

Annnonce importante concernant le métro de Montréal

18 mars 2022

Versement d'une subvention d'un montant de 1,120 G\$

- Versement au comptant d'une subvention d'un montant maximal de 1,120 G\$ à la STM pour 6 projets métro en voie de réalisation:
 - 4 projets de maintien des actifs (443 M\$)
 - Programme Réno-Infra (phase II)
 - Programme Réno-Infra (phase III)
 - Programme Réno-Systèmes (Phase III)
 - Programme Réno-Systèmes (Phase IV)
 - Programme d'accessibilité universelle (100 M\$)
 - Prolongement de la ligne bleue (577 M\$)

Ces projets sont inscrits au Plan québécois des infrastructures 2021-2031

Prolongement
ligne bleue

Briefing technique

Maha Clour, directrice principale, Prolongements et grands projets métro, STM

Rachel Pagé-Bélanger, directrice des projets stratégiques métro, MTQ

Marc Blanchet, directeur exécutif – Projets, infrastructures et systèmes de transport en commun, ARTM

18 mars 2022

Transformer le portrait de la mobilité dans l'est de Montréal

Avec l'amélioration de la mobilité à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal et le renforcement de l'intermodalité et de l'utilisation conviviale de divers modes de transport, le prolongement de la ligne bleue permettra à terme :

- ▶ 25 600 usagers en pointe sur le tronçon prolongé
- ▶ 5300 automobilistes de moins sur la route
- ▶ Augmentation de la part modale du transport collectif de 3,6 %
- ▶ Un temps de trajet d'environ 15 minutes des stations Anjou à Jean-Talon
- ▶ Environ 25 T de GES évités en pointe AM à l'échelle régionale

Investir dans le développement du transport collectif, c'est investir pour l'avenir

- Faire le choix d'un mode lourd de transport collectif, c'est miser sur un puissant levier de développement urbain, social et économique.
- Partout où il est passé, le métro a transformé les quartiers, a amené des changements bénéfiques dans la trame urbaine.
- Le tronçon prolongé contribuera à améliorer la qualité de vie des résidents des arrondissements de l'Est, dont Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Saint-Léonard et Anjou, mais aussi à attirer de nouveaux commerces et à favoriser de nouveaux usages des espaces.
- Un projet historique : le premier prolongement de métro sur l'île de Montréal depuis 40 ans!

Dans ce contexte, l'appui au projet de l'ensemble des partenaires est clair. Dans un esprit d'agilité et de collaboration, tous les efforts ont été consentis pour arriver au meilleur projet possible.

Ce qui a déjà été fait

- ▶ Processus de consultation publique comportant neuf soirées d'information et d'expression, avec 631 participants et 85 opinions déposées, dans l'objectif de favoriser l'intégration du projet dans son milieu.
- ▶ Travaux préparatoires dans le secteur Lacordaire en voie d'être finalisés pour relocaliser les réseaux techniques urbains, dont l'aqueduc, les égouts et des conduits et câblages souterrains et achèvement des travaux dans le secteur de La Villanelle, en collaboration avec la Ville de Montréal.
- ▶ Travaux en cours à l'intersection Jean-Talon/Pie-IX pour le tunnel piétonnier reliant le SRB Pie-IX au tronçon prolongé.

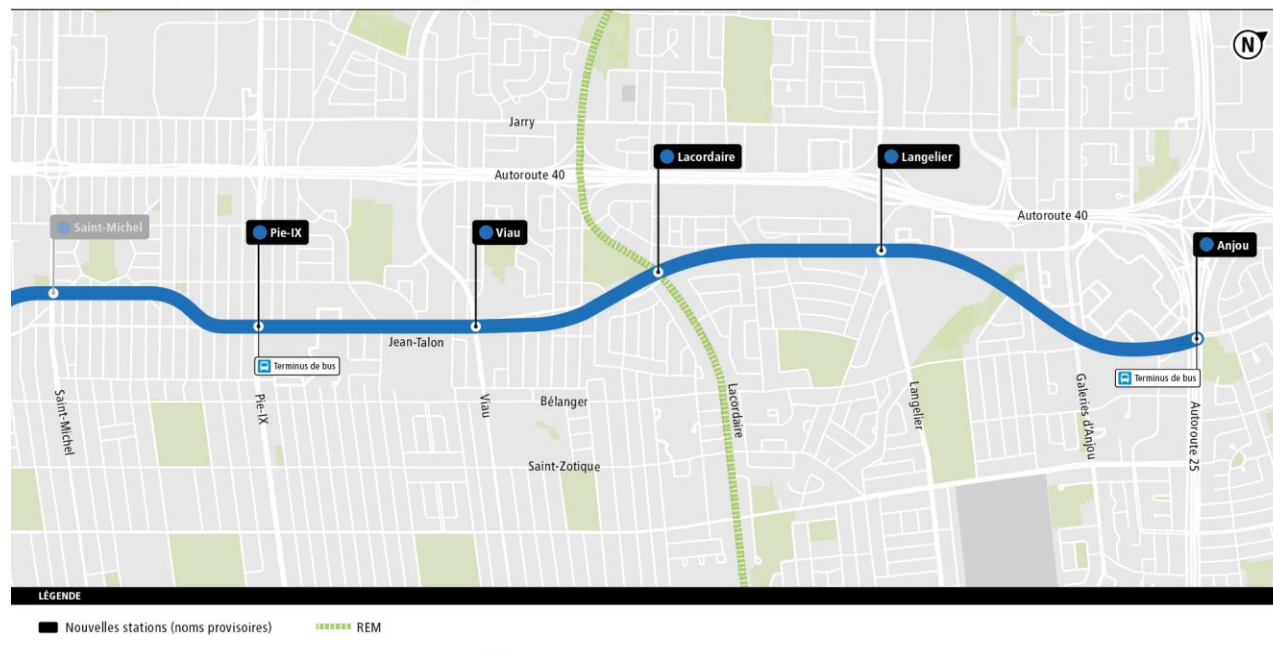


Chantier du SRB Pie-IX – intersection Jean-Talon/Pie-IX

Portée actualisée du projet

- Tunnel d'environ 6 km
- Construction de 5 nouvelles stations universellement accessibles
- Deux terminus de bus
- Interconnexion avec REM de l'Est et SRB Pie-IX
- Plusieurs structures opérationnelles
 - Garage de trains
 - Structures auxiliaires et sorties de secours
 - Centre de services

Projet du prolongement de la ligne bleue



Reconfiguration de la station terminale Anjou : des avantages multiples

Réduction des coûts du projet et augmentation de la valeur :

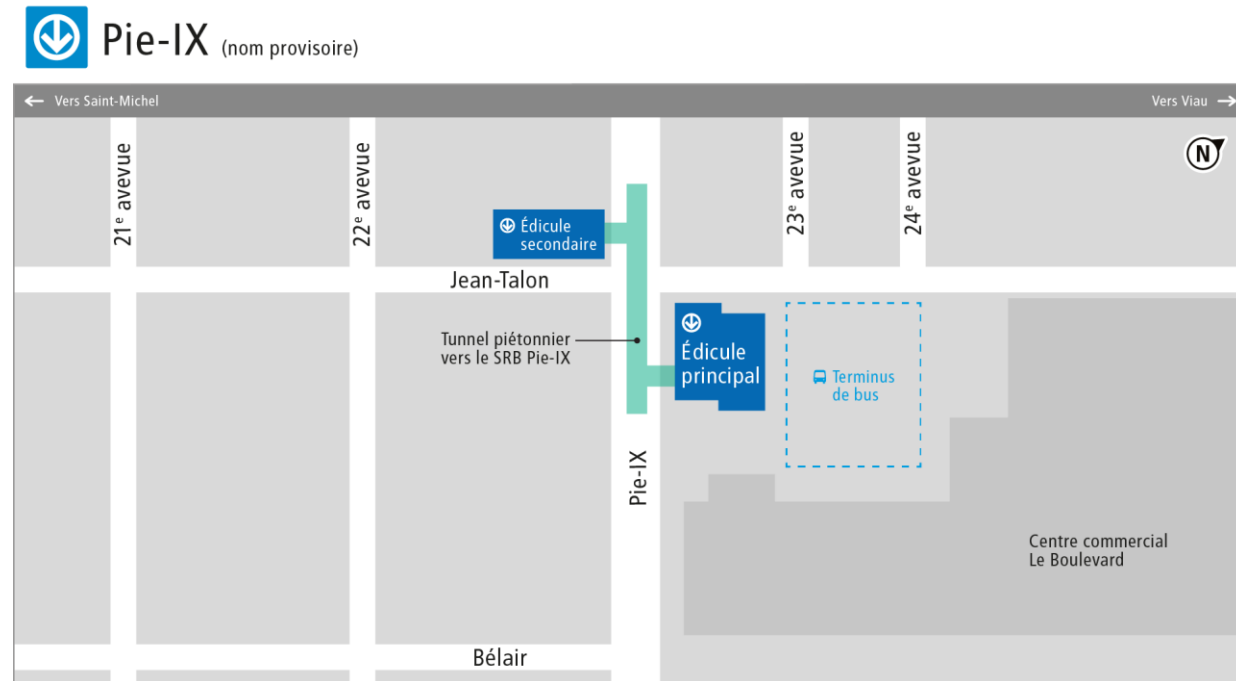
- Déplacement des infrastructures pour des économies importantes liées aux acquisitions à la construction
- Nouvel aménagement du terminus bus
- Retrait du stationnement incitatif
- Positionnement de la station directement sous l'A25, avec un accès de part et d'autre de l'autoroute avec des avantages importants pour les citoyens :
 - le projet élimine la barrière de l'autoroute
 - création d'un nouveau lien de transport actif entre deux secteurs importants de l'arrondissement Anjou

Plan des nouvelles infrastructures - Secteur Anjou



Reconfiguration de la station Pie-IX

- Redimensionnement du terminus de bus en raison de nouvelles options de rabattement
- Approche innovante pour la gestion des travaux et l'entreposage des matériaux pour le chantier de la station Pie-IX grâce à une entente entre la STM et la Ville de Montréal pour l'utilisation de la carrière Francon :
 - Réduction de l'emprise et des coûts d'aménagement
 - Permet de maintenir des activités du centre commercial Le Boulevard



Les économies réalisées grâce au travail d'optimisation

Effet combiné des recommandations d'optimisation (en M \$)

Infrastructures et systèmes métro souterrains	(275,5 M \$)
Terrains et équipements métropolitains	(617,1 M \$)
Risques et contingences	(315 M \$)
Coût du projet après optimisation	5,7 G \$
Effet du décalage du chantier	104 M \$
Coût du projet après optimisation et décalage du chantier	5,8 G \$

Évolution des coûts du projet

Projet de référence (juin 2019)	4,5 G \$
Révision des coûts du projet (avril 2021)	6,9 G \$
Recommandations du groupe d'experts (juillet 2021)	5,8 G \$

Montant **maximal** prévu aujourd'hui de 6,4 G \$ pour principalement :

- Ajustement des taux d'intérêt et d'indexation dans le contexte de surchauffe du marché et inflation

Prochaines étapes du bureau de projet en 2022

- Avis de qualification pour l'utilisation du tunnelier
- Poursuite de l'ingénierie et préparation des documents d'appels d'offres
- Travaux préparatoires pour les réseaux techniques urbains dans le secteur Viau
- Poursuite des travaux pour le tunnel piétonnier reliant le SRB Pie-IX

Mise en service prévue
du tronçon prolongé :
2029

Utilisation d'un tunnelier

- Le principal avantage du tunnelier est lié à son efficacité, en permettant d'excaver près de deux fois plus vite qu'en utilisant du dynamitage ou une haveuse par exemple, ce qui favorisera le respect de l'échéancier du projet.
- Le recours à un tunnelier a aussi d'autres bénéfices, dont la réduction des nuisances en surface ainsi que la qualité de construction des parois du tunnel.
- Stratégie préconisée :
 - Le lancement d'un avis de qualification dès le printemps permettra à la STM de mener le plus loin possible le processus contractuel d'ici à l'approbation du dossier d'affaires.
 - La qualification des entreprises intéressées avant l'approbation du dossier d'affaires rendra possible une réduction de trois mois du processus d'adjudication, gain qui se matérialisera dans l'échéancier global du projet.

Première utilisation d'un tel équipement dans l'histoire du métro de Montréal

Période de questions



Merci

