

# Projet de SRB intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX



Présentation au comité exécutif de la Ville de Montréal  
5 mars 2014



## Objectifs de la présentation

- Présenter les grandes lignes du projet de système rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX
- Faire le point quant à l'avancement du dossier
- Obtenir des orientations quant :
  - Entente Ville - AMT sur le financement et la réalisation des travaux
  - Mesures à mettre en place à court terme



## Plan de la présentation

- Contexte
- Projet intégré Ville – AMT
- Séquence des travaux et ampleur du chantier
- Coûts et financement du projet
- Modalités de réalisation du projet
- Prochaines étapes
- Recommandations



## 1. Contexte

Jalons franchis	Résultats	Dates
<ul style="list-style-type: none"> <li>Résolution de la Ville de Montréal à l'AMT</li> </ul>	Étudier voies réservées bidirectionnelles au centre	<b>2006</b>
<b>Phase de faisabilité</b>		<b>2007-2013</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de faisabilité</li> </ul>		<i>Juin 2008</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entente des partenaires (Montréal, Laval, STM et STL, AMT et MTQ) sur le concept de base</li> </ul>	VR bidirectionnelles centrales - bus articulés avec portes à droite	<i>Déc. 2009</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Avant-projet préliminaire (APP)</li> </ul>	Intégration urbaine inadéquate	<i>Sept. 2010</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Études d'intégration urbaine et d'électrification</li> </ul>	Ajout du volet aménagement	<i>Nov. 2011</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Accord des quatre arrondissements traversés</li> </ul>	Appui de Montréal au projet	<i>Mai 2012</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Avant-projet définitif (APD) – projet intégré</li> </ul>	Ajout du volet infrastr. municipales	<i>Mai 2013</i>
<b>Point de passage en réalisation – Cadre de gouvernance Ville de Montréal</b>		<b><i>Mai 2013</i></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Demande de confirmation de la portée</li> </ul>	Volet électrification (trolleybus)	<i>Oct. 2013</i>

## 2. Projet intégré Ville - AMT

### 1. Volet transport collectif

#### a) Composantes du SRB Pie-IX

- 14 km de voies réservées
- 21 stations (3 à Laval et 18 à Montréal)
- Achalandage:
  - Actuel: 40 000 dépl. / jour
  - Ultime avec lien centre-ville: 70 000 dépl. / jour
- Gain de 10 minutes par autobus entre le boul. Henri-Bourassa et la station de métro Pie-IX (Pierre-De-Coubertin)

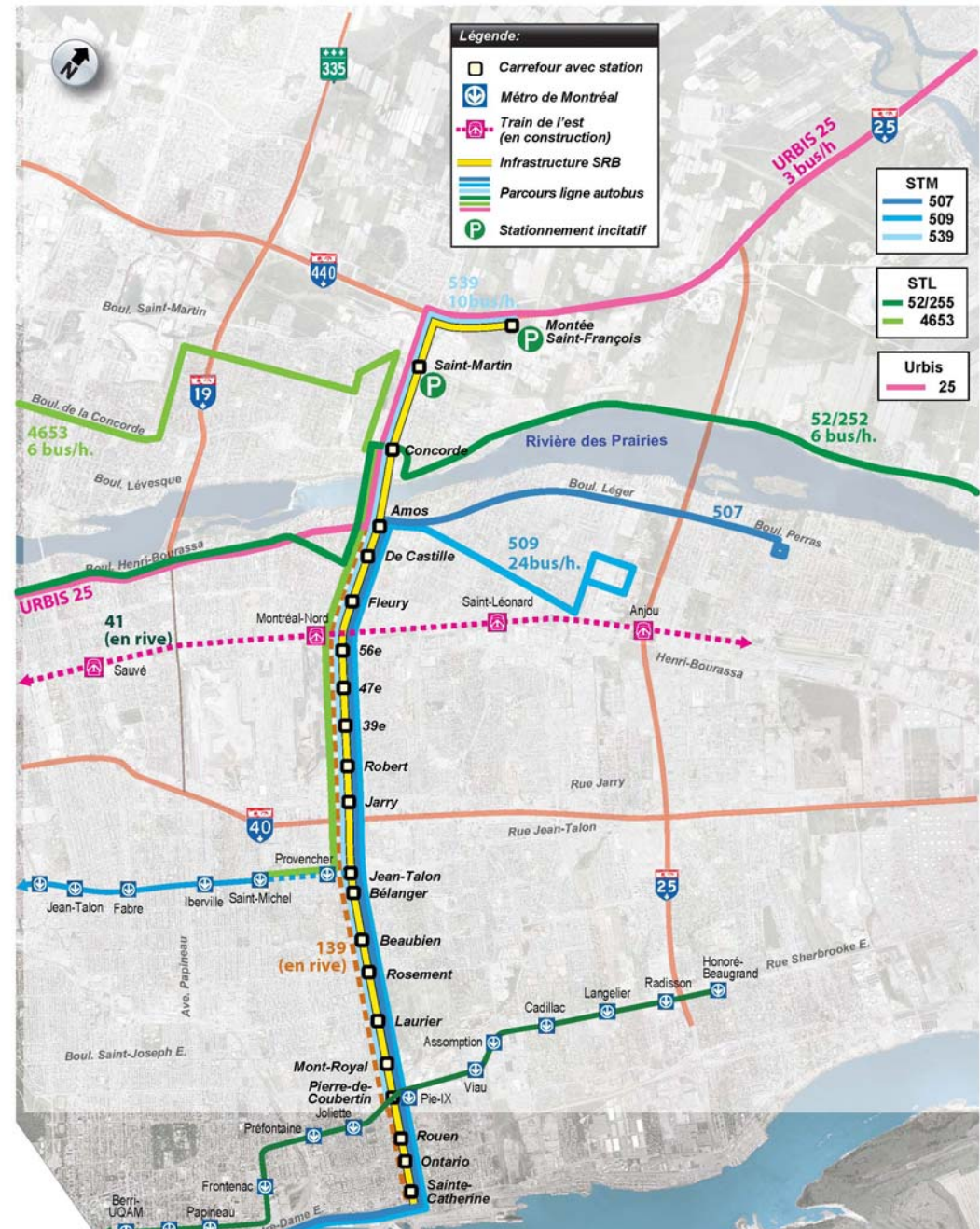


## 2. Projet intégré Ville - AMT

LAVAL

### 1. Volet transport collectif b) Services d'autobus

- 3 circuits express de la Société de transport de Montréal
- 2 circuits de la Société de transport de Laval
- 1 circuit Urbis (MRC Les Moulins)





## 2. Projet intégré Ville - AMT



### 1. Volet transport collectif c) Stations SRB à Montréal

- Stations au centre du boulevard
- Signature visuelle distinctive
- Perception des tarifs en station



- Sécurisation des mouvements piétons
- Accessibilité universelle
- Systèmes de transport intelligent





## 2. Projet intégré Ville - AMT

### 2. Volet aménagement du domaine public

- Bonification de l'aménagement du domaine public:
  - Élargissement des trottoirs ou du terre-plein central
  - Verdissement et ajout net de 500 arbres

### 3. Volet infrastructures municipales

- Devancement des investissements requis par la Ville en raison du mauvais état des actifs
  - Reconstruction complète du boulevard (chaussées, trottoirs, terre-pleins)
  - Mise à niveau des réseaux d'eau et d'égout

Montréal 







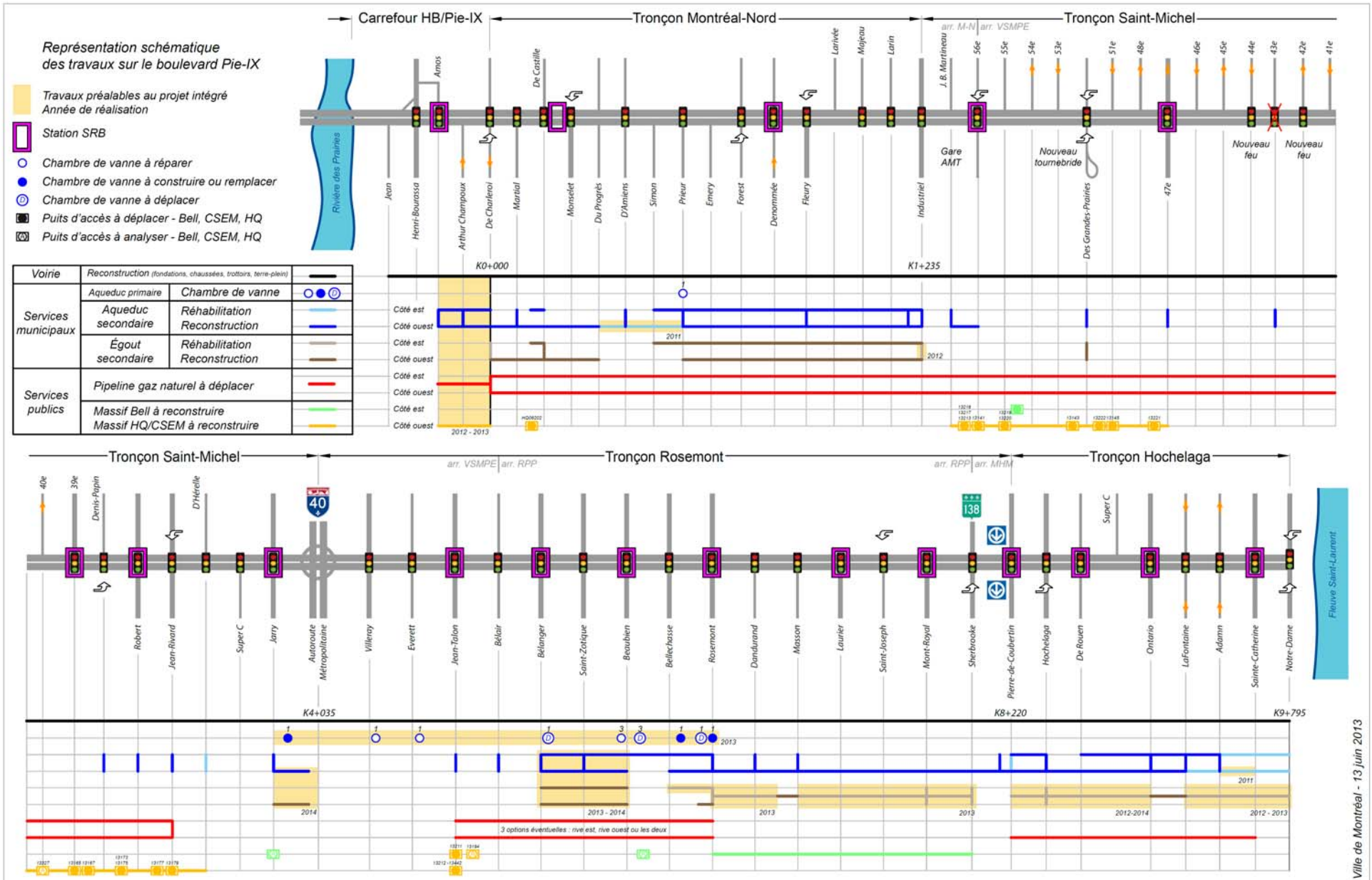
## 2. Projet intégré Ville - AMT

### Préserver l'avenir de l'électrification:

- Scénario retenu par l'AMT: conduites souterraines seront implantées pour permettre **l'alimentation électrique des stations** en vue d'une **technologie future**
- Ce scénario ne permet pas l'implantation d'un trolleybus avec fils et poteaux

# 3. Séquence des travaux et ampleur du chantier

## Représentation schématique des travaux du projet intégré





### 3. Séquence des travaux et ampleur du chantier

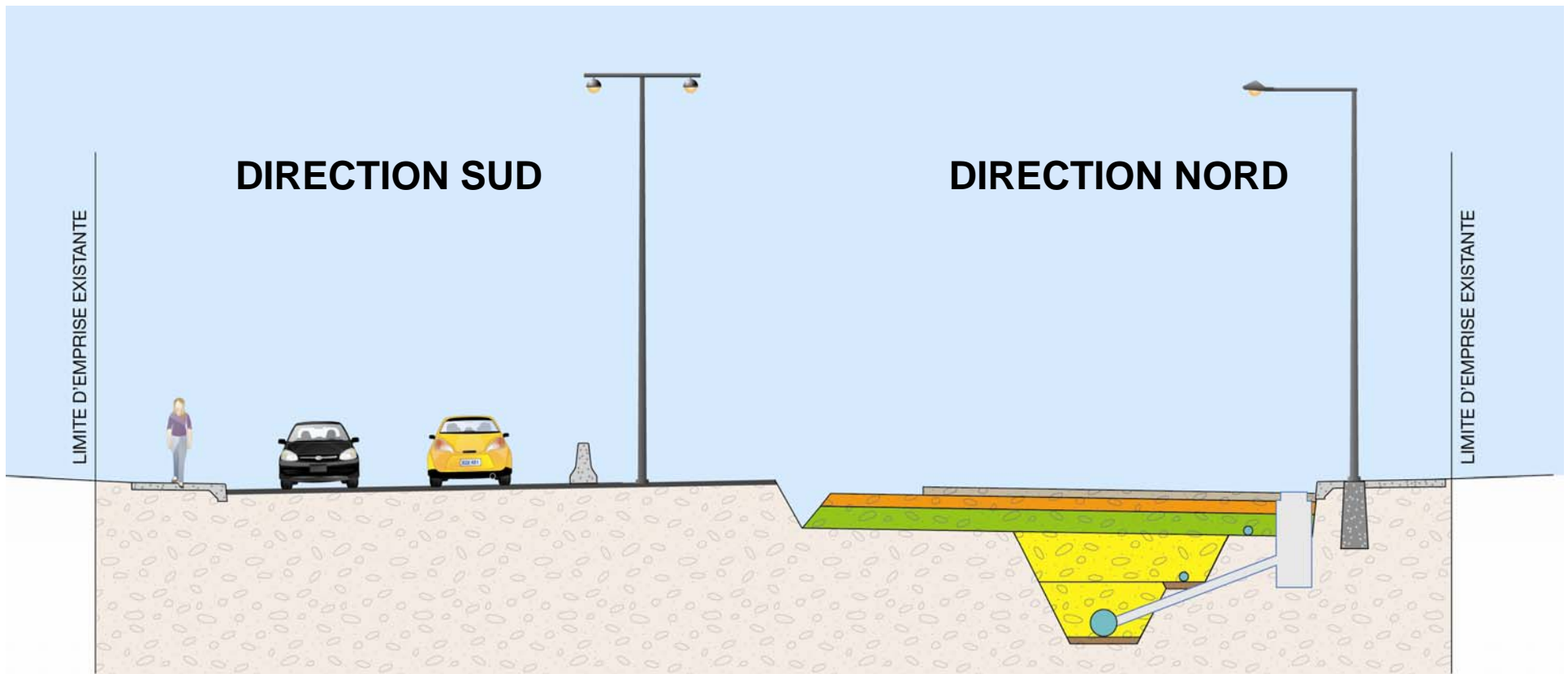
#### **Phase initiale entre de Charleroi et Pierre-De-Coubertin:**

- 8,2 km de boulevard à six voies à reconstruire
- 8,1 km de conduites principales de gaz à installer
- 6,1 km de conduites d'eau à installer
- 2,3 km de conduites d'égout à installer
- 13 500 voyages de camions de matériau à déblayer (structure de rue)
- 112 000 m<sup>2</sup> de pavage
- 34 000 m<sup>2</sup> de trottoirs



### 3. Séquence des travaux et ampleur du chantier

~~1. Travaux de démolition et de nettoyage des supports existants (cristallin) de la structure centrale~~

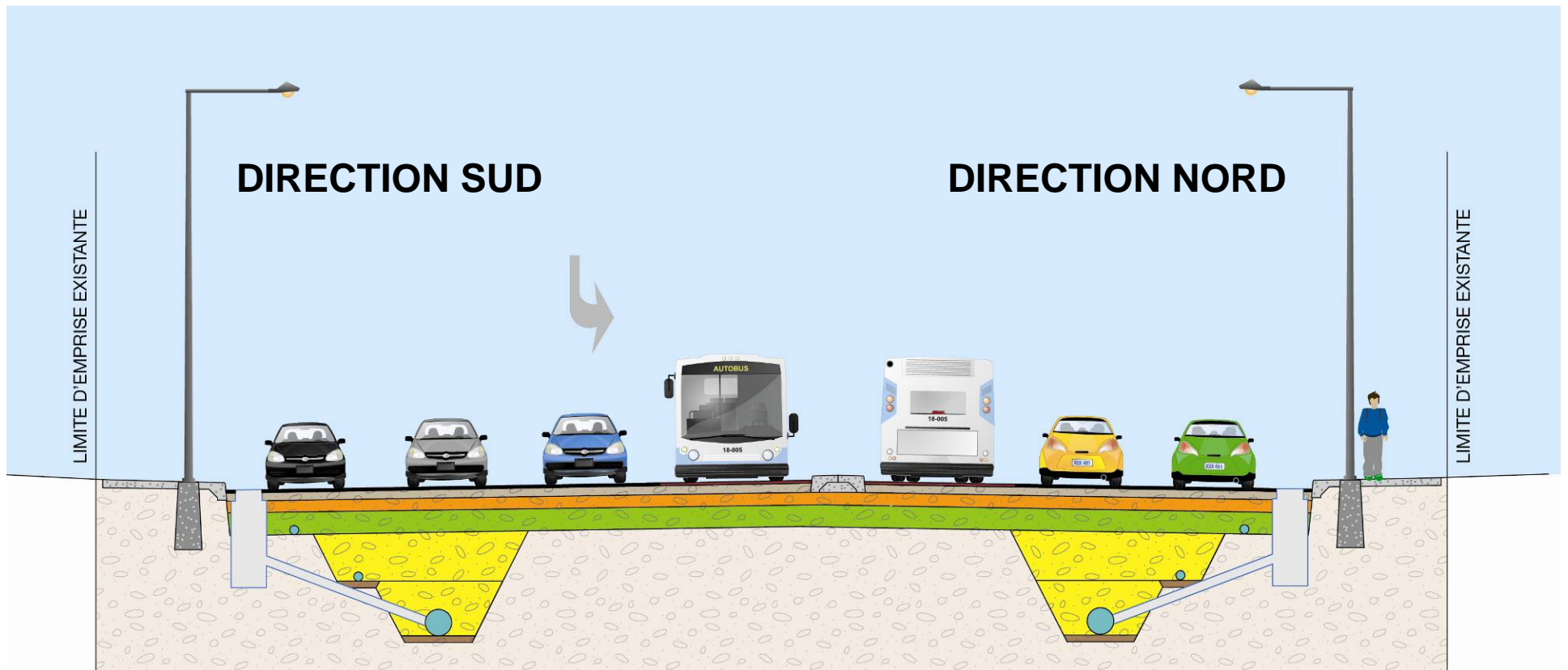


PHASE 1 (en section courante)



### 3. Séquence des travaux et ampleur du chantier

Mêmes étapes de l'autre côté avant remise en service

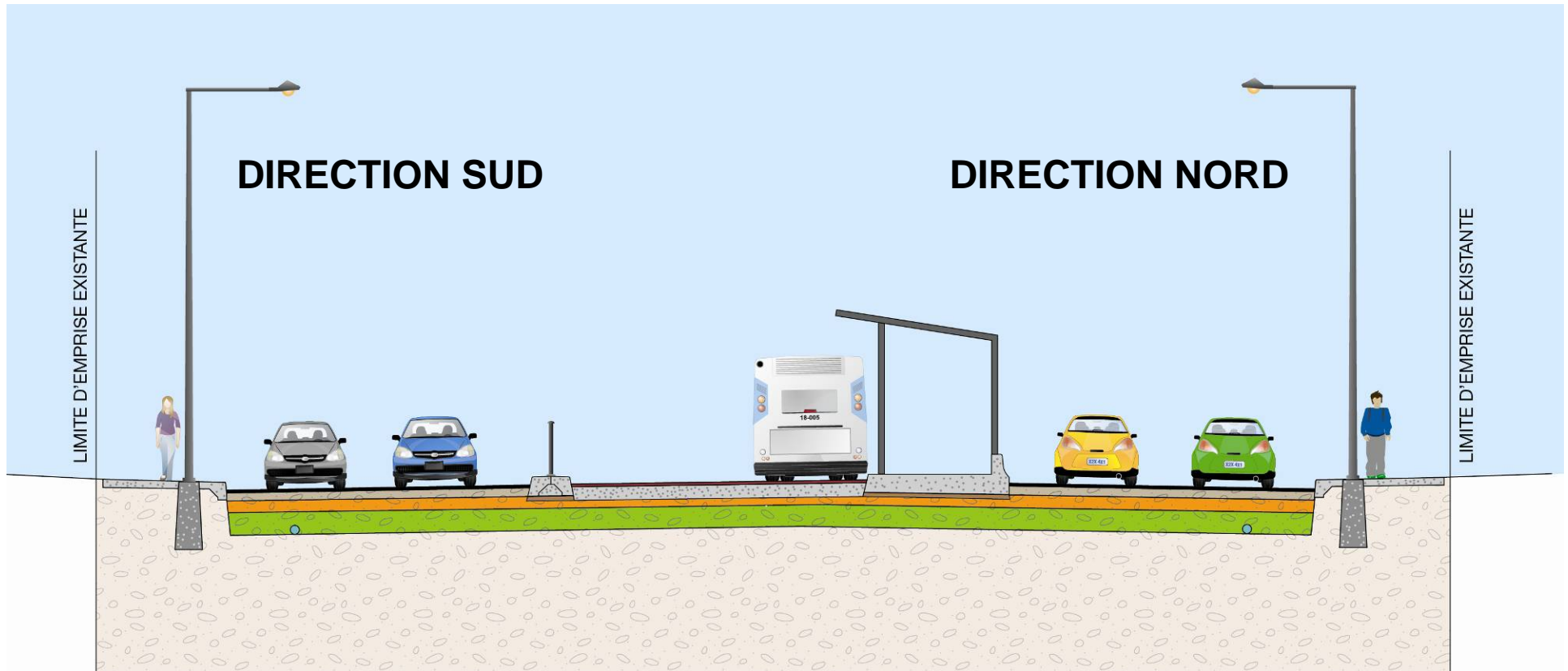


**PHASE 2 (en section courante)**



### 3. Séquence des travaux et ampleur du chantier

La Séquence des travaux est réalisée dans une direction



**PHASE 3 (en station)**



### 3. Séquence des travaux et ampleur du chantier

#### Hypothèses sur l'horaire du chantier:

- Du 1<sup>er</sup> avril au 15 décembre (8,5 mois de travail par année)
- Du lundi au samedi (6 jours par semaine)
- De 7 h à 22 h (15 h par jour)

**Hypothèses  
de travail**

#### Maintien d'une voie seulement par direction sur le boul. Pie-IX:





### 3. Séquence des travaux et ampleur du chantier

**Durée du chantier avec ces hypothèses  
quant à l'horaire du chantier:**

**Hypothèses  
de travail**

Tronçons	de:	à:	Jours de travail	"Saisons" de travail (années de 8,5 mois)
<b>Montréal-Nord</b>	Charleroi	Industriel	755	2,9
<b>Saint-Michel</b>	Industriel	A-40	1 216	4,7
<b>Rosemont</b>	A-40	P.-De-Coubertin	1 935	7,5
			<b>3 906</b>	<b>15,1</b>

**Durée visée des travaux:  
2 ans trav. préalables + 5 ans chantier intégré = 7 ans**





## 4. Coûts et financement

### Principes de partage des coûts

- AMT paie toutes les interventions requises pour déployer un SRB fonctionnel sur le boulevard Pie-IX
  - Tel que défini avec l'avant-projet préliminaire (APP) de 2010 actualisé avec les coûts de l'avant-projet définitif (APD) de 2013
- Ville de Montréal paie la différence entre les coûts du projet intégré et ceux requis strictement pour le SRB :
  - Mise à niveau des infrastructures municipales non requises pour le SRB
  - Bonification de l'aménagement des tronçons du boulevard Pie-IX entre les stations SRB.



## 4. Coûts et financement

### Estimation des coûts du projet intégré

Tronçon Montréal seulement,

phase initiale: entre de Charleroi et Pierre-De-Coubertin

(en M\$)	<b>Ville de Montréal</b>	<b>AMT*</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Propriétaire des actifs</b>
A- Travaux préalables Ville	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>Ville</b>
B- Travaux infrastructures conjoints	<b>94</b>	<b>141</b>	<b>235</b>	<b>Ville</b>
C- Travaux AMT - STI et stations	<b>-</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>AMT</b>
	<b>100</b>	<b>205</b>	<b>305</b>	



## 5. Modalités de réalisation du projet

**Principaux paramètres de l'accord de principe Ville - AMT sur le financement et la réalisation du projet:**

1. Création d'un **bureau de projet conjoint** pour réaliser le projet: études complémentaires, plans et devis, travaux, gestion de projet et reddition de comptes
  - **Partage des risques de réalisation** avec l'AMT selon le principe des travaux en commun, où chaque contrat octroyé lie à la fois l'AMT, la Ville et l'adjudicataire
  - Appui d'une firme d'**assistance à la maîtrise d'œuvre** (AMO) mandatée par l'AMT et la Ville
  - **Maîtrise d'œuvre unique** pour réduire durée du chantier et minimiser problèmes de coordination – assumée par l'AMT



## 5. Modalités de réalisation du projet

### 2. Entente protège intérêts de la Ville :

- Utilisation des **règles d'approvisionnement de la Ville** et **approbation par le CE** de la Ville des contrats octroyés par le CA de l'AMT
- **Conception et surveillance** des ouvrages à Montréal dirigées par **responsable de la Ville**, pour assurer la conformité des actifs dont la Ville héritera avec le projet
- Suivi financier et administratif des investissements Ville **assuré par la Ville**



## 5. Modalités de réalisation du projet

**Autres éléments de l'accord de principe AMT-Ville sur le financement et la réalisation du projet:**

- Partage des coûts et contribution financière des parties
- Approvisionnement
- Acquisition des terrains et servitudes
- Échéancier
- Contrôle échéancier / qualité / budget
- Stratégie d'interaction avec le public / communications
- etc.



## 5. Modalités de réalisation du projet

### Interaction avec le public

Trois plans à déployer au cours des prochaines années:

1. Acceptabilité sociale : Plan de communication spécifique à l'interaction – 2013-2014
  - Parties prenantes (élus, partenaires, commerçants, société civile)
2. Plan de communication de chantier – 2016+
  - Commerçants, riverains, automobilistes, usagers TC, etc.
3. Plan de communication / marketing
  - Grand public
  - Élaboration d'une image de marque pour le SRB



## 6. Prochaines étapes

### A. Cheminement du projet intégré SRB Pie-IX:

- Obtenir l'autorisation du gouvernement du Québec quant au dossier de présentation stratégique (DPS) déposé par l'AMT
- Finaliser l'accord de principe Ville - AMT et le soumettre au Conseil municipal et au CA de l'AMT
- Poursuivre les études complémentaires (maintien de circulation, mobilier urbain, etc.)
- Appuyer l'AMT quant à l'élaboration du dossier d'affaires initial (DAI) puis obtenir l'autorisation du gouvernement du Québec quant au DAI
- Débuter les plans et devis



## 6. Prochaines étapes

### B. Interventions de la Ville de Montréal à court terme:

1. Compléter le réaménagement du carrefour H.-Bourassa / Pie-IX  
(2014-2015)
  - Terminer les travaux municipaux en cours
  - Appuyer l'AMT dans la mise en place d'un prototype de station SRB (Amos)
2. Poursuivre les travaux préalables engagés par la Ville  
(2014-2015)
  - Réfection égout / aqueduc, tronçon Bélanger / Beaubien
  - Réfection égout / aqueduc, tronçon Jarry / Crémazie
  - Réhabilitation égout central, de Rosemont à Sherbrooke





## 6. Prochaines étapes

### 3. Minimiser les impacts pour les usagers du transport collectif des travaux en cours sur le boulevard Pie-IX :

- Compléter **la voie réservée actuelle en rive (printemps 2014)**
  - Prolonger la VR actuelle en direction nord, de Sherbrooke à Henri-Bourassa
  - Implanter une VR en direction sud de Henri-Bourassa à Bélanger
- Analyser la possibilité d'offrir un **lien direct Pie-IX - centre-ville**
  - Valider l'implantation proposée par la STM de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame (**à l'étude**)
  - Demander à la STM d'analyser un scénario de desserte



## 6. Prochaines étapes

4. Explorer le devancement du réaménagement du carrefour Pie-IX / Sherbrooke / Rachel (2015-2016)
  - Intégré à la vision d'ensemble du Pôle Maisonneuve
  - Compatible avec la géométrie future du SRB Pie-IX
  - Viser fin des travaux avant 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal en 2017





## 7. Recommandations

En conséquence, il est recommandé de:

1. Autoriser la Direction des transports à négocier un **accord de principe avec l'AMT sur le financement et la réalisation du projet** intégré SRB Pie-IX selon les bases suivantes:
  - Création d'un bureau de projet conjoint
  - Partage des risques avec l'AMT
  - Maitrise d'œuvre unique des travaux en commun assurée par AMT
2. Explorer le devancement du **réaménagement du carrefour Pie-IX / Rachel / Sherbrooke** pour une réalisation avant 2017

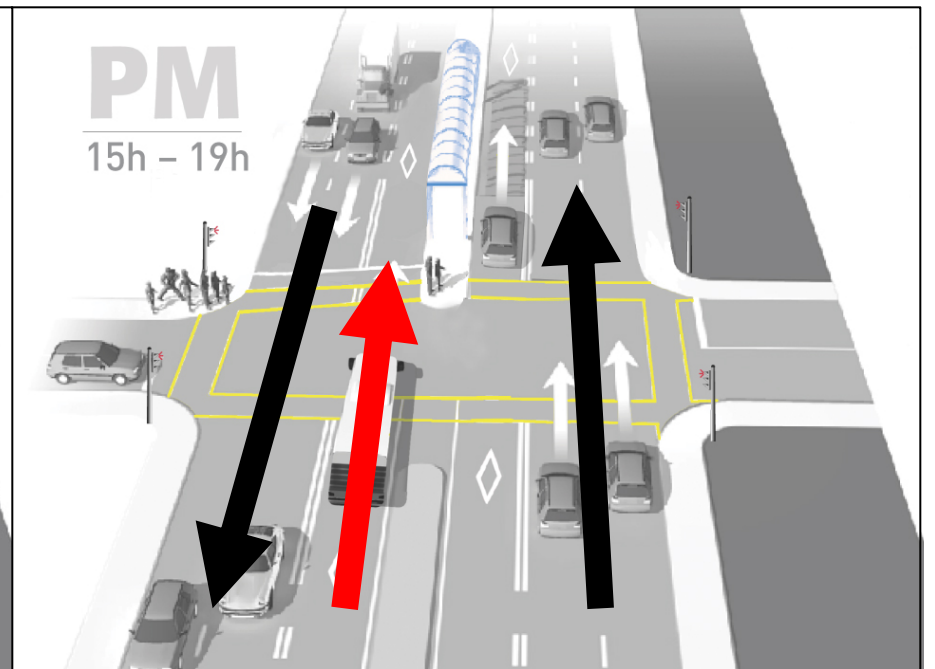
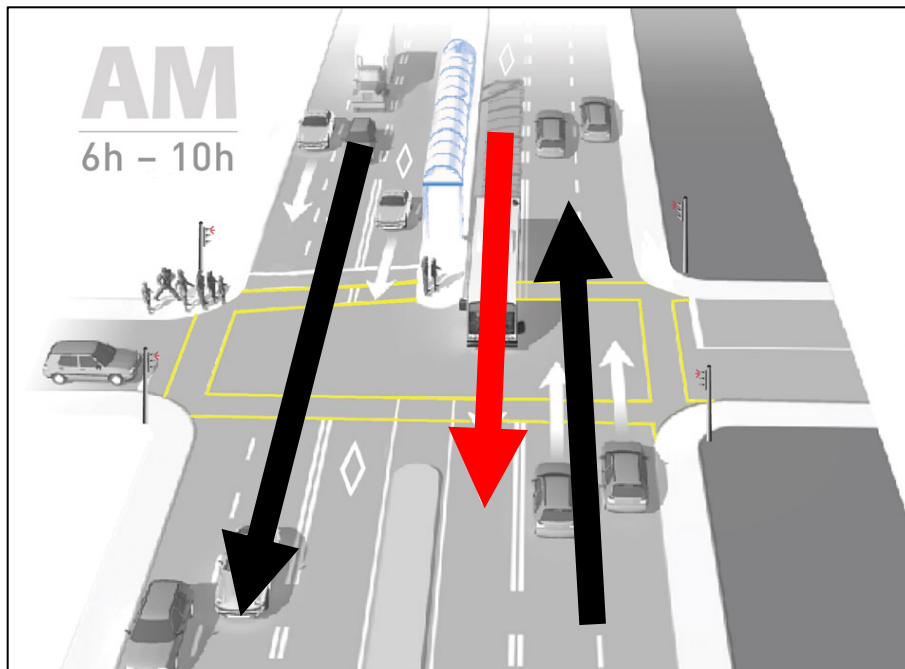




## **Annexe – en réponse aux questions**



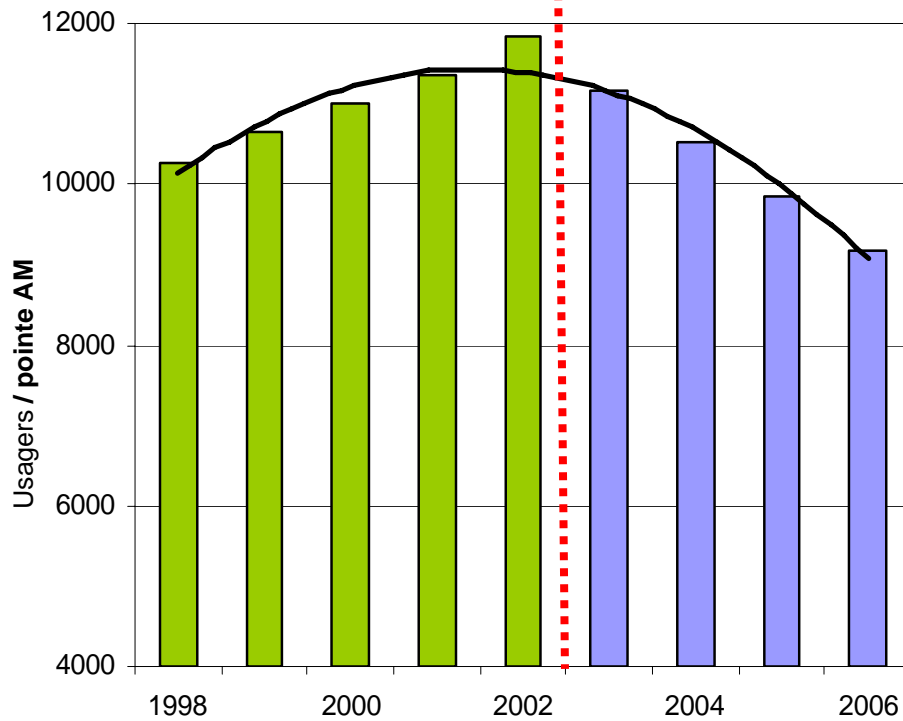
Voie réservée à  
contresens, 1990-2002





- Cinq accidents mortels
- Abandon de la voie en juin 2002

**Abandon de la  
voie réservée**





## Contribution financière de Montréal

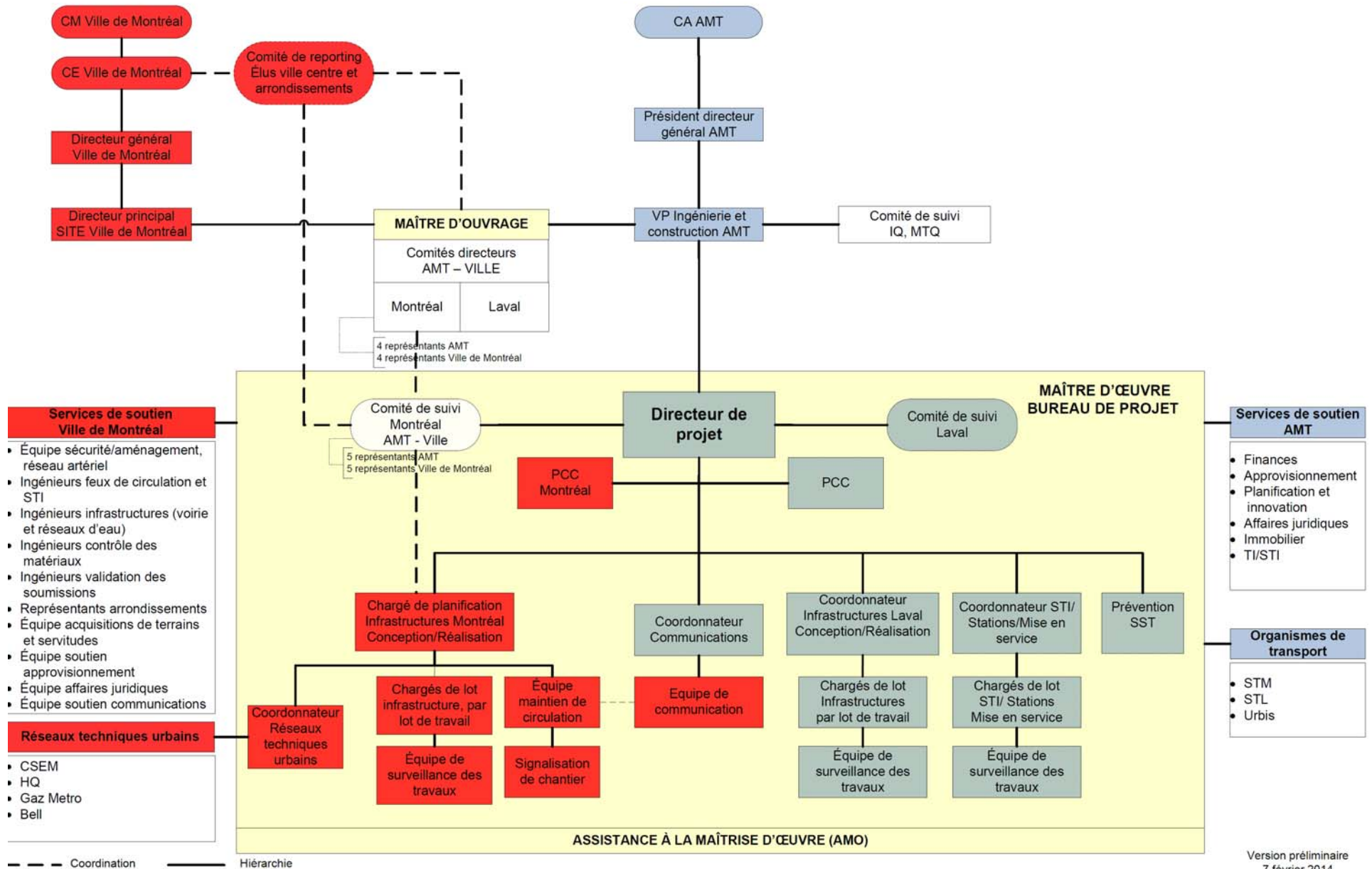
Montants inscrits au PTI 2014-2016 de la Ville de Montréal

	2014	2015	2016	Total	Ultérieur
Mise à niveau des infrastructures municipales pour SRB Pie-IX de l'AMT (portion Ville)	4,5	20,0	20,0	<b>44,5</b>	55,5



# 5. Modalités de réalisation du projet

## Structure de gouvernance proposée



# Processus global d'approbation du projet

