

Westmount Traffic and Active Transportation Master Plan

CITY OF WESTMOUNT 2011-2012



Ville de Westmount
City of Westmount

Dear Fellow Resident,

One of the goals of this City Council is to adopt a Traffic and Active Transportation Master Plan. The need for such a plan becomes more obvious every day: the speed, volume, noise of vehicular traffic in our City can at times reach nearly intolerable levels, and on-street parking demands cannot be met. The upcoming Turcot and MUHC projects will indubitably exacerbate these problems. And reducing our dependency on the car by encouraging public transit, walking, and cycling will not only ease traffic, but will also promote health and cleaner air. This Master Plan will serve as a literal roadmap for future transportation projects and in improving our existing network.

The first stage in developing this plan is a diagnosis of our current transportation patterns, including walking, cycling, mass transit, car sharing, and parking. While the full report is available at City Hall, the Library and www.westmount.org, some highlights follow.

Westmount traffic: mostly just passing through

The City of Westmount is bordered on the south by an escarpment, a railway, and an expressway – with only three roads (carrying 10% of our traffic) piercing these barriers. Another three roads enter Westmount from the north (carrying 7% of our traffic), and they do not link up with their southern cousins. Our transportation corridors, then, are dominantly east-west, with 14 entrances from the east and five from the west, together carrying 83% of our traffic. Indeed, most of Westmount's residential development can be traced to the east-west tramway line that was opened in 1894. The pronounced slope of Westmount above Sherbrooke Street just accentuated this east-west transportation bias.

Streets are designated local, collector, or arterial. Generally, arterials are defined as major roads that serve both through and local traffic and are controlled by traffic lights. Collectors are defined as roads that connect local areas to arterials and are used by local traffic and limited through traffic while being controlled by stop signs. The volume of traffic ranges from 2,500 to 25,000 vehicles per day on collectors and arterials. With the exception of Atwater, all arterials are east-west.

TRAFFIC VOLUMES (ATWATER NOT INCLUDED)				
	North-South		East-West	
Type of Street		Vehicles per day		Vehicles per day
Collector	Claremont Ave	2,500 to 10,000	Westmount Ave	5,000 to 10,000
	Victoria Ave	2,500 to 10,000	Cedar Ave	5,000 to 10,000
	Grosvenor above Sherbrooke	2,500 to 10,000	de Maisonneuve east of Clarke	2,500 to 10,000
	Lansdowne below Sherbrooke	2,500 to 5,000		
	Clarke south of Sherbrooke	5,000 to 10,000		
	Greene south of Dorchester	5,000 to 10,000		
Arterial			The Boulevard	9,000 to 18,000
			Sherbrooke Street	17,000 to 25,000
			Ste-Catherine Street	10,000 to 18,000
			Dorchester Boulevard	10,000 to 12,000
			St-Antoine Street	10,000 to 20,000

On an average workday, 111,000 vehicles use Westmount streets, among which 5,000 remain within Westmount, 20,000 enter, and 20,000 exit the City. The main source of our traffic woes is the 66,000 vehicles (60%) that simply transit Westmount. This through traffic treats our streets simply as convenient highways to get downtown and back.

You might be surprised to learn that, while 6,340 Westmounters work outside Westmount, 11,395 non-Westmounters work in Westmount, mostly below Sherbrooke. An equivalent number of non-Westmounters make their way to the 15 Westmount schools that are scattered throughout the city.

Our dependency on cars, which remain the dominant mode of transportation, is the real problem behind this coming and going. Our challenge, for visitors and Westmounters alike, is to reduce this dependency, and to increase the numbers in the first and second columns:

NUMBER OF TRIPS¹ TO OR FROM WESTMOUNT DURING A 24 HOUR PERIOD. BOTH RESIDENTS AND NON-RESIDENTS²				
	Walking/Bike	Public transit	Car	Total
Westmount to/from Westmount	5,760	360	5,880	12,000
Downtown to/from Westmount	4,120	7,420	9,060	20,600
NDG/Côte St-Luc and Westmount	1,570	3,580	9,150	14,300
Côte-des-Neiges/TMR and Westmount	810	3,480	7,310	11,600
South-West/Verdun and Westmount	500	720	3,280	4,500
Rest of region and Westmount	0	9,590	16,510	26,100
Total number of trips to or from Westmount	12,760	25,150	51,190	89,100

Our quality of life is increasingly compromised by the volume and speed of traffic. One of the principles of our Master Plan states that, because Westmount is fully developed, road capacity must not be increased - as that would just be sopped up by more vehicles. Another principle is that walking and cycling must be encouraged. Yet another principle states that any new measures must not displace a traffic problem from one area within Westmount to another.

We would like to hear from you as to whether you agree with these principles, or share with us whatever suggestions you might have. You can respond using the enclosed form, or go online at www.westmount.org. We will collate your comments; and, once our consultant has formulated a draft plan, Council intends to hold a public meeting to discuss the whole matter. We expect this meeting to take place in late May. Meanwhile, we hope this letter will precipitate a healthy public discussion.

Yours very truly,



Peter F. Trent,
Mayor

¹ In transportation planning, one person going from one place to another is counted as a trip. Returning is counted as a separate trip. Since the average vehicle carries 1.45 people, "vehicle-trips" are not the same as "person-trips."

² Does not include through traffic.

Plan directeur de la circulation et du transport actif de Westmount

VILLE DE WESTMOUNT 2011-2012



Ville de Westmount
City of Westmount

Chère concitoyenne, cher concitoyen,

L'un des objectifs poursuivis par ce conseil municipal, c'est d'adopter un plan directeur de la circulation et du transport actif. La nécessité d'un tel plan devient plus évidente chaque jour : la vitesse, le débit et le bruit de la circulation des véhicules dans notre ville atteignent parfois des niveaux quasi intolérables, et on ne peut plus répondre à la demande de stationnement sur rue. Le projet imminent du complexe Turcot et celui du CUSM exacerberont assurément ces problèmes. À cet égard, la réduction de notre dépendance à l'automobile en encourageant le transport en commun, la marche et le vélo, aura pour effet non seulement d'apaiser la circulation, mais aussi de promouvoir la santé et l'air pur. En fait, ce plan directeur servira de feuille de route pour l'élaboration de projets de transport futurs et l'amélioration de notre réseau actuel.

La première étape de l'élaboration de ce plan consiste à établir le profil de nos pratiques actuelles de transport, dont la marche, le vélo, le transport en commun, le covoiturage et le stationnement. Voici quelques faits saillants du rapport intégral, qui se trouve à l'hôtel de ville, à la Bibliothèque et sur le site www.westmount.org.

La circulation à Westmount : surtout de passage

La Ville de Westmount est bordée au sud par un escarpement, une voie ferrée et une autoroute, ces barrières n'étant traversées que par trois rues (transportant 10 % de notre circulation). Trois autres rues (transportant 7 % de notre circulation) entrent dans Westmount par le nord et ne s'arrêtent pas avec leurs cousins du sud. Ainsi, nos corridors de transport sont avant tout orientés est-ouest – avec 14 entrées à partir de l'est et cinq à partir de l'ouest – et transportent 83 % de notre circulation. En effet, le gros du développement résidentiel de Westmount remonte à l'inauguration de la ligne de tramway est-ouest en 1894. La pente abrupte au nord de la rue Sherbrooke n'a fait qu'accentuer cette tendance est-ouest du transport.

Il faut faire la distinction entre les rues locales, les rues collectrices et les artères. En règle générale, les artères sont définies comme des voies principales empruntées autant par la circulation de transit que la circulation locale et contrôlées par des feux de circulation. Définies comme des voies reliant les quartiers locaux et les artères, les rues collectrices sont utilisées par la circulation locale et un nombre limité de véhicules en transit et elles sont contrôlées par des panneaux d'arrêt. Les débits de circulation s'échelonnent entre 2 500 et 25 000 véhicules par jour sur les rues collectrices et les artères. Toutes les artères, sauf la rue Atwater, sont orientées est-ouest.

DÉBITS DE CIRCULATION (SANS COMPTER LA RUE ATWATER)				
	Nord-sud		Est-ouest	
Type de rues		Véhicules par jour		Véhicules par jour
Rues collectrices	Avenue Clarendon	2 500 à 10 000	Avenue Westmount	5 000 à 10 000
	Avenue Victoria	2 500 à 10 000	Avenue Cedar	5 000 à 10 000
	Grosvenor au nord de Sherbrooke	2 500 à 10 000	De Maisonneuve, à l'est de Clarke	2 500 à 10 000
	Lansdowne au sud de Sherbrooke	2 500 à 5 000		
	Clarke au sud de Sherbrooke	5 000 à 10 000		
	Greene au sud de Dorchester	5 000 à 10 000		
Artères			The Boulevard	9 000 à 18 000
			Rue Sherbrooke	17 000 à 25 000
			Rue Ste-Catherine	10 000 à 18 000
			Boulevard Dorchester	10 000 à 12 000
			Rue St-Antoine	10 000 à 20 000

Durant un jour ouvrable moyen, 111 000 automobilistes empruntent les rues de Westmount, dont 5 000 restent à l'intérieur des limites de la ville, 20 000 y entrent, et 20 000 en sortent. La principale source de nos malheurs en matière de circulation, ce sont les 66 000 véhicules (60 %) qui ne font que transiter par Westmount. Cette circulation de transit utilise nos rues comme de simples voies rapides et pratiques pour aller au centre-ville et en revenir.

Chose étonnante, bien que 6 340 résidents de Westmount travaillent en dehors de Westmount, 11 395 non-résidents travaillent à Westmount, la plupart au sud de Sherbrooke. Un nombre équivalent de non-résidents de Westmount se rendent dans les 15 écoles de Westmount qui sont réparties un peu partout dans la ville.

Notre dépendance à l'automobile, qui demeure le mode de transport privilégié, est le véritable problème derrière ce va-et-vient. Notre défi, autant pour les visiteurs que pour les Westmountais, se résume à réduire cette dépendance, et d'augmenter le nombre dans les deux premières colonnes :

NOMBRE DE TRAJETS¹ VERS ET À PARTIR DE WESSTMOUNT DURANT UNE PÉRIODE DE 24 HEURES - TANT PAR LES RÉSIDENTS QUE LES NON-RÉSIDENTS²				
	Marche/vélo	Transport public	Voiture	Total
Westmount aller/retour Westmount	5 760	360	5 880	12 000
Centre-ville aller/retour Westmount	4 120	7 420	9 060	20 600
NDG/Côte Saint-Luc et Westmount	1 570	3 580	9 150	14 300
Côte-des-Neiges et Westmount	810	3 480	7 310	11 600
Sud-ouest/Verdun et Westmount	500	720	3 280	4 500
Reste de la région et Westmount	0	9 590	16 510	26 100
Nombre total de trajets vers ou à partir de Westmount	12 760	25 150	51 190	89 100

Notre qualité de vie est de plus en plus mise en péril par le débit et la vitesse de la circulation. Un des principes de notre plan directeur, c'est que comme la ville de Westmount est entièrement développée, sa capacité routière ne doit pas être accrue – puisqu'elle serait tout simplement absorbée par plus de véhicules. Un deuxième principe consiste à encourager la marche et le vélo. Selon un troisième principe, aucune nouvelle mesure ne doit déplacer un problème de circulation d'un secteur de Westmount à un autre.

Nous aimerais savoir si vous êtes d'accord ou pas avec ces principes ou que vous nous fassiez part des suggestions que vous pourriez avoir. Vous pouvez répondre en utilisant le formulaire ci-joint ou en visitant le site www.westmount.org. Nous recueillerons vos commentaires, et dès que notre expert-conseil aura élaboré un projet de plan, le conseil tiendra une assemblée publique pour discuter de toute la question. Nous nous attendons à ce que cette assemblée ait lieu à la fin mai. Entre-temps, nous espérons que cette lettre suscitera une saine discussion publique.

Je vous prie d'agrérer l'expression de mes sentiments distingués.

Le maire,
Peter F. Trent

¹En matière de planification du transport, le déplacement d'une personne d'un endroit à un autre est considéré comme un trajet. Le retour est considéré comme un trajet distinct. Comme le véhicule moyen transporte 1,45 personne, il faut distinguer les « trajets-véhicules » et les « trajets-personnes ».

²N'inclut pas la circulation de transit.

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

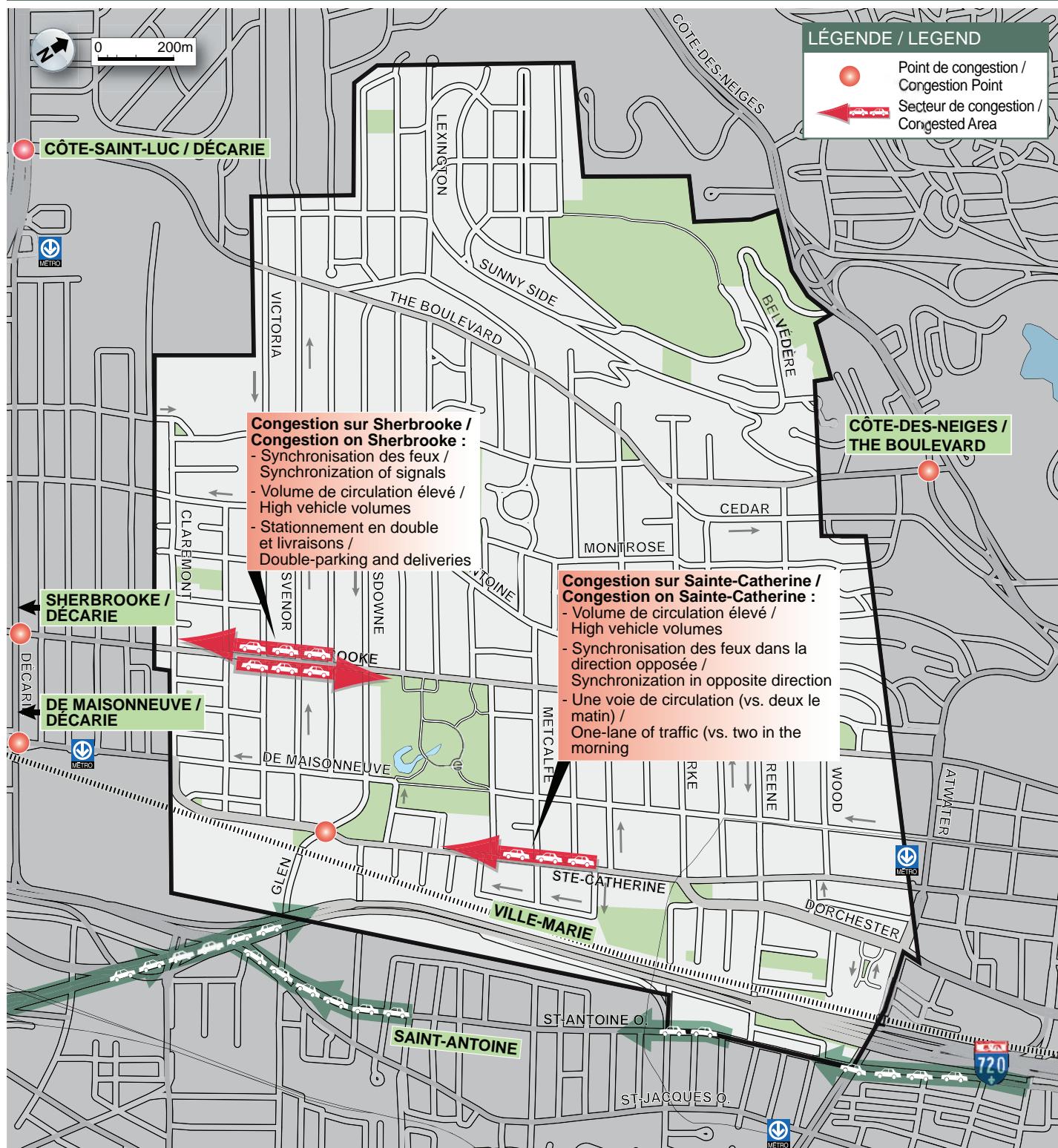


FIGURE 2.27
Conditions de circulation - Période de pointe de l'après-midi
Traffic Conditions - PM Peak Period

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

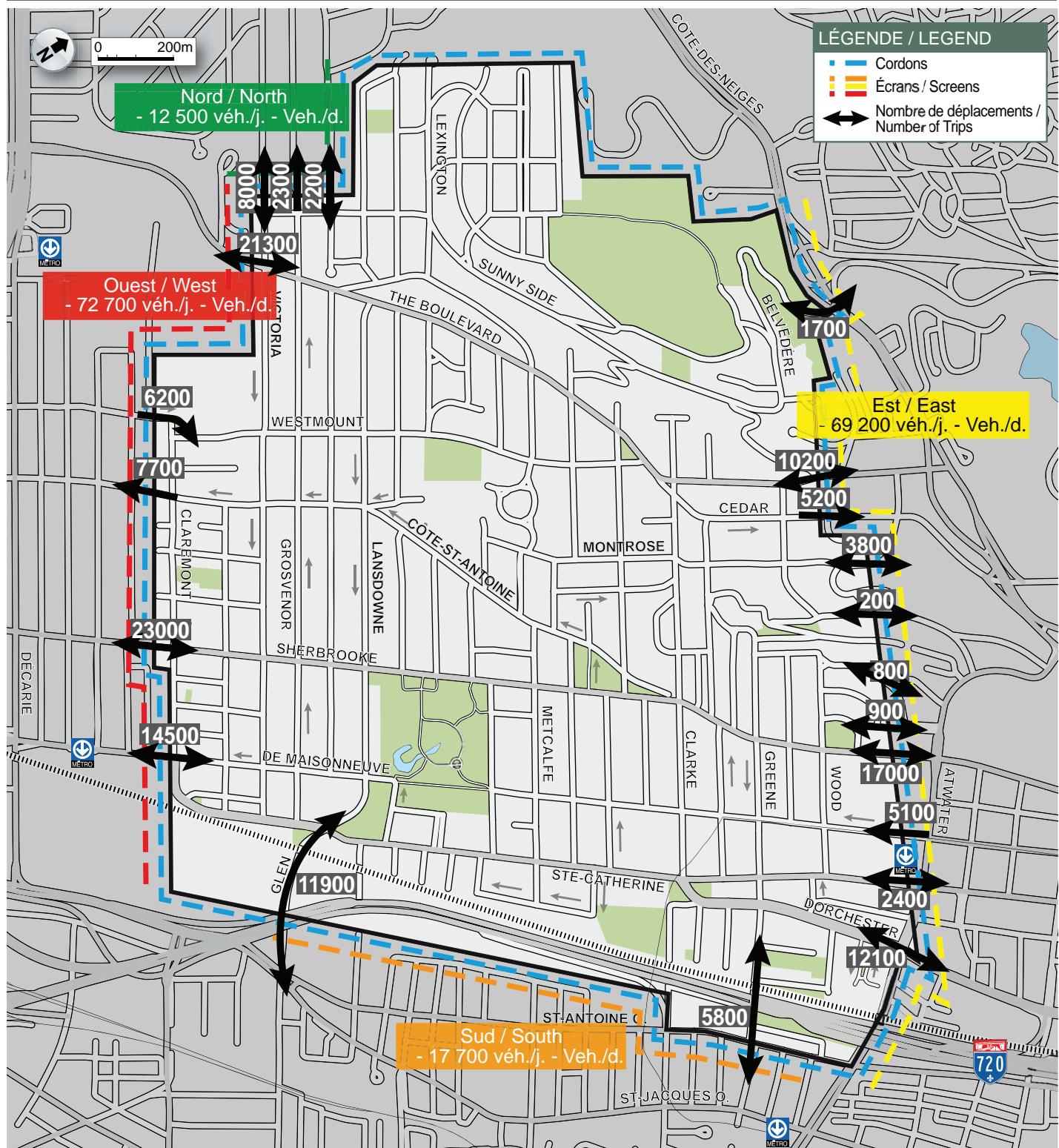


FIGURE 2.22
Volumes de trafic aux écrans et cordons
Traffic Volumes at screens and cordons

111-17587_Fig 2.22_Traf_c_Volumes_v2_20111025.ai

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



LÉGENDE / LEGEND

- Autoroute
- Artère / Arterial
- Collectrice / Collector
- Locale / Local

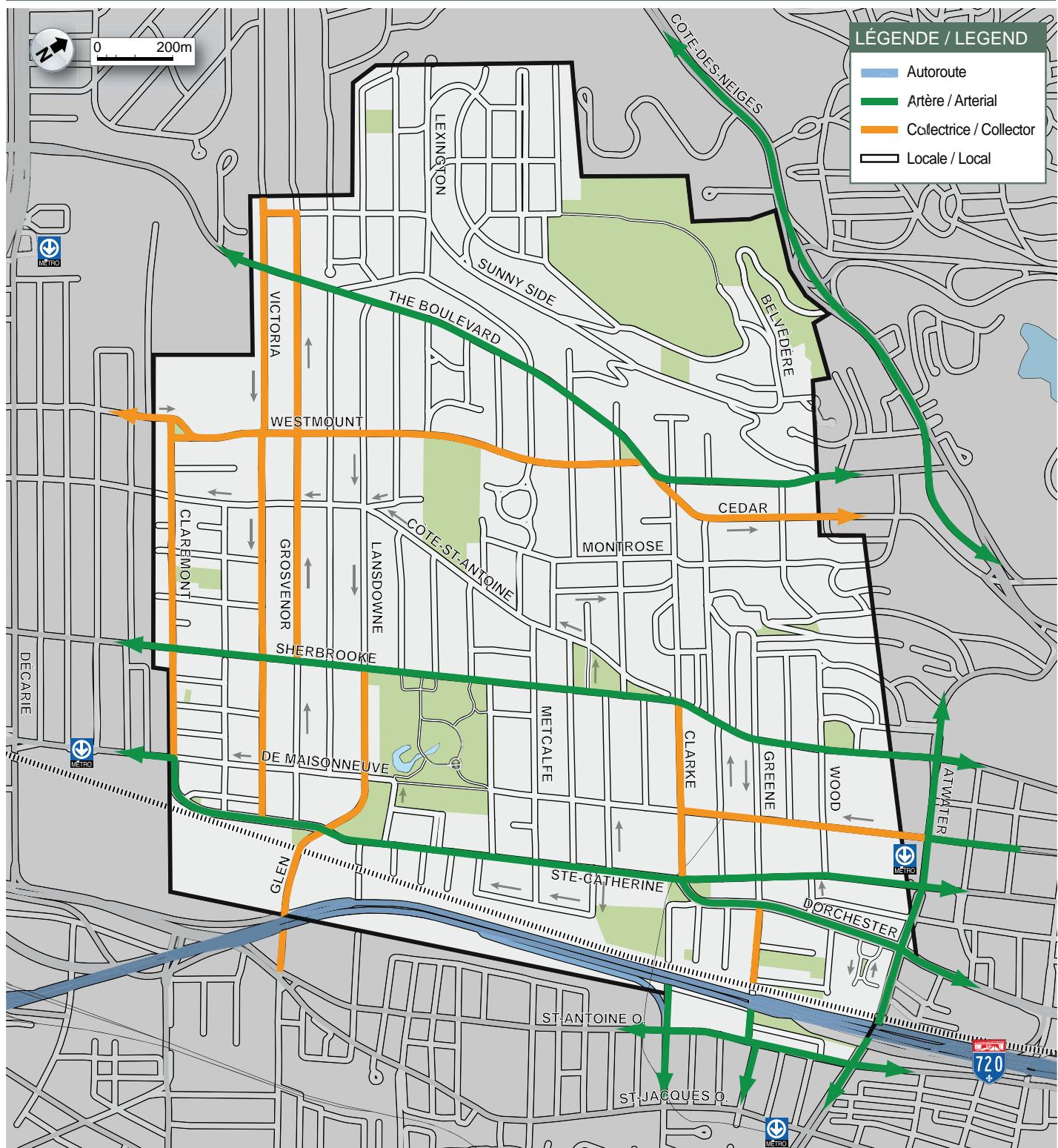


FIGURE 2.16
Hierarchie routière
Street Hierarchy

111-17587_Fig 2.16_Road Hierarchy_v1_20111025.ai

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

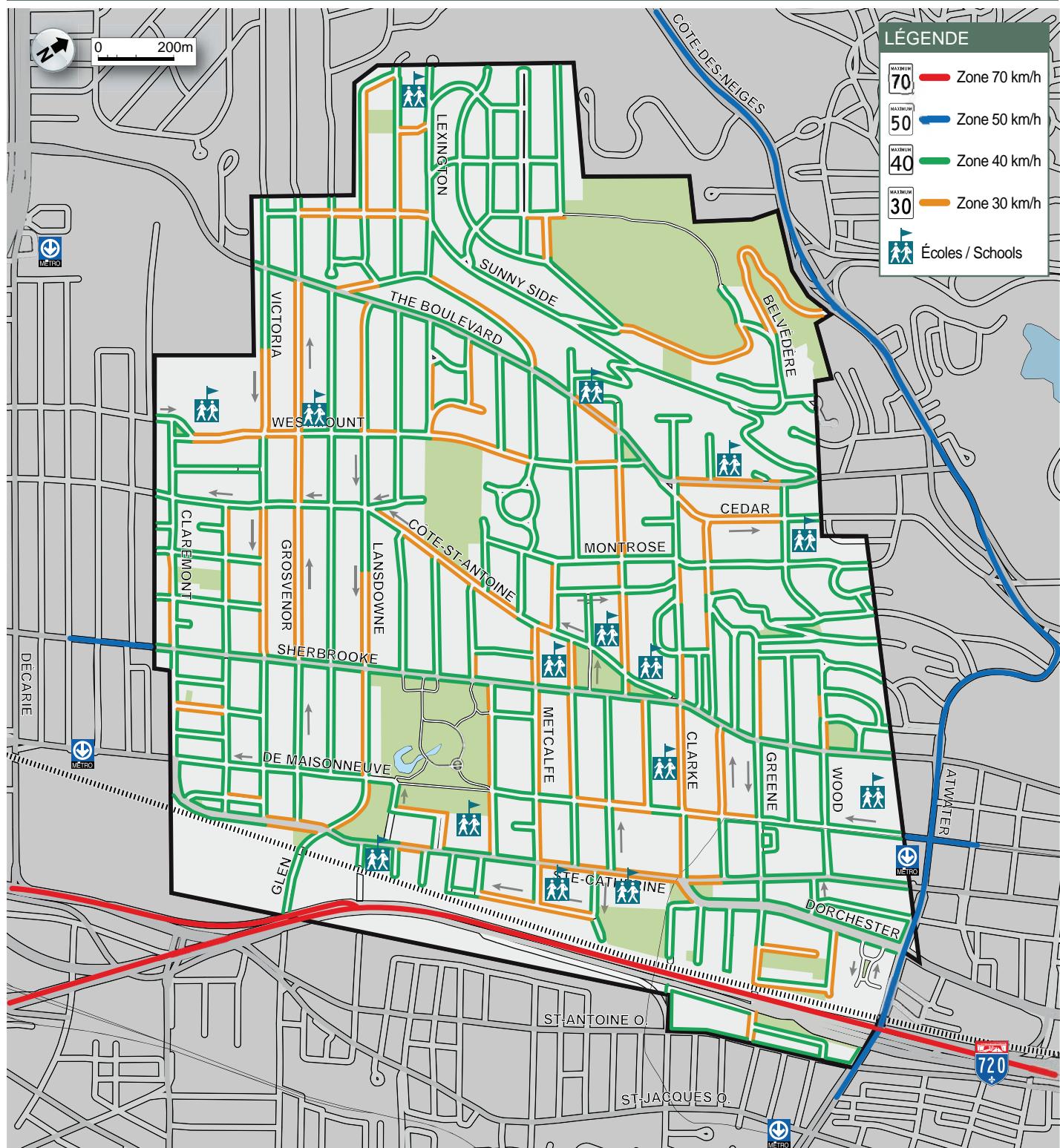


FIGURE 2.18
 Limites de vitesse affichées
 Posted Speed Limits

111-17587_Fig 2.18_Posted Speed Limits_v2_20111025.ai

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

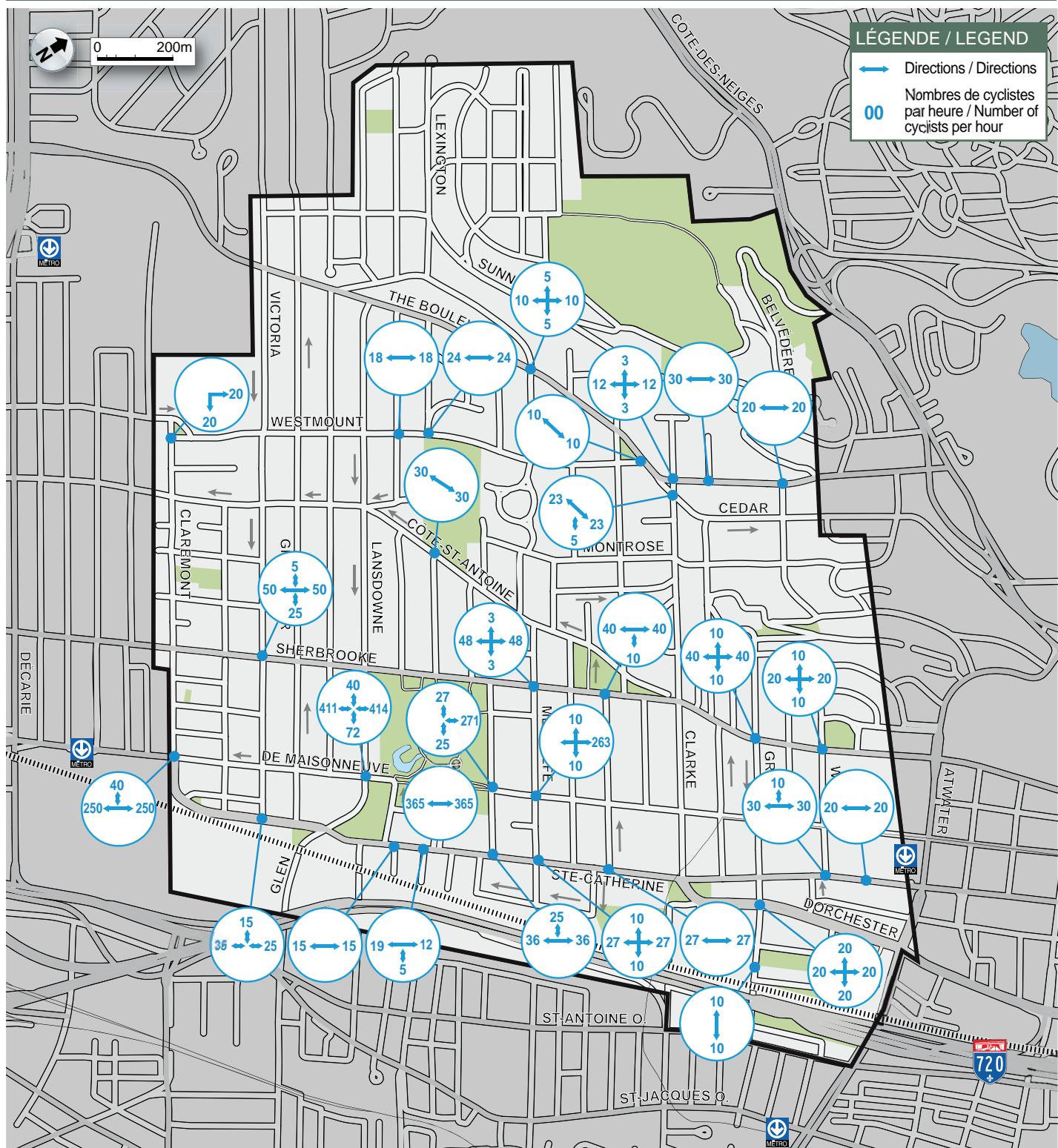


FIGURE 2.14 Volumes de Cyclistes Cycling Volumes

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

111-17587_Fig 2.21_Traf_c_Volumes_v2_20111025.ai

GENIVAR

PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION ET DE TRANSPORT ACTIF DE WESTMOUNT

WESTMOUNT TRAFFIC AND ACTIVE TRANSPORTATION MASTER PLAN

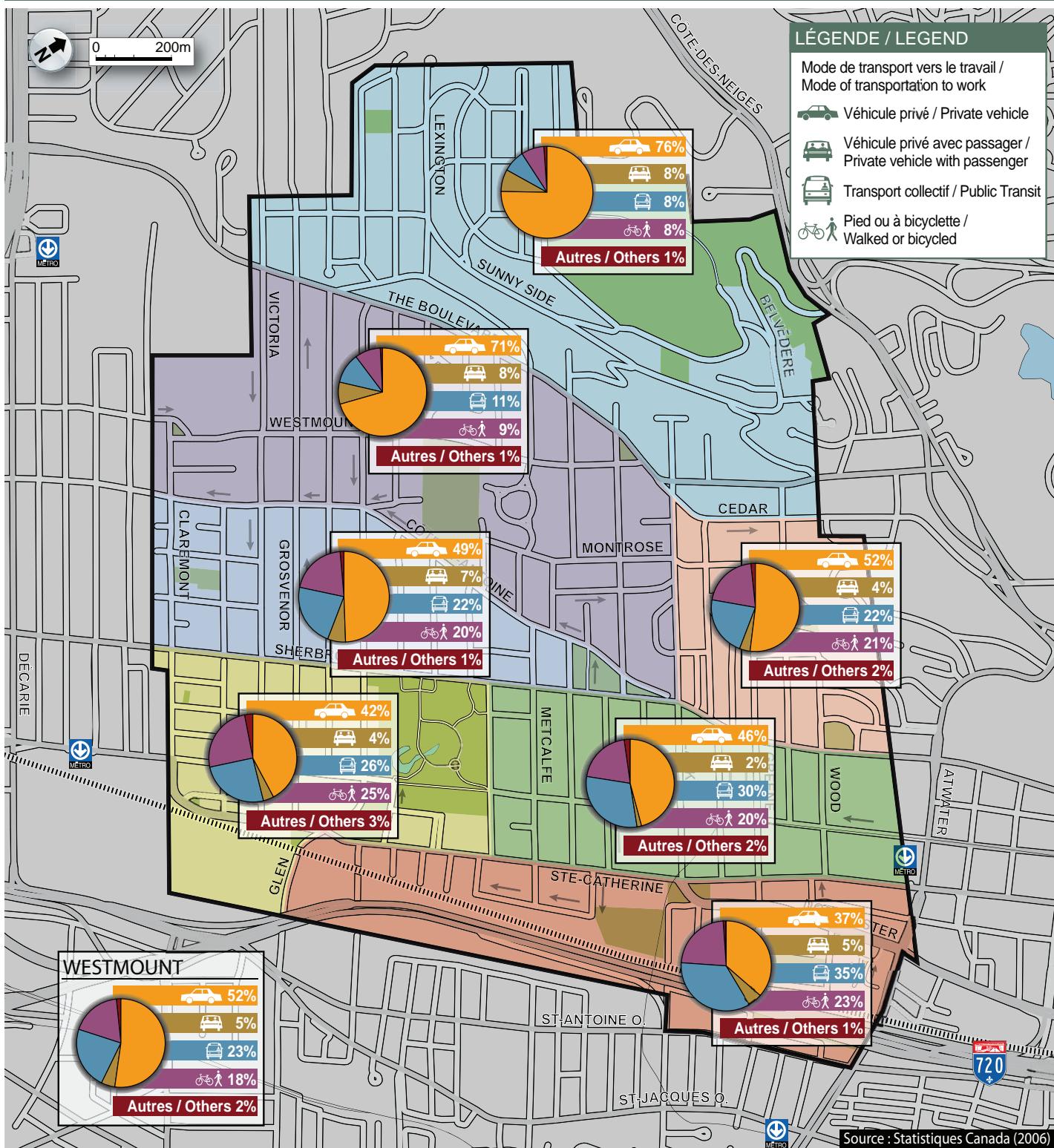


FIGURE 2.10

Mode de transport vers le travail
Mode of Transportation to Work

111-17587_Fig 2.10_Mode_Trans_v2_20111025.ai

GENIVAR

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

