

Note technique

Analyse d'un scénario d'aménagement à Westmount

PRÉSENTÉ À :

Jonathan Auger

Conseiller en aménagement – mobilité et circulation

Bureau de projets et gestion du territoire

Équipe technique : Andréanne Cadieux-Charbonneau, ing.
Pascal Gratton, ing.

Vérifié par : _____
Pascal Gratton, ing.
N° OIQ: 5034370

Registre des
émissions

Révision	Date	Validé par	Version et commentaires
0A	15-04-2026	PG	Preliminaire

Référence : D25-0908

Table des matières

1.1	Mise en Contexte	2
1.2	Réaménagement proposé	2
1.3	Réaffectation des débits	3
1.3.1	Hypothèse de réaffectation pour la mise à sens unique de l'avenue Metcalfe en direction nord	3
1.3.2	Hypothèse de réaffectation pour la mise à sens unique de l'avenue Kensington en direction sud	3
1.3.3	Hypothèse de réaffectation pour la mise à sens unique de l'avenue Argyle en direction sud	3
1.4	Conditions de circulation anticipées	3
1.4.1	Pointe AM	3
1.4.2	Pointe midi	5
1.4.3	Pointe PM	6
1.5	Appréciation des impacts sur le réseau routier et mesures d'atténuation	7

Liste des acronymes

AM	matin
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
PM	Après-midi
TA	Transport actif (piétons et vélos)
TD	Tout droit
Tot.	Total
VD	Virage à droite
VG	Virage à gauche

1.1 MISE EN CONTEXTE

À la suite des commentaires formulés par la Ville de Westmount dans le rapport d'étude de circulation de l'avenue Argyle (2025), il est demandé de revoir le concept du scénario 1 en retirant la mise à sens unique de l'avenue Montrose. Comme cette nouvelle demande s'ajoute au rapport déjà soumis, le présent scénario 4 est considéré un complément du rapport d'étude de circulation déjà soumis.

1.2 RÉAMÉNAGEMENT PROPOSÉ

Le réaménagement proposé pour le scénario 4 est illustré à la figure suivante.



FIGURE 1 RÉAMÉNAGEMENT DES SENS UNIQUE DU SCÉNARIO 4

Le réaménagement proposé pour le scénario 4 reprend les principes présentés au scénario 1. Le principal ajustement concerne le retrait de la mise à sens unique de l'avenue Montrose, où la circulation à double sens demeure permise. En résumé :

- Metcalfe est proposé en sens unique vers le Nord;
- Kensington est proposé en sens unique vers le Sud;
- Argyle entre Montrose et Côte-Saint-Antoine est proposé à sens unique vers le Sud;
- Argyle entre Côte-Saint-Antoine et Sherbrooke est conservé à double sens.

Le réaménagement spécifique de chacun des axes ciblés demeure comme présenté au scénario 1.

1.3 RÉAFFECTATION DES DÉBITS

Les hypothèses de réaffectation sont pareilles qu'au scénario 1, mais elles sont répétées ici.

1.3.1 Hypothèse de réaffectation pour la mise à sens unique de l'avenue Metcalfe en direction nord

Les usagers en direction sud sur l'avenue Metcalfe proviennent du chemin de la Côte-Saint-Antoine ou de l'avenue Springfield. Les principaux déplacements observés pour les usagers qui descendent l'avenue Metcalfe se dirigeraient soit vers la rue Sherbrooke ou déposent leur enfant à l'école. Il est proposé de réaffecter ces usagers par l'avenue Kensington. Les parents du secteur utiliseront le débarcadère existant et les usagers en direction de la rue Sherbrooke pourront aussi y accéder.

1.3.2 Hypothèse de réaffectation pour la mise à sens unique de l'avenue Kensington en direction sud

Les tendances de circulation des usagers sur l'avenue Kensington en direction nord proviennent majoritairement de l'avenue Kensington au sud de la rue Sherbrooke. Certains usagers se dirigent ensuite au nord du secteur alors que d'autres se dirigent vers le débarcadère de l'avenue Kensington. Il a été pris en compte qu'en enlevant la direction nord de l'avenue Kensington, une proportion (20%) d'usagers emprunteront l'avenue Stanton en direction nord, une plus grande proportion (30%) se réaffecterait par l'avenue Clarke et les autres s'achemineraient sur l'avenue Metcalfe.

1.3.3 Hypothèse de réaffectation pour la mise à sens unique de l'avenue Argyle en direction sud

Les usagers de l'avenue Argyle en direction nord proviennent en grande partie de la rue Sherbrooke vers The Boulevard. Les patrons de déplacement indiquent qu'une quantité considérable d'usagers sur l'avenue Argyle en direction nord sont en transit à travers le secteur. L'hypothèse de conception proposée est que les usagers se destinant au nord de l'avenue Argyle le feront par l'avenue Clarke. Les usagers voulant s'acheminer en direction ouest à partir de l'avenue Argyle seront réaffectés sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine et dans le réseau local au nord de l'avenue Montrose. Les usagers voulant s'acheminer en direction est à partir de l'avenue Argyle le feront à partir de l'avenue Clarke.

1.4 CONDITIONS DE CIRCULATION ANTICIPÉES

Après avoir réaffecté les débits en fonction des hypothèses présentées plus haut, une simulation des mouvements et une évaluation, des conditions de circulation permettent de comprendre l'impact des réaménagements sur le réseau. Les heures de pointe considérées sont identiques à la situation actuelle.

1.4.1 Pointe AM

Les conditions de circulation anticipées en pointe matinale, soit entre 7h45 et 8h45, sont illustrées par la figure 2. Un code couleur représente les niveaux de service de chacun des mouvements, seuls les mouvements aux intersections des tronçons ciblés sont illustrés. L'intégralité des données est disponible en annexe 2.



FIGURE 2 INVENTAIRE DES MOUVEMENTS ET DE NDS SUR LES AXES CIBLÉS EN POINTE AM DU SCÉNARIO 4

L'ensemble des intersections situées sur les axes ciblés présentent des niveaux de service variant de A à C. Les mouvements les plus contraignants se trouvent à l'approche nord de l'intersection Sherbrooke / Argyle. Comme cette intersection n'est pas régulée par des feux de circulation, mais plutôt par un arrêt sur l'avenue Argyle, elle devient congestionnée, car le virage à gauche vers la rue Sherbrooke est plus difficile ; ce mouvement atteint un niveau F.

Les mouvements aux approches nord et sud de l'intersection Sherbrooke / Kensington se dégradent légèrement (NDS de D), en raison d'une présence accrue de manœuvres de virage. Par ailleurs, l'absence de mouvements provenant de l'approche nord de l'avenue Metcalfe améliore les mouvements de l'approche sud à l'intersection avec la rue Sherbrooke.

L'intersection Sherbrooke / Clarke affiche un niveau de service de D, ce qui s'explique par la réaffectation des débits se dirigeant vers le nord de l'avenue Argyle, lesquels y sont redirigés.

1.4.2 Pointe midi

Les conditions de circulation anticipées en période hors pointe (midi), soit entre 12h00 et 13h00, sont illustrées par la figure 3. Un code couleur représente les niveaux de service de chacun des mouvements, seuls les mouvements aux intersections des tronçons ciblés sont illustrés. L'intégralité des données est disponible en annexe 2.



FIGURE 3 INVENTAIRE DES MOUVEMENTS ET DE NDS SUR LES AXES CIBLÉS EN POINTE MIDI DU SCÉNARIO 4

L'ensemble des mouvements sont fluides et les intersections à l'étude présentes toutes des niveaux de service compris entre A et C. Les réaménagements proposés n'ont pas d'impact significatif sur les conditions de circulation en pointe du midi.

1.4.3 Pointe PM

Les conditions de circulation anticipées en pointe de l'après-midi, soit entre 15h00 et 16h00, sont illustrées par la figure 4. Un code couleur représente les niveaux de service de chacun des mouvements, seuls les mouvements aux intersections des tronçons ciblés sont illustrés. L'intégralité des données est disponible en annexe 2.



FIGURE 4 INVENTAIRE DES MOUVEMENTS ET DE NDS SUR LES AXES CIBLÉS EN POINTE PM DU SCÉNARIO 4

L'ensemble des mouvements sont fluides et les intersections à l'étude présentes toutes des niveaux de service compris entre A et C. Il est important de remarquer que les mouvements de l'approche ouest de l'intersection Sherbrooke / Metcalfe, sont rendus plus difficile durant cette période, mais ne sont pas une problématique majeure.

1.5 APPRÉCIATION DES IMPACTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER ET MESURES D'ATTÉNUATION

Les principaux impacts liés aux modifications proposées se manifestent surtout durant la période de pointe du matin, particulièrement dans le secteur de l'école, où des sens uniques sont proposés. Cette période correspond à l'arrivée des élèves, ce qui accentue les volumes et les contraintes de circulation. Cependant, la dégradation ne nécessite pas une modification des temps aux feux de circulation. À l'heure du midi, aucun enjeu notable n'est constaté et, en fin d'après-midi, les effets demeurent limités, notamment car les arrivées des parents sont généralement plus étalées.

Une mise à jour des plans de feux est nécessaire pour l'intersection Sherbrooke / Kensington afin d'accueillir les têtes piétonnes à l'intersection.

En complément aux changements nécessaires, voici des pistes de solution pour améliorer les conditions de circulation :

- Ajuster la synchronisation des feux de circulation sur la rue Sherbrooke, entre les avenues Redfern et Clarke, pour permettre aux véhicules d'avoir un meilleur créneau de passage pour effectuer le virage à gauche depuis l'avenue Argyle.
- Enfin, une optimisation du feu à l'intersection Sherbrooke / Clarke, en période matinale, pourrait faciliter les mouvements de virage à gauche vers le nord.

Annexe 1 – Débits et NDS des intersections simulées en situation projetée – scénario 4

Mount Pleasant / Cedar

Pointe	7	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit	16	82		98						147	76	223	27	531	11	569	890
	Retard	45	27		30						27	38	31	35	32	34	33	32
	NDS	D	C		C						C	D	C	D	C	C	C	C
Midi	Débit	5	26		31						32	6	38	10	300	18	328	398
	Retard	30	21		23						16	20	17	18	21	22	21	21
	NDS	C	C		C						B	B	B	B	C	C	C	C
PM	Débit	13	61		74						90	37	127	33	318	6	357	557
	Retard	33	23		25						18	30	21	17	20	20	20	21
	NDS	C	C		C						B	C	C	B	C	B	C	C

Metcalfe / Sherbrooke

Pointe	8	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit					2	360	58	420	47	64	32	143	45	599	3	647	1209
	Retard					35	15	20	16	37	43	41	41	57	32	24	34	29
	NDS					C	B	C	B	D	D	D	D	E	C	C	C	C
Midi	Débit					2	365	20	387	25	27	14	66	15	448	4	467	920
	Retard					11	5	4	5	29	33	30	31	22	17	19	18	13
	NDS					B	A	A	A	C	C	C	C	C	B	B	B	B
PM	Débit					2	443	47	492	52	86	28	166	39	434	2	475	1132
	Retard					14	11	11	11	36	42	40	39	53	27	37	29	23
	NDS					B	B	B	B	D	D	D	D	D	C	D	C	C

Kensington / Sherbrooke

Pointe	9	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit	74	54	75	203	24	287		311	45		90	135		598	40	638	1287
	Retard	43	36	45	42	12	8		9	40		38	39		2	2	2	14
	NDS	D	D	D	D	B	A		A	D		D	D		A	A	A	B
Midi	Débit	46	91	17	154	10	363		373	26		39	65		436	25	461	1054
	Retard	33	13	33	21	14	4		5	27		26	26		2	2	2	7
	NDS	C	B	C	C	B	A		A	C		C	C		A	A	A	A
PM	Débit	43	39	25	107	25	427		452	50		53	103		426	36	462	1124
	Retard	25	14	26	22	9	4		4	34		32	33		3	3	3	8
	NDS	C	B	C	C	A	A		A	C		C	C		A	A	A	A

Redfern / Sherbrooke

Pointe	10	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit					10	342		352	60		30	90		762	5	767	1208
	Retard					15	5		5	38		37	38		5	6	5	7
	NDS					B	A		A	D		D	D		A	A	A	A
Midi	Débit					3	357		360	39		26	65		538	5	543	969
	Retard					13	11		11	28		23	26		3	2	3	7
	NDS					B	B		B	C		C	C		A	A	A	A
PM	Débit					12	439		451	46		29	75		518	8	526	1052
	Retard					7	3		3	37		34	36		7	7	7	7
	NDS					A	A		A	D		C	D		A	A	A	A

Clarke / Sherbrooke

Pointe	11	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit	70	96	20	186	42	282	140	464	63	109	21	193	122	636	86	844	1688
	Retard	102	97	97	99	59	29	22	29	105	99	107	102	37	17	16	20	41
	NDS	F	F	F	F	E	C	C	C	F	F	F	F	D	B	B	B	D
Midi	Débit	30	50	14	94	42	315	90	447	58	76	17	151	56	492	53	601	1292
	Retard	32	34	33	33	33	22	18	22	35	37	38	36	27	17	14	17	23
	NDS	C	C	C	C	C	C	B	C	C	D	D	D	C	B	B	B	C
PM	Débit	50	70	30	150	45	381	135	561	70	141	21	232	75	496	46	617	1560
	Retard	40	38	39	39	40	28	25	28	40	43	44	42	66	28	25	32	33
	NDS	D	D	D	D	D	C	C	C	D	D	D	D	E	C	C	C	C

Clarke / Cedar

Pointe	13	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit	9	7		16						290	13	303		558	90	648	966
	Retard	19	15		17						19	20	19		18	19	18	18
	NDS	B	B		B						B	B	B		B	B	B	B
Midi	Débit	5	2		7						182	8	190		348	51	399	595
	Retard	19	8		16						16	17	16		12	14	13	14
	NDS	B	A		B						B	B	B		B	B	B	B
PM	Débit	11	14		25						289	14	303		341	73	414	742
	Retard	20	15		17						18	19	18		13	14	13	15
	NDS	B	B		B						B	B	B		B	B	B	B

Mountain / Cedar

Pointe	17	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit										6	33	39		536	54	590	628
	Retard										1	21	18		2	2	2	3
	NDS										A	C	B		A	A	A	A
Midi	Débit										7	25	32		301	62	363	396
	Retard										1	18	14		2	2	2	3
	NDS										A	B	B		A	A	A	A
PM	Débit										6	22	28		328	39	367	395
	Retard										1	21	17		2	2	2	3
	NDS										A	C	B		A	A	A	A

Argyle / Côte-Saint-Antoine

Pointe	20	Approche nord				Approche sud-est				Approche sud				Approche nord-ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit	9	100	79	188					133	1	25	159					372
	Retard	6	5	6	6					5	0	4	5					5
	NDS	A	A	A	A					A	A	A	A					A
Midi	Débit	1	75	28	104					110	1	4	115					224
	Retard	4	5	4	4					4	1	3	4					4
	NDS	A	A	A	A					A	A	A	A					A
PM	Débit	4	121	45	170					147	1	7	155					349
	Retard	4	3	4	3					4	1	3	4					4
	NDS	A	A	A	A					A	A	A	A					A

Argyle / Sherbrooke

Pointe	45	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit	69	67	34	170		296	103	399					43	740		783	1352
	Retard	55	1	46	32		2	2	2					6	1		1	5
	NDS	F	A	E	D		A	A	A					A	A		A	A
Midi	Débit	47	0	25	72		330	86	416					23	536		559	1046
	Retard	10	0	6	8		2	2	2					3	1		1	2
	NDS	A	A	A	A		A	A	A					A	A		A	A
PM	Débit	49	0	29	78		399	114	513					34	508		542	1133
	Retard	11	1	7	9		2	2	2					7	1		1	2
	NDS	B	A	A	A		A	A	A					A	A		A	A

[illegible]

Pointe	49	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit	44	124	7	175	20	162	25	207					5	80	12	97	478
	Retard	5	5	4	5	5	5	4	5					5	4	3	4	5
	NDS	A	A	A	A	A	A	A	A					A	A	A	A	A
Midi	Débit	27	72	3	102	9	62	18	89					1	31	4	36	227
	Retard	4	4	4	4	4	4	3	4					0	4	3	3	4
	NDS	A	A	A	A	A	A	A	A					A	A	A	A	A
PM	Débit	37	80	4	121	11	133	29	173					2	45	10	57	352
	Retard	4	5	4	5	5	5	4	4					4	4	3	4	4
	NDS	A	A	A	A	A	A	A	A					A	A	A	A	A

[illegible]

Stanton / Côte-Saint-Antoine

Pointe	56	Approche nord				Approche est				Approche sud				Approche ouest				TOT.
		VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	VG	TD	VD	APP.	
AM	Débit			25	25		210	13	223	60	56		116					365
	Retard			5	5		9	8	8	8	4		6					7
	NDS			A	A		A	A	A	A	A		A					A
Midi	Débit			25	25		143	12	155	19	16		35					215
	Retard			4	4		4	4	4	4	2		3					4
	NDS			A	A		A	A	A	A	A		A					A
PM	Débit			31	31		187	13	200	41	20		61					291
	Retard			3	3		5	4	5	5	3		4					4
	NDS			A	A		A	A	A	A	A		A					A