

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

Service des infrastructures, du transport et de l'environnement



Présentateur :

François Niro, urb, conseiller en planification

Plan de présentation

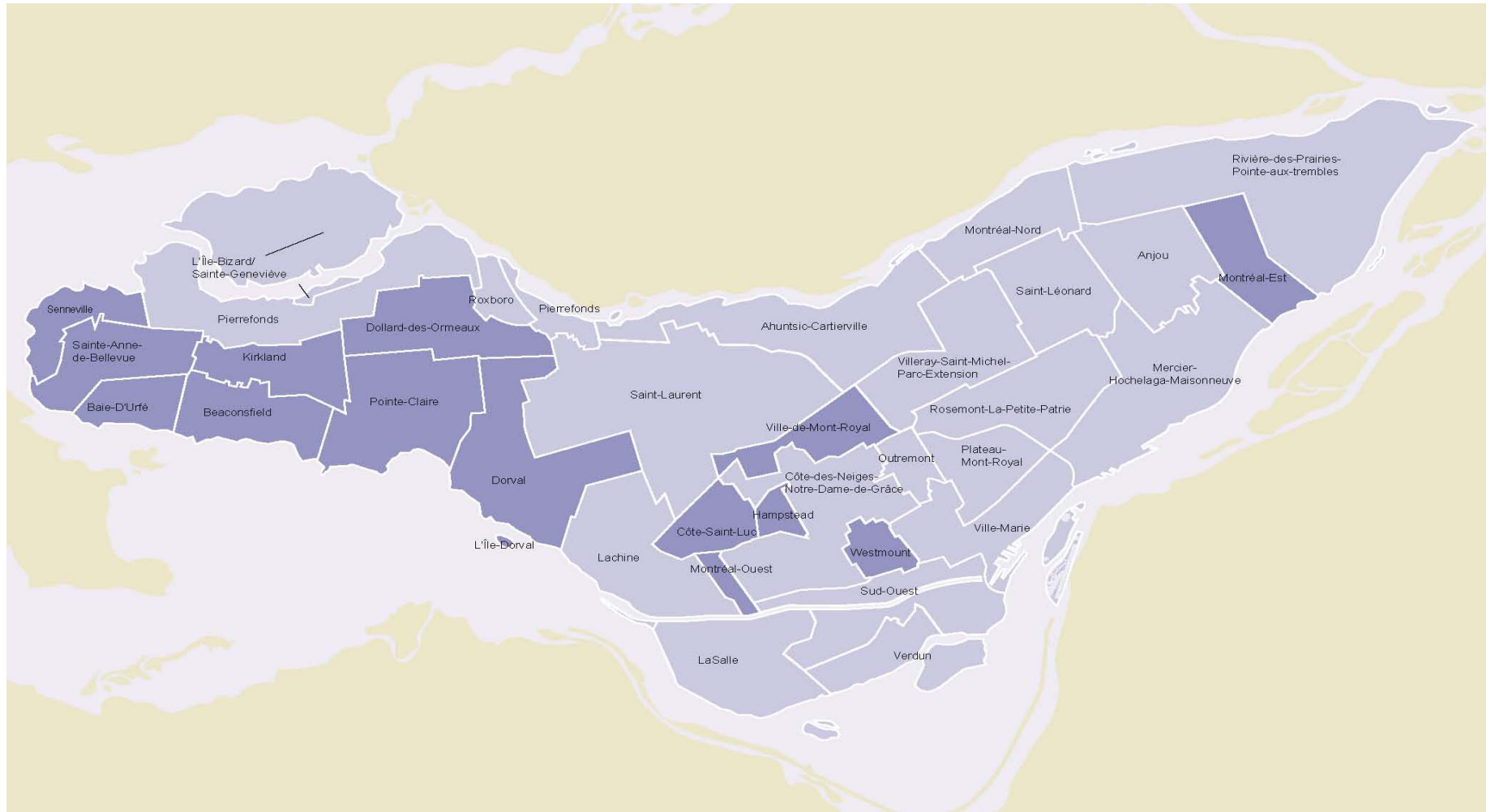
- Définition et cadre légal du réseau artériel
- Constats
- Scénarios étudiés

Contexte

Agglomération de Montréal



Contexte



Cadre légal

Selon la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations :

22. Le conseil d'agglomération détermine, par un règlement assujéti au droit d'opposition prévu à l'article 115, quelles sont les voies de circulation constituant le réseau artériel à l'échelle de l'agglomération.

Contenu du règlement.

Il le fait en énumérant les noms et numéros de ces voies ou en indiquant celles-ci sur une carte, un plan ou une autre forme d'illustration.

Exemption.

Toutefois, lorsque la détermination de telles voies fait l'objet d'une disposition du décret prévu à l'article 135, le conseil d'agglomération n'est pas tenu d'effectuer cette détermination.

Modifications.

Il ne peut alors, de la façon prévue au premier alinéa, que modifier ponctuellement la détermination faisant l'objet d'une disposition du décret. Dans un tel cas, si cette disposition a pour objet un document de la nature de ceux que vise le deuxième alinéa, le document faisant l'objet du règlement doit indiquer en quoi il diffère de celui qui fait l'objet de cette disposition.

2004, c. 29, a. 22; 2005, c. 28, a. 156.

Cadre légal

Selon la Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations :

23. La compétence exclusive de la municipalité centrale sur les voies ainsi déterminées comprend les fonctions relatives à la voirie ou à la gestion, y compris le déneigement et la signalisation, et celles qui sont relatives à la circulation et au stationnement.

Poursuite pénale.

Elle ne comprend toutefois pas le pouvoir d'intenter une poursuite pénale pour une contravention à une disposition d'un règlement, d'une résolution ou d'une ordonnance qui concerne la circulation ou le stationnement sur une telle voie. La municipalité liée sur le territoire de laquelle est commise la contravention peut intenter la poursuite même si, dans le cas d'une municipalité reconstituée, le règlement, la résolution ou l'ordonnance n'a pas été adopté par son conseil ou comité exécutif.

2004, c. 29, a. 23.

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

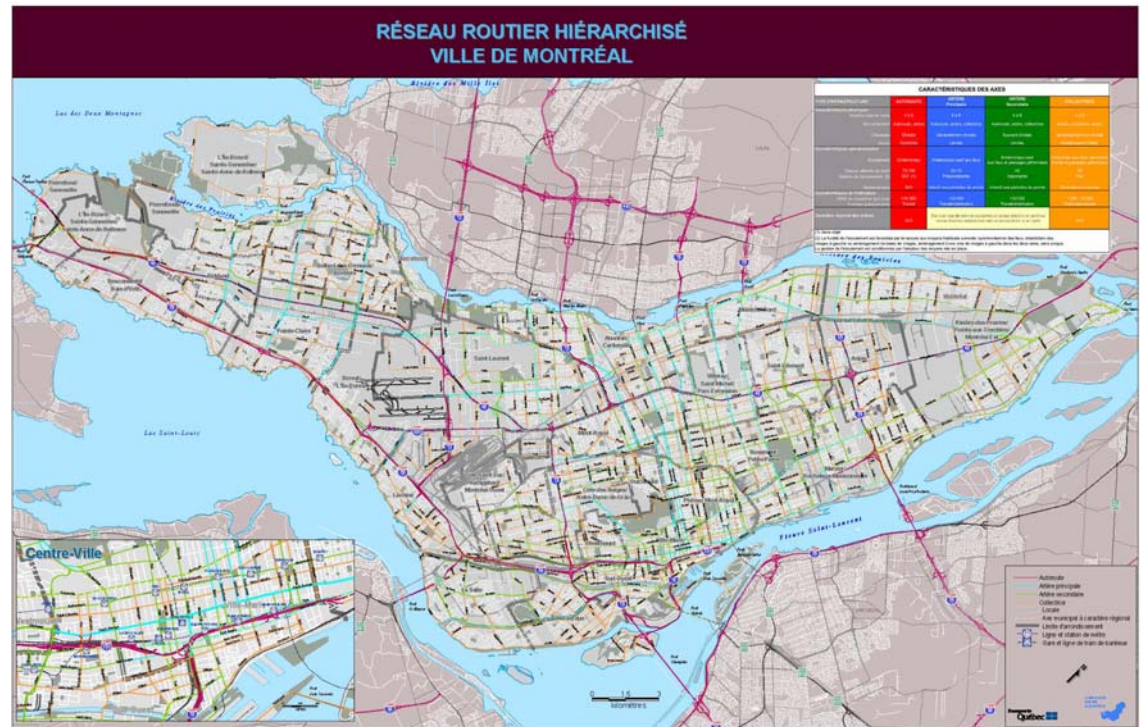
Le partage des
responsabilités
concernant le réseau
artériel

Rappel historique

- Le réseau artériel actuel fut initialement élaboré en 2001 sous l'égide du **Comité de transition** mis sur pied en vue de la création de la nouvelle Ville de Montréal
- Il fut alors dûment adopté par règlement (02-003) par la nouvelle Ville de Montréal fusionnée au 1er janvier 2002
- Le Comité de transition de l'Agglomération de Montréal l'adopta par résolution le 11 mai 2005 sans aucune modification
- Le Gouvernement du Québec en confirma sa validité par décret (article 35), le 8 décembre 2005

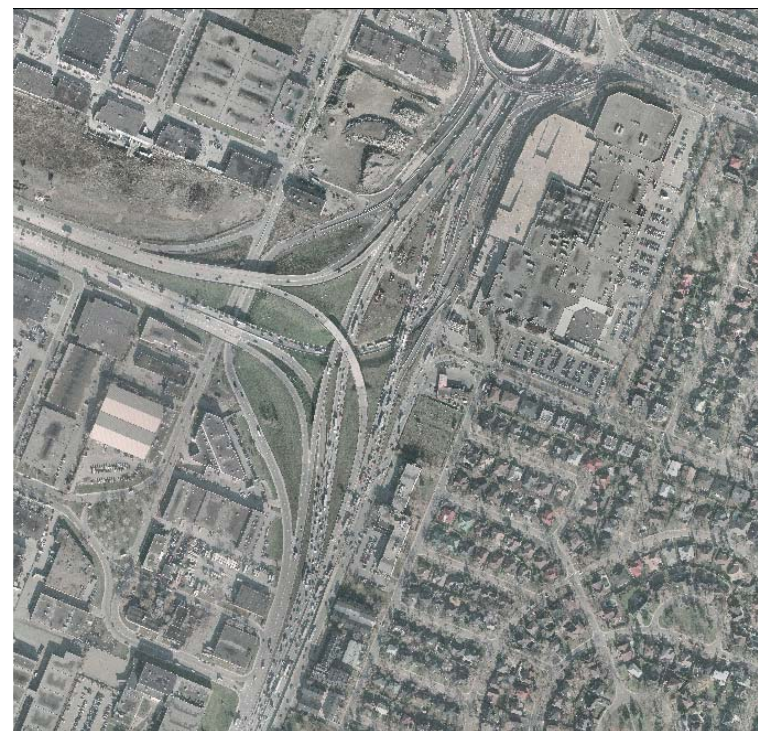
Détermination du réseau artériel de Montréal

Le réseau artériel est basé à partir d'une classification du réseau routier. Il a été nommé *le réseau routier hiérarchisé* et a été élaboré par le ministère des Transports du Québec (MTQ) en collaboration avec la Communauté urbaine de Montréal (CUM) en août 2000



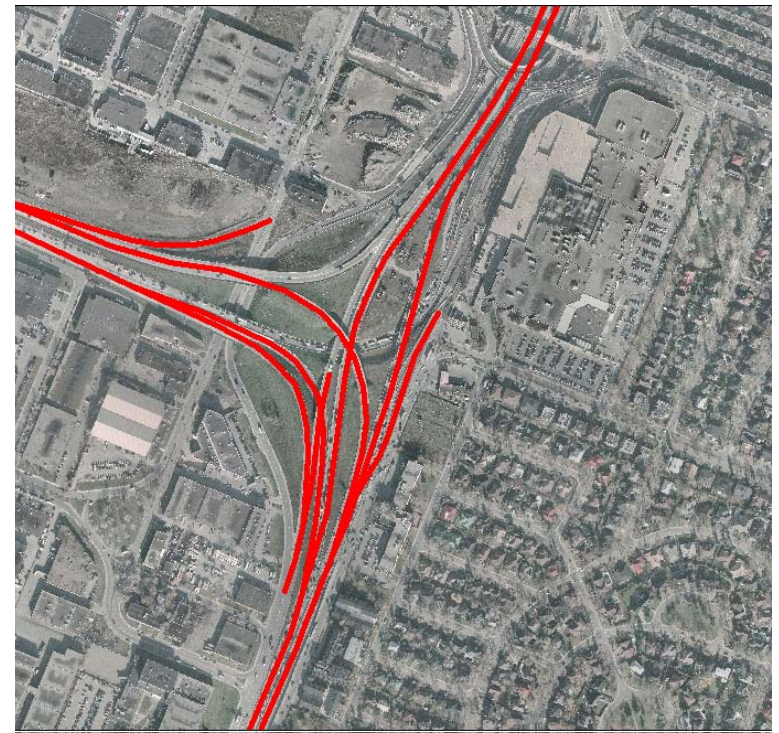
Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

- Basé à partir d'une logique de circulation et d'urbanisme et sert principalement aux planificateurs et gestionnaires du réseau routier.



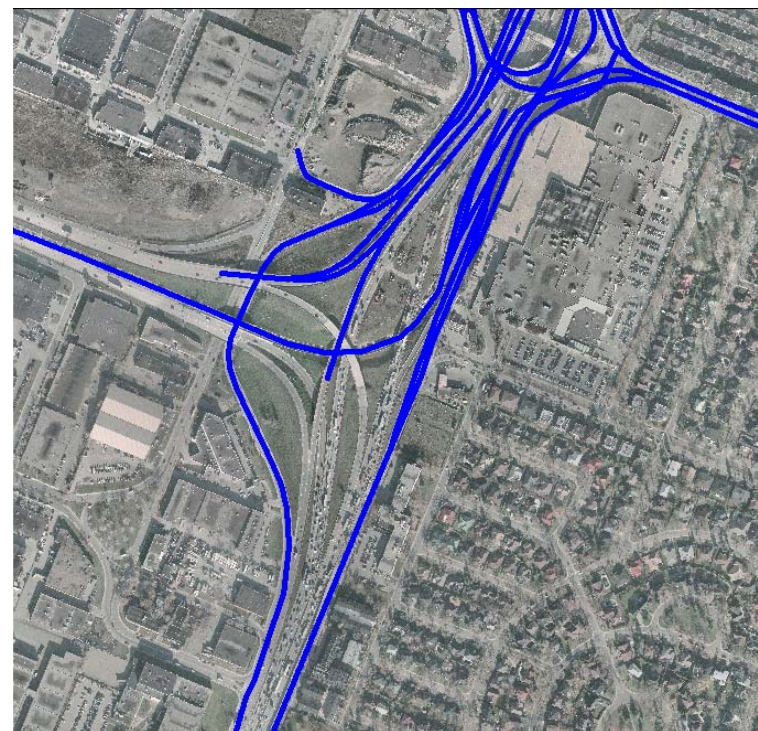
Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

- **Autoroutes**



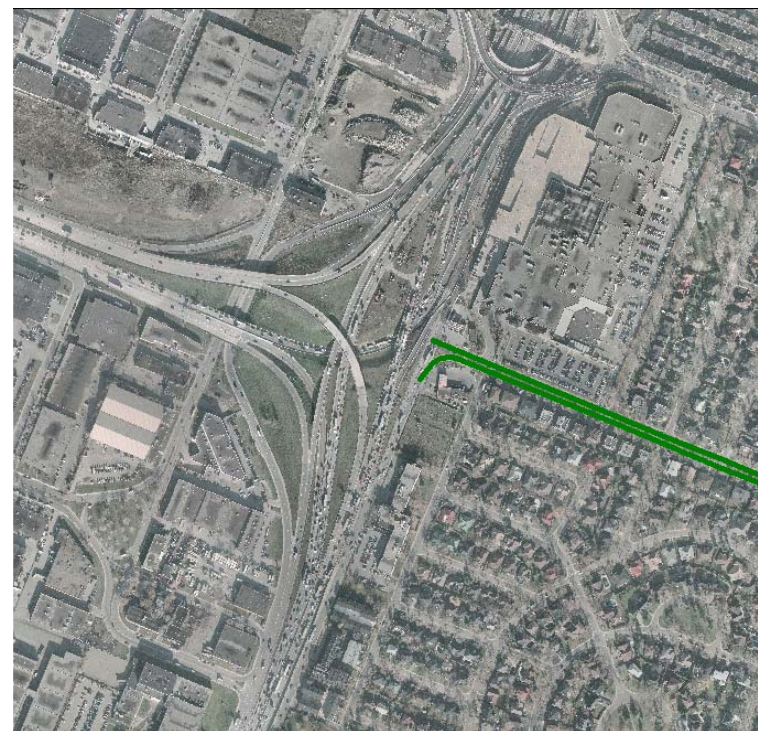
Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

- Autoroute
- **Artères principales**



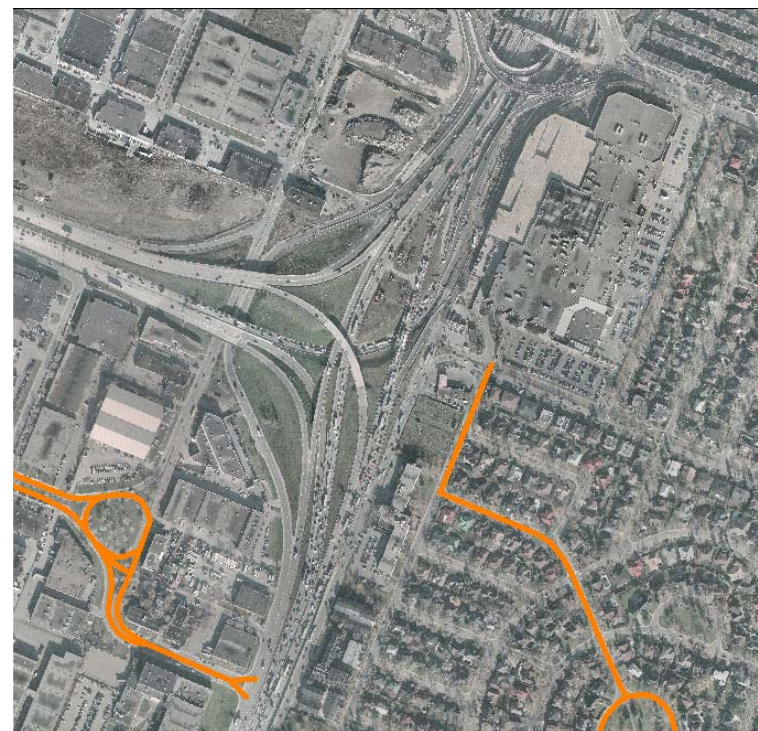
Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

- Autoroute
- Artères principales
- **Artères secondaires**



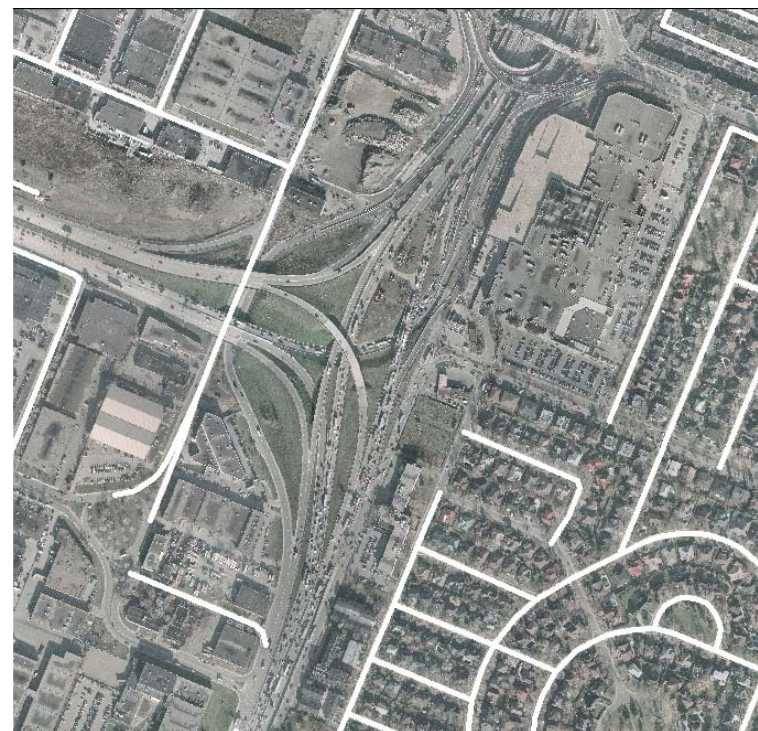
Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

- Autoroute
- Artères principales
- Artères secondaires
- **Collectrices**



Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

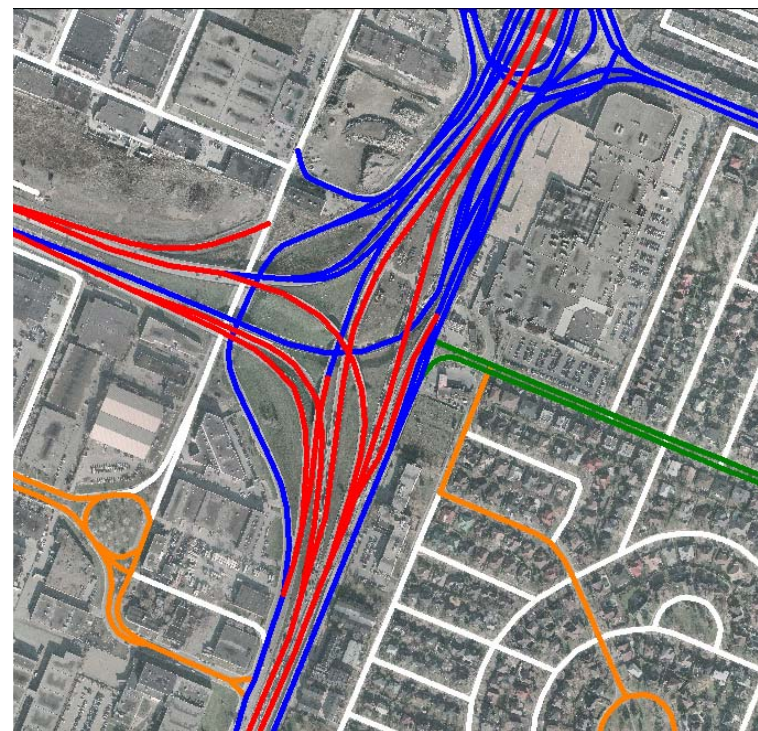
- Autoroute
- Artères principales
- Artères secondaires
- Collectrices
- **Locales**



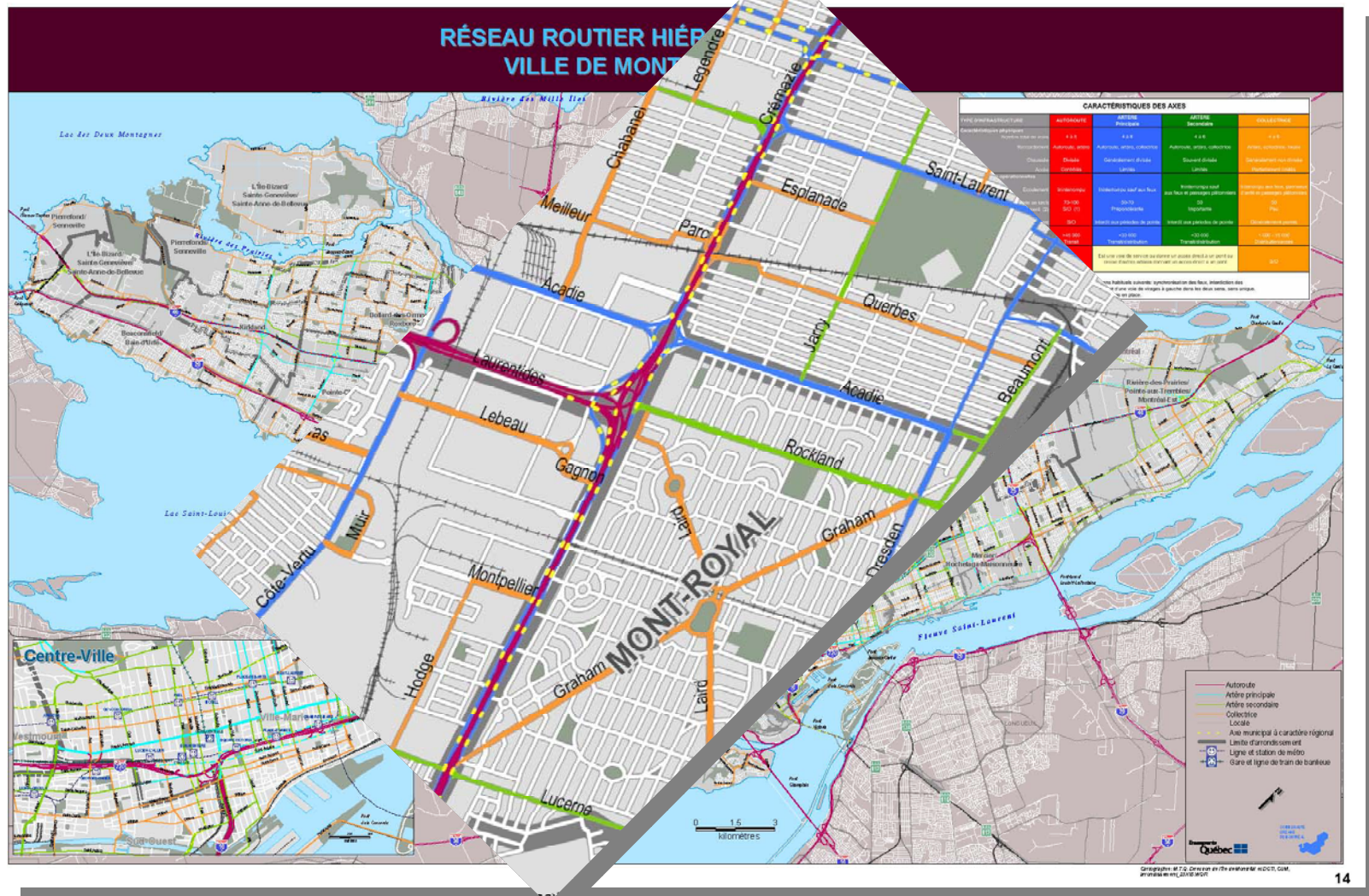
Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

- La hiérarchie du réseau routier :

- Autoroutes
- Artères principales
- Artères secondaires
- Collectrices
- Locales



Le réseau routier hiérarchisé de Montréal



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	Divisée	Généralement divisée	Souvent divisée	Généralement non divisée
Accès	Contrôlée	Limités	Limités	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)	70-100	50-70	50	50
Gestion de l'écoulement (2)	S/O (1)	Prépondérante	Importante	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)	>45 000	>30 000	<30 000	1 000 - 15 000
Fonction prédominante	Transit	Transit/distribution	Transit/distribution	Distribution/accès

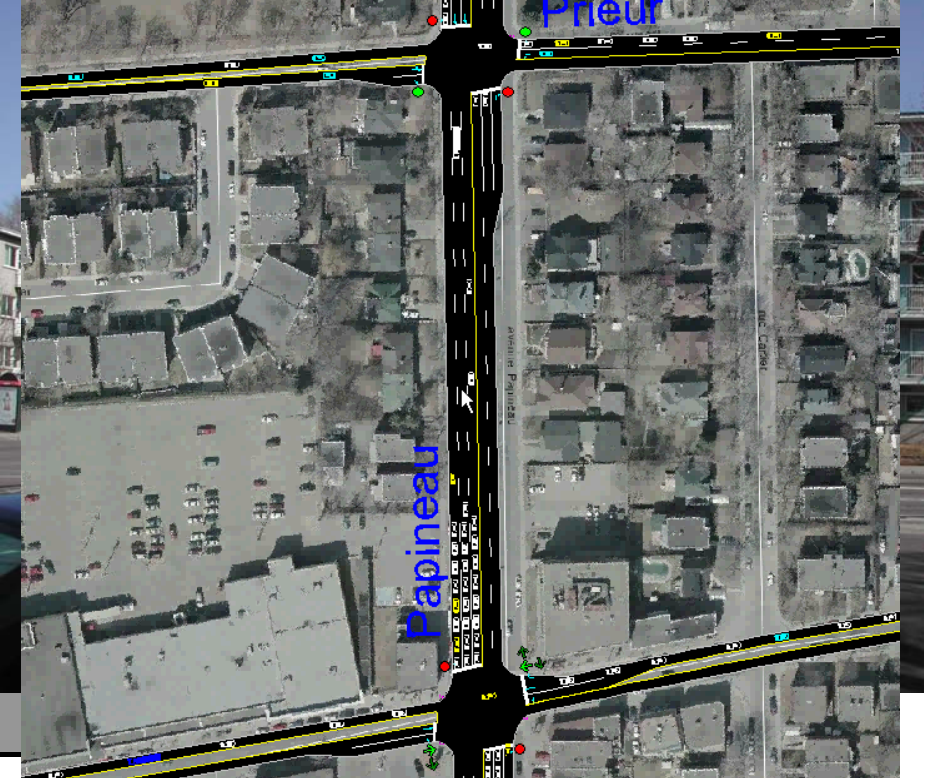
Autoroutes

TYPE D'INFRASTRUCTURE	
Caractéristiques physiques	Nombre total de voies
	Raccorde
	Chau A
Caractéristiques opérationnelles	Écoule
	Vitesse affichée (k
	Gestion de l'écouleme
Caractéristiques de l'utilisation	Stationne
	Débit de circulation (par
	Fonction prédominante



Transit

Artères principales

TYPE D'INFRASTRUCTURE	
Caractéristiques physiques Nombre total de vo Raccordem Chauss Acc	
Caractéristiques opérationnelles Écoulem Vitesse affichée (km Gestion de l'écoulement Stationnem	
Caractéristiques de l'utilisation Débit de circulation (par jo Fonction prédomina	

Artères secondaires



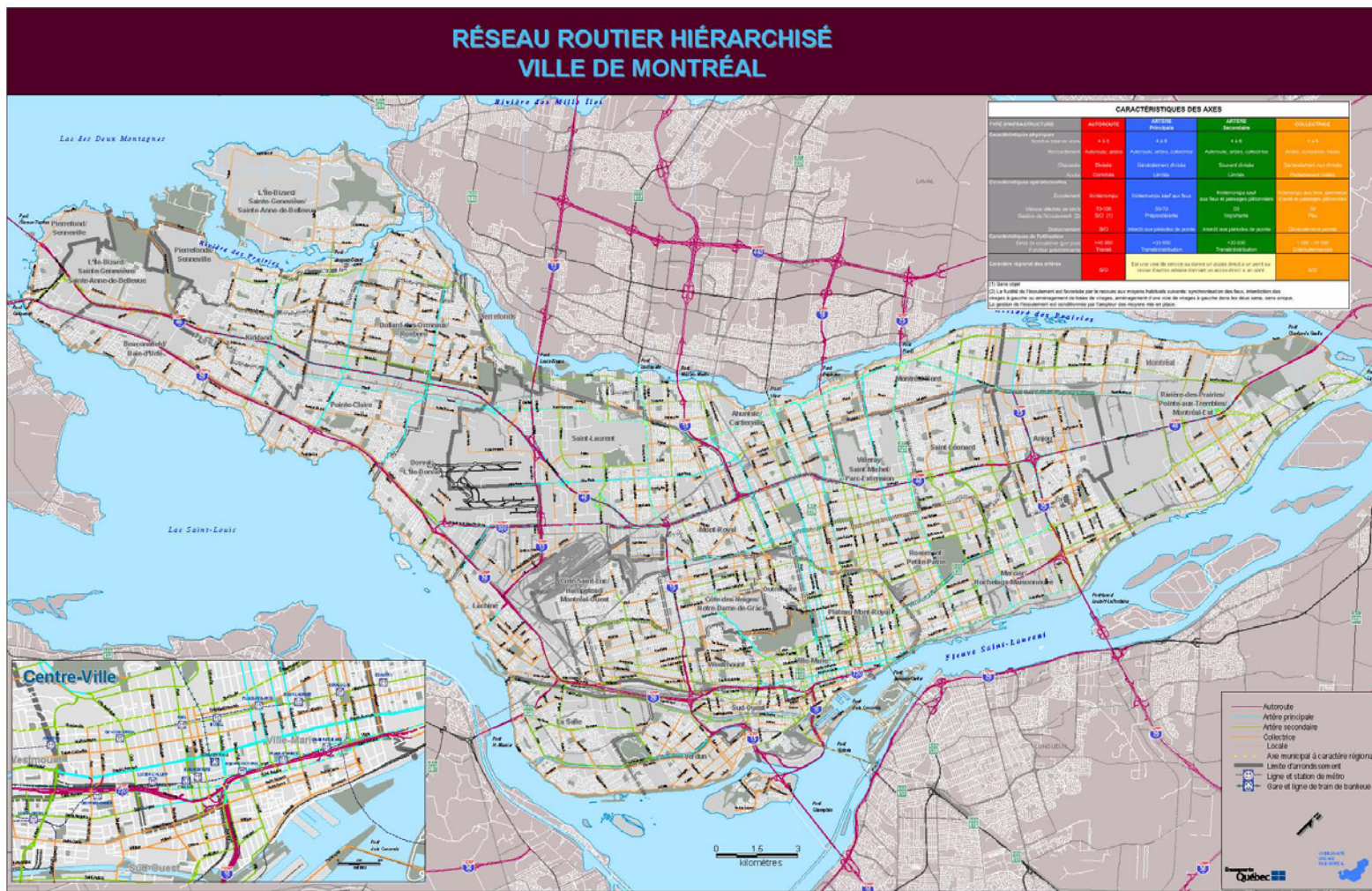
Collectrices

TYPE D'INFRASTRUCTURE	
Caractéristiques physiques	
Nombre total de voies	
Raccordement	
Chaussée	
Accès	
Caractéristiques opérationnelles	
Écoulement	
Vitesse affichée (km/h)	
Gestion de l'écoulement (2)	
Stationnement	
Caractéristiques de l'utilisation	
Débit de circulation (par jour)	
Fonction prédominante	
Caractère régional des artères	S/O rue Centre

Tableaux récapitulatif des critères

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	Divisée	Généralement divisée	Souvent divisée	Généralement non divisée
Accès	Contrôlée	Limités	Limités	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)	70-100	50-70	50	50
Gestion de l'écoulement (2)	S/O (1)	Prépondérante	Importante	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)	>45 000	>30 000	<30 000	1 000 - 15 000
Fonction prédominante	Transit	Transit/distribution	Transit/distribution	Distribution/accès

Le réseau routier hiérarchisé de Montréal

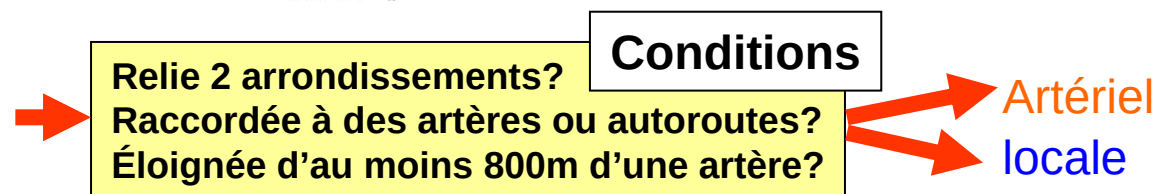


Méthodologie d'élaboration du réseau artériel

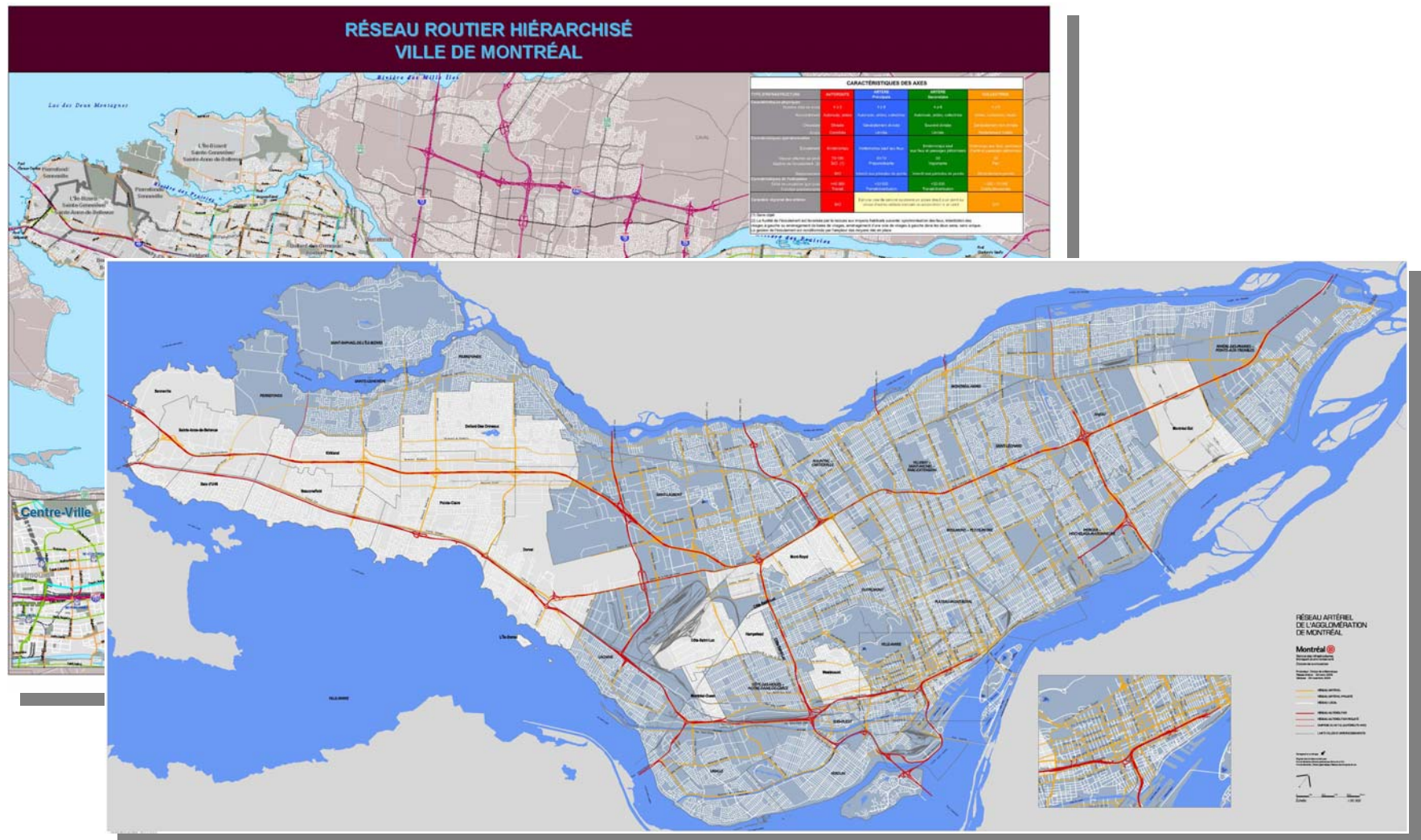
Hiérarchie MTQ-CUM



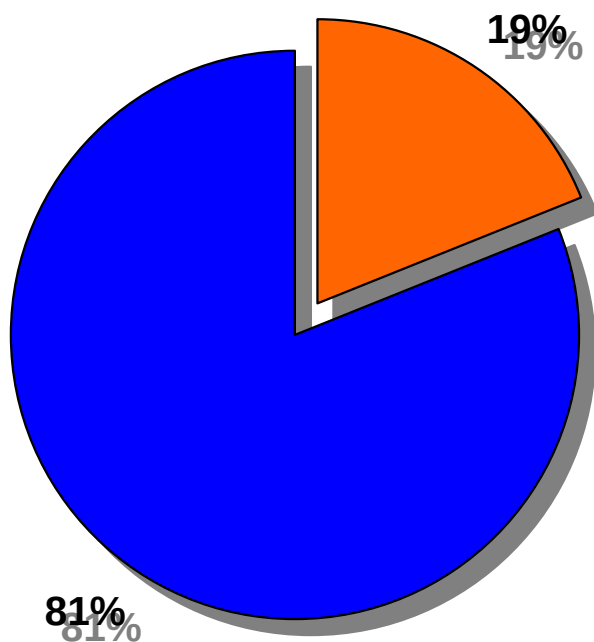
Réseau artériel



Le réseau artériel administratif



Proportion du réseau artériel administratif dans l'agglomération

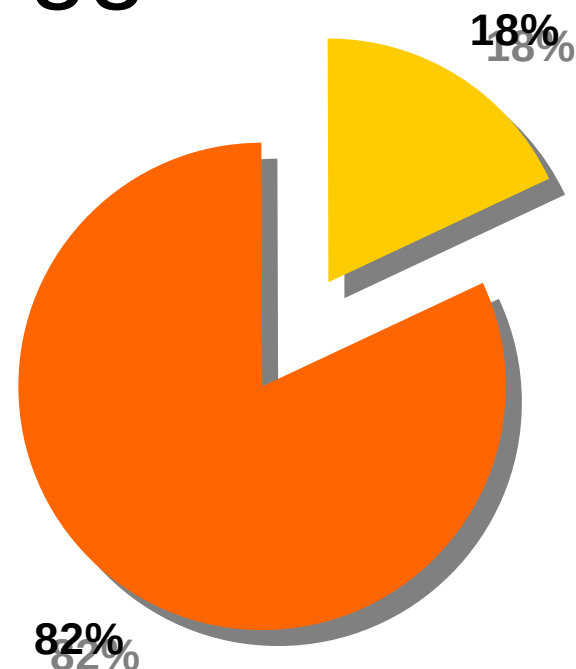
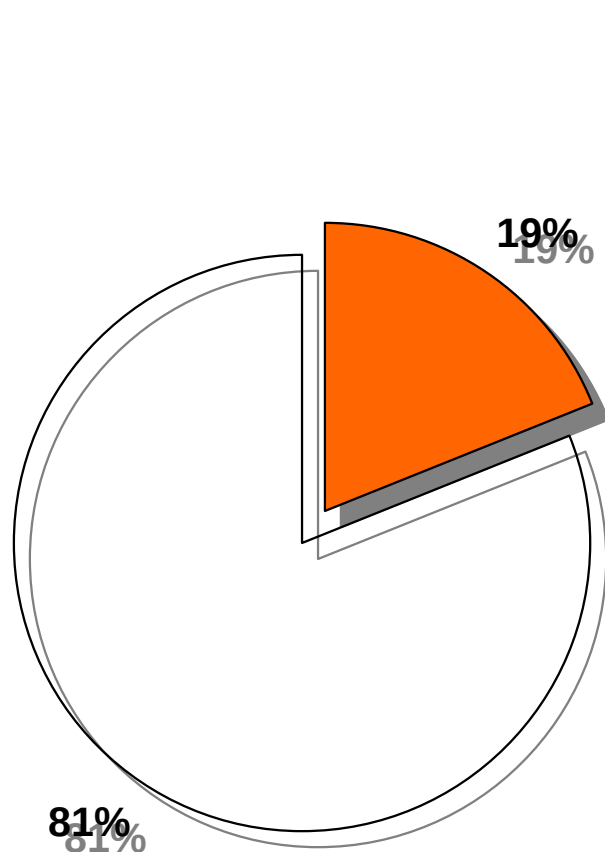


980 km réseau artériel

4234 km réseau local

5214 km de rues dans l'agglomération

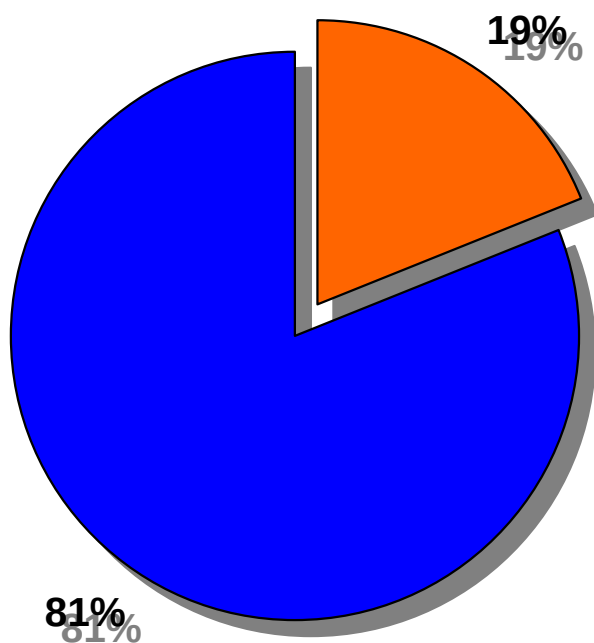
Proportion du réseau artériel administratif dans l'agglomération



176 km dans villes reconstituées
804 km dans Ville de Montréal

980 km artériel dans l'agglomération

Proportion du réseau artériel administratif dans l'agglomération

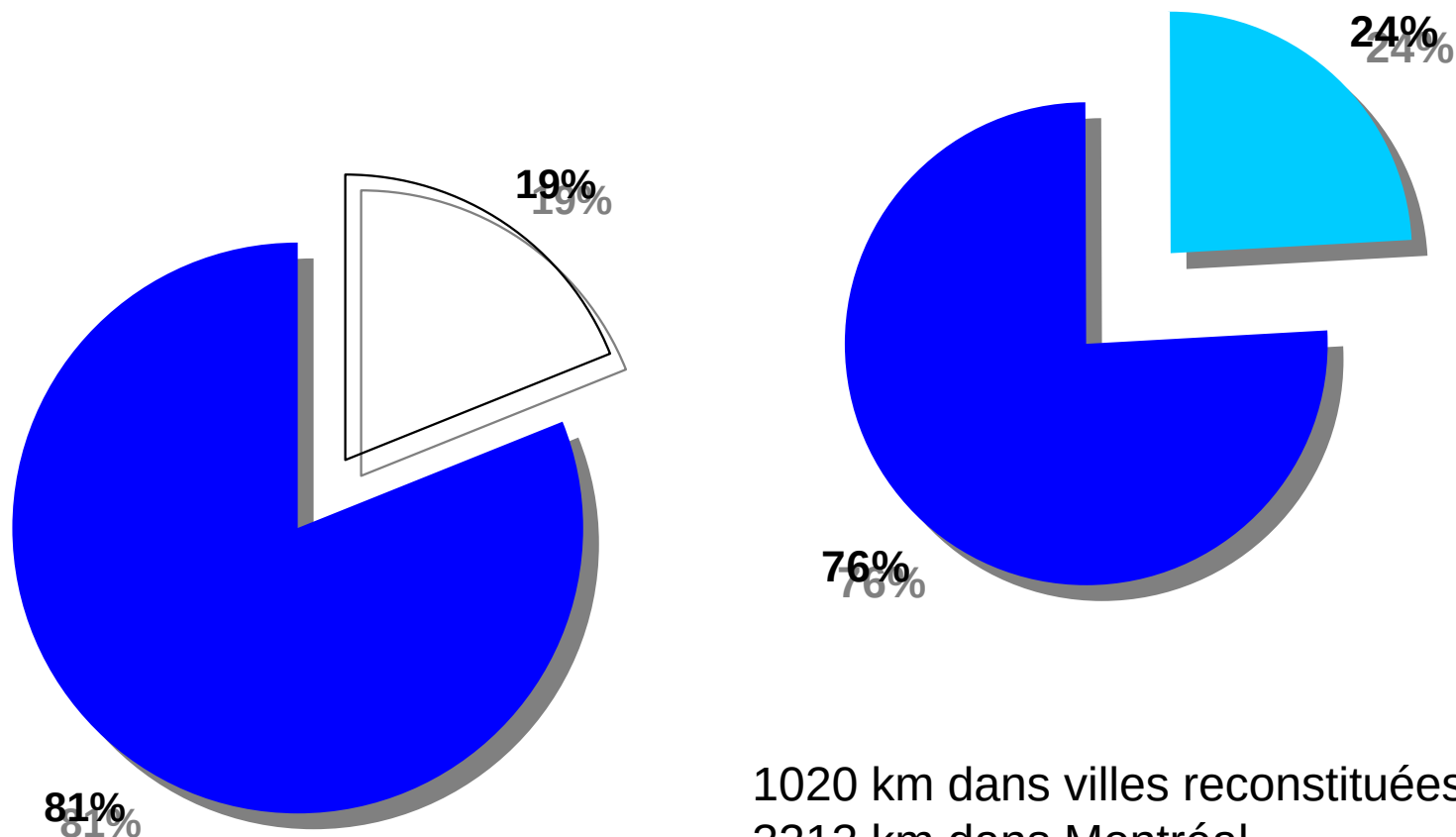


980 km artériel

4234 km local

5214 km de rues dans l'agglomération

Proportion du réseau de rues locales dans l'agglomération



1020 km dans villes reconstituées
3213 km dans Montréal

4234 km de rues dans l'agglomération

Partage des responsabilités du réseau artériel administratif

Quelles sont les compétences des villes reconstituées et arrondissements :

Le réseau local

Gestion quotidienne :

Feux de circulation

Signalisation écrite

Stationnement

Réseau de camionnage

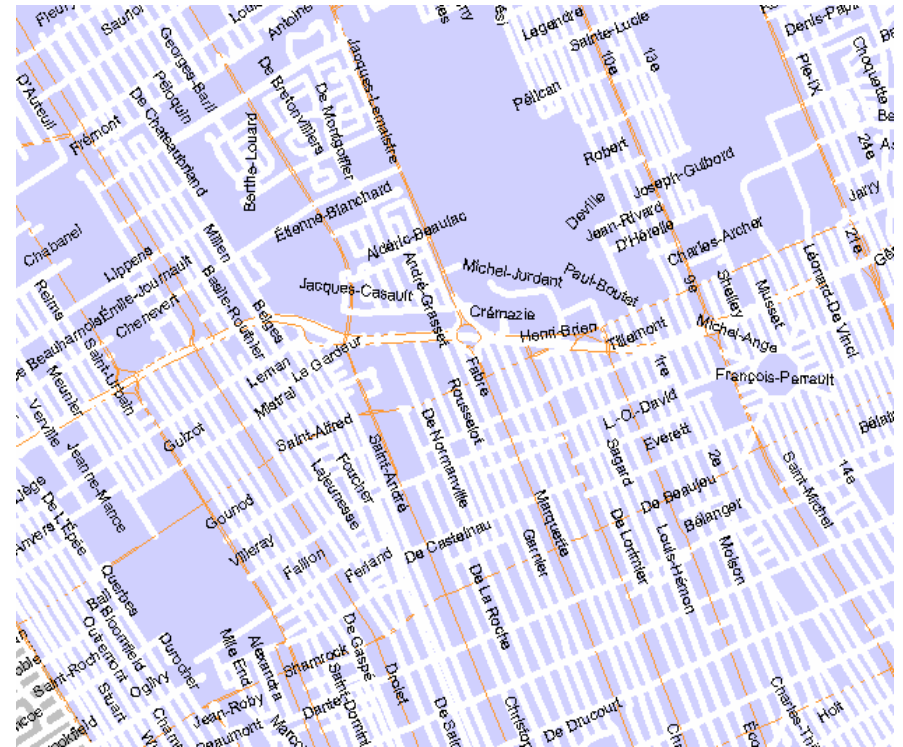
Vitesse

Entretien courant :

Déneigement

Nettoyage de la chaussée

Réfection des nids de poule



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

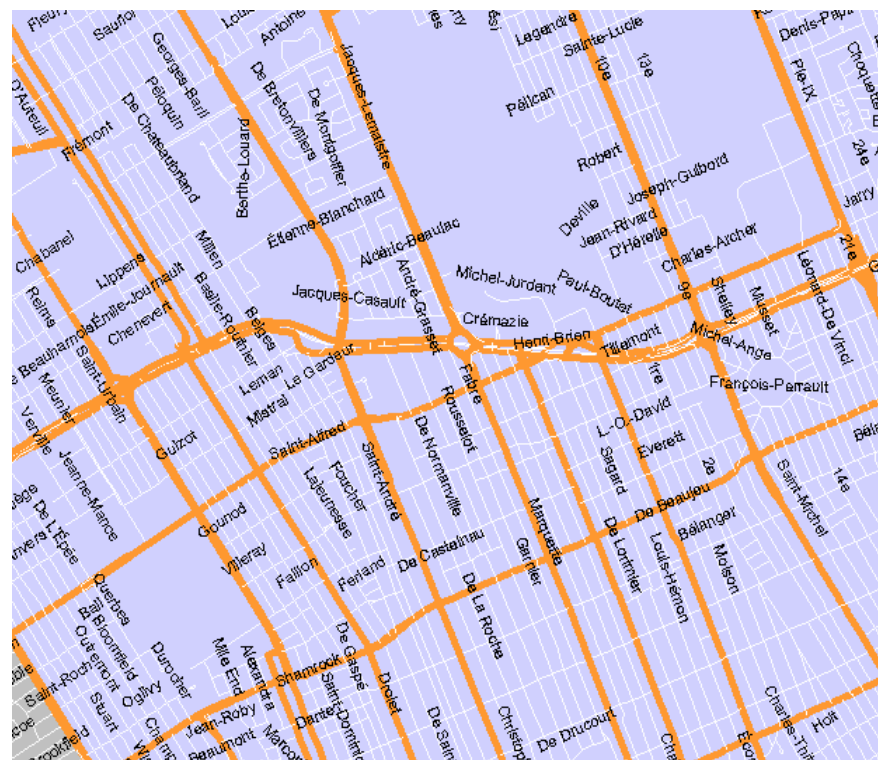
Gestion quotidienne :

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

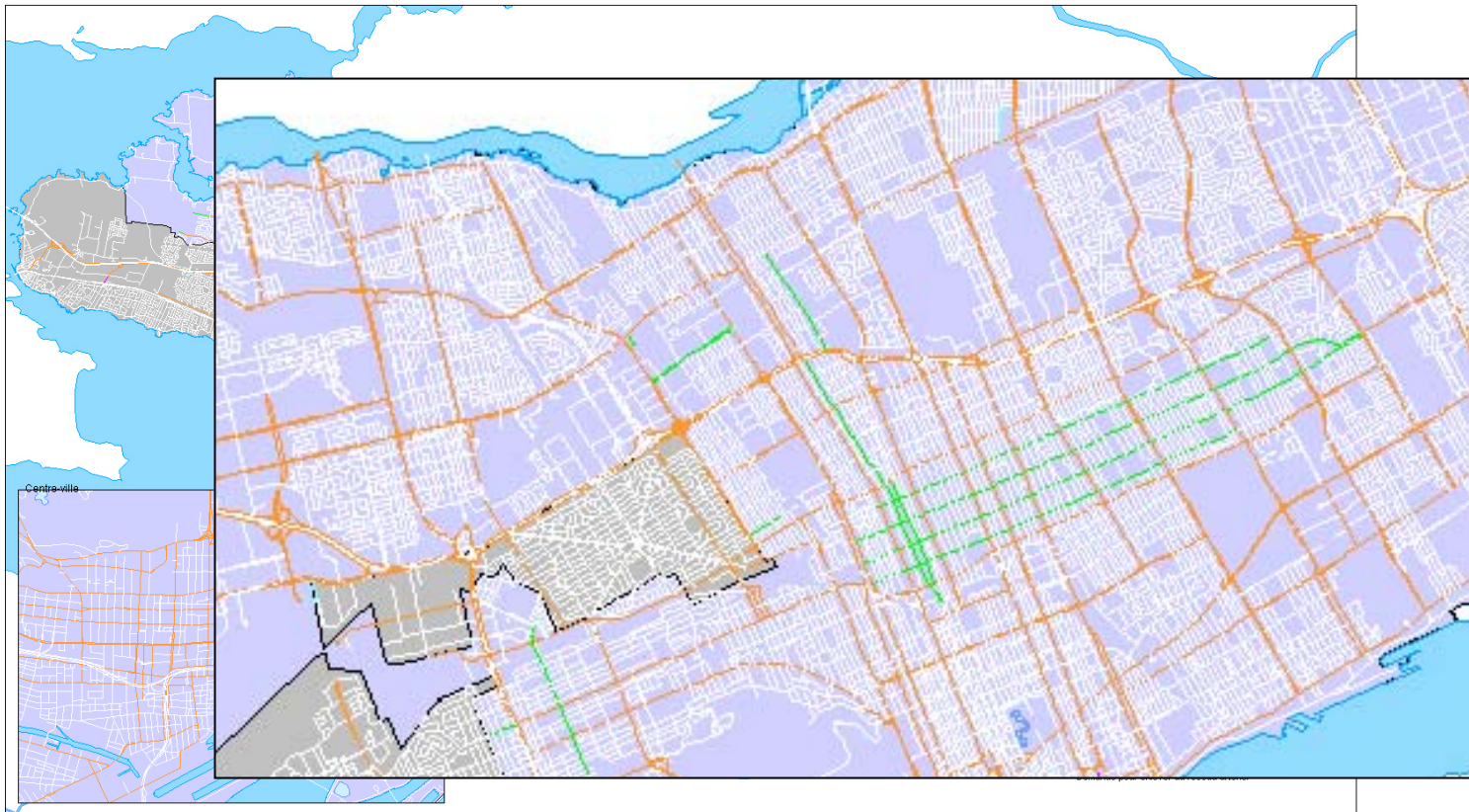
Échangeur de L'Acadie



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 « locale » 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



Constats

En résumé :

- Évolution du réseau et mise à jour
- Demandes des arrondissements
- Classification pour pallier problèmes de sous financement

Scénario 1 : Réseau actuel modifié

Définition :

- Réseau actuel avec de simples corrections à la grille de rue afin de tenir compte des nouveaux tronçons en fonction des critères établis

Scénario 2 : intermédiaire

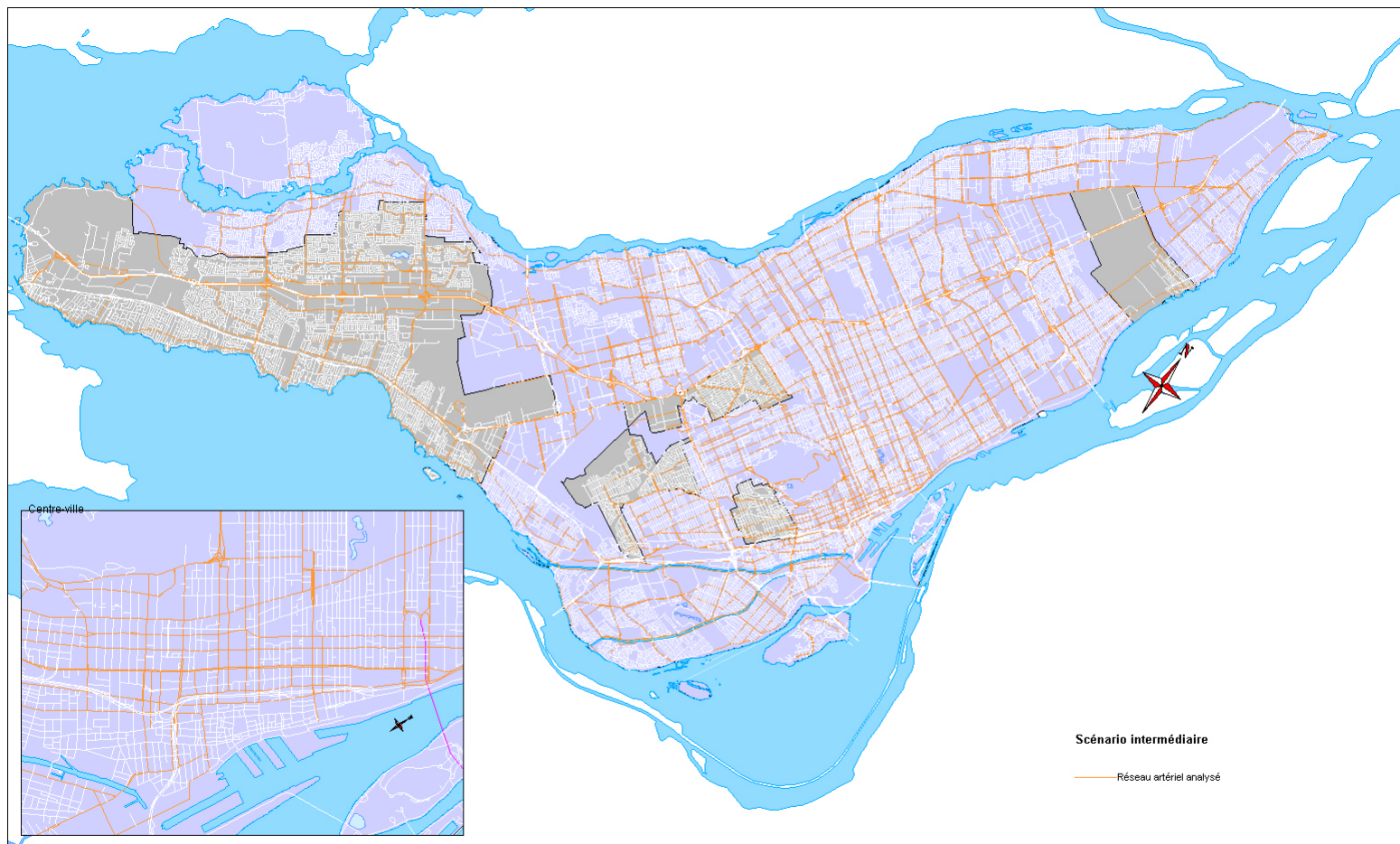
Définition :

- Réseau actuel avec de simples corrections à la grille de rue et l'ajout des demandes des villes reconstituées et arrondissements

Par exemple : en versant les collectrices comportant un circuit d'autobus au réseau artériel administratif

- Le réseau passe ainsi de 19% à 25% du réseau complet de l'agglomération

Scénario 2 : intermédiaire

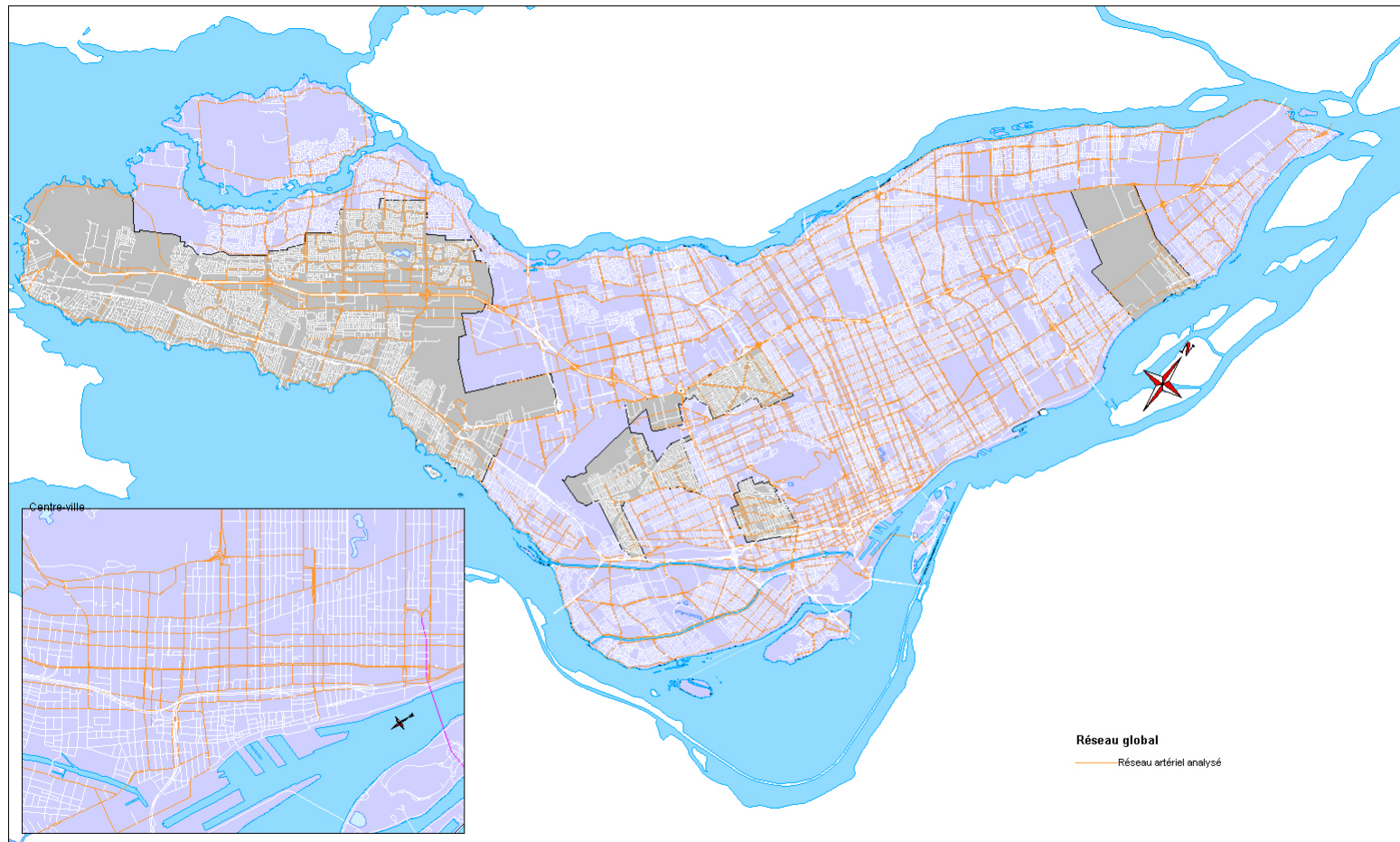


Scénario 3 : Global

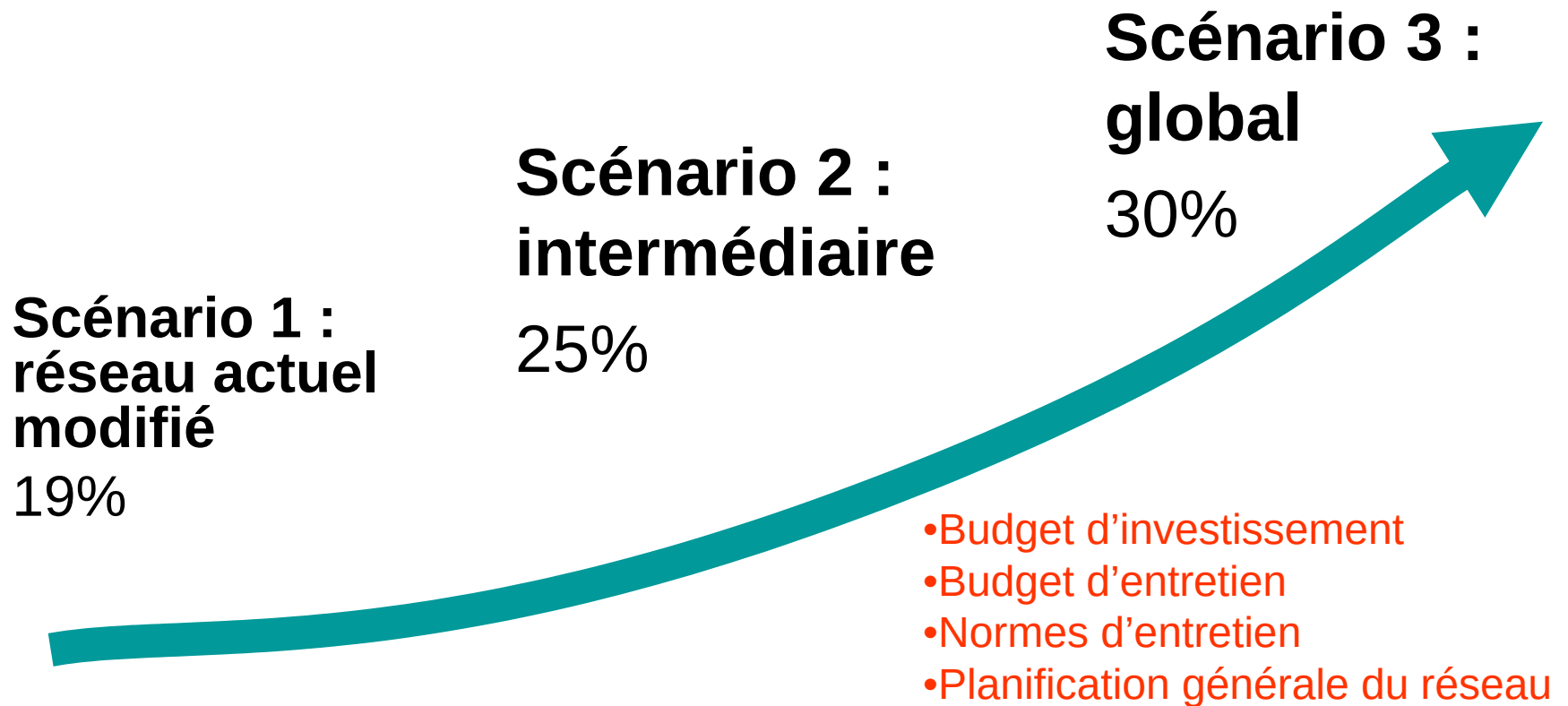
Définition :

- Ce sont l'ensemble des collectrices dans le réseau artériel administratif
- Le réseau artériel administratif passe ainsi de 19% à 30% du réseau complet de Montréal

Scénario 3 : global



Synthèse des scénarios à l'étude



En conclusion

- Nous avons constaté :
 - Que le réseau artériel administratif doit être révisé pour tenir compte des changements
 - Le SITE doit répondre aux demandes des villes et arrondissements de Montréal de manière équitable
 - Plusieurs collectrices attribuées au réseau local souffrent de sous financement
- Minimalement, il serait souhaitable de réviser le réseau artériel administratif pour tenir compte des changements au réseau routier en constante mutation.
- Finalement, il serait opportun de redéfinir ou réviser les critères de classification afin de tenir compte des demandes des villes reconstituées et arrondissements et des problèmes de sous financement.

