



# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT

*Principes directeurs pour les infrastructures et  
la gestion des transports*

## WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN

*Guiding Principles for Transportation Infrastructure,  
Management and Control*





*Westmount*

# **Plan directeur de circulation et de transport actif de Westmount – Principes directeurs pour les infrastructures et la gestion des transports**

Septembre 2013 - v7.0

111-17587-00



1600, boul. René-Lévesque ouest, bureau 1600

Montréal (Québec) H3H 1P9

Téléphone: (514) 340-0046

Télécopie: (514) 340-1337 | [www.genivar.com](http://www.genivar.com)

# Plan directeur de circulation et de transport actif de Westmount – Principes directeurs pour les infrastructures et la gestion des transports

## Équipe :

Tam Nguyen, ing., M.ing.  
Stephan Kellner, ing., M.A.Sc.  
Eric Léonard, B.A.  
Pooya Rafiee, ing., M.Sc.A.  
Jean-François Cappuccilli, Ph.D.  
Vincent Ermatinger, ing., M.A.Sc.  
Nicolas Bissuel-Roy, ing.  
Erin Lafrenière, urb, M.u.  
André Milot, techn.  
Philippe Mytofir, techn.  
Karine Thibault, techn.

---

Paul Tétreault, urb., ing., MUP (OUQ 1305 | OIQ 5007053)

## Verifié et approuvé par :

---

Eric Peissel, urb., MUP (OUQ – 1092)  
Chargé de projet et vice-président, Transports

---

## Référence complète

GENIVAR Inc. (2013) Plan directeur de circulation et de transport actif de Westmount – Principes directeurs pour les infrastructures et la gestion des transports, pour la Ville de Westmount, Montréal, 115 pages et annexes.

*M:\2011\1111-17587-00\Transport\3.0 Technique\3.8 Rapports-Devis\03\_Plan\111-17587-00-Plandirecteur-v7.0-20131003-v.f.docx*

GENIVAR Inc.

1600, boul. René-Lévesque ouest, bureau 1600, Montréal (Québec) H3H 1P9

Téléphone: (514) 340-0046 | Télécopie: (514) 340-1337 | [www.genivar.com](http://www.genivar.com)

111-17587-00

Septembre 2013 - v7.0



## Table des matières

<b>1.0 INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
1.1 ÉNONCÉ DE VISION .....	1
1.2 CONTEXTE .....	1
1.3 QU'EST-CE QU'UN PLAN DIRECTEUR? .....	1
1.4 ÉLABORATION DU PLAN DIRECTEUR.....	2
1.5 CONSULTATIONS PUBLIQUES.....	2
1.6 STRUCTURE DU PLAN.....	3
<b>2.0 SITUATION ACTUELLE</b> .....	<b>4</b>
2.1 GÉOGRAPHIE.....	4
2.2 PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS .....	10
2.3 DÉPLACEMENTS .....	16
2.4 TRANSPORT ACTIF .....	23
2.4.1 Piétons.....	23
2.4.2 Cyclistes .....	28
2.5 TRANSPORT COLLECTIF .....	32
2.6 RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION .....	37
2.6.1 Réseau routier .....	37
2.6.2 Circulation.....	49
2.7 STATIONNEMENT .....	60
2.8 PROJETS PLANIFIÉS.....	68
2.9 SYNTHÈSE DE LA SITUATION ACTUELLE .....	75
<b>3.0 VISION ET OBJECTIFS</b> .....	<b>77</b>
3.1 VISION .....	77
3.2 OBJECTIFS ET ORIENTATIONS.....	78
3.3 CONTRAINTES .....	79
3.4 QU'EST-CE QU'UN PLAN DIRECTEUR? .....	80
<b>4.0 PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF</b> .....	<b>81</b>
4.1 TRANSPORT ACTIF - PIÉTONS .....	82
4.2 TRANSPORT ACTIF – CYCLISTES .....	86
4.3 TRANSPORT COLLECTIF .....	91
4.4 RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION .....	93
4.4.1 Hiérarchie routière et limites de vitesse .....	93
4.4.2 Régimes routiers.....	94
4.4.3 Gestion des intersections et feux de circulation .....	96
4.4.4 Vitesses des véhicules .....	97
4.5 STATIONNEMENT .....	102
4.5.1 Types de mesures de stationnement .....	103
4.5.2 Mesures générales portant sur le stationnement .....	103
4.6 PROJETS EXTERNES .....	107
4.7 MESURES RÉGIONALES.....	108

<b>5.0 MISE EN ŒUVRE DU PLAN .....</b>	<b>109</b>
<b>5.1 CONSULTATION PUBLIQUE .....</b>	<b>109</b>
<b>5.2 MISE EN ŒUVRE DU PROJET .....</b>	<b>109</b>
<b>5.3 COMITÉ CONSULTATIF SUR LE TRANSPORT .....</b>	<b>110</b>
<b>5.4 CRITÈRES RETENUS POUR L'ÉVALUATION DES MESURES ET DES OPTIONS .....</b>	<b>110</b>
<b>5.5 PHASAGE SUGGÉRÉ DES MESURES.....</b>	<b>111</b>
<b>5.6 SUIVI DES MESURES MISES EN PLACE.....</b>	<b>112</b>
<b>5.7 SUIVI ET RÉVISION DU PLAN .....</b>	<b>113</b>
<b>RÉFÉRENCES .....</b>	<b>114</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>114</b>

### **Liste des annexes**

A	Abréviations et glossaire
B	Consultation publique
C	Cartes historiques de Westmount consultées
D	Illustration et description des niveaux de service aux intersections avec feux

### **Liste des tableaux**

Tableau 2.1	Données démographiques de Westmount et de l'Île de Montréal (2006)
Tableau 2.2	Lignes de transport collectif à Westmount
Tableau 2.3	Hiérarchie routière
Tableau 2.4	Offre de stationnement réglementé sur rue
Tableau 2.5	Occupation des stationnements par secteur
Tableau 5.1	Phasage des mesures

### **Liste des figures**

Figure 2.1	Ville de Westmount
Figure 2.2	Contraintes géographiques (barrières et liens)
Figure 2.3	Pente des rues
Figure 2.4	Réseau de transport collectif en 1941
Figure 2.5	Densité de la population
Figure 2.6	Générateurs importants de déplacement
Figure 2.7	Modèles de déplacement de Westmount
Figure 2.8	Déplacements à Westmount - motifs
Figure 2.9	Déplacements à Westmount – parts modales
Figure 2.10	Mode de transport habituel vers le travail (2006)
Figure 2.11	Trottoirs et autres liens piétonniers

- Figure 2.12 Nombre de piétons
- Figure 2.13 Réseau cyclable
- Figure 2.14 Volumes de cyclistes
- Figure 2.15 Réseau de transport collectif
- Figure 2.16 Hiérarchie routière
- Figure 2.17 Gestion de la circulation et des carrefours
- Figure 2.18 Limites de vitesse affichées
- Figure 2.19 Mesures d'apaisement de la circulation
- Figure 2.20 Itinéraires de camionnage proposés par la Ville de Montréal
- Figure 2.21 Volumes de circulation
- Figure 2.22 Volumes de trafic aux écrans et cordons
- Figure 2.23 Structure du trafic
- Figure 2.24 Niveaux de service – Heure de pointe du matin
- Figure 2.25 Congestion – Période de pointe du matin
- Figure 2.26 Niveaux de service – Heure de pointe de l'après-midi
- Figure 2.27 Congestion – Période de pointe de l'après-midi
- Figure 2.28 Règlementation du stationnement
- Figure 2.29 Occupation du stationnement selon la période du jour à Westmount
- Figure 2.30 Places de stationnement sur rue par zone
- Figure 2.31 Occupation du stationnement selon la période du jour par secteur
- Figure 2.32 Projets potentiels et planifiés
- Figure 4.1 Mesures pour les piétons
- Figure 4.2 Types d'aménagements cyclables
- Figure 4.3 Réseau cyclable de Westmount
- Figure 4.4 Mesures pour le transport collectif
- Figure 4.5 Exemple d'un régime routier
- Figure 4.6 Hiérarchie routière de Westmount
- Figure 4.7 Limites de vitesse
- Figure 4.8 Régimes routiers et mesures de gestion de la circulation
- Figure 4.9 Secteurs pour l'application de mesures pour le stationnement

## **1.0 INTRODUCTION**

---

### **1.1 ÉNONCÉ DE VISION**

“La Ville de Westmount cherche à mettre sur pied un réseau d’infrastructures de transports desservant l’ensemble de la communauté, peu importe leur mode de déplacement, et ce, de manière intégrée, sécuritaire et efficace. Afin d’atteindre ses objectifs en développement durable, la Ville s’efforce de réduire la dépendance à l’automobile en encourageant l’usage de la marche, du vélo et du transport collectif. De plus, dans un souci de santé et de bien-être et par égard au sentiment d’appartenance à la communauté, la Ville tente de réduire le volume et les vitesses du trafic véhiculaire, permettant ainsi de réduire le bruit et la pollution.”

### **1.2 CONTEXTE**

La Ville de Westmount désire procéder à un examen global du réseau routier en vue de maintenir la qualité de vie de ses résidents. Pour ce faire, le Conseil municipal a senti le besoin de préparer un Plan directeur de circulation et de transport actif. Ce Plan directeur servirait de cadre de référence lors des améliorations et investissements futurs dans le réseau de transport. Il représente pour la Ville de Westmount une feuille de route pour guider les prises de décisions à venir en matière de transport sur son territoire.

GENIVAR a préparé le Plan directeur de circulation et de transport actif au nom de la Ville de Westmount et en collaboration avec celle-ci.

Le présent document vise à fournir une vision, une direction et des orientations générales en matière de transport à Westmount. La vision, les buts, les objectifs et les mesures présentés dans ce document orienteront au cours des prochaines années les futurs projets menés par la Ville de Westmount à travers d’autres outils : budgets, programmes triennaux d’immobilisations, réglementation, outils de planification, études sectorielles, études en transport et projets d’immobilisations. Les autres actions entreprises par la Ville devraient également se conformer aux grandes orientations contenues dans le présent document.

### **1.3 QU’EST-CE QU’UN PLAN DIRECTEUR?**

Les buts du Plan directeur de la circulation et du transport actif sont les suivants:

- Analyser la situation actuelle de la circulation et des transports;

- Proposer les changements nécessaires en vue d'atteindre les objectifs du Conseil municipal de Westmount;
- Fournir les outils nécessaires pour assurer une planification et une gestion efficaces de la circulation;
- Apporter des solutions aux problématiques de transport à long terme;
- Promouvoir le transport actif sur le territoire de la ville tout en diminuant la dépendance envers l'automobile;
- Assister le Comité administratif sur la circulation de la ville dans la prise de décisions en lui fournissant un cadre général de planification.

Un « plan directeur » fournit des orientations générales à la Ville, à ne pas confondre avec un « plan », qui a rapport avec un dessin, un plan de construction ou une carte à grande échelle. Le présent Plan directeur présente une feuille de route permettant de guider les décisions futures en matière de transport, sans pour autant préciser les mesures à appliquer à toutes les intersections, ni décrire la mise en place de plans d'action spécifiques.

#### **1.4 ÉLABORATION DU PLAN DIRECTEUR**

Le Plan a été élaboré en collaboration avec un Comité directeur qui a contrôlé la progression des travaux, fourni des orientations stratégiques et techniques et validé les conclusions des recherches. Le Comité directeur du Plan se composait de trois conseillers municipaux et de représentants de l'administration municipale (directeur général, sécurité publique, travaux publics et urbanisme).

De plus, l'apport du Conseil municipal lors de présentations a constitué une source d'informations supplémentaires à des étapes clés de l'étude.

#### **1.5 CONSULTATIONS PUBLIQUES**

Les consultations publiques représentaient une étape importante du Plan : le public a été consulté à différentes étapes tout au long de l'élaboration du présent document.

Durant l'été 2011, différents intervenants ont été consultés lors de l'étape du diagnostic des conditions actuelles. Les objectifs du Plan et leur priorité relative ont été déterminés au moyen d'une enquête postale effectuée auprès de tous les ménages de la Ville de Westmount en décembre 2011. Cette enquête a suscité un total de 733 réponses provenant de tous les secteurs de la ville. Il a été demandé aux résidents de classer les différents objectifs proposés par ordre d'importance, en identifiant les cinq objectifs les plus importants selon eux. Une réunion publique s'est tenue le lundi 22 octobre 2012 au Victoria Hall dans le but de discuter des différentes options offertes en transport dans le cadre du Plan directeur. La version préliminaire du Plan directeur a été mise à la disposition du public en mars 2013; des commentaires supplémentaires provenant des résidents ont par la suite été recueillis et traités.

De la documentation a également été rendue disponible sur le site Internet de la Ville de Westmount tout au long de l'élaboration du Plan.

## 1.6 STRUCTURE DU PLAN

Le Plan directeur de circulation et de transport actif de Westmount se compose des sections suivantes:

- La section 2 décrit la situation actuelle du transport sur le territoire de Westmount. Elle examine la géographie, les données démographiques, les patrons de déplacements, les conditions des différents modes de transport (piétons, cyclistes, transport collectif, voitures), le stationnement et les projets à venir;
- La section 3 présente la vision du transport à Westmount pour les 20 prochaines années. Cette vision est ensuite traduite en buts et en objectifs;
- La section 4 explicite les politiques et les mesures à déployer pour atteindre les buts et les objectifs du Plan directeur;
- La section 5 traite de la mise en œuvre du Plan directeur.

Un Guide d'apaisement de la circulation de Westmount a été préparé conjointement au Plan directeur et est disponible dans un document à part.

## 2.0 SITUATION ACTUELLE

---

Le présent chapitre décrit la situation à Westmount telle qu'observée en 2011. Il cerne également les enjeux ainsi que les possibilités propres à ce milieu; ces conclusions serviront par la suite de feuille de route lors de la définition des objectifs et des mesures à proposer dans le cadre du Plan.

### 2.1 GÉOGRAPHIE

Comme l'illustre la figure 2.1, le Plan directeur de circulation et de transport actif couvre tout le territoire de Westmount, soit 3,96 km<sup>2</sup>, bâti sur le flanc sud du sommet Westmount, l'un des trois sommets du Mont Royal. La Ville de Westmount est située immédiatement à l'ouest du centre-ville de Montréal et est entièrement encerclée par trois arrondissements de la Ville de Montréal (Ville-Marie, Sud-Ouest et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce).

#### *Enjeux*

La présente section traite de la géographie de Westmount, en ce qui a trait aux éléments suivants: points d'entrée et points de passage, disposition générale de la trame de rues, liens routiers et topographie. Tous ces éléments exercent une grande influence sur le fonctionnement du réseau de transport. La pente des rues fait également l'objet d'une attention particulière, étant donné que Westmount s'est construite à flanc de montagne. Une pente abrupte peut en effet constituer un obstacle au principe de l'accessibilité universelle, à la circulation des piétons, des cyclistes, du transport collectif et du camionnage. Toute amélioration future devra tenir compte de cette caractéristique particulière.

#### *Constats*

##### *Géographie*

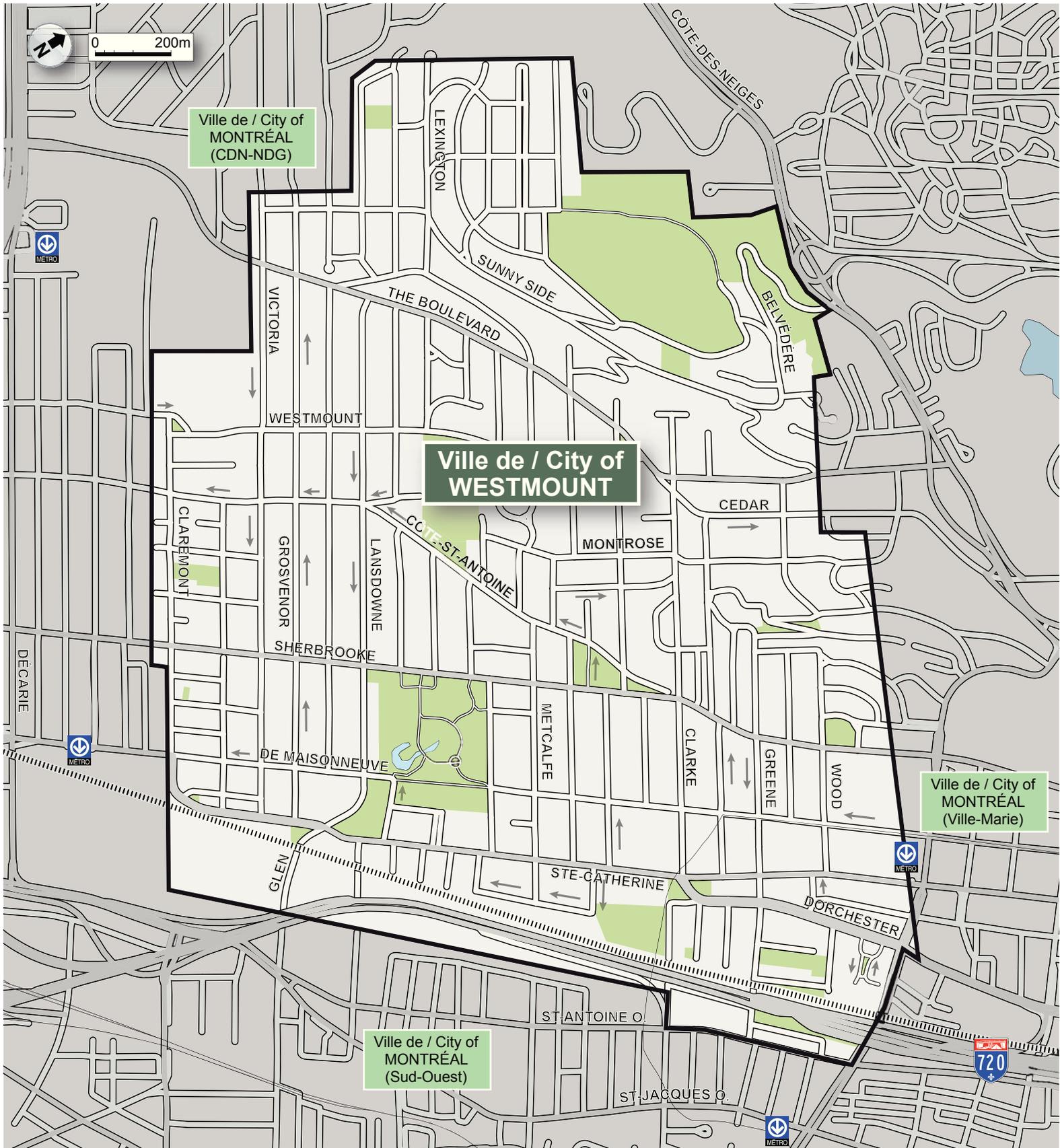
- La ville est entièrement urbanisée et possède une superficie de 3,96 km<sup>2</sup>;
- La ville peut être divisée en trois principaux secteurs ayant un relief différent:
  - ▶ La falaise Saint-Jacques au sud, où se trouvent la voie ferrée et l'autoroute Ville-Marie;
  - ▶ Un plateau, délimité par la voie ferrée et la rue Sherbrooke;
  - ▶ Le flanc sud du sommet de Westmount, depuis la rue Sherbrooke jusqu'au parc Summit.

- Au cours du développement de la ville, les corridors de transport ont été orientés selon un axe est-ouest, perpendiculaire à la pente de la montagne;
- La combinaison de la falaise Saint-Jacques, du chemin de fer du Canadien Pacifique et de l'autoroute Ville-Marie crée une muraille qui ne peut être franchie qu'en empruntant l'avenue Atwater, l'avenue Greene ou le chemin Glen (voir la figure 2.2);
- La croissance de Westmount sur le flanc sud de la colline (Summit Park et secteur résidentiel) et celle de Côte-des-Neiges sur le flanc nord (Oratoire Saint-Joseph et avenue Ridgewood) s'étant déroulées indépendamment l'une de l'autre, leurs trames de rues n'ont pas été intégrées l'une à l'autre. Cela crée une autre barrière à la limite nord de la ville (voir la figure 2.2). Les cartes historiques consultées se trouvent à l'annexe C;
- La trame de rues de Westmount est beaucoup mieux intégrée aux quartiers à l'est (centre-ville) et à l'ouest (Notre-Dame-de-Grâce) que ceux au sud (Saint-Henri) et au nord (Côte-des-Neiges). La ville compte un plus grand nombre de points d'accès à ses limites est (14) et ouest (5) qu'à ses limites sud (3) et nord (3). De plus, il n'existe aucun lien continu nord-sud;
- Les rues est-ouest (voir la figure 2.3), dont un grand nombre ont une origine antérieure à la croissance de Westmount, comme Côte-Saint-Antoine, n'ont pas une pente aussi prononcée que dans le cas des rues nord-sud (falaise Saint-Jacques et montagne), qui ont été aménagées au moment où les rues de la ville se développaient selon une trame orthogonale. Les rues sur le plateau, entre le corridor ferroviaire et la rue Sherbrooke, sont généralement à niveau;
- Même si la pente prononcée sur certaines rues est problématique pour les piétons et les cyclistes, et l'est encore plus pour les personnes handicapées, il est difficile de modifier cette contrainte;
- La majeure partie de Westmount s'est développée comme banlieue aménagée sur le réseau de tramways. Le réseau de tramways a été aménagé selon un axe est-ouest (voir figure 2.4) en raison de la topographie et des patrons de déplacement d'alors (à destination et en provenance du centre-ville de Montréal) ;

### **Constats et enjeux**

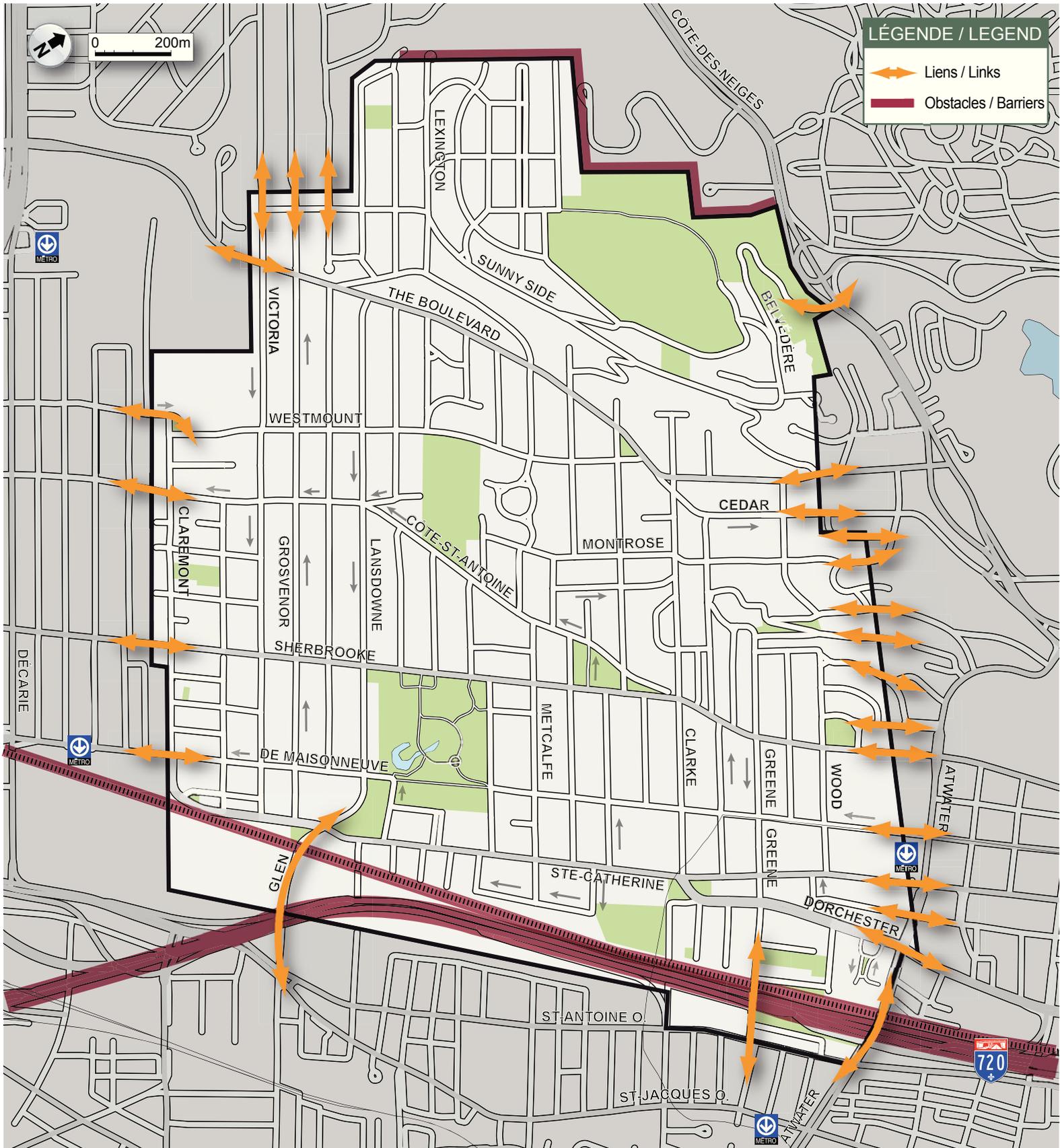
- Westmount s'est construite sur le flanc sud de l'un des trois sommets du Mont Royal. Plusieurs rues sont très inclinées, tout particulièrement les rues en nord-sud au nord de la rue Sherbrooke. La falaise Saint-Jacques constitue une autre contrainte: les rues qui la traversent sont également escarpées. Le plateau, entre la rue Sherbrooke et la voie ferrée du CP, est relativement plat. Le relief et les pentes constituent une contrainte qui ne peut être modifiée et qui impacte les déplacements d'une variété d'usagers du réseau de transport (accessibilité universelle, véhicules, transport collectif, cyclistes, etc.);
- La trame des rues de Westmount est beaucoup mieux intégrée aux quartiers à l'est (Ville-Marie) et à l'ouest (Notre-Dame-de-Grâce) que ceux situés au nord (Côte-des-Neiges) et au sud (Saint-Henri/Sud-Ouest);
- Aucun lien routier continu en nord-sud n'existe à Westmount, tandis que la Ville compte de nombreux corridors en est-ouest.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



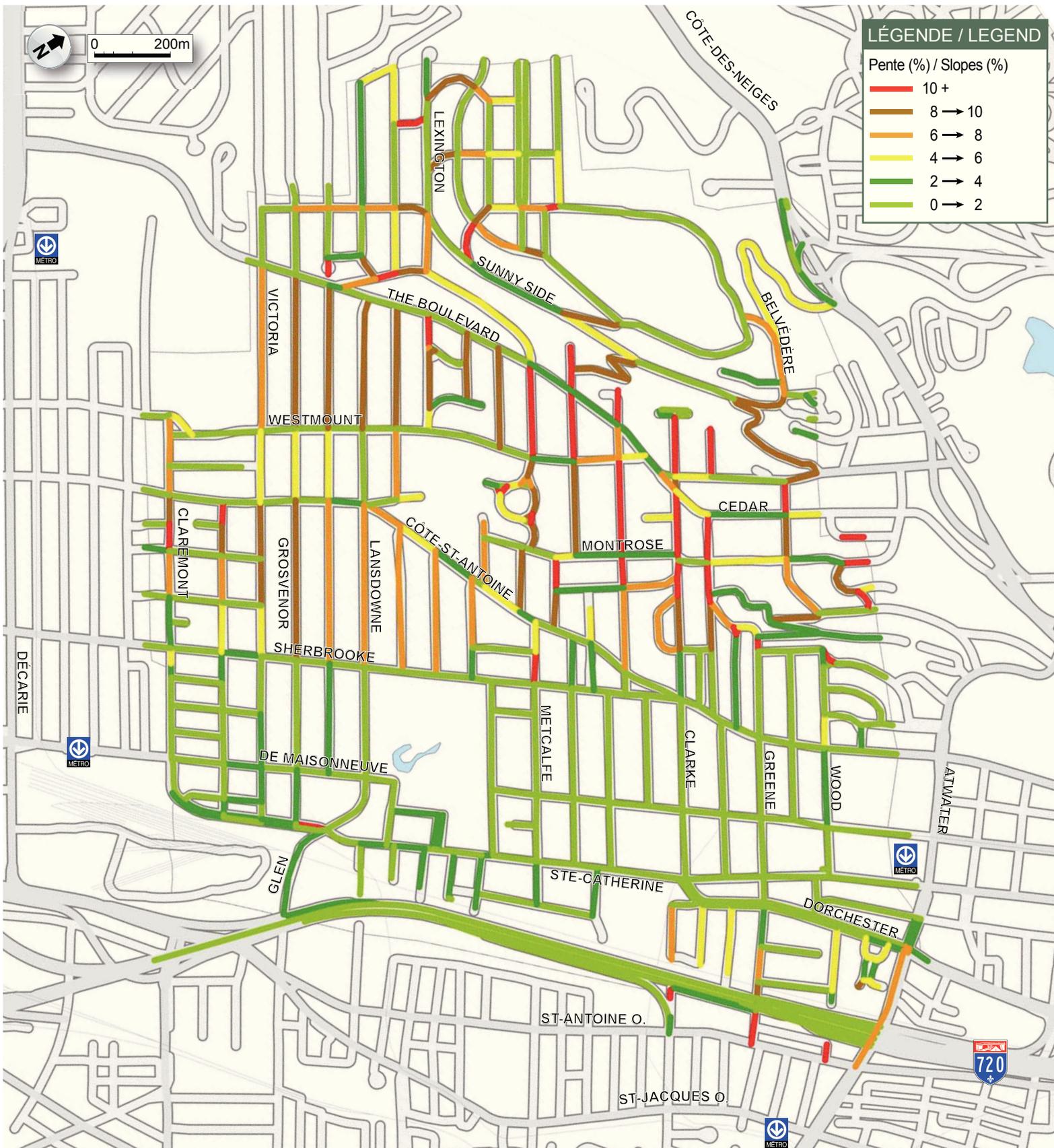
**FIGURE 2.1**  
Ville de Westmount  
City of Westmount

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



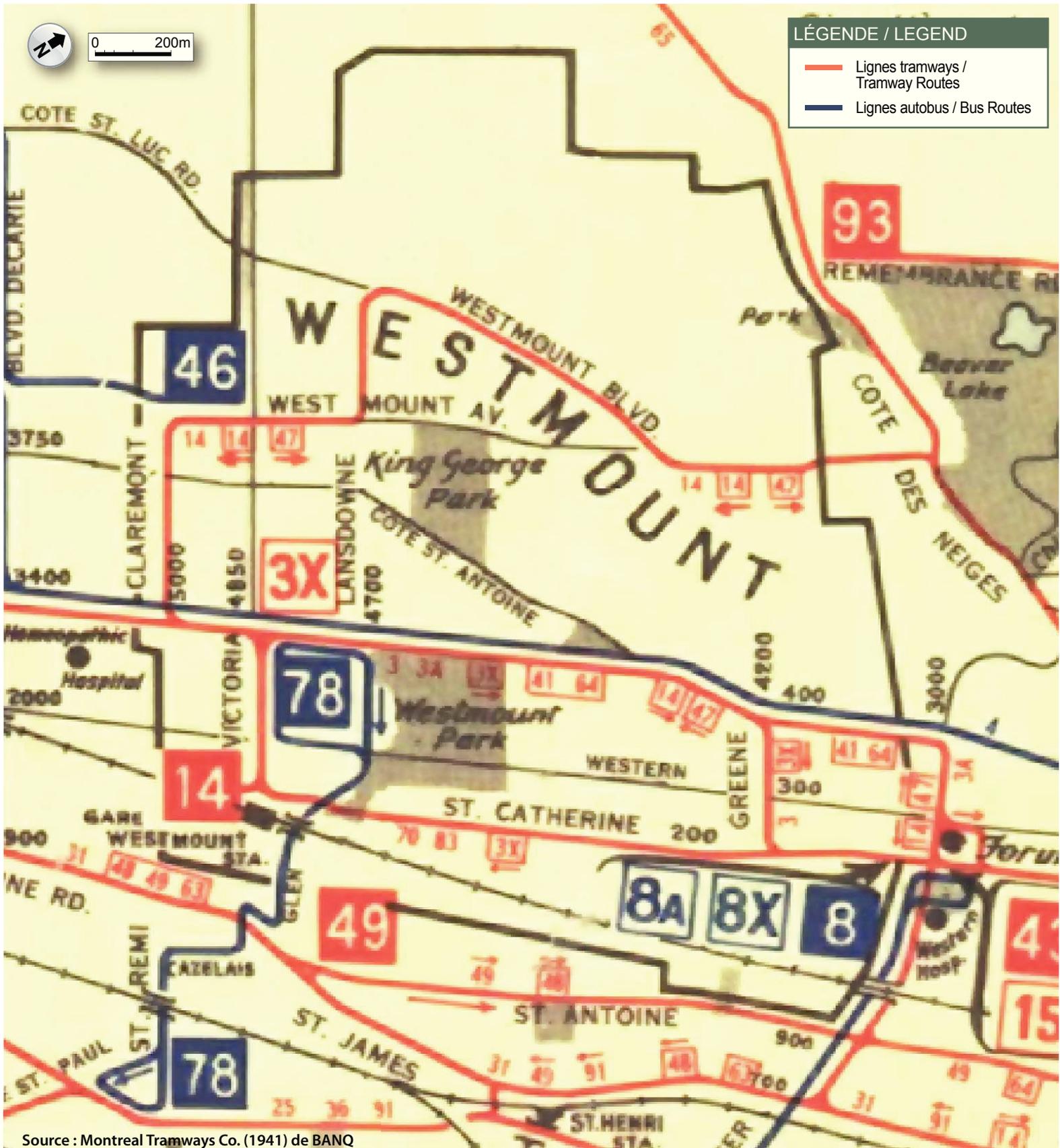
**FIGURE 2.2**  
Contraintes géographiques  
Geographic Constraints

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.3**  
Pente des rues  
Slope of Streets

PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT  
 WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.4**  
 Réseau de transport en 1941  
 Transit Network in 1941

## 2.2 PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

### *Enjeux*

Établir un profil sociodémographique de Westmount permet de définir les caractéristiques de sa population. Il est important d'étudier les données démographiques de Westmount, étant donné que la population et l'emploi à Westmount ont un impact sur l'utilisation du réseau de transport. Les densités de populations et d'emplois ont un effet sur l'utilisation du transport en commun. Les données sociodémographiques de la population proviennent du recensement de 2006 de Statistiques Canada.

Les générateurs proviennent d'usages du sol autres que résidentiels, qui attirent des déplacements (boutiques, services, parcs, écoles, bureaux, etc.). Aux fins du présent rapport, seuls les principaux générateurs de déplacements sont identifiés, puisqu'ils attirent la majorité des déplacements. Ces générateurs permettent de déterminer les destinations et les origines des déplacements des personnes sur le territoire de Westmount et de vérifier ainsi si les destinations sont bien desservies par l'infrastructure actuelle des transports.

### *Constats*

#### *Données sociodémographiques*

- Au cours des 20 dernières années, la population de Westmount est demeurée relativement stable à environ 20 000 personnes (20 494 résidents et 8 677 ménages en 2006);
- La population de Westmount est généralement plus âgée que dans le reste de l'Île de Montréal (âge médian de 45 ans, contre 39 ans), comme l'indique le tableau 2.1. Cet état de fait peut s'expliquer par la proportion plus élevée de résidents de 65 ans ou plus (21% contre 15%) et par la proportion moindre des 25 à 44 ans (21% contre 31%);
- Selon l'Institut de la Statistique du Québec, de 2006 à 2031, la proportion des résidents de 65 ans ou plus sur l'Île de Montréal passera de 15 à 21%. Il s'agit d'une hausse importante, quoiqu'inférieure à celle du reste de la région (de 13% à 22%) ou du Québec (de 14% à 26%);
- Le taux de diplomation des résidents de Westmount est plus élevé que dans le reste de l'Île de Montréal (56% contre 26% des résidents de 15 ans et plus détiennent un diplôme universitaire);
- Une plus grande proportion de ménages est constituée de familles avec des enfants, comparativement à l'Île de Montréal (26,5% contre 20,9%);
- Westmount possède un parc immobilier diversifié: 73% des résidences consistent en des maisons de rangée, des duplex, triplex ou appartements;
- Westmount affiche une densité plus élevée que dans le reste de l'Île de Montréal, surtout en raison de sa faible superficie et de sa proximité avec le centre régional (voir le tableau 2.1);
- Plus de la moitié de la population de Westmount (52%) habite au sud de la rue Sherbrooke, où la densité de population est beaucoup plus élevée (voir la figure 2.5).

**Tableau 2.1 Données démographiques de Westmount et de l'Île de Montréal (2006)**

	Westmount	Île de Montréal	Région de Montréal
<b>Population</b>			
Population	20 494	1 854 442	3 635 571
Densité de population (pop./km <sup>2</sup> )	5 093	3 715	854
Âge médian	45,1	39,2	39,3
% résidents 24 ans et plus	28,6%	28,1%	29,8%
% résidents 25 à 44 ans	21,3%	30,8%	29,6%
% résidents 45 à 64 ans	28,7%	25,6%	27,0%
% résidents 65 ans et plus	21,4%	15,4%	13,6%
% résidents 15 ans et plus avec un diplôme universitaire	56,4%	25,8%	21,0%
<b>Ménages</b>			
Ménages	8 677	831 518	1 525 629
Taille moyenne des ménages	2,3	2,2	2,3
% logements multifamiliaux (maison en rangée, duplex, triplex et appartement)	72,9%	83,9%	62,3%
<b>Familles</b>			
% ménages: familles avec enfants	26,5%	20,9%	26,0%
% ménages: familles sans enfants	26,0%	23,2%	26,1%
% ménages : une personne	36,1%	38,2%	31,6%
% autres ménages	11,5%	17,7%	16,4%

Source: Statistiques Canada, Recensement du Canada de 2006

#### Emploi

- Selon le recensement de 2006, Westmount compte plus d'emplois (12 600) que de travailleurs résidant sur son territoire (7 545). En effet, de ce nombre, seuls 1 205 travailleurs ont à la fois résidence et emploi à Westmount;
- Sur une population de 20 494, les 7 545 travailleurs résidant à Westmount ont comme lieu de travail la région suivante:
  - ▶ Ville de Montréal: 5 565 travailleurs (74%);
  - ▶ Ville de Westmount: 1 205 travailleurs (16%);
  - ▶ Autres municipalités de l'Île de Montréal: 575 travailleurs (8%);
  - ▶ Rive-Sud de Montréal: 145 travailleurs (2%);
  - ▶ Laval et Rive-Nord: 55 travailleurs (<1%);
- Les travailleurs occupant les 12 600 emplois de Westmount proviennent des régions suivantes:
  - ▶ Ville de Montréal: 6 965 travailleurs (55%);
  - ▶ Longueuil et Rive-Sud: 1 965 travailleurs (16%);
  - ▶ Autres municipalités de l'Île de Montréal: 1 425 travailleurs (11%);
  - ▶ Ville de Westmount: 1 205 travailleurs (10%);

- ▶ Laval et Rive-Nord: 1 040 travailleurs (8%).

#### *Générateurs*

- La très grande majorité des bureaux, des boutiques et des services sont situés au sud de la rue Sherbrooke (là où résident plus de la moitié des résidents);
- Westmount compte 15 écoles situées sur l'ensemble du territoire (les CÉGEP Collège Dawson et Collège Marianopolis captant les plus grands volumes d'effectifs étudiants);
- Les générateurs d'activités sont groupés autour de deux pôles:
  - ▶ Secteur du métro Atwater: avenue Greene, rue Sainte-Catherine, Westmount Square, Plaza Alexis-Nihon, Collège Dawson, YMCA ainsi que plusieurs bureaux d'affaires ou édifices à vocation institutionnelle;
  - ▶ Village Victoria: ensemble de boutiques et de services bordant la rue Sherbrooke et l'avenue Victoria.
- La majorité des autres usages institutionnels et récréatifs (à l'exception des parcs) sont regroupés autour de l'hôtel de ville (hôtel de ville, terrains de bowling, poste de police et de pompiers) et du parc Westmount (centre communautaire Victoria Hall, aréna, piscine municipale, YMCA Westmount).

#### **Enjeux et constats**

##### *Données sociodémographiques*

- Westmount est une ville densément peuplée et complètement urbanisée de 20 494 résidents. La partie sud présente la densité de la population la plus élevée, où 73% des ménages résident dans des logements multifamiliaux. Fait à noter, les densités plus élevées induisent une utilisation plus intensive des transports actif et collectif;
- La population de la Ville est plus âgée que dans le reste de l'Île de Montréal ou dans la région, 26% des résidents ayant 65 ans ou plus en 2006. Conformément à la tendance générale notée partout ailleurs, la population de Westmount est elle aussi vieillissante;
- La ville affiche une proportion de ménages constitués de familles avec enfants supérieure à celle de l'Île de Montréal;
- Les résidents plus âgés et les enfants sont plus vulnérables que le reste de la population, et ont des besoins différents.

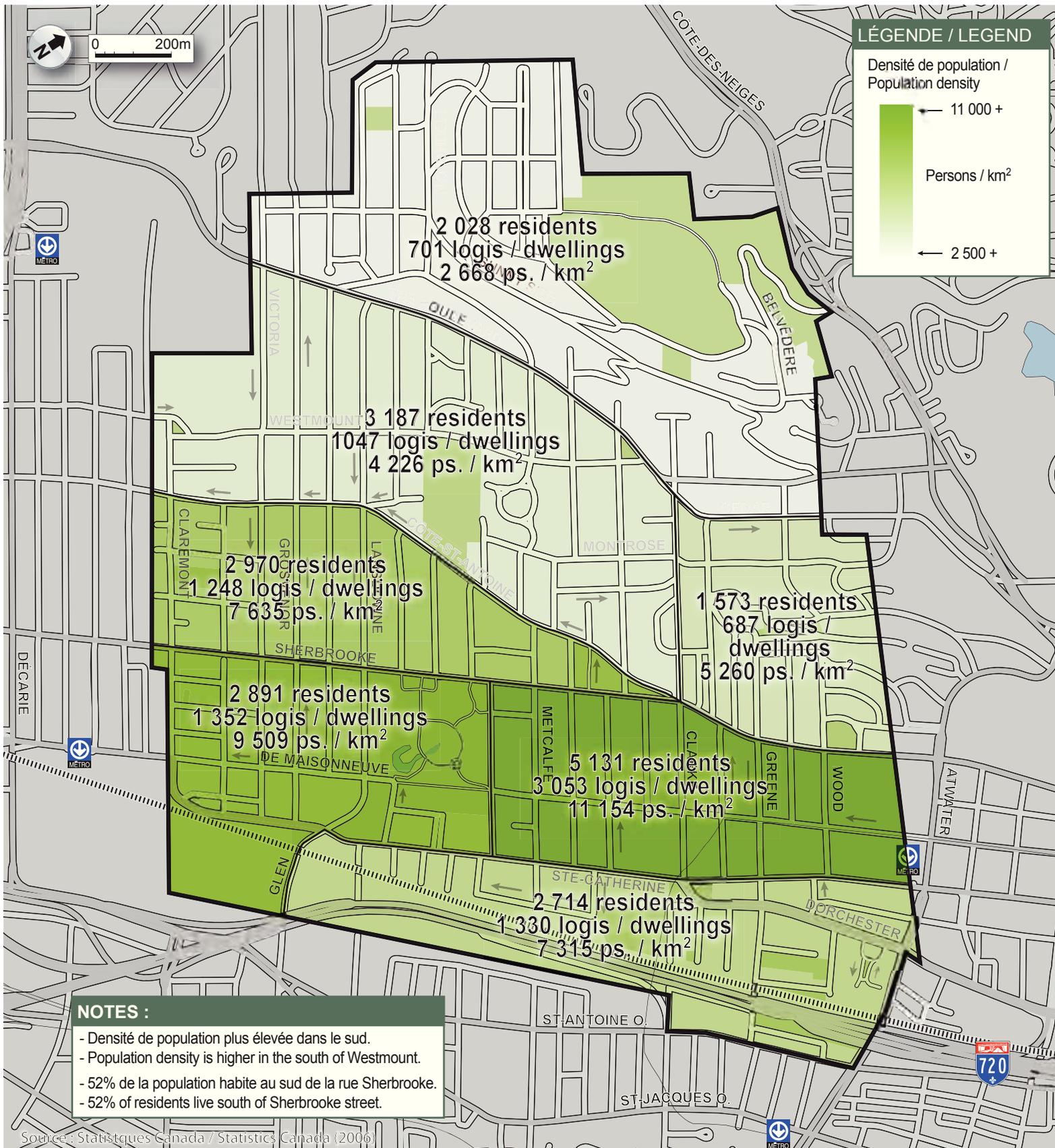
##### *Emploi*

- Westmount compte plus d'emplois (12 600 en 2006) que de travailleurs résidant sur son territoire (7 545 en 2006). Le lieu d'emploi des travailleurs résidant à Westmount est plus près de leur lieu de résidence que dans le cas des travailleurs ayant un emploi sur le territoire de Westmount;

##### *Générateurs*

- La grande majorité des bureaux, des boutiques et des services sont situés au nord de la rue Sherbrooke autour de deux pôles: les secteurs Atwater/Greene et Village Victoria; cette concentration crée une forte demande en matière de transport et de stationnement;

- Westmount compte de nombreuses écoles réparties sur tout son territoire; plusieurs d'entre elles attirent des étudiants provenant d'au-delà de ses frontières.



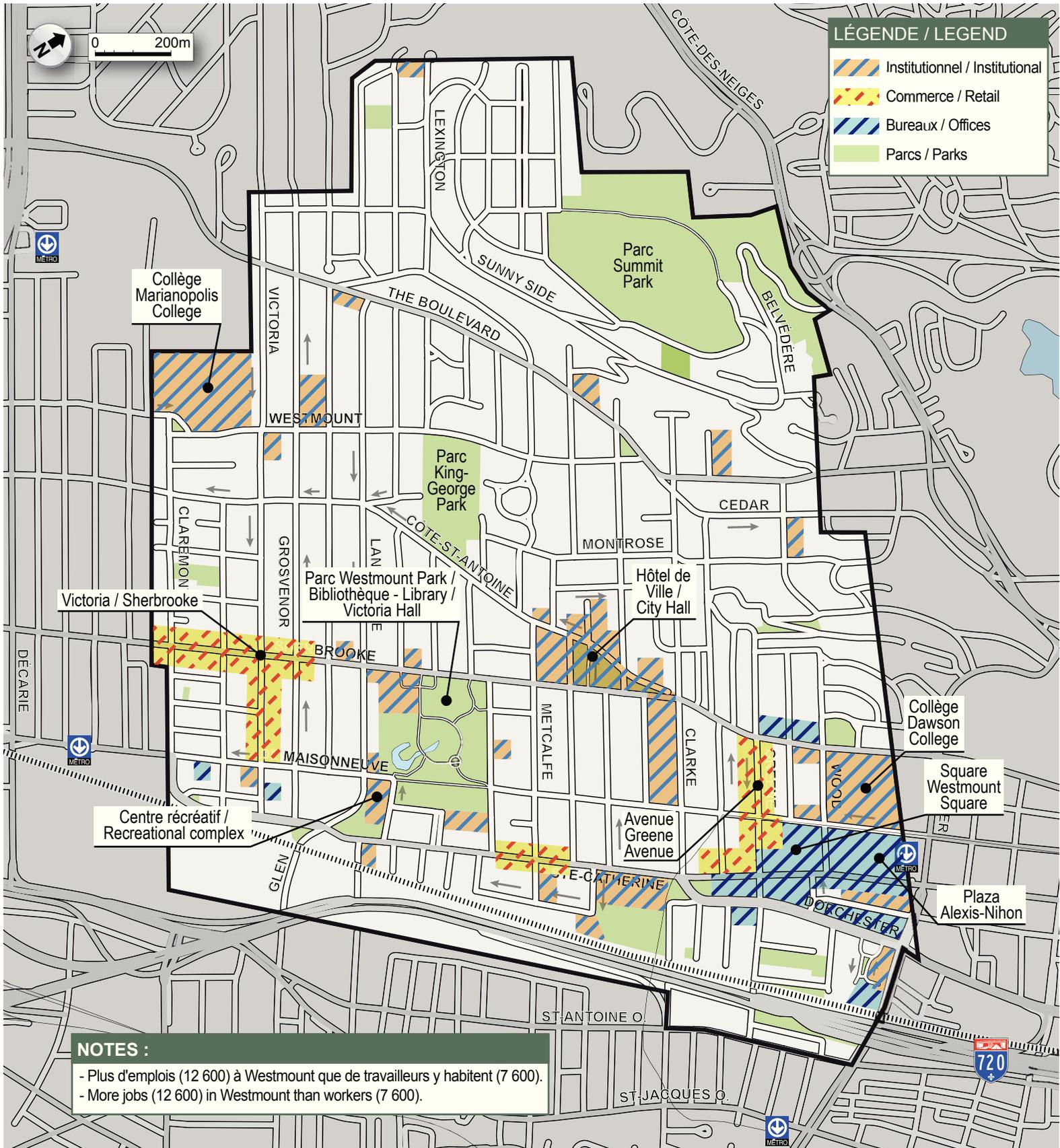
**NOTES :**

- Densité de population plus élevée dans le sud.
- Population density is higher in the south of Westmount.
- 52% de la population habite au sud de la rue Sherbrooke.
- 52% of residents live south of Sherbrooke street.

Source : Statistiques Canada / Statistics Canada (2006)

**FIGURE 2.5**  
Densité de la population  
Population Density

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.6**  
Générateurs de déplacements importants  
Major Trip Generators

## 2.3 DÉPLACEMENTS

### *Enjeux*

L'examen des patrons de déplacement permet de comprendre les caractéristiques des déplacements à Westmount:

- Quelles sont l'origine et la destination des personnes en déplacement?
- Quels sont les modes de déplacement utilisés (transport collectif, marche, vélo, voiture, etc.)?
- Quels sont les motifs des déplacements (travail, études, magasinage, loisir, etc.)?

Ces informations sont essentielles pour s'assurer que l'infrastructure actuelle des transports réponde bien aux besoins en déplacement et pour identifier les améliorations potentielles, le cas échéant. Elles permettent également d'évaluer la justesse des modifications proposées. La présente analyse se fonde sur deux principales sources d'information, soit l'enquête Origine-Destination 2008 de la région métropolitaine de Montréal et le recensement de 2006.

Les enquêtes Origine-Destination de la région métropolitaine de Montréal sont réalisées tous les cinq ans depuis les années 1970; elles comptent parmi les enquêtes les plus complètes de ce genre en Amérique du Nord. Ces enquêtes renferment des informations détaillées sur les origines et les destinations des voyageurs, leurs modes de transport, les motifs et les périodes de leurs déplacements, les caractéristiques des ménages et les taux de possession de véhicules. Ces informations sont disponibles pour tout le secteur de Westmount. Le recensement fait par Recensement Canada fournit plus de détails sur les modes de déplacement au travail pour la Ville de Westmount.

### *Constats*

- Selon l'enquête Origine-Destination de 2008, 89 000 déplacements sont effectués un jour de semaine typique à Westmount (voir la figure 2.7), autant par des résidents que par des non-résidents. Ces déplacements comprennent à la fois les déplacements générés (provenant de Westmount) et les déplacements attirés (à destination de Westmount);
- La figure 2.8 illustre les motifs des déplacements:
  - ▶ Westmount génère (déplacements provenant de Westmount) la même proportion de déplacements au travail qu'elle n'en attire (déplacements à destination de Westmount), soit respectivement 32% et 30%;
  - ▶ Westmount attire presque autant de déplacements aux fins d'études (28%) que de déplacements pour le travail (30%);
  - ▶ Westmount génère également plus de déplacements aux fins de magasinage ou de loisir qu'il n'en attire;
- De ces 89 000 déplacements, 12 000 demeurent dans les limites du territoire de Westmount (déplacements internes). Un grand nombre de ces déplacements internes (48%) ont fait appel à un mode de transport actif (marche ou vélo). Seulement 3% des déplacements internes ont été réalisés par transport collectif, probablement en raison des courtes distances à parcourir et de la structure du transport collectif. 47% des

déplacements internes sont faits par voiture (à une moyenne de 1,45 personne par véhicule);

- La figure 2.7 présente les origines et les destinations des déplacements :
  - ▶ La majorité des déplacements s'effectuent selon un axe est-ouest, plutôt que nord-sud;
  - ▶ La majorité des déplacements sont relativement courts, puisqu'ils se limitent au territoire de Westmount, aux quartiers adjacents ou aux autres villes à proximité. Près de 7 000 déplacements/jour (8% des déplacements) se destinent à l'extérieur de l'Île de Montréal;
  - ▶ Les déplacements internes à Westmount sont inférieurs en nombre à ceux effectués (en origine ou en destination) entre Westmount et le centre-ville de Montréal (20 600 déplacements/jour) ou entre Westmount-Notre-Dame-de-Grâce et Hampstead/Côte-Saint-Luc/Montréal-Ouest (14 300 déplacements/jour), comme l'indique la figure 2.7. Les déplacements en lien avec les quartiers adjacents au nord (Côte-des-Neiges, Ville de Mont-Royal) sont plus nombreux qu'avec les quartiers au sud (Sud-Ouest et Verdun);
- La figure 2.9 illustre les parts modales des transports. Elle présente également la répartition des parts modales (24 h) pour les destinations précisées à la figure 2.7:
  - ▶ Avec 49 400 déplacements-personnes par jour<sup>1</sup>, la voiture privée constitue le mode de transport le plus utilisé à Westmount (36 500 véhicules par jour). C'est le cas de la plupart des destinations, à l'exception des déplacements internes à Westmount. La moyenne est de 1,35 passager par véhicule, ce qui est supérieur à la moyenne de la région de Montréal (1,2). Il est probable que les déplacements à destination ou en provenance des quartiers avoisinants (sauf pour le centre-ville de Montréal) se fassent en voiture, comme dans le cas de plus longs déplacements vers l'Ouest-de-l'Île, Laval/Rive-Nord ou la Rive-Sud, même si ces secteurs sont plus éloignés;
  - ▶ Le transport collectif constitue le deuxième mode de transport le plus utilisé à Westmount (28% des déplacements sur 24 heures et 33% durant la période de pointe du matin). La proportion des déplacements par transport collectif (part modale) entre Westmount et la majorité des autres secteurs se situe entre 25% et 44%. La part modale en transport collectif la plus faible correspond aux déplacements internes à Westmount (3%) et ceux en lien avec le Sud-Ouest/Verdun (11%);
  - ▶ L'utilisation du transport actif (marche et vélo) à Westmount se situe à 15 %, un taux comparable à la moyenne pour l'Île de Montréal, mais supérieur à celui de la région montréalaise. La part modale la plus élevée en transport actif correspond aux déplacements internes sur le territoire de Westmount et aux déplacements en lien avec les quartiers avoisinants de Montréal ;
- Le nombre de véhicules par ménage a augmenté légèrement, passant de 1,06 à 1,09 véhicule par ménage entre 1998 et 2008. Durant la même période, la proportion des

---

<sup>1</sup> Remarque: L'enquête origine-destination ne tient pas compte de certains déplacements véhiculaires, comme ceux des véhicules de livraison, des véhicules publics (ville, police, pompier, etc.).

ménages sans véhicule s'est accrue de 25,8% à 28,4%, tandis que les ménages possédant 3 véhicules ou plus ont également connu une hausse, passant de 3,7% à 4,4%. La proportion des ménages possédant 1 ou 2 véhicules a diminué de 70,5% à 67,2%. Le taux de possession de véhicule à Westmount est supérieur à celui de l'Île de Montréal (0,96 véhicule par ménage), mais inférieur à celui de la région montréalaise (1,28 véhicule par ménage);

- Les résidents de Westmount effectuent environ 49 000 déplacements par jour (2,51 déplacements par jour par résident). D'autre part, quelque 2 800 résidents n'effectuent aucun déplacement à un jour ouvrable donné. La majorité de ces déplacements (34 500 déplacements par jour) sont en lien avec un secteur situé à l'extérieur de Westmount. La répartition des motifs de déplacements des résidents de Westmount est la suivante:
  - ▶ 7 600 déplacements par jour pour le travail, dont seulement 975<sup>2</sup> demeurant dans les limites de Westmount, même si la ville compte environ 12 000 emplois;
  - ▶ 4 600 déplacements par jour pour études, dont seulement 1 250 demeurant dans les limites de Westmount;
  - ▶ 4 000 déplacements par jour pour loisir, dont 1 250 demeurant dans les limites de Westmount;
  - ▶ 2 600 déplacements par jour pour magasinage, dont 1 000 demeurant dans les limites de Westmount;
- Selon le recensement de 2006, qui portait entre autres sur le mode de transport habituel des déplacements au travail, la part modale du transport actif et du transport collectif est plus élevée dans la partie sud que dans la partie nord de Westmount, comme l'indique la figure 2.10.

### **Enjeux et constats**

- 89 000 déplacements ont lieu un jour de semaine typique à Westmount;
- La majorité des déplacements sont relativement courts puisque la majorité d'entre eux demeurent dans les limites du territoire de Westmount ou en lien avec les municipalités et les quartiers avoisinants. Les déplacements en lien avec le centre-ville de Montréal (20 600 déplacements/jour) sont plus nombreux que les déplacements internes (12 000 déplacements/jour). De nombreux déplacements internes ou en lien avec les quartiers avoisinants sont effectués par transport actif (marche ou vélo);
- Les résidents de Westmount effectuent de nombreux déplacements à l'extérieur de Westmount, tout particulièrement pour le travail (88% des déplacements pour ce motif se destinent à l'extérieur de la Ville), les études (74%) ou le magasinage (71%);
- La part modale du transport collectif est plus élevée à Westmount (28% des déplacements sur 24 h) que dans le reste de la région (16%). La proportion des déplacements internes (dont l'origine et la destination demeurent sur le territoire de Westmount) est peu élevée (3%), en raison de la faible superficie de la Ville ;

---

<sup>2</sup> Ce nombre ne correspond pas au nombre de personnes résidant et travaillant à Westmount, étant donné que certains travailleurs ne se déplacent pas pour se rendre au travail chaque jour.

- Westmount attire presque autant de déplacements pour études que de déplacements pour le travail;
- La proportion de l'utilisation du transport collectif et du transport actif pour le travail est plus élevée dans la section sud de Westmount;
- Les résidents de Westmount dépendent des secteurs avoisinants pour les études, l'emploi, les loisirs et le magasinage;
- Le transport actif est utilisé dans une large mesure pour les déplacements plus courts;
- La destination la plus achalandée du transport collectif est le centre-ville de Montréal ;
- Le nombre de véhicules par ménage a connu une légère hausse entre 1998 et 2008. La proportion des ménages possédant 3 véhicules ou plus a augmenté, tout comme la proportion des ménages sans véhicule.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN

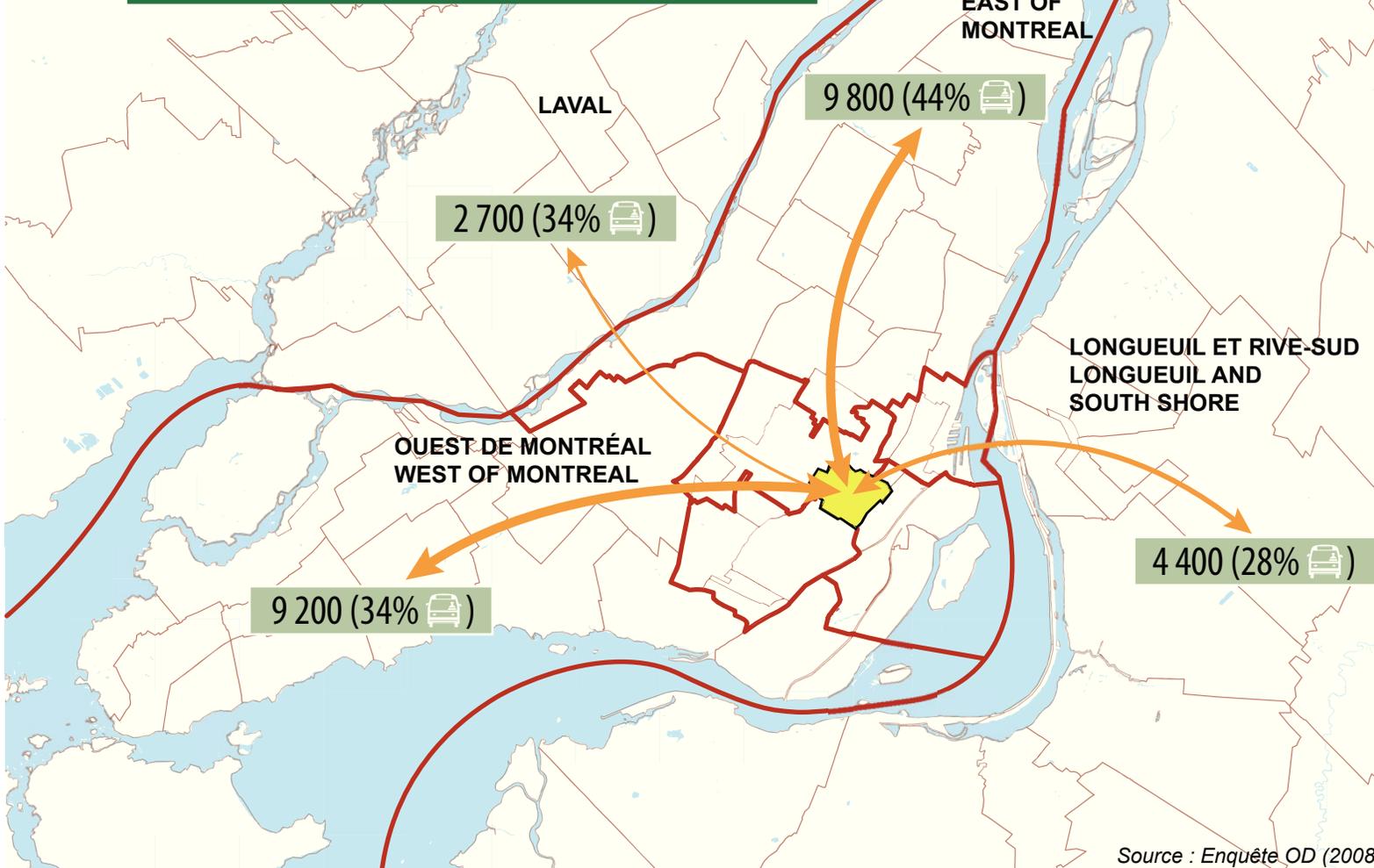
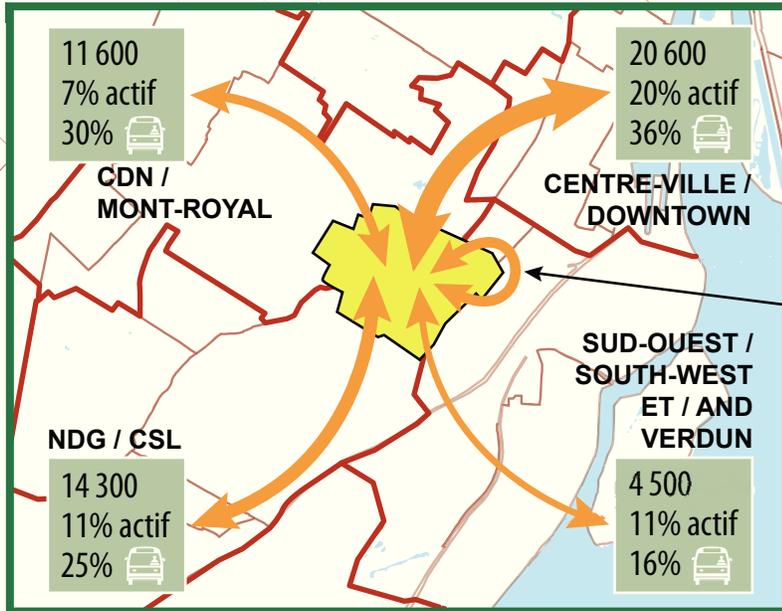


## LÉGENDE / LEGEND

 % de déplacements en transport collectif / % Trips Using Transit

### TOUS / ALL (24 hrs / hrs)

INTERNE / INTERNAL	TOTAL
12 000	89 000
48% actif	
3% 	



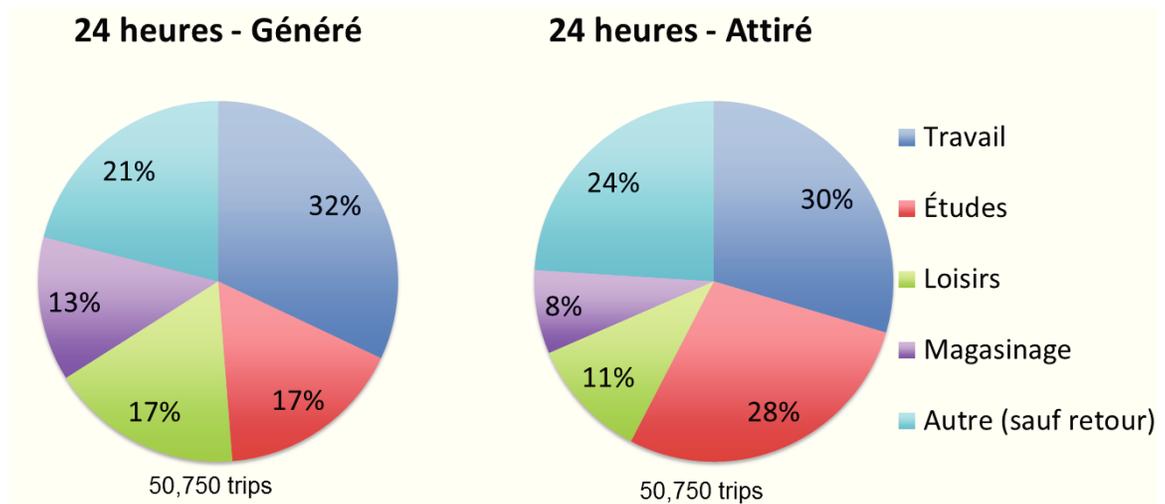
Source : Enquête OD (2008)

**FIGURE 2.7**

Origines et destinations des déplacements de Westmount  
Origins and Destinations of Trips in Westmount

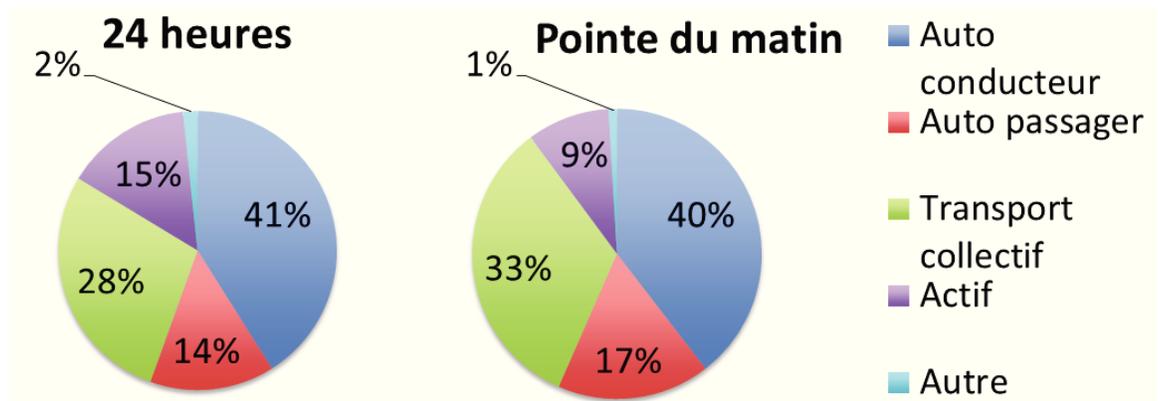


**Figure 2.8 Déplacements à Westmount - motifs**



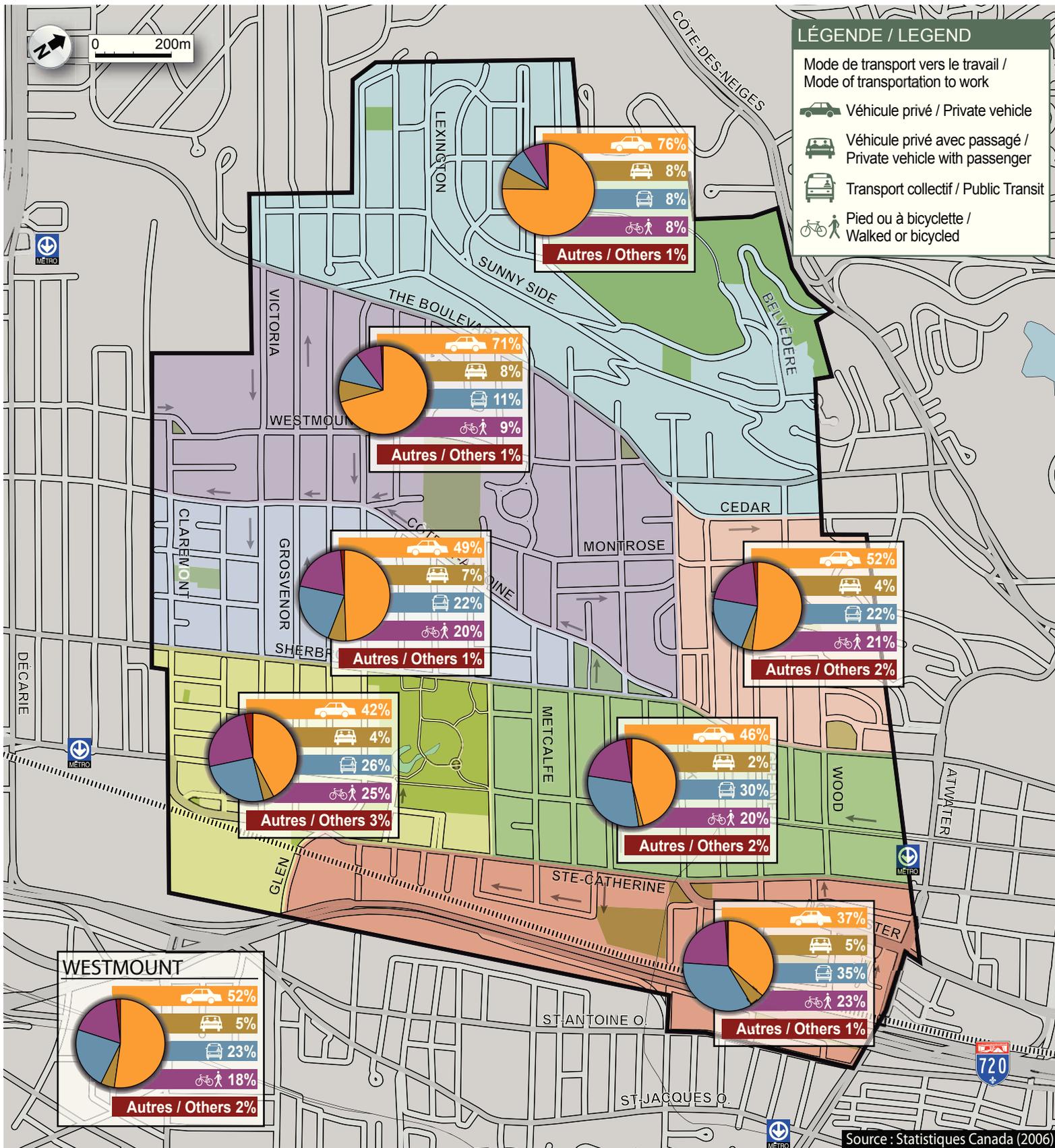
Source: Enquête origine-destination (2008). Tous les déplacements excluant le retour à la maison.  
 Remarque : Les déplacements générés sont présentés dans le diagramme de gauche, tandis que les déplacements attirés sont présentés dans celui de droite. .

**Figure 2.9 Déplacements à Westmount – parts modales**



Source: Enquête origine-destination (2008). Tous les déplacements excluant le retour à domicile.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



Source : Statistiques Canada (2006)

**FIGURE 2.10**  
Mode de transport vers le travail  
Mode of Transportation to Work

## 2.4 TRANSPORT ACTIF

### 2.4.1 Piétons

#### *Enjeux*

La marche est le mode de transport le plus universel. Tous les usagers du réseau de transport utiliseront la marche à un moment donné dans leur déplacement, même s'ils complètent par la suite leur itinéraire à vélo, par transport collectif ou en voiture. La marche gagne de plus en plus en popularité en raison de ses bienfaits sur la santé, du vieillissement de la population et de la sensibilisation accrue aux enjeux environnementaux.

Comme le mentionne la section précédente, la marche est un mode de transport très populaire à Westmount, puisque près de la moitié des déplacements internes (en provenance et à destination de Westmount) et 15% de tous les déplacements se font par transport actif (constitué en grande partie par la marche). La marche est une composante importante du transport collectif, comptant pour 28% des déplacements, car l'utilisateur doit se rendre à pied à l'arrêt.

L'examen des conditions prévalant pour les piétons permet d'évaluer la problématique reliée à la marche. L'étude de ces conditions<sup>3</sup> tient compte de plusieurs facteurs, plus ou moins importants, dont les suivants:

- Mixité des usages (y a-t-il un grand nombre et une variété de destinations à proximité?);
- Présence d'itinéraires de marche (trottoirs et sentiers);
- Connectivité et continuité du réseau piétonnier;
- Accessibilité universelle du réseau piétonnier (les sentiers piétons sont-ils accessibles à tous les usagers?);
- Facilité d'accès pour les utilisateurs (pente des rues, nombre d'itinéraires disponibles, lisibilité du quartier, perméabilité des îlots);
- État physique de l'infrastructure piétonnière (obstructions, fissures, entretien hivernal);
- Sécurité (réelle et perçue) des itinéraires de marche (ces itinéraires sont-ils bien éclairés? Les piétons ont-ils une variété d'itinéraires? Les passages piétons sont-ils sûrs? Les piétons sont-ils près des voitures roulant à haute vitesse, ou sont-ils exposés à ces véhicules?);
- Les itinéraires de marche sont-ils agréables? (beauté de l'itinéraire, perspectives offertes, entretien des propriétés).

#### **Constats**

- Les résidents disposent d'une gamme de destinations à proximité (boutiques, restaurants, parcs, etc.). L'accessibilité aux boutiques et aux pôles de loisirs est moindre dans le nord que dans le sud de la Ville;

---

<sup>3</sup> Plusieurs mesures ont été mises au point pour améliorer les conditions pour les piétons. Voici un exemple d'étude (en anglais) disponible sur Internet sur ce sujet: [http://www.activelivingresearch.org/files/SPACES\\_Audit\\_Instrument.pdf](http://www.activelivingresearch.org/files/SPACES_Audit_Instrument.pdf).

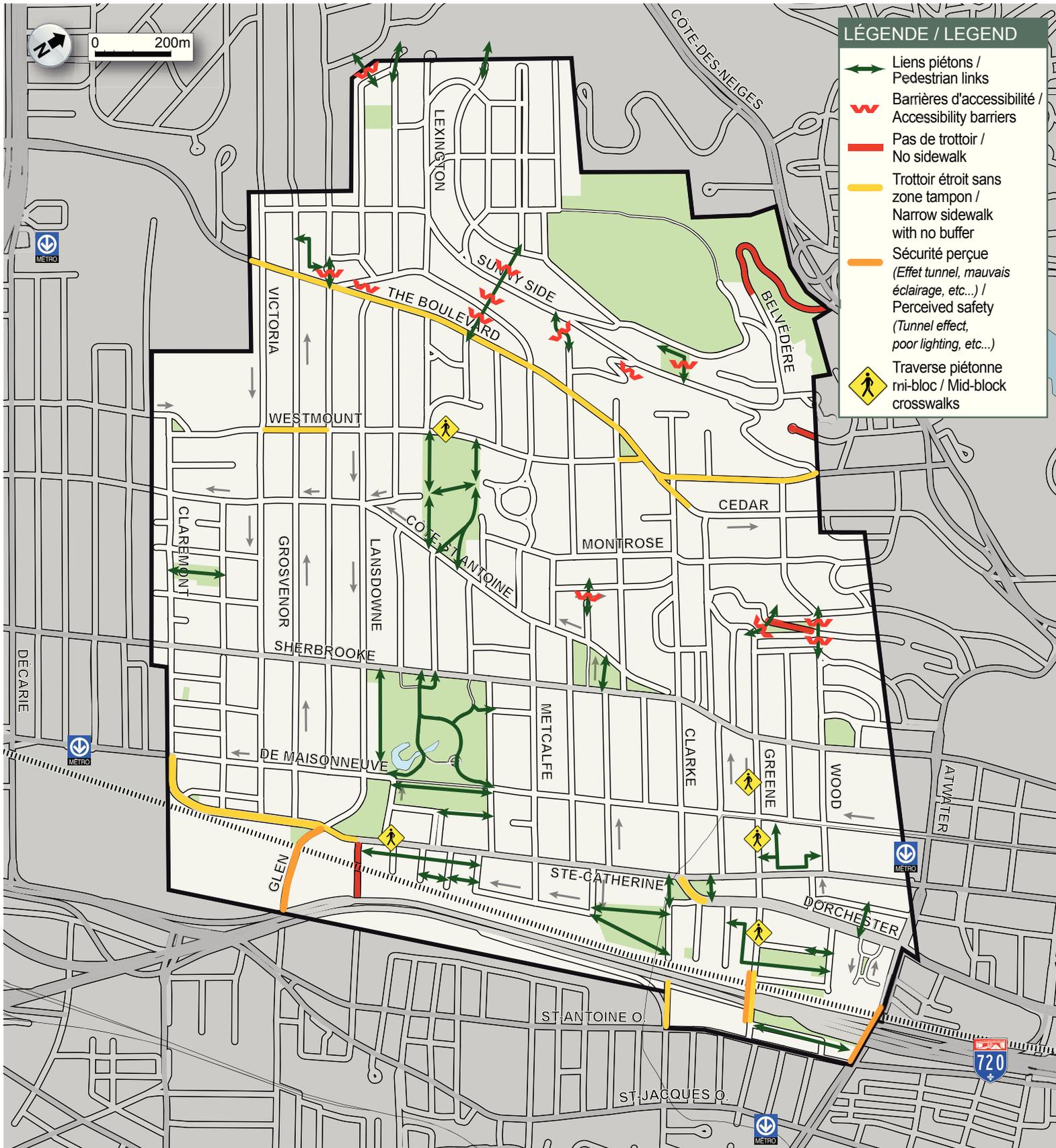
- La Ville offre un réseau de parcs et de trottoirs sur tout son territoire. Règle générale, les rues possèdent un trottoir de chaque côté. Seuls deux segments de rue ne sont pas dotés de trottoirs (Chemin Belvédère et rue Béthune);
- En plus des trottoirs, les piétons peuvent emprunter un certain nombre de sentiers dans les parcs, de traversées entre les intersections (surtout des escaliers) et d'allées permettant de raccourcir les trajets. Certaines de ces traverses ne sont pas visibles depuis la rue ou les propriétés adjacentes, ce qui les rend moins agréables à emprunter, surtout après le coucher du soleil;
- La trame orthogonale des rues de la ville permet des itinéraires rapides et directs. Cette configuration permet aux piétons de bénéficier d'un grand nombre d'itinéraires, ce qui facilite les déplacements à pied (voir figure 2.11);
- Le corridor ferroviaire du CP et l'autoroute Ville-Marie créent une barrière physique importante pour les piétons désirant monter la falaise Saint-Jacques. Les trois liens possibles franchissant cette barrière (Glen, Greene et Atwater, voir figure 2.11) offrent des conditions peu adaptées aux piétons (trottoirs étroits contigus aux voies de circulation, activités peu nombreuses à proximité, éclairage réduit);
- La connectivité du réseau piétonnier est également faible entre le secteur sud de la Ville et le secteur au nord de The Boulevard, ainsi qu'entre Westmount et Côte-des-Neiges;
- Se déplacer à pied le long des voies de circulation importantes peut s'avérer désagréable, tout particulièrement lorsque les trottoirs sont étroits et contigus aux voies de circulation (voir la figure 2.11). Sur d'autres artères importantes, les piétons sont séparés des voies de circulation par des véhicules stationnés, une bande tampon paysagée et/ou de l'équipement urbain;
- Les piétons font face à certaines problématiques qui sont décrites ci-dessous:
  - ▶ Temps de traversée insuffisant à certains feux de circulation;
  - ▶ Absence de feux visibles à certains feux;
  - ▶ Longs passages pour piétons à certaines approches des carrefours;
  - ▶ La disposition du mobilier urbain sur certaines rues ne permet pas un itinéraire de marche continu, particulièrement pour les personnes ayant une déficience visuelle;
  - ▶ Certains escaliers ont été aménagés sur les trottoirs et dans les parcs, ce qui en restreint l'accessibilité universelle;
- Westmount étant bâti à flanc de montagne, de nombreuses rues sont inclinées, ce qui peut décourager la marche à pied. Il demeure toutefois que plusieurs personnes se déplacent à pied dans le secteur au nord de la rue Sherbrooke, où les pentes sont pourtant les plus prononcées (voir la figure 2.12);
- L'activité piétonnière est plus importante dans les environs de Westmount Square/Collège Dawson/avenue Greene et du Village Victoria en raison des nombreuses activités dans ces secteurs. Le nombre de piétons est également élevé près des parcs, des écoles, des itinéraires en direction des stations de métro et des boutiques. Les comptages de piétons à certaines intersections durant l'heure de pointe se trouvent à la figure 2.12. Les intersections les plus fréquentées par les piétons se

trouvent être Greene/de Maisonneuve (1 200 à l'heure), Wood/Sainte-Catherine (1 000 à l'heure) et Sherbrooke/Victoria (900 à l'heure).

**Constats et enjeux**

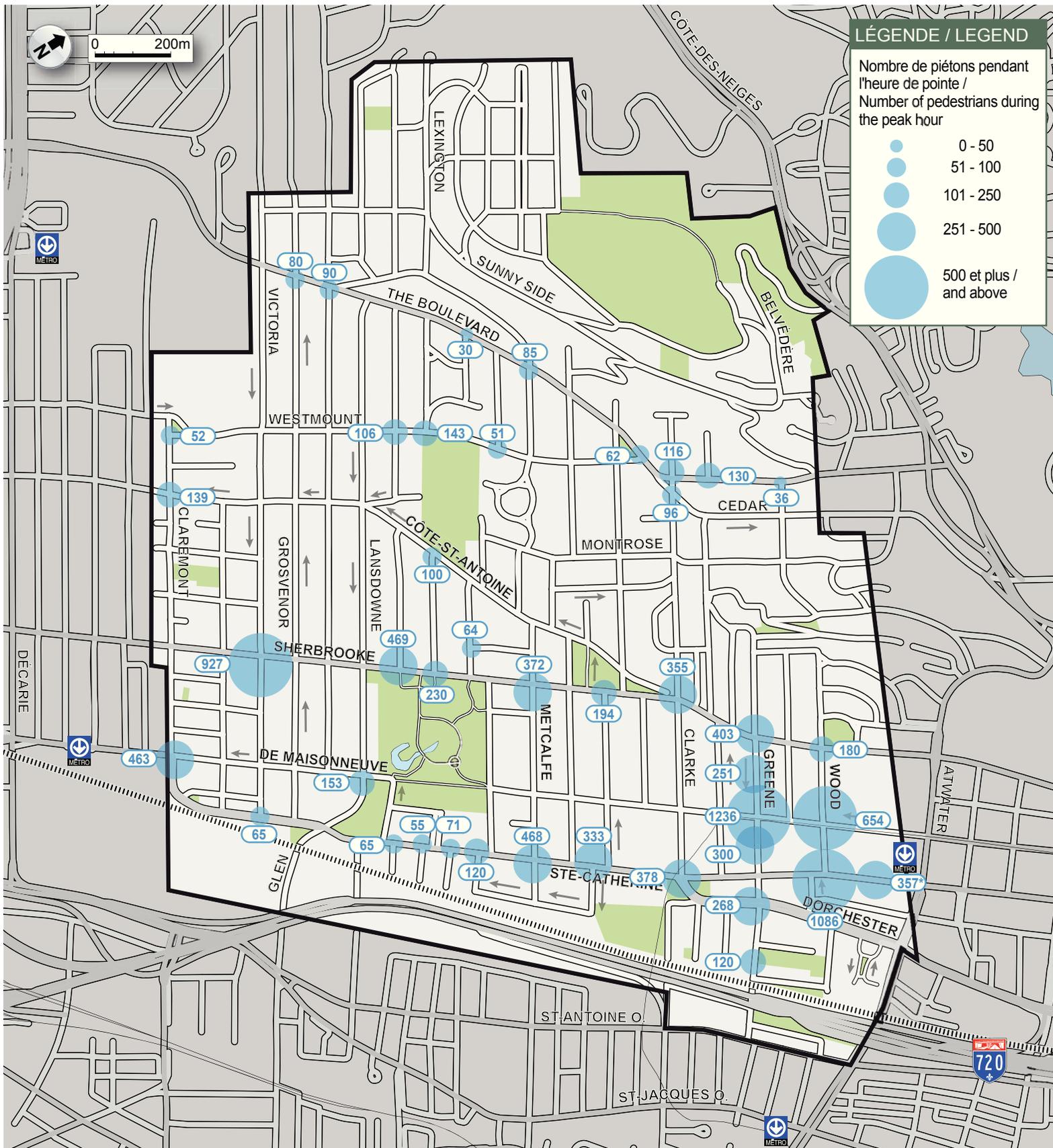
- Westmount est une ville favorable à la circulation piétonnière en raison de la mixité des usages, de la nature orthogonale de la trame de ses rues (qui favorise des déplacements plus directs vers de nombreuses destinations), de la présence de trottoirs et de sentiers à la grandeur de la ville et d'un environnement généralement agréable;
- L'activité piétonnière la plus élevée se trouve près des stations de métro, des zones commerciales et des écoles. Les secteurs Atwater/Greene et Village Victoria connaissent les plus hauts débits piétonniers ;
- Les déplacements internes à Westmount se font principalement à pied;
- La plupart des tunnels (comme celui de l'avenue Greene) ne sont pas conviviaux pour les piétons (perception de sécurité, qualité des trottoirs, etc.) et certaines grandes artères (comme The Boulevard) ne sont pas favorables à la marche, étant donné que les trottoirs sont contigus à des voies où circulent rapidement de forts débits de circulation ;
- À Westmount, les piétons font partout face à une problématique rendant la marche moins attrayante et sécuritaire qui doit être traitée (longues traversées d'approches, feux de circulation, position du mobilier urbain, etc.).

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.11**  
Piétons - problématiques et liens  
Pedestrian Links and Issues

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.12**  
Nombre de piétons  
Pedestrian activity

## 2.4.2 Cyclistes

### *Enjeux*

Le cyclisme fait partie intégrante du réseau de transport, particulièrement dans les zones urbaines. Son usage est tout indiqué pour les déplacements sur de courtes et moyennes distances tout au long de l'année, et demeure une option pour les plus grandes distances. Le vélo est également un moyen permettant d'accéder au réseau de transport collectif. Parmi ses avantages, notons une amélioration de la santé publique, une baisse de la demande sur le réseau routier, la protection de l'environnement et une utilisation moindre de ressources que pour la majorité des autres modes de transport (énergie et espace).

La présente section décrit le réseau cyclable de Westmount et l'utilisation qui en est faite. Le réseau cyclable devrait permettre d'accéder aux principales destinations de la ville et de relier les cyclistes aux destinations à l'extérieur de la ville. Le réseau d'infrastructures cyclables doit être ininterrompu, sûr et doit être en mesure de répondre aux besoins des différents utilisateurs, que ce soit pour le loisir ou le travail. Des aménagements adaptés (stationnement sécuritaire des vélos) doivent être prévus au départ et à l'arrivée des déplacements. L'entretien du réseau cyclable influe également sur l'usage qui en est fait. Des informations relatives au cyclisme seront également consultées dans le cadre de la présente section pour bien comprendre le fonctionnement du réseau.

### *Constats*

- Le réseau cyclable de Westmount est constitué d'une piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve et de voies cyclables sur le chemin Glen/avenue Lansdowne au sud du boulevard de Maisonneuve (voir la figure 2.13). La piste cyclable de Maisonneuve se relie aux principales pistes cyclables est-ouest depuis le centre-ville de Montréal jusqu'à Notre-Dame-de-Grâce. La voie cyclable sur Glen et Lansdowne se relie à Saint-Henri;
- Le réseau cyclable se trouve à courte distance des principaux générateurs de Westmount (250 m). Toutefois, une grande partie de la ville n'est pas desservie par le réseau, étant donné que de nombreux résidents (48%), la majorité des écoles (9 sur 15) et les parcs se trouvent au nord de la rue Sherbrooke;
- La piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve ne répond pas aux meilleures pratiques en vigueur, en raison de son étroitesse (2,5 m au lieu des 3,0 m recommandés) et de l'absence d'une zone tampon avec la voie de circulation (distance et séparation physique), à l'exception de bornes posées entre avril et novembre. La zone de transition entre la piste cyclable (à Westmount) et les voies cyclables (à la Ville de Montréal) sur la rue Claremont ne satisfait pas non plus aux meilleures pratiques en vigueur, comme le suggère le guide de conception de pistes cyclables en milieu urbain du NACTO;
- Westmount compte cinq stations Bixi, fonctionnelles depuis avril jusqu'à novembre. Un certain nombre d'autres stations se trouvent à une distance de marche de Westmount (voir la figure 2.13);
- La station Bixi située à l'intersection Greene/de Maisonneuve est la plus fréquentée (36% des déplacements), suivie par Sherbrooke/Prince Albert (22%), Sherbrooke/Argyle (16%), Victoria Hall (13%) et Sainte-Catherine/Hillside (12%). La majorité des déplacements sont en lien avec le centre-ville de Montréal (47% des déplacements en

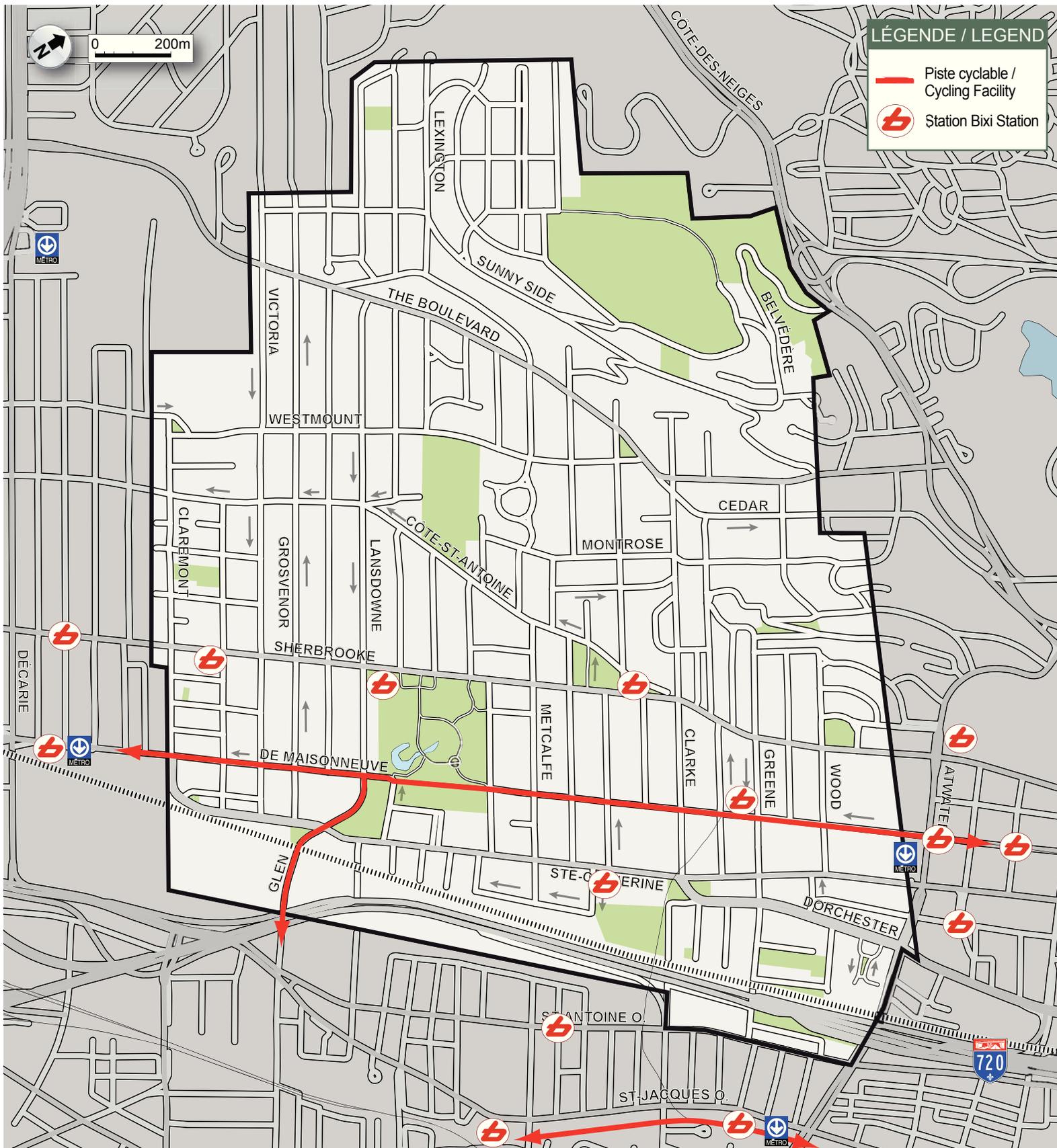
Bixi), suivi par le Plateau-Mont-Royal (18%), Westmount (17%) et les autres quartiers (18%);

- La pente de certaines rues, particulièrement celles qui sont en nord-sud, peut décourager l'usage du vélo;
- Peu de supports à vélos sur rue sont offerts, particulièrement dans les zones commerciales;
- La réglementation municipale ne prévoit pas d'aménagements particuliers hors-rue pour le stationnement de vélos;
- La piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve est utilisée intensément, étant donné que plus de 2 000 cyclistes l'empruntent de 8h à 18h les jours de semaine (jusqu'à 360 cyclistes durant l'heure de pointe). Elle est également utilisée durant l'hiver, quoique à un degré moindre, car de 50 à 90 cyclistes (respectivement à Claremont et à Atwater) l'empruntent de 8h30 à 16h30, l'heure de pointe affichant un total de 25 cyclistes;
- La piste cyclable Glen/Lansdowne, juste au sud de Maisonneuve, est empruntée par environ 70 cyclistes à l'heure de pointe (voir figure 2.14);
- De nombreux cyclistes empruntent des rues qui ne sont pas dotées d'aménagements cyclables (voir figure 2.14):
  - ▶ Sherbrooke: 20 à 50 cyclistes à l'heure de pointe;
  - ▶ Sainte-Catherine: 15 à 40 cyclistes à l'heure de pointe;
  - ▶ Cote-Saint-Antoine: 30 cyclistes à l'heure de pointe;
  - ▶ The Boulevard/Westmount: 20 à 30 cyclistes à l'heure de pointe;
- Il existe un règlement rendant obligatoire le port du casque pour les cyclistes et pour les patineurs à roues alignées. Le Code de la sécurité routière ne possède pas une telle disposition.

### **Constats et enjeux**

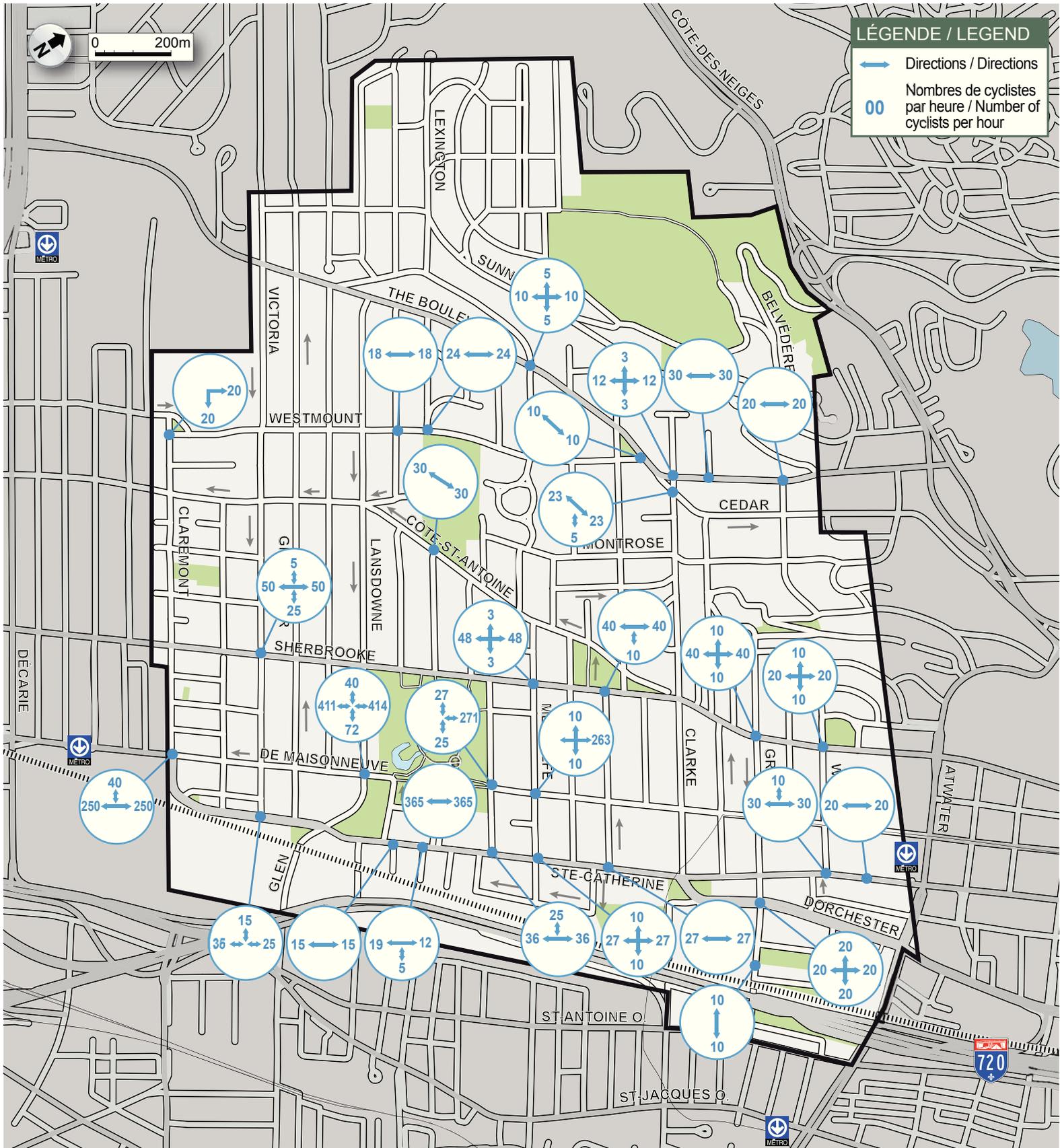
- Malgré le fait que Westmount ne compte que deux pistes cyclables en bonne et due forme, son réseau cyclable dessert la plupart des principales destinations de la ville. Toutefois, un grand nombre de résidences, d'écoles et de parcs ne se trouvent pas à proximité d'aménagements cyclables;
- Les pentes de certaines rues peuvent décourager l'emploi du vélo, particulièrement pour les déplacements vers le nord;
- La piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve ne satisfait pas aux normes, ni aux meilleures pratiques en vigueur. Cela ne l'empêche pas d'être très fréquentée, puisque plus de 2 000 cyclistes l'empruntent entre 8h et 18h. En fait, le boulevard de Maisonneuve voit plus de cyclistes passer durant cette période de dix heures qu'elle ne verra de véhicules circuler pour la journée entière dans la majorité de ses tronçons;
- De nombreux cyclistes empruntent la rue Sherbrooke, le chemin de la Côte-Saint-Antoine et la rue Sainte-Catherine, même si la seule piste cyclable est-ouest se trouve sur le boulevard de Maisonneuve.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.13**  
Réseau cyclable  
Cycling Network

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.14**  
Volumes de Cyclistes  
Cycling Volumes

## 2.5 TRANSPORT COLLECTIF

### *Enjeux*

Le transport collectif permet de réduire la pression sur le réseau routier et d'améliorer la qualité de l'environnement; il consomme généralement moins d'énergie que les véhicules privés. Le transport collectif offre également une capacité de beaucoup supérieure aux véhicules privés. Les déplacements liés au transport collectif se divisent habituellement en trois parties :

- Accès : se rendre à l'arrêt ou se déplacer depuis l'arrêt, habituellement à pied. Les itinéraires doivent être sûrs, directs, bien entretenus, agréables et commodes. La Ville de Westmount est responsable de cette partie du déplacement;
- Attente : temps d'attente jusqu'à l'arrivée du véhicule de transport, soit à l'arrêt ou à la station. Les conditions d'attente doivent être bonnes: sécurité assurée, climat agréable, protection adéquate contre les éléments, transmission adéquate de l'information pour les usagers et arrêts bien entretenus. Des fréquences de desserte plus élevées diminuent les temps d'attente. Cette responsabilité est partagée entre la Ville et la STM;
- Déplacement dans le véhicule : temps passé dans le véhicule de transport collectif en mouvement. Pour accroître le nombre d'usagers, ce temps doit être court et prévisible, et les conditions des passagers durant le déplacement doivent être également bonnes: propreté, entassement minimal, voyage confortable et bon service à la clientèle. La STM est responsable de la majorité de ces facteurs, même si la Ville de Westmount gère l'entretien du réseau routier, ce qui peut impacter les temps de déplacement des autobus qui y circulent.

Les conditions d'accès et d'attente doivent être bonnes au départ comme à l'arrivée du déplacement. De plus, le réseau de transport collectif doit desservir de multiples destinations, à Westmount comme à l'extérieur de la Ville, pour assurer un service de bonne qualité.

La présente section étudie le service de transport collectif offert à Westmount. Par transport collectif, il est entendu non seulement les autobus classiques, le métro et les services de trains de banlieue, mais également l'autopartage et le service de taxi. Le service de transport collectif est assuré par la Société de transport de Montréal (autobus et métro) et l'Agence métropolitaine de transport (trains de banlieue). Le service d'autopartage est assuré par Communauto, et le service de taxi, par de nombreux opérateurs privés détenant un permis de taxi valide.

### *Constats*

- Le transport collectif correspond à près de 25 000 déplacements par jour à Westmount (28% des déplacements);
- Même si Westmount ne dispose d'aucune station de métro, certains secteurs se trouvent à une distance de marche de cinq stations de métro sur les lignes verte et orange (Atwater, Lionel-Groulx, Place-Saint-Henri, Vendôme et Villa-Maria; voir la figure 2.15), les stations les plus accessibles depuis Westmount étant Atwater, Lionel-Groulx et Vendôme;
- La STM exploite 10 lignes d'autobus à Westmount (voir le tableau 2.2);

- Le réseau suit un axe est-ouest, similaire au réseau routier. Seule la ligne 124 est en nord-sud. Cette configuration permet d'expliquer le faible nombre de déplacements internes (demeurant dans les limites du territoire de Westmount) par transport collectif (350 déplacements par jour). De plus, la faible superficie de Westmount rend l'utilisation du transport collectif moins intéressante que le transport actif (marche et vélo), étant donné que ces modes ne nécessitent pas de marcher et d'attendre à un arrêt ;
- La desserte la plus soutenue est offerte sur la rue Sherbrooke (ligne 24) et la rue Sainte-Catherine (lignes 63 et 90). La ligne 24 – Sherbrooke et la 90 – Saint-Jacques font partie du Réseau 10 min max, offrant une desserte toutes les 10 minutes ou moins entre 6h et 21 h les jours de semaine;
- Toutes ces lignes, sauf la ligne 63 – Girouard sont opérationnelles durant les soirées et les fins de semaine. La STM offre un service de nuit sur la rue Sherbrooke (ligne 356); le Square Cabot, face au Forum, est un centre de transit majeur pour le réseau d'autobus de nuit;
- Les arrêts d'autobus se trouvent à une distance de marche de la majeure partie de la ville (voir la figure 2.15), à l'exception du secteur au nord de l'avenue Sunnyside, où l'utilisation du transport collectif et la densité de la population sont les plus faibles de la Ville;
- De nombreuses lignes d'autobus sont impactées par la congestion sur certaines rues, à l'intérieur et à l'extérieur de Westmount, comme Sherbrooke et Sainte-Catherine. Cette congestion augmente le temps de déplacement des usagers et diminue la fiabilité du service de transport, surtout durant les périodes de pointe. De plus, elle a un impact disproportionné sur les usagers étant donné que les autobus ne peuvent pas modifier leur trajet;
- Westmount ne bénéficie pas de mesures prioritaires pour autobus, même si la fréquence de certaines lignes est élevée;
- Bien que la couverture du réseau d'autobus de la STM soit bonne, plusieurs lignes n'offrent pas toujours un service fiable (ponctualité qui fait défaut, autobus en peloton, entassement, etc.). Les usagers ont accès à peu d'informations en temps réel sur l'arrivée prochaine de l'autobus ou sur son retard, ce qui peut être une source de frustration chez les usagers. La STM prévoit implanter un système d'information en temps réel (iBus);
- Trois lignes de trains de banlieue de l'AMT traversent Westmount le long du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique. Aucune station ne se trouve à Westmount, mais la gare Vendôme (qui a remplacé la gare Westmount) est à une distance de marche du quadrant sud-ouest de Westmount;

#### *Autopartage*

- Communauto offre un service d'autopartage à Westmount. Ses véhicules sont offerts à quatre stations: gare Westmount, Victoria Hall, Saint-Antoine/Atwater et Dorchester/Gladstone. Les membres de Westmount peuvent également transiger avec d'autres stations Communauto, dont plusieurs se trouvent à une distance de marche de certains secteurs de Westmount;

- Westmount comptait 130 membres de Communauto en date de mai 2011. L'adhésion a crû à un taux annuel de 30% depuis 2006;
- Communauto a mentionné qu'elle ne dispose pas de suffisamment de véhicules à Westmount comparativement au nombre d'abonnés. Elle prévoit agrandir son parc automobile à la disposition des abonnés;

#### *Taxi*

- Les taxis sont facilement accessibles à Westmount en raison de sa densité et de sa proximité avec le centre-ville;
- Deux zones de taxis se trouvent dans les limites de la Ville: Sainte-Catherine/Wood et Victoria Hall. Deux autres zones de taxis sont situées tout juste à l'extérieur des limites de la Ville, l'une sur l'avenue Atwater en face de la place Alexis-Nihon, l'autre au coin de la rue Sherbrooke et de l'avenue Grey à Notre-Dame-de-Grâce. Il n'est pas permis aux taxis d'attendre leur clientèle à l'extérieur de la zone de taxis, sauf en cas de réponse à une demande;
- Les services de taxis, y compris la tarification, sont réglementés par la Commission des Transports du Québec. Le *Bureau du taxi et du remorquage de Montréal* gère les permis pour les taxis et les conducteurs, en plus de faire appliquer les autres règlements relatifs au domaine du taxi;

#### **Constats et enjeux**

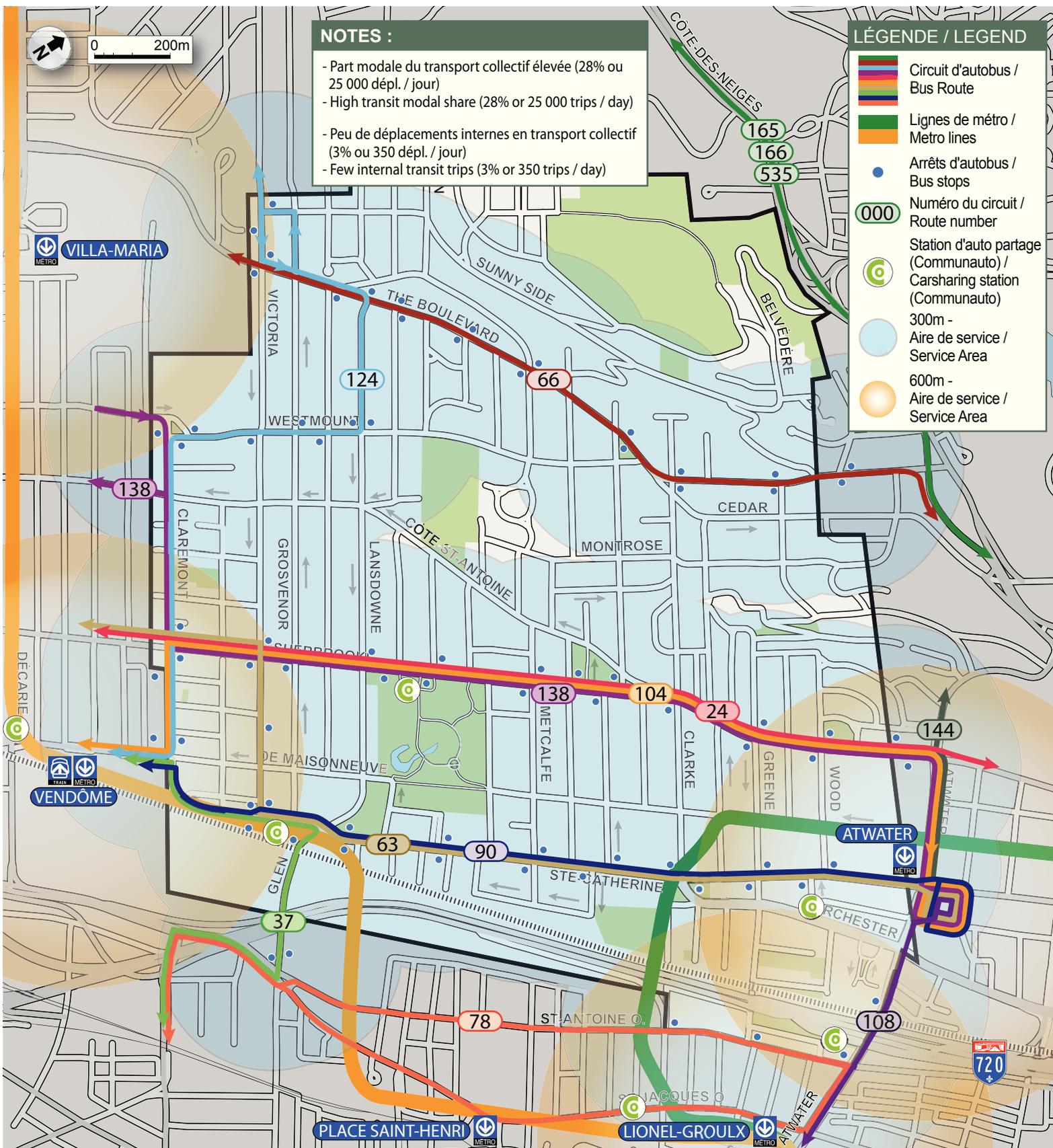
- 25 000 déplacements par jour sont effectués en transport collectif à Westmount;
- Westmount est généralement bien desservie par le métro, l'autobus et le train de banlieue. Le métro (lignes verte et orange) et certaines lignes d'autobus (24 sur Sherbrooke et 90 sur Sainte-Catherine) offrent une desserte fréquente (10 minutes ou moins);
- Les utilisateurs du transport collectif sont impactés par la congestion, à l'intérieur comme à l'extérieur de Westmount, ce qui retarde les autobus et diminue leur fiabilité ;
- Le métro est généralement fiable et offre un bon service, même s'il peut être encombré. Les autobus peuvent aussi être surchargés ou peu fiables de temps en temps (ponctualité), ce qui peut être une source de frustration chez les usagers;
- L'autopartage gagne graduellement en popularité; Communauto prévoit agrandir son parc automobile à la disposition des abonnés.

**Tableau 2.2 Lignes de transport collectif à Westmount**

Ligne	Nom	Autobus/trains par jour de semaine (deux directions)	Intervalle typique en hors-pointe de jour (minutes)	Intervalle typique en pointe (minutes)
1	Verte (Métro)	392	6	3
2	Orange (Métro)	410	6	3
24	Sherbrooke	202	10	6
37	Jolicoeur	106	24	24
63	Girouard	54	32	30
66	The Boulevard	80	32	23
78	Laurendeau	84	30	30
90	Saint-Jacques	178	10	6
104	Cavendish	55	50	15
108	Bannantyne	81	30	24
124	Victoria	79	28	26
138	Notre-Dame-de-Grâce	51	50	40

Source : STM (2011)

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.15**  
Réseau de transport collectif  
Transit Network

## 2.6 RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

La présente section se divise en deux sections, soit le réseau routier et la circulation. La première décrit le réseau routier tel qu'il est aménagé et géré; la seconde examine comment la circulation véhiculaire l'utilise.

### 2.6.1 Réseau routier

#### *Enjeux*

Cette section présente le réseau routier dans son état actuel : configuration, hiérarchie routière, gestion des intersections, limites de vitesses et mesures d'apaisement de la circulation. La circulation sera présentée en détail dans la section suivante.

La structure du réseau routier permet d'examiner les destinations et les goulots d'étranglement potentiels. La hiérarchie routière présente l'importance relative des différentes routes en fonction de leur rôle et de leur capacité. Ces axes se classent dans l'une des catégories suivantes:

- Autoroute – route à accès limité et à grande capacité utilisée surtout par le trafic en transit ;
- Artère – route importante combinant à la fois le trafic en transit et le trafic local;
- Collectrice – route locale se reliant à une artère, utilisée par le trafic local et le trafic en transit limité;
- Route locale – route desservant le trafic local et externe.

Ce classement est décrit au tableau 2.3. Ces critères, combinés à la situation actuelle observée, à la désignation des rues figurant dans le Plan directeur de Westmount qui identifie les principales routes de la Ville et à la carte de la hiérarchie routière de l'agglomération de Montréal, sont à la base du classement actuel des routes. Ce classement ne suppose pas que toutes les routes d'un certain type doivent être gérées selon les mêmes paramètres que ceux figurant exactement dans le tableau ci-dessous, étant donné que la conception d'une route doit être adaptée à son contexte.

**Tableau 2.3 Hiérarchie routière**

Type de route	Autoroute	Artère	Collectrice	Locale
<i>Fonction</i>				
Véhicules	Trafic de transit	Trafic de transit et local	Trafic surtout local avec trafic de transit limité	Trafic local en majeure partie
Transport collectif (STM)	Desserte par autobus	Desserte par autobus	Desserte limitée par autobus	Pas de desserte par autobus normalement
Camions	Permis	Normalement permis	Quelquefois permis durant le jour	Livraison locale seulement
Cyclistes et piétons	Interdits	Permis	Permis	Permis
<i>Caractéristiques</i>				
Accès	Pas d'accès privés	Accès privés permis	Accès privés permis	Accès privés permis

Type de route	Autoroute	Artère	Collectrice	Locale
Limites de vitesses <sup>4</sup>	70 km/h ou plus	50 à 60 km/h	40 à 50 km/h	40 km/h
Gestion des intersections	Échangeurs	Feux de circulation	Panneaux d'arrêt (habituels) et quelques feux	Panneaux "Arrêt" ou "Cédez"
Stationnement	Aucun	Oui, quelquefois limité durant les pointes	Oui	Oui
Cyclistes	Aucun ou piste en parallèle	Sur rue ou aménagement cyclable	Sur rue ou aménagement cyclable	Normalement sur rue
Piétons	Aucun ou piste en parallèle	Trottoirs	Trottoirs	Trottoirs
Exemple	Autoroute Ville-Marie	Rue Sherbrooke	Avenue Westmount	Avenue Melville

*Adapté à partir de: Association des transports du Canada (1999) et Ministère des Transports du Québec.*

La gestion des intersections est assurée par des feux de circulation, des arrêts aux quatre coins ou par un arrêt à un seul coin de la rue. Westmount ne dispose pas d'autres moyens de gestion, comme un giratoire ou un panneau "Cédez". L'examen des dispositifs de gestion permet de vérifier si ces dispositifs respectent la hiérarchie routière et d'examiner la pratique des arrêts aux quatre coins. La gestion des intersections est, dans les axes importants, une question particulièrement importante pour les piétons. Les feux de circulation existants ont fait l'objet d'un examen afin de s'assurer qu'ils répondent bien aux meilleures pratiques en vigueur et aux normes actuelles du MTQ.

Les limites de vitesse ont également fait l'objet d'un examen à des fins de cohérence et pour s'assurer qu'elles satisfont aux meilleures pratiques en vigueur. Les limites de vitesse affichées ont été examinées pour s'assurer qu'elles correspondent bien à la hiérarchie routière, aux zones de parc et aux zones scolaires. Les limites de vitesse exercent une certaine influence sur les temps de déplacement, mais le contexte et la conception des rues ont un impact encore plus grand sur les vitesses véhiculaires. Les mesures d'apaisement de vitesse ont également été examinées afin de comprendre leur application dans la ville et de vérifier si elles s'harmonisent avec les autres mesures en vigueur dans le réseau.

Les itinéraires de camionnage ont été examinés afin de connaître les zones où ils sont permis à Westmount, de même que les zones de livraison, pour s'assurer que les entreprises sont bien desservies et que les pratiques de livraison actuelles ne présentent pas de problématique particulière.

### **Constats**

#### *Hiérarchie et réseau routier*

- Le réseau routier de Westmount est bien intégré aux quartiers à l'est et à l'ouest, contrairement aux quartiers situés au nord et au sud. Cette faible intégration trouve probablement sa cause dans la topographie (la conception de plusieurs rues subissant la contrainte d'une pente prononcée), combinée au développement distinct de Westmount de celui des quartiers avoisinants (Saint-Henri et Côte-des-Neiges).

<sup>4</sup> Remarque: À Westmount, il n'y a pas de limite de vitesses supérieure à 40 km/h.

L'aménagement du corridor ferroviaire, de l'autoroute Ville-Marie, de Summit Park et de l'Oratoire Saint-Joseph ont créé un effet de barrière empêchant les trames de rues de se développer de façon continue;

- La nature orthogonale de la trame de rues favorise une meilleure distribution de la circulation et, par conséquent, moins de concentration aux goulots d'étranglement;
- À l'heure actuelle, la hiérarchie routière se présente de la façon suivante (voir figure 2.16):
  - ▶ **Autoroute** : L'autoroute Ville-Marie (A-720) traverse Westmount le long de la falaise Saint-Jacques. L'entretien de l'autoroute Ville-Marie et de ses bretelles est sous la juridiction de Transports Québec (MTQ);
  - ▶ **Artère** : Le réseau artériel a été établi dans l'*Entente pour améliorer le fonctionnement de l'agglomération de Montréal*, intervenue entre le gouvernement du Québec et les municipalités de l'agglomération. Le réseau artériel comprend les rues suivantes: rue Sherbrooke (quatre à six voies), boulevard Dorchester (quatre voies), rue Ste-Catherine (quatre voies), The Boulevard (quatre voies), avenue Greene (de Saint-Antoine à l'autoroute Ville-Marie); avenue Atwater (quatre à six voies) et rue Saint-Antoine (quatre voies). L'entretien de l'avenue Atwater et de Saint-Antoine se trouve sous la juridiction partagée avec la Ville de Montréal;
  - ▶ **Collectrice** : Le réseau des collectrices comprend les rues suivantes: avenue Westmount/avenue Notre-Dame-de-Grâce (deux à quatre voies), avenue Cedar, avenue Sunnyside (de Grosvenor à Victoria), boulevard de Maisonneuve depuis Atwater jusqu'à Clarke (deux ou trois voies), avenue Claremont, avenue Victoria, avenue Grosvenor (depuis Sherbrooke jusqu'à Sunnyside), chemin Glen/avenue Lansdowne (depuis la limite sud de la Ville jusqu'à Sherbrooke), avenue Clarke (depuis Sainte-Catherine jusqu'à Sherbrooke) et avenue Greene (depuis l'autoroute Ville-Marie jusqu'à Dorchester);
  - ▶ **Rue locale** : Toutes les autres rues sont considérées comme locales.

#### *Feux de circulation et gestion des intersections*

- Les feux de circulation sont implantés en majeure partie le long des artères et des collectrices qui supportent plus de circulation véhiculaire (voir la figure 2.17);
- La grande majorité des feux ne satisfont pas aux normes actuelles du MTQ et aux meilleures pratiques en vigueur (Normes des ouvrages routiers, tome V). Il y a été recensé un certain nombre de questions de sécurité auxquelles font face tous les utilisateurs (phasage, traverses de piétons et visibilité) et de la confusion dans certaines informations destinées aux utilisateurs. L'état des feux de circulation et les déficiences observées font l'objet d'un relevé distinct;
- Le phasage et le minutage des feux demeurent les mêmes durant toute la journée, à l'exception de certains feux qui fonctionnent en mode clignotant en soirée et durant les fins de semaine. Fait à noter, les normes actuelles du MTQ en matière de feux interdisent l'usage du mode clignotant ;
- Les feux sur la rue Sherbrooke, The Boulevard/avenue Cedar et certains secteurs de la rue Sainte-Catherine (depuis Clarke jusqu'à la place Park) sont en théorie synchronisés.

En période de pointe de l'après-midi, les feux sur The Boulevard et la rue Sainte-Catherine sont synchronisés en contre-pointe (direction ouest). Certains équipements pourraient être défectueux, désynchronisant ainsi les feux, mais cela n'a pas été vérifié sur place;

- Le positionnement des feux devrait permettre une traversée facile des grandes artères. Certaines traverses de piétons ne sont pourtant pas facilement repérables;
- La grande majorité des collectrices et des rues locales sont gérées par des arrêts aux quatre approches;
- Plusieurs arrêts aux quatre coins ne semblent pas justifiés selon les débits ou une problématique de sécurité. Ils feraient davantage office de mesure d'apaisement de vitesse, même si toutes les normes et les meilleures pratiques interdisent cette pratique.

#### *Limites de vitesse*

- La limite de vitesse par défaut est de 40 km/h à Westmount, comme le précise la réglementation sur la circulation;
- Certaines rues affichent une limite de 30 km/h (voir la figure 2.18). Or, cette limite de vitesse est habituellement réservée aux zones scolaires et aux parcs;
- Des zones de 30 km/h sont en vigueur sur les rues à proximité des écoles et des parcs, mais ce n'est pas toujours le cas;
- Quelquefois, un segment d'une rue affiche une limite de vitesse seulement dans l'une des directions. Plusieurs segments de rues affichent des limites de vitesses différentes selon la direction;
- Certains règlements établissant les limites de vitesse font appel aujourd'hui encore au système impérial (mi/h), et non au Système international d'unités (système métrique). De plus, le règlement 196 *Concerning Good Morals and Decency* stipule que « personne ne doit conduire plus vite qu'un cheval au trot ordinaire ».

#### *Mesures d'apaisement de la circulation*

- Une politique d'apaisement de la circulation, faisant appel aux dos d'âne, est en vigueur depuis un certain nombre d'années. Elle tient compte du type de rue, de la vitesse des véhicules, de la pente des rues, des itinéraires d'évacuation et du consentement des résidents (une approbation par le 2/3 des résidents est requise) ;
- Des mesures d'apaisement de la circulation ont été largement utilisées sur la majorité des rues, comme l'illustre la figure 2.19. Ces mesures sont regroupées dans les quatre catégories suivantes:
  - ▶ Mesures verticales – dos d'âne et traverses surélevées;
  - ▶ Mesures horizontales – îlots, avancées de trottoirs et saillies, qui réduisent la largeur des voies carrossables;
  - ▶ Fermetures de rues;
  - ▶ Panneaux d'arrêt entre les intersections: cette mesure est mentionnée dans la présente section, car elle est utilisée comme mesure d'apaisement, même si les normes et les meilleures pratiques (comme le MTQ) interdisent son utilisation à cette fin;

- En dépit de leur grand nombre, la majeure partie des mesures d'apaisement de la circulation sont utilisées de façon appropriée;
- Un certain nombre de mesures d'apaisement utilisées sont de nature temporaire, même si elles sont en place depuis un certain nombre d'années déjà. Un bon nombre d'entre elles ne s'intègrent pas bien au paysage environnant;
- L'utilisation de certaines mesures en vigueur à Westmount n'est pas recommandée selon les normes, ni les meilleures pratiques. L'emploi de panneaux d'arrêt, particulièrement entre les intersections, ne constitue pas une mesure d'apaisement de la circulation appropriée, selon les normes et les meilleures pratiques en vigueur. Certains dos d'âne sur les rues transversales au boulevard de Maisonneuve sont surélevés: leur utilisation n'est pas recommandée pour les rues publiques (ATC);

#### *Camionnage et livraisons*

- Westmount n'a pas adopté d'itinéraire de camionnage, mais de nombreuses restrictions de camionnage sont toutefois en vigueur. La majorité de ces restrictions affichées se trouvent sur les collectrices et les rues locales au sud de la rue Sherbrooke. De nombreuses rues au nord de la rue Sherbrooke n'affichent pas de restrictions de camionnage, mais la demande en camionnage et en livraisons est faible dans le secteur. Fait à noter, le camionnage demeure permis sur les rues affichant une telle restriction s'il n'existe aucune autre option possible pour effectuer une livraison locale;
- Le camionnage est permis sur les axes principaux: Dorchester, Sainte-Catherine, Sherbrooke, The Boulevard et Atwater. Le camionnage est également permis sur certaines autres rues: Claremont, Glen (même si un panneau de livraison locale seulement est affiché du côté de Montréal), de Maisonneuve (depuis Atwater jusqu'à Clarke), Westmount et Lansdowne (depuis Westmount jusqu'à the Boulevard);
- La signalisation ayant trait aux restrictions de camionnage ne suit pas toujours la réglementation. Ainsi, la réglementation prévoit une interdiction des camions sur l'avenue Clarke au complet, même si deux panneaux seulement l'indiquent. L'une des rues transversales est même dotée d'un panneau indiquant que les camions sont permis d'y circuler. Dans certains cas, la signalisation permet le camionnage dans l'une des directions, mais pas dans l'autre;
- Pour de nombreuses entreprises, la livraison est assurée par des camions stationnant sur la rue. Certains d'entre eux stationnent illégalement en double lors de livraisons (village Victoria et avenue Greene). Cela peut constituer un problème pour les cyclistes, en plus d'entraver la circulation (véhicules privés et transport collectif). Aucune zone de livraison sur rue n'est prévue au village Victoria et sur l'avenue Greene. L'utilisation d'une voie à des fins de livraison est encouragée, même si certains camions semblent ne pas les utiliser;
- L'agglomération de Montréal a proposé des itinéraires de camionnage pour Westmount, mais la Ville ne les a pas approuvés (voir figure 2.20);

#### *Déneigement*

- Le déneigement comporte deux opérations: l'épandage, qui consiste à mettre des abrasifs sur la chaussée et les trottoirs, et l'enlèvement de la neige, qui consiste à ramasser la neige à déblayer;
- L'épandage sur la chaussée et les trottoirs se fait simultanément, étant donné que chaque opération est faite par un équipement différent;
- L'épandage sur les trottoirs prend environ deux heures (lorsqu'il est fait d'un trait);
- L'épandage sur les rues commence dès que la neige tombe et se termine à la fin de la tempête;
- La priorité lors du déneigement est accordée aux itinéraires de pompiers, aux zones scolaires, aux rues commerciales, aux arrêts d'autobus, aux artères et aux rues avec pente, sans ordre particulier;
- Les opérations de déneigement priorisent les rues inclinées aux autres rues;
- L'enlèvement de la neige débute lorsqu'il y a une accumulation de 10 cm ou plus. Le temps requis pour l'opération varie en fonction de la quantité de neige tombée et du temps que prend le transport de la neige au site d'élimination qui se trouve à l'extérieur de la ville.

### **Constats et enjeux**

#### *Hierarchie et réseau routier*

- La trame des rues, de nature orthogonale, favorise une bonne distribution de la circulation;
- La Ville ne possède pas une hiérarchie routière en bonne et due forme (la hiérarchie actuelle a été établie en fonction des caractéristiques du réseau routier et de son utilisation actuelle), à l'exception des artères, dont la liste a fait l'objet d'une entente entre le gouvernement provincial et les municipalités de l'agglomération;
- Il n'existe pas, à l'heure actuelle, d'itinéraires officiels de camionnage sur le territoire de Westmount (au contraire des restrictions de camionnage). Certains panneaux affichant une restriction de camionnage sont en contradiction avec la réglementation;

#### *Feux de circulation et gestion des intersections*

- La majorité des feux de circulation ne satisfont pas aux normes actuelles du MTQ en la matière. Les dispositifs à l'intention de tous les utilisateurs à certains feux comportent des déficiences. L'aménagement physique nécessite une mise à niveau complète;
- Les feux se trouvent principalement sur les artères et les collectrices de Westmount, permettant aux piétons de traverser facilement les axes routiers majeurs;
- Les feux sur The Boulevard et Sainte-Catherine sont synchronisés en direction est pour toute la journée (même si la direction de la pointe en après-midi est l'ouest);
- La grande majorité des autres intersections sont gérées par des panneaux d'arrêt toutes directions. Un grand nombre de ces panneaux ne sont pas justifiés: une révision de leur utilisation s'impose;

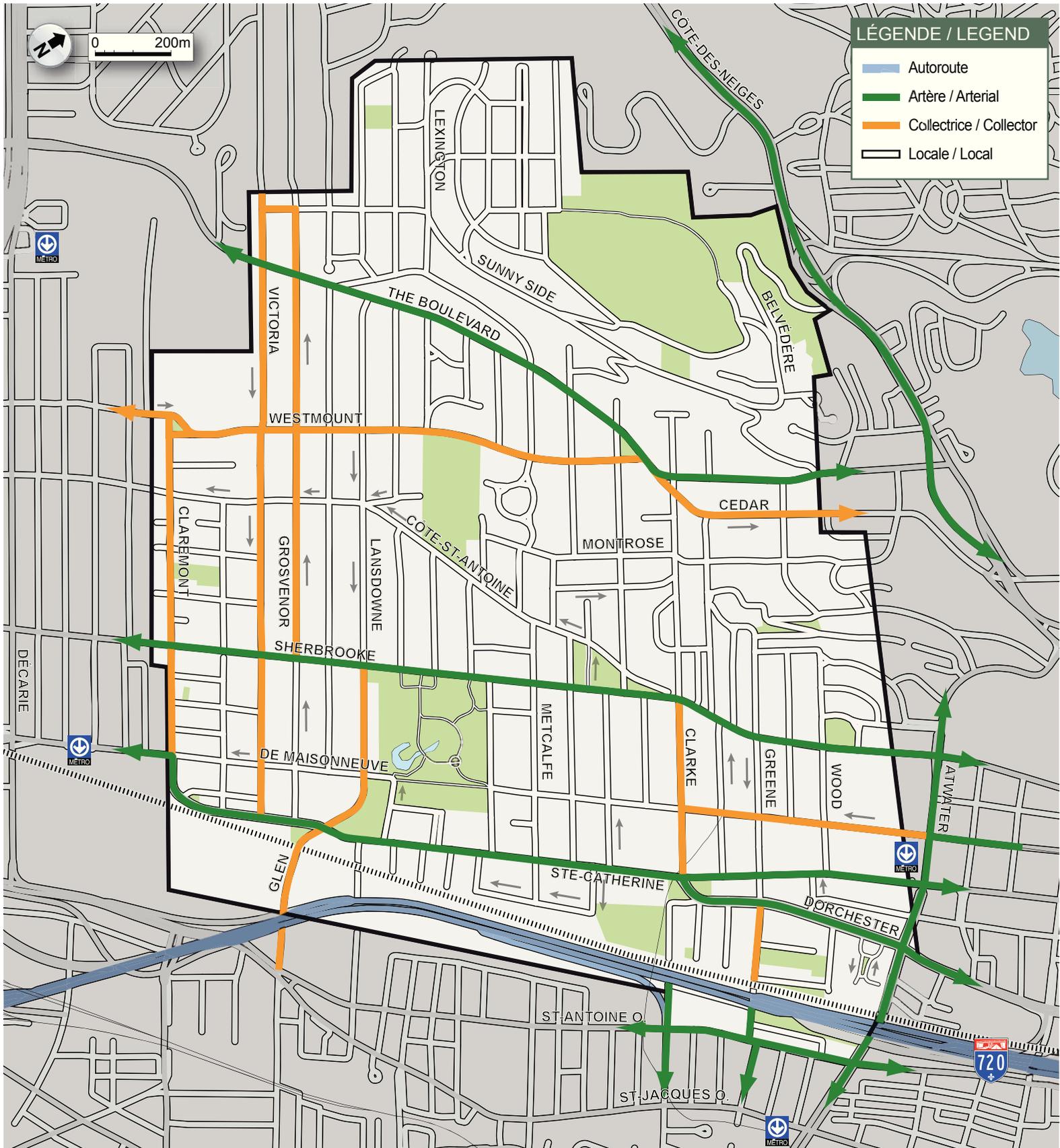
#### *Limites de vitesse*

- Les limites de vitesse affichées sont parfois différentes selon la direction pour un même tronçon donné;
- Certaines rues avoisinant une école n'affichent pas la limite de vitesse de 30 km/h;
- Les vitesses affichées ne correspondent pas toujours aux vitesses réglementaires;
- Les limites de vitesse actuelles peuvent être source de confusion chez les utilisateurs et ne protègent pas les utilisateurs vulnérables; elles doivent faire l'objet d'une révision;

*Mesures d'apaisement de la circulation*

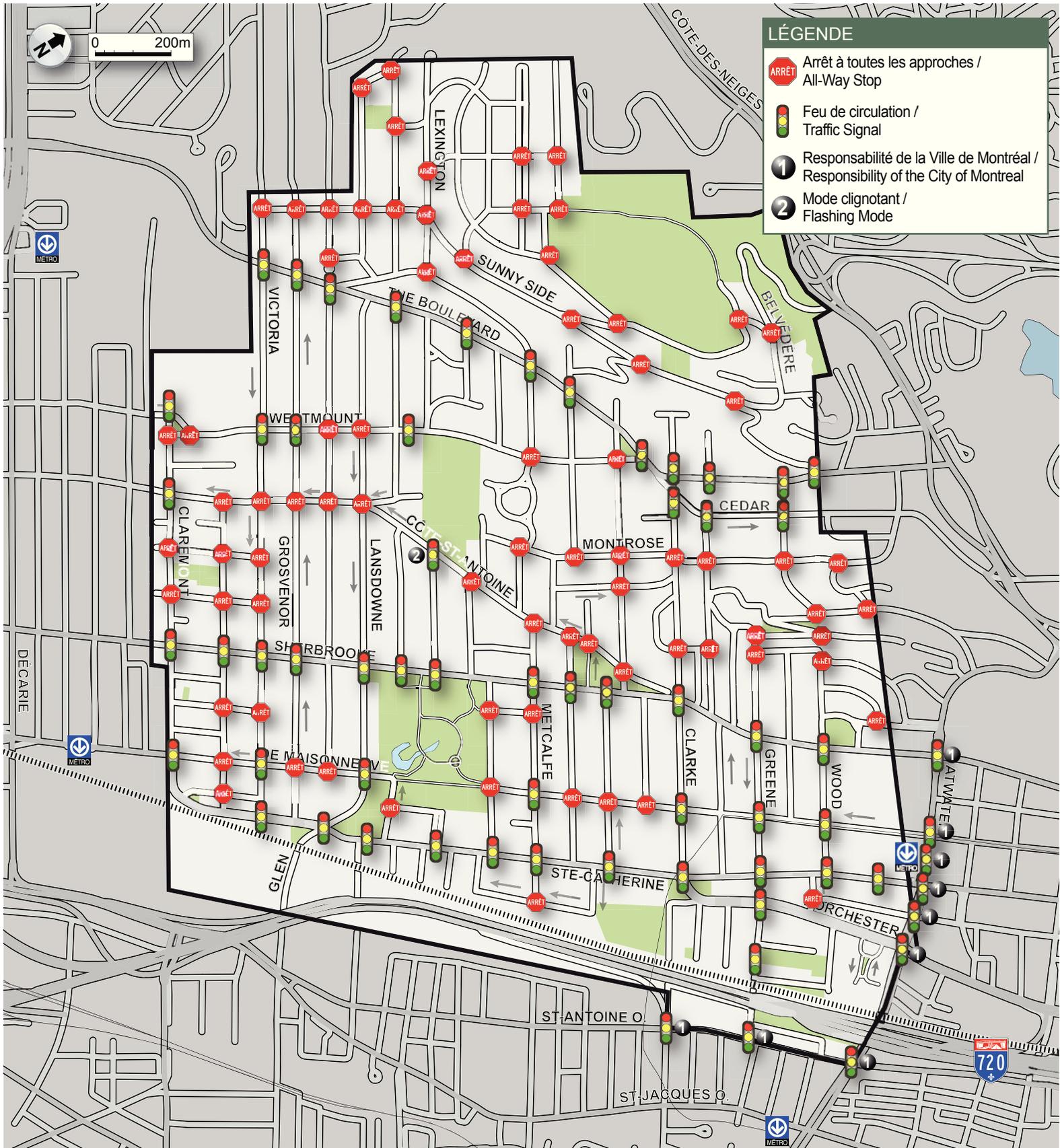
- Des mesures d'apaisement de la circulation sont utilisées à la grandeur de la ville;
- Un grand nombre d'entre elles sont de nature temporaire et ne s'intègrent pas au paysage environnant;
- Certaines de ces mesures (panneaux d'arrêt entre deux intersections et dos d'âne élevés) ne sont plus considérées comme appropriées dans l'état des pratiques en cours, et ne devraient plus être utilisées sur les rues publiques;
- Les mesures d'apaisement de la circulation doivent faire l'objet d'une révision et être remplacées par des mesures permanentes, intégrées au paysage.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.16**  
Hiérarchie routière  
Street Hierarchy

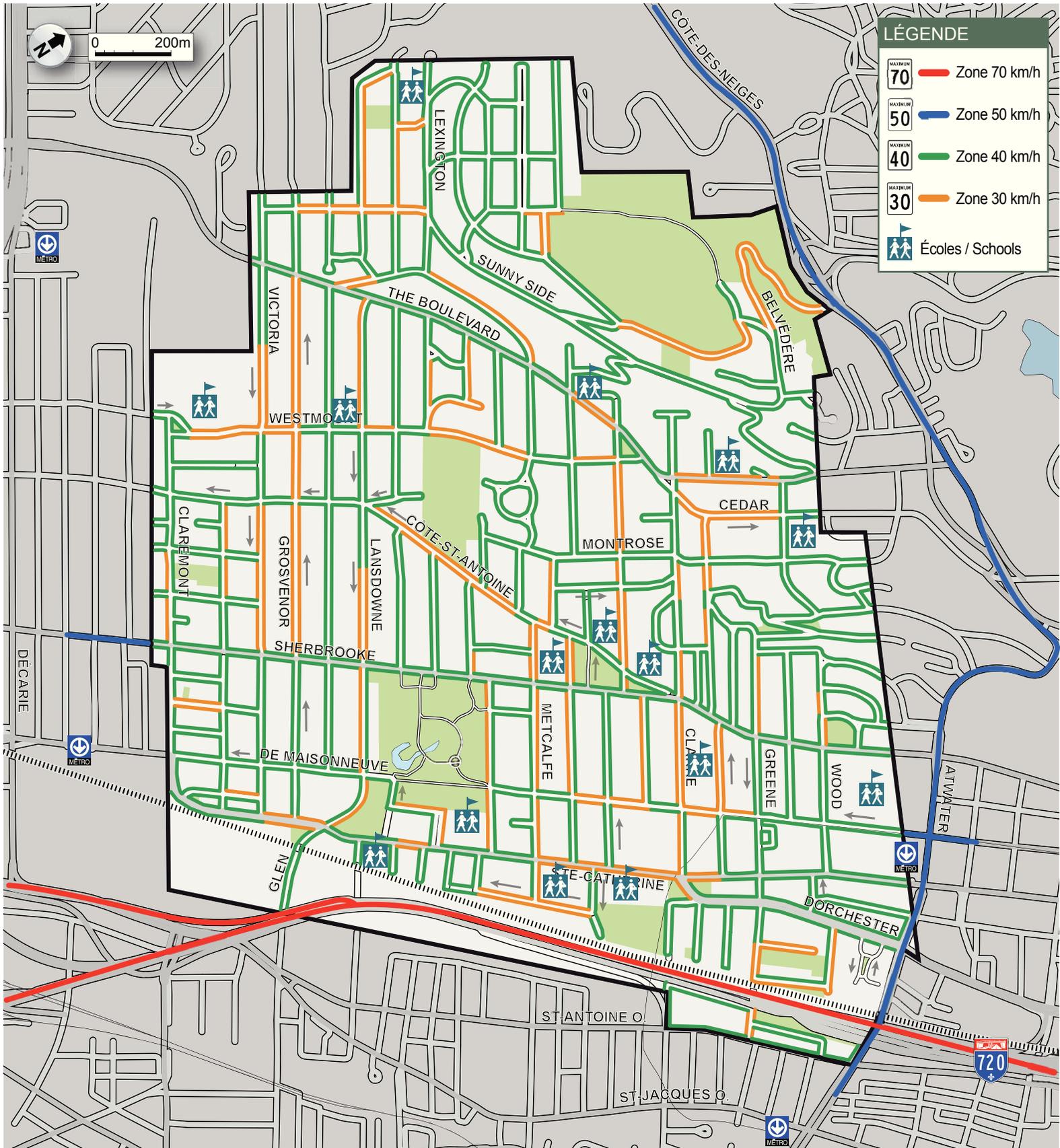
# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.17**  
Gestion de la circulation et des carrefours  
Traffic Management and Intersection Control

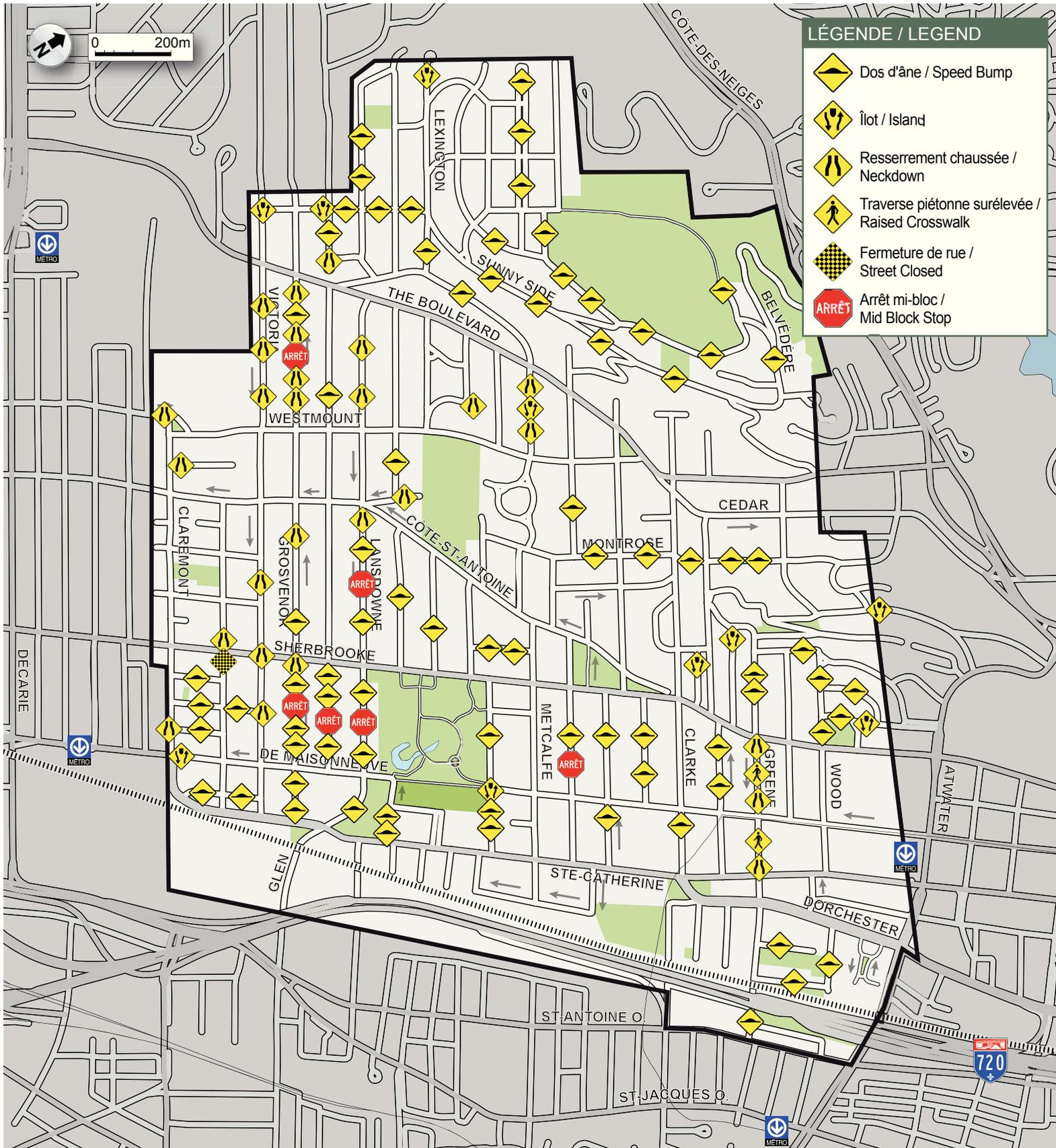


# PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



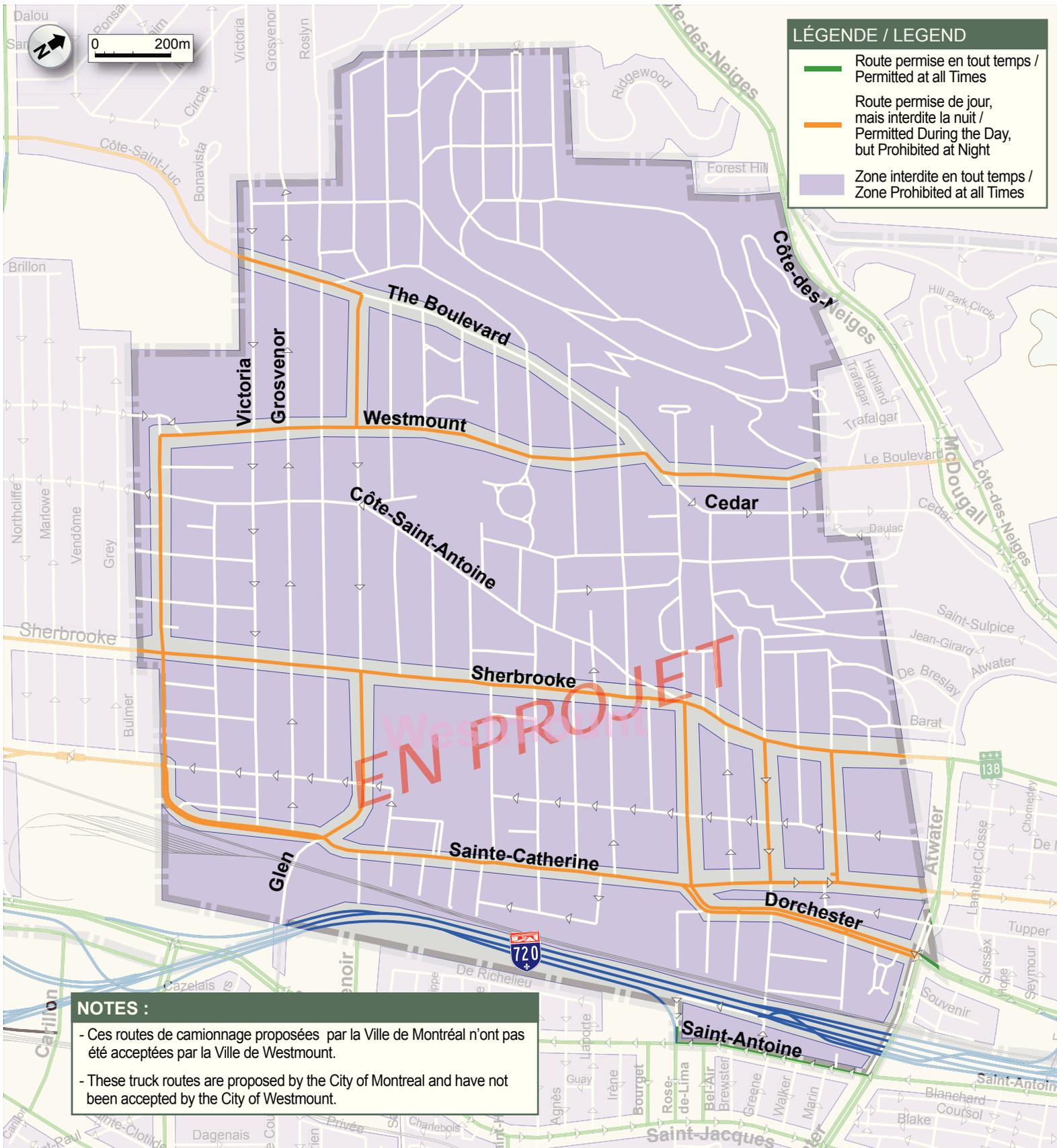
**FIGURE 2.18**  
Limites de vitesse affichées  
Posted Speed Limits

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.19**  
Mesures de modération de la circulation  
Traffic Calming Measures

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**LÉGENDE / LEGEND**

	Route permise en tout temps / Permitted at all Times
	Route permise de jour, mais interdite la nuit / Permitted During the Day, but Prohibited at Night
	Zone interdite en tout temps / Zone Prohibited at all Times

**NOTES :**

- Ces routes de camionnage proposées par la Ville de Montréal n'ont pas été acceptées par la Ville de Westmount.
- These truck routes are proposed by the City of Montreal and have not been accepted by the City of Westmount.

**FIGURE 2.20**  
Itinéraires de camionnage proposés par la Ville de Montréal  
Proposed Truck Routes by the City of Montreal

## 2.6.2 Circulation

### *Enjeux*

La présente section a pour objectif de décrire l'utilisation du réseau routier actuel. Elle a fait appel à des comptages véhiculaires, qui permettent d'examiner la répartition de la circulation dans les rues et qui ont été réalisés à tous les carrefours à feux ainsi qu'à de nombreux autres carrefours. Les données recueillies ont ensuite été converties en débit journalier moyen annuel (DJMA) à des fins de comparaison avec d'autres débits véhiculaires<sup>5</sup>.

Les débits permettent de déterminer quelles rues accommodent un fort ou un faible trafic en fonction de leur typologie. Ils servent également à déterminer le nombre de véhicules en provenance ou à destination de Westmount un jour de semaine. Ces données, combinées aux résultats de l'enquête origine-destination, permettent d'estimer le nombre de véhicules qui traversent Westmount en transit.

Les conditions de la circulation font ensuite l'objet d'un examen, en vue de déterminer quels secteurs sont congestionnés aux périodes de pointe. Cette congestion est mesurée à l'aide des niveaux de service affichés aux carrefours à feux, qui représentent le retard moyen par véhicule à une intersection donnée. Les niveaux de service varient de A (excellent) à F (congestion), indiquant la qualité du service offert aux véhicules. Ces niveaux de service sont présentés à l'annexe D.

### *Constats*

#### *Débits de circulation*

- Les débits (voir la figure 2.21) les plus élevés se trouvent sur les axes principaux, comme Sherbrooke (17 000 à 25 000 véhicules/jour), Dorchester (10 000 à 12 000 véhicules/jour), Sainte-Catherine (10 000 à 18 000 véhicules/jour) et The Boulevard (9 000 à 18 000 véhicules/jour);
- Certaines collectrices affichent également des débits relativement élevés, comme la route Glen (12 000 véhicules/jour) (voir la figure 2.21);
- Certains itinéraires de transit, empruntant le réseau local de Westmount, se dégagent à l'examen des débits de circulation (voir la figure 2.21), comme:
  - ▶ Forden et Montrose;
  - ▶ Hausse graduelle de la circulation sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine à l'approche de Notre-Dame-de-Grâce. Les véhicules empruntent la rue Sherbrooke et l'avenue Westmount, puis un axe nord-sud (entre Argyle et Claremont), afin d'accéder au chemin de la Côte-Saint-Antoine;
- Environ 165 000 véhicules par jour traversent les frontières de Westmount<sup>6</sup> (voir figure 2.22), à l'exception de l'autoroute Ville-Marie (A-720);

---

<sup>5</sup> Ces comptages sont ajustés à partir de comptages 24 h et d'un indice de circulation provenant de la Ville de Montréal, en fonction du jour et du mois où ils ont eu lieu.

<sup>6</sup> Fait à remarquer, le nombre de véhicules traversant les frontières de Westmount est plus élevé que le nombre de véhicules en déplacements internes, étant donné que les véhicules transitant par Westmount le font sans s'arrêter et qu'ils franchissent deux fois les limites de la Ville (à l'entrée et à la sortie).

- La majeure partie de ce trafic traverse les limites ouest (73 000 véhicules/jour) et est (69 000 véhicules/jour), plus que les limites nord (12 500 véhicules/jour) et sud (17 500 véhicules/jour);
- Les patrons de déplacement suivent généralement un axe est-ouest, ce qui explique les débits plus forts le long des limites est et ouest de Westmount. Le trafic traversant la limite ouest en lien avec Notre-Dame-de-Grâce est légèrement supérieur en nombre à celui de la limite est, étant donné qu'une plus grande proportion de déplacements en provenance ou à destination du centre-ville de Montréal se fait par transport actif ou par transport collectif que ceux en lien avec Notre-Dame-de-Grâce;

#### *Structure du trafic*

- Un jour moyen de semaine, environ 111 000 véhicules empruntent les rues de Westmount<sup>7</sup>, dont:
  - ▶ 5 000 déplacements internes demeurant sur le territoire de Westmount;
  - ▶ 20 000 déplacements provenant de Westmount et se destinant à l'extérieur de Westmount ;
  - ▶ 20 000 déplacements attirés provenant de l'extérieur de Westmount et se destinant à Westmount;
  - ▶ 66 000 véhicules par jour (soit presque trois véhicules sur cinq) traversant Westmount sans que leur origine ni leur destination ne soit Westmount, principalement en direction est-ouest;
- L'autoroute Ville-Marie supporte plus de trafic (167 000 véhicules/jour) que l'ensemble des rues de Westmount (111 000 véhicules/jour);

#### *Conditions de la circulation*

- Durant la pointe du matin, le débit de circulation est élevé sur de nombreuses rues, en raison de l'effet combiné des déplacements pour travail/études ou magasinage/loisirs. Il demeure que peu de congestion est habituellement observée sur le territoire de Westmount durant cette période, sauf pour les carrefours de Glen, Lansdowne et Sainte-Catherine;
- Durant la pointe de l'après-midi, le niveau de trafic est supérieur à celui du matin, ce qui fait augmenter le nombre de points de congestion observés. Les conditions de trafic sont généralement bonnes durant cette période, sauf pour les secteurs suivants :
  - ▶ Sainte-Catherine, Glen et Lansdowne, étant donné que cette intersection comporte de nombreux mouvements de virages;
  - ▶ La rue Sainte-Catherine en direction ouest depuis Hillside jusqu'à Park Place. La raison se trouve en partie dans le fait que les feux en après-midi sont synchronisés dans la direction opposée, que peu de temps de vert est alloué sur Sainte-Catherine et que les débits y sont élevés;

---

<sup>7</sup> Ce nombre ne comprend pas les véhicules sur l'autoroute Ville-Marie (A-720).

- ▶ La rue Sherbrooke dans les deux directions à la hauteur du village Victoria, en raison des forts débits, de la concentration d'activités dans le secteur et du stationnement en double, particulièrement par les véhicules de livraison ;
- Les débits sont également élevés sur les axes principaux en dehors des périodes de pointe. Ainsi, de midi à 13h, la rue Sherbrooke voit son trafic ne baisser que de 20% comparativement à la pointe de l'après-midi. Peu de congestion se forme en dehors des heures de pointe, ce qui se traduit par moins de circulation sur le réseau local durant cette période;
- Les secteurs mentionnés ci-dessus, lorsqu'ils sont congestionnés, incitent certains conducteurs à emprunter des rues locales ou des collectrices afin de traverser Westmount tout en évitant les points de congestion;
- Les conditions de trafic à Westmount sont habituellement bonnes, à l'exception des secteurs mentionnés ci-dessus;
- Les niveaux de service affichés par tous les carrefours à feux se trouvent à la figure 2.24 pour la pointe du matin et à la figure 2.26 pour la pointe de l'après-midi. Les niveaux de service, déterminés à l'aide d'un outil de microsimulation de la circulation, Synchro/SimTraffic, correspondent à toutes les approches confondues et affichent le retard moyen par véhicule. Ils ne tiennent pas compte des conditions des piétons ni des cyclistes à ces carrefours. Les intersections affichant les retards les plus longs sont les suivants: Lansdowne/Glen/Sainte-Catherine (matin et après-midi) et Sainte-Catherine/place Park (surtout en après-midi);
- Plusieurs points de congestion se trouvent à l'extérieur des limites de Westmount (voir figure 2.25 [pointe du matin] et figure 2.27 [pointe de l'après-midi]). Ces points de congestion influencent à leur tour les modèles de déplacement sur le territoire de Westmount, étant donné que certains véhicules empruntent des rues locales afin d'éviter la congestion;

### **Enjeux et constats**

- L'autoroute Ville-Marie accommode plus de véhicules (167 000 véhicules/jour) que l'ensemble des rues de Westmount (111 000 véhicules/jour);
- Les débits sur les artères sont élevés car ils accueillent au minimum 10 000 véhicules par jour et un maximum de 25 000 véhicules par jour;
- Les collectrices desservent également de forts débits (certaines d'entre elles dépassant les 10 000 véhicules/jour) ;
- Le nombre de véhicules traversant les limites est et ouest de Westmount est de loin supérieur à celui des véhicules traversant les limites nord et sud de la Ville;
- Environ 60% des véhicules à Westmount (66 000 véhicules/jour) sont considérés comme circulation de transit (les origines et les destinations étant situées à l'extérieur de Westmount). Ce nombre ne comprend pas les véhicules sur l'autoroute Ville-Marie (167 000 véhicules/jour);
- Certaines rues locales semblent supporter plus de circulation de transit que certaines autres (Montrose, Forden, sections du boulevard de Maisonneuve, sections de Lansdowne et de Metcalfe);

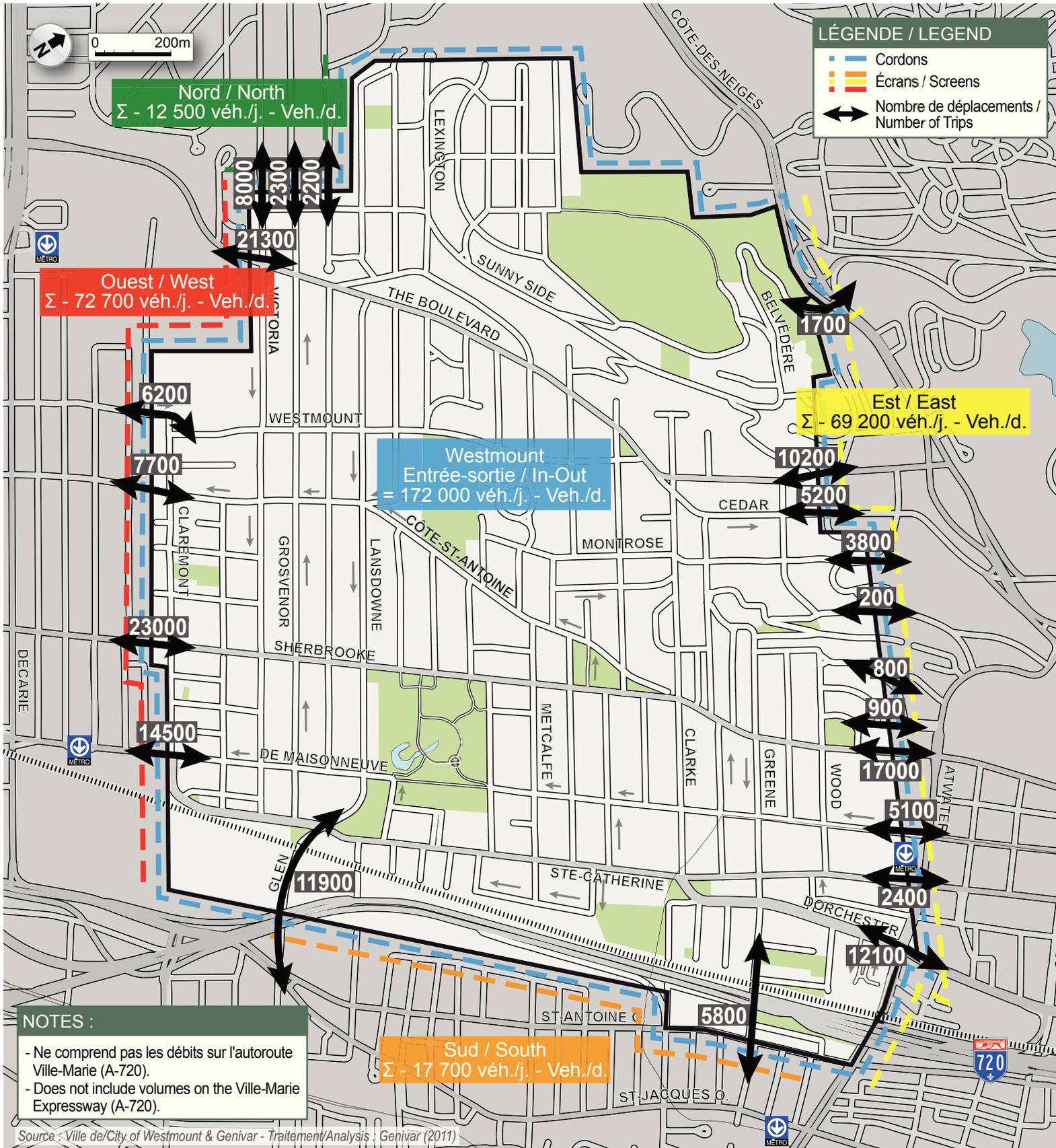
- Durant la pointe du matin, les rues en est-ouest voient apparaître une certaine congestion récurrente, surtout à Sainte-Catherine/Glen/Lansdowne. De nombreux points de congestion situés tout juste à l'extérieur des limites de la Ville (Sherbrooke/Décarie, Côte-Saint-Luc/Décarie, The Boulevard/Côte-des-Neiges) impactent les modèles de déplacement de Westmount, étant donné que certains véhicules empruntent les rues locales pour éviter cette congestion;
- La congestion est plus aiguë en pointe de l'après-midi qu'en pointe du matin, les débits étant plus élevés. De la congestion est observée sur la rue Sainte-Catherine (de Clarke jusqu'à Park Place) puisqu'il n'y a qu'une voie en direction ouest (comparativement à deux le matin) et que les feux sont synchronisés en sens contraire aux débits les plus élevés. La rue Sherbrooke connaît une certaine congestion, surtout en raison de véhicules qui bloquent des voies. Les modèles de déplacement sont également influencés par des points de congestion situés à l'extérieur des limites de la Ville.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.21**  
Volumes de circulation  
Traffic Volumes

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**NOTES :**

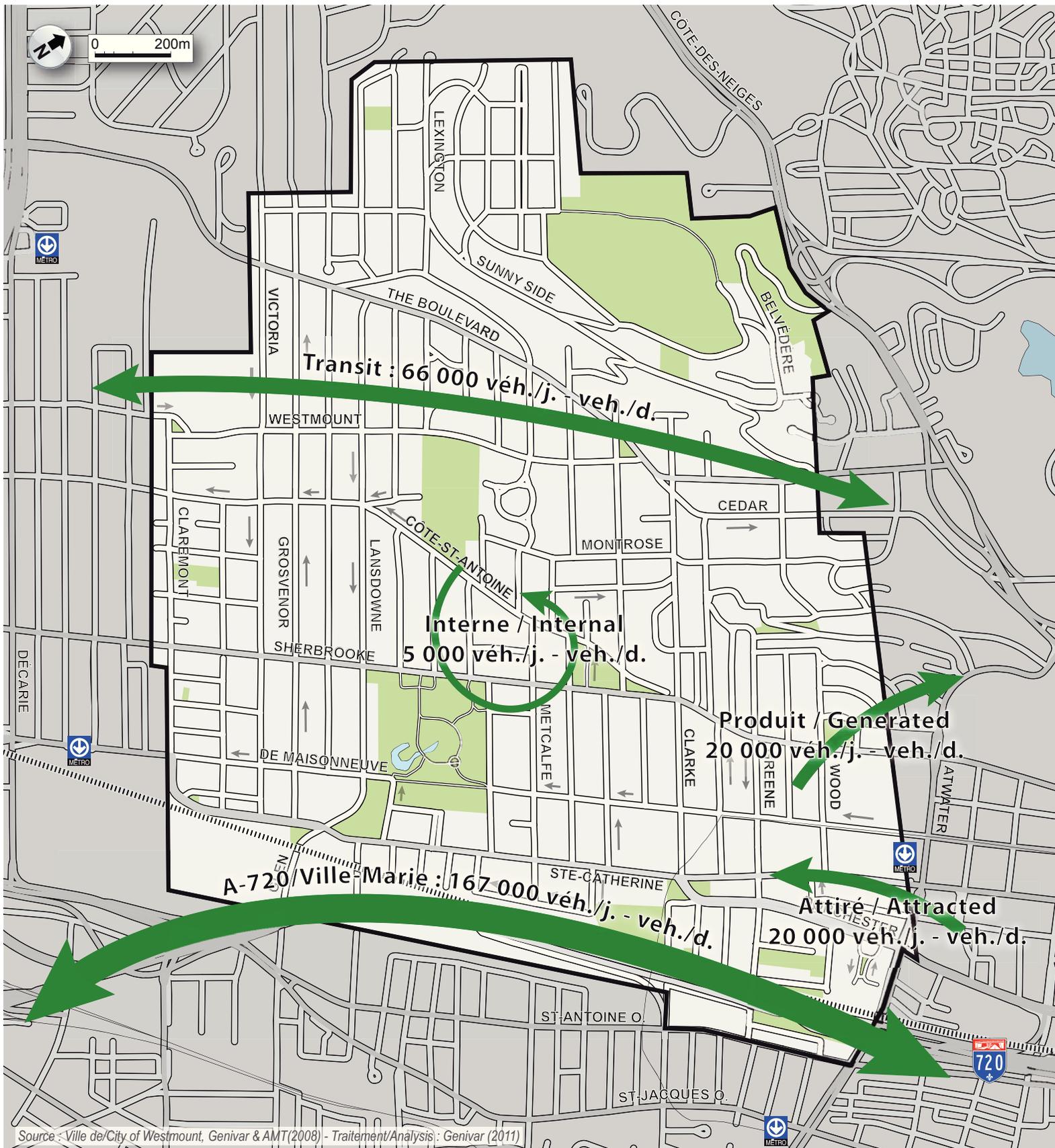
- Ne comprend pas les débits sur l'autoroute Ville-Marie (A-720).
- Does not include volumes on the Ville-Marie Expressway (A-720).

**FIGURE 2.22**

Volumes de trafic aux écrans et cordons  
Traffic Volumes at screens and cordons



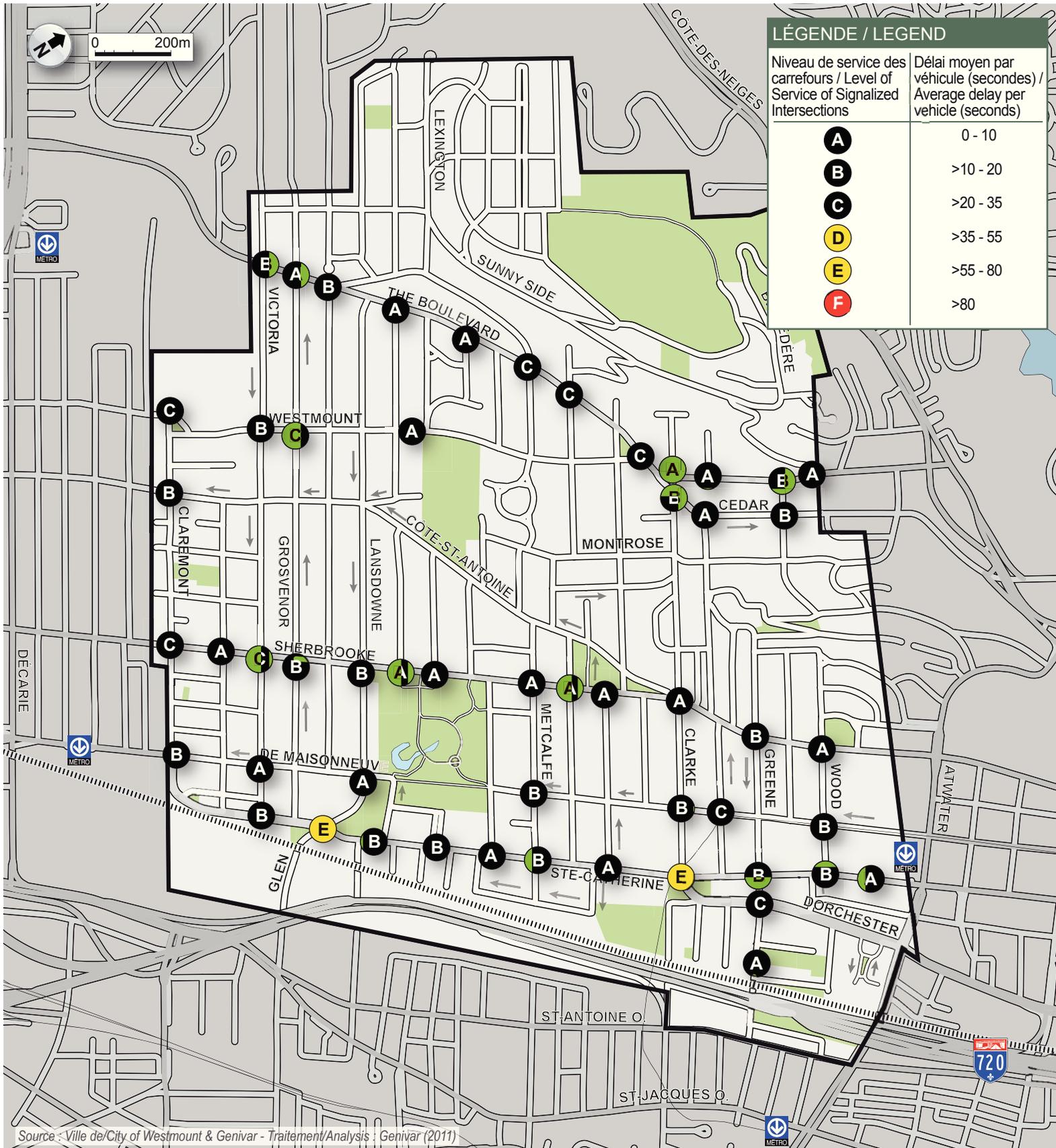
**PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT  
WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN**



Source : Ville de/City of Westmount, Genivar & AMT (2008) - Traitement/Analysis : Genivar (2011)

**FIGURE 2.23**  
Structure du trafic  
Traffic Structure

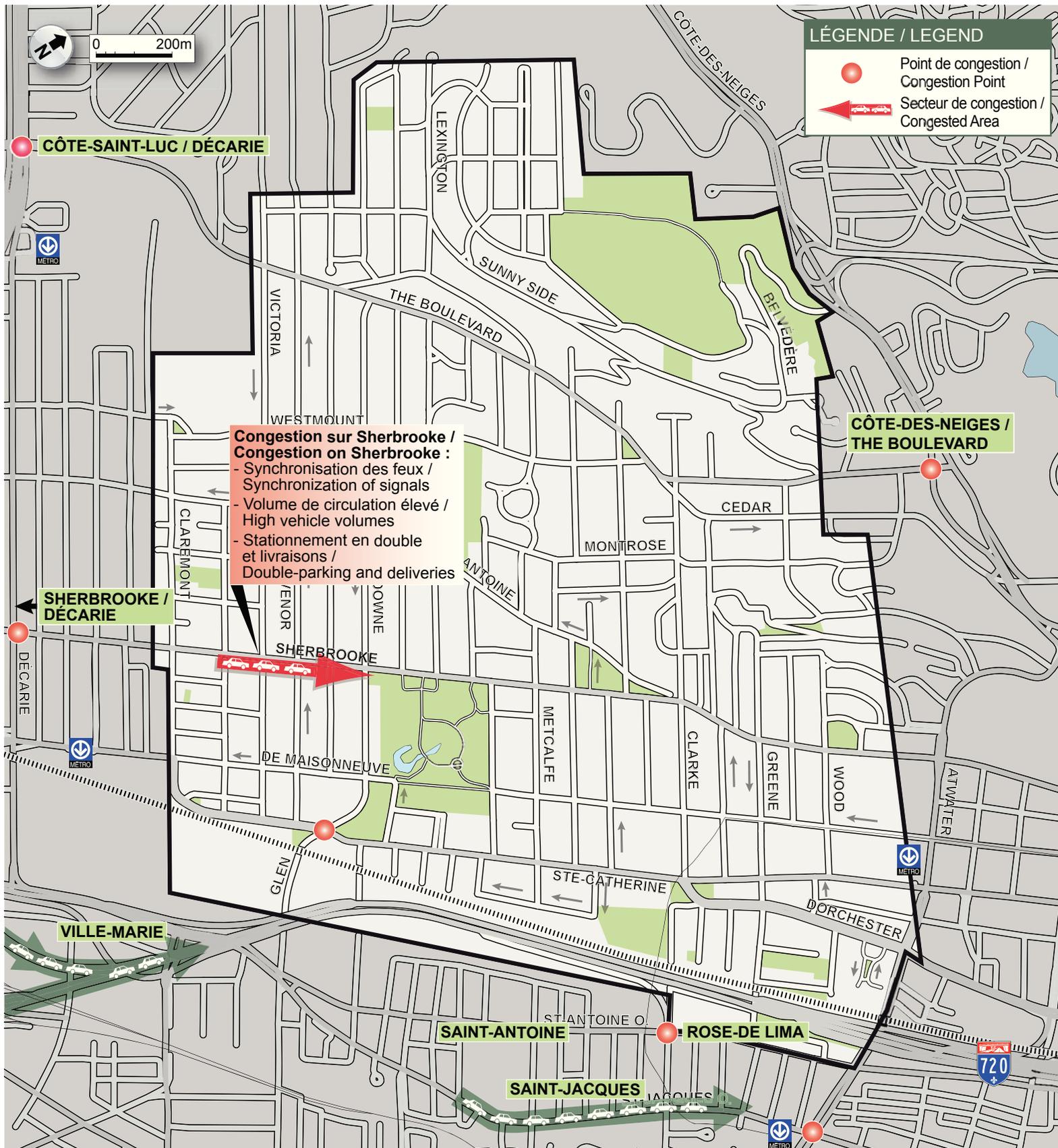
# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



Source : Ville de/City of Westmount & Genivar - Traitement/Analysis : Genivar (2011)

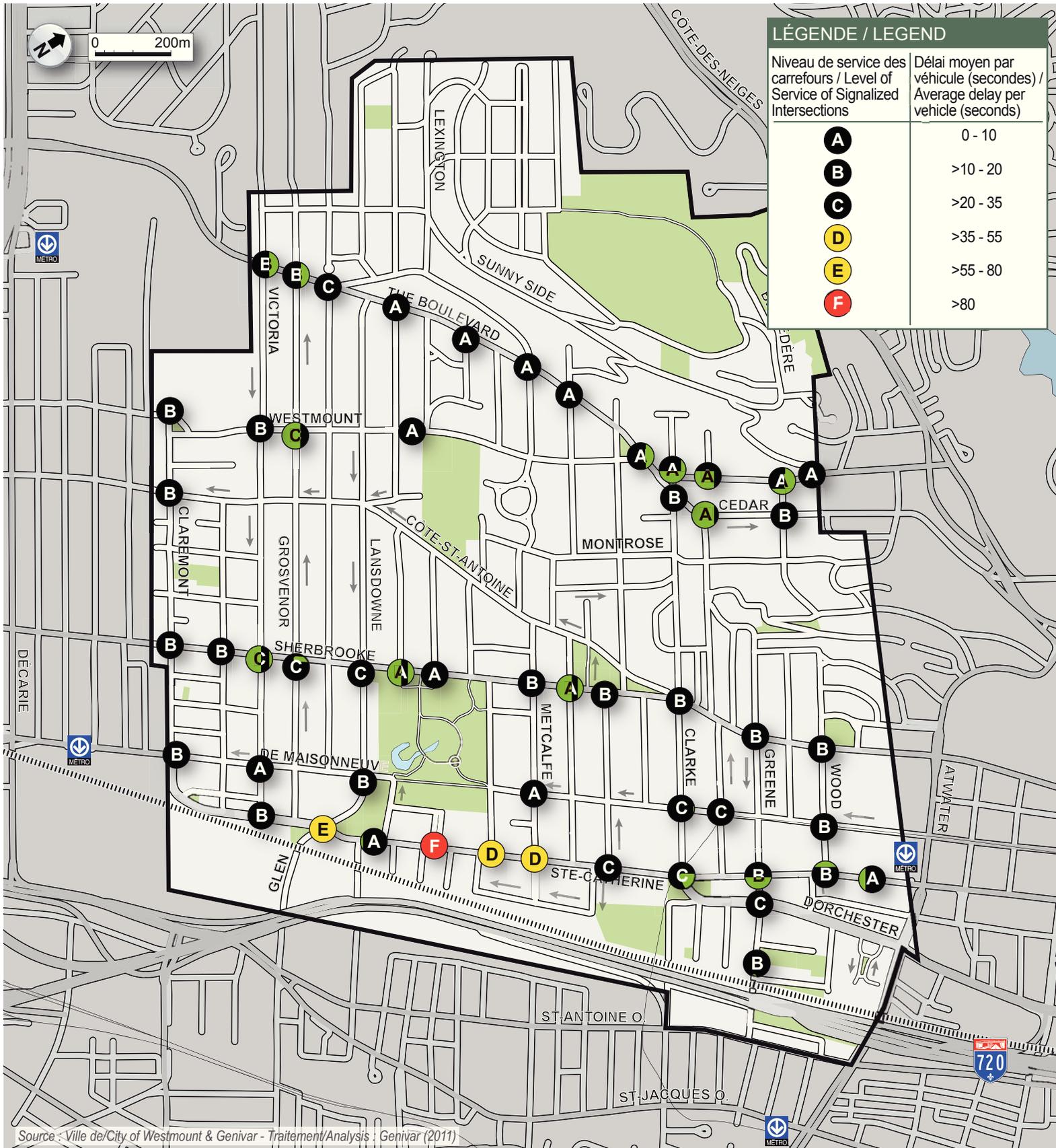
**FIGURE 2.24**  
Heure de pointe AM  
AM Peak Hour

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.25**  
Conditions de circulation - Période de pointe du matin  
Traffic Conditions - AM Peak Period

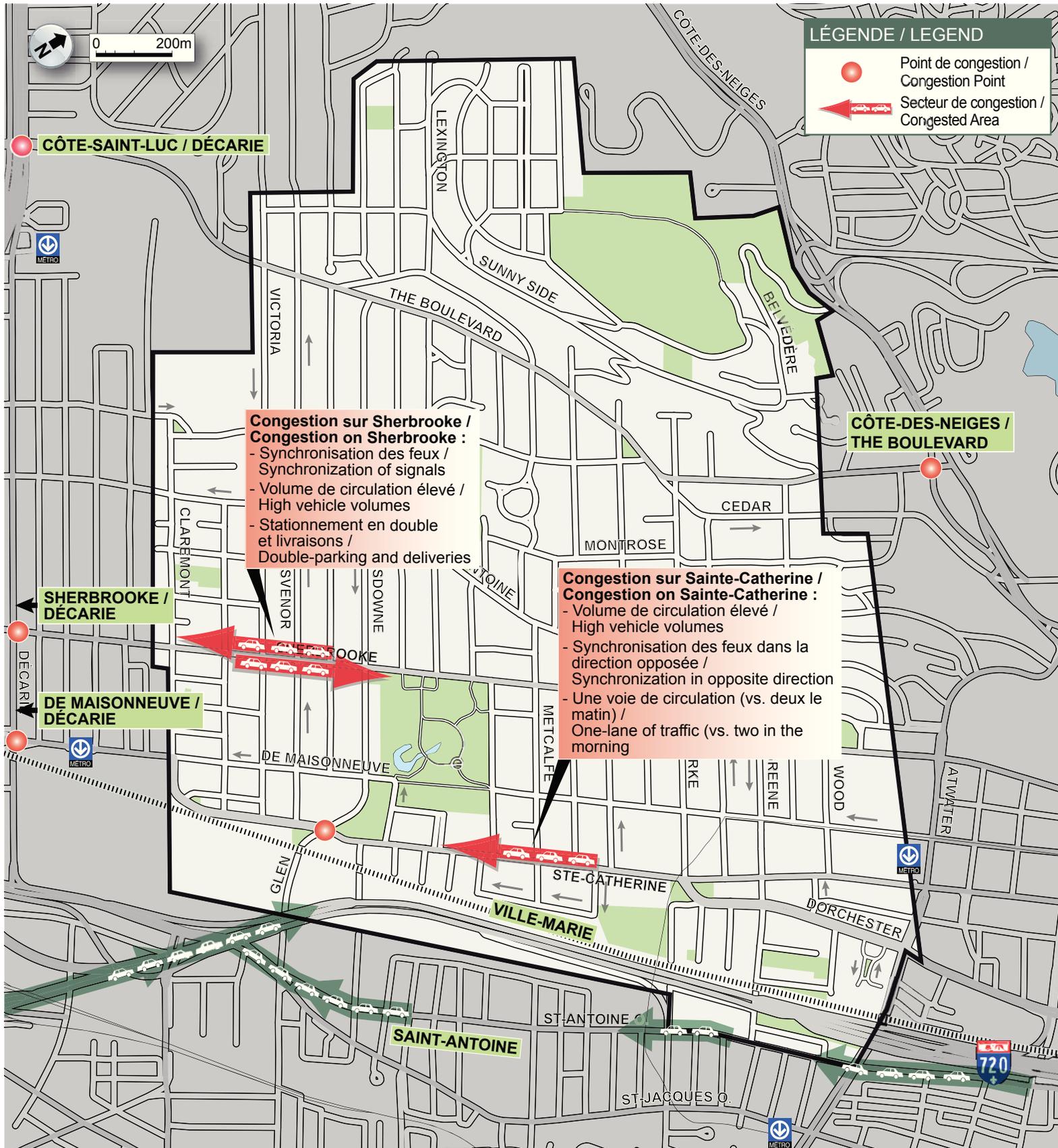
# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



Source : Ville de/City of Westmount & Genivar - Traitement/Analysis : Genivar (2011)

**FIGURE 2.26**  
Heure de pointe PM  
PM Peak Hour

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 2.27**

Conditions de circulation - Période de pointe de l'après-midi  
Traffic Conditions - PM Peak Period

## 2.7 STATIONNEMENT

### *Enjeux*

Le stationnement fait partie intégrante du réseau de transport, étant donné que chaque mode de transport se compose de véhicules, d'une certaine forme de transport actif, de réseaux et de terminaux. Le stationnement est donc une composante dans les déplacements à vélo, en autopartage ou en véhicule privé. La marche et le transport collectif ne nécessitent toutefois pas de stationnement.

La présente section examinera le stationnement sur rue, y compris sous l'angle de la réglementation et du taux d'occupation. Certaines entreprises nécessitent un certain nombre d'espaces de stationnement sur rue pour les clients utilisant un véhicule privé. Un stationnement peut également être utilisé par certains clients, des visiteurs, des étudiants ou des travailleurs. Le stationnement a un impact important sur l'utilisation de la voiture: un stationnement abondant et gratuit incitera les utilisateurs à conduire davantage. La majeure partie de la présente section traitera du stationnement de véhicules privés, étant donné qu'ils occupent une proportion beaucoup plus importante d'espaces sur la rue.

Le stationnement est également important dans l'usage du vélo: un stationnement suffisant et commode est un incitatif à l'utilisation de ce mode de transport.

### *Constats*

- La Ville de Westmount compte environ 6 180 espaces de stationnement sur la voie publique, en plus des stationnements hors-rue. De ce nombre, 660 sont dotés de parcomètres;
- Ces espaces de stationnement sur rue occupent environ l'équivalent d'une superficie de 9 hectares, en tenant compte du fait que chaque stationnement occupe un espace de 15 m<sup>2</sup>, soit un peu moins que le parc Westmount (10 hectares);
- Les résidents peuvent se procurer deux genres de permis de stationnement :
  - ▶ Le permis G, réservé aux résidents ne bénéficiant pas d'un stationnement hors-rue. Il permet aux résidents de se stationner dans des zones de stationnement à durée limitée (1 h, 2 h et 4 h) ou dans des zones réservées pendant 24 heures consécutives, sauf lors des périodes d'entretien. Le coût du permis augmente en fonction du nombre de véhicules. Le titulaire d'un permis G peut utiliser toute zone réservée sur le territoire de la Ville, peu importe son lieu de résidence. Les zones réservées entrent normalement en vigueur en soirée et durant la nuit. L'assentiment des résidents est nécessaire pour qu'une telle mesure soit appliquée;
  - ▶ Le permis W, offert à tous les résidents, permet le stationnement pour quatre heures dans les zones à durée limitée (1 h et 2 h) et dans les zones réservées;
- Le stationnement sur rue est limité à quatre heures dans de nombreux secteurs, sauf indication contraire. Seul le permis G permet de dépasser la limite de quatre heures. Cette limite de quatre heures est affichée à tous les accès de Westmount;
- Au sud de l'avenue Westmount, le stationnement sur rue est habituellement permis sur un seul côté de la rue. En hiver, sur la majorité des rues où le stationnement est normalement permis des deux côtés, il est interdit de stationner sur l'un des deux côtés,

notamment au nord de The Boulevard, pour faciliter le déneigement (soit environ 400 places);

- De nombreux résidents de Westmount ne bénéficient pas d'un stationnement hors-rue, tout particulièrement au sud de la rue Sherbrooke;
- La réglementation du stationnement est plus restrictive dans les secteurs à forte demande, comme le démontre la figure 2.28, qui présente la réglementation du stationnement sur rue. Les dispositions suivantes sont en vigueur dans la Ville (voir le tableau 2.4 pour plus de détails)<sup>8</sup>:
  - ▶ Durées maximales: surtout une heure (600 places) et deux heures (1 930 places);
  - ▶ Parcomètres (660 places);
  - ▶ Zones de stationnement réservées aux titulaires de permis « G » et « W » (180 places durant le jour et 780 places pour la soirée et/ou la nuit);
- Les parcomètres sont utilisés dans deux secteurs (voir la figure 2.28): Westmount Square/avenue Greene/Sainte-Catherine (environ 500 places) et le village Victoria (environ 150 places). Un tarif de stationnement de 2 \$ l'heure s'applique entre 9h et 18h du lundi jusqu'au samedi. En janvier 2012, le tarif a passé à 3 \$ l'heure dans la partie est de la ville. Le paiement ne peut être fait qu'au moyen de pièces de monnaie;
- Depuis janvier 2012, les tarifs dans la partie est de Westmount équivalent à ceux du secteur avoisinant de l'arrondissement Ville-Marie/centre-ville de Montréal (3 \$ l'heure). Les rues à proximité du village Victoria à Notre-Dame-de-Grâce ne sont pas tarifées (les secteurs à parcomètres dans ce secteur affichent un tarif de 1,50 \$ l'heure). Les périodes tarifées sont par ailleurs plus longues du côté de Montréal, car elles demeurent en vigueur jusqu'à 21 h les jours de semaine et les dimanches après-midi;
- Le taux d'occupation moyen du stationnement un jour de semaine augmente au cours de la journée, pour atteindre un sommet vers midi (voir figure 2.29). En général, ce taux varie selon la période de la journée, entre 36% tôt le matin/tard en soirée et 48% pour le midi.
- Les taux d'occupation du stationnement varient en fonction du secteur. La Ville a été divisée en 9 zones (voir la figure 2.30) afin d'illustrer les taux moyens d'occupation. La zone A (Sherbrooke/Victoria) et la zone D (Greene Avenue/Westmount Square) affichent les taux les plus élevés (soit jusqu'à 90% durant les périodes de pointe; voir figure 2.31). Les taux les plus élevés se trouvent ensuite dans les secteurs au sud de la rue Sherbrooke (B et C). Le secteur au nord de The Boulevard (zone I) présente le taux le plus faible;
- Le nombre de véhicules stationnés sur rue par les titulaires de permis (Q et W) est plus élevé tôt le matin et en soirée (soit environ 800) qu'en plein milieu de la journée (environ 600). Ce modèle est plutôt complémentaire au taux d'occupation de véhicules en général, qui connaît son sommet en plein milieu de la journée;

---

<sup>8</sup> Remarque: Le nombre d'espaces de stationnement ne s'additionnent pas puisque le même espace de stationnement peut faire l'objet de plus d'un règlement (par exemple, parcomètre et durée maximale).

- L'occupation des stationnements à proximité des écoles est élevée au début et à la fin des cours. Le matin, le nombre de véhicules atteint son maximum une demi-heure avant le début des cours;
- Les zones commerciales offrent peu de supports à vélos;
- La réglementation municipale ne prévoit pas d'aménagements cyclables hors-rue.

**Enjeux et constats**

- Westmount compte environ 6 180 places de stationnement, dont 660 places tarifées;
- Les principaux générateurs comptent à proximité un plus grand nombre de mesures de gestion du stationnement (durées maximales, tarifs et zones pour résidents);
- Les résidents peuvent se procurer deux genres de permis de stationnement sur rue, moyennant des frais. Le premier est réservé aux résidents ne bénéficiant pas d'un stationnement hors rue et qui leur permet de stationner dans l'une des zones désignées. Le second, offert à tous les résidents, permet un stationnement pour un maximum de quatre heures dans des zones à durée d'une ou deux heures. Les permis pour résidents ne sont pas limités à certaines zones: un résident domicilié dans un secteur peut stationner dans un autre secteur pour faire ses courses;
- Le taux d'occupation sur rue atteint généralement un sommet en plein milieu de la journée, au moment où de nombreux travailleurs, clients de commerces, résidents et étudiants se trouvent sur place;
- Le stationnement sur rue est en forte demande en quelques endroits, notamment dans le secteur sud de la rue Sherbrooke. Les taux d'occupation les plus élevés se trouvent au village Victoria, sur l'avenue Greene et la rue Sainte-Catherine.

**Tableau 2.4 Offre de stationnement réglementé sur rue**

Règlement	Nombre de places de stationnement
Parcomètres	667
Durée maximale	6 010
1 heure	602
2 heures	1 929
4 heures	3 479
Zones réservées de stationnement	781
Jour (9 h à 18 h)	177
En soirée et/ou de nuit (18 h à 21 h)	781
Interdiction de stationner durant l'hiver (décembre – mars)	401
Interdiction de stationner durant la pointe du matin	328
Interdiction de stationner durant la pointe de l'après-midi	264
<b>Total</b>	<b>6 187</b>

Sources: Ville de Westmount (2011) et GENIVAR (2011)

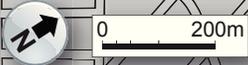
Remarque: Les places de stationnement ne s'additionnent pas puisque le même espace de stationnement peut faire l'objet de plus d'un règlement (par exemple, parcomètre et durée maximale).

**Tableau 2.5 Occupation des stationnements par secteur**

Secteur	Total des places	Places recensées	Période de la journée						
			7h-9h	9h-11h	11h-13h	13h-15h	15h-17h	17h-19h	19h-21h
A	326	326	52,8%	60,7%	90,5%	88,3%	92,9%	80,4%	77,6%
B	471	471	52,7%		70,9%		62,4%		58,2%
C	776	766	54,4%		67,6%		57,8%		46,0%
D	869	865	30,6%	74,3%	78,3%	88,0%	86,0%	63,1%	57,6%
E	265	265	29,1%	42,3%	39,2%	34,7%	36,2%	27,9%	41,1%
F	868	830	34,2%		35,4%		33,4%		29,5%
G	708	662	43,2%		35,0%		33,8%		31,7%
H	543	543	40,3%		35,7%		26,0%		19,3%
I	1 361	1 312	16,2%		22,3%		13,9%		9,2%
<b>Westmount</b>	<b>6 187</b>	<b>5 943</b>	<b>36,2%</b>		<b>48,8%</b>		<b>44,9%</b>		<b>36,0%</b>

Sources: Ville de Westmount (2011) et GENIVAR (2011)

# PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN

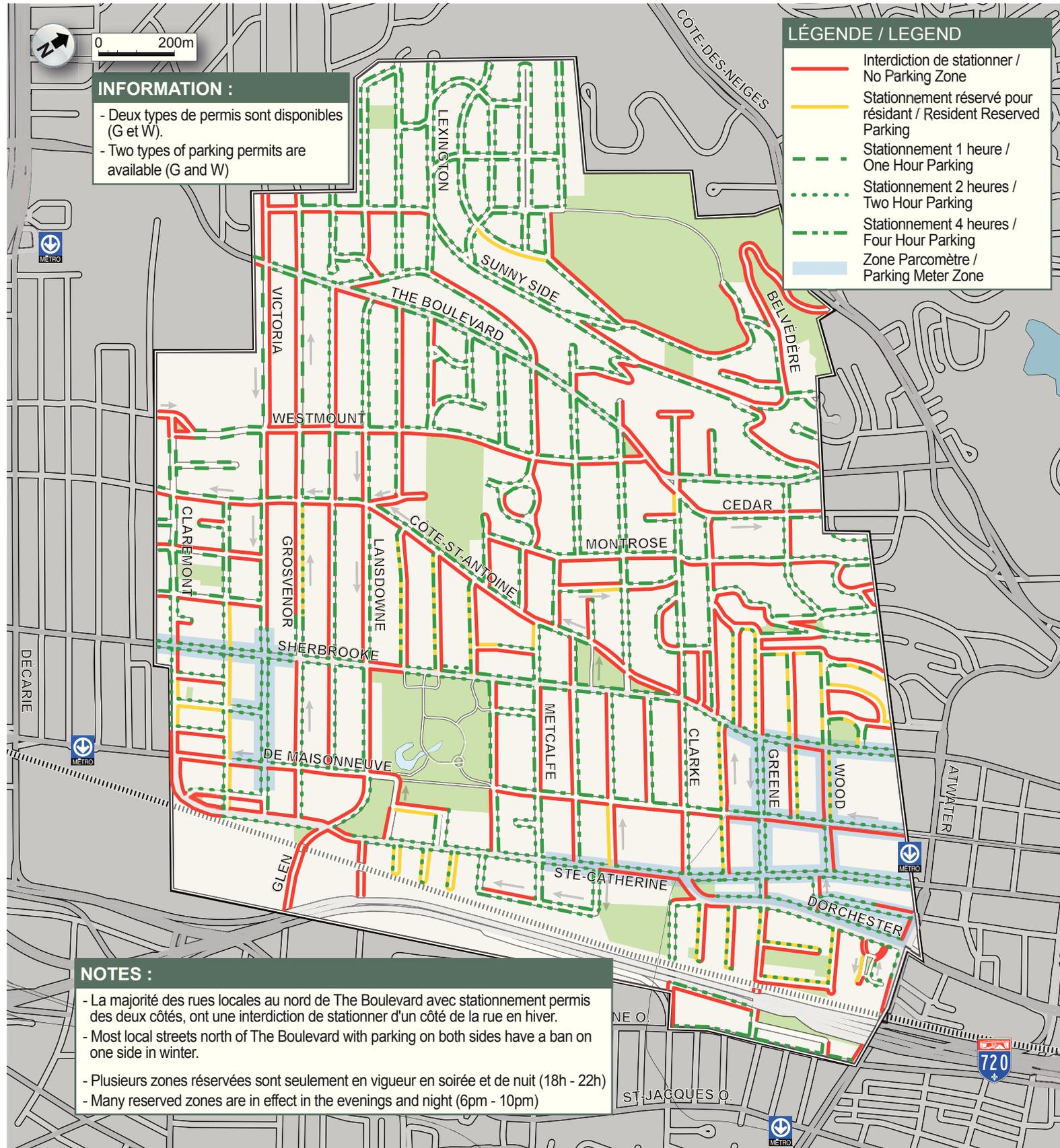


### INFORMATION :

- Deux types de permis sont disponibles (G et W).
- Two types of parking permits are available (G and W)

### LÉGENDE / LEGEND

- Interdiction de stationner / No Parking Zone
- Stationnement réservé pour résident / Resident Reserved Parking
- - - Stationnement 1 heure / One Hour Parking
- · · Stationnement 2 heures / Two Hour Parking
- · - Stationnement 4 heures / Four Hour Parking
- Zone Parcomètre / Parking Meter Zone



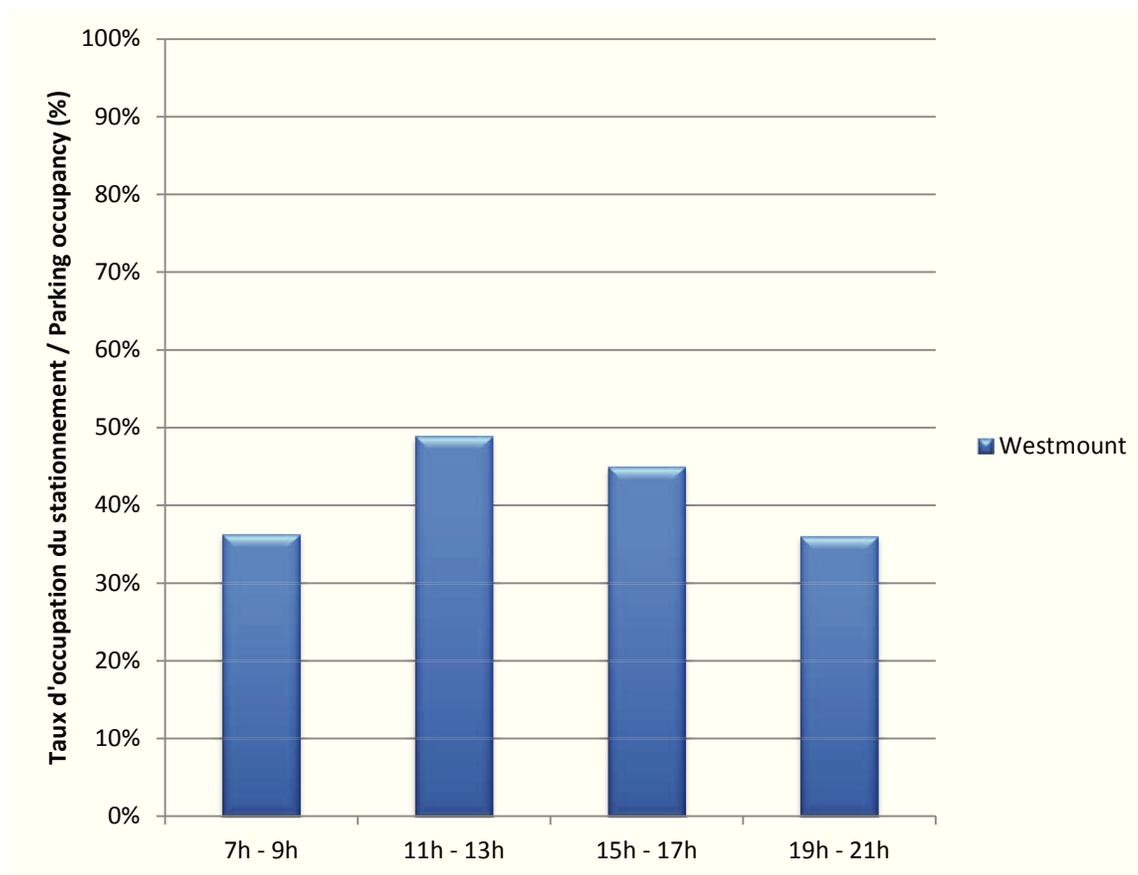
### NOTES :

- La majorité des rues locales au nord de The Boulevard avec stationnement permis des deux côtés, ont une interdiction de stationner d'un côté de la rue en hiver.
- Most local streets north of The Boulevard with parking on both sides have a ban on one side in winter.
- Plusieurs zones réservées sont seulement en vigueur en soirée et de nuit (18h - 22h)
- Many reserved zones are in effect in the evenings and night (6pm - 10pm)

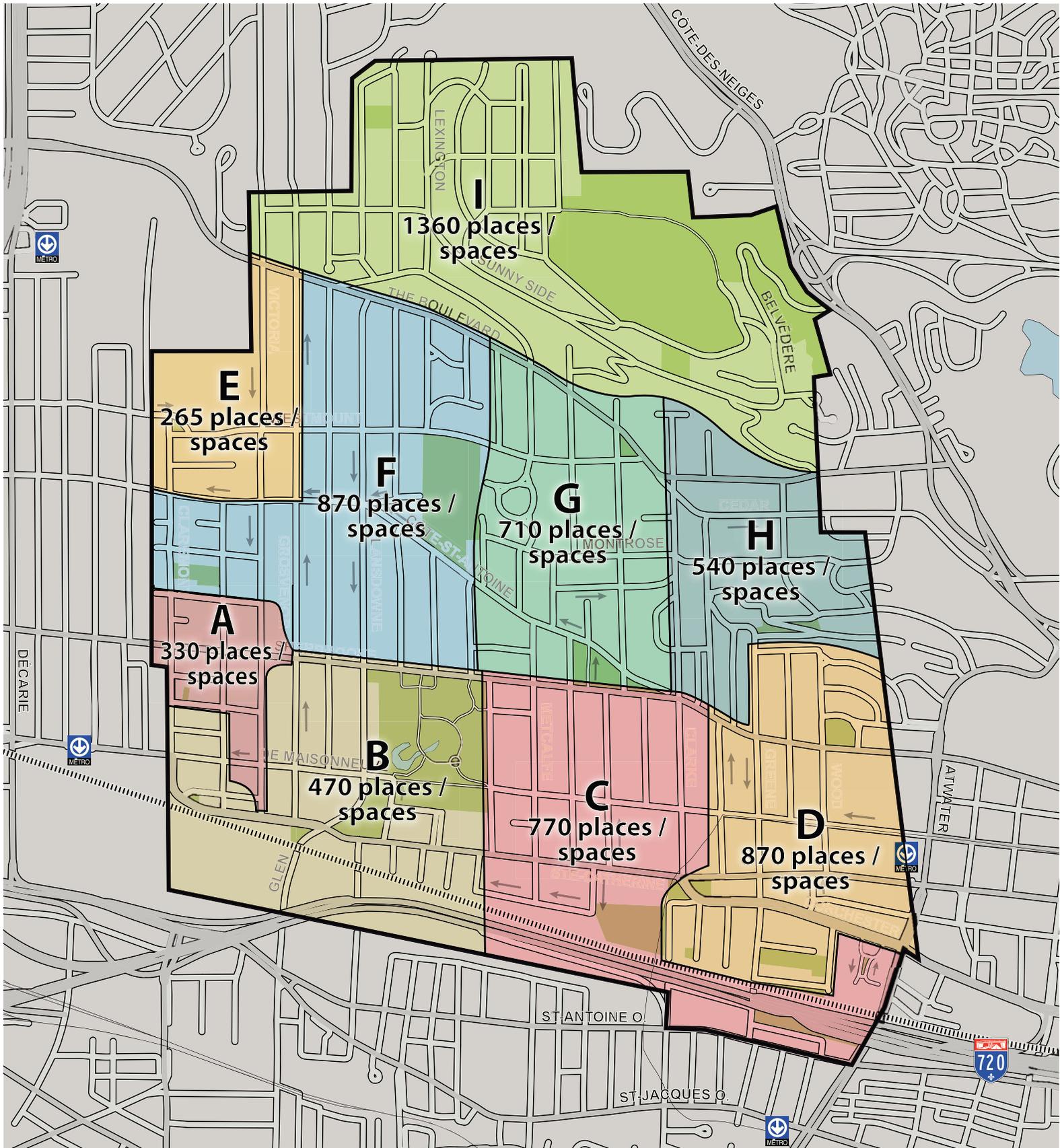
**FIGURE 2.28**

Règlementation du stationnement  
Parking Regulations

**Figure 2.29 Occupation du stationnement selon la période du jour à Westmount**

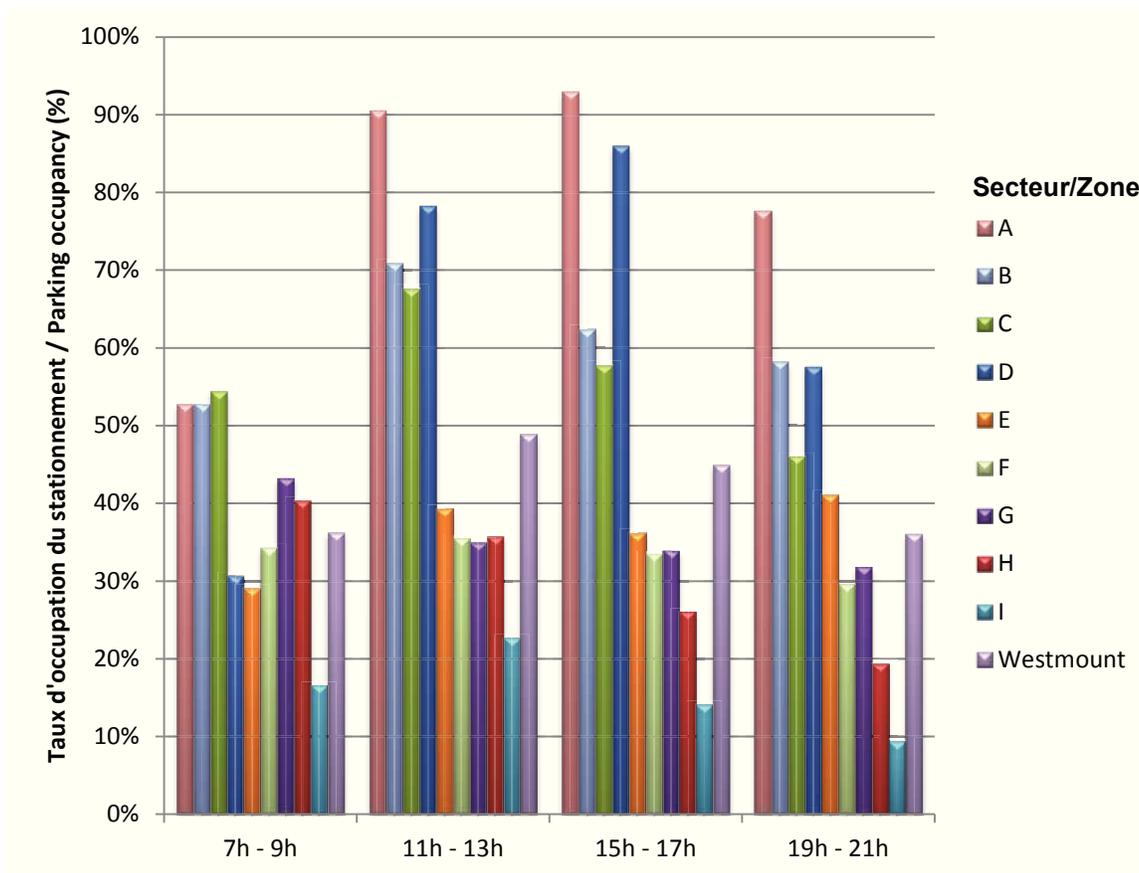


Sources: Ville de Westmount et GENIVAR (2011).



**FIGURE 2.30**  
 Places de stationnement sur rue par zone  
 On-street Parking Spaces by Area

**Figure 2.31 Occupation du stationnement selon la période du jour par secteur**



Sources: Ville de Westmount et GENIVAR.  
 Remarque: Les lettres représentent les secteurs présentés à la figure 2.30.

## 2.8 PROJETS PLANIFIÉS

### *Enjeux*

L'anticipation des évolutions futures doit tenir compte des projets de transport et de développement planifiés ou proposés. Le réseau de transport sera impacté par les projets en transport; les projets de développement généreront de nouveaux déplacements qui se répercuteront sur la mobilité et les besoins en stationnement. La réalisation de ces projets, dont certains pourraient s'échelonner sur plusieurs années, crée également des impacts sur les résidents et le réseau de transport.

Les répercussions propres à chaque projet sont normalement traitées au cas par cas, étant donné la nature locale de la majorité d'entre eux.

### *Constats*

#### *Projets de développement*

- Un certain nombre de projets de développement sont prévus dans la Ville de Westmount, comme le mentionne la figure 2.32. Le Centre récréatif de Westmount est le plus important d'entre eux, comprenant deux patinoires, une piscine extérieure, un terrain de tennis et un espace multifonctionnel;
- Des projets résidentiels sont également en voie de réalisation dans la ville: 1250 Greene (20 unités) et 215 Redfern (60 unités). Le site du Campus Old Selby du Collège Dawson, situé au 350 rue Selby, pourrait faire l'objet de travaux de rénovation; d'autres projets potentiels ou planifiés sont aussi prévus dans les quartiers avoisinants (voir la figure 2.32):
  - ▶ La Ville de Montréal a dernièrement adopté un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur ouest du centre-ville (de la rue Guy à Westmount). Un certain nombre de projets résidentiels et commerciaux sont planifiés ou en voie de réalisation dans le secteur, dont les lofts Le Séville. De plus, les activités de l'hôpital de Montréal pour enfants seront relocalisées au campus Glen du Centre universitaire de santé McGill. La nouvelle vocation de l'Hôpital de Montréal pour enfants reste à déterminer;
  - ▶ L'arrondissement du Sud-Ouest, au sud de Westmount, s'est modifié considérablement au cours des dernières années (Home Depot, Lofts Impérial, etc.). La majorité des projets potentiels ou planifiés dans le Sud-Ouest sont de nature résidentielle;

#### *Centre universitaire de santé McGill (CUSM)*

- Le projet le plus important en voie de réalisation dans le secteur est le Campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM). Ce campus regroupera les activités du Royal Victoria, de l'Hôpital pour enfants, de l'Institut thoracique, d'un centre d'oncologie et d'un institut de recherche. Même si une partie du site se trouve à Westmount, les édifices, d'une superficie de 300 000 m<sup>2</sup>, et les points d'accès pour les véhicules, sont situés du côté de Montréal. Des utilisations connexes, comme des cliniques de jour et un hôtel, sont également prévues le long du boulevard de Maisonneuve à Notre-Dame-de-Grâce. Le type d'utilisations connexes ainsi que leur taille ne sont toujours pas

connus. Leurs points d'accès pour les véhicules seront situés sur le boulevard de Maisonneuve;

- Durant un jour de semaine typique, plus de 12 500 utilisateurs accéderont au site, tous modes confondus (marche, vélo, voiture, transport collectif), à l'exception des utilisations connexes sur De Maisonneuve. Le site devrait générer les volumes suivants durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi, selon la mise à jour de l'étude d'impact sur la circulation de 2011 :
  - Site de l'hôpital (accès par Saint-Jacques et Décarie)
    - Heure de pointe du matin : 1 545 véhicules (1 180 entrants et 365 sortants)
    - Heure de pointe de l'après-midi : 1 500 véhicules (1 110 entrants et 390 sortants) :
  - Utilisations connexes (accès par de Maisonneuve). Leur type et leur importance ne sont pas précisés dans le rapport de 2011, ni si ces aménagements sont conformes aux plans actuels du CUSM;
    - Heure de pointe du matin : 510 véhicules (375 entrants et 135 sortants)
    - Heure de pointe de l'après-midi : 525 véhicules ( 165 entrants et 360 sortants)
- Les patients, les visiteurs et les employés de l'hôpital proviendront de l'ensemble de la région de Montréal et au-delà. Les employés des hôpitaux ont tendance à élire domicile à une plus grande distance de leur lieu de travail que les autres travailleurs (Rolph, 2011). La majorité des déplacements par voiture devraient donc emprunter le réseau autoroutier pour accéder au site (A-20, A-15 et A-720). Les bretelles à destination de Décarie ont par conséquent été récemment réaménagées. L'entrée Saint-Jacques de l'A-720 sera reconstruite pour permettre un accès direct à l'A-720 Est, ce qui a nécessité ou nécessitera un réaménagement de certaines intersections à Montréal. La reconstruction de Turcot prévoit l'aménagement d'une nouvelle artère (rue Pullman) entre Saint-Jacques et la rue Notre-Dame, qui comportera une bretelle d'accès à l'A-20 Ouest et une autre à l'A-15 Sud;
- Les points d'accès pour les véhicules à destination du site de l'hôpital seront localisés sur le boulevard Décarie et la rue Saint-Jacques. Les modèles de déplacement pour accéder à l'hôpital, qui empruntent les autoroutes jusqu'à l'hôpital (en raison de la nature régionale de l'institution), ne traversent pas Westmount. L'Étude d'impact sur la circulation de 2005 préparée aux fins du projet ne prévoit pas de changement majeur dans les débits de circulation sur les rues de Westmount en lien avec l'implantation de l'hôpital. Ces conclusions sont toujours valables, étant donné que les modèles de déplacement et les points d'accès n'ont pas changé depuis le dépôt de l'étude. Elles ne tiennent cependant pas compte des véhicules recherchant un stationnement sur rue.
- Les points d'accès pour les véhicules à destination des utilités connexes, comme les cliniques de jour, seront localisés sur le boulevard de Maisonneuve. Même si la majorité des véhicules emprunteront le réseau autoroutier sans devoir passer par Westmount, un certain nombre de véhicules traverseront toutefois Westmount pour accéder à ces cliniques. La mise à jour de l'étude d'impact (Cima+, 2011) ne précise pas clairement les

variations de débits à Westmount, car elle retient l'hypothèse que la taille des utilisations connexes devrait demeurer stable, sauf aux endroits suivants :

- Intersection De Maisonneuve / Claremont / Sainte-Catherine : +130 véhicules (+12 %) en heure de pointe du matin et +160 véhicules (+14 %) en heure de pointe de l'après-midi ;
  - Rue Sherbrooke (à l'est de Décarie) : +360 véhicules (+30 %) en heure de pointe du matin et +90 véhicules (+9 %) en heure de pointe de l'après-midi;
  - Chemin Glen : +50 véhicules (+5 %) en heure de pointe du matin et +25 véhicules (+3 %) en heure de pointe de l'après-midi
- Les études d'impact sur la circulation de 2005 et de 2011 sont toutes deux basées sur des débits de circulation actuels sur la rue Sainte-Catherine, le chemin Glen et l'avenue Claremont inférieurs aux résultats des comptages faits par la Ville de Westmount au cours des dernières années. Un certain nombre de mesures d'atténuation sont proposés afin de réduire ces impacts, dont la modification du phasage et du minutage des feux au carrefour De Maisonneuve / Claremont / Sainte-Catherine, même si ce dernier est situé à Westmount;
  - Le CUSM sera relié directement au métro Vendôme et au train de banlieue par deux tunnels piétonniers. En date d'août 2013, le financement n'avait toujours pas été accordé pour la construction du second tunnel piétonnier. Fait à remarquer, le campus Glen sera beaucoup plus facile d'accès par transport collectif que dans le site actuel à proximité du carrefour des Pins et University et qui sera relocalisé au campus Glen. Le Royal Victoria, l'hôpital des Shriners et l'Institut thoracique se trouvent à au moins 15 minutes de marche de la station de métro la plus proche. L'accessibilité au site s'en trouvera améliorée pour les patients, les employés et les visiteurs;
  - Le stationnement sera facilité, puisque le nombre d'espaces offert sera supérieur à celui des hôpitaux actuels. Le site principal comportera un total de 2 700 espaces de stationnement, sans compter les espaces pour les utilisations connexes. Le stationnement sur le site de l'hôpital comptera deux sections, l'une le long de Saint-Jacques, pour les employés, et l'autre sous les bâtiments hospitaliers, pour les patients et les visiteurs;
  - Les piétons pourront accéder au site depuis le boulevard Décarie (deux points d'accès), la rue Saint-Jacques (un accès), la route Glen (un accès) et le boulevard de Maisonneuve (via les tunnels provenant de la station Vendôme). La rue Sainte-Catherine ne dispose d'aucun lien piétonnier à l'heure actuelle;
  - Les utilisateurs désirant éviter de payer le tarif de stationnement tenteront probablement de stationner sur rue (ou de louer un stationnement hors rue) à proximité des points d'accès piétonniers. Il se peut que les visiteurs et les employés tentent de stationner dans le quadrant sud-ouest de Westmount. En l'absence de gestion adéquate, le secteur pourrait connaître une augmentation du trafic et une offre diminuée en stationnement;
  - Les cyclistes pourront accéder au site par le boulevard de Maisonneuve et le chemin Glen, en plus des points d'accès pour véhicules sur Saint-Jacques et Décarie. Le nombre de cyclistes traversant Westmount à destination du site s'en trouvera augmenté;

- Les hôpitaux de Montréal ont tendance à favoriser des regroupements de cabinets médicaux et de bureaux de soins (Rolph, 2011) à proximité. La construction de ce nouvel hôpital créera probablement un pôle de cabinets médicaux et de bureaux de soins à proximité, tout particulièrement à Westmount et à Notre-Dame-de-Grâce. En l'absence de gestion adéquate, la circulation et la demande en stationnement connaîtront une hausse dans le secteur;

#### *Projets de transport*

- Le projet du Train de l'Ouest est en voie de réalisation par l'AMT. Il permettra une augmentation de la fréquence des trains sur la ligne de Vaudreuil-Hudson, et augmentera le nombre de trains traversant Westmount chaque jour. Ce corridor pourrait également être emprunté par la navette ferroviaire desservant l'aéroport Trudeau si son point d'arrivée est la station Lucien-L'Allier. Le projet ne prévoit pas l'aménagement de stations supplémentaires;
- La STM prévoit l'implantation de mesures prioritaires pour le transport collectif sur la rue Sherbrooke. Parmi ces mesures potentielles, mentionnons les voies réservées, des modifications à apporter aux feux de circulation, des voies d'évitement de files d'attente, et/ou des mesures prioritaires aux feux. Cependant, jusqu'à maintenant, aucune mesure concrète n'a fait l'objet d'une recommandation;
- La Ville de Montréal étudie présentement la possibilité d'un réseau de tramways sur le Chemin de la Côte-des-Neiges. La ligne se trouverait à distance de marche de certains secteurs de Westmount;
- La Ville de Montréal prévoit le prolongement du boulevard Cavendish pour relier Notre-Dame-de-Grâce (NDG), Côte-Saint-Luc et Saint-Laurent (Plan de transport de Montréal, 2008). Même si NDG verrait probablement le nombre de véhicules traversant son territoire augmenter, Westmount ne subirait pas d'impact très significatif étant donné que la plupart des axes en entrée ou en sortie de la Ville sont déjà saturés à l'heure actuelle durant les périodes de pointe.

#### *Reconstruction du complexe Turcot*

- La reconstruction de l'échangeur Turcot est actuellement en voie de réalisation par le MTQ. Le projet, de trois milliards de dollars, s'échelonnera sur plusieurs années;
- Le projet Turcot entraînera des changements permanents; des fermetures temporaires sont également à prévoir, qui impacteront le secteur;
- Les changements permanents suivants sont prévus, selon la version actuelle du projet Turcot:
  - ▶ Nombre inchangé de voies et de bretelles à l'échangeur A-15, A-20 et A-720;
  - ▶ Points d'accès au CUSM maintenus;
  - ▶ Voies réservées pour autobus sur l'A-20 et l'A-720;
  - ▶ Fermeture de la bretelle d'accès de l'avenue Greene. Cette fermeture devrait diminuer la circulation sur l'avenue Greene entre Saint-Antoine et la bretelle d'accès actuelle. Le reste du réseau routier de Westmount ne devrait pas connaître

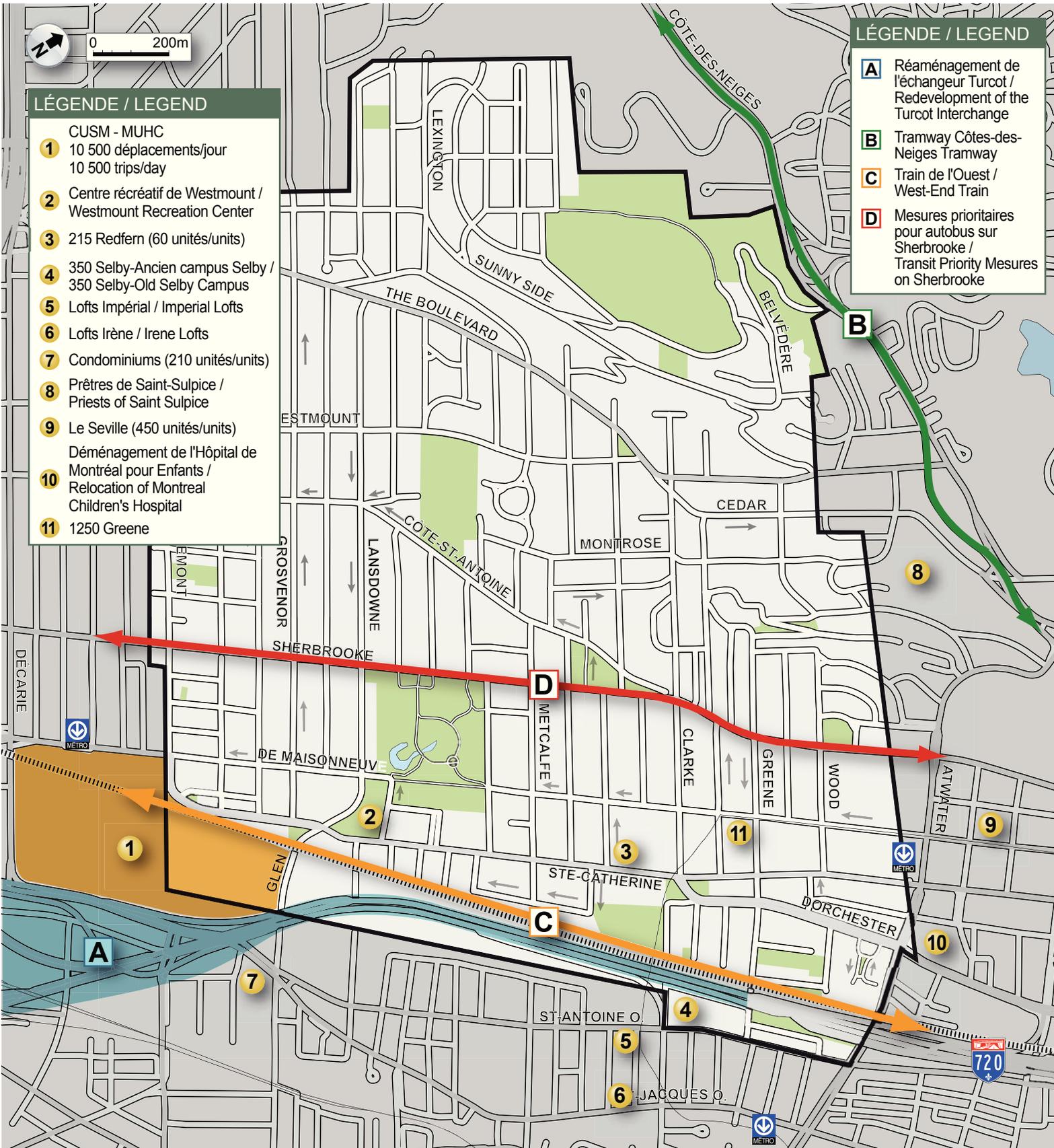
- d'impact majeur, étant donné que la bretelle d'accès n'est pas facile d'accès à partir des secteurs au nord de la falaise Saint-Jacques;
- ▶ Fermeture de l'accès à l'autoroute Décarie depuis Girouard en direction sud, qui sera remplacée par deux nouvelles bretelles, l'une accédant à l'A-20 en direction ouest et l'autre accédant à l'A-15 en direction sud;
  - ▶ Reconstruction des viaducs de l'A-720. Par la même occasion, les liens piétonniers et cyclables sous l'A-720 seront rehaussés (éclairage, trottoirs, etc.);
- Les fermetures temporaires durant la reconstruction, qui devraient durer sept ans, auront probablement des impacts sur Westmount. Le plan de réalisation, comptant plusieurs phases, est sujet à modification, étant donné que le MTQ a annoncé que le projet se réaliserait en mode conception-construction. Le MTQ ne permettra toutefois pas la fermeture de rues ou de bretelles pour des périodes plus longues que celles prévues au plan initial. Les fermetures temporaires suivantes peuvent avoir des répercussions sur Westmount:
    - ▶ Fermeture pour cinq ans de la bretelle Saint-Jacques vers l'A-720 en direction est. Cette bretelle est la principale porte d'entrée au CUSM en direction est;
    - ▶ Fermeture pour quelques mois du segment de la rue Saint-Jacques surplombant l'autoroute Décarie. Cette fermeture temporaire impactera les modèles de déplacement en est-ouest à Westmount (ajout de trafic sur Sherbrooke, The Boulevard, etc.);
    - ▶ L'avenue Greene sera fermée de façon occasionnelle pour permettre le remplacement des viaducs de l'A-720;
    - ▶ Les sorties Atwater et Guy seront fermées de façon alternative pour quelques mois, ce qui ne devrait pas créer d'impact important sur Westmount;
    - ▶ Québec procède présentement à la sélection d'un consortium conception-construction en vue de réaliser la conception et la construction de la majeure partie du projet. Ce n'est qu'une fois ce consortium choisi que les phasages et les fermetures seront vraiment déterminés. Le concepteur-constructeur sera tenu de coordonner le phasage des travaux de concert avec la Ville de Westmount, laquelle recevra alors plus de détails à ce moment. Les restrictions causées par les fermetures et les détours prévus dans les exigences que devra respecter le concepteur-constructeur sont assez contraignantes, ce qui devrait entraîner une diminution des impacts, comparativement à toute la série de fermetures d'urgence qui ont été mis en place au cours des dernières années.

### **Enjeux et constats**

- Les projets planifiés ou en voie de réalisation sont plus nombreux dans les secteurs avoisinant Westmount que sur le territoire même de la ville;
- Westmount compte un certain nombre de projets sur son territoire (Centre récréatif, 1 250 Greene, 215 Redfern), mais les secteurs tout juste à l'extérieur des limites de la ville possèdent un nombre beaucoup plus élevé de projets résidentiels planifiés ou en voie de réalisation. Ces nouveaux résidents fréquenteront certaines boutiques et feront appel à certains des services offerts à Westmount, ce qui impactera le transport et la demande en stationnement;

- Des projets majeurs de construction sont planifiés ou en voie de réalisation à la périphérie de Westmount, le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et la reconstruction de l'échangeur Turcot étant les plus importants;
- Le CUSM sera doté d'accès pour véhicules sur Saint-Jacques, Décarie et De Maisonneuve. La localisation sur De Maisonneuve des utilisations connexes fera augmenter les volumes dans le quadrant sud-ouest de Westmount. Même si l'offre de stationnement hors rue sera abondante, il faudra quand même prévoir une demande de stationnement sur rue supplémentaire de la part des utilisateurs désirant éviter de payer le tarif du stationnement du CUSM. Des cliniques médicales pourraient également se relocaliser à Westmount et à NDG, ce qui se répercuterait sur la circulation et sur la disponibilité du stationnement dans le quadrant sud-ouest de la Ville;
- À part du projet du CUSM, les autres projets planifiés ne devraient pas entraîner de changements importants au niveau des volumes de circulation dans la Ville de Westmount;
- La reconstruction de l'échangeur Turcot, qui durera un certain nombre d'années, créera des impacts sur Westmount durant les fermetures temporaires de voies et de bretelles (rue Saint-Jacques, bretelle d'accès depuis Saint-Jacques vers l'A-720 Est, avenue Greene). La durée précise des fermetures ne sera connue qu'une fois le consortium choisi dans le cadre du projet Turcot. La fermeture de la bretelle d'accès de l'avenue Greene est prévue, ce qui fera diminuer la circulation sur l'avenue Greene;
- Il est nécessaire que la Ville de Westmount tienne compte de ces projets dans sa planification, étant donné que la demande en transport et en stationnement connaîtra une hausse dans certains secteurs de la ville.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



## LÉGENDE / LEGEND

- CUSM - MUHC
- 1 10 500 déplacements/jour  
10 500 trips/day
- 2 Centre récréatif de Westmount /  
Westmount Recreation Center
- 3 215 Redfem (60 unités/units)
- 4 350 Selby-Ancien campus Selby /  
350 Selby-Old Selby Campus
- 5 Lofts Impérial / Imperial Lofts
- 6 Lofts Irène / Irene Lofts
- 7 Condominiums (210 unités/units)
- 8 Prêtres de Saint-Sulpice /  
Priests of Saint Sulpice
- 9 Le Seville (450 unités/units)
- 10 Déménagement de l'Hôpital de  
Montréal pour Enfants /  
Relocation of Montreal  
Children's Hospital
- 11 1250 Greene

## LÉGENDE / LEGEND

- A Réaménagement de l'échangeur Turcot /  
Redevelopment of the Turcot Interchange
- B Tramway Côtes-des-Neiges Tramway
- C Train de l'Ouest /  
West-End Train
- D Mesures prioritaires pour autobus sur  
Sherbrooke /  
Transit Priority Measures on Sherbrooke

**FIGURE 2.32**  
Projets potentiels et planifiés  
Planned and Potential Projects



## 2.9 SYNTHÈSE DE LA SITUATION ACTUELLE

La situation actuelle du transport a fait l'objet d'un examen afin de mieux comprendre les modèles de déplacement, la géographie, les données démographiques et le réseau de transport de Westmount. L'analyse de la situation actuelle identifie également différentes contraintes et problématiques.

Westmount est une ville dense, bâtie sur le flanc sud de l'un des trois sommets du Mont Royal, et entièrement encerclée par la Ville de Montréal. Le réseau de transport se déploie selon un axe est-ouest, perpendiculaire à la montagne. Même si plusieurs rues sont inclinées, le plateau entre la rue Sherbrooke et la falaise Saint-Jacques est relativement plat. La ville étant construite selon un axe est-ouest, Westmount compte beaucoup plus de liens avec les quartiers avoisinants de Montréal à l'est (centre-ville) et à l'ouest (Notre-Dame-de-Grâce) qu'au nord (Côte-des-Neiges) ou au sud (Saint-Henri).

Westmount est une ville densément peuplée de 20 494 habitants. La densité de population la plus forte se trouve dans le secteur sud de la Ville, où la demande pour le transport collectif et le transport actif est la plus élevée. Westmount affiche une proportion de résidents âgés et de familles avec enfants supérieure à celle de l'Île de Montréal. Ces caractéristiques doivent être notées, étant donné que les aînés et les enfants sont les usagers les plus vulnérables dans le réseau du transport. En dépit du nombre élevé de résidents, Westmount compte plus d'emplois que de travailleurs ayant résidence à Westmount. Ces emplois, occupés par peu de résidents de Westmount, se trouvent dans les bureaux, les écoles, d'autres institutions et dans des boutiques. À l'exception des écoles, la majorité d'entre eux se concentrent au sud de la rue Sherbrooke.

Par un jour typique de semaine, Westmount compte 89 000 déplacements demeurant dans les limites de son territoire, effectués par les résidents et les visiteurs. Les déplacements entre Westmount et le centre-ville de Montréal sont plus nombreux que ceux demeurant dans les limites du territoire de la Ville. Westmount dépend grandement des quartiers avoisinants comme Notre-Dame-de-Grâce ou le centre-ville (et vice-versa). Même si Westmount compte plus d'emplois que de travailleurs, la majorité des déplacements en rapport avec plusieurs écoles, boutiques et services de la Ville sont en lien avec des quartiers de Montréal. Étant donné qu'un grand nombre de ces déplacements sont courts, le transport actif (marche et vélo) est le mode grandement favorisé, surtout pour les déplacements demeurant dans les limites de la Ville. L'usage du transport collectif est également important (28%), sauf pour les déplacements demeurant dans les limites de Westmount (3%). L'utilisation de la voiture privée est demeurée stable tout au long de la dernière décennie, même si le taux de propriété de véhicules a connu une légère hausse.

Westmount est une ville conviviale pour les piétons en raison de sa trame de rue permettant des trajets directs, de sa mixité d'usages et de son grand nombre de trottoirs. Par contre, quelques rues et secteurs ne présentent pas de conditions propices à la marche (passages souterrains, axes routiers majeurs, etc.). Par ailleurs, un certain nombre de problématiques en rapport avec l'infrastructure piétonnière doivent être résolues pour améliorer la convivialité pour les piétons de la Ville.

Le réseau cyclable est limité, mais il dessert la majorité des destinations. Toutefois, presque la moitié des résidents et plusieurs écoles sont situés au nord de la rue Sherbrooke, où

aucune infrastructure cyclable n'est présente. La piste cyclable de Maisonneuve est densément utilisée, étant donné qu'elle verra plus de cyclistes l'emprunter que de véhicules circuler sur le boulevard et ce, sur plusieurs de ses tronçons;

Le transport collectif assure plus de 25 000 déplacements par jour à Westmount, grâce à l'offre combinée de lignes d'autobus, du métro et du train de banlieue exploités par la STM et l'AMT. Le secteur sud bénéficie d'une meilleure desserte que le secteur nord. Le service offert par le métro est généralement bon et fiable. Les usagers des lignes d'autobus subissent fréquemment les contrecoups de la congestion présente sur le territoire de la ville ainsi qu'à l'extérieur. L'autopartage est une option qui connaît une popularité grandissante ces dernières années.

La nature orthogonale du réseau routier de Westmount favorise une meilleure distribution de la circulation. La majorité des feux se trouvent sur les artères et les collectrices; toutefois, une grande partie des équipements existants ne respectent pas les normes actuelles et doivent être mis à niveau pour assurer la sécurité de tous les usagers. Les limites de vitesse affichées ne sont pas harmonisées sur tout le territoire: plusieurs rues affichent des limites différentes selon la direction, ce qui nécessite une révision complète des mesures d'atténuation de vitesses sur le terrain. Des mesures d'apaisement de la circulation ont également été appliquées à la grandeur du territoire de la Ville. Certaines d'entre elles ont été déployées même si leur application n'est pas recommandée sur les voies publiques; plusieurs d'entre elles ne s'intègrent pas bien au paysage. Certaines rues font l'objet de restrictions de camionnage, même si aucun itinéraire de camionnage formellement autorisé n'a été adopté à ce jour.

Westmount voit environ 111 000 véhicules par jour circuler sur ses rues, ce qui ne tient pas compte des 167 000 véhicules par jour se déplaçant sur l'autoroute Ville-Marie. Ce nombre est plus élevé que celui des déplacements demeurant dans les limites de son territoire, tous modes confondus. De ce 111 000 véhicules, environ 60% traversent Westmount en transit. Les axes principaux accueillent des débits élevés, tout particulièrement sur les artères et les collectrices. De nombreux véhicules (en déplacement local ou en transit) empruntent les rues locales pour éviter les points de congestion à Westmount et à l'extérieur de Westmount.

Westmount compte environ 6 200 places de stationnement sur rue. La Ville dispose d'une réglementation sur le stationnement plus restrictive à proximité des principaux générateurs de déplacements (durées maximales, parcomètres, zones réservées aux résidents, etc.). L'occupation des stationnements est la plus élevée durant la journée dans de nombreux secteurs, tout particulièrement au sud de la rue Sherbrooke. Même si l'occupation du stationnement sur rue est généralement plus faible le matin et en fin de soirée, les résidents se stationnent en plus grand nombre durant ces périodes. Les permis de stationnement pour les résidents sont valables sur tout le territoire de la ville.

En plus de la situation actuelle, la ville doit tenir compte des projets planifiés ou potentiels (projets de développement ou en transport) à proximité. La Ville de Westmount compte relativement peu de projets importants à venir; quelques projets d'importance sont prévus ou en voie de réalisation tout juste à l'extérieur des limites de la ville. De ces projets, les plus importants sont l'hôpital CUSM, les utilisations connexes sur De Maisonneuve et la reconstruction de l'échangeur Turcot.

## 3.0 VISION ET OBJECTIFS

---

La présente section du Plan explicite la vision et les objectifs qui sont à la base de l'élaboration des mesures proposées. La vision et les objectifs doivent être clairement définis pour que les orientations du Plan directeur reflètent clairement les souhaits de la Ville de Westmount et de ses résidents.

### 3.1 VISION

“La Ville de Westmount cherche à mettre sur pied un réseau d'infrastructures de transports desservant l'ensemble de la communauté, peu importe leur mode de déplacement, et ce, de manière intégrée, sécuritaire et efficace. Afin d'atteindre ses objectifs en développement durable, la Ville s'efforce de réduire la dépendance à l'automobile en encourageant l'usage de la marche, du vélo et du transport collectif. De plus, dans un souci de santé et de bien-être et par égard au sentiment d'appartenance à la communauté, la Ville tente de réduire le volume et les vitesses du trafic véhiculaire, permettant ainsi de réduire le bruit et la pollution.”

La Ville de Westmount a toujours été une communauté résidentielle qui a le souci de préserver et d'améliorer la qualité de vie de ses résidents en leur assurant un environnement sécuritaire et paisible. Une utilisation adéquate des rues est une condition essentielle dans le maintien de cet objectif. La Ville de Westmount a insisté sur le besoin d'intégrer le principe du développement durable dans le réseau de transport. Elle désire promouvoir l'utilisation du transport actif (marche et vélo) et la diminution des déplacements véhiculaires en proposant des solutions de rechange à l'automobile.

Le réseau de transport de Westmount doit s'efforcer de répondre aux besoins en mobilité de ses résidents, entreprises, travailleurs, étudiants et visiteurs. Ses principaux objectifs consistent à améliorer la qualité de la vie, permettre l'accès à de multiples destinations et soutenir l'activité économique en facilitant les déplacements des personnes. Le Plan directeur doit également prévoir des pratiques de développement durable afin de réduire la dépendance à l'automobile et d'encourager le choix de transports actifs: la marche, le cyclisme, le transport collectif, le covoiturage, le taxi et l'autopartage.

Le Plan directeur contient également les principes suivants :

- La capacité routière globale ne sera pas augmentée – Westmount est entièrement bâtie et toute capacité supplémentaire serait rapidement comblée par un plus grand nombre de véhicules. En fait, la Ville s'efforcera de réduire la surface pavée sur son territoire;

- Les mesures doivent améliorer la sécurité de tous les usagers – le réseau de transport doit être sécuritaire pour tous;
- Les mesures doivent promouvoir le transport actif – les modes de transport améliorant la santé, comme la marche et le vélo, doivent être encouragés;
- Les mesures doivent préserver et améliorer la qualité de vie – Westmount a toujours offert une qualité de vie très élevée. Les mesures doivent viser à maintenir et à améliorer l'habitabilité sur tout le territoire de la ville; elles ne doivent pas simplement chercher à déplacer un problème d'un endroit à un autre.

### 3.2 OBJECTIFS ET ORIENTATIONS

Les objectifs et orientations à la base du Plan directeur de circulation et de transport actif ont été regroupés en trois catégories, soit ceux de premier ordre, ceux de deuxième ordre et les autres objectifs. Ces trois catégories ont été créées à partir des résultats de l'enquête postale effectuée auprès des résidents (voir l'annexe B):

#### **Objectifs de premier ordre**

- Réduire le transit sur les rues locales – réduire le transit sur les rues locales améliorera l'habitabilité et le niveau global de sécurité dans ces secteurs;
- Réduire et gérer les vitesses véhiculaires – la réduction et l'harmonisation des limites de vitesse véhiculaires sur les rues amélioreront le niveau de sécurité pour tous les usagers;
- Améliorer les déplacements piétons – l'amélioration des conditions de marche facilitera l'accessibilité et réduira l'usage de l'automobile dans les rues de Westmount. La marche est un mode extrêmement important pour les déplacements locaux et pour accéder aux quartiers avoisinants de Montréal. Tous les secteurs de Westmount devraient être conviviaux pour les piétons;

#### **Objectifs de deuxième ordre**

- Améliorer les déplacements vélos – l'amélioration des aménagements cyclables facilitera l'accessibilité et contribuera à diminuer l'usage de l'automobile;
- Gérer de meilleure façon le stationnement – le stationnement sur rue doit être géré de façon à réduire le besoin d'avoir un véhicule, à répondre aux besoins des résidents des environs, à donner la priorité aux besoins des résidents et à soutenir les entreprises et les activités locales;
- Réduire le bruit et la pollution générés par le réseau de transport – mettre au point des politiques et des mesures d'apaisement atténuant les impacts négatifs du transport;

S'assurer que le transport collectif soit un choix attrayant – l'amélioration de la desserte en transport collectif favorisera l'accessibilité et réduira l'usage de l'automobile dans les rues de Westmount. Les itinéraires de marche jusqu'aux arrêts doivent être agréables et sécuritaires;

#### **Autres objectifs**

- Optimiser le trafic sur les collectrices et les artères – s'assurer d'une gestion adéquate du trafic sur les artères et les collectrices: véhicules, transit, cyclistes et piétons;

- Minimiser la congestion et les retards dans les déplacements de tous les utilisateurs – la réduction de la congestion et des retards dans les déplacements de tous les utilisateurs (piétons, cyclistes, transit et véhicules) améliorera le réseau de transport;
- Fournir un réseau de transport sécuritaire – les mesures déployées doivent préserver ou améliorer le niveau de sécurité pour tous les usagers;
- Minimiser les impacts des projets externes – de grands projets sont prévus en périphérie de Westmount, notamment la reconstruction du complexe Turcot et le Centre universitaire de santé McGill. Les impacts de ces projets devront être gérés de façon à préserver la qualité de vie de Westmount (trafic, bruit, demande en stationnement, etc.). Une gestion adéquate des itinéraires de camionnage et de livraison doit être prévue, visant entre autres à minimiser la circulation de camions sur les rues locales et à s'assurer que les entreprises locales gèrent adéquatement leurs livraisons;
- Fournir des solutions de rechange à l'utilisation du véhicule privé – Réduire le besoin de posséder un véhicule et préconiser une gestion de la demande en matière de déplacements.

Ces buts et objectifs ne peuvent être interprétés isolément, étant donné que l'objectif général du Plan directeur est d'assurer un meilleur équilibre entre les différents utilisateurs et les besoins des résidents.

### 3.3 CONTRAINTES

Les mesures proposées dans la présente section ont été élaborées en vue d'atteindre la vision et les buts du Plan directeur de circulation et de transport actif. La mise au point de ces mesures doit, de plus, tenir compte des contraintes suivantes:

- Financement – les mesures proposées doivent présenter un bon rapport coût-efficacité, en maximisant en particulier l'utilisation des infrastructures existantes;
- Emprises et espace – les mesures doivent pouvoir s'appliquer dans le cadre des emprises existantes;
- Qualité de vie – l'impact des mesures doit préserver et améliorer la qualité de vie. L'implantation d'une mesure ne doit pas simplement déplacer un problème d'un endroit à un autre;
- Cohérence – les mesures doivent être appliquées de manière uniforme sur tout le territoire de Westmount. Différentes orientations de la politique proposée dans le Plan directeur (itinéraires cyclables, hiérarchie routière, etc.) imposent des contraintes face à l'éventail des options envisageables. Certaines mesures ne conviennent pas à tous les types de rues. La mise en œuvre des projets doit s'harmoniser avec le Plan directeur;
- Échéancier – le Plan directeur est conçu dans une vision de l'évolution de Westmount à long terme. Certains des objectifs ne pourront être atteints quelques années après l'adoption du Plan. Le déploiement de nombreuses mesures devra s'échelonner sur un certain nombre d'années pour minimiser les impacts (sur la qualité de vie et l'activité économique) et tenir compte du financement disponible.

- Affectation du sol – le Plan directeur doit être cohérent avec l'affectation du sol des environs, le programme municipal d'affectation du sol ainsi qu'avec la réglementation qui s'y rapporte.

La préparation des mesures doit tenir compte des impacts sur les autres modes de transport et sur les résidents. Presque toutes les mesures auront des impacts (positifs ou négatifs) sur les autres modes, sur le stationnement sur rue, sur les résidents et sur les entreprises. Toute décision finale devrait résulter d'un processus comprenant l'analyse, la validation, la consultation et l'approbation du public, le cas échéant.

### **3.4 QU'EST-CE QU'UN PLAN DIRECTEUR?**

Un plan directeur fournit des orientations générales à la Ville, à ne pas confondre avec un « plan », qui a rapport avec un dessin, un plan de construction ou une carte à grande échelle. Le présent Plan directeur présente une feuille de route permettant de guider les décisions futures en matière de transport, sans préciser les mesures à appliquer à toutes les intersections, ni décrire la mise en place de plans d'action spécifiques. Un plan directeur est un document évolutif qui fera l'objet d'une révision tous les cinq ans.

## 4.0 PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF

---

Les politiques et les mesures que renferme le Plan directeur de circulation et de transport actif représentent une feuille de route pour la Ville de Westmount lors de la prise de décisions en matière de transport dans l'avenir. Elles procurent une vision globale de la gestion du transport à Westmount pour les années à venir, étant donné que toutes les mesures ne pourront être déployées immédiatement. Étant donné que le Plan directeur fournit des orientations générales, les mesures doivent donc être évaluées au cas par cas avant leur mise en œuvre, en considérant minutieusement les répercussions potentielles et les résultats de la consultation publique.

Il doit être rappelé que le présent Plan directeur ne précise pas les mesures à appliquer à toutes les intersections, ni la mise en place de plans d'action spécifiques. Toutefois, les lignes directrices qu'il renferme serviront à élaborer des mesures concrètes dans les années à venir. Le présent Plan directeur est un document évolutif qui fera l'objet d'une révision tous les cinq ans.

Les politiques et les mesures du Plan directeur de circulation et de transport actif sont regroupées dans les sections suivantes :

- Transport actif – piétons;
- Transport actif – cyclistes;
- Transport collectif, incluant l'autopartage;
- Réseau routier et circulation;
- Stationnement;
- Projets externes;
- Mesures régionales.

La mise sur pied d'un Comité consultatif sur le transport est recommandée pour vérifier, revoir et recommander des mesures qui soient conformes au présent Plan directeur (voir section 5.0).

## 4.1 TRANSPORT ACTIF - PIÉTONS

Westmount est déjà une ville conviviale aux piétons, mais certaines améliorations peuvent assurer la convivialité aux piétons dans tous les secteurs de la Ville. Tous les aménagements piétonniers de la ville doivent être sécuritaires, fonctionnels, commodes, bien reliés au réseau et entretenus de manière adéquate. L'amélioration des conditions pour les piétons est une mesure à ne pas sous-estimer, étant donné que près de la moitié des déplacements internes à Westmount se font à pied. Les liens piétonniers avec les quartiers avoisinants de Montréal doivent également faire l'objet d'améliorations. Le transport actif, qui est viable dans une ville aussi conviviale aux piétons que l'est Westmount, représente une solution de rechange à l'automobile.

Les politiques et les mesures suivantes favoriseront la marche à Westmount:

### ***Orientations générales***

- Tous les projets devraient être conçus en tenant pleinement compte des besoins des piétons;
- Tous les trottoirs et les liens piétonniers hors-rue devraient être sécuritaires, conviviaux pour les usagers et bien éclairés (là où c'est nécessaire). Les mesures suivantes sont recommandées pour les trottoirs de Westmount:
  - ▶ Les trottoirs doivent avoir une largeur uniforme et dégagée d'au moins 1,8 m dans la majorité des rues et de 2,0 m sur les artères et dans les zones à forte circulation piétonnière. Une largeur minimale de 1,5 m peut être retenue en cas de contraintes d'espace;
  - ▶ Les trottoirs doivent être protégés des voies de circulation par une zone tampon, si possible, particulièrement sur les collectrices et les artères, afin d'améliorer la sécurité et le confort. Cette zone tampon peut être embellie par un aménagement paysager, du mobilier urbain, des lampadaires, des bornes et/ou du stationnement sur rue. Idéalement, une distance d'au moins 1,5 m devrait séparer le trottoir des voies de circulation;
  - ▶ Le mobilier urbain, le stationnement de vélos, les parcomètres, les poteaux, les arbres ou tout autre obstacle devrait se trouver hors de la zone de marche du trottoir;
  - ▶ Il faut éviter que les trottoirs ne soient abaissés devant les entrées privées, si possible. Les trottoirs doivent demeurer à niveau pour assurer une accessibilité universelle. Les entrées privées doivent être localisées de façon à ne pas croiser le trottoir: la majorité de ces entrées sont utilisées par les véhicules seulement quelques fois par jour, tandis que les trottoirs accommodent plus de personnes;
  - ▶ Les sentiers et les liens piétonniers, y compris les escaliers, doivent être sécuritaires et conviviaux. Les coins sans visibilité et les sentiers étroits doivent être évités afin d'améliorer la visibilité et la perception de sécurité dans ces sentiers. La Ville devrait promouvoir l'utilisation de ces sentiers et inclure les liens piétonniers ainsi que les escaliers dans les cartes de la Ville.
- Les intersections représentent l'un des éléments les plus importants pour promouvoir la marche. Les lignes directrices suivantes doivent être observées pour les carrefours :

- ▶ Les intersections doivent être universellement accessibles (voir ci-dessous);
- ▶ Les piétons au carrefour doivent être visibles pour les conducteurs (et vice-versa) pour une amélioration de la sécurité. Une attention particulière doit être portée à un éclairage adéquat et un rétrécissement possible des intersections, s'il y a lieu;
- ▶ Le drainage et les pentes doivent être conçus de façon à minimiser la formation de flaques d'eau sur les trottoirs;
- ▶ Une attention particulière doit être portée au rehaussement possible de certaines intersections sur les collectrices ou les rues locales, pour une amélioration de la sécurité des piétons;
- ▶ Un certain nombre d'intersections affichent une circulation piétonnière intense. La possibilité d'implanter des traverses piétons en diagonale à certaines intersections doit être examinée, de concert avec une évaluation des feux de circulation des principaux axes et une attention particulière portée sur les impacts sur les autres modes de transport;
- ▶ Les mesures suivantes s'appliquent aux carrefours à feux :
  - Un temps de traversée piéton suffisant doit être prévu, pour permettre une traversée sécuritaire pour tous les utilisateurs;
  - Le temps d'attente des piétons doit être minimisé, particulièrement par l'emploi de cycles courts;
  - Là où se trouve un système de détection de véhicules, des boutons-poussoirs pour piétons doivent être positionnés et installés de manière adéquate;

Westmount devrait être pleinement accessible à tous les utilisateurs, là où la topographie le permet. Si possible, les meilleures pratiques en accessibilité universelle devraient être respectées dans tous les nouveaux projets ou dans tous les projets de rénovation, partout à Westmount. Les mesures suivantes sont dignes de mention:

- ▶ Éliminer les barrières à l'accessibilité (îlots dans un trottoir, entrées charretières, usage limité des escaliers, etc.);
- ▶ Aménager des trottoirs en continu, sans obstacles;
- ▶ Aménager des bandes podotactiles aux entrées charretières;
- ▶ S'assurer que les installations et les équipements sont universellement accessibles (comme les boutons-poussoirs);
- ▶ Installer des signaux sonores pour piétons par l'Institut Louis-Braille, là où la demande le justifie.

Mettre sur pied des corridors scolaires le long des rues et des sentiers menant aux écoles. Un affichage approprié devrait signaler la présence d'un corridor scolaire, en plus de signaler la limite de vitesse de 30 km/h devant les écoles.

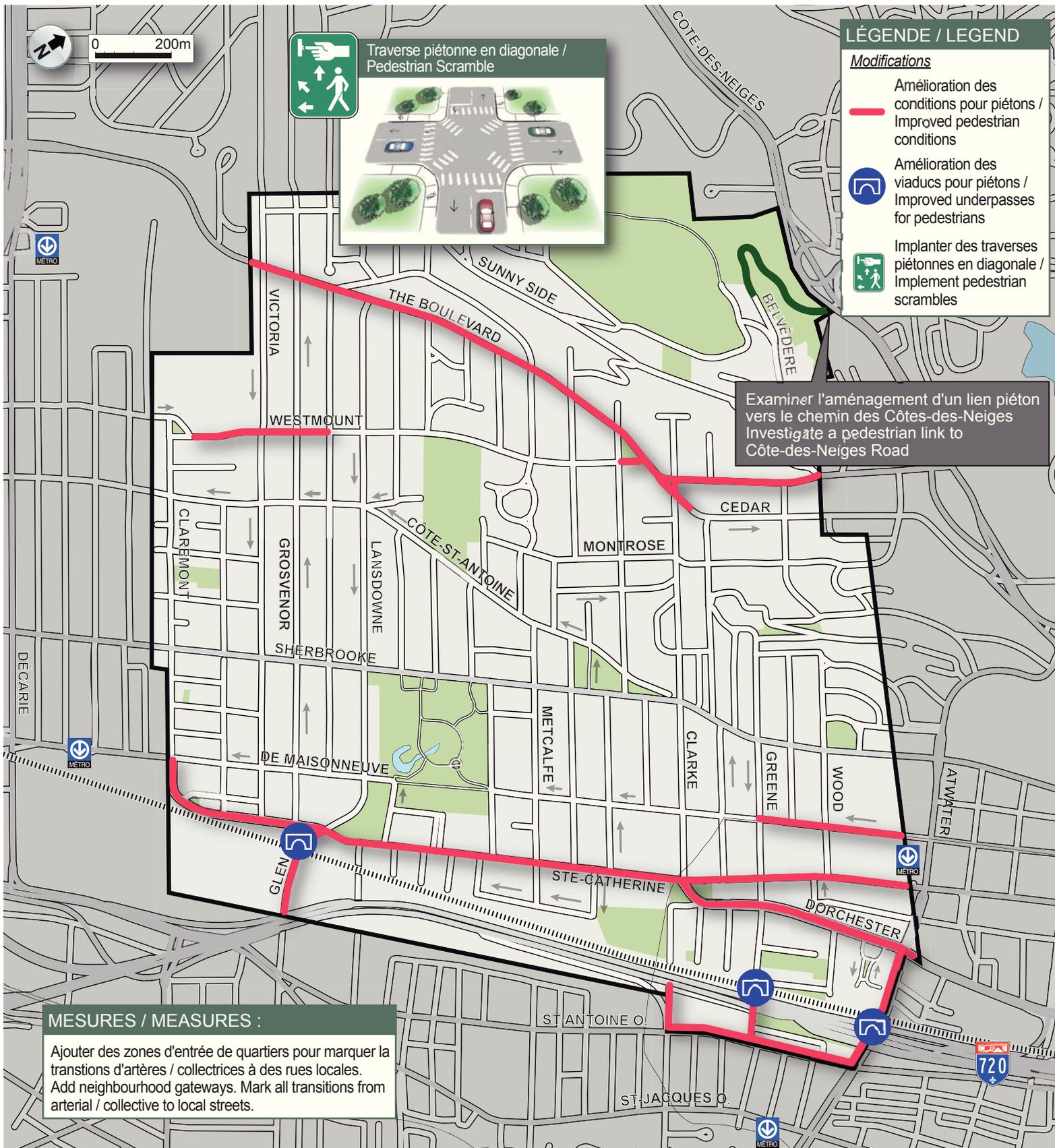
Après avoir évalué les impacts sur la circulation et le stationnement et trouvé des mesures d'atténuation, élaborer des concepts d'espaces partagés ou de zones piétonnes de nature temporaire, saisonnière ou permanente. Les rues partagées sont conçues de façon à minimiser la démarcation entre les véhicules, les cyclistes et les piétons en supprimant les bordures. La circulation des véhicules est permise sur ces rues, mais leur vitesse est

grandement réduite en raison du matériel urbain, des espaces de stationnement, des bacs à fleur et des autres obstacles qui s'y trouvent. Ce design convient généralement aux rues locales et étroites.

### **Mesures spécifiques**

- L'amélioration du paysage de rue est une priorité pour un certain nombre d'artères et de collectrices, où le niveau de convivialité pour les piétons laisse à désirer (voir la figure 4.1), comme Sainte-Catherine, The Boulevard, Westmount, de Maisonneuve et certaines sections de Sherbrooke;
- Les trottoirs des rues passant en-dessous du corridor ferroviaire du CP et de l'autoroute Ville-Marie ne sont pas du tout conviviaux pour les piétons (éclairage, largeur des trottoirs, approches, etc.). Ces points de passage, précisés à la figure 4.1, doivent être mis à niveau en faisant appel à une combinaison d'éclairage, de paysage de rue, d'aménagement paysager, d'élargissement de trottoirs et d'oeuvres d'art publiques. La reconstruction de l'autoroute Ville-Marie représente une excellente occasion de mettre à niveau ces points de passage;
- Les points de passage entre Westmount et les quartiers environnants ne sont pas toujours bien indiqués, particulièrement entre les artères/collectrices et les rues locales. Les accès depuis les quartiers seraient améliorés en aménageant des portes d'entrée signalant le passage à la ville et donc, à une zone de limite de vitesse inférieure. Ce concept de porte d'entrée peut être rendu par un rétrécissement de la route, un rehaussement de l'aménagement paysager et/ou un passage pour piétons surélevé.
- La possibilité d'un nouveau lien piétonnier reliant Summit Park au chemin de la Côte-des-Neiges devrait être examinée . Ce lien piétonnier pourrait prendre la forme d'un sentier hors-rue et/ou d'un trottoir longeant le Belvédère, qui constitue la seule rue dépourvue d'un trottoir. Ce projet pourrait assurer un meilleur accès aux services de transport collectif sur le chemin de la Côte-des-Neiges.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



## LÉGENDE / LEGEND

### Modifications

-  Amélioration des conditions pour piétons / Improved pedestrian conditions
-  Amélioration des viaducs pour piétons / Improved underpasses for pedestrians
-  Implanter des traverses piétonnes en diagonale / Implement pedestrian scrambles

Examiner l'aménagement d'un lien piéton vers le chemin des Côtes-des-Neiges  
Investigate a pedestrian link to Côte-des-Neiges Road

### MESURES / MEASURES :

Ajouter des zones d'entrée de quartiers pour marquer la transitions d'artères / collectrices à des rues locales.  
Add neighbourhood gateways. Mark all transitions from arterial / collective to local streets.

**FIGURE 4.1**  
Mesures pour les piétons  
Measures for Pedestrians

## 4.2 TRANSPORT ACTIF – CYCLISTES

Promouvoir le cyclisme consiste à bien plus qu'à simplement aménager un réseau cyclable : c'est un choix qui comporte ses exigences en matière de convivialité et de sécurité, à la grandeur de la ville et des quartiers environnants. Le cyclisme est un choix pratique pour la majorité des déplacements de courte ou de moyenne distance. Les normes de conception, la réglementation et les politiques doivent être mises à jour afin d'encourager le cyclisme à Westmount. Une attention doit également être portée au stationnement pour vélos, étant donné qu'il s'agit d'un facteur important dans son utilisation. La sensibilisation et une mise en application adéquate de la réglementation devraient également être des éléments-clé dans la promotion du cyclisme.

Les politiques et les mesures suivantes sont proposées afin de favoriser le cyclisme à Westmount:

### ***Orientations générales***

- Mettre à jour le règlement de zonage de la Ville de Westmount pour prévoir un nombre minimal d'espaces de stationnement à vélos dans les nouveaux développements commerciaux et résidentiels multifamiliaux. Des crédits peuvent de plus être attribués lors d'un remplacement d'espaces de stationnement véhiculaire par des espaces de stationnement pour vélos hors-rue;
- Augmenter le nombre d'espaces de stationnement pour vélos sur rue, particulièrement dans les zones commerciales. Chaque projet de paysage de rue devrait prévoir la possibilité d'inclure des espaces de stationnement pour vélos supplémentaires. Les lignes directrices sur le mobilier urbain doivent faire l'objet d'une révision afin d'inclure du stationnement pour vélos prévoyant des supports à vélos avec un système de verrouillage sécuritaire. Un certain nombre d'espaces véhiculaires sur rue devraient être remplacés par de grands stationnements pour vélos dans les secteurs à forte demande et en saison haute. Ces grands stationnements devraient être très visibles et compléter l'offre de stationnement de vélos le long de la rue. L'installation de supports à vélos sur rue doit être faite de manière à assurer le respect de l'accessibilité universelle et la fourniture de corridors piétons continus. L'aménagement de stationnements publics pour vélos permet d'éviter que des vélos soient attachés aux arbres ou au mobilier urbain et ne deviennent un obstacle pour les piétons;
- Favoriser l'aménagement de stationnements pour vélos sécuritaires et pratiques de même que des douches à proximité des installations municipales, des institutions, des employeurs et des secteurs commerciaux importants. Cela peut être fait par plusieurs moyens tout comme la réglementation d'urbanisme. Ces mesures peuvent cibler tout particulièrement les étudiants et les travailleurs de Westmount, y compris les employés municipaux;
- Élaborer et mettre sur pied un programme de gestion des déplacements à l'intention des employés municipaux, prévoyant des mesures privilégiant l'usage du vélo par ces employés (déplacements au travail et déplacements internes);
- Augmenter le nombre de stations de vélopartage Bixi, et agrandir les stations existantes, particulièrement au sud du chemin de la Côte-Saint-Antoine, où la demande justifie ce genre de service;

- Mettre au point sur le réseau cyclable de Westmount un système d'acheminement permettant d'orienter les cyclistes vers les principales destinations de Westmount (village Victoria, avenue Greene, hôtel de ville, etc.). Le contournement des pentes dans les itinéraires vélos est une option qui doit être examinée;
- Aménager des chemins de détour signalisés sur le réseau cyclable de Westmount en cas de fermeture temporaire d'un itinéraire vélo pour travaux routiers ou autre;
- Ajouter un système de détection de cyclistes aux feux de toutes les approches des carrefours dotés de détection de véhicules (qu'il y ait une voie cyclable dédiée ou non). Une attention doit être portée aux retards subis par les piétons et les cyclistes lors de l'évaluation de la programmation des feux des carrefours;
- Sur les routes à forts débits de cyclistes, évaluer la possibilité de coordonner les feux de circulation en tenant compte des cyclistes et de leur vitesse de déplacement;
- Éloigner les regards d'égout et les dispositifs de drainage des aménagements cyclables, si possible. Ces équipements ne doivent pas représenter un danger pour les cyclistes;
- Aménager des rampes pour vélos le long des escaliers extérieurs en réparation ou en reconstruction, si aucun itinéraire facultatif libre d'obstacle n'est possible;
- Tenir compte des cyclistes lors de l'implantation ou du réaménagement de dispositifs d'apaisement de la circulation, de façon à ne pas créer de conditions dangereuses ou inconfortables pour les utilisateurs;
- Toutes les rues et les aménagements cyclables doivent être bien entretenues lorsqu'elles sont fonctionnelles (marquage, signalisation, nettoyage des rues, etc.);
- Assurer un réseau cyclable fonctionnel durant l'hiver. La piste cyclable de Maisonneuve devrait être mise à niveau pour permettre le cyclisme en toutes saisons, d'autant plus que la Ville de Montréal entretient ce lien cyclable à l'année longue aux extrémités est et ouest de Westmount.

### **Mesures spécifiques**

- Élargir et améliorer le réseau cyclable de Westmount afin de mieux couvrir la ville et le relier à tous les quartiers avoisinants. L'itinéraire vélo peut revêtir plusieurs formes: piste cyclable, voie cyclable, corridors cyclables de type « vélo-rue », voies partagées. La figure 4.2 en fournit quelques exemples. La sélection de la conception finale doit tenir compte des débits cyclistes, des effets sur les autres modes (piétons, véhicules, etc.) et des contraintes du site. L'itinéraire définitif et la conception des aménagements cyclables devront être confirmés par des études et une consultation plus approfondies. Le réseau cyclable de Westmount est présenté à la figure 4.3 :
  - ▶ Mettre à niveau la piste cyclable de Maisonneuve pour accommoder les débits cyclistes en croissance. Le secteur à prioriser se trouve entre Atwater et Greene, étant donné que les débits véhiculaires y sont plus élevés et que ce segment offre le plus d'espaces disponibles. Selon une analyse préliminaire, plusieurs options sont possibles en vue de la mise à niveau de cette piste cyclable;
  - ▶ Aménager un nouveau lien cyclable entre Westmount et Notre-Dame-de-Grâce. Ce nouvel itinéraire pourrait emprunter le chemin de la Côte-Saint-Antoine, en raison de sa pente plus graduelle, comparativement aux autres rues;

- ▶ Aménager un nouveau lien nord-sud entre le village Victoria et Côte-des-Neiges;
- ▶ Aménager un nouveau lien nord-sud sur l'avenue Greene au sud de Sainte-Catherine permettant de relier Westmount au canal Lachine et au marché Atwater;
- ▶ S'assurer que les pistes cyclables menant aux écoles soient sécuritaires, tout particulièrement le long des corridors scolaires.

Minimiser le nombre de panneaux d'arrêt le long des principales pistes cyclables;

- Explorer la possibilité de sas vélos aux intersections comptant de nombreux virages à gauche par les cyclistes.

Figure 4.2 Types d'aménagements cyclables



Voie cyclable



Voies partagées



Piste cyclable avec zone tampon



Voie cyclable à contresens



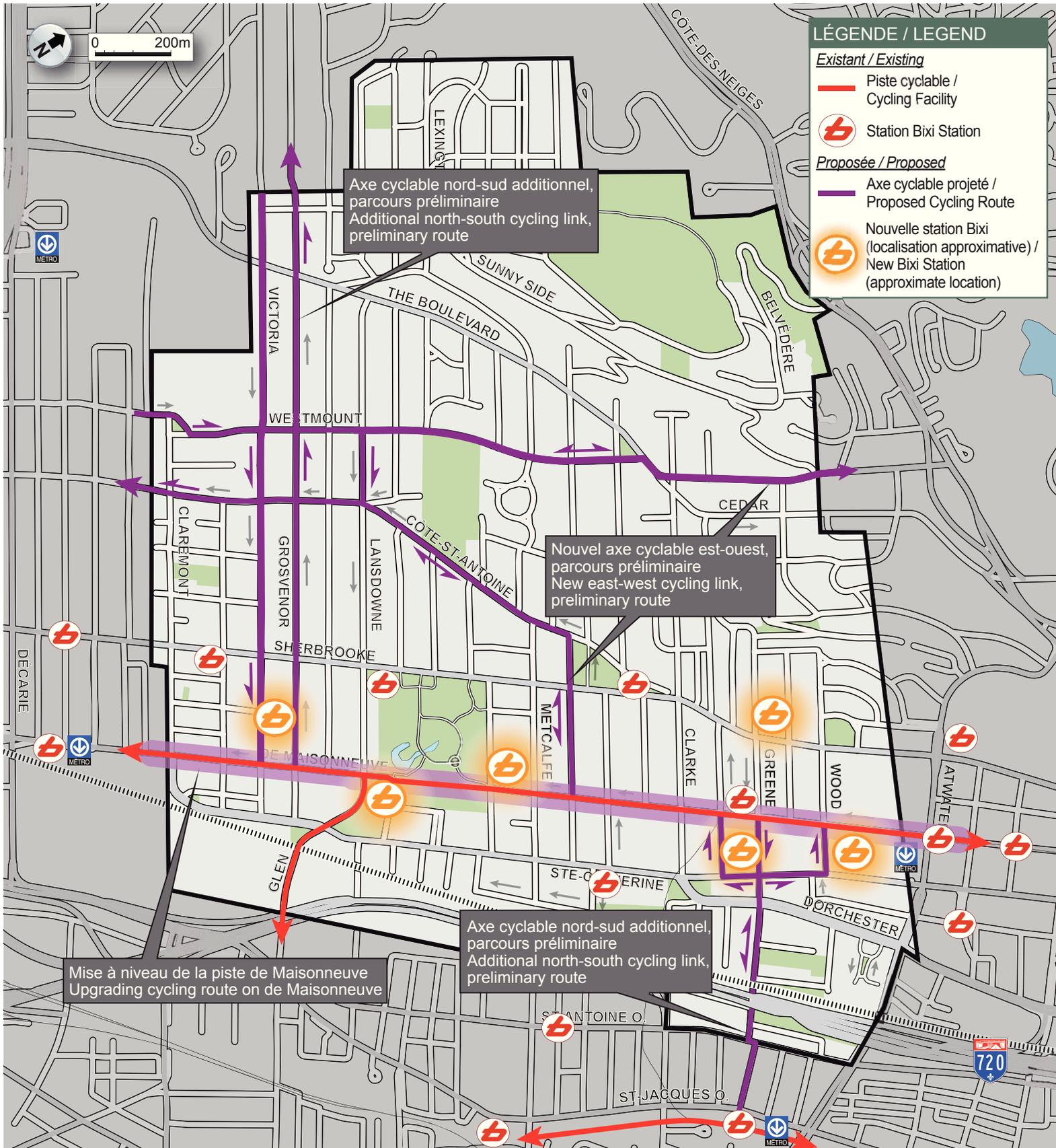
Sas vélo



Sas vélo pour virage

Source: NACTO (2011)

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 4.3**  
Réseau cyclable de Westmount  
Westmount Cycling Network

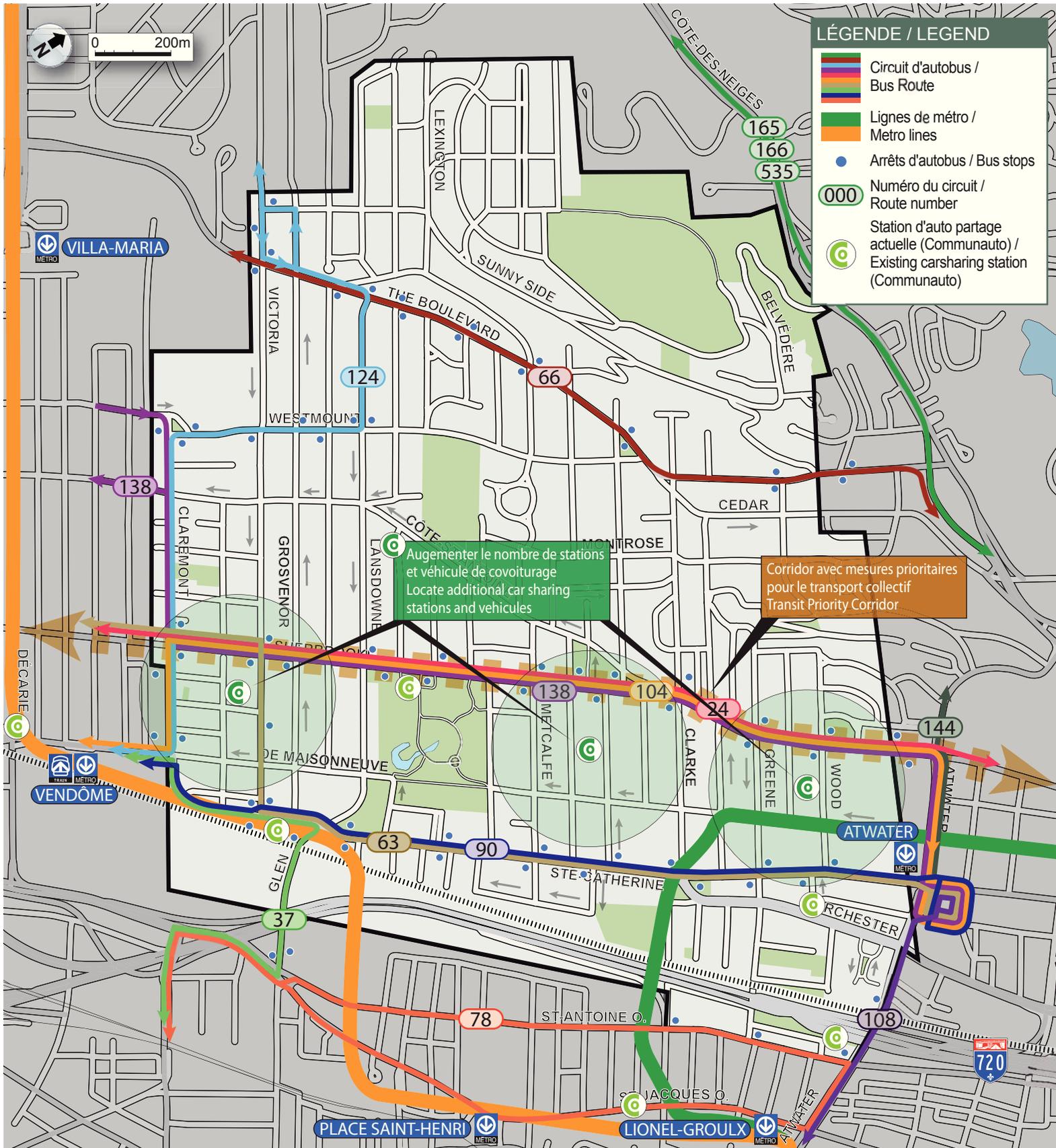


### 4.3 TRANSPORT COLLECTIF

Le transport collectif est en majeure partie sous la responsabilité conjointe de la STM et de l'AMT, mais la Ville de Westmount peut agir dans un certain nombre de domaines pour en favoriser l'usage, particulièrement en améliorant l'accès des piétons aux arrêts de transport collectif. Le transport collectif offre d'autres modes de rechange à l'automobile. Toute amélioration au transport collectif peut contribuer à réduire le trafic de transit et l'importance des débits véhiculaires. Les politiques et les mesures suivantes sont proposées afin de favoriser l'usage du transport collectif à Westmount:

- Améliorer les conditions des piétons et des cyclistes sur tout le territoire de Westmount, pour promouvoir l'accès aux arrêts (voir les sections portant sur le transport collectif);
- Examiner la pertinence d'aménager des arrêts d'autobus sur des saillies de trottoir sur certaines rues. Ce dispositif pourrait réduire les temps d'attente des utilisateurs, diminuer les distances de traversée aux intersections, augmenter le nombre d'espaces de stationnement sur rue et raccourcir les temps de déplacement des transports collectifs;
- S'assurer que les zones d'arrêt d'autobus ont des dimensions suffisantes (en largeur et en profondeur) pour que tous les usagers y aient accès (accessibilité universelle). Un entretien hivernal adéquat est nécessaire à tous les arrêts pour s'assurer de leur fonctionnalité tout au long de l'année;
- Installer des bancs ou d'autre matériel urbain aux arrêts, si possible, afin d'améliorer les conditions d'attente;
- Examiner de concert avec la STM la possibilité d'un service de navette desservant Westmount en reliant des destinations situées au nord et au sud de la Ville, dont des résidences de personnes âgées, des secteurs commerciaux, des services de santé et d'autres destinations situées à Westmount même;
- Collaborer avec la STM à la mise sur pied de mesures prioritaires pour transport collectif, tout en minimisant les impacts sur les autres utilisateurs de la rue, des résidents et des commerces adjacents;
- Travailler en collaboration avec des organismes d'autopartage, comme Communauto, en vue d'augmenter le parc automobile (sur rue et hors-rue) et le nombre de stations d'autopartage à Westmount, de façon à réduire le besoin de posséder un véhicule privé. À l'heure actuelle, les installations actuelles de Communauto ne suffisent pas à la demande: le besoin de voitures supplémentaires dans le secteur au sud de Sherbrooke se fait nettement sentir;
- Élaborer et mettre sur pied un programme de gestion des déplacements à l'intention des employés municipaux, prévoyant des mesures privilégiant l'usage du vélo par ces employés;
- Augmenter le nombre de postes de taxis et évaluer la pertinence de leur localisation afin de réduire le nombre de taxis tournant en rond à la recherche de clients; rendre l'accès aux postes de taxis le plus convivial possible pour les utilisateurs.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**LÉGENDE / LEGEND**

- Circuit d'autobus / Bus Route
- Lignes de métro / Metro lines
- Arrêts d'autobus / Bus stops
- Station d'auto partage actuelle (Communauto) / Existing carsharing station (Communauto)
- Numéro du circuit / Route number

Augmenter le nombre de stations et véhicule de covoiturage  
Locate additional car sharing stations and vehicles

Corridor avec mesures prioritaires pour le transport collectif  
Transit Priority Corridor

**FIGURE 4.4**  
Mesures pour le transport collectif  
Public Transit Measures



## 4.4 RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

Westmount est situé immédiatement à l'ouest du générateur de trafic le plus important de la région : le centre-ville de Montréal. La composante du réseau routier et circulation dans le présent Plan directeur a été préparée en fonction des deux priorités identifiées par les résidents de Westmount: réduire la circulation de transit sur les rues locales et réduire les vitesses véhiculaires. Cependant, en raison de sa situation géographique et des tendances historiques de sa croissance, il n'est pas possible de séparer Westmount de ses voisins; les résidents de Westmount dépendent d'ailleurs des quartiers avoisinants pour les services, les écoles et le travail.

Même si un grand nombre d'entre elles nécessiteront une analyse plus approfondie et plus de raffinement, les politiques et les mesures présentées dans cette section ont été élaborés à partir des résultats d'une microsimulation des conditions existantes et des impacts des projets planifiés. Les recommandations ci-dessous ont été analysées sommairement en faisant appel au jugement et à la microsimulation des conditions existantes, dans le but de s'assurer de leur faisabilité.

### 4.4.1 Hiérarchie routière et limites de vitesse

#### *Hiérarchie routière*

La hiérarchie routière présente l'importance relative des différents axes pour le trafic véhiculaire selon leur fonction et leur capacité:

- Autoroute – route à accès limité et à grande capacité utilisée surtout par le trafic en transit ;
- Artère – route importante combinant à la fois le trafic en transit et le trafic local;
- Collectrice – route locale se reliant à une artère, utilisée par le trafic local et à trafic en transit limité;
- Route locale – route desservant le trafic local et externe.

Fait à noter, la hiérarchie routière est indépendante de l'usage du territoire; elle est plutôt basée sur le rôle que jouent les différents axes en tant que partie intégrante du réseau. Les critères à la base de ce classement se trouvent au tableau 2.3. La figure 4.6 présente la classification fonctionnelle des rues de Westmount. Ce classement ne suppose pas que toutes les routes d'un certain type doivent être gérées exactement de la même façon, mais que la manière de gérer le trafic véhiculaire varie selon un type de rue donné. Ainsi, une plus grande importance est donnée à la circulation sur les artères que sur les rues locales, où les besoins locaux sont davantage pris en compte.

#### *Limites de vitesse*

La politique suivante de limites de vitesse est proposée pour Westmount :

- La limite de vitesse par défaut est de 40 km/h;
- La limite de vitesse de 30 km/h s'applique dans les cas suivants seulement:
  - ▶ Devant les parcs avec matériel de terrains de jeux – en tout temps l'année durant;
  - ▶ Devant les écoles primaires et secondaires – seulement durant les jours de semaine, de 7h à 17h, durant l'année scolaire;

- Les artères ne devraient être assujetties à 30 km/h que dans des cas limités.

Ces limites de vitesse sont proposées afin de protéger les utilisateurs vulnérables (comme les enfants); la réglementation municipale devra être modifiée en conséquence. De plus, l'usage uniforme des limites de vitesse sur le territoire facilitera la sensibilisation et la mise en application des nouvelles limites de vitesse en plus de rehausser la crédibilité d'une telle mesure.

L'exercice de révision des limites de vitesses constitue une exigence règlementaire nécessaire pour que les limites de vitesses à Westmount aient force de loi.

Après avoir vérifié que les limites de vitesses sont adéquates, la réglementation devrait ensuite être appliquée. La possibilité d'utiliser un photo-radar mobile devrait être examinée par la Ville (de concert avec d'autres municipalités du secteur) afin d'appliquer de façon stricte cette réglementation.

#### ***Itinéraires de camionnage***

La Ville de Westmount, en collaboration avec l'agglomération de Montréal, adoptera un nouveau réseau de camionnage valable pour tout le territoire de la ville. Les camions se déplaçant en transit ne seront autorisés qu'entre 7h et 19h. Le département des Travaux publics devrait également élaborer une stratégie concernant l'itinéraire de ses camions, afin de minimiser les effets sur les rues concernées. Les itinéraires de camionnage doivent faire l'objet d'une révision afin de satisfaire aux exigences règlementaires et pouvoir avoir force de loi.

#### **4.4.2 Régimes routiers**

Le terme « régime routier » est relativement nouveau, même si la pratique est en vigueur depuis plusieurs années. Un régime routier consiste en une réallocation d'espace, destinée auparavant à la voiture, pour d'autres utilisateurs. Les régimes routiers font partie intégrante d'une stratégie visant à réduire les débits et les vitesses. Les voies de stationnement ou de circulation éliminées ou rétrécies peuvent être utilisées à d'autres fins:

- Élargissement de trottoirs ou autres aménagements piétonniers;
- Aménagements cyclables;
- Paysage de rue et verdure (arbres, etc.);
- Îlots séparateurs;
- Modification de la configuration du stationnement;
- Autres usages.

Les régimes routiers n'ont pas nécessairement d'incidence sur les conditions de la circulation; ils peuvent même générer des effets positifs pour tous les modes de transport, dont le transport collectif, le vélo, les piétons et les automobiles. Parmi ces effets, mentionnons la réduction des vitesses véhiculaires, une amélioration de la mobilité et de l'accessibilité, une baisse du nombre de blessures et de collisions, une meilleure esthétique, une amélioration des conditions pour les piétons et les cyclistes ainsi qu'une amélioration de l'habitabilité et de la qualité de vie des résidents.

De façon générale, un axe de trois ou quatre voies « mis au régime » est rétréci à deux ou trois voies. Cette opération nécessite la reconfiguration de la rue, pour mieux desservir les personnes qui y circulent.

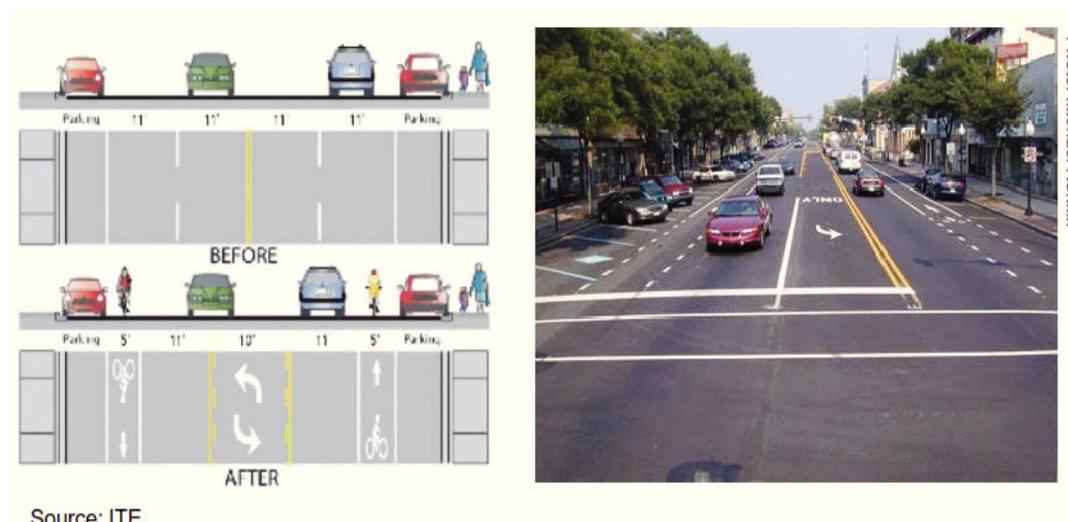
Selon le « Highway Safety Information System », dans la majorité des conditions de trafic, les régimes routiers semblent n'avoir qu'un effet minime sur la capacité véhiculaire, étant donné que les virages à gauche sont mieux gérés au moyen de voies de virage. Plusieurs régimes routiers ont entraîné des baisses de débits.

Les rues suivantes ont été identifiées comme pouvant faire l'objet d'un régime routier:

- The Boulevard (depuis Clarke jusqu'aux limites est de la ville) : ce segment affiche des débits beaucoup moins élevés, particulièrement en direction est. De plus, The Boulevard, à Montréal, ne compte qu'une voie par direction;
- Avenue Westmount (depuis Claremont jusqu'à Landsdowne) : ce segment compte quatre voies larges, soit une offre supérieure aux débits réels; de plus, aucune rue transversale ne possède deux voies par direction;
- Boulevard de Maisonneuve (depuis Atwater jusqu'à Greene): deux voies sont présentement offertes, même si les débits en période de pointe ne le justifie pas;
- Rue Sainte-Catherine :
  - ▶ Depuis Atwater jusqu'à Clarke/Dorchester : ce segment compte quatre voies, même si ses débits sont moins élevés que sur d'autres segments;
  - ▶ Depuis Clarke/Dorchester jusqu'à Glen/Landsdowne : quatre voies sont offertes, mais du stationnement est permis durant la période de pointe de l'après-midi. C'est d'ailleurs l'occasion d'évaluer la configuration de certaines intersections problématiques le long de ce segment (Landsdowne/Glen, Park Place/Lewis et Melville/Abbott);
  - ▶ Depuis Glen/Landsdowne jusqu'à Claremont/de Maisonneuve: quatre voies sont offertes, même si les voies de gauche sont utilisées surtout pour les mouvements de virage.

Les conditions de marche dans plusieurs de ces segments sont loin d'être idéales (voir la section 0). Les concepts d'aménagement finaux de ces rues nécessiteront de plus amples études et consultations pour déterminer un concept privilégié. Ces études devront tenir compte des exigences de tous les modes et examiner par la fait même tous les éléments formant le paysage de rue, dont les trottoirs, la verdure, les aménagements cyclables, la configuration des carrefours, la signalisation routière et le transport collectif. Certains courts segments pourraient continuer à compter deux voies de circulation par direction. L'aménagement de régimes routiers fournit l'occasion d'évaluer la configuration de plusieurs intersections et d'apporter les modifications jugées nécessaires aux feux de circulation.

Figure 4.5 Exemple d'un régime routier



#### 4.4.3 Gestion des intersections et feux de circulation

Les intersections sont un élément essentiel dans le réseau de transport de Westmount. C'est à cet endroit que les utilisateurs entrent en conflit les uns avec les autres : piétons, cyclistes et véhicules. Il est nécessaire de déployer des mesures de gestion appropriées en fonction des débits de piétons, de cyclistes et de véhicules et du type d'environnement. Une gestion des intersections adéquate pourrait atténuer le trafic de transit et les vitesses véhiculaires.

Même s'ils ont été généralement implantés en favorisant les véhicules aux autres modes de transport, les feux peuvent servir à atteindre différents objectifs, s'ils sont convenablement gérés :

- Réduire la capacité véhiculaire sur certaines rues, particulièrement sur les collectrices et les rues locales;
- Réduire les retards des piétons et des cyclistes;
- Réduire les vitesses véhiculaires (feux au rouge en mode clignotant contraignant les véhicules à s'immobiliser et coordination adéquate en période hors-pointe).

Les politiques et les mesures suivantes sont proposées pour la gestion des intersections et des feux de circulation :

##### ***Orientations générales***

- Normaliser les feux de circulation de Westmount afin qu'ils répondent aux normes et aux meilleures pratiques. Étant donné que la majorité des équipements de feux de la ville sont vétustes et nécessitent une mise à niveau, l'occasion se présente de mettre sur pied un système intégré de gestion de la circulation. Des études spécifiques seront nécessaires le long de certaines rues pour optimiser l'utilisation et l'efficacité des feux;

- Coordonner les feux des artères est-ouest pour gérer la circulation de transit (Sainte-Catherine, Sherbrooke et The Boulevard)<sup>9</sup>. Cette modification nécessitera la mise à niveau des feux. Si elle est convenablement gérée, elle pourra contribuer à réduire les débits sur certaines collectrices et rues locales. Une évaluation de la gestion de la circulation sur les artères est-ouest devra tenir compte de l'équipement des feux, des conditions pour les piétons et les cyclistes, des exigences en transport collectif, du stationnement sur rue, des régimes routiers, des exigences en matière de traverses piétons en diagonale, de la configuration des intersections, des vitesses véhiculaires ainsi que d'autres facteurs supplémentaires;
- Installer des dispositifs de détection aux intersections dans presque tous les cas, sinon dans la totalité, pour assurer une grande souplesse dans les opérations, avec la possibilité de transmettre des données de comptage à la ville; inclure dans la programmation le feu rouge en mode clignotant;
- Aménager des têtes de feux piétons aux intersections, dans presque tous les cas, sinon dans la totalité, pour améliorer la sécurité des piétons; ces feux nécessitent un dispositif de décompte;
- Examiner la possibilité d'aménager des traverses piétons en diagonale aux intersections affichant de forts débits piétonniers, dans la mesure où un temps adéquat de traversée est assuré;
- S'assurer que les conditions pour les piétons et les cyclistes sont pris en compte à toutes les intersections, en minimisant les délais subis, en assurant de la détection (s'il y a lieu) et en aménageant des zones d'attente confortables;
- Le phasage et le minutage des feux de circulation doit faire périodiquement l'objet d'une réévaluation (à tous les cinq ans, par exemple);
- Évaluer la possibilité d'arrêts toutes directions à toutes les intersections.

#### 4.4.4 Vitesses des véhicules

La gestion des vitesses véhiculaires est une question complexe. La façon la plus efficace de gérer ces vitesses consiste à redéfinir de façon globale la conception d'une rue en rétrécissant le corridor visuel. Les mesures comme l'implantation de panneaux d'arrêt toutes directions, qui ne fait pas partie des mesures d'apaisement de la circulation, et de dos d'âne, ont une efficacité moindre qu'une rue conçue dans le but de modérer les vitesses. Un Guide d'apaisement de la circulation a été préparé conjointement avec le présent Plan, qui détaille les mesures permettant une meilleure gestion du trafic et des vitesses véhiculaires.

Les politiques et les mesures suivantes sont proposées à ce sujet :

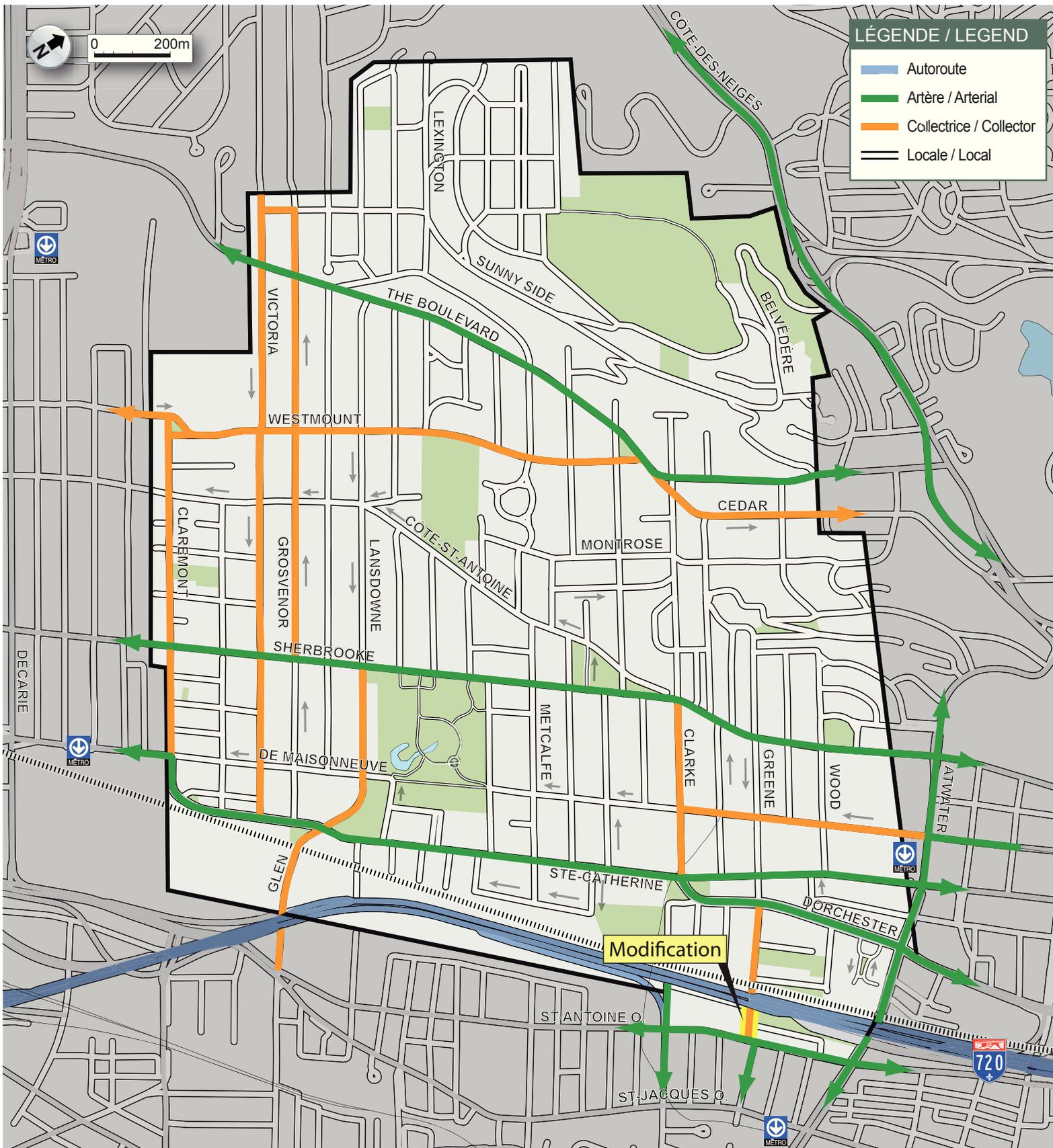
- Instaurer des régimes routiers et évaluer la gestion des vitesses des différentes rues est-ouest (voir les sections précédentes);
- Mettre en œuvre la Politique d'apaisement de la circulation (dans le Guide d'apaisement de la circulation) pour s'assurer que les mesures soient déployées de façon cohérente;

---

<sup>9</sup> Les feux pourraient également être testés en mode non-coordonné en tant projet-pilote, afin de déterminer quel mode doit être privilégié (coordonné ou non-coordonné). L'absence de coordination nécessiterait le même genre d'équipement que pour le mode coordonné.

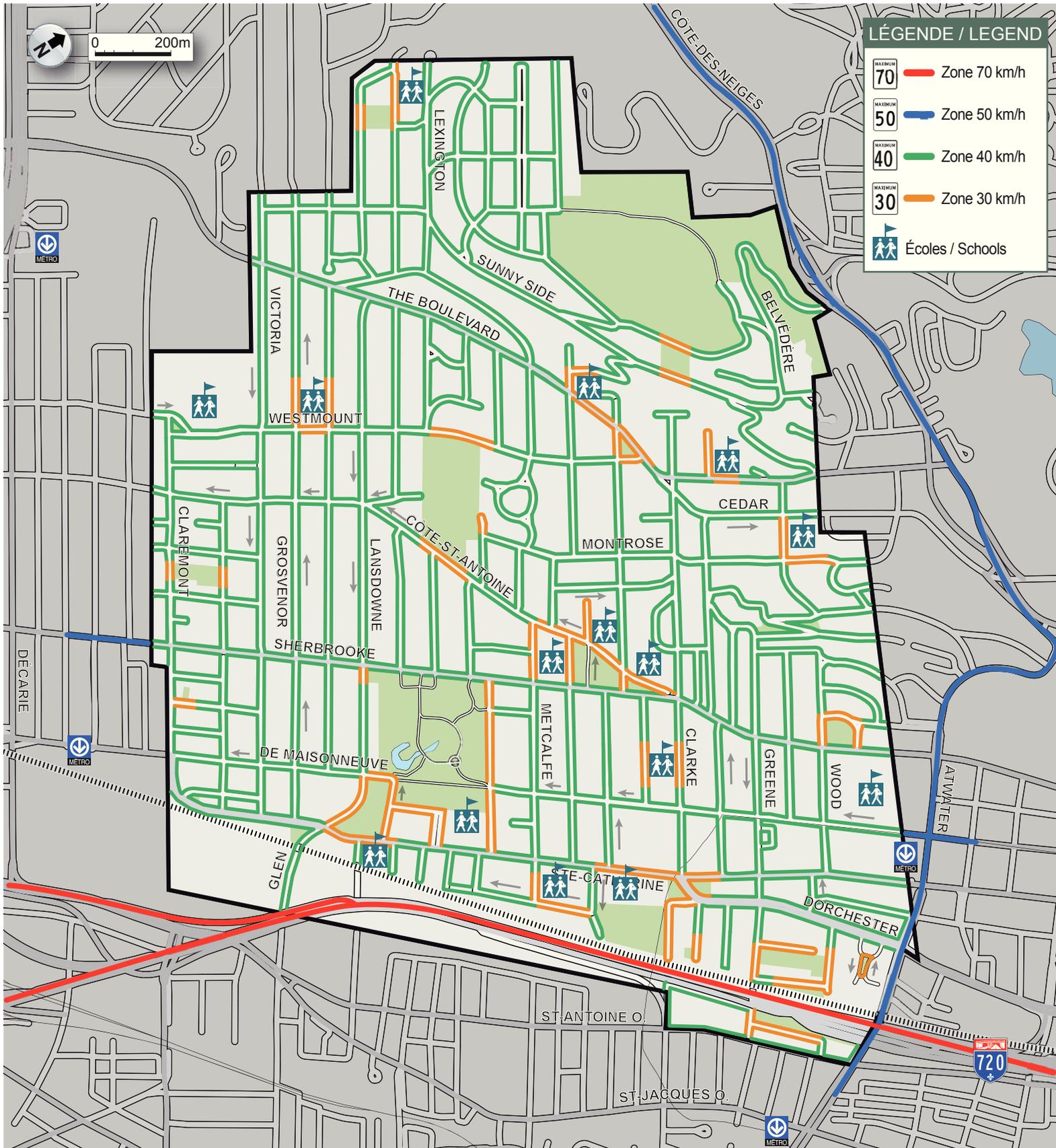
- Aménager des portes d'entrée afin de réduire les vitesses aux entrées des quartiers (consulter les mesures à l'intention des piétons);
- Lors de la reconstruction des rues, la vitesse affichée sur les rues doit être établie de façon à atténuer les vitesses, particulièrement par le rétrécissement du corridor visuel;
- Certaines rues possèdent des voies et un corridor visuel très larges, comme dans le cas du chemin de la Côte-Saint-Antoine. Lorsque l'occasion le permettra, ces rues devraient faire l'objet d'un rétrécissement; la largeur des rues devrait être évaluée avant la planification de grands travaux. De plus, la possibilité de stationnement sur rue de chaque côté de la rue devrait être examinée sur certaines rues locales pour réduire les vitesses véhiculaires, dans la mesure où l'ajout de stationnement est conforme aux objectifs poursuivis en matière de stationnement dans le secteur (voir secteur 4.5);
- Examiner la possibilité de convertir certaines rues locales à sens unique en rues à double sens pour réduire les vitesses véhiculaires (rétrécissement du corridor visuel);
- Seuls les dispositifs d'apaisement de la circulation conformes à la réglementation et aux meilleures pratiques présentement en vigueur devraient être utilisés. Ainsi, les panneaux d'arrêt entre les intersections devraient être retirés, car ils ne sont pas conformes aux exigences réglementaires et n'ont par conséquent pas force de loi. Tous les autres devraient être remplacés ou enlevés. De plus, ils devraient s'harmoniser au paysage urbain de Westmount et lui apporter un complément.
- Sur les artères, les feux peuvent servir à la réduction des vitesses véhiculaires :
  - ▶ Durant le jour: s'assurer que les feux sont coordonnés et que les temps de vert sont minimaux. L'installation de feux piétons permet de diminuer au minimum requis le temps de vert pour les véhicules, tout en permettant une traversée sécuritaire des piétons;
  - ▶ Durant la nuit: faire appel aux feux rouges en mode clignotant à toutes les approches, pour réduire les excès de vitesses de nuit; Cela nécessitera l'installation de dispositifs de détection de véhicules, de cyclistes et de piétons à toutes les intersections qui feront l'objet de cette mesure.
- Après s'être assuré que la conception des rues encourage les conducteurs à adopter des vitesses appropriées, l'étape suivante consiste à définir des mesures de renforcement de la réglementation. La possibilité d'utiliser un photo-radar mobile à cet effet devrait être étudiée par la ville (en collaboration avec les autres municipalités de la région).

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



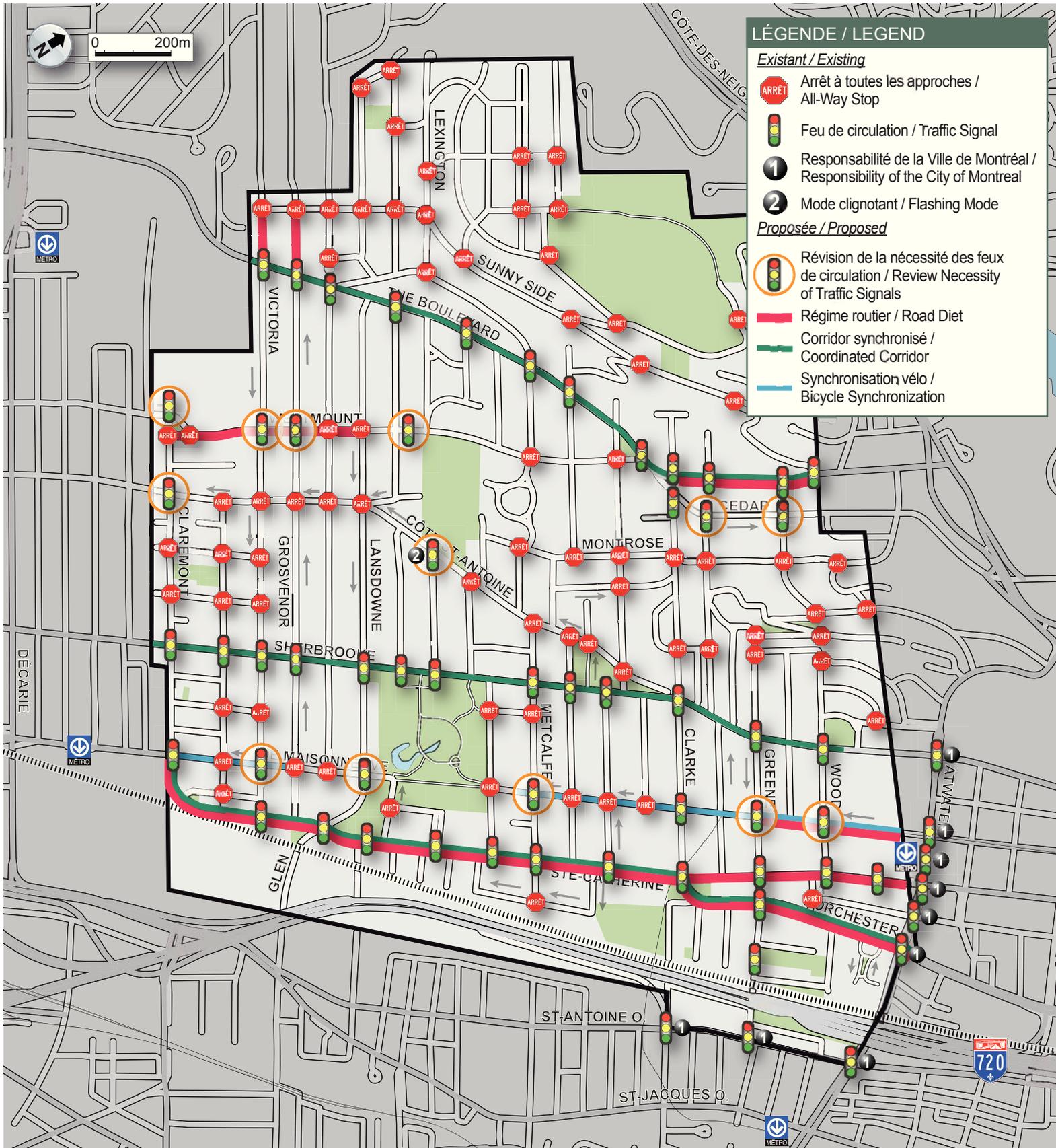
**FIGURE 4.6**  
Hiérarchie routière de Westmount  
Westmount Street Hierarchy

# PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 4.7**  
Limites de vitesse  
Speed Limits

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 4.8**  
Mesures de gestion de la circulation et des carrefours  
Traffic Management and Intersection Control Measures

## 4.5 STATIONNEMENT

Le stationnement constitue l'un des moyens de rehausser le paysage urbain, de gérer la demande en transport et de favoriser le développement économique. L'offre et la tarification du stationnement sont deux éléments essentiels dans le choix du mode de transport pour un déplacement donné ainsi que dans le choix de la localisation d'une entreprise. La tarification et la réglementation comptent parmi les outils les plus efficaces pour inciter les utilisateurs à opter pour des modes de transport autres que l'automobile, particulièrement les utilisateurs réguliers. La présence de nombreux espaces de stationnement gratuits encourage les voyageurs à conduire seuls, étant donné que le véhicule moyen est stationné 95% du temps. Les problèmes de stationnement peuvent être résolus par une gestion de la demande au moyen de la tarification et par l'offre d'autres modes de déplacement, et non par la disponibilité d'espaces disponibles.

Westmount a restreint le nombre d'espaces de stationnement sur rue, qui sont très en demande dans certains secteurs par tous les types d'utilisateurs (résidents, clients, travailleurs, visiteurs, etc.). La Ville ne peut offrir du stationnement sur rue illimité pour tous les utilisateurs, en tout temps et dans tous les secteurs de la ville. Un taux élevé d'occupation du stationnement combiné à une tarification peu élevée peut également résulter en un nombre de véhicules tournant en rond à la recherche d'un stationnement.

L'application de mesures sur le stationnement sur rue doit minutieusement tenir compte du type de secteur et des différents utilisateurs de stationnement. Chaque utilisateur adopte un comportement différent (période de la journée, durée de séjour, distance que l'utilisateur est prêt à parcourir à pied, etc.).

Les principes suivants devraient s'appliquer au stationnement sur rue à Westmount:

- Étant donné que les places de stationnement ne peuvent être offerts à tous les utilisateurs en tout temps, la ville devra prioriser certains utilisateurs au détriment d'autres, lorsque des besoins sont conflictuels ou se chevauchent. L'ordre de priorité des utilisateurs suivant devrait être suivi pour le stationnement sur rue (de la plus haute à la plus faible) :
  - ▶ Personnes à mobilité réduite;
  - ▶ Résidents du quartier ne bénéficiant pas d'un stationnement hors-rue;
  - ▶ Livraisons aux entreprises locales durant certaines périodes;
  - ▶ Service d'autopartage (Communauto);
  - ▶ Visiteurs des résidents du quartier;
  - ▶ Clients et utilisateurs des boutiques et des services locaux (résidant à Westmount ou non);
  - ▶ Travailleurs, étudiants et autres utilisateurs du covoiturage;
  - ▶ Travailleurs, étudiants et autres utilisateurs de longue durée qui conduisent seuls;
  - ▶ Autres.
- Une attention doit être portée sur l'utilisation potentielle à d'autres fins des places de stationnement sur rue, particulièrement là où la demande en stationnement est faible

(stationnement vélos, paysage de rue, amélioration des infrastructures piétonnières, aménagements cyclables, verdure, etc.)

- Les mesures en matière de stationnement sur rue (durées maximales, permis, etc.) seront déployées pour atteindre ces buts et objectifs.

#### 4.5.1 Types de mesures de stationnement

Les mesures suivantes en matière de stationnement peuvent s'appliquer dans les différents secteurs de la Ville de Westmount, en fonction de la demande:

- Durées maximales:
  - ▶ Durée maximale de quatre heures par défaut pour les secteurs à demande peu élevée;
  - ▶ Durée maximale d'une ou deux heures pour les secteurs à demande moyenne;
- Tarifs de stationnement fixes dans certaines parties des secteurs à forte demande pour favoriser la rotation des véhicules;
- Tarifs de stationnement variables modulés en fonction de la période de la journée et du segment de la rue, selon la demande. Les tarifs sont revus régulièrement (à la hausse ou à la baisse), de façon à ce que quelques espaces demeurent disponibles en tout temps ou presque à chaque segment. Cette mesure permettra de réduire le nombre de véhicules tournant en rond à la recherche d'un stationnement;
- Permis de stationnement :
  - ▶ Permis de stationnement sur rue pour les résidents du quartier ne bénéficiant pas d'un stationnement sur rue;
  - ▶ Permis de stationnement pour les résidents de Westmount des autres quartiers;
  - ▶ Permis temporaires pour visiteurs;
- Techniques combinées de gestion de stationnement s'appliquant aux mêmes espaces.

Certaines de ces mesures peuvent ne pas convenir à tous les secteurs de Westmount, étant donné que la demande en stationnement varie d'un endroit à un autre (voir la figure 4.9). Les mesures portant sur le stationnement seront préparées en collaboration avec les résidents et les commerçants locaux au moyen d'études sectorielles, comme dans le cas de l'étude présentement en préparation du Village Victoria.

#### 4.5.2 Mesures générales portant sur le stationnement

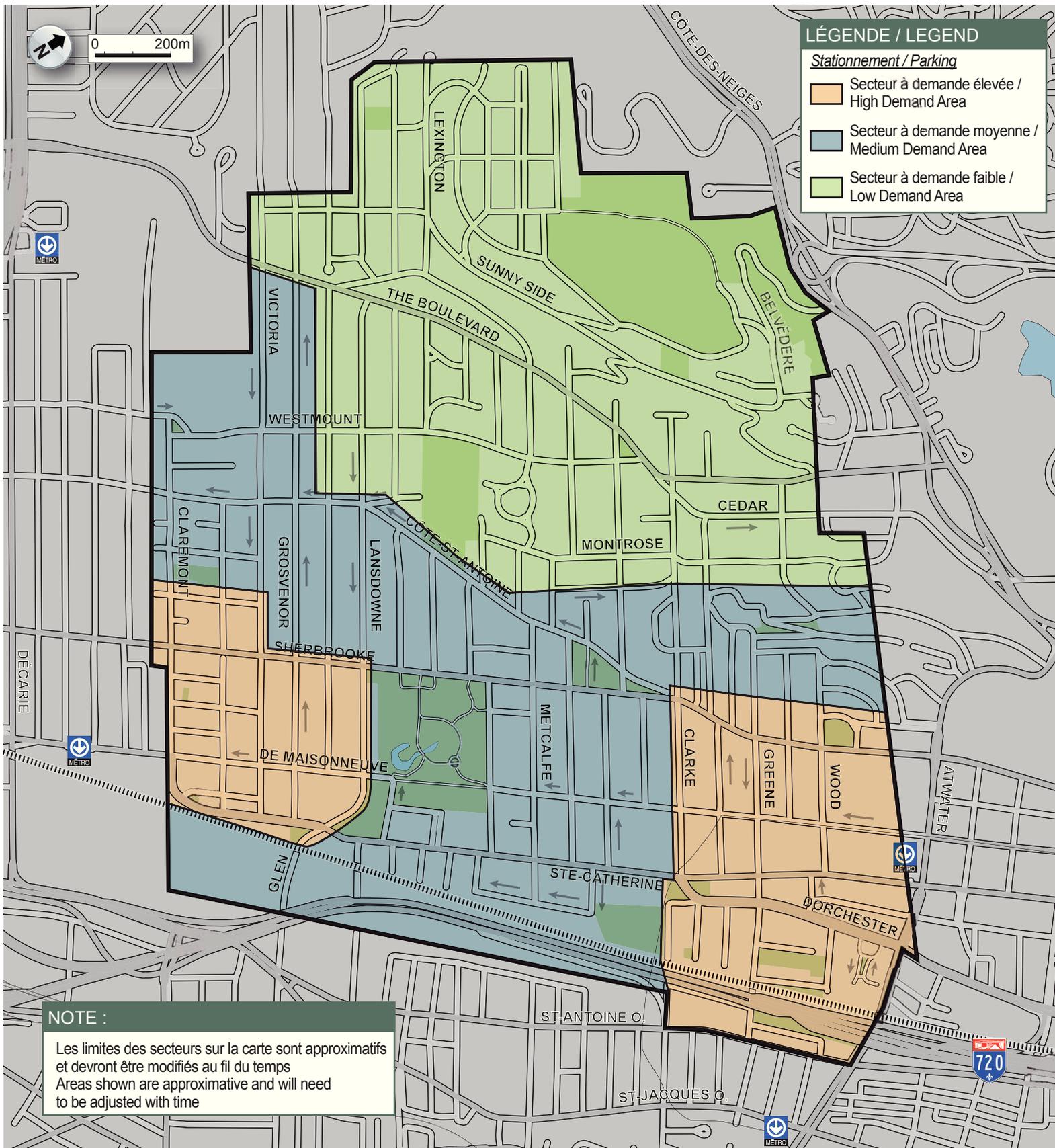
Les politiques et les mesures suivantes sont proposées pour le stationnement dans la Ville de Westmount. Les éléments suivants devront être examinés dans le cadre d'une révision indépendante de la politique du stationnement portant sur le stationnement à toutes les périodes de la journée:

- Réévaluer les exigences relatives au stationnement hors-rue et examiner la possibilité d'éliminer un nombre minimal d'espaces dans les secteurs desservis par un transport collectif de qualité (voir la section 4.2).
- Réévaluer la réglementation sur le stationnement sur rue en fonction de la demande d'espaces et en priorisant les utilisateurs;

- Examiner la possibilité de permettre le stationnement de chaque côté de la rue ou de reconfigurer le stationnement de certaines rues locales en stationnement en épi;
- Réévaluer le nombre d'espaces de stationnement sur rue dans les secteurs à proximité du CUSM pour minimiser le nombre d'utilisateurs à long terme. Cette mesure doit être mise en œuvre avant l'ouverture du complexe hospitalier afin d'éviter la création d'une habitude de la part des futurs utilisateurs du complexe;
- Permis de stationnement pour les résidents : il est recommandé d'instaurer un système par zones pour les permis de stationnement sur rue pour les résidents. Le nombre d'espaces réservés et la réglementation à ce sujet devraient permettre aux utilisateurs de laisser la voiture sur la rue durant la journée;
- Tarification du stationnement sur rue :
  - ▶ Ne pas faire appel à la tarification lorsque d'autres mesures pourraient atteindre le même objectif. La tarification ne devrait être utilisée que lorsqu'il y a une forte demande en stationnement;
  - ▶ Le stationnement sur rue avec parcomètre convient au stationnement de courte durée et incite les utilisateurs ayant un besoin de stationnement de longue durée à choisir d'autres options de stationnement hors rue moins coûteuses ou à opter pour un autre mode de déplacement;
  - ▶ Les espaces réservés pour les résidents ne bénéficiant pas de stationnement hors-rue doivent être localisés dans les secteurs où la tarification et la réglementation prévoit un stationnement tarifé ou réservé aux titulaires de permis;
  - ▶ Réévaluer de façon périodique la tarification et la réglementation du stationnement sur rue pour s'assurer de leur cohérence avec celles des quartiers avoisinants de Montréal, afin de minimiser le nombre d'utilisateurs de stationnement provenant de l'extérieur de la ville;
  - ▶ Examiner la possibilité de financer des projets destinés à rehausser le secteur au moyen des fonds provenant de la tarification du stationnement;
- Stationnement public hors-rue : dans les secteurs à forte demande, encourager les propriétaires de stationnement hors-rue à les rendre disponibles à tous les utilisateurs, particulièrement dans les secteurs commerciaux;
- Réévaluer la politique de stationnement en rapport avec le stationnement des employés de la Ville de Westmount en tant que partie intégrante de la stratégie de la demande en déplacement. Toute mesure restrictive devrait être accompagnée de mesures positives (subvention pour laissez-passer de transport collectif, stationnement pour vélo et douches, etc.);
- Réévaluer les zones de débarcadère dans les environs des écoles, de même que la réglementation sur la circulation;
- Réévaluer les périodes autorisées et la localisation des zones de livraison; réévaluer la tarification du stationnement de façon à maintenir libres quelques espaces à chaque segment de rue, ce qui créerait un impact positif sur les livraisons assurés par des véhicules plus compacts;

- Application des règlements : l'application des règlements ne doit pas se faire de façon trop insistante, tout en étant suffisamment exercé pour que la grande majorité des utilisateurs respectent la réglementation sur le stationnement;
- Technologie des horodateurs : s'informer des progrès accomplis en technologies des systèmes de stationnement, comme les horodateurs pouvant gérer plusieurs cases et les applications de stationnement en ligne, qui peuvent intégrer toutes les composantes en un système unifié. Examiner la possibilité de remplacer les parcomètres sur rue existants par des modèles plus flexibles, offrant une variété d'options de paiement (tarification modulée, paiement par carte débit ou crédit, etc.);
- Si l'occasion se présente, examiner la possibilité d'aménager des parcs relais piétons dans les environs du Collège Dawson/avenue Greene et du village Victoria dans le cadre d'études sectorielles de stationnement pouvant examiner également d'autres options de gestion du stationnement.

# PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN



**FIGURE 4.9**

Secteurs pour l'application de mesures pour le stationnement sur rue  
Areas for Application of On-Street Parking Measures

## 4.6 PROJETS EXTERNES

De nombreux projets sont en voie de réalisation sur le territoire de la Ville de Westmount et à sa périphérie. La majorité d'entre eux n'auront que des impacts minimes sur Westmount, et ils seront mieux gérés à plus petite échelle que dans le cadre d'un Plan directeur. Toutefois, deux des principaux projets pourraient générer des impacts dont le Plan directeur doit tenir compte, étant donné qu'ils toucheront certains secteurs de la ville : en effet, la reconstruction de l'échangeur Turcot et le campus du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) entraîneront des répercussions sur le réseau de transport, s'ils ne sont pas gérées ou atténuées.

Les mesures suivantes sont proposées pour le projet du complexe Turcot en vue de minimiser certains des impacts potentiels du projet:

- Collaborer avec le MTQ et la Ville de Montréal et aider à la coordination des activités, pour s'assurer que les passages souterrains offrent des conditions conviviales pour les piétons et les cyclistes;
- S'assurer que les liens piétonniers et cyclistes demeurent accessibles et bien entretenus durant les travaux, le plus possible;
- Aider à la coordination des activités avec le MTQ et la Ville de Montréal durant les phases de la construction et de la reconstruction;
- Réévaluer la programmation des feux de circulation pour une certaine période, en cas de fermeture importante (comme la fermeture temporaire planifiée du viaduc Saint-Jacques);
- La signalisation des chemins de détour doit éviter Westmount autant que possible;
- Durant la période de construction, la circulation doit faire l'objet d'un contrôle; en cas de détection d'impacts importants, la ville doit élaborer de concert avec le MTQ des stratégies d'atténuation de ces impacts, particulièrement s'ils affectent les rues locales.

Les mesures suivantes sont proposées pour atténuer les impacts du CUSM sur Westmount :

- Adopter une réglementation du stationnement dans les secteurs à proximité des accès piétonniers (village Victoria et dans les environs de Glen/Sainte-Catherine) qui ne favorise pas les utilisateurs à long terme non-titulaires d'un permis de stationnement (voir section précédente), ni les utilisateurs se rendant aux cliniques de jour sur De Maisonneuve à l'extérieur de Westmount. Il sera nécessaire de faire appliquer cette réglementation de façon adéquate;
- L'aménagement de liens piétonniers et cyclables supplémentaires au CUSM serait une option intéressante à explorer, même si ces points d'accès seraient également empruntés par les utilisateurs de stationnement sur rue se rendant à l'hôpital;
- Surveiller attentivement et évaluer les impacts des volumes de circulation supplémentaires à Westmount générés par les cliniques de jour sur De Maisonneuve (à l'extérieur de Westmount) et appliquer des mesures restrictives permettant de prévenir toute circulation de transit sur les rues locales à Westmount. La Ville de Westmount est limitée dans sa capacité d'imposer des restrictions sur ces cliniques, étant donné qu'elles sont situées à l'extérieur de ses frontières.

- Travailler en collaboration avec le CUSM et l'arrondissement de NDG pour répondre à certaines préoccupations qui surgissent en cours de route;
- La signalisation d'acheminement jusqu'au complexe hospitalier doit être claire et implantée avant l'ouverture du complexe, afin d'éviter que des véhicules tentent de trouver leur chemin et créent des impacts sur les rues de la Ville de Westmount.

#### **4.7 MESURES RÉGIONALES**

De nombreuses mesures déployées à l'extérieur de Westmount pourraient avoir un effet positif sur la ville, surtout en ce qui concerne la première priorité des résidents de Westmount : réduire la circulation de transit. Les mesures régionales suivantes pourraient se révéler avantageuses pour la Ville de Westmount, si elles sont mises en œuvre:

- La mise en œuvre de politiques d'aménagement du territoire favorisant les quartiers moins dépendants de l'automobile pourrait atténuer la hausse des débits de circulation au niveau régional et réduire ainsi la pression de la circulation en transit sur les rues de Westmount;
- L'introduction d'un système de péage à l'échelle régionale réduirait les débits à Westmount et dans la région. Cela dit, l'instauration d'un péage seulement sur les autoroutes (comme l'A-720), hausserait les débits dans les rues de Westmount. Le péage à l'échelle régionale s'appliquant à toutes les rues serait plus efficace pour réduire les débits à Westmount;
- Le développement de réseaux de transport collectif réduirait la nécessité de l'automobile dans toute la région et amoindrirait la pression sur les rues de Westmount. Il faudrait toutefois atténuer les effets du bruit et des vibrations provoqués par ces mesures. Une stratégie de développement de réseaux de transport collectif pour l'ouest de Montréal est en voie d'élaboration dans le cadre du Plan de Mobilité de l'Ouest, dirigé par l'AMT;
- Une tarification de stationnement à l'échelle régionale réduirait les débits à Westmount. Une tarification et une réglementation mises en œuvre uniquement sur le territoire de Westmount ne contribuera qu'à réduire la circulation en provenance ou à destination de Westmount. La ville doit toutefois apporter sa contribution si une tarification uniformisée voit le jour à une plus grande échelle.

## **5.0 MISE EN ŒUVRE DU PLAN**

---

Les mesures contenues dans le présent Plan directeur ne seront pas déployées immédiatement. Pour passer de la vision à la réalité, la mise en œuvre du Plan directeur nécessite certaines étapes, permettant l'application des mesures au cours des prochaines années.

### **5.1 CONSULTATION PUBLIQUE**

Des consultations publiques sont prévues avant le déploiement des mesures. Les résidents et les propriétaires des rues impactées devraient être consultés lors des différentes étapes du projet (avant, pendant et après la réalisation du projet). Le degré de consultation publique dépendra du type de projet et des impacts prévus.

### **5.2 MISE EN ŒUVRE DU PROJET**

Le Plan directeur est un document de politique à long terme qui permet d'orienter les décisions à venir en matière de réseau de transport à Westmount. En ce sens, la mise en œuvre des mesures qui s'y trouvent devra être précédée par certains des éléments suivants:

- Consultation publique;
- Études de secteurs, de corridors ou études thématiques (par exemple, stratégie de stationnement, études portant sur certaines rues en particulier, études de circulation, etc.). Les études de secteur devraient compter plusieurs volets, dont les piétons, les vélos, la circulation et le stationnement, comme dans le cas de l'étude en cours du Village Victoria. Le cas échéant, la microsimulation est un outil favorisant la prise de décision;
- Conception préliminaire et détaillée, tenant compte des contraintes d'ordre général et spécifiques (pentes, type de rues, véhicules d'urgence, piétons, cyclistes, transport collectif, stationnement sur rue, etc.);
- Approbation par le Conseil;
- Concertation avec d'autres agences (STM, services d'urgence, etc.);
- Financement du projet.

### 5.3 COMITÉ CONSULTATIF SUR LE TRANSPORT

Le Comité consultatif sur le transport (CCT) jouera un rôle clé dans la mise en œuvre du Plan directeur et dans le traitement de toute problématique pouvant se présenter dans le temps. Ce Comité fera des recommandations au Conseil municipal en matière de transports à Westmount. Le CCT, désigné auparavant comme le Comité administratif sur la circulation, verra son rôle élargi et sera responsable des tâches suivantes:

- Application de la Politique d'apaisement de la circulation;
- Évaluation des projets de transport prévus
- Évaluation de questions spécifiques en lien avec le transport (par exemple, piétons, cyclistes, réglementation sur la circulation non respectée, etc.)
- Recommandations au Conseil sur différentes mesures portant sur le transport (au besoin, de temps à autre)
- Recommandations sur l'établissement des priorités
- Assurer un suivi du Plan directeur pour s'assurer de la cohérence et de la nécessité ou non d'une mise à jour.
- Le Conseil municipal déterminera la composition du Comité consultatif sur le transport. L'un des membres du Conseil siègera sur le Comité.

### 5.4 CRITÈRES RETENUS POUR L'ÉVALUATION DES MESURES ET DES OPTIONS

La Ville et le Comité consultatif sur le transport feront appel à un certain nombre de critères pour procéder à l'analyse et à l'évaluation des mesures proposées et / ou des options. En voici une liste non restrictive :

- ▶ Cohérence avec le Plan directeur de circulation et de transport actif, avec sa vision, ses objectifs, ses lignes directrices et ses recommandations;
- ▶ Cohérence avec les autres politiques municipales
- ▶ Cohérence avec les lois et les règlements applicables
- ▶ S'assurer de la sécurité de tous les utilisateurs, tout particulièrement les plus vulnérables
- ▶ Impacts sur tous les modes de transport, y compris :
  - ▶ Piétons
  - ▶ Cyclistes
  - ▶ Usagers du transport collectif ainsi que son exploitation, dont les autobus STM
  - ▶ Circulation
  - ▶ Stationnement et livraisons
  - ▶ Impacts sur les résidents et les propriétaires de commerces
  - ▶ Déneigement
  - ▶ Impacts sur les véhicules d'urgence et sur les délais d'intervention
  - ▶ Coût et faisabilité
  - ▶ Respect des principes de développement durable

## 5.5 PHASAGE SUGGÉRÉ DES MESURES

Le déploiement des mesures contenues dans le Plan directeur prendra un certain nombre d'années, à mesure que les occasions se présentent. Le Tableau 5.1 présente le phasage des projets, qui se divise en trois phases distinctes.

**Tableau 5.1 Phasage des mesures**

Mesure	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Tout au long du processus	Remarques
<b>Transport actif – piétons</b>					
Aménagement de traverses en diagonale					
Rehaussement du paysage de rue sur certaines artères et collectrices					
Amélioration de la convivialité dans les passages souterrains					
Portes d'entrée aux quartiers					
Étude d'un nouveau lien piétonnier jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges					
<b>Transport actif – cyclistes</b>					
Modification du règlement de zonage pour inclure le stationnement pour vélos					
Stationnement pour vélos sur rue					
Nouvelles stations Bixi					
Signalisation d'acheminement					
Définir le réseau cyclable d'hiver et l'implanter					
Mise à niveau de la piste cyclable de Maisonneuve					
Aménagement de l'itinéraire cyclable Côte-Saint-Antoine					
Itinéraire cyclable nord-sud (Victoria/Grosvenor)					
Itinéraire cyclable nord-sud (Greene)					
Itinéraire cyclable sur l'avenue Westmount					
<b>Transport collectif (TC)</b>					
Rehaussement des zones d'arrêts de TC					
Favoriser la croissance de l'autopartage					
Réévaluer la localisation et le nombre des postes de taxis					
<b>Réseau routier et circulation</b>					
Modification des limites de vitesse					
Modification des itinéraires de camionnage					
Régimes routiers – The Boulevard					
Régimes routiers – avenue Westmount					

Mesure	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Tout au long du processus	Remarques
Régimes routiers – de Maisonneuve					Conjointement avec la mise à niveau de la piste cyclable
Régimes routiers – Sainte-Catherine					
Mise à niveau des feux de circulation et de la coordination entre eux sur les artères est-ouest, autres améliorations aux feux					Réaliser corridor par corridor et faire coïncider avec l'aménagement de régimes routiers
Aménagement de traverses en diagonale					
Adopter et mettre en œuvre la Politique d'apaisement de la circulation					
Examiner la possibilité d'utiliser un photo-radar mobile					
<b>Stationnement</b>					
Réévaluer la réglementation du stationnement sur rue					
Permis de stationnement sur rue pour résidents (zones réservées)					
Réévaluer la tarification du stationnement sur rue, et la technologie employée					
Favoriser la conversion d'espaces de stationnement sur rue en aires de stationnement public, y compris des parcs-relais piétons					
<b>Projets externes</b>					
Mesures d'atténuation en lien avec la reconstruction de Turcot					
CUSM – réévaluer la réglementation du stationnement					
CUSM – signalisation d'acheminement et coordination					

## 5.6 SUIVI DES MESURES MISES EN PLACE

Les projets en voie de réalisation doivent faire l'objet d'un contrôle serré pour s'assurer de leur efficacité. En cas de besoin, des modifications doivent être apportées pour s'assurer de l'atteinte des objectifs. De nombreux conducteurs modifient leur itinéraire ou leur comportement lorsque le réseau routier subit des changements : il est donc important d'atténuer tout effet imprévu dans le cadre d'un examen de suivi du projet.

Étant donné que plusieurs aspects peuvent évoluer avec le temps, ce qui est particulièrement vrai pour le stationnement sur rue, il sera nécessaire de s'assurer que les mesures déployées continuent d'atteindre les objectifs désirés au fil du temps.

## **5.7 SUIVI ET RÉVISION DU PLAN**

La Ville de Westmount doit mettre sur pied un programme de suivi permettant d'évaluer à long terme l'efficacité des mesures du Plan directeur. Les mesures déployées, les politiques et certains paramètres doivent être présentés deux fois l'an dans un rapport, présentant les points suivants:

- Principales réalisations à ce jour (trottoirs, aménagements cyclables, feux cyclables, etc.);
- Progrès réalisés dans la mise en œuvre des projets prévus (études, consultation publique, financement, etc.);
- Données les plus récentes sur les parts modales (selon l'enquête origine-destination régionale);
- Données les plus récentes sur les débits piétonniers et cyclistes dans des secteurs précis;
- Données les plus récentes sur les débits de trafic en transit (selon les débits les plus récents et l'enquête origine-destination)
- Toute autre information pertinente.

Une révision du Plan directeur de circulation et de transport actif devrait être faite tous les cinq à dix ans, au besoin.

## RÉFÉRENCES

---

### BIBLIOGRAPHIE

Agence métropolitaine de transport (1998). *Enquête Origine-Destination de la région métropolitaine*.

Agence métropolitaine de transport (2003). *Enquête Origine-Destination de la région métropolitaine*.

Agence métropolitaine de transport (2008). *Enquête Origine-Destination de la région métropolitaine*.

Agence métropolitaine de transport (2011). *La desserte ferroviaire de l'ouest de l'Île de Montréal et de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau*. <http://www.amt.qc.ca/projets/desserte.aspx>.

American Association of State and Highway Transportation Officials (2000). *A Policy on the Geometry of Highways and Streets*, 5<sup>th</sup> edition.

Bibliothèque et Archives Nationales du Québec (multiple dates). *Historical Maps of Westmount and Montréal*, [http://www.banq.qc.ca/collections/cartes\\_plans/ressources\\_BAnQ/doc\\_cartographiques/](http://www.banq.qc.ca/collections/cartes_plans/ressources_BAnQ/doc_cartographiques/).

Bixi (2011). *Information on Bixi station usage in Westmount*. [personal communication].

Cima+ (2011). *Mise à niveau de l'étude d'impacts sur les déplacements CUSM – Site de la cour Glen*, prepared for the MUHC, 53 pages.

Ville de Montréal (2008). *Plan de transport de Montréal*, 220 p.

Ville de Montréal (2011). *Projet de PPU du Quartier des Grands Jardins*, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VMA\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20QGJ%20-%20VERSION%20%C9LECTRONIQUE%20FINALE.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU%20QGJ%20-%20VERSION%20%C9LECTRONIQUE%20FINALE.PDF), 61 p.

Ville de Westmount (1994). *By-Law to Render the Wearing of a Protective Helmet Mandatory for Cyclists and In-Line Skaters*.

Ville de Westmount (2008). *Planning Programme of the City of Westmount*.

Ville de Westmount (dates multiples). *By-Law 196 Concerning Good Morals and Decency*.

Ville de Westmount (dates multiples). *By-Law 726 Concerning Street Traffic*.

- Ville de Westmount (dates multiples). *Traffic counts, speed surveys and parking information*.
- Ville de Westmount – Traffic Administrative Committee (2005). *MUHC Hospital Project: Local Traffic Planning Priorities*.
- Communauto (2011). *Information on car-sharing use*. [personal communication].
- Dessau-Soprin and Daniel Arbour & Associés (2005). *Étude de circulation et d'accès au site*, for the McGill University Health Centre, <http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/PD06/3c8.pdf>.
- Federal Highway Administration (2009). *Manual of Uniform Traffic Control Devices*.
- Institut de la Statistique du Québec (2009). *Perspectives démographiques 2006-2056*, 133 p.
- Gouvernement du Québec (2008). *Entente to improve the function of the agglomeration of Montréal*, [http://www.westmount.org/admin/sections/documents/entente\\_agglomeration\\_886.pdf](http://www.westmount.org/admin/sections/documents/entente_agglomeration_886.pdf).
- Centre universitaire de santé McGill. *The New MUHC*, <http://muhc.ca/new-muhc/dashboard>.
- Centre universitaire de santé McGill – Good Neighbourly Relations Committee (2010 and 2011), MUHC Glen Campus Meeting Minutes.
- National Association of City Transportation Officials (2010). *NACTO Urban Bikeway Design Guide*, <http://nacto.org/cities-for-cycling/design-guide/>.
- Ressources naturelles Canada (2011). *Digital Elevation Data*. <http://www.geobase.ca/geobase/en/data/cded/description.html>.
- Publications du Québec (2010), Ouvrages routiers – Normes, Tome I – Conception routière.
- Publications du Québec (2010), Ouvrages routiers – Normes, Tome V – Signalisation routière, Volumes 1 and 2.
- Rolph, Megan (2011). *Major Hospitals and their Impact on Surrounding Neighbourhoods: An Exploratory Study of Montreal*, [http://www.mcgill.ca/files/urbanplanning/CURA\\_2011\\_Highlights\\_Rolph\\_et\\_al.pdf](http://www.mcgill.ca/files/urbanplanning/CURA_2011_Highlights_Rolph_et_al.pdf).
- Société de transport de Montréal (2011). *Transit Network and Schedules*. <http://www.stm.info>.
- Stationnement Montréal (2011). *Tarifs de stationnement 2011*.
- Statistique Canada (2006). *Recensement Canada 2006*.
- Transports Québec (2011). *Atlas des débits routiers du Québec 2008*, [http://transports.atlas.gouv.qc.ca/NavFlash/SWFNavFlash.asp?input=SWFDebitCirculation\\_2008](http://transports.atlas.gouv.qc.ca/NavFlash/SWFNavFlash.asp?input=SWFDebitCirculation_2008).
- Transports Québec (2011). *Reconstruction du complexe Turcot*, <http://www.turcot.gouv.qc.ca/>.

## A ABRÉVIATIONS ET GLOSSAIRE

---

### A1 ABRÉVIATIONS ET SIGLES

AMT	Agence métropolitaine de transport
RMR	Région métropolitaine de recensement (Recensement Canada)
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
ISQ	Institut de la Statistique du Québec
ITE	Institute of Transportation Engineers
MTQ	Ministère des Transports du Québec
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
STM	Société de transport de Montréal

### A2 GLOSSAIRE

**Déplacement attiré:** Déplacement se destinant à une zone donnée.

**Transport actif:** Terme combinant tous les modes de transport à pied ou à vélo..

**Artère:** Type de rue (voir la section 2.6.1).

**Piste cyclable:** Aménagement cyclable sur rue ou hors-rue. Désigne normalement un aménagement à deux directions séparées.

**Voie cyclable:** Aménagement cyclable sur rue. Portion de la chaussée désignée par marquage à l'intention des vélos.

**Collectrice:** Type de rue (voir la section 2.6.1).

**Générateur:** Usage du territoire et/ou secteur générant une demande en infrastructure de transport.

**Déplacement généré:** Déplacement provenant d'une zone donnée.

**Hiérarchie:** Structure définissant les types de rues en fonction du trafic véhiculaire et de la gestion des routes. Aussi connu sous classification fonctionnelle.

**Déplacement interne:** Déplacement dont l'origine et la destination se trouvent dans la même zone.

**Niveau de service:** Mesure de la qualité de service. Elle est obtenue par le retard moyen des véhicules se trouvant à une intersection (voir annexe D).

**Rue locale:** Type de rue (voir la section 2.6.1).

**Part modale:** Proportion des déplacements selon un mode de transport donné.

**Transport collectif:** Mode de transport. Désigne habituellement les autobus urbains, le métro et les trains de banlieue.

**Régime routier:** Réduction du nombre de voies et/ou la largeur de la chaussée. L'espace ainsi gagné peut servir à d'autres modes, à du paysage de rue ou autre.

**Trafic de transit:** Véhicules traversant Westmount sans que leur origine ni leur destination ne soit Westmount.

**Mode de transport:** Type de véhicule ou méthode utilisée pour le déplacement (par exemple, la marche, le vélo, etc.)

**Motif de déplacement:** Raison du déplacement (magasinage, travail, retour au domicile, etc.).

**Déplacement:** Déplacement non relié. Les déplacements ont une origine, une destination et un motif. Ainsi, se rendre au commerce et revenir seraient considérés comme deux déplacements distincts (un déplacement pour magasinage et un autre pour le retour au domicile).

## **B CONSULTATION PUBLIQUE**

---

-Enquête postale

-Résultats de l'enquête postale auprès des résidents

## C CARTES HISTORIQUES DE WESTMOUNT CONSULTÉES

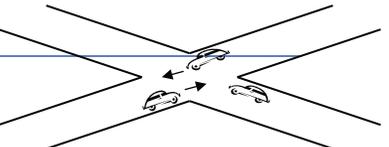
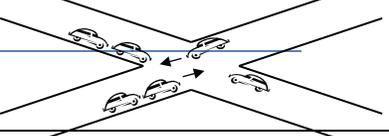
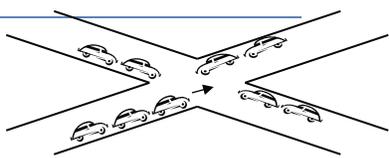
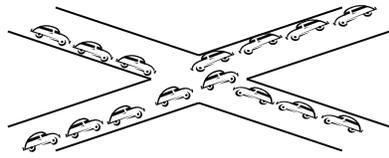
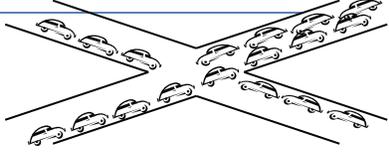
---

Date	Carte	Lien
1859	Carte de la ville de Montréal : présentant le pont Victoria, la montagne, le boulevard proposé et les différents projets de quais, Boxer, F.N. & John Lovell.	<a href="http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000065545">http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000065545</a>
1861	Montréal, Boxer, F.N.	<a href="http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000065388">http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000065388</a>
1893	Plan du village de Côte-Saint-Antoine, Patton J.N. et Seller, W.	<a href="http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000107725">http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000107725</a>
1907	Atlas de l'île et de la ville de Montréal et l'Île Bizard : compilation des plans de cadastres les plus récents provenant du livre de référence, Pinsoneault, A.R.	<a href="http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000174922">http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000174922</a>
1921	Carte de Lovell de la ville de Montréal: dont Westmount, Outremont, Verdun, Montréal-Ouest et Saint-Laurent : [avec les tramways et les nouvelles gares de triage	<a href="http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000065562">http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000065562</a>
	[Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal], Montréal, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, novembre 1949	<a href="http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0003343054">http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0003343054</a>

## **D ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS AVEC FEUX**

---

## Illustration et description des niveaux de service aux intersections avec feux

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	<p>Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules arrivent durant la phase verte. Des cycles de feux courts contribuent à cet état.</p> <p>La plupart des véhicules n'arrêtent pas.</p>	
B	<p>Retard moyen entre 10 et 20 secondes par véhicule. La circulation reste fluide et les cycles de feux courts contribuent à cet état.</p> <p>Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.</p>	
C	<p>Le retard moyen se situe entre 20 et 35 secondes par véhicules. Cette augmentation du retard peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents ou de cycles de feux plus longs.</p> <p>Le nombre de véhicules qui arrêtent est significatif même si plusieurs arrivent à passer l'intersection sans arrêter.</p>	
D	<p>Retard moyen entre 35 à 55 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d'un rapport débit/capacité élevé et/ou de cycles de feux longs.</p> <p>Plusieurs véhicules arrêtent, et la proportion de véhicules qui passent sans arrêter diminue rapidement. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente.</p>	
E	<p>Le retard moyen se situe entre 55 et 80 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d'un rapport débit/capacité très élevé et/ou de longues durées de cycles de feux. La congestion est forte.</p> <p>Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente</p>	
F	<p>Le retard moyen par véhicule dépasse 80 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour.</p> <p>La majorité des cycles sont déficitaires. Un cycle trop long et/ou une géométrie inadéquate du carrefour peuvent en être la cause.</p>	