

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL
SUR LE TRANSPORT, LA GESTION DES INFRASTRUCTURES ET
L'ENVIRONNEMENT**

PAR
MICHEL LABRECQUE, CONSEILLER MUNICIPAL, DISTRICT MILE-END
POUR L'ARRONDISSEMENT PLATEAU MONT-ROYAL

**DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE SUR LA RÉVISION DU RÉSEAU ARTÉRIEL TEL QUE
PROPOSÉ PAR LE SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE
L'ENVIRONNEMENT (SITE)**

MONTRÉAL
12 AVRIL 2007

INTRODUCTION

Au cours des 30 dernières années la circulation de véhicule moteur n'a cessé de croître sur le réseau artériel, collecteur et local des arrondissements centraux.

Cette augmentation a eu des effets marqués sur la dégradation de ces infrastructures et tout particulièrement sur les artères et les collectrices qui supporte la charge supplémentaire des autobus et du camionnage.

Nous sommes très heureux de constater que le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal prend acte des impacts de cette croissance. De toute évidence, les arrondissements ne sont pas adéquatement dotés dans le cadre de leur budget d'investissement pour entretenir de façon régulière certaines collectrices dont l'usure est accélérée par cette croissance.

Ce que nous appuyons dans la demande du SITE et qui fait l'objet de cette consultation, c'est de reconnaître le statut de collectrice au réseau local qui comporte un circuit d'autobus.

Cela dit, il faut absolument éviter que la gestion de ces rues locales et collectrices relève du SITE. En parallèle à l'augmentation de la circulation et de la vitesse des véhicules moteurs nous avons assisté à une augmentation de la grogne des citoyens et des élus sur ces questions. Tous prenant bien en compte qu'ils vivent et habitent au centre d'une ville veulent apaiser cette vitesse et mieux gérer la circulation, les travaux et les aménagements qui sont réalisés sur les rues de leur quartier.

La responsabilité de la circulation sur le réseau local (y compris les collectrices) est une responsabilité d'arrondissement. Les citoyens peuvent ainsi, en conseil d'arrondissement et directement auprès de l'administration de l'arrondissement faire valoir leurs doléances. Ces questions de circulation, de stationnements, de parcomètres, de vignettes, de zone pour personnes handicapées, de stationnements pour vélos, de traverses piétonnières, de zones scolaires et de zone 30, de débarcadères pour les commerces, de gestion des entraves lors des travaux d'infrastructures sont et doivent être abordées au niveau des arrondissements.

Pour l'instant et avec les documents qui nous ont été remis il n'est pas clair de qui relève la gestion des rues locales comportant un circuit d'autobus dites collectrices une fois le transfert effectué.

Il ne faudrait pas que pour solutionner un problème de financement de la réfection du réseau l'on crée un problème de gouvernance de circulation sur ce même réseau.

La nouvelle Ville de Montréal a justement réussi à rapprocher les citoyens du lieu de prise de décision en matière de déplacement urbain dans chaque arrondissement et tout particulièrement dans les quartiers centraux de la ville. Assurons-nous de renforcer cet acquis.

EN RÉSUMÉ

La révision du réseau artériel pour intégrer toutes les collectrices du réseau local comportant un circuit d'autobus est un enjeu appréciable pour les arrondissements car il s'inscrit dans une optique de développement durable en favorisant le transport en commun. L'avantage principal est relié au fait que les budgets d'entretien du réseau proposé seraient assurés par

la Ville, ce qui permettrait aux arrondissements de concentrer les activités de réfection routière de leur programme triennal d'investissement uniquement sur le réseau local. Cette hypothèse est intéressante à partir du moment où les responsabilités concernant la gestion de ce réseau routier ne sont pas dévolues au Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal (SITE).

1. IDENTIFICATION DES COLLECTRICES DU RÉSEAU LOCAL

Pour l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et dans la modélisation qui est l'objet de cette consultation par la Commission permanente du Conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, les collectrices du réseau local qui seront intégrées au réseau artériel sont les suivantes :

- Avenue Laurier de Hutchison à Brébeuf
- Avenue du Mont-Royal
- Rue Rachel
- Avenue Christophe-Colomb
- Avenue du Parc Lafontaine
- Rue Brébeuf au nord de Laurier

2. PROPOSITION D'UNE MÉTHODE DE TRAVAIL

Exemple de travaux avec le budget de l'agglomération (réfection de la rue Drolet)

L'arrondissement procède à la planification normale et complète de son programme de réfection routière (PRR).

Une demande de crédit provenant du PTI de l'agglomération est effectuée.

Les tronçons de rue faisant partie du territoire de l'agglomération sont imputés dans un compte spécial.

Le PRR est réalisé complètement en arrondissement.

En conclusion, l'arrondissement traite les rues du secteur agglomération comme tout autre rue.

Suggestion pour la réfection des collectrices découlant de l'exemple de la rue Drolet

L'arrondissement procède à la planification normale et complète de son PRR. Une demande de crédit provenant du PTI de la Ville est effectuée. Les tronçons de rue faisant partie du réseau de collectrices sont imputés dans un compte spécial. Le PRR est réalisé complètement en arrondissement, ce qui favorise le contrôle sur les travaux (délais, entrave, communication, etc.) car il existe un lien contractuel entre la Direction des TP et l'entrepreneur. Les collectrices sont traitées avec une attention particulière, car celles qui ont un réseau d'autobus et/ou de camionnage sont souvent des rues commerçantes.

L'arrondissement planifie et gère des travaux et le SITE pourrait dévoiler le budget dédié au réseau de collectrice avant la planification du PRR des arrondissements (c'est-à-dire en septembre de l'année précédente) afin que la planification des travaux soit mieux coordonnée (durée, information aux résidents et commerçants, verdissement, modification au stationnement, apaisement de la circulation, etc.). Le SITE émet des conditions et des critères pour pondérer les demandes de financement (état de la chaussée, voies cyclables, apaisement de la circulation, rue commerçante, présence d'école ou d'entreprise ou d'institution).

3. SITUATIONS À ÉVITER (exemple du réaménagement du boulevard Saint-Laurent)

- Le SITE devient le gestionnaire de la circulation sur le Plateau Mont-Royal en contrôlant les activités sur le réseau des collectrices et des artères.
- Des projets de réfection dont le réseau collecteur est déjà en bon état soit priorisé comparativement à un réseau qui serait en mauvais état.
- Des projets de réfection qui n'est pas intégré avec l'état des réseaux souterrains (Bell, Gaz Métro, Commission des services électriques de Montréal).
- Des projets de réfection de collectrice qui favorisent l'augmentation de la circulation ou de la vitesse de celle-ci parce que le projet n'inclut pas simultanément des mesures d'apaisement de la circulation financées par l'arrondissement.