

RUES CONVIVIALES

pour que l'exception devienne la norme

atelier professionnel - 19 septembre 2012 - Montréal

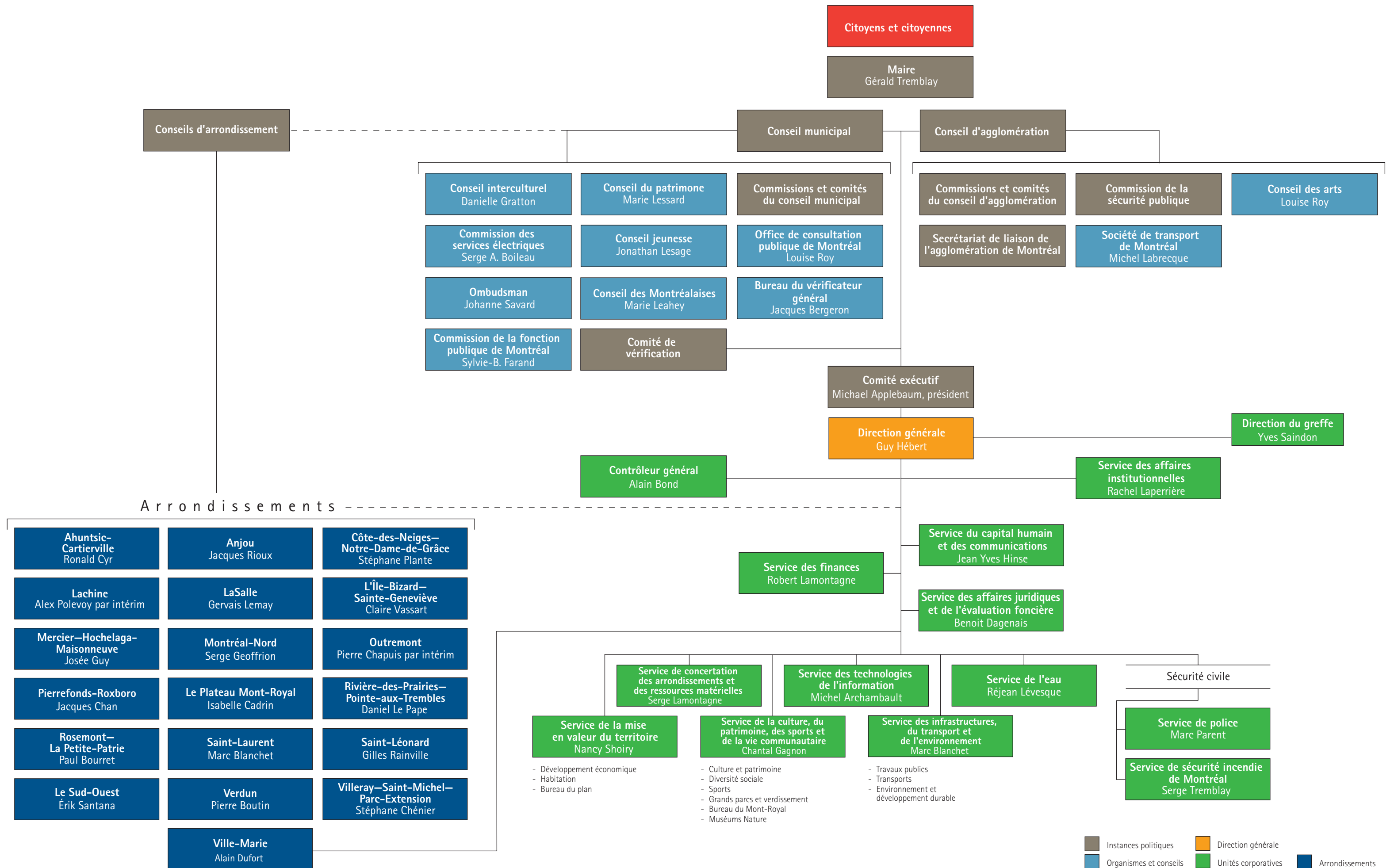


Documents préparatoires à l'atelier Ville de Montréal :

- A. Organisation municipale
- B. Hiérarchie routière
- C. Carte de la hiérarchie routière
- D. Extraits du Plan de Transport de Montréal

Vision pour les artères

Ville de Montréal — Organisation municipale 2012





PORTRAIT et DIAGNOSTIC

NOTE TECHNIQUE 4 : OFFRE DU RÉSEAU ROUTIER

Juin 2005 (Révision août 2006)

Équipe du Plan de transport



Groupement





2.2 Hiérarchie du réseau routier

Cette section énonce en premier lieu les principes hiérarchiques de base à respecter pour obtenir un réseau routier efficace et sécuritaire. En second lieu, la hiérarchie actuelle des voies de circulation de l'île de Montréal est décrite et analysée.

2.2.1 Principes de base

Un réseau routier est composé de divers types de routes ayant chacune une fonction particulière, qui peut être de faciliter le trajet des véhicules entre une origine et une destination ou de permettre l'accès à la propriété. La classification routière permet entre autres d'établir un réseau routier logique et intégré de même que de favoriser l'application uniforme de normes de conception, d'entretien ou d'exploitation pour toutes les voies d'une même classe.

La norme canadienne présente différents critères de classification pour définir la hiérarchie des voies de circulation du réseau routier. Les critères suggérés sont :

- Utilisation du sol : Résidentiel, commercial, industriel, etc.;
- Fonction de la route : Circulation et/ou accessibilité;
- Débit :
 - Forts débits – autoroutes et artères;
 - Faibles débits – collectrices et locales;
- Écoulement :
 - Interruptions limitées – artères;
 - Interruptions fréquentes – collectrices, locales;
- Vitesse de marche : Progression de la vitesse des rues locales à l'artère;
- Types de véhicules :
 - Autos, bus, camions : artères et collectrices;
 - Autos : locales;
- Raccordement : En fonction de la hiérarchie.

L'annexe A présente des extraits des normes canadiennes reliées à la classification des routes urbaines, soit la corrélation entre les classes de routes (figure) et les caractéristiques des routes urbaines (tableau). Les paragraphes qui suivent vulgarisent les faits saillants de ces principes.

Selon la norme canadienne, les **artères** ont comme fonction prioritaire le mouvement de la circulation tout en ayant des restrictions au niveau du nombre d'accès dans le but de protéger la fluidité de la circulation. Elles sont raccordées avec le réseau autoroutier, avec d'autres artères ou avec des collectrices. Les artères sont habituellement continues sur une grande distance. À Montréal, deux types d'artères sont distinguées : les artères secondaires supportent des débits variant entre 10 000 et 30 000 véhicules/jour alors que les artères principales peuvent supporter plus de 30 000 véhicules/jour.

Les **collectrices** ont deux fonctions d'égale importance : mouvement de circulation et accès aux propriétés. Elles se raccordent à des artères, à d'autres collectrices et donnent accès à des rues locales. Les collectrices offrent une continuité souvent moins importante que les artères. Dans la norme canadienne, le débit d'une collectrice en milieu résidentiel ne doit pas excéder 8 000 véh./jour.



Les rues **locales** résidentielles ont comme seule fonction l'accès à la propriété. La continuité de l'axe n'est pas une priorité puisqu'un seuil maximum de 1 000 véh./jour est visé. Cependant, certaines rues locales ont un débit supérieur car elles desservent d'autres rues; un débit de 3 000 véh./jour est jugé acceptable car il ne menace pas la quiétude et la sécurité des riverains. Les rues locales peuvent être résidentielles ou industrielles.

Les plages de débits journaliers constituent des repères qui guident les analyses, sans toutefois constituer des limites rigides. À titre d'exemple, une artère secondaire, selon son gabarit, peut fonctionner efficacement même si elle supporte un débit supérieur à 30 000 véhicules/jour.

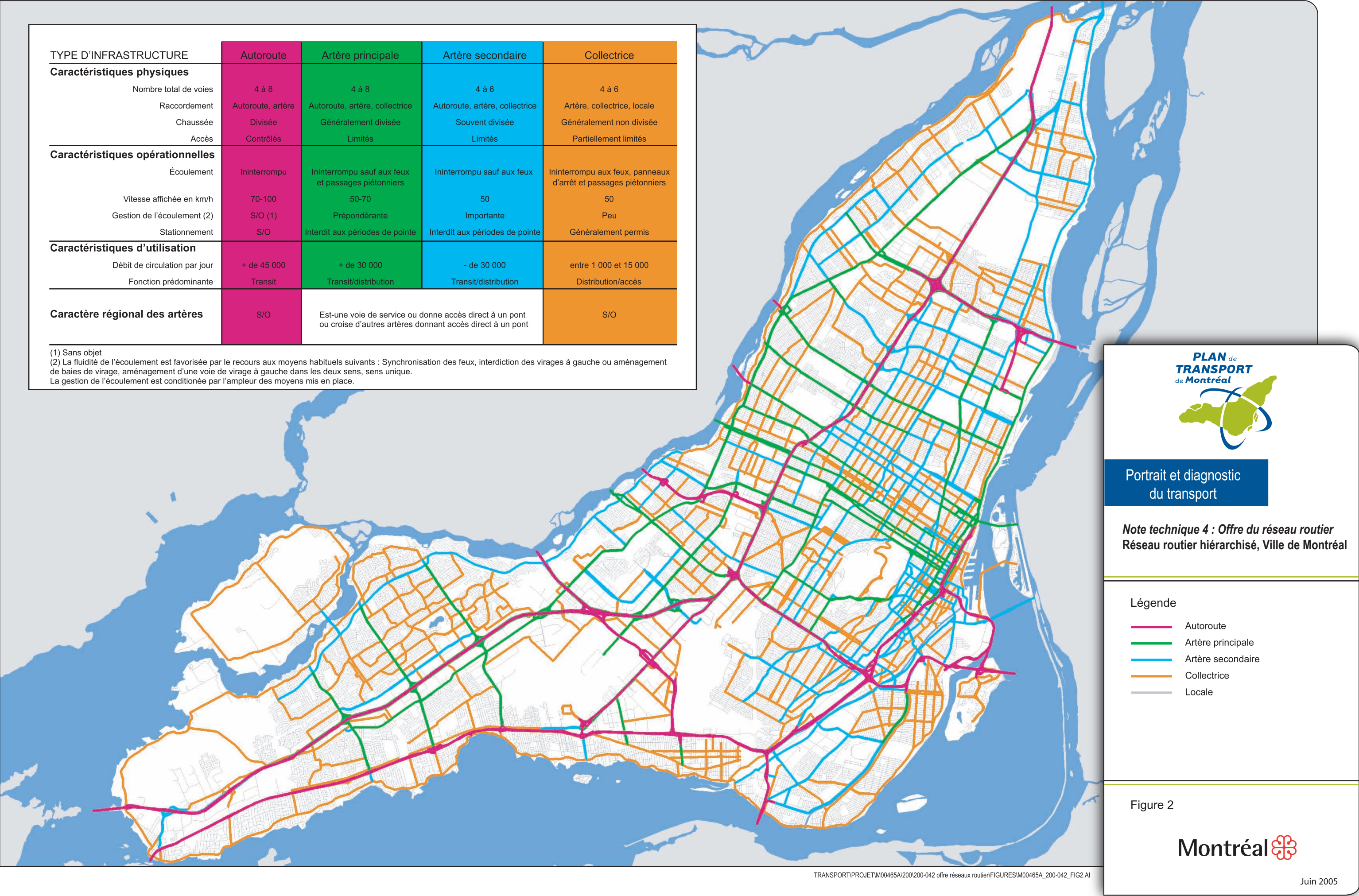
Outre les normes de classification, des analyses réalisées dans des zones de développements urbains typiques ont permis de dégager des principes généraux quant au développement du réseau routier :

- L'espacement entre les points de raccordement des voies artérielles municipales transversales avec le réseau autoroutier devrait être de 0,8 à 1,5 km;
- Dans la grille municipale, les artères délimitant les zones résidentielles, commerciales ou industrielles devraient être espacées d'un kilomètre. Ces zones ne sont pas des enclaves car elles sont raccordées au réseau supérieur;
- Les principaux axes doivent supporter un volume important de transit, mais le nombre de collectrices doit permettre la dispersion et doit atténuer les effets sur les quartiers.

2.2.2 Hiérarchie du réseau routier de l'île de Montréal

La hiérarchie du réseau routier de Montréal compte cinq types de routes, allant de l'autoroute à la rue locale. La figure 2 montre le réseau routier hiérarchisé de l'île de Montréal. Le tableau inclus à la figure présente les principales caractéristiques utilisées pour procéder à la classification des axes. Il est à noter que le type « rue locale » n'apparaît pas au tableau.

Lors de sa création, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'est donnée le mandat d'établir la liste des artères jouant un rôle régional, désignant ainsi un **réseau artériel** métropolitain. La figure 3 présente donc le réseau artériel de l'île de Montréal tel qu'identifié au niveau administratif. Sommairement, les artères principales et secondaires font partie du réseau artériel, de même que certaines collectrices importantes.





2.3 Analyse hiérarchique

Cette section se veut une appréciation générale de la fonctionnalité de la hiérarchie actuelle du réseau routier montréalais. L'analyse sommaire du maillage du réseau routier montréalais sous forme de forces et faiblesses est complétée par l'énoncé des principales lacunes du réseau, telles les discontinuités.

2.3.1 Forces et faiblesses

De manière générale, le centre de l'île possède un réseau routier bien maillé, ce qui est moins vrai dans les extrémités ouest et est de l'île. Au centre de l'île, soit approximativement entre les axes des autoroutes 15 et 25, les artères nord-sud sont abondantes et interconnectées. Elles sont espacées de façon régulière, à l'exception des discontinuités obligatoires créées par les éléments contraignant cités plus haut. La trame d'artères et de collectrices est suffisamment serrée pour que les cellules résidentielles soient de faible dimension, comme l'illustre l'encadré 1 de la figure 4. Dans cette tranche de l'île, les déplacements est-ouest sont assurés par des artères secondaires et des collectrices puisque peu d'artères principales sont présentes.

Le maillage serré des quartiers centraux favorise aussi une circulation de "transit", c'est-à-dire un débordement de circulation dans les rues locales des quartiers résidentiels. À l'opposé, la configuration des rues locales dans les secteurs moins denses (encadré 2) favorise la protection des quartiers résidentiels.

Une hiérarchie cohérente est difficilement atteignable à l'ouest de l'autoroute 15 en raison entre autres de la présence de l'aéroport Montréal-Trudeau, des cours de triage et de la zone industrielle de l'arrondissement de Saint-Laurent, qui font partie des facteurs déterminants présentés précédemment. Ce territoire morcelé ne bénéficie pas d'un réseau orthogonal comme celui du centre de l'île. Les axes des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles redonnent une organisation en structurant les déplacements nord-sud du secteur, mais ces axes sont trop espacés pour assurer une bonne fonctionnalité et une fluidité des mouvements, comme l'illustre l'encadré 2 de la figure 4. Les trois grandes artères nord-sud ne sont pas appuyées par un réseau d'artères secondaires et de collectrices interconnectées. En outre, les cellules résidentielles sillonnées de rues locales sont trop vastes pour permettre une bonne desserte en transport en commun.

À l'est de l'autoroute 25, les vastes zones industrielles limitent les possibilités de maillage du réseau routier. Dans cette tranche de l'île, seuls le boulevard Henri-Bourassa et la voie de service de l'autoroute 40 ont le statut d'artère principale. Cependant, le nombre et l'organisation spatiale des collectrices, alimentant les artères secondaires, sont tels que les quartiers sont bien desservis, comme le démontre l'encadré 3 de la figure 4.



2.3.2 Lacunes de l'offre du réseau routier

Les discontinuités de l'alignement ou de l'axe sont fréquentes dans le réseau hiérarchisé montréalais. Les exemples les plus frappants sont bien connus et touchent tant le réseau autoroutier qu'artériel :

Autoroutes

- l'autoroute 15 de part et d'autre de l'autoroute 40, qui sont deux tronçons désaxés de la même autoroute;
- l'autoroute 720, discontinuë entre les axes Papineau et Dickson;
- les autoroutes 19 et 25 venant du nord qui se déversent sur une artère principale (Papineau et Pie-IX).

Ces discontinuités rendent le réseau autoroutier moins performant et occasionnent des problématiques de concentrations de véhicules sur des axes qui n'ont parfois pas le gabarit ou la capacité pour les supporter.

Artères principales

- le boulevard de l'Acadie, qui se termine au sud à l'avenue Beaumont;
- l'avenue du Parc, qui se termine au nord à la rue Jean-Talon;
- le boulevard René-Lévesque, qui se fond à la rue Sainte-Catherine (artère secondaire) à l'ouest de l'avenue Atwater;
- le chemin de la Côte-des-Neiges, qui se termine au nord à la rue Jean-Talon;
- la rue Jean-Talon, qui se termine à l'ouest au boulevard Décarie;
- Le boulevard Cavendish, interrompu entre la rue Saint-Jacques et le Chemin de la Côte-de-Liesse.

La plupart de ces discontinuités sont causées par les éléments géographiques ou physiques, mais certaines ont une origine politico-administrative, héritage des anciens découpages territoriaux.

Réinventer
Montréal

Plan de transport | 2008



273
172

STM.Info



Montréal

Le plan de Transport de Montréal - La vision des artères

Selon le CEUM, le plan de Transport de la Ville de Montréal ne présente pas de vision quant à l'aménagement des artères, certains des énoncés peuvent cependant la préciser.

Plan de Transport de Montréal

Vision et objectifs stratégiques : un virage radical maintenant (p.40)

Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût

La mobilité des personnes est essentielle à la satisfaction des besoins sociaux et économiques, notamment l'accès à l'emploi, à la santé, à la formation et à la culture. Le système de transport doit offrir un meilleur niveau de performance et de coût. Dans un tel contexte, le transport en commun et les modes actifs doivent être privilégiés en raison de leur capacité à améliorer l'environnement et la qualité de vie et de répartir équitablement les services et les coûts qui y sont associés.

Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité

La quiétude des quartiers, la qualité de vie des familles, la sécurité et la santé des citoyens sont de plus en plus affectées par la circulation croissante des véhicules. Le système de transport doit contribuer à ces facteurs par le biais d'une organisation des transports moins dépendante des véhicules automobiles privés et axée sur un usage croissant du transport en commun, de la marche et du vélo.

Charte du piéton

Partie intégrante du Plan de Transport (p.42)

Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité et de sécurité

Les piétons, comme tous les usagers de la route, cherchent à atteindre rapidement leur destination, du moins lorsqu'ils se déplacent à des fins utilitaires. Si l'on souhaite favoriser la marche et, conséquemment, le duo marche – transport en commun, ainsi qu'une utilisation plus judicieuse de l'automobile, dans des conditions qui respectent les principes d'accessibilité universelle, il faut :

- assurer l'espace requis pour cheminer en toute tranquillité ;
- éliminer progressivement les coupures physiques et éviter d'en créer de nouvelles ;
- offrir des trajets plus courts ;
- garantir un entretien adéquat des trottoirs et de la voie en rive.

Intégrer harmonieusement les réseaux de transport à l'espace urbain et contribuer à sa structuration

L'effet structurant des réseaux de transport sur l'aménagement du territoire est bien connu. Ces réseaux, de même que les activités qu'ils permettent, sont parfois des sources de perturbation pour le milieu urbain. Dans ce contexte, il importe que les réseaux de transport et l'aménagement du territoire soient planifiés conjointement. Pour assurer la prise en considération des besoins spécifiques du piéton et pour mettre en place des conditions favorables à la marche, il faut :

- prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public ;
- considérer la qualité du milieu comme un incitatif à la pratique de la marche ;
- favoriser la création d'unités de voisinage denses et multifonctionnelles ;
- revaloriser le rôle social de la rue comme support naturel de la vie de quartier.

Les sources des documents présentés :

Ville de Montréal, Organisation municipale 2012, 30 avril 2012.

Lien : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/prt_vdm_fr/media/documents/organigramme.pdf

Ville de Montréal, Note technique 4 : Offre du réseau routier, Plan de transport de Montréal, Portrait et Diagnostic, juin 2005, p.4-6 et 8

Lien : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_v2_fr/media/documents/doc_tech_3-5-1_VF_v7.pdf

Ville de Montréal, Plan de Transport de Montréal, 2008, p.40-42

Lien :

http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/htdocs/porteaccespublication_Fr/porteaccespublication.jsp?systemName=68235660