



# Projet Upper Lansdowne Project

## Atelier participatif Participatory Workshop

## Compte rendu – Meeting Report

Atelier participatif du 30 novembre 2023  
November 30th, 2023 Participatory Workshop

VERSION FINALE  
FINAL VERSION

## **TABLE DES MATIÈRES – TABLE OF CONTENTS**

<b>NOTE D'INTRODUCTION – DISCLAIMER</b>	<b>3</b>
<b>SOMMAIRE – SUMMARY</b>	<b>4</b>
<b>Rétroaction sommaire – Summary Feedback</b>	<b>4</b>
<b>DÉTAIL DE LA RÉTROACTION – DETAILED FEEDBACK</b>	<b>7</b>
<b>SCENARIO A1</b>	<b>7</b>
<b>SCENARIO B1</b>	<b>9</b>
<b>SCENARIO B2</b>	<b>12</b>
<b>ANNEXE — APPENDIX</b>	<b>15</b>



## NOTE D'INTRODUCTION – DISCLAIMER

Transfert Environnement et Société (ci-après Transfert), a été mandaté par la Ville de Westmount pour assurer la planification, la facilitation des échanges et la prise de notes lors d'un second atelier participatif portant sur le projet de réaménagement de l'avenue Lansdowne.

Ce compte rendu synthétisé n'est pas un verbatim, il vise à rapporter le plus fidèlement possible les principaux éléments qui ressortent des échanges tenus. Il a pour objectif de refléter les commentaires, suggestions et préoccupations soulevés lors de la rencontre. Ces éléments ont été regroupés par thématique et sont résumés à titre indicatif. Pour plus de détails, veuillez vous référer à la présentation et aux images du matériel participatif (cartes), disponibles en Annexe.

À la demande de la Ville de Westmount, le compte rendu est présenté en français et anglais.

*Transfert Environnement et Société (hereafter TES), was mandated by the City of Westmount to plan, facilitate, and take notes at a second participatory workshop on the Upper Lansdowne Avenue reconstruction project.*

*This meeting report is not a verbatim report, it rather attempts to convey as faithfully as possible the main topics that emerged from the discussions. It aims to reflect the comments, suggestions, and concerns raised during the meeting. These elements have been grouped by topic and are summarized for information purposes only. For further details, please refer to the presentation and images of the participatory tools (maps), available in the Appendix.*

*At the request of the City of Westmount, the meeting report is presented in French and English.*

## SOMMAIRE – SUMMARY

Le second atelier participatif du projet de réaménagement de l'avenue Upper Lansdowne s'est déroulé le 30 novembre 2023, dans la grande salle du Victoria Hall Community Centre, situé au 4626, rue Sherbrooke Ouest à Westmount. L'atelier a réuni 31 participant.es qui ont eu l'occasion de prendre connaissance des différents scénarios de réaménagement préliminaires proposés par la Ville et de partager leurs perceptions des avantages et inconvénients de chaque scénario. La présentation et le matériel participatif sont disponibles en annexe.

  
30 novembre 2023/November 30,  
2023

  
18 h 00 à 20 h 30 – 6 PM to 8:30 PM

  
Victoria Hall Community Centre

  
31 participants

*The second participatory workshop of the Upper Lansdowne reconstruction project took place on November 30<sup>th</sup>, 2023, in the large room of the Victoria Hall Community Centre, located at 4626 Sherbrooke Street West in Westmount. The workshop brought together 31 participants who had the opportunity to learn about the project's preliminary reconstruction scenarios and share their perception of advantages and disadvantages for each scenario. The presentation and participatory tools are available in the Appendix.*

### Rétroaction sommaire – Summary Feedback

Les informations suivantes représentent un sommaire global de la rétroaction partagée lors de l'atelier sur les scénarios préliminaires. Le tableau plus bas résume les avantages et désavantages les plus récurrents identifiés par les participants pour chaque scénario.

Parmi les trois scénarios présentés lors de l'atelier, aucun n'a incité un consensus unanime auprès des personnes participantes. Bien que plusieurs personnes se soient positionnées contre l'implantation d'un sens unique (scénarios B1 et B2) sur Upper Lansdowne, d'autres ont vu en cette solution la seule option viable qui permettrait de répondre aux enjeux soulevés par les participants.es des ateliers du 2 et 30 novembre 2023. Globalement, les personnes présentes aux tables de discussion se sont entendues pour dire que le scénario à deux voies (scénario A1) est imparfait, car il ne saurait solutionner tous les enjeux.

Certaines composantes ressortent aussi comme des points de consensus partagé :

- Les participants.es souhaitent des mesures ou des solutions qui permettent de gérer le trafic en provenance de l'école Villa Sainte-Marcelline lors des heures de pointe. À l'extérieur de ses heures de pointe, il y a un avis général que l'enjeu de circulation sur Upper Lansdowne est moins important. Selon ces personnes, il faudrait viser une solution qui minimise les impacts sur les résidents qui habitent la rue;
- Les participants.es s'entendent sur le besoin de mesures pour atténuer la vitesse des conducteurs et les inciter à respecter la signalisation. L'enjeu de sécurité est primordial, d'abord pour les élèves fréquentant la Villa Sainte-Marcelline, mais aussi pour les autres piétons et personnes en voiture. On privilégie notamment :
  - o Les saillies de trottoirs et/ou traverses surélevées sur l'axe de l'avenue Sunnyside;
  - o Les dos d'âne sur Upper Lansdowne;
  - o Le maintien de l'arrêt à l'intersection d'Upper Lansdowne et Lansdowne Ridge;
  - o L'arrêt à l'intersection d'Upper Lansdowne et Belfrage, à l'exception de celui direction nord (en provenance d'Edgehill), qui fait moins consensus en raison de la difficulté à naviguer l'intersection et la pente en hiver.

D'autres éléments font également l'objet d'un consensus, mais de façon moins prononcée :

- La mise en place d'aménagements qui permettent d'ajouter de la verdure et d'atténuer le risque d'inondation, même si la verdure est bien présente dans le secteur;
- Des craintes quant à l'impact de l'ajout de saillies de trottoirs sur Upper Lansdowne, notamment en lien avec la perte d'espace, la difficulté à manœuvrer, la visibilité et le déneigement de la rue.

*The following information represents an overall summary of the feedback shared during the preliminary scenarios workshop. The table below summarizes the most recurrent advantages and disadvantages identified by participants for each scenario.*

*Of the three scenarios presented at the workshop, none elicited a unanimous consensus among the participants. Although several people expressed being against the implementation of a one-way (scenarios B1 and B2) on Upper Lansdowne, others saw this solution as the only viable option that would address the issues raised by participants at the November 2<sup>nd</sup> and November 30<sup>th</sup>, 2023 workshops. Overall, there was a general agreement at the discussion tables that the two-lane scenario (scenario A1) was imperfect, as it would not solve all the issues.*

*Certain components also emerged as points of shared consensus:*

- *Participants would like to see measures or solutions to manage traffic from the Villa Sainte-Marcelline school during rush hour. Outside these peak hours, there is a general opinion that the traffic issue on Upper Lansdowne is less important. According to these participants, we should aim for a solution that minimizes impacts to local residents;*
- *Participants agreed on the need for measures to reduce drivers' speed and encourage them to respect signage. The safety issue is paramount, first and foremost for students attending Villa Sainte-Marcelline, but also for other pedestrians and people in cars. Preference is given to:*
  - o *Bumpouts and/or raised crosswalks on the Sunnyside Avenue axis;*
  - o *Speed bumps on Upper Lansdowne;*
  - o *Maintaining the stop sign at the intersection of Upper Lansdowne and Lansdowne Ridge;*
  - o *Maintaining the stop signs at the intersection of Upper Lansdowne and Belfrage, with the exception of the northbound stop (from Edgehill), due to the difficulty of navigating the intersection and the slope in winter.*

*Other elements were also of consensus, but less pronounced:*

- *The addition of landscaping that adds greenery and mitigates the risk of flooding, even though greenery is well present in the area;*
- *Concerns about the impact of adding sidewalk projections on Upper Lansdowne, particularly in terms of loss of space, difficulty maneuvering, visibility, and snow removal.*

*Le tableau suivant présente un sommaire des avis des participants.*

*The following table presents a summary of the participants' input.*

Scenarios	Sommaire Français	English Summary
<b>Scenario A</b>	<p><b>Avantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien de la circulation dans les deux sens.</li> <li>- La saillie de trottoir sur Sunnyside.</li> <li>- Maintien de l'arrêt à Upper Lansdowne et Lansdowne Ridge.</li> <li>- Ralentisseur surélevé et pavé le long de Devon Park.</li> <li>- Amélioration de la sécurité à l'intersection Belfrage et Upper Lansdowne.</li> </ul> <p><b>Désavantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ne résout pas le problème de la circulation à sens unique pendant les heures de pointe à l'école.</li> <li>- Le panneau d'arrêt en amont d'Upper Lansdowne depuis Edgehill est plus difficile à respecter.</li> <li>- Davantage de mesures de réduction de la vitesse sont nécessaires au sud de Devon Park.</li> </ul>	<p><b>Advantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Keeps two-way traffic.</li> <li>- The bumpout on Sunnyside.</li> <li>- Keeps the stop sign at Upper Lansdowne and Lansdowne Ridge.</li> <li>- Raised paved speed bump along Devon Park.</li> <li>- Improved safety at Belfrage and Upper Lansdowne intersection.</li> </ul> <p><b>Disadvantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doesn't solve heavy one-way traffic during school peak hours.</li> <li>- Stop sign going up Upper Lansdowne from Edgehill more difficult to respect.</li> <li>- More speed deterrents needed south of Devon Park.</li> </ul>
<b>Scenario B1</b>	<p><b>Avantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus de verdure pour atténuer le risque d'inondations.</li> <li>- De bonnes mesures pour décourager la vitesse.</li> </ul> <p><b>Désavantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La circulation à sens unique – rallonge le parcours des résidents pour rentrer chez eux.</li> <li>- Ne réduit pas la quantité d'automobilistes et le trafic sur Upper Lansdowne.</li> </ul>	<p><b>Advantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- More greenery and mitigation of flooding.</li> <li>- Good speed deterrent measures.</li> </ul> <p><b>Disadvantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- One-way traffic – takes longer for residents to get home.</li> <li>- Doesn't reduce the number of vehicles and traffic on Upper Lansdowne.</li> </ul>
<b>Scenario B2</b>	<p><b>Avantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus d'espace de stationnement sur Upper Lansdowne.</li> </ul> <p><b>Désavantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La circulation à sens unique.</li> <li>- Ne réduit pas la quantité d'automobilistes et le trafic sur Upper Lansdowne.</li> <li>- Plus de confusion.</li> <li>- Plus difficile pour les résidents d'accéder à Edgehill et à Upper Lansdowne au sud de Sunnyside.</li> <li>- Moins de mesures d'atténuation de la vitesse.</li> </ul>	<p><b>Advantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- More parking space on Upper Lansdowne.</li> </ul> <p><b>Disadvantages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- One-way traffic.</li> <li>- Doesn't reduce the number of vehicles and traffic on Upper Lansdowne.</li> <li>- More confusing.</li> <li>- More difficult for residents to access Edgehill and Upper Lansdowne south of Sunnyside.</li> <li>- Fewer speed mitigation measures.</li> </ul>

Les prochaines sections du compte rendu détaillent davantage l'ensemble de la rétroaction recueillie pour chaque scénario.

*The next section of the report provides a more detailed account of the feedback gathered for each scenario.*

## DÉTAIL DE LA RÉTROACTION – DETAILED FEEDBACK

Les participant.es de l’atelier sur les scénarios préliminaires étaient invité.es à partager leurs perceptions sur les avantages et inconvénients de chaque scénario. Les éléments de rétroaction générale ont aussi été intégrés. À travers l’activité participative, les éléments suivants ont été soulignés et sont présentés par table de discussion. Pour plus de détails, veuillez vous référer aux cartes fournies en annexe.

*Participants of the preliminary scenarios workshop were invited to share their perception of advantages and disadvantages for each scenario. General feedback was also integrated. Through this participatory activity, the following elements were highlighted and are presented per discussion table. For more details, please refer to the maps provided in the Appendix.*

### SCENARIO A1

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
1	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les panneaux d’arrêt sur Edgehill. Deux des trois sont une bonne idée pour ralentir la circulation.</li> <li>- La section surélevée en pavée devant le parc.</li> <li>- La saillie de trottoir sur Sunnyside.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>The stop signs on Edgehill. Two of the three are a good idea to slow circulation.</i></li> <li>- <i>Paved raised section in front of the park.</i></li> <li>- <i>Bump out on Sunnyside.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Éviter d’installer le panneau d’arrêt sur Edgehill (en direction de l’est).</li> <li>- Il n’est pas nécessaire de prévoir des saillies de trottoirs en raison de la faible densité de piétons dans cette zone.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Avoid putting the stop sign going up on Edgehill (eastbound).</i></li> <li>- <i>No need for bumpouts due to low pedestrian density in the area.</i></li> </ul>
2	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chemin piétonnier sur Lansdowne Ridge pour améliorer la sécurité des piétons.</li> <li>- Maintenir l’arrêt à l’intersection d’Upper Lansdowne et Lansdowne Ridge pour la sécurité des enfants.</li> <li>- Le passage piéton surélevé devant le parc Devon est bon pour la sécurité des piétons et la réduction de la vitesse.</li> <li>- Les dos d’âne sur Sunnyside sont utiles pour ralentir les excès de vitesse.</li> <li>- Les panneaux d’arrêt et les passages pour piétons à Belfrage et Upper Lansdowne sont bons pour la sécurité. Sinon, y installer un feu de circulation.</li> <li>- Le passage pour piétons sur Edgehill est un gage de sécurité.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Footpath on Lansdowne Ridge to help pedestrian safety.</i></li> <li>- <i>Keep the stop sign at Upper Lansdowne and Lansdowne Ridge intersection for the safety of kids.</i></li> <li>- <i>Raised crosswalk in front of Devon Park is good for pedestrian safety and speed mitigation.</i></li> <li>- <i>Speed bumps on Sunnyside are good to help slow speeding.</i></li> <li>- <i>The stop signs and crosswalks at Belfrage and Upper Lansdowne are good for safety. Could otherwise install a traffic light.</i></li> <li>- <i>Pedestrian crosswalk on Edgehill for safety.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de mesures d’atténuation de la vitesse à l’intersection des rues Upper Lansdowne et Lansdowne Ridge.</li> <li>- Une saillie de trottoir est nécessaire à l’intersection Upper Lansdowne et Lansdowne Ridge — évitez d’enlever le panneau d’arrêt.</li> <li>- Upper Lansdowne au sud de Devon Park — mesures d’atténuation de la vitesse insuffisantes.</li> <li>- Saillie de trottoir sur Sunnyside — dangereux, mais nécessite des mesures d’atténuation de la vitesse et de respect des panneaux d’arrêt.</li> <li>- Faible ajout de verdure, mais il y en a déjà beaucoup sur les propriétés privées.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Lack of speed deterrents at the Upper Lansdowne &amp; Lansdowne Ridge intersection.</i></li> <li>- <i>Bump out needed at Upper Lansdowne &amp; Lansdowne Ridge – do not remove stop sign.</i></li> <li>- <i>Upper Lansdowne south of Devon Park – insufficient speed deterrent measures.</i></li> <li>- <i>Bumpout on Sunnyside – dangerous, but need measures to deter speeding and respect stop signs.</i></li> <li>- <i>Minimal greenery added – but already lots of greenery on private properties.</i></li> </ul>

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
3	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration du coin de rue près de Villa Sainte-Marcelline.</li> <li>- Maintien de la circulation à double sens.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Improvement to the corner near Villa Sainte-Marcelline.</i></li> <li>- <i>Keeps the two-way traffic.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les bollards rendront le déneigement plus difficile.</li> <li>- Ne réduit pas le nombre de véhicules et la circulation sur Upper Lansdowne.</li> <li>- Utilisation de dos d'âne — moins efficace pour les grosses voitures qui finissent par accélérer par-dessus.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>The bollards will make snow removal more difficult.</i></li> <li>- <i>Doesn't reduce the number of vehicles and traffic on Upper Lansdowne.</i></li> <li>- <i>Use of speed bumps – less effective for bigger cars that just end up speeding over them.</i></li> </ul>
4	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La saillie de trottoir sur Sunnyside pour dissuader les excès de vitesse.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>The bumpout on Sunnyside to deter speeding.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduit le nombre de places de stationnement à la sortie de l'école.</li> <li>- N'ajoute pas de nouvelle verdure.</li> <li>- Ne contribue pas à réduire le risque d'inondation.</li> <li>- Il faut davantage de mesures pour ralentir la circulation sur Upper Lansdowne &amp; Lansdowne Ridge et s'assurer que les véhicules respectent les panneaux d'arrêt.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Reduces parking at school drop-off.</i></li> <li>- <i>Doesn't add any new greenery.</i></li> <li>- <i>Doesn't help reduce risk of flooding.</i></li> <li>- <i>Need more measures to slow down traffic on Upper Lansdowne &amp; Lansdowne Ridge and ensure vehicles respect stop signs.</i></li> </ul>
5	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintient la circulation dans les deux sens : accès plus rapide et plus facile aux maisons — évite d'avoir à faire un détour.</li> <li>- Les saillies de trottoir sur Sunnyside plutôt que sur Upper Lansdowne sont une bonne chose, mais la saillie de trottoir devrait être plus petite sur Upper Lansdowne.</li> <li>- Les dos d'âne sont tous bons.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Keeps the two-way traffic: faster and easier access to homes – avoids having to do a detour.</i></li> <li>- <i>Bumpouts on Sunnyside rather than on Upper Lansdowne are good, but the bumpout should be smaller on Upper Lansdowne.</i></li> <li>- <i>Speed bumps are all good.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il faut quand même gérer le trafic sur Upper Lansdowne pendant les heures de pointe de l'école.</li> <li>- La saillie de trottoir sur Sunnyside semble un peu trop grande sur Upper Lansdowne, ce qui rendrait plus difficile les manœuvres pour tourner et plus difficile le déneigement et le nettoyage de rue.</li> <li>- Absence de barrière de sécurité entre le parc Devon et la rue.</li> <li>- Le panneau d'arrêt à l'intersection de Belfrage en montant Upper Lansdowne à partir de Edgehill — rendrait la situation plus dangereuse en hiver lorsque la chaussée est glacée et que la pente est abrupte : il faut de l'élan pour monter la pente.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Still have to manage heavy flow of traffic on Upper Lansdowne during school peak hours.</i></li> <li>- <i>The bumpout on Sunnyside appears a bit</i></li> </ul>



TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
		<p><i>too large on Upper Lansdowne, which would make it more difficult to manoeuvre when turning and more difficult for snow removal and cleaning.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Lack of safety barrier between Devon Park and the street.</i></li> <li>- <i>The stop sign at the Belfrage intersection going up Upper Lansdowne from Edgehill - would make it more dangerous in the winter when its icy and with the steep hill: you need momentum to get up the hill.</i></li> </ul>
<b>Commentaires et rétroaction générale/Comments and General Feedback</b>		
	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La plupart des gens ne veulent pas d'un sens unique, mais des personnes y sont favorables, affirmant qu'il est très difficile de conduire aux heures de pointe.</li> <li>- Une stratégie devrait être discutée avec l'école pour réduire le nombre de voiture qui déposent des enfants et encourager un emplacement sur Devon (zone pour les autobus scolaires) avec l'aide de la police.</li> <li>- La rue est généralement assez verte telle qu'elle est.</li> <li>- Les trottoirs sont suffisamment larges.</li> <li>- Ajouter un passage piéton devant l'école.</li> <li>- La circulation associée à Villa Sainte-Marcelline n'est qu'intermittente, le matin — elle n'est pas constante.</li> <li>- Il faut plus de dos d'âne sur Upper Lansdowne.</li> <li>- Installer un radar permanent pour réduire les excès de vitesse.</li> <li>- Ajouter des intersections surélevées — à Sunnyside et à Upper Lansdowne.</li> <li>- Suggestion de limiter la circulation à sens unique pendant les heures de pointe seulement.</li> <li>- L'intersection Lexington et Sunnyside est dangereuse — d'autant plus que les plantes sont recouvertes de toile de jute, ce qui obstrue la visibilité.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Most people don't want a one way, but some participants are favorable, saying driving is very difficult during rush hour.</i></li> <li>- <i>A strategy should be discussed with the school for fewer car drop-offs and encourage drop-off on Devon (school bus area) with police enforcement.</i></li> <li>- <i>The street is generally green enough as it is.</i></li> <li>- <i>Sidewalks are large enough as they are.</i></li> <li>- <i>Add a pedestrian passage in front of the school.</i></li> <li>- <i>Villa Sainte-Marcelline traffic is only intermittent, in the mornings – not constant.</i></li> <li>- <i>More speed bumps needed on Upper Lansdowne.</i></li> <li>- <i>Install a permanent radar to reduce speeding.</i></li> <li>- <i>Add more elevated intersections – at Sunnyside and Upper Lansdowne.</i></li> <li>- <i>Suggestion to limit one-way traffic during peak school hours only.</i></li> <li>- <i>The Lexington and Sunnyside bumpout is dangerous – more so also with the plants covered in burlap which obstructs visibility.</i></li> </ul>	

## SCENARIO B1

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
1	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le sens unique sur Upper Lansdowne entre Sunnyside et Edgehill est positif pour certaines personnes.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>One way on Upper Lansdowne between Sunnyside and Edgehill is positive to some participants.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La plupart des personnes n'aiment pas le sens unique.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Most don't like the one-way.</i></li> </ul>

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
2	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien plus facile.</li> <li>- Transit plus facile en hiver.</li> <li>- Les chicanes sont une bonne idée pour dissuader les automobilistes de rouler trop vite.</li> <li>- Plus de verdure et de mesures de biorétention.</li> <li>- Bon pour la gestion de l'eau (grâce à l'extension du parc Devon), mais il faut une saillie de trottoir plus courte pour réduire l'accumulation de neige.</li> <li>- Le scénario dissuade les excès de vitesse,</li> <li>- La saillie de trottoir sur Sunnyside ralentirait les excès de vitesse.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Easier maintenance.</i></li> <li>- <i>Easier transit in winter.</i></li> <li>- <i>Chicanes are a good idea as a speed deterrent.</i></li> <li>- <i>Increased greenery and bioretention measures.</i></li> <li>- <i>Good for water management (through Devon Park extension), but shorter bump out needed to reduce accumulation of snow.</i></li> <li>- <i>Scenario deters speeding,</i></li> <li>- <i>The bumpout on Sunnyside would slow speeding.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'augmentation du trafic dans la rue de l'école (Upper Belmont) est un problème de sécurité, surtout lors des événements scolaires.</li> <li>- Gêne pour les riverains qui doivent faire un détour et augmenter le temps de transport avant de rentrer chez eux.</li> <li>- Risque de comportement délinquant, les conducteurs ne respectant pas le sens unique.</li> <li>- Accès plus difficile pour les véhicules d'urgence.</li> <li>- Ne résout pas le problème de l'absence de panneaux d'arrêt sur Sunnyside.</li> <li>- Les résidents se retrouveront coincés derrière les camions lors du déneigement et de la collecte des déchets.</li> <li>- Il manque un passage pour piétons sur Edgehill.</li> <li>- Il faudrait une saillie de trottoir et on craint que les conditions de glace n'augmentent les risques d'accident.</li> <li>- Il faudrait quelque chose à l'angle d'Upper Lansdowne et de Lansdowne Ridge pour ralentir la vitesse.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>More traffic added on school street (Upper Belmont) is a safety issue, more so during school events.</i></li> <li>- <i>Inconvenience for local residents who have to do a detour and increase transit time before getting home.</i></li> <li>- <i>Risk of delinquent behaviour, where drivers would not respect the one-way.</i></li> <li>- <i>More difficult access for emergency vehicles.</i></li> <li>- <i>Doesn't solve the lack of stop signs on Sunnyside.</i></li> <li>- <i>Residents will end up stuck behind trucks during snow removal and waste collection.</i></li> <li>- <i>Missing a pedestrian crossing on Edgehill.</i></li> <li>- <i>Would require a bump-out and concern that icy conditions would increase risk of accidents.</i></li> <li>- <i>Need something on the corner of Upper Lansdowne and Lansdowne Ridge to slow speeding.</i></li> </ul>
3	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettrait d'avoir une section spécifique et plus large pour déposer les enfants près de l'école.</li> <li>- Le décalage de la voie permet d'aménager des places de stationnement.</li> <li>- Un sens unique serait plus sécuritaire pour les gros véhicules, car la rue est actuellement très étroite.</li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le passage pour piétons de l'escalier (à Lansdowne Ridge) n'est pas utile, car les gens n'ont pas tendance à traverser de l'autre côté de la rue à cet endroit.</li> <li>- Ne résout pas le problème du stationnement en double file.</li> <li>- Le sens unique serait plus difficile pour les résidents locaux — il n'est utile que pendant les périodes intermittentes de</li> </ul>

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intersection surélevée à l'intersection de Sunnyside.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Would allow a specific and wider drop off section near the school.</i></li> <li>- <i>Lane offset allows for parking space.</i></li> <li>- <i>One way would be safer for larger vehicles, as the street is currently very narrow.</i></li> <li>- <i>Raised intersection at the Sunnyside intersection.</i></li> </ul>	<p>forte circulation le matin et l'après-midi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les saillies de trottoirs sont dangereuses.</li> <li>- Le déneigement serait plus difficile.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Crosswalk for the staircase (at Lansdowne Ridge) not useful, as people don't tend to cross to the other side of street at that area.</i></li> <li>- <i>Doesn't solve the issue of double parking.</i></li> <li>- <i>One-way would be more difficult for local residents – only useful during intermittent periods of heavy traffic in the morning and afternoon.</i></li> <li>- <i>The bumpouts are dangerous.</i></li> <li>- <i>Would make snow removal more difficult.</i></li> </ul>
4	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permet d'atténuer le risque d'inondation (biorétention).</li> <li>- Certaines personnes sont favorables à l'idée d'une rue à sens unique. La réduction du nombre de places de stationnement n'est pas un problème.</li> <li>- Favorable à l'amélioration de la sécurité de l'intersection de Belfrage dans tous les scénarios.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Helps mitigate the risk of flooding (bioretention).</i></li> <li>- <i>Some are favorable to the idea of a one-way street. Fewer parking space is not an issue.</i></li> <li>- <i>Favorable to the improved safety of the Belfrage intersection in all scenarios.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cela ne résout pas le problème de la circulation à la sortie des écoles.</li> <li>- Les saillies de trottoir entraîneraient une plus grande accumulation de neige et bloqueraient les allées.</li> <li>- Les enfants devront traverser la rue deux fois.</li> <li>- Risque de comportement délinquant — les ménages situés près des intersections ne respecteront pas le sens unique.</li> <li>- Sens unique — plus de temps pour rentrer à la maison.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Doesn't solve the traffic during school drop-off.</i></li> <li>- <i>Bumpouts would result in the accumulation of more snow and block peoples' driveways.</i></li> <li>- <i>Kids will have to cross the street twice.</i></li> <li>- <i>Potential for delinquent behaviour – households near intersections not respecting the one-way.</i></li> <li>- <i>One way – longer time to get home.</i></li> </ul>
5	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'extension du parc Devon est mieux que rien, mais nécessite une barrière pour protéger les enfants de la rue.</li> <li>- Surélévation de l'intersection Sunnyside/Upper Lansdowne — l'intersection pose davantage un problème d'arrêt que de vitesse.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Extension of Devon Park better than nothing, but more in need of a barrier to protect kids from street.</i></li> <li>- <i>Raised intersection at Sunnyside/Upper Lansdowne – intersection has more of a stop issue than a speeding issue.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les chicanes et l'extension du parc (biorétention) rendraient la rue trop étroite. Il n'est pas nécessaire d'ajouter de la verdure.</li> <li>- La saillie de trottoir sur Upper Lansdowne — plus difficile à manœuvrer pour tourner.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Chicanes and park extension (bioretention) would make the street too narrow. No need for added greenery.</i></li> <li>- <i>Bump out on Upper Lansdowne – more difficult to manoeuvre when turning.</i></li> </ul>

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
<b>Commentaires et rétroaction générale/Comments and General Feedback</b>		
	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veillez à inclure un meilleur éclairage dans le scénario privilégié et tenez compte des effets sur le déneigement.</li> <li>- Plantez une haie le long du parc pour améliorer la sécurité des enfants.</li> <li>- Limitez le stationnement aux heures de pointe.</li> <li>- Au niveau de la chicane, restreindre le stationnement de 7h 30 à 9h et de 14h à 16h, tout en maintenant la circulation dans les deux sens.</li> <li>- Possibilité de restreindre le dépôt d'enfants à l'angle d'Upper Belmont et de Devon ?</li> <li>- Des changements sont nécessaires à l'angle de Belfrage et d'Upper Lansdowne pour éviter que les automobilistes qui descendent Upper Lansdowne ne coupent pas le virage et ne s'engagent pas dans la voie opposée.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Make sure to include better lighting in the preferred scenario and consider effects on snow removal.</i></li> <li>- <i>Plant a hedge line along the park to improve safety for kids.</i></li> <li>- <i>Restrict parking during peak traffic hour.</i></li> <li>- <i>At chicane section, restrict parking from 7:30 to 9:00 AM and 2:00 to 4:00 PM but keep two-way flow.</i></li> <li>- <i>Possible to restrict drop off at the corner of Upper Belmont and Devon?</i></li> <li>- <i>Changes needed at Belfrage and Upper Lansdowne to avoid drivers going down Upper Lansdowne to cut the corner short and enter the opposite lane.</i></li> </ul>	

## SCENARIO B2

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
<b>1</b>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus d'espaces de stationnement sur Upper Lansdowne.</li> <li>- Saillie de trottoir au sud d'Upper Lansdowne — bon seulement s'il est à sens unique.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>More parking space on Upper Lansdowne.</i></li> <li>- <i>Bumpout south of Upper Lansdowne – good only if one way.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mêmes inconvénients que le scénario B1.</li> <li>- Plus de confusion.</li> <li>- Moins de mesures d'atténuation de la vitesse.</li> <li>- Accès plus difficile au sud de Sunnyside pour les résidents d'Upper Lansdowne.</li> <li>- Même si Upper Lansdowne devient un sens unique — risque de comportement délinquant et nécessiterait un contrôle policier, car les gens ne respectent pas la signalisation.</li> <li>- La saillie de trottoir est meilleure si elle est plus proche du parc et non du côté opposé de la rue.</li> <li>- Besoin de quelque chose pour ralentir la circulation à l'intersection Upper Lansdowne/Lansdowne Ridge si le panneau d'arrêt est enlevé.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Same disadvantages as Scenario B1.</i></li> <li>- <i>More confusing.</i></li> <li>- <i>Fewer speed mitigation measures.</i></li> <li>- <i>More difficult access south of Sunnyside for Upper Lansdowne residents.</i></li> <li>- <i>Even if Upper Lansdowne becomes a one-way – potential for delinquent behavior and would need police enforcement, since people don't respect signage.</i></li> <li>- <i>Bumpout is better if closer to park not on</i></li> </ul>

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
		<p><i>the opposite side of street.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Need something to slow traffic at Upper Lansdowne / Lansdowne Ridge intersection if stop sign removed.</i></li> </ul>
2	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meilleur alignement de l'intersection avec Belfrage que les autres scénarios.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Better alignment of the intersection with Belfrage than other scenarios.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins de mesures pour ralentir les excès de vitesse.</li> <li>- Le passage pour piétons pour accéder à l'escalier n'est pas utile.</li> <li>- Il est difficile de faire respecter la signalisation et la vitesse à Edgehill et Sunnyside.</li> <li>- Solution à sens unique — seulement nécessaire le matin.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Fewer measures to slow deter speeding.</i></li> <li>- <i>The crosswalk to access the staircase is not useful.</i></li> <li>- <i>Difficult to enforce signage and speeding at Edgehill and Sunnyside.</i></li> <li>- <i>One way solution – only needed in the morning.</i></li> </ul>
3	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucun commentaire.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>No comments.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le face-à-face est source de confusion et de risques pour la sécurité.</li> <li>- Impossible de remonter Upper Lansdowne en hiver depuis Edgehill en raison de l'angle de la route.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Face to face will cause confusion and safety risks.</i></li> <li>- <i>Impossible to go up Upper Lansdowne in winter from Edgehill due to road angle.</i></li> </ul>
4	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucun commentaire.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>No comments.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inutilement compliqué.</li> <li>- Gestion difficile de la circulation à l'intersection face-à-face.</li> <li>- Augmentation du trafic sur Upper Belmont au sud de Sunnyside.</li> <li>- Moins d'avantages pour la biorétention pour les côtés de la rue.</li> <li>- Moins pratique pour l'accès aux entrées.</li> <li>- Aucune amélioration de la sécurité du parc.</li> <li>- La solution à sens unique est davantage destinée aux personnes qui déposent des enfants à l'école qu'aux résidents.</li> <li>- Retirer le panneau d'arrêt à Upper Lansdowne / Lansdowne Ridge n'est pas une bonne idée.</li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Unnecessarily complicated.</i></li> <li>- <i>Difficult management of traffic at the face-to-face intersection.</i></li> <li>- <i>Increased traffic on Upper Belmont south of Sunnyside.</i></li> </ul>

TABLE	AVANTAGES/ADVANTAGES	DÉSAVANTAGES/DISADVANTAGES
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Less bioretention benefits for the sides of the street.</i></li> <li>- <i>Less practical for driveways.</i></li> <li>- <i>No security improvements for the park.</i></li> <li>- <i>One way solution is more for people dropping off kids at school rather than for residents.</i></li> <li>- <i>Removing stop sign at Upper Lansdowne / Lansdowne Ridge is not a good idea.</i></li> </ul>
5	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Aucun commentaire.</i></li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>No comments.</i></li> </ul>	<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Sens unique, plus de temps pour rentrer à la maison et ne résout pas le problème du trafic scolaire dans la rue.</i></li> <li>- <i>Plus difficile de se rendre à Edgehill.</i></li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>One way direction, longer time to get home and doesn't solve school traffic on the street.</i></li> <li>- <i>More difficult to get to Edgehill.</i></li> </ul>
<b>Commentaires et rétroaction générale/Comments and General Feedback</b>		
<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Autoriser le stationnement sur Lexington pendant les travaux.</i></li> <li>- <i>Nécessite une meilleure application de la loi par la police.</i></li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Allow parking on Lexington during construction.</i></li> <li>- <i>Need more police enforcement.</i></li> </ul>		
<p><b>FR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Veillez inclure un meilleur éclairage dans le scénario privilégié.</i></li> </ul> <p><b>EN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Make sure to include better lighting in the preferred scenario.</i></li> </ul>		

## **ANNEXE — APPENDIX**



VILLE DE | CITY OF  
WESTMOUNT

**RECONSTRUCTION DE L'AVENUE  
UPPER LANSDOWNE  
RECONSTRUCTION OF  
UPPER LANSDOWNE AVENUE**

30/11/2023





# RECONSTRUCTION DE L'AVENUE

## Ordre du jour

MOTS DE BIENVENUE / WORDS OF WELCOME 18:05

---

FAITS SAILLANTS DE L'ATELIER PRÉCÉDENT / PREVIOUS WORKSHOP HIGHLIGHTS 18:15

---

PRÉSENTATION DU PROJET / PROJECT PRESENTATION 18:20

---

PRÉSENTATION SUR LA CONSTRUCTION / PRESENTATION CONCERNING CONSTRUCTION 19:00

---

PRÉSENTATION DE L'ATELIER / WORKSHOP PRESENTATION 19:15

---

TABLES DE DISCUSSION / DISCUSSION TABLES 19:20

---

FIN DE L'ATELIER / END OF WORKSHOP 20:00+

---

MOTS DE BIENVENUE / WORDS OF WELCOME



**CONSEILLER CONRAD PEART  
DISTRICT 4**

Commissaire à l'aménagement urbain et à l'architecture  
(le génie et les infrastructures)

**COUNCILLOR CONRAD PEART  
DISTRICT 4**

Commissioner of Urban Planning and Architecture  
(Engineering and Infrastructure)



**CONSEILLER ANTONIO D'AMICO  
DISTRICT 1**

Commissaire des finances

**COUNCILLOR ANTONIO D'AMICO  
DISTRICT 1**

Commissioner of Finance

FAITS SAILLANTS DE L'ATELIER PRÉCÉDENT / PREVIOUS WORKSHOP HIGHLIGHTS



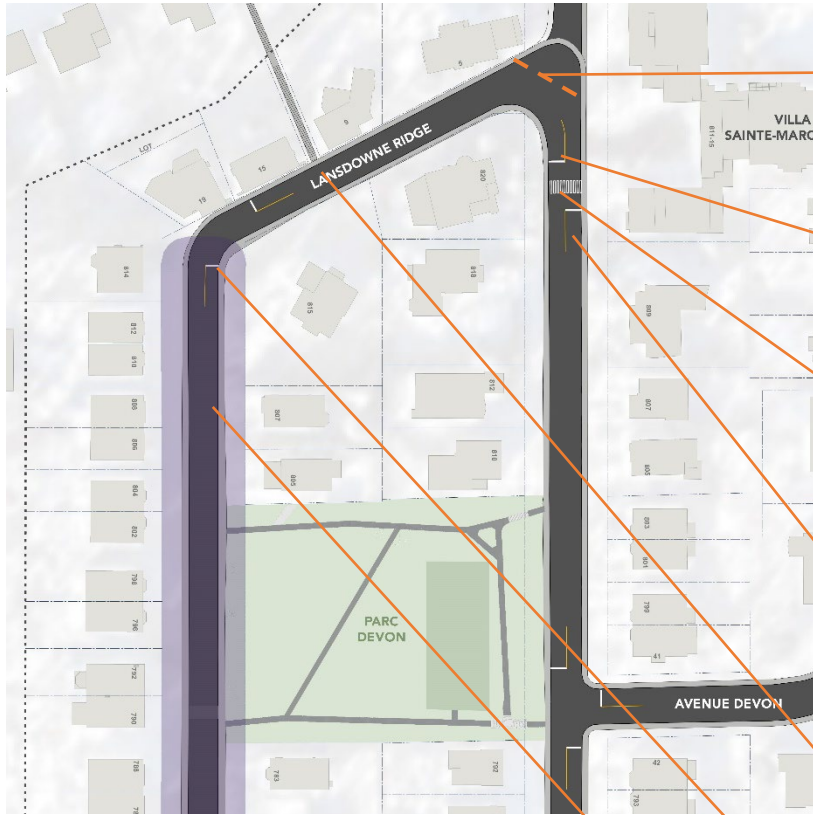
**Atelier 1: 28 participant.e.s**  
**Questionnaire en ligne: 43 répondant.e.s**



PROCESSUS DÉCISIONNEL /  
DECISION-MAKING PROCESS



# Enjeux principaux / Main challenges



Ligne de désir piétonne  
Pedestrian desire path

Visibilité limitée de l'arrêt et du passage pour piétons pour les conducteurs venant de Lansdowne Ridge  
Limited visibility of stop and crosswalk for drivers coming from Lansdowne ridge

Automobilistes stationnent sur le passage piéton  
Drivers park on crosswalk

Stationnement triple aux heures de pointe, direction sud bloquée  
Drivers triple park during drop-off, southbound direction blocked

Escalier très utilisé par les étudiants (accès à CDN-NDG et aux transports en commun)  
Staircase greatly used by students (access to CDN-NDG and public transit)

Arrêt omis par les automobilistes  
Stop omitted by drivers

453 véhicules (95%) vers le sud et 26 véhicules vers le nord(5%)  
453 vehicles (95%) going south and 26 vehicles going north (5%)



**Quel est le mode de transport principal utilisé par votre enfant pour se rendre à l'école en hiver ?**  
What is the primary mode of transportation your child uses to get to school in the winter?

<b>Voiture / Car</b>	86	<b>72%</b>
<b>Bus (STM)</b>	8	<b>7%</b>
<b>Metro (STM)</b>	5	<b>4%</b>
<b>Marche / Walking</b>	17	<b>14%</b>
<b>Vélo / Bicycle</b>	1	<b>1%</b>
<b>Taxi / Uber</b>	1	<b>1%</b>
<b>Carpooling</b>	1	<b>1%</b>
<b>Private transport</b>	1	<b>1%</b>
		<b>25%</b>



# Enjeux principaux / Main challenges



Parc Devon : Accès Upper Lansdowne utilisé par 90 % des répondants, absence de traverse piétonne légitime  
 Devon park: Upper Lansdowne access used by 90 % of respondents, no designated crosswalk

Souhait d'une barrière entre le parc et la chaussée  
 Desire for a barrier between the park and the road

Les arbres matures et la végétation sont très appréciés  
 Mature trees & greenery are greatly appreciated

Enjeux de gestion de neige  
 Snow management issues

Trottoirs utilisés pour prendre des marches, promener son chien, faire du jogging, aller au parc  
 Sidewalks used for taking walks, walking dog, jogging, going to the park

Enjeux de vitesse véhiculaire  
 Speeding by motorists

Difficile de monter Upper-Lansdowne pendant les heures de pointe scolaire  
 Difficult to go up Upper-Lansdowne during peak school hours



## HEURE DE POINTE AM (7H30-8H30)

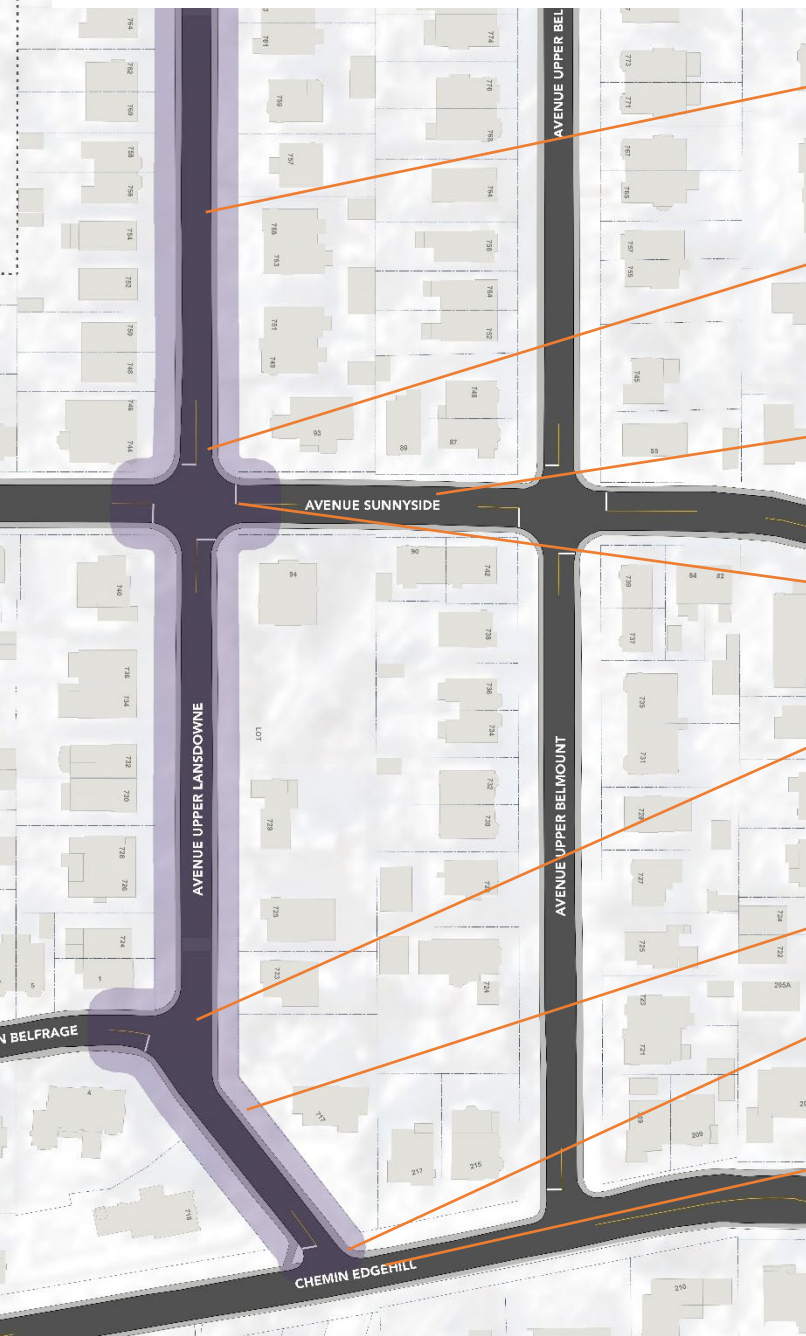


Nombre de véhicules



Nombre de piétons

# Enjeux principaux / Main challenges



Les enfants jouent dans la rue  
Children play on the street

Besoin d'un meilleur éclairage,  
appréciation du style de lampadaire  
Need for better lighting, appreciation of  
existing lamppost style

Sunnyside joue le rôle d'une rue  
collectrice locale  
Sunnyside plays the role of a local collector  
street

L'arrêt n'est pas respecté  
Stop isn't respected

Absence de traverse piétonne légitime  
No designated crosswalk

Excès de vitesse, rue locale utilisée  
comme raccourci  
Speeding, local street used as a shortcut

Conifère cache la vue  
Pine tree blocks view

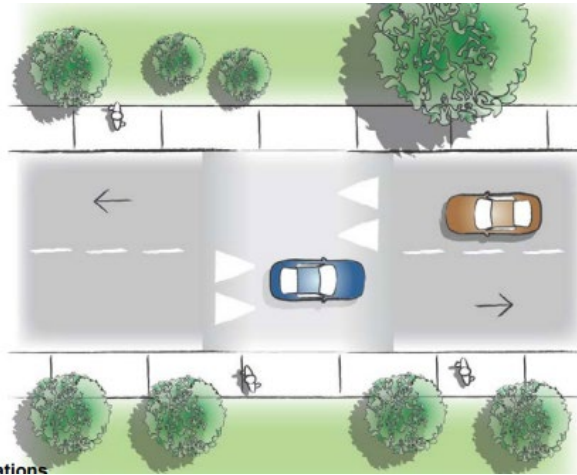
Absence de passage piéton légitime sur  
200 m entre Boulevard et Lexington  
No designated crosswalk for 200m between  
Boulevard & Lexington



# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## DÉFLEXION VERTICALE ET TEXTURE / VERTICAL DEFLECTION AND TEXTURE

### Dos d'âne / Speed hump



rations



#### Avantages / Benefits

- Efficace pour ralentir les voitures à l'emplacement du dos d'âne
- À combiner avec des mesures horizontales (rétrécissement) pour en augmenter l'efficacité.
- Effective at slowing down cars at the location of the speed hump
- May be combined with horizontal measures (narrowing) to increase effectiveness

#### Inconvénients / Disadvantages

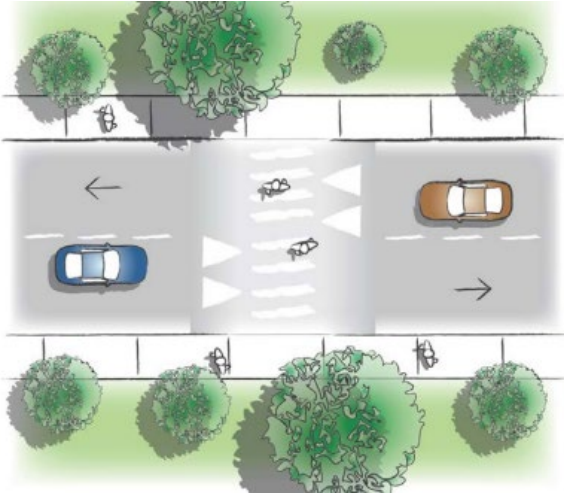
- Impacts sur les véhicules d'urgence
- Défis de drainage et de déneigement
- Accélération entre les dos d'âne, augmentation possible des niveaux de bruit
- Aucun avantage pour la biodiversité
- D'autres techniques doivent être privilégiées lors de la reconstruction d'une rue (p. e., la largeur).
- Impacts on emergency vehicles
- Difficulty with drainage and snow clearance
- Drivers speed up between humps, possible increase of noise levels
- No added benefit for biodiversity
- Other techniques should be prioritized when rebuilding a street (e.g. width)



# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## DÉFLEXION VERTICALE ET TEXTURE (suite) / VERTICAL DEFLECTION AND TEXTURE (continued)

### Dos d'âne allongé avec passage piéton surélevé / Speed table with crossing



#### Avantages / Benefits

- Permet un passage accessible là où l'asphalte s'élève pour rejoindre le trottoir
  - Efficace pour ralentir les voitures à l'endroit où se trouve le passage
  - Les piétons sont plus visibles pour les conducteurs lorsqu'ils traversent
  - Peut être associé à des saillies
- 
- Provides accessible crossing where the asphalt rises to meet the sidewalk
  - Effective at slowing down cars at the location of the crossing
  - Pedestrians are more visible to drivers as they cross
  - Can pair with neckdowns

#### Inconvénients / Disadvantages

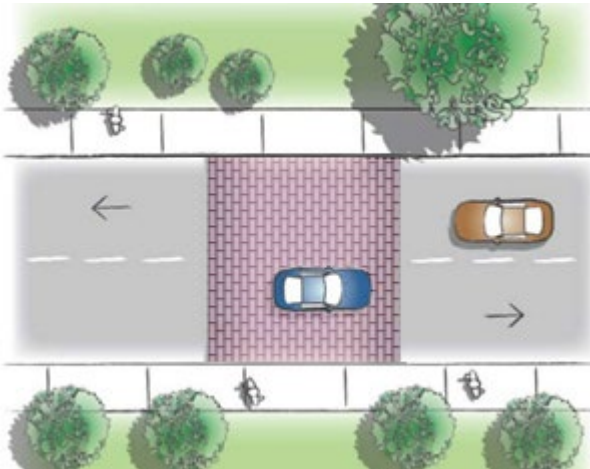
- Mêmes inconvénients que les dos d'âne
  - Nécessité de veiller à ce que les piétons qui attendent de traverser soient visibles par les conducteurs
- 
- Same as speed humps
  - Need to ensure that pedestrians waiting to cross are visible to drivers



# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## DÉFLEXION VERTICALE ET TEXTURE (suite) / VERTICAL DEFLECTION AND

### Changements de texture / Surface treatments



#### Avantages / Benefits

- Effet de délimitation et de sensibilisation
- Signale un changement de contexte aux usagers de la rue et encourage une réduction de la vitesse
- Delineate and create awareness
- Signals context change to street users and encourages lower driving speeds

#### Inconvénients / Disadvantages

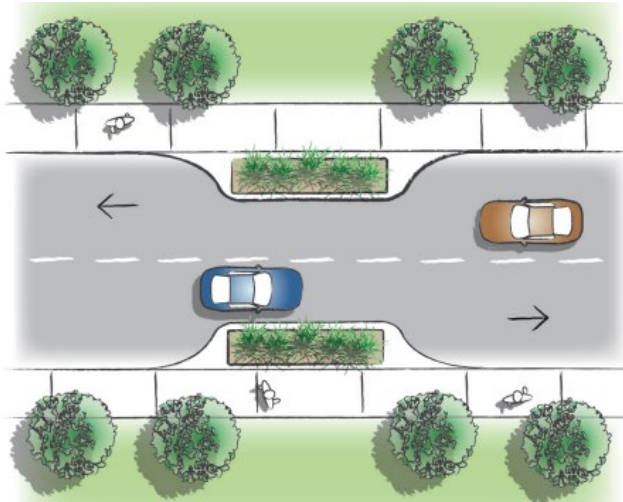
- Peu efficace si ne pas combiné avec d'autres mesures
- Coût
- Limited impact if not accompanied by additional measures
- More costly



# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## DÉFLEXION HORIZONTALE / HORIZONTAL DEFLECTION

### Rétrécissement en goulot / Neckdown



#### Avantages / Benefits

- Définit les aires de stationnement
- Offre de l'espace pour les aménagements, la verdure, la gestion de l'eau, etc.
- Lorsqu'associé à un passage pour piétons, il constitue un refuge pour les piétons qui attendent de traverser la rue et raccourcit la distance de traverse
- Lorsqu'associé à un passage pour piétons, il permet d'augmenter la visibilité des piétons car les véhicules ne peuvent pas se stationner immédiatement en avant du passage.
- Define parking bays
- Provide space for amenities, greenery, water management, etc.
- When paired with crosswalk, provide a haven for pedestrians waiting to cross the street and shorten the crossing distance
- When paired with crosswalk, pedestrians are more visible as vehicles can not park directly in front of or near the crosswalk.



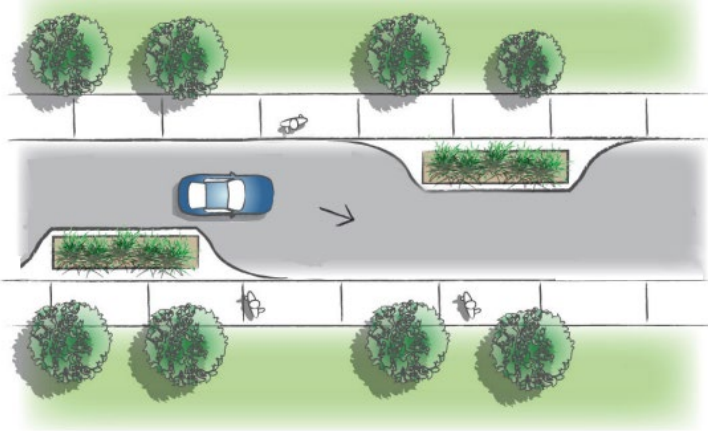
#### Inconvénients / Disadvantages

- Perte possible de places de stationnement
- Difficile à combiner avec une piste cyclable
- Possible loss of parking
- Difficult to pair with cycle lane

# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## DÉFLEXION HORIZONTALE (suite) / HORIZONTAL DEFLECTION (continued)

### Chicane



#### Avantages / Benefits

- Mêmes avantages que le rétrécissement en goulot
- Crée des routes étroites et sinueuses forcent à conduire plus lentement et plus prudemment
- Un chemin ondulé interrompt toute vue dégagée et oblige les conducteurs à ralentir
- Same advantages as Neckdowns
- Narrow, curving roads encourage motorists to drive more slowly and carefully
- An undulating path interrupts any clear view ahead and compels drivers to slow down

#### Inconvénients / Disadvantages

- Impacts sur le déneigement et l'enlèvement de la neige
- Difficile à associer à une piste cyclable
- Perte possible de places de stationnement
- Impacts on snow clearing and removal
- Difficult to pair with cycle lane
- Possible loss of parking



# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## DÉFLEXION HORIZONTALE (suite) / HORIZONTAL DEFLECTION (continued)

### Voies étroites / Narrow lanes



#### Avantages / Benefits

- Les voies et rues étroites ralentissent les conducteurs
- Tight lanes and street slow down drivers

#### Inconvénients / Disadvantages

- S'appuie sur la présence d'objets pour augmenter la friction (véhicules stationnés, trafic en sens inverse)
- Only works in presence of elements intended to cause friction (e.g. parked cars, car in opposite direction)

### Saillies virtuelles / Virtual narrowing



#### Avantages / Benefits

- Réduit la vitesse véhiculaire
- Formalise des espaces dédiés à d'autres usages
- Faible coût
- Reduces speeding
- Formalizes space for other uses
- Low cost

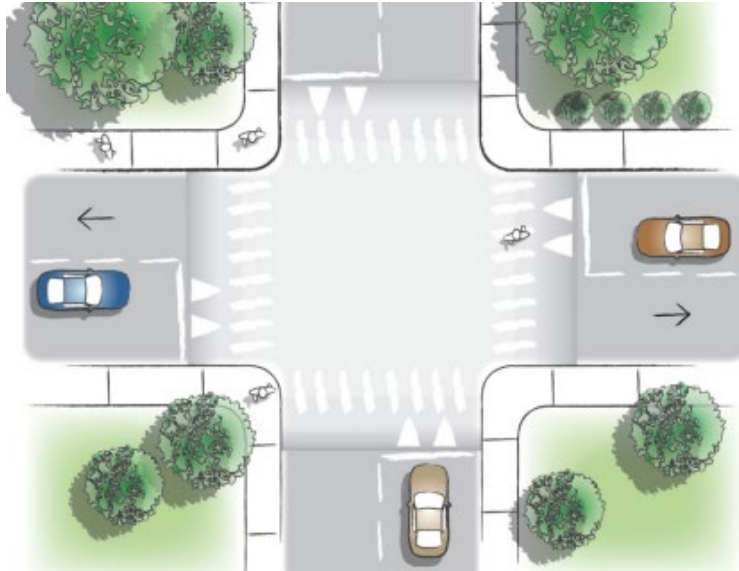
#### Inconvénients / Disadvantages

- Doit être défini à l'aide d'éléments verticaux pour être efficace (bollards, etc.).
- Needs to be implemented with vertical elements to be efficient (bollards etc.)

# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## INTERSECTIONS

### Intersection surélevée / Raised intersection



#### Avantages / Benefits

- Utilisé pour réduire la vitesse à l'approche de l'intersection
- Surélève les piétons pour les rendre plus visibles et réduit l'accumulation de flaques d'eau au passage piéton
- Intégration facile avec la circulation cycliste
- Used to reduce speed when approaching an intersection
- Raises pedestrians to make them more visible and reduces puddle accumulation at crosswalk
- Integrates well with cyclist use

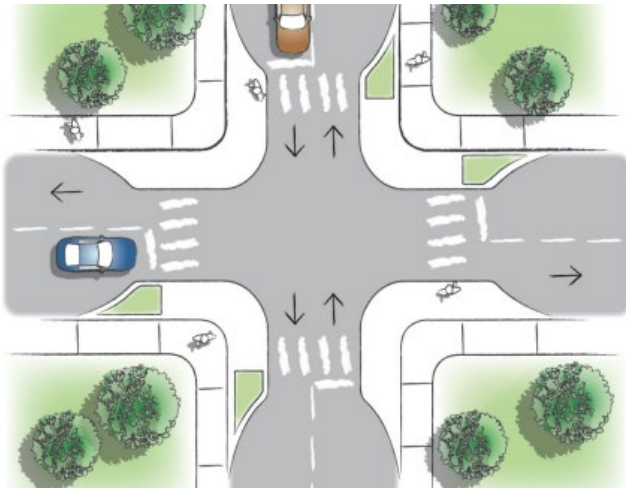
#### Inconvénients / Disadvantages

- Ralentissement des véhicules d'urgence
- Difficultés modérées pour la maintenance opérationnelle
- Peut poser des problèmes d'accessibilité universelle pour les malvoyants, mais peut être compensé par des différences de texture dans les matériaux
- Slows down emergency vehicles
- Moderate challenges for operational maintenance
- Can cause issues pertaining to universal accessibility for the visually impaired, but can be offset by textural differences in materials

# BOÎTE À OUTILS POUR L'APAISEMENT / TRAFFIC CALMING TOOLBOX

## INTERSECTIONS (suite / continued)

### Resserrement de l'intersection (saillie) / Narrowing of intersection (bump-out)



#### Avantages / Benefits

- Assure une vue dégagée des piétons en attente de traverser
  - Formalise des espaces dédiés à d'autres usages
  - Réduit la distance de traverser
  - Signale un changement de contexte aux usagers de la rue et encourage une réduction de la vitesse
  - Réduit la vitesse de virage des automobilistes
  - Prévoit de l'espace pour les aménagements, la verdure, la gestion de l'eau, etc.
- 
- Ensures unobstructed view of pedestrians waiting to cross
  - Formalizes space for other uses
  - Reduces crossing distance
  - Signals context change to street users (gateway effect) and encourages lower driving speeds
  - Reduces driver's turning speed
  - Provide space for amenities, greenery, water management, etc.



#### Inconvénients / Disadvantages

- Difficile à combiner avec une piste cyclable
- Difficult to pair with cycle lane

# SCENARIO

**A**

BIDIRECTIONNELLE  
TWO-WAY

**B**

UNIDIRECTIONNELLE  
ONE-WAY

**A1**

BIDIRECTIONNELLE  
AMÉLIORÉE  
IMPROVED TWO-WAY

**A2**

BIDIRECTIONNELLE  
LOCALE SEULEMENT  
LOCAL TWO-WAY





# SCENARIO

**A**

BIDIRECTIONNELLE  
TWO-WAY

**B**

UNIDIRECTIONNELLE  
ONE-WAY

**A1**

BIDIRECTIONNELLE  
AMÉLIORÉE  
IMPROVED TWO-WAY

**A2**

BIDIRECTIONNELLE  
LOCALE SEULEMENT  
LOCAL TWO-WAY



- Avantage de solutionner quelques-uns des enjeux devant la Villa
- Espace disponible pour le demi-tour sur Upper Lansdowne restreint
- Conflit avec les véhicules arrivant en sens unique
- Potentiel de délinquance
- Potentiel demi-tour dans les entrées charretières des résidents

- Advantage of resolving some of the issues in front of the Villa
- Limited space for U-turn on Upper Lansdowne
- Conflict with one-way traffic
- Potential for delinquency
- Potential for U-turns in residents' driveways

# SCENARIO

**A**

BIDIRECTIONNELLE  
TWO-WAY

**B**

UNIDIRECTIONNELLE  
ONE-WAY

**A1**

BIDIRECTIONNELLE  
AMÉLIORÉE  
IMPROVED TWO-WAY

**A2**

BIDIRECTIONNELLE  
LOCALE SEULEMENT  
LOCAL TWO-WAY



- Avantage de solutionner quelques-uns des enjeux devant la Villa
  - Espace disponible pour le demi-tour sur Upper Lansdowne restreint
  - Conflit avec les véhicules arrivant en sens unique
  - Potentiel de délinquance
  - Potentiel demi-tour dans les entrées charretières des résidents
- 
- Advantage of resolving some of the issues in front of the Villa
  - Limited space for U-turn on Upper Lansdowne
  - Conflict with one-way traffic
  - Potential for delinquency
  - Potential for U-turns in residents' driveways

# SCENARIO

**A**

BIDIRECTIONNELLE

TWO-WAY



**A**

BIDIRECTIONNELLE  
AMÉLIORÉE  
IMPROVED TWO-WAY



**B**

UNIDIRECTIONNELLE

ONE-WAY



**B1**

UNIDIRECTIONNELLE  
JUSQU'À EDGEHILL  
ONE-WAY TO  
EDGEHILL

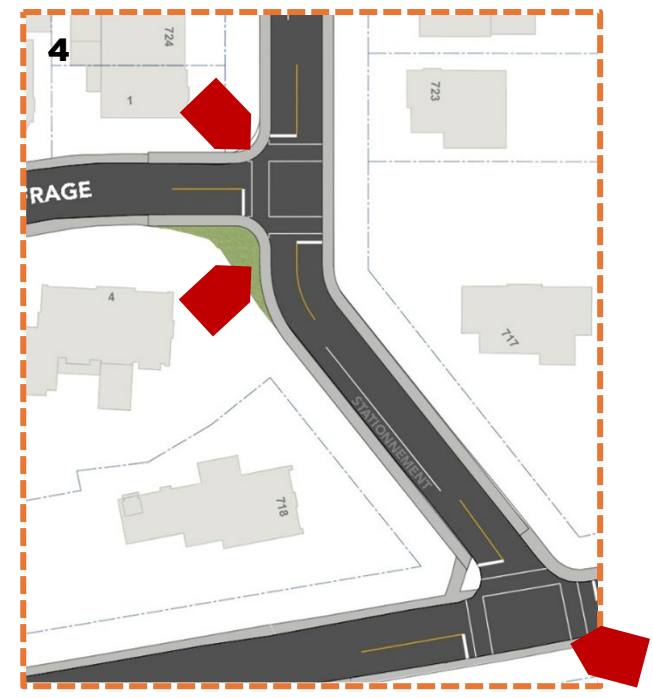
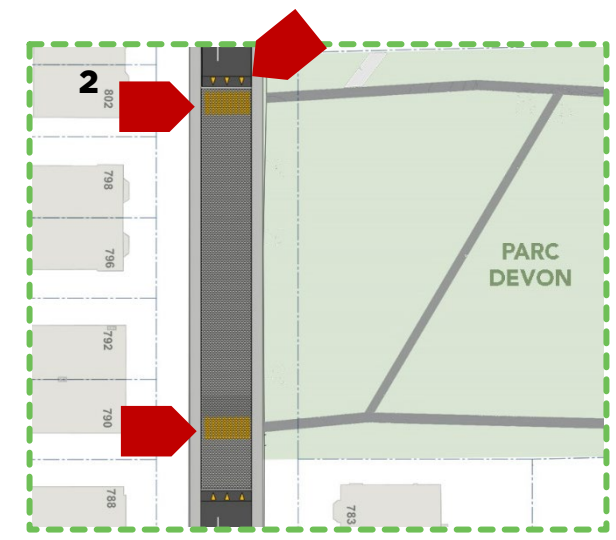


**B2**

UNIDIRECTIONNELLE  
FACE-À-FACE  
FACE-TO-FACE  
ONE-WAY



# OPTION A : BIDIRECTIONNELLE AMÉLIORÉE / IMPROVED TWO-WAY



## OPTION A : BIDIRECTIONNELLE AMÉLIORÉE / IMPROVED TWO-WAY

### AVANTAGES

- Formalise l'utilisation qui est déjà faite du 'coude' par les piétons
- Ajoute des traverses au parc Devon, besoin soulevé par plusieurs intervenants
- Encourage le respect de l'arrêt de l'avenue Sunnyside
- Ralentit les virages des automobilistes à l'intersection de Belfrage
- Permet une traverse sécuritaire entre les escaliers de part et d'autre d'Edgehill

### INCONVÉNIENTS

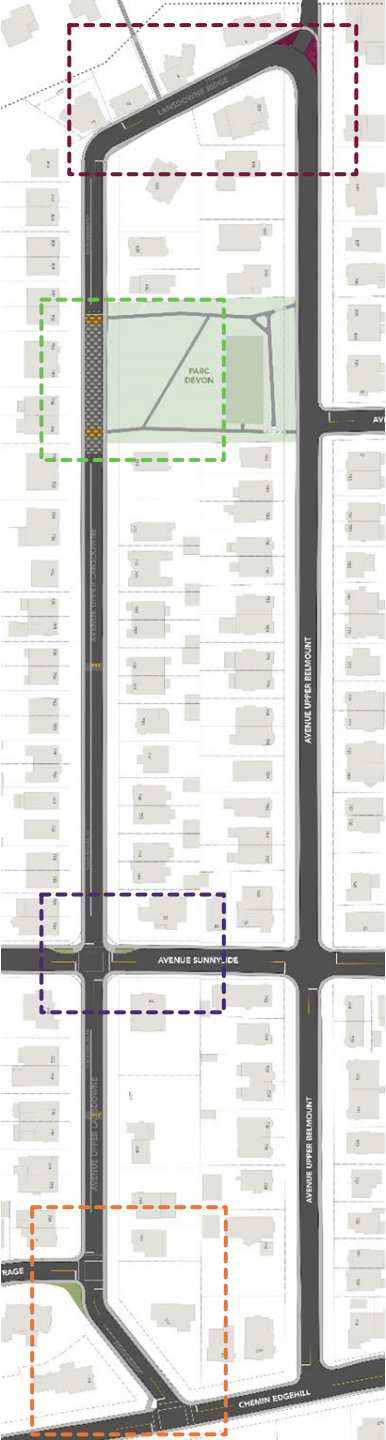
- Ne permet pas d'améliorer la situation du débarcadère et de sécuriser le passage piéton
- Ne résout pas l'arrêt non respecté du coin Lansdowne Ridge
- Ne résout pas les enjeux soulevés liés à l'étroitesse de la chaussée
- Ne maximise pas le verdissement et ne permet pas l'élargissement des trottoirs

### BENEFITS

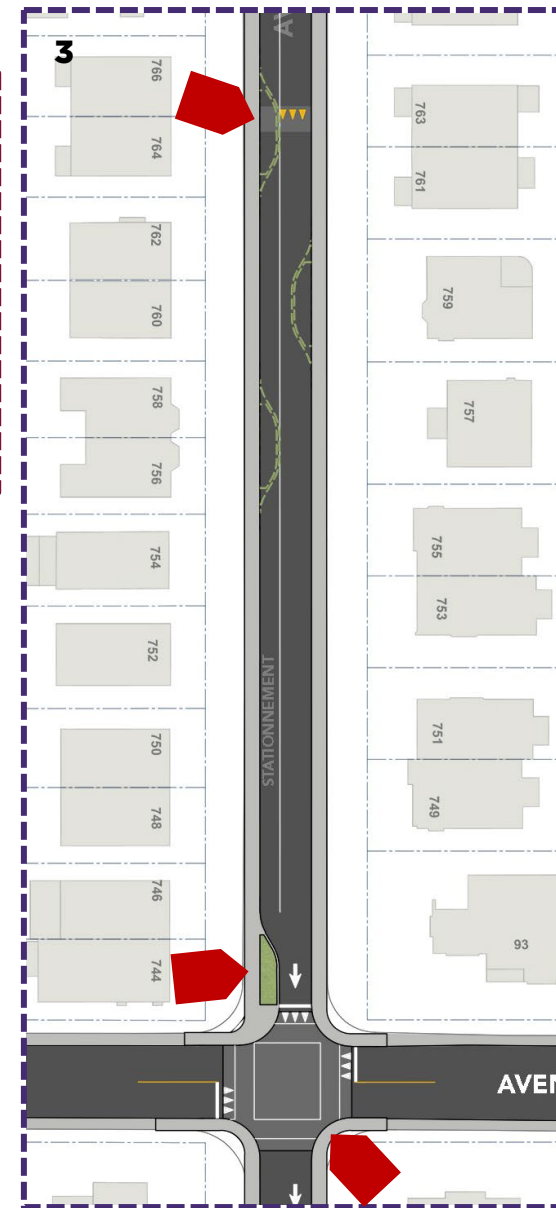
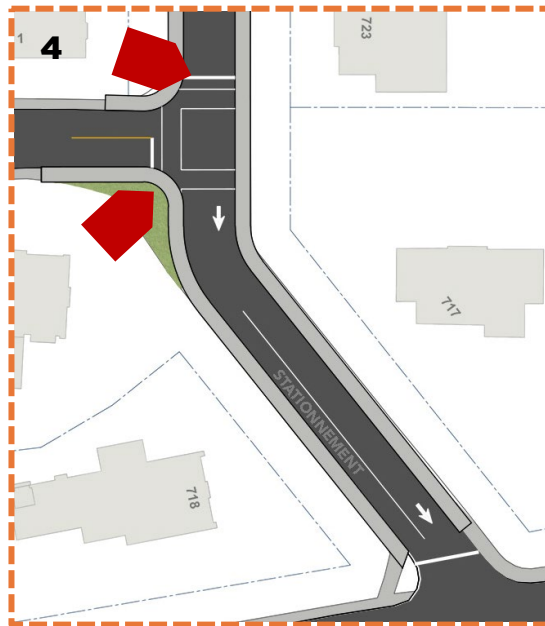
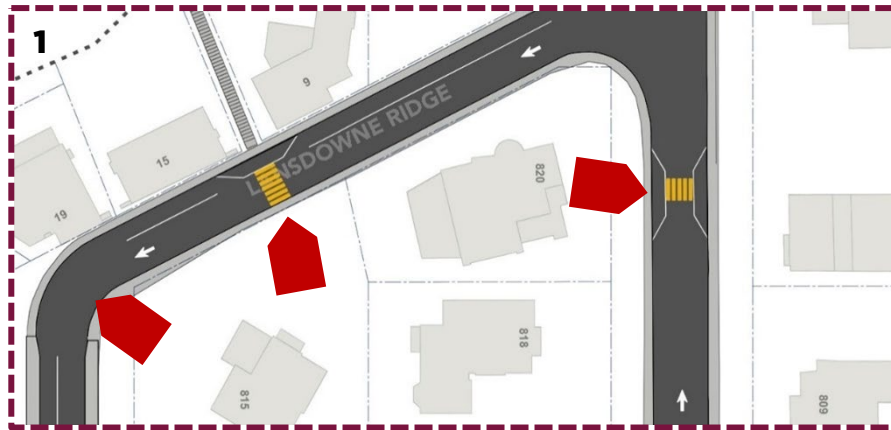
- Formalizes the use that is already made of the 'elbow' by pedestrians
- Adds crossings to Devon Park, need highlighted by several stakeholders
- Encourages respect of the Sunnyside Avenue stop
- Slows down the turns of motorists at the Belfrage intersection
- Allows for safe crossing between sets of stairs on Edgehill

### DISADVANTAGES

- Does not improve the drop-off zone situation and does not allow to secure pedestrian crossing
- Does not resolve ignored stop at Lansdowne Ridge corner
- Does not resolve the issues related to the narrowness of the roadway
- Does not maximize greening and does not allow for widening of sidewalks



OPTION B1 : UNIDIRECTIONNELLE JUSQU'À EDGEHILL /  
ONE-WAY TO EDGEHILL





## OPTION B1 : UNIDIRECTIONNELLE JUSQU'À EDGEHILL / ONE-WAY TO EDGEHILL

### AVANTAGES

- Formalise l'usage déjà fait d'Upper Lansdowne
- Réduit les conflits véhiculaires
- Ouvre la porte à plusieurs opportunités:
  - Permet de sécuriser la traverse de la Villa Sainte-Marcelline
  - Permet d'ajouter une traverse piétonne devant les escaliers Lansdowne Ridge grâce à une meilleure visibilité
  - Permet des trottoirs élargis sur Upper Lansdowne
  - Permet l'extension de la verdure, potentiellement sous la forme de bioretention, devant le parc Devon et de créer une barrière entre la chaussée et le parc
  - Solutionne les problématiques liées à l'étroitesse de la chaussée en ayant une voie de circulation plutôt que deux
  - Saillie sécurise la traverse Sunnyside et décourage le virage à gauche

### INCONVÉNIENTS

- Allonge le trajet en automobile pour les résidents sur UL
- Cause un changement dans les habitudes des résidents
- Attente possible pour automobilistes devant l'école aux heures de pointe

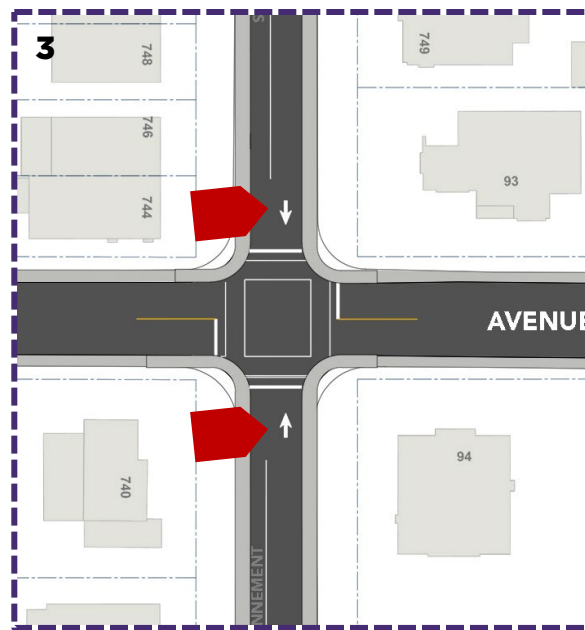
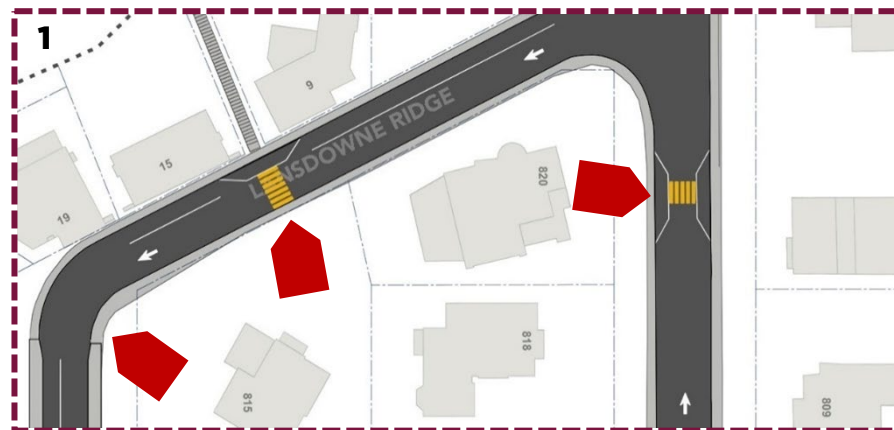
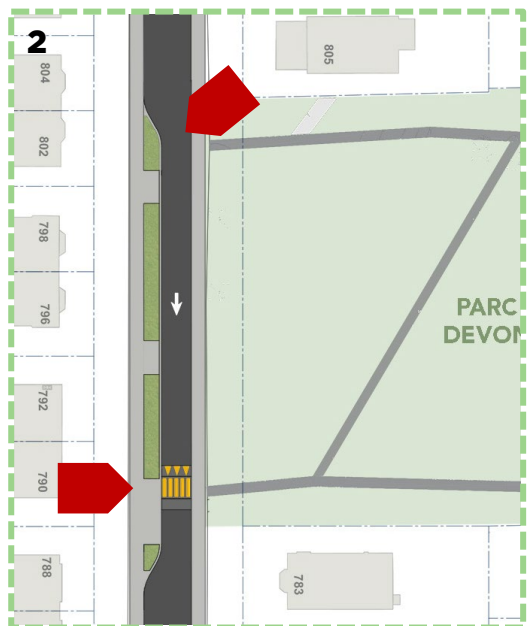
### BENEFITS

- Formalizes existing use of Upper Lansdowne Avenue
- Reduces vehicular conflicts
- Opens the door to many opportunities:
  - Safe crossing at Villa Sainte-Marcelline
  - Allows for a pedestrian crossing in front of the Lansdowne Ridge stairs, thanks to increased visibility
  - Enables wider sidewalks on Upper Lansdowne
  - Allows for the extension of greenery, potentially in the form of bioretention, from Devon Park to the street, and creates a barrier between the roadway and the park
  - Solves problems associated with the narrowness of the roadway by having one lane of traffic instead of two
  - Bump-out secures Sunnyside crossing and discourages left turns

### DISADVANTAGES

- Longer car journey for UL residents
- Causes a change in residents' habits
- Possible delay for drivers in front of the school during rush hours

OPTION B2 : UNIDIRECTIONNELLE FACE-À-FACE /  
FACE-TO-FACE ONE-WAY





# OPTION B2 : UNIDIRECTIONNELLE FACE-À-FACE / FACE-TO-FACE ONE-WAY

## AVANTAGES

- Formalise l'usage qui est déjà fait d'Upper Lansdowne
- Réduit les conflits véhiculaires
- Utilise la déclivité naturelle de UL entre Edgehill et Sunnyside comme mesure d'atténuation de la vitesse
- Face-à-face élimine les virages et donc diminue les possibilités d'accident au coin de Sunnyside
- Ouvre la porte à plusieurs opportunités:
  - Permet de sécuriser la traverse de la Villa Sainte-Marcelline
  - Permet d'ajouter une traverse piétonne devant les escaliers Lansdowne Ridge grâce à la visibilité
  - Permet des trottoirs élargis sur Upper Lansdowne
  - Permet l'ajout de verdissement ponctuel, potentiellement sous la forme de bioretention
  - Solutionne les problématiques liées à l'étroitesse de la chaussée en ayant une seule voie de circulation plutôt que deux.

## INCONVÉNIENTS

- Mise à sens unique contre le patron de circulation naturel de Upper Lansdowne au sud de Sunnyside
- Maintien des voies trop étroites sur Upper Belmont au sud de Devon
- Allonge le trajet en automobile pour les résidents de UL
- Attente possible pour automobilistes devant l'école aux heures de pointe
- Cause un changement significatif dans les schémas de circulation et dans l'utilisation des intersections
- Stationnement du mauvais côté entre Edgehill et Sunnyside

## BENEFITS

- Formalizes existing use of Upper Lansdowne Avenue
- Reduces vehicular conflicts
- Uses UL's natural slope between Edgehill and Sunnyside as a measure of speed attenuation
- Face-to-face eliminates turns and therefore reduces the possibility of accidents at the corner of Sunnyside
- Opens the door to many opportunities:
  - Safe crossing at Villa Sainte-Marcelline
  - Allows for a pedestrian crossing in front of the Lansdowne Ridge stairs, thanks to increased visibility
  - Enables wider sidewalks on Upper Lansdowne
  - Allows the addition of greening, potentially in the form of bioretention
  - Solves problems associated with the narrowness of the roadway by having one lane of traffic instead of two.

## DISADVANTAGES

- One-way orientation against natural traffic pattern on Upper Lansdowne south of Sunnyside
- Maintains narrow lanes on Upper Belmont south of Devon
- Longer car journey for UL residents
- Possible delay for drivers in front of the school during rush hours
- Causes a significant change in traffic patterns and use of intersections
- Wrong-side parking between Edgehill and Sunnyside



## SYNTHÈSE / SUMMARY

Évaluation par rapport à la situation existante /  
Assessment against existing situation

### OPTION A

BIDIRECTIONNELLE  
AMÉLIORÉE  
IMPROVED TWO-WAY



- Tronçon surélevé en pavés
- Saillies sur Sunnyside
- Alignement de Belfrage
- Arrêts sur Edgehill
- Raised paved section
- Bump-outs on Sunnyside
- Alignment of Belfrage
- Stops on Edgehill

### OPTION B1

UNIDIRECTIONNELLE  
JUSQU'À EDGEHILL  
ONE-WAY TO EDGEHILL



- Verdissage devant le parc
- Saillie sur Upper Lansdowne
- Intersection Sunnyside surélevée
- Trottoirs élargis
- Alignement de Belfrage
- Greening in front of the park
- Bump-out on Upper Lansdowne
- Raised Sunnyside intersection
- Widened sidewalks
- Alignment of Belfrage

### OPTION B2

UNIDIRECTIONNELLE  
FACE-À-FACE  
FACE-TO-FACE  
ONE-WAY



- Verdissage côté opposé du le parc
- Trottoirs élargis
- Alignement de Belfrage
- Saillies sur UL à Belfrage
- Greening in opposite of the park
- Widened sidewalks
- Alignment of Belfrage
- Bump-out on UL at Belfrage

**Impact sur l'expérience piétonne /  
Impact on pedestrian experience**

+

+++

+++

**Impact sur la vitesse véhiculaire (ralentissement)/  
Impact on vehicle speed (slowing down)**

+

+++

++

**Impact sur le cheminement véhiculaire/  
Impact on car journeys**

○

-

---

**Impact sur le verdissage /  
Impact on greening**

+

+++

+++

# PRÉSENTATION DU PROJET / PROJECT PRESENTATION

## ÉCHÉANCIER / SCHEDULE

	NOVEMBRE November	DÉCEMBRE December	JANVIER January	FÉVRIER February	MARS March	AVRIL April	MAI May	JUIN June	JUILLET July	AOUT August	SEPTEMBRE September	OCTOBRE October	NOVEMBRE November
Atelier participatif Participatory Workshop	2												
Atelier sur les scénarios d'aménagement Discussion on Reconstruction Scenarios	30												
Session pour le scénario privilégié Public Session for privileged scenario			x										
Plans et devis Plans and specs													
Construction Construction													

<https://engage.westmount.org/en/project/reconstruction-of-upper-lansdowne-avenue/>  
<https://engage.westmount.org/projet/reconstruction-de-lavenue-upper-lansdowne/>

# CALENDRIER DES TRAVAUX ET PHASES DES ZONES DE CONSTRUCTION / WORK SCHEDULE AND PHASING OF CONSTRUCTION ZONES

**Ultimement, les informations précises concernant les dates du calendrier de construction, et le phasage des zones de construction seront reçues à la suite de la réunion de démarrage avec l'entrepreneur général octroyé. Une fois obtenue, l'information sera communiquée aux résidents sous la forme d'un avis papier distribué à votre maison (prévue pour fin mars ou début avril)**

**Ultimately, the precise information regarding the construction schedule dates, and the phasing of the construction zones will be received following the start-up meeting with the awarded general contractor. Once obtained, the information will be communicated to the residents in the form of a paper notice delivered to your home (planned for end of March or early April)**

La construction est prévue sur une période de 26 semaines  
The construction phase is expected to span a total of 26 weeks

La date de démarrage du chantier est établie selon la déclaration officielle du Ministère des Transports marquant la fin de la période de dégel (généralement la deuxième semaine de mai de l'année)  
The start date of the construction site is established by the Ministry of Transport's official declaration marking the end of the thaw period (typically occurs on the second week of May of each year)

# CALENDRIER DES TRAVAUX ET PHASES DES ZONES DE CONSTRUCTION / WORK SCHEDULE AND PHASING OF CONSTRUCTION ZONES



LÉGENDE:	
<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	DERNIÈRE DATE SCOLAIRE AVANT LES VACANCES D'ÉTÉ : Le 21 Juin
<span style="background-color: orange; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	DATE SCOLAIRE DES ÉTUDIANTS POUR LA NOUVELLE ANNÉE ACADÉMIQUE: Le 28 Août

	MARS				AVRIL					MAI				JUIN				JUILLET					AOÛT					SEPTEMBRE					OCTOBRE				NOVEMBRE				DÉCEMBRE			
	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30
<b>ZONE 1</b>																																												
<b>ZONE 2</b>																																												
<b>ZONE 3</b>																																												

L'objectif est d'organiser les zones de construction en fonction des vacances scolaires d'été de la Villa Sainte-Marcelline, afin de minimiser les nuisances à la circulation scolaire.

The objective is to organize construction zones in a manner that revolves around Villa Saint-Marcelline's school summer break, aiming to minimize disruption to school traffic.

Les travaux des zones 2 et 3 devraient commencer peu après le début des vacances scolaires d'été, afin de minimiser l'impact sur la circulation le long de la section nord d'Upper Lansdowne (et de l'avenue Sunnyside (en direction de l'est et de l'ouest). Sunnyside (dans les directions est et ouest).

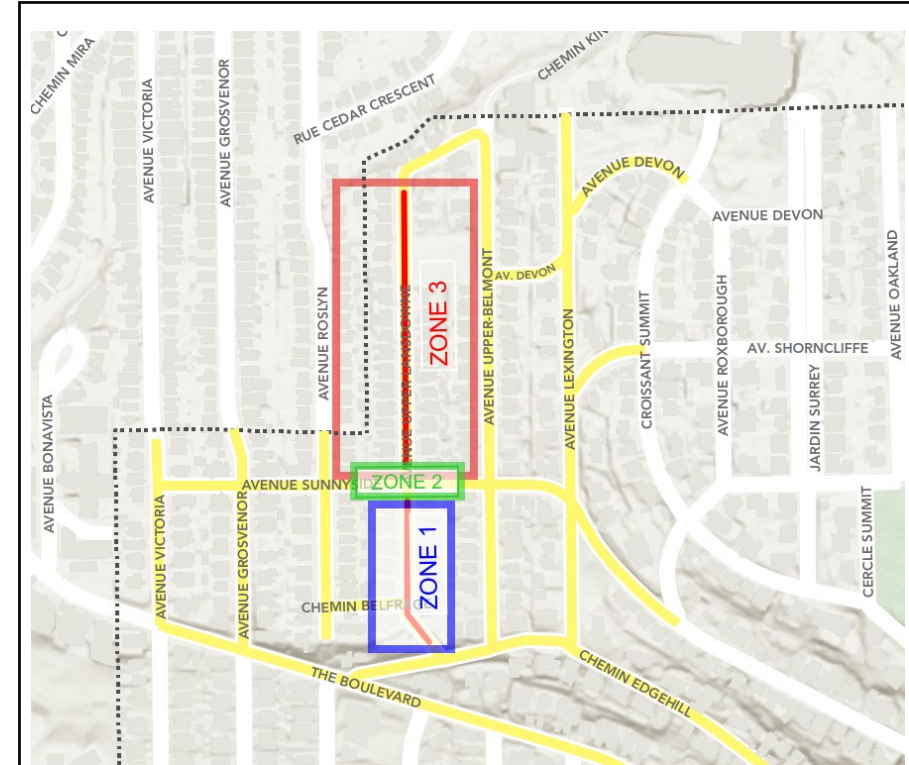
L'avantage de cette approche est que l'année scolaire en cours ne subira pas un changement dans les habitudes de circulation avant les vacances d'été. Le détournement pour les étudiants et les parents débutera seulement au début du semestre d'automne, en août.

Zone 2 and Zone 3 are planned to start soon after the student summer break begins, ensuring minimal impact on traffic along the north section of Upper Lansdowne and Av. Sunnyside (in the east and west direction)

The benefit of this approach is that the ongoing academic school year will not experience a disruption in traffic routines before their summer break. The detour for student and parent traffic will only commence at the beginning of the fall semester in August.

Des informations additionnelles seront fournies lors de la séance publique de janvier, après que le scénario de conception privilégié aura été déterminé.

Additional details will be provided during the public session in January, after the preferred design scenario has been determined.



*Ultimement, les informations précises concernant les dates du calendrier de construction, et le phasage des zones de construction seront reçues à la suite de la réunion de démarrage avec l'entrepreneur général octroyé. Une fois obtenue, l'information sera communiquée aux résidents sous la forme d'un avis papier distribué à votre maison.*

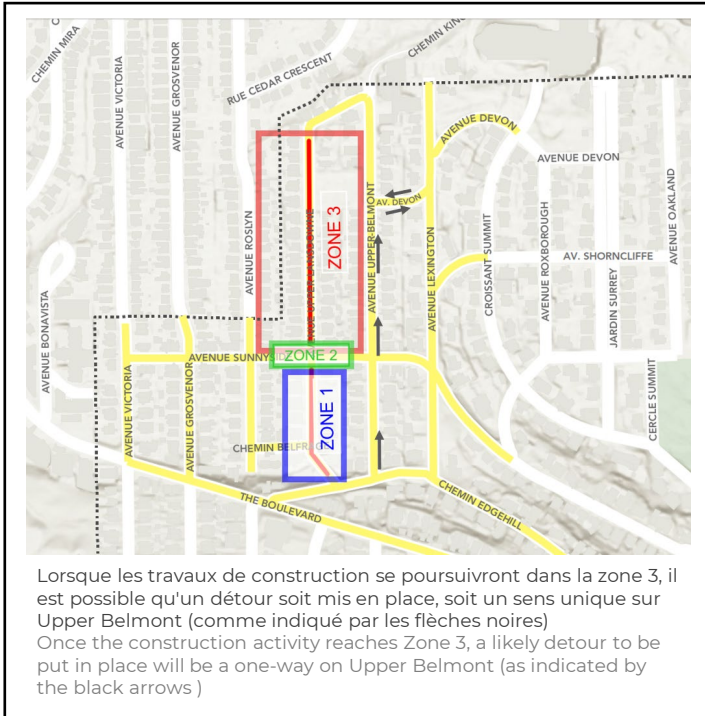
*Ultimately, the precise information regarding the construction schedule dates, and the phasing of the construction zones will be received following the start-up meeting with the awarded general contractor. Once obtained, the information will be communicated to the residents in the form of a paper notice delivered to your home.*

**IMPORTANT :** *Il est essentiel de garder à l'esprit qu'il peut y avoir de brèves périodes au cours desquelles des activités de construction spécifiques doivent avoir lieu simultanément dans les trois zones. Cela peut être nécessaire pour éviter tout retard dans le calendrier global du projet de construction.*

**IMPORTANT:** *It's essential to be aware that there might be brief periods where specific construction activities need to take place simultaneously in all three zones. This may be necessary to avoid any delays in the overall construction project timeline.*

# CONDITION DE DÉTOUR ET CONDITIONS DE STATIONNEMENT PROVISOIRES POUR LES RÉSIDENTS LOCAUX PENDANT LES TRAVAUX

## TENTATIVE DETOUR CONDITION AND PARKING CONDITIONS FOR LOCAL RESIDENTS DURING THE WORK

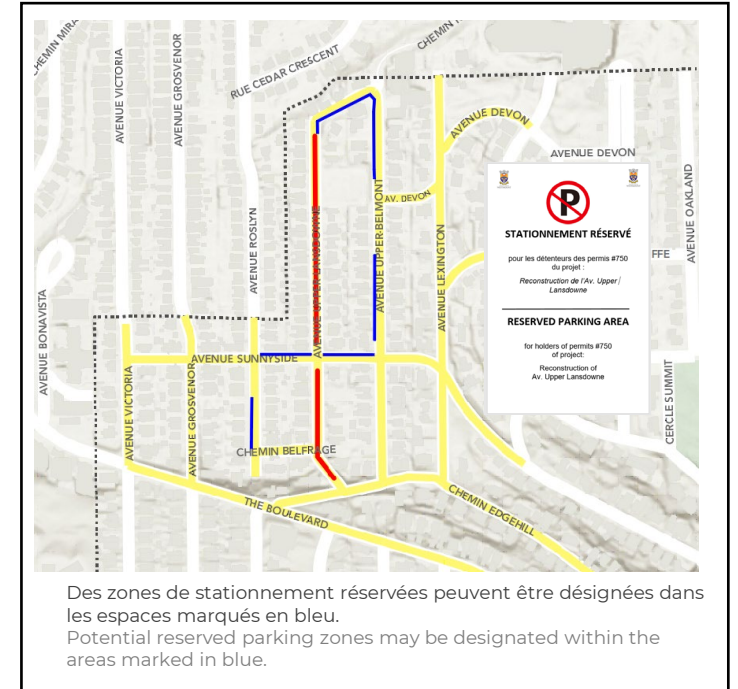


Lors des travaux, l'accessibilité des entrées charretières des résidents locaux peut être temporairement affectée si des travaux d'excavation ont lieu devant ces dernières. Il peut s'agir de situations telles que :

- Si les travaux d'excavation pour le remplacement de la conduite principale d'eau et/ou des branchements d'eau ont lieu devant une entrée charretière
- Si les travaux d'excavation pour la reconstruction de l'infrastructure souterraine d'Hydro-Westmount ont lieu devant une entrée charretière
- Si les travaux de reconstruction du trottoir et de la chaussée ont lieu devant une entrée charretière
- Autres travaux d'excavation nécessaires dans le cadre du projet devant une entrée charretière

During construction work, the accessibility of local resident's driveways may be temporarily affected if excavation work occurs in front of the driveway. This can include situations such as:

- If the excavation work for the replacement of the water main conduit and/or water service connections takes place in front of a driveway
- If the excavation work for the reconstruction of underground Hydro-Westmount infrastructure takes place in front of a driveway
- If the reconstruction work of the sidewalk and roadway takes place in front of a driveway
- Other excavation work required within the scope of the project in front of a driveway



Les résidents dans la zone de construction recevront une vignette de stationnement spéciale (#750), qui leur permettra de se garer sur n'importe quelle place de stationnement appropriée et les exemptera des restrictions de stationnement de 2 heures et de 4 heures.

De plus, les panneaux d'entretien indiquant l'interdiction de stationner seront masqués dans les rues à proximité d'Upper Lansdowne, ce qui permettra aux résidents de se garer plus longtemps que d'habitude. Par ailleurs, des zones de stationnement réservées seront annoncées avant les phases de construction majeures, lorsque plusieurs entrées charretières deviennent inaccessibles.

Residents within the construction zone will be provided with a special parking pass (#750), enabling them to park in any suitable parking space and exempting them from both the 2-hour and 4-hour parking restrictions.

Furthermore, maintenance signs indicating no-parking will be concealed in the street blocks near Upper Lansdowne, providing residents with the opportunity to park for an extended duration than usual. And special reserve parking zones will be announced before peak phases of the construction project when multiple driveways become inaccessible.



# ASSISTANCE POUR VOTRE CONDUIT DE SERVICE D'EAU

## ASSISTANCE WITH YOUR WATER SERVICE PIPE

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les résidents recevront une notification au cas où des matériaux en plomb seraient identifiés lors de l'excavation de la portion privée exposée du tuyau de service d'eau à leur maison respective.

As construction progresses, residents will receive notification in the event that lead material is identified during the excavation of the exposed private portion of their respective home's water service pipe

À partir de janvier 2024, les résidents pourront prendre rendez-vous avec l'inspecteur du service de l'aménagement urbain, qui les aidera à identifier le matériau de la conduite d'eau à son point d'entrée dans la maison.

Les rendez-vous peuvent être demandés à l'adresse suivante: **[tsouleles@westmount.org](mailto:tsouleles@westmount.org)**

Starting January 2024, residents can schedule an appointment with the Urban Planning Inspector, to assist them in identifying the material of the water service pipe as its entry point within the house.

Appointments can be made by contacting: **[tsouleles@westmount.org](mailto:tsouleles@westmount.org)**

À la suite de l'attribution du contrat à la fin du mois de mars ou au début du mois d'avril, la ville demandera à l'entrepreneur général gagnant s'il est en mesure de respecter les exigences suivantes :

1. Est-ce qu'ils fourniront une offre et exécuteront les travaux pour les résidents locaux qui souhaitent changer la portion privée de leur service de distribution d'eau durant leur projet de construction ?
2. Permettra-t-elle aux résidents locaux de remplacer la portion privée de leur service d'eau par l'entrepreneur que le résident a choisi durant le projet de construction ?
3. Est-ce qu'ils refuseront toutes les demandes de remplacement de la portion privée de leur service d'eau durant leur projet de construction ?

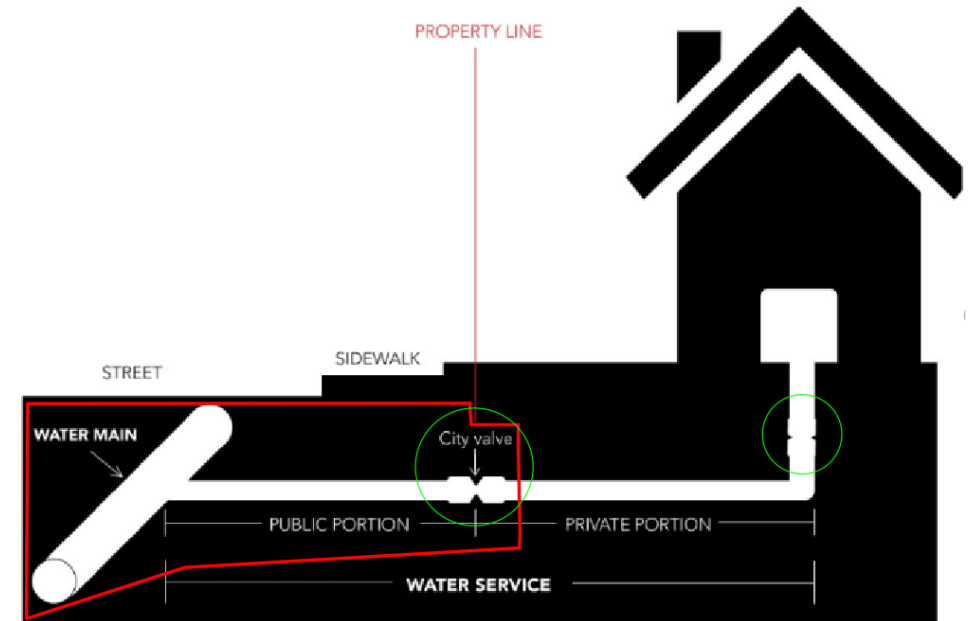
Les résidents recevront ensuite une communication qui les informera des conditions acceptées par l'entrepreneur. Nous demandons à tous les résidents locaux qui ont l'intention de remplacer la portion privée de leur service de l'eau à informer le service du génie ([genie@westmount.org](mailto:genie@westmount.org)).

Upon the contract being awarded at the end of March or early April, the City will inquire with the winning general contractor if they are willing to meet the following requirements:

1. Will they provide a quote and execute the work to local resident's who wish to change the private portion of their water service within their construction project?
2. Will they allow local resident's an opportunity to replace their private portion of their water service by the resident's chosen contractor within their construction project?
3. Will they deny all private portion water service requests within their construction project?

Residents will then receive a communication informing them of the contractor's accepted terms.

We request that all local resident's who intend to replace their private water service pipe please inform the Engineering Department ([genie@westmount.org](mailto:genie@westmount.org))



L'ensemble de la portion publique du réseau d'eau sera remplacée dans le cadre de ce projet.  
The entire public portion of the water network will be replaced in this project

# LIAISON DU PROJET POUR DES DEMANDES SPÉCIALES

## PROJECT LIAISON FOR SPECIAL REQUESTS

Une fois de plus, il est essentiel de souligner l'importance de reporter les travaux de rénovation du domaine privé prévus pour 2024. Cela permettra à l'entrepreneur de réaliser la reconstruction d'Upper Lansdowne sans aucun obstacle. Nous vous remercions de votre coopération.

Once more, it is crucial to emphasize the significance of postponing any planned private renovation work for 2024. This ensures that the contractor can carry out the reconstruction of Upper Lansdowne without any obstacles. Your cooperation with this is greatly appreciated.

Pour toute demande spéciale, telle que des arrangements pour un déménagement, un accès pour les personnes à mobilité réduite ou d'autres préoccupations, veuillez informer au plus vite le service du génie à l'adresse **genie@westmount.org**. Cela facilitera la coordination de votre demande avec l'exécution de la construction.

For any special requests, such as moving arrangements, ensuring access for individuals with reduced mobility, or other concerns, please promptly inform the Engineering Department at **genie@westmount.org**. This will help facilitate the coordination of your request with the construction execution.





## PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ / ACTIVITY PRESENTATION

### **Tables de discussion au sujet des scénarios**

Objectif :

- Évaluer les avantages et inconvénients de chacun des scénarios et de leurs composantes

L'atelier sera mené par un membre de l'équipe de TES, afin de faciliter les échanges et prendre note des éléments de discussions.

L'équipe de la Ville participera aux discussions à titre d'observateur.trices.

### **Discussion tables about the scenarios**

Objective:

- Assess the advantages and disadvantages of each scenario and their components

The workshop will be led by a TES team member, to help facilitate the discussions and take notes.

The City's team will participate in the discussions as observers.

**3 NOVEMBRE 2023**

Mise en ligne du questionnaire sur l'utilisation du territoire  
Land Use Questionnaire goes live

**NOVEMBRE 2023**

Préparation d'un compte rendu synthétisé par TEX  
Preparation of a summary report by TES

Élaboration des scénarios d'aménagement préliminaires par la Ville  
Preliminary development scenarios drawn up by the City

**30 NOVEMBRE 2023**

Atelier participatif sur les avantages/inconvénients de chaque scénario  
Participatory workshop on the advantages/disadvantages of each scenario

**JANVIER-FÉVRIER 2024**

Session d'information publique sur le scénario privilégié  
Public information session on the preferred scenario



RÉSUMÉ DE LA  
RÉTROACTION &  
PROCHAINES ÉTAPES /  
MAIN FEEDBACK  
& NEXT STEPS

MOT DE LA FIN / CLOSING ADDRESS

**A**  
**BIDIRECTIONNELLE AMÉLIORÉE**  
**IMPROVED TWO-WAY**



Tronçon à pavé élevé  
 Raised paved section



Saillies vertes  
 Planted bump outs

Dos de haie déplacé  
 Moved grass hump

Intersection alignée sans arrêt  
 Aligned intersection without stop

Arrêts  
 Stop signs



Changements principaux  
 Main changes



**B1**  
**UNIDIRECTIONNELLE SUNNYSIDE**  
**JUSQU'À EDGEHILL**  
**ONE-WAY SUNNYSIDE**  
**TO EDGEHILL**



Saillie virtuelle et traverse  
 Virtual bump-out and crossing

Saillie virtuelle et traverse  
 Virtual bump-out and crossing

Désaxement de voie et verdissement  
 Lane offset and greening

Remplacement du dos-d'âne par images vertes  
 Replacement of speed hump by green images

Unidirectionnelle  
 One-way

Saillies vertes et intersection surélevée  
 Planted bump-out and raised intersection

Dos-d'âne déplacé  
 Moved speed hump

Intersection alignée sans stop  
 Aligned intersection without stop

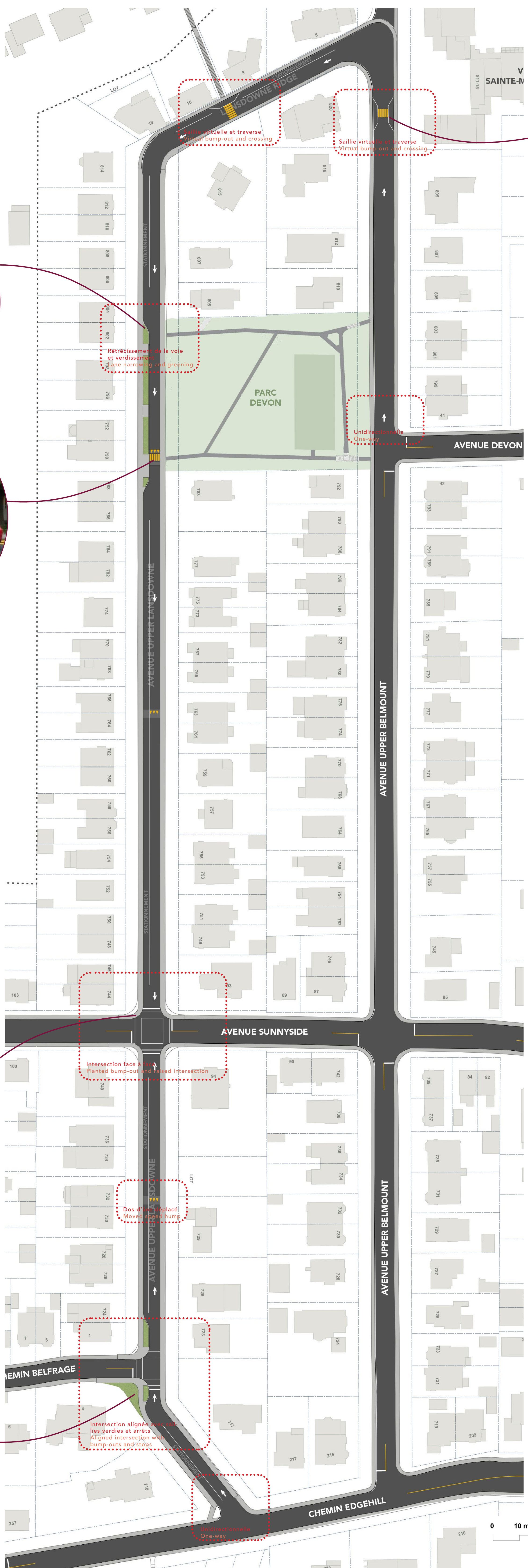
Unidirectionnelle  
 One-way



Changements principaux  
 Main changes



**B2  
UNIDIRECTIONNELLE  
FACE-À-FACE  
FACE TO FACE ONE-WAY**



**Changements principaux**  
Main changes

0 10 m 20 m 50 m 100 m