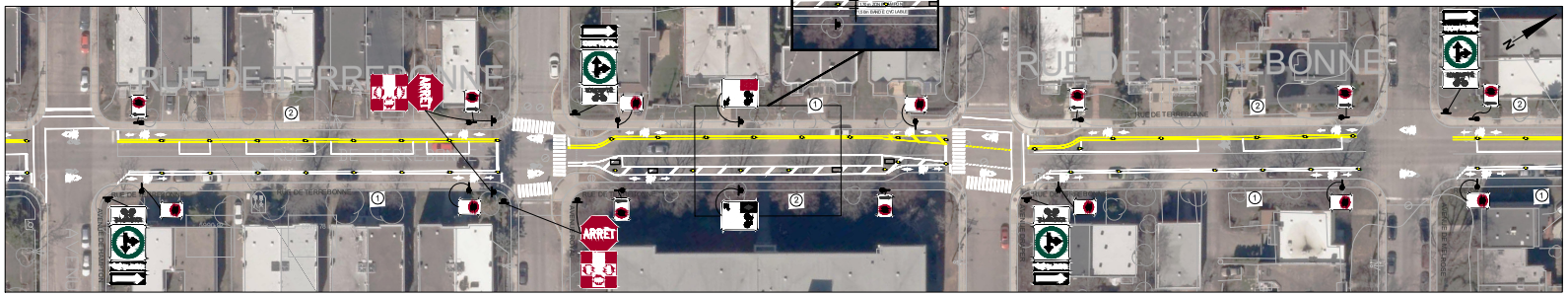
Movement	SE	SE	NW	NW
Directions Served	LT	T	T	TR
Maximum Queue (m)	39.0	38.0	3.2	14.7
Average Queue (m)	18.2	4.5	0.0	2.4
95th Queue (m)	33.8	22.1	0.0	9.6
Link Distance (m)	63.0	63.0	40.9	40.9
Upstream Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				
Storage Bay Dist (m)				
Storage Blk Time (%)				
Queuing Penalty (veh)				

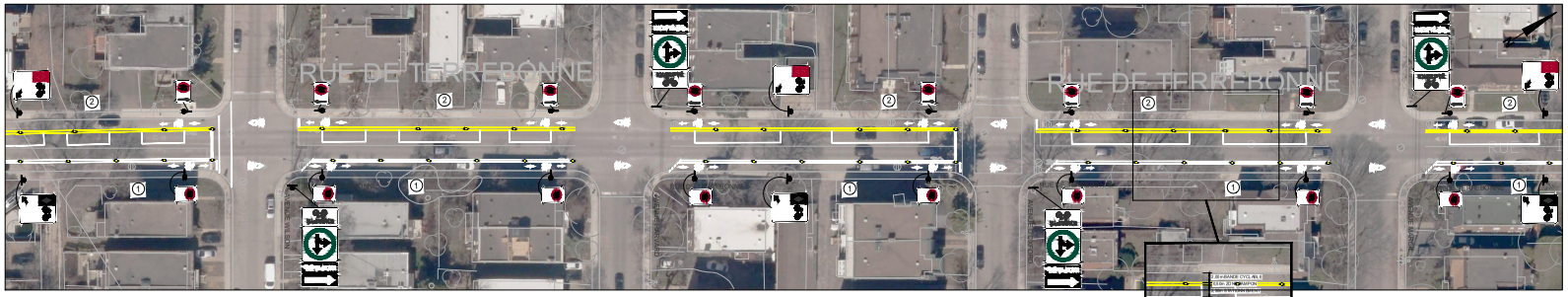
Network Summary

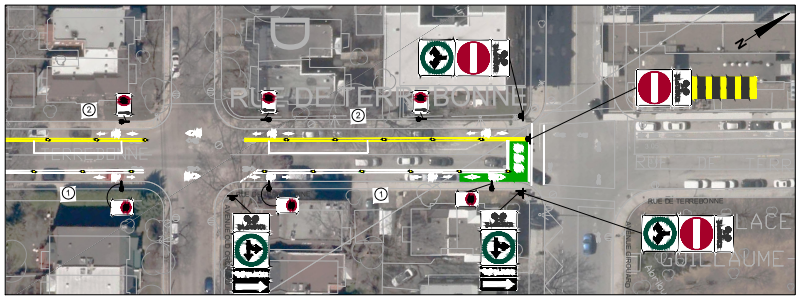
Network wide Queuing Penalty: 658

Annexe F : Mises en plan conceptuelles









Notes

Légende

1. - Signalisation de stationnement existante à retirer
2. - Signalisation de stationnement existante à conserver
- Bollards flexibles
- Bac de plantation
- Poteau et panneau de signalisation

CES DOCUMENTS NE DOIVENT PAS ÊTRE UTILISÉS À DES FINS DE CONSTRUCTION OU DE FABRICATION

Émission

N°	Date	Description	Prép. par	Resp. projet
BB	2023-08-18	FINAL	S.D.	A.L.
AA	2023-07-26	POUR COMMENTAIRES	S.D.	A.L.

Les Services EXP inc.
T +1.514.651.1001 | F +1.514.855.1645
1441, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 200
Montréal, QC H3G 1T7
CANADA
www.exp.com
NTR 0001 855 60

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
Division des études techniques
Direction des travaux publics
2140, avenue Madison, 3e étage, Montréal (Québec) H4B 2T4

Intervenants

Relevé au terrain:		--
Dessiné par:	BENJAMIN DUNN, tech.	--
Préparé par:	SANDRINE DUCHARME, CPI	--
Vérifié par:	ANDRÉ LEDUC, ing.	--

Sceau de l'ingénieur(e):

Original signé le:

Localisation: rue de Terrebonne
De l'avenue Belmore à l'avenue Girouard

Arrondissement(s): **Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce**

Nature des travaux:
Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé

Titre du plan:
Élaboration des concepts d'aménagement

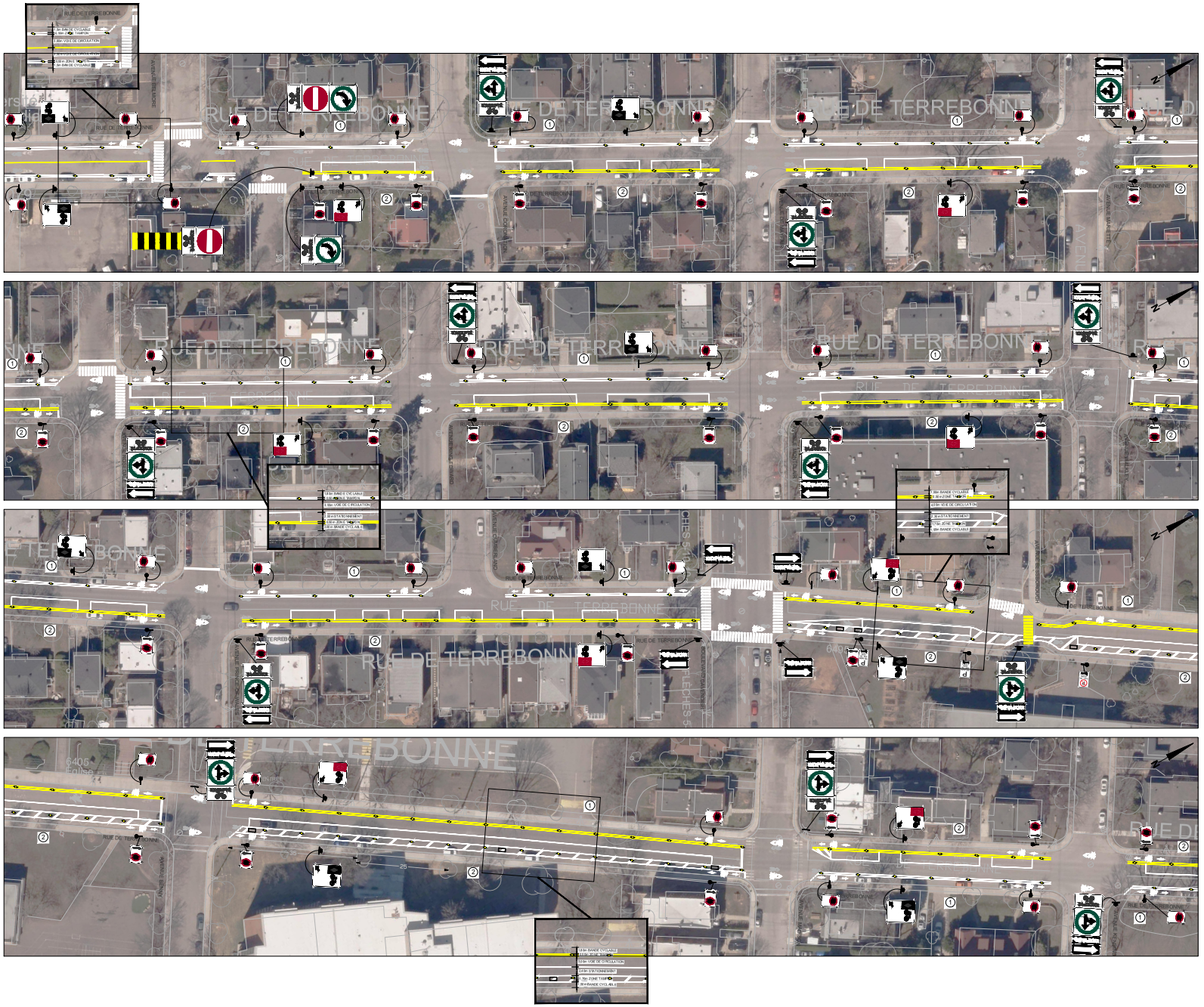
(SI) DIMENSIONS EN MÈTRES, SAUF INDICATION CONTRAIRE

Échelle: 1 : 500

0 2.5 5.0 10.0 15.0 20.0 (mètres)

N° de soumission: **CDN-NDG-19-AOP-TP-002**

N° de plan: **02**



Légende

1. - Signalisation de stationnement existante à retirer
2. - Signalisation de stationnement existante à conserver
- Bollards flexibles
- Bac de plantation
- Poteau et panneau de signalisation

Notes

CES DOCUMENTS NE DOIVENT PAS ÊTRE UTILISÉS À DES FINS DE CONSTRUCTION OU DE FABRICATION

Émission

N°	Date	Description	Prép. par	Resp. projet
BB	2023-08-18	FINAL	S.D.	A.L.
AA	2023-07-26	POUR COMMENTAIRES	S.D.	A.L.

Les Services EXP inc.
T +1.514.631.1061 | F +1.514.855.7645
1441, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 200
Montréal, QC H3G 1T7
CANADA
www.exp.com
MTR 0001 86 46

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
Division des études techniques
Direction des travaux publics
2140, avenue Madison, 3e étage, Montréal (Québec) H4B 2T4

Intervenants

Relevé au terrain:		--
Dessiné par:	BENJAMIN DUNN, tech.	--
Préparé par:	SANDRINE DUCHARME, CPI	--
Vérifié par:	ANDRÉ LEDUC, ing.	--

Sceau de l'ingénieur(e):

Original signé le:

Localisation: rue de Terrebonne
De l'avenue Belmore à l'avenue Girouard

Arrondissement(s): **Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce**

Nature des travaux:
Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé

Titre du plan:
Élaboration des concepts d'aménagement

(SI) DIMENSIONS EN MÈTRES, SAUF INDICATION CONTRAIRE

Échelle: 1 : 500

0 2.5 5.0 10.0 15.0 20.0 (mètres)

N° de soumission: **CDN-NDG-19-AOP-TP-002**

N° de plan: **01**

Annexe G : Estimation des quantités

Arrondissement CDN-NDG: Étude de mobilité sur la rue de Terrebonne avec l'objectif d'inclure un aménagement cyclable protégé
No. Projet: MTR-00251766-A5

Estimation des quantités

Marquage			
#	Item	Unité	Quantité
1	Ligne axiale (jaune)	m linéaire	8
2	Ligne de séparation de la bande cyclable (blanche)[1]	m linéaire	2952
3	Ligne de séparation de la bande cyclable (jaune)[1]	m linéaire	3498
4	Ligne en biseau pointillée	Unitaire	26
5	Ligne de hachurage aux débarcadères scolaires	m2	609
6	Ligne d'arrêt (véhicule) - Longueur moy. de 4 m	Unitaire	16
7	Ligne d'arrêt (vélo) - Longueur moy. de 1,5 m	Unitaire	24
8	SAS vélo (vert)[2]	m2	112
9	Symbole vélo	Unitaire	171
10	Symbole flèche	Unitaire	107
11	Symbole mâcle[3]	Unitaire	109
12	Symbole chevron	Unitaire	58
13	Effaçage: ligne axiale	m linéaire	1871
14	Effaçage: symbole vélo	Unitaire	72
15	Effaçage: symbole chevron	Unitaire	72
16	Effaçage: ligne d'arrêt	Unitaire	20
17	Effaçage: bande cyclable blanche	Unitaire	1480

Signalisation			
	Item	Unité	Quantité
18	Panneau arrêt interdit	Unitaire	108
19	Panneau stationnement débarcadère	Unitaire	2
20	Panneau d'arrêt	Unitaire	2
21	Panneau d'arrêt toutes directions	Unitaire	2
22	Panneau sens unique	Unitaire	30
23	Panneau « Excepté vélo » noir	Unitaire	30
24	Panneau de prescription tout droit et virage	Unitaire	26
25	Panneau de prescription virage à gauche et à droite	Unitaire	1
26	Panneau de prescription virage à droite	Unitaire	2
27	Panneau entrée interdite	Unitaire	5
28	Panneau « Excepté vélo » blanc	Unitaire	29
29	Panneau voie réservée pour vélo (noir)	Unitaire	11
30	Panneau voie réservée pour vélo (rouge)	Unitaire	14
31	Panneau noir et jaune	Unitaire	2
32	Poteaux de signalisation*	Unitaire	200
Mobilier			
	Item	Unité	Quantité
33	Bollard	Unitaire	357
34	Bac de plantation	Unitaire	8

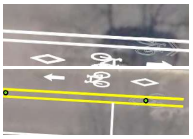
*Prends en compte la combinaison de panneaux sur un même poteau

[1] longueur calculée en mètres linéaires de lignes simples

[2] peinture verte seulement (les symboles sont calculés séparément)

[3] incluant 2 macles de plus grosse taille à l'intérieur des SAS vélos

#2 & #3:



#4:



#5:



#8[2]:



#21:



#31:



Avis juridique

Le présent rapport a été préparé par Les Services **EXP** inc. pour le compte de **l'arrondissement CDN-NDG**

Toute utilisation qu'une tierce partie fera de ce rapport ou toute action ou décision prise sur son fondement demeure la responsabilité de ladite partie. Les Services **EXP** inc. ne peuvent être tenus responsables des dommages subis, le cas échéant, résultant des décisions prises ou des actions posées par un tiers en vertu du présent rapport.


exp.