

Assemblée publique sur la révision du réseau artériel de Montréal

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

Assemblée du 12 avril 2007

Service des infrastructures, du transport et de l'environnement



Présentateur :

François Niro, urb, conseiller en planification

Plan de présentation

- Bref rappel des travaux de la Commission et de l'assemblée du 21 novembre 2006
- Les constats
- Scénarios étudiés
- Le scénario retenu et approfondi
- Conclusions et recommandations du SITE

Cadre légal

La détermination et la gestion du réseau artériel s'exercent donc par un pouvoir central pour le bénéfice de toutes les municipalités liées.

Détermination du
réseau artériel

Le partage des
responsabilités
concernant le réseau
artériel

Critères utilisés pour l'élaboration de la hiérarchie du réseau MTQ-CUM

- Classifié selon 5 types de tronçons du réseau routier :
 - Autoroute
 - Artère principale
 - Artère secondaire
 - Collectrice
 - Rue locale
- Classification du réseau routier basée selon les caractéristiques suivantes :
 - Physiques
 - Caractéristiques opérationnelles
 - Utilisation .

Critères utilisés pour l'élaboration de la hiérarchie du réseau MTQ-CUM

TYPE D'INFRASTRUCTURE	AUTOROUTE	ARTÈRE Principale	ARTÈRE Secondaire	COLLECTRICE
Caractéristiques physiques				
Nombre total de voies	4 à 8	4 à 8	4 à 6	4 à 6
Raccordement	Autoroute, artère	Autoroute, artère, collectrice	Autoroute, artère, collectrice	Artère, collectrice, locale
Chaussée Accès	Divisée Contrôlée	Généralement divisée Limités	Souvent divisée Limités	Généralement non divisée Partiellement limités
Caractéristiques opérationnelles				
Écoulement	Ininterrompu	Ininterrompu sauf aux feux	Ininterrompu sauf aux feux et passages piétonniers	Ininterrompu aux feux, panneaux d'arrêt et passages piétonniers
Vitesse affichée (km/h) Gestion de l'écoulement (2)	70-100 S/O (1)	50-70 Prépondérante	50 Importante	50 Peu
Stationnement	S/O	Interdit au périodes de pointe	Interdit aux périodes de pointe	Généralement permis
Caractéristiques de l'utilisation				
Débit de circulation (par jour) Fonction prédominante	>45 000 Transit	>30 000 Transit/distribution	<30 000 Transit/distribution	1 000 - 15 000 Distribution/accès

Méthodologie d'élaboration du réseau artériel

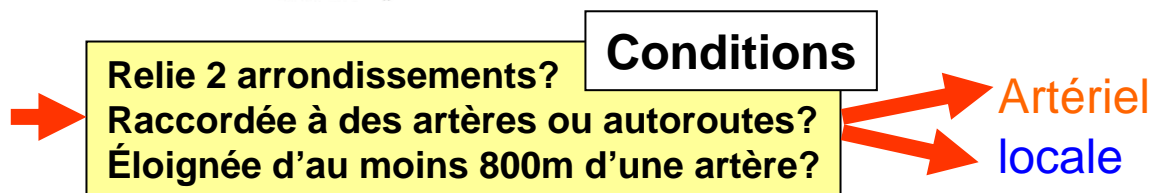
Hiérarchie MTQ-CUM



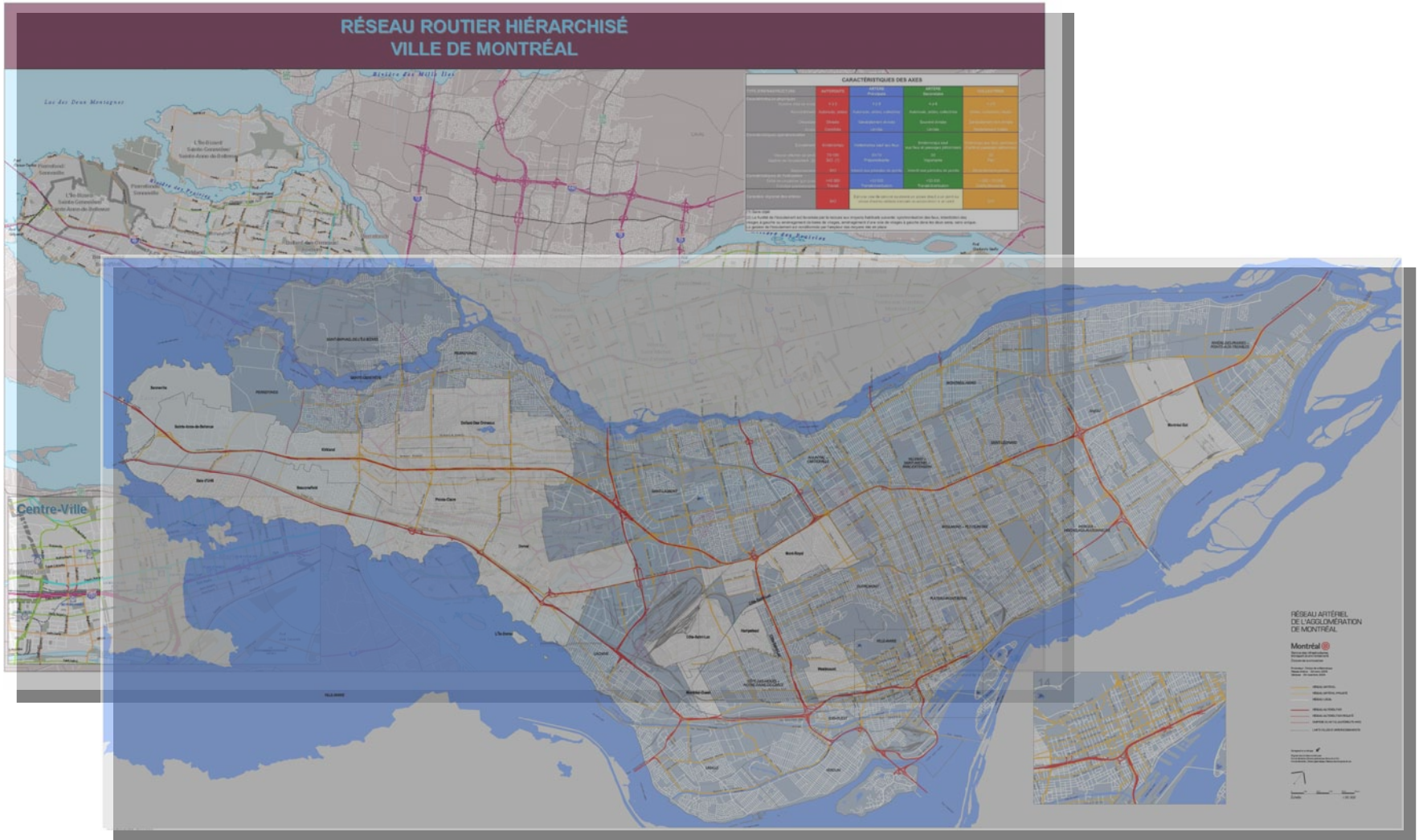
Réseau artériel



On parle donc d'un réseau artériel administratif



Le réseau artériel administratif



Partage des responsabilités du réseau artériel administratif

Quelles sont les compétences des villes reconstituées et arrondissements :

Gestion quotidienne :

Feux de circulation

Signalisation écrite

Stationnement

Réseau de camionnage

Vitesse

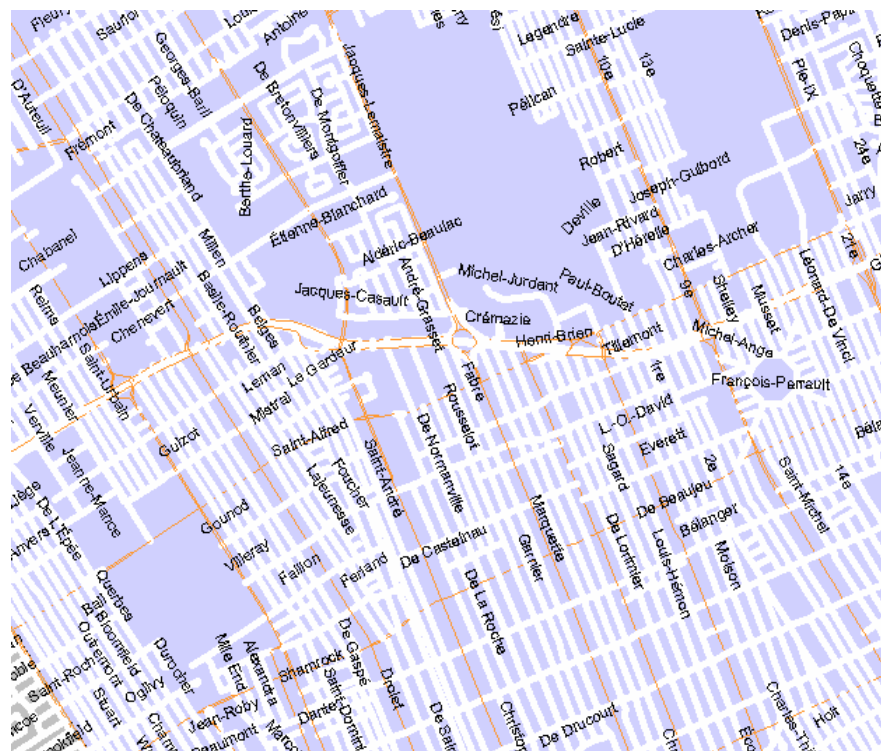
Entretien courant :

Déneigement

Nettoyage de la chaussée

Réfection des nids de poule

Le réseau local



Partage des responsabilités du réseau artériel administratif

Quelles sont les compétences d'agglomération

- Budget d'investissement
- Budget d'entretien
- Normes d'entretien
- Planification générale du réseau

délégation

Compétences villes et arrondissements

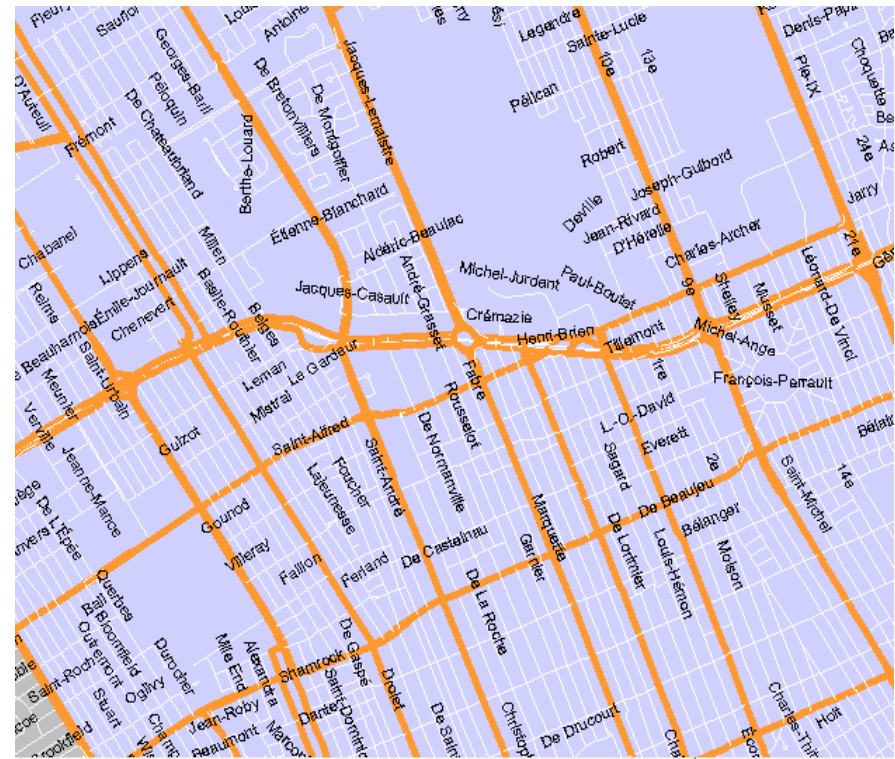
Gestion quotidienne :

- Feux de circulation
- Signalisation écrite
- Stationnement
- Réseau de camionnage
- Vitesse

Entretien courant :

- Déneigement
- Nettoyage de la chaussée
- Réfection des nids de poule

Le réseau artériel



TROIS CONSTATS S'IMPOSENT!

Constats

Premier constat :

La grille de rues est en constante évolution...

Aucune correction ou ajustement du réseau artériel administratif depuis janvier 2002



Carrefour giratoire Sherbrooke/Notre-Dame

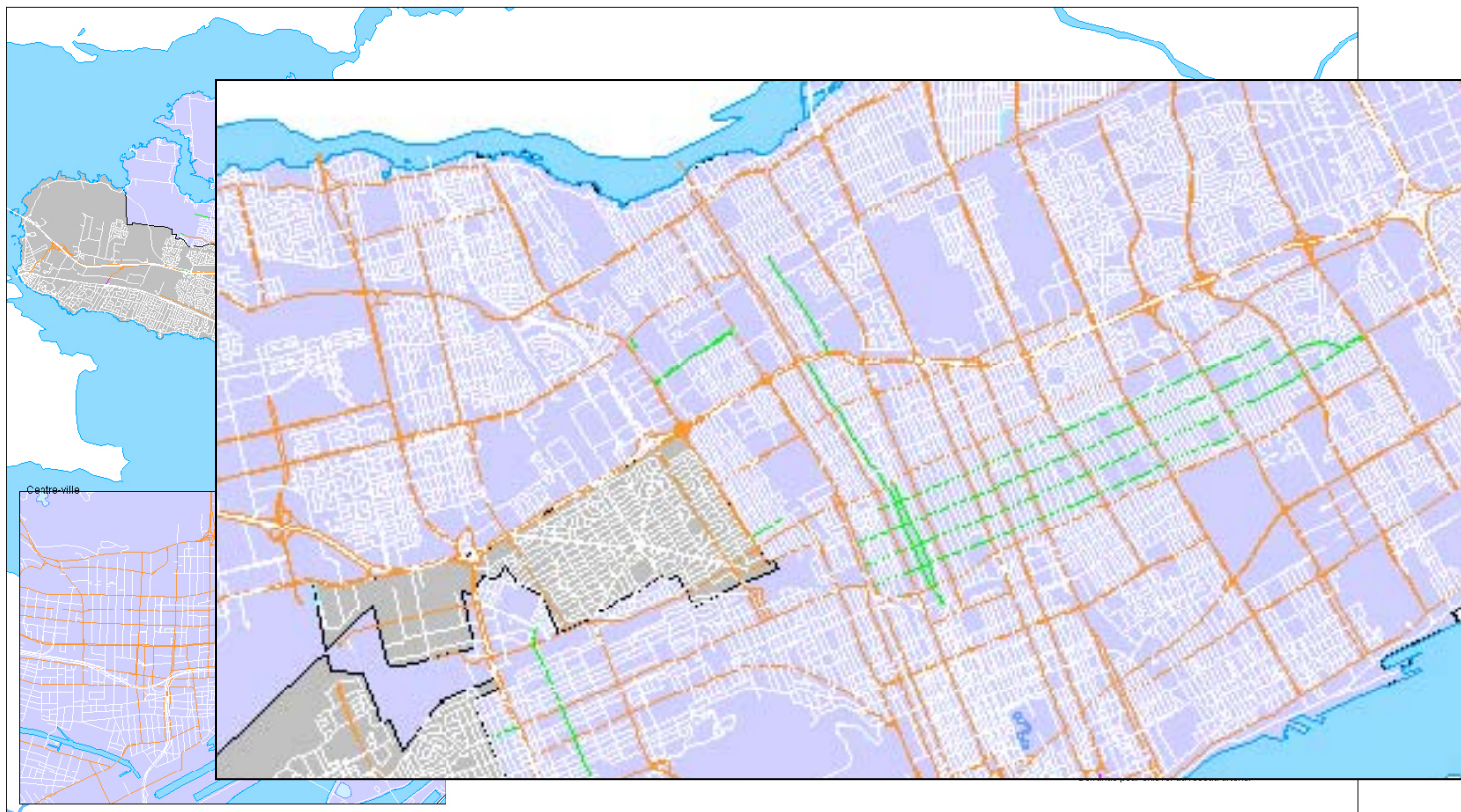
Échangeur de L'Acadie



Constats

Deuxième constat :

Plusieurs demandes pour modifier le réseau artériel administratif de la part des arrondissements ou villes reconstituées



Constats

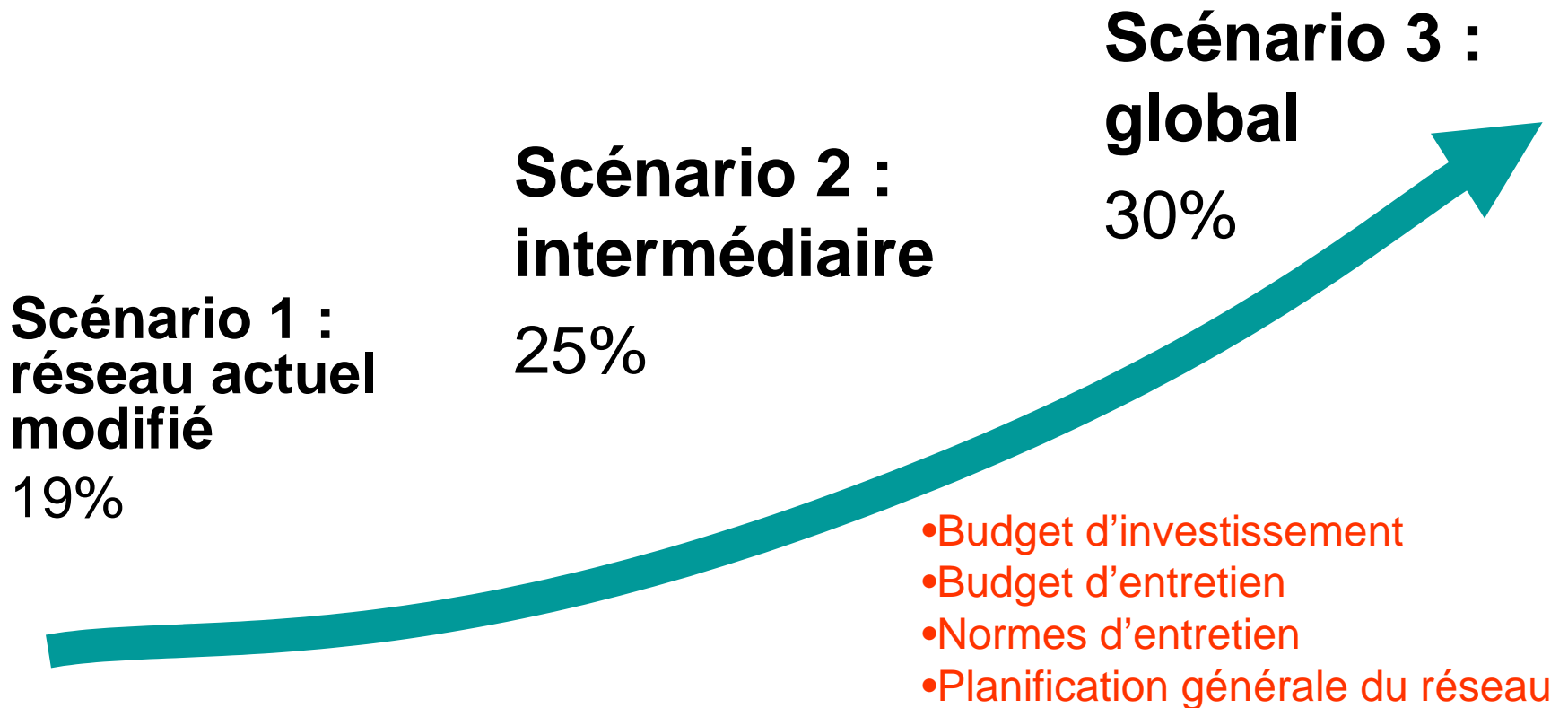
Troisième constat :

On observe à l'usage un sous investissement de certains tronçons du réseau routier classés « locales » sur le réseau artériel administratif.

Il serait donc approprié de requalifier certains tronçons du réseau hiérarchisé classés « collectrices » en tronçon « artériel » dans notre réseau artériel administratif

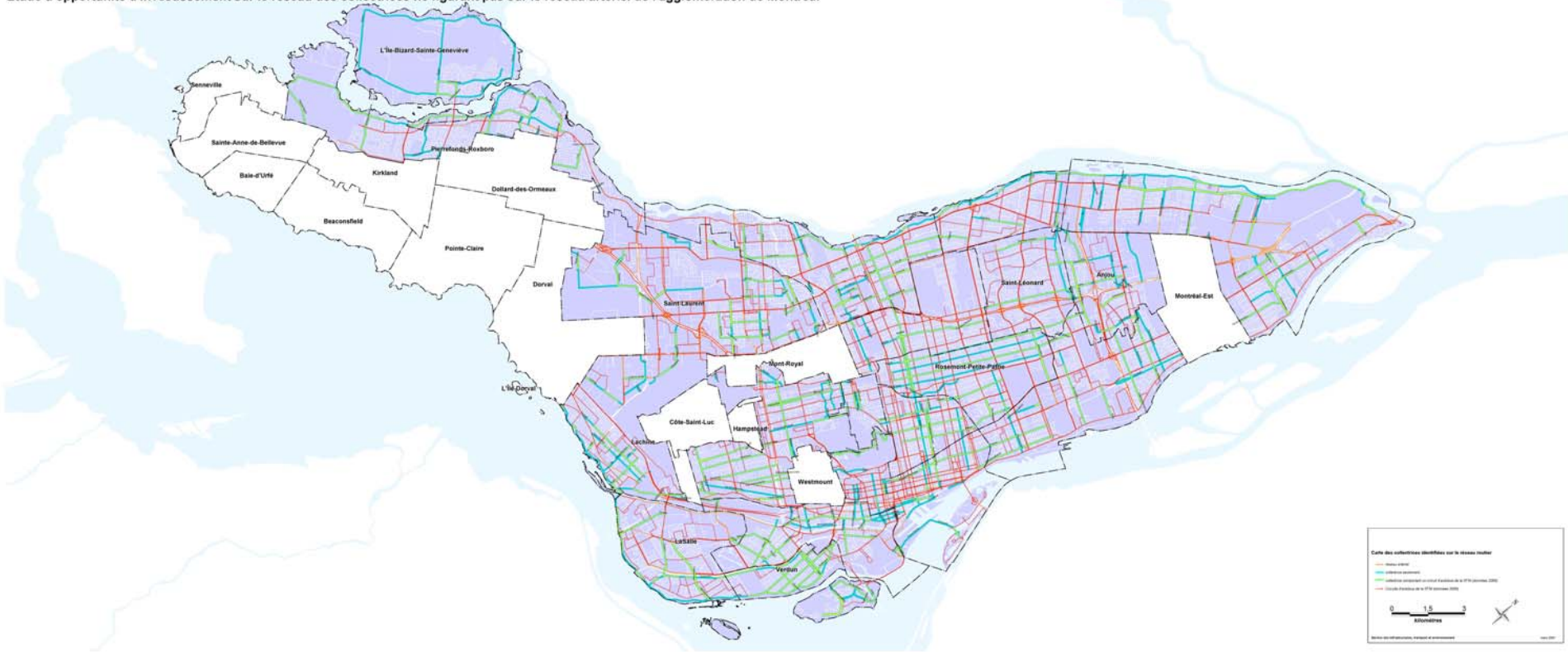


Synthèse des scénarios à l'étude



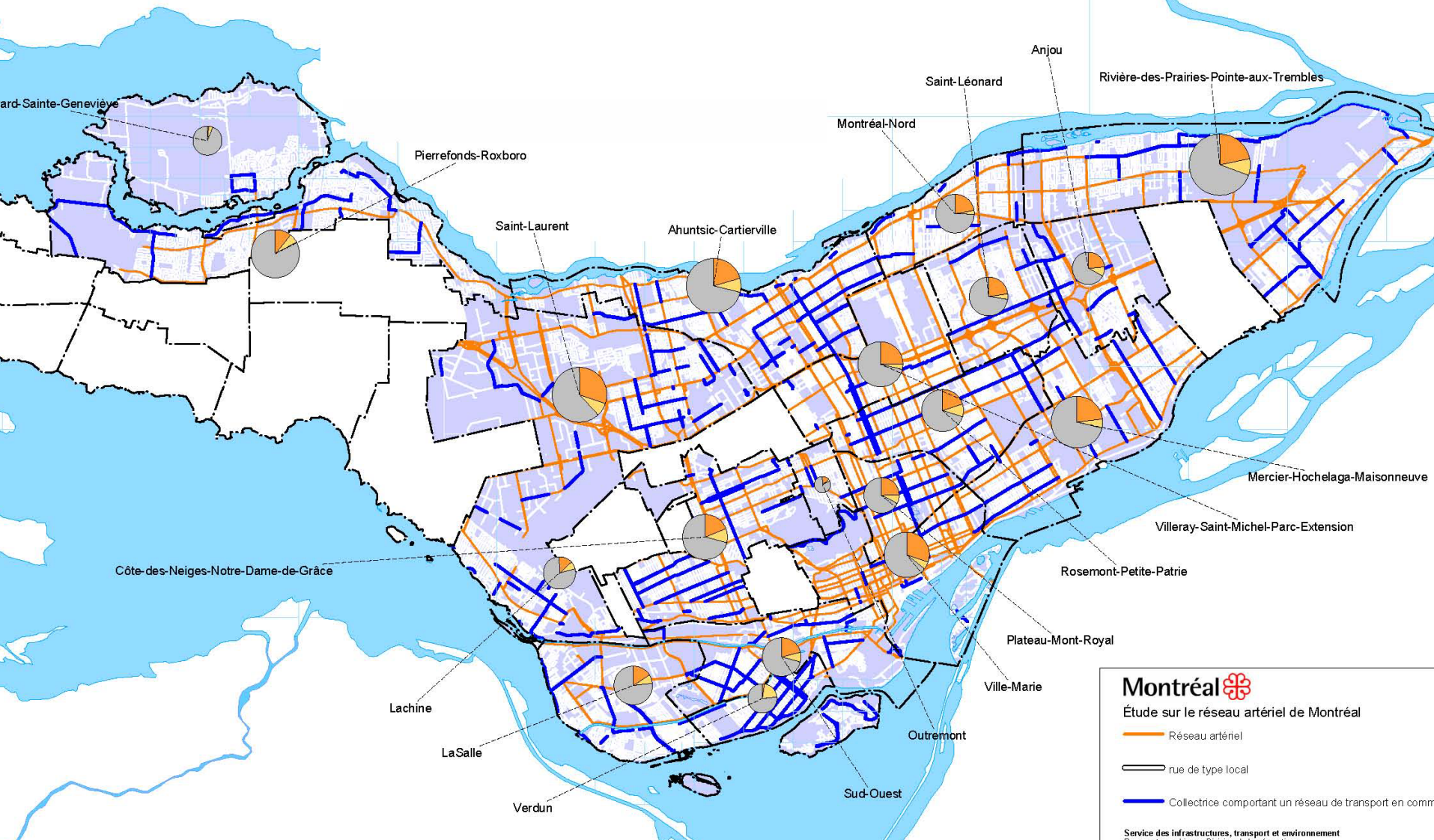
Scénario retenu

Étude d'opportunité d'investissement sur le réseau des collectrices ne figurant pas sur le réseau artériel de l'agglomération de Montréal



Collectrices comportant un circuit de transport en commun

Proportions des collectrices



Proportions des collectrices (en chiffres)

Analyse des collectrices ne figurant pas sur le réseau artériel

Arrondissement	Réseaux actuels						Réseaux proposés							
	Artériel		Local		Proportion du réseau actuel		Artériel ajouté		Local		Total artériel		Proportion du réseau modifié	
	longueur	%	longueur	%	artériel	local	longueur	%	longueur	%	longueur	%	artériel	local
Ahuntsic-Cartierville	67	8,0%	261	8,1%	20,5%	79,5%	27	8,8%	233	8,0%	95	8,2%	28,9%	71,1%
Anjou	34	4,0%	110	3,4%	23,4%	76,6%	14	4,4%	96	3,3%	47	4,1%	33,0%	67,0%
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	49	5,8%	209	6,5%	19,0%	81,0%	26	8,4%	183	6,3%	75	6,5%	29,1%	70,9%
Lachine	18	2,2%	122	3,8%	13,0%	87,0%	11	3,7%	111	3,8%	30	2,6%	21,1%	78,9%
LaSalle	30	3,5%	160	5,0%	15,7%	84,3%	15	4,7%	145	5,0%	44	3,8%	23,4%	76,6%
L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève	2	0,2%	108	3,4%	1,6%	98,4%	5	1,6%	103	3,5%	7	0,6%	6,3%	93,7%
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	72	8,5%	238	7,4%	23,1%	76,9%	17	5,6%	221	7,6%	89	7,7%	28,7%	71,3%
Montréal-Nord	41	4,9%	143	4,4%	22,4%	77,6%	6	1,9%	137	4,7%	47	4,1%	25,6%	74,4%
Outremont	6	0,7%	38	1,2%	13,8%	86,2%	2	0,7%	36	1,2%	8	0,7%	18,7%	81,3%
Pierrefonds-Roxboro	28	3,4%	233	7,2%	10,8%	89,2%	17	5,4%	217	7,4%	45	3,9%	17,2%	82,8%
Plateau-Mont-Royal	37	4,4%	114	3,5%	24,4%	75,6%	12	4,0%	101	3,5%	49	4,3%	32,6%	67,4%
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	90	10,7%	324	10,0%	21,8%	78,2%	37	11,8%	287	9,8%	127	11,0%	30,6%	69,4%
Rosemont-Petite-Patrie	46	5,4%	183	5,7%	20,0%	80,0%	23	7,4%	160	5,5%	69	6,0%	30,0%	70,0%
Saint-Laurent	106	12,6%	247	7,6%	30,1%	69,9%	28	9,2%	218	7,5%	135	11,7%	38,2%	61,8%
Saint-Léonard	42	5,0%	142	4,4%	22,9%	77,1%	8	2,7%	134	4,6%	51	4,4%	27,4%	72,6%
Sud-Ouest	39	4,7%	147	4,5%	21,2%	78,8%	15	4,9%	131	4,5%	55	4,7%	29,3%	70,7%
Verdun	3	0,3%	109	3,4%	2,3%	97,7%	24	7,6%	85	2,9%	26	2,3%	23,5%	76,5%
Ville-Marie	73	8,7%	169	5,2%	30,2%	69,8%	14	4,4%	155	5,3%	87	7,5%	35,8%	64,2%
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	59	7,0%	175	5,4%	25,0%	75,0%	9	2,8%	167	5,7%	67	5,8%	28,8%	71,2%
	841	100,0%	3230	100,0%			310	100,0%	2920	100,0%	1151	100,0%		

En conclusion

- Il est nécessaire de réviser le réseau artériel administratif pour tenir compte des changements au réseau routier en constante mutation.
- La modification du réseau artériel permettrait d'orienter les investissements et actions de la Ville sur l'ensemble de son territoire en fonction de ses politiques (Plan de transport, Plan directeur de voirie, Plan d'urbanisme, etc.).

Il est recommandé :

- Que le scénario retenu permette d'établir les priorités d'intervention de l'administration municipale sur les rues locales.
- Que le scénario soit présenté à la Commission d'Agglomération et ultimement au Conseil d'Agglomération pour adoption.

