

Processus de décision au sein du Bureau de projet des prolongements du métro (2011 – 2015) constitué par l'AMT et le MTQ

Choix de la localisation et de l'envergure des équipements de surfaces de la ligne 5 – Bleue

Novembre 2020



Table des matières

1. Mise en contexte

1.1 Objectifs du document

2. Structure de gouvernance du Bureau de projet (AMT-MTQ)

2.1 Organigramme du Bureau de projet 2011-2015 constitué par l'AMT et le MTQ

2.2 Phases des bureaux de projet de l'AMT-MTQ (2011-2015) et de la STM (depuis 2016)

3. Processus de décision menant au choix des localisations et scénarios étudiés

3.1 Outil utilisé: l'analyse mutidomaines

3.2 Processus de validation auprès des parties prenantes

3.3 Les domaines d'analyse considérés

4. Résultats des analyses

4.1 Tracé

4.2 Station Pie-IX

4.3 Station Viau

4.4 Station Lacordaire

4.5 Stations Langelier et Anjou

4.6 Stationnement incitatif

5. Conclusion

1. Mise en contexte

1. Mise en contexte

1.1 Objectifs du document

- Le présent document a pour objectif de présenter le processus de décision au sein du Bureau de projet des prolongements de métro, constitué par l'AMT et le MTQ de 2011 à 2015, menant au choix du tracé et de la localisation des équipements de surface du prolongement de la ligne 5 du métro entre la station Saint-Michel et Anjou.
- Ce document présente également les résultats et les recommandations des analyses menant aux choix de localisation des infrastructures de surface du métro suivantes:



Tracé



**Édicule principal
et secondaire des
stations**



Terminus d'autobus

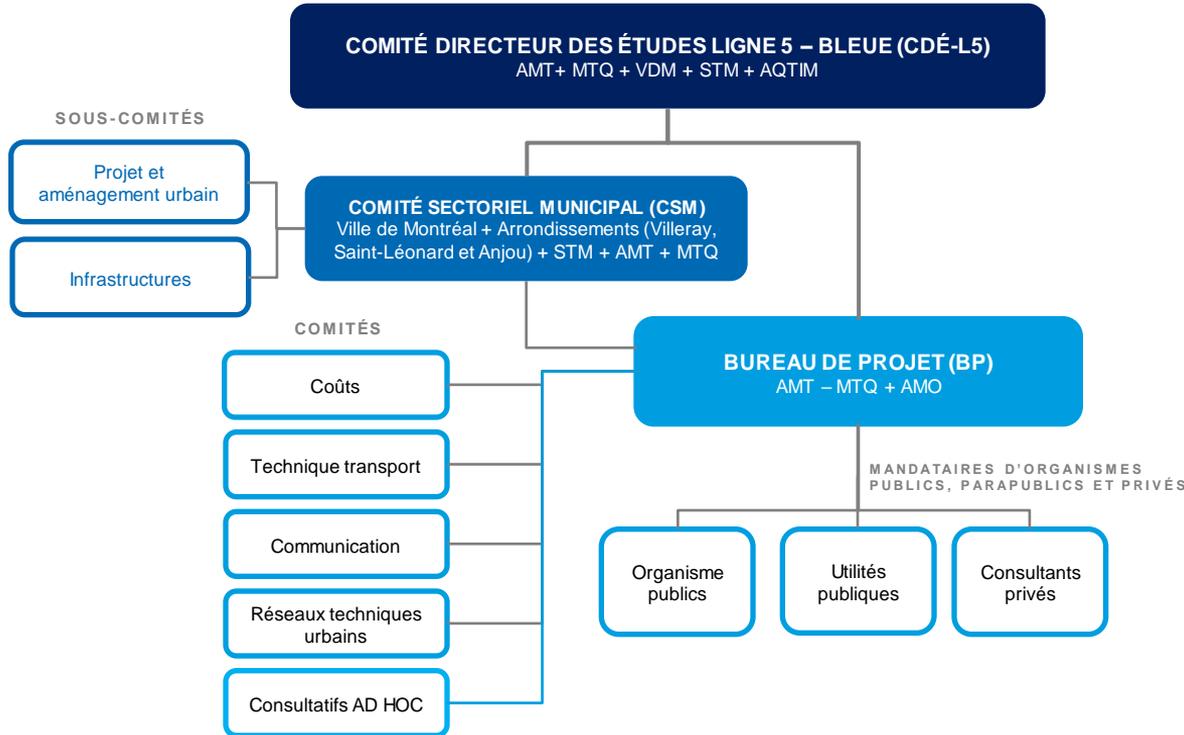


Stationnement incitatif

2. Structure de gouvernance du Bureau de projet constitué par l'AMT et le MTQ entre 2010 et 2015

2. Structure de gouvernance du Bureau de projet

2.1 Organigramme du Bureau de projet 2011-2015 constitué par l'AMT et le MTQ

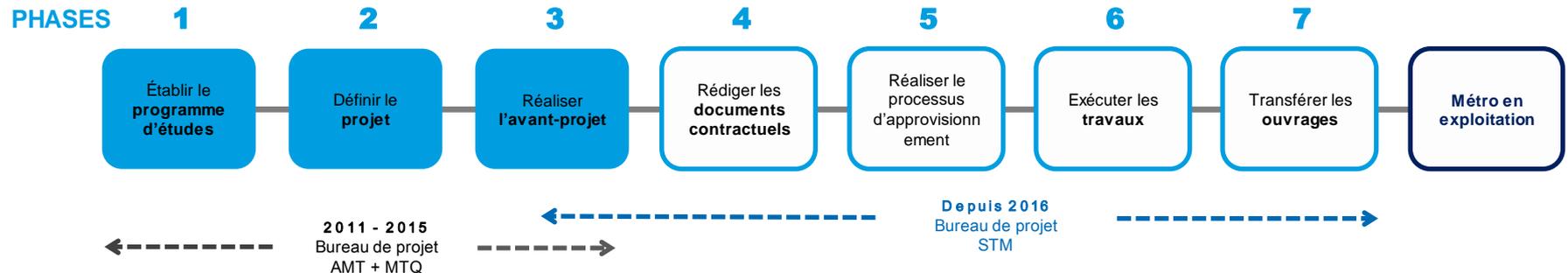


- La structure de gouvernance du projet était composée d'un comité directeur (CDÉ-L5) décisionnel, d'un comité sectoriel municipal (CSM) consultatif et d'un Bureau de projet (BP) opérationnel.
- Le Bureau de projet (BP) avait pour mandat de présenter les résultats des études au CSM et au CDÉ-L5, de consulter les comités techniques et de piloter les études réalisées par les mandataires publics et privés.

2. Structure de gouvernance du Bureau de projet

2.2 Grandes phases des bureaux de projet de l' AMT-MTQ (2011-2015) et de la STM (depuis 2016)

- Le Bureau de projet (AMT-MTQ) a établi un processus global de réalisation des projets en sept phases, allant de l'établissement du programme d'études (1) au transfert des ouvrages à l'exploitant (7).
- La phase 2 avait pour but de définir le tracé du prolongement de la ligne bleue. C'est dans le cadre de cette étape que les analyses menant au choix du tracé ont été réalisées.
- La phase 3 avait pour but de réaliser l'avant-projet du prolongement de la ligne bleue. C'est dans le cadre de cette étape que les analyses menant à la localisation des équipements de surface (édicules des stations, terminus d'autobus et stationnement incitatif) ont été réalisées.
- À la fin de la phase 3, le Bureau de projet de la STM a été mandaté pour finaliser les études et réaliser le projet



3. Processus de décision menant aux choix des options étudiées

3. Processus de décision menant aux choix des options

3.1 Outil utilisé: l'analyse multidomaines (AMD)

L'analyse multidomaines est un outil d'aide à la décision permettant aux porteurs d'enjeux d'appréhender les **avantages** (bénéfices, opportunités), **inconvénients** (coûts, risques) et **contraintes** de différents scénarios.

Avantages de l'analyse multidomaines

- + Formaliser le processus décisionnel
- + Communiquer les résultats de manière structurée et objective
- + Interpréter les informations décisionnelles
- + Faire ressortir les compromis

3. Processus de décision menant aux choix des options

3.1 Outil utilisé: l'analyse multidomaines (AMD)

Processus d'évaluation de l'AMD

- Attribution de pastille selon la valeur de l'indicateur, afin de faciliter la lecture comparative des options, selon la légende ci-contre.
- Attribution de cotes numériques d'ordonnancement (1 > 2 > 3) permettant, au besoin, de préciser l'ordre de classement pour les indicateurs ayant la même pastille.
- Les opportunités, risques et contraintes majeurs sont également intégrés dans le processus décisionnel.

Légende des niveaux de l'AMD

	Très favorable
	Favorable
	Neutre
	Défavorable
	Potentiellement bloquante

3. Processus de décision menant aux choix des options

3.1 Outil utilisé: l'analyse multidomaines (AMD)

Le tableau ci-dessous présente un exemple-type d'une analyse multidomaines

	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4
Domaine 1	↑	●	①	●
Domaine 2	●	●	●	①
Domaine 3	●	●	①	●
Domaine 4	①	↑	●	●
Domaine 5	①	②	●	●
Domaine 6	●	●	●	●
Bilan	①	②	●	●

3. Processus de décision menant aux choix des options

3.2 Le processus de validation auprès des parties prenantes

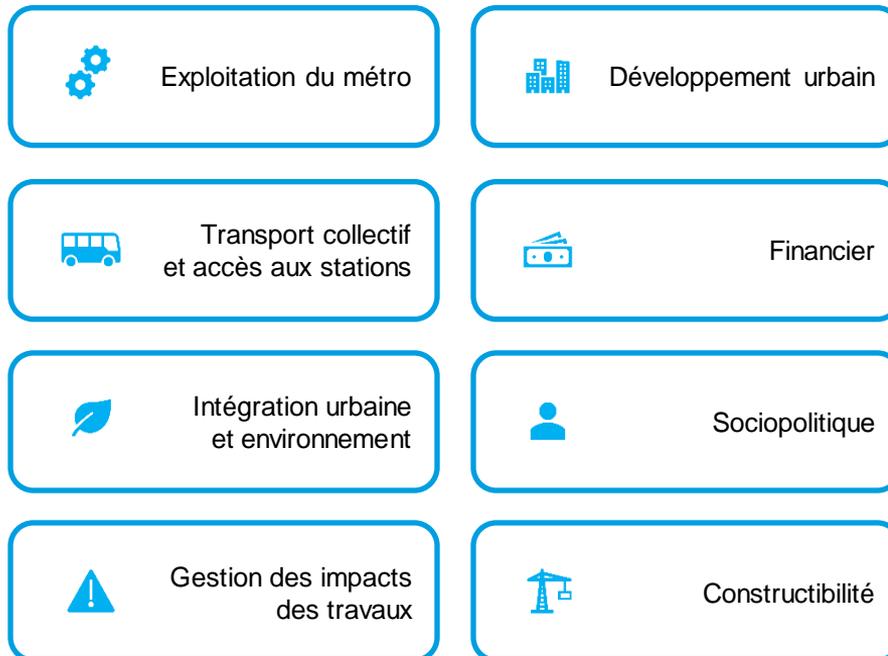
Le Bureau de projet a établi une démarche de validation auprès des parties prenantes et mandataires. Pour chacune des AMD effectuées, le processus de validation des résultats s'est déroulé en cinq étapes :



3. Processus de décision menant aux choix des options

3.3 Les domaines d'analyse considérés

- Afin de mener à bien les analyses multidomaines pour chaque infrastructure, les domaines suivants ont été documentés et analysés à l'aide d'indicateurs, afin de déterminer l'option optimale pour chacun des équipements de surface.
- Les experts de chacun des domaines ont documenté les indicateurs de manière exhaustive, afin d'évaluer les options étudiées.



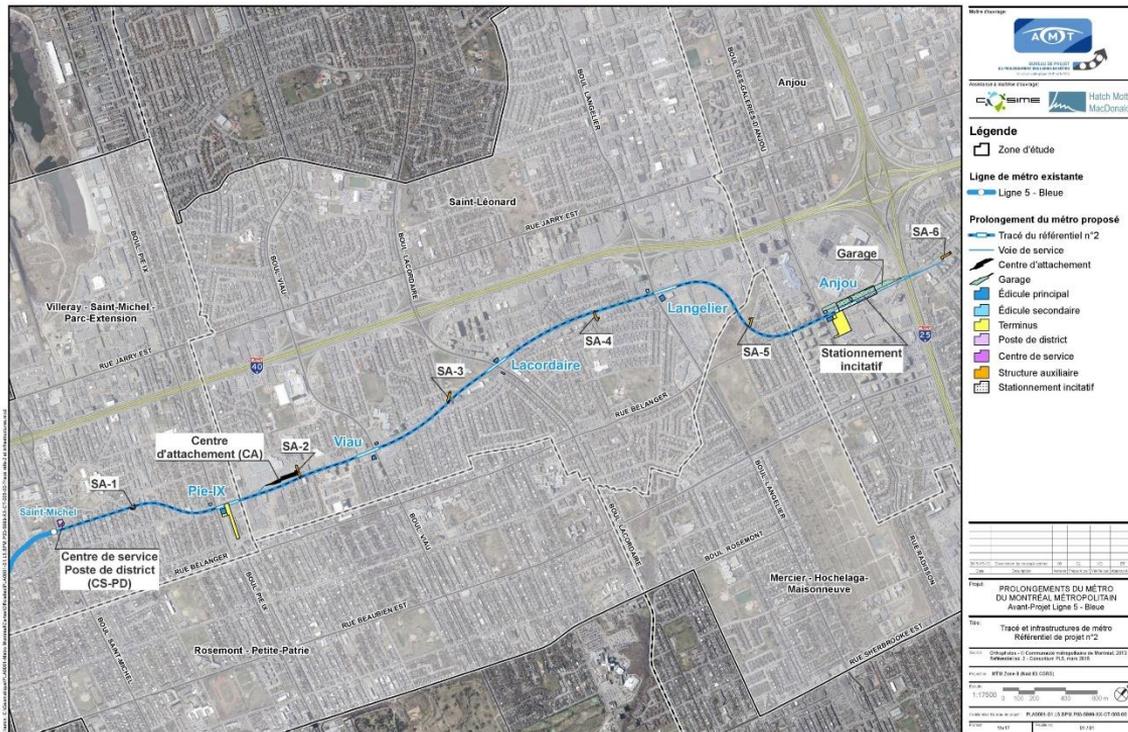
4. Résultats des analyses

4. Résultats des analyses

- Cette section présente les résultats et les recommandations faisant suite aux analyses multidomaines (AMD) réalisées pour le tracé et la localisation des équipements de surface du prolongement de la ligne bleue du métro.
- Pour chacun des équipements de surface, plusieurs options ont été étudiées.
- Les experts de chacun des domaines ont documenté les indicateurs de manière exhaustive, afin d'évaluer les options étudiées.
- L'ensemble des parties prenantes ont participé au processus de l'AMD.
- Les options retenues sont présentées dans les pages qui suivent.

4. Résultats des analyses

4.1 Tracé retenu (configuration retenue en 2013)



Description de l'option

- Ajout de cinq stations dans le prolongement de la ligne bleue.
- Tracé longeant la rue Jean-Talon jusqu'à Langelier.
- Station terminale à l'intersection de la rue Bélanger du boulevard des Galeries-d'Anjou.

L'option retenue présente les avantages suivants :

- + Bonne desserte des quartiers au nord et au sud, de la rue commerciale Jean-Talon et du pôle Anjou
- + Potentiel de développement urbain important aux abords des stations
- + Tracé conforme aux orientations municipales, régionales et métropolitaines
- + Possibilité de prolonger la ligne bleue à long terme

4. Résultats des analyses

4.2 Station Pie-IX (configuration retenue en 2015)



Description de l'option

- Position de l'édicule principal dans le quadrant sud-est et l'édicule secondaire dans le quadrant nord-ouest
- Localisation du terminus d'autobus dans le quadrant sud-est.
- Interconnexion en souterrain avec le SRB Pie-IX

L'option retenue présente les avantages suivants :

- + Potentiel de développement urbain important au-dessus de l'édicule principal
- + Limite les impacts sur le milieu résidentiel à proximité
- + Bonne connexion avec le SRB Pie-IX
- + Limite les travaux à l'arrière-gare de la station Saint-Michel.

4. Résultats des analyses

4.2 Station Viau (configuration retenue en 2015)



Description de l'option

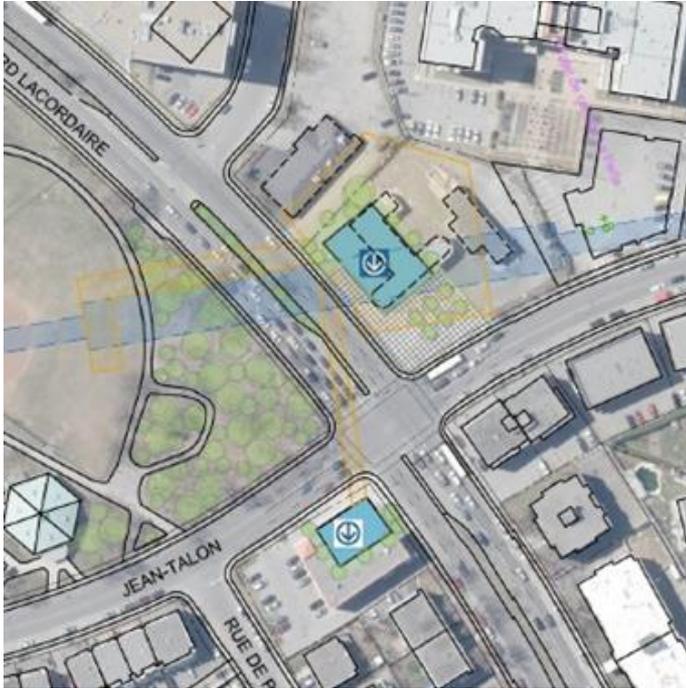
- Position de l'édicule principal dans le quadrant sud-ouest et l'édicule secondaire dans le quadrant nord-est.

L'option retenue présente les avantages suivants :

- + Bonne desserte de l'école secondaire
- + Aucun impact sur le centre commercial localisé dans le quadrant sud-est
- + Retournement plus facile pour les autobus en terminus à cette station
- + Meilleur potentiel de développement urbain
- + Maintien du principe de positionnement des édicules en diagonale de l'intersection pour favoriser les correspondances bus/métro sans que les usagers traversent la rue
- + Impact moindre sur le milieu lors des travaux

4. Résultats des analyses

4.4 Station Lacordaire (configuration retenue en 2015)



Description de l'option

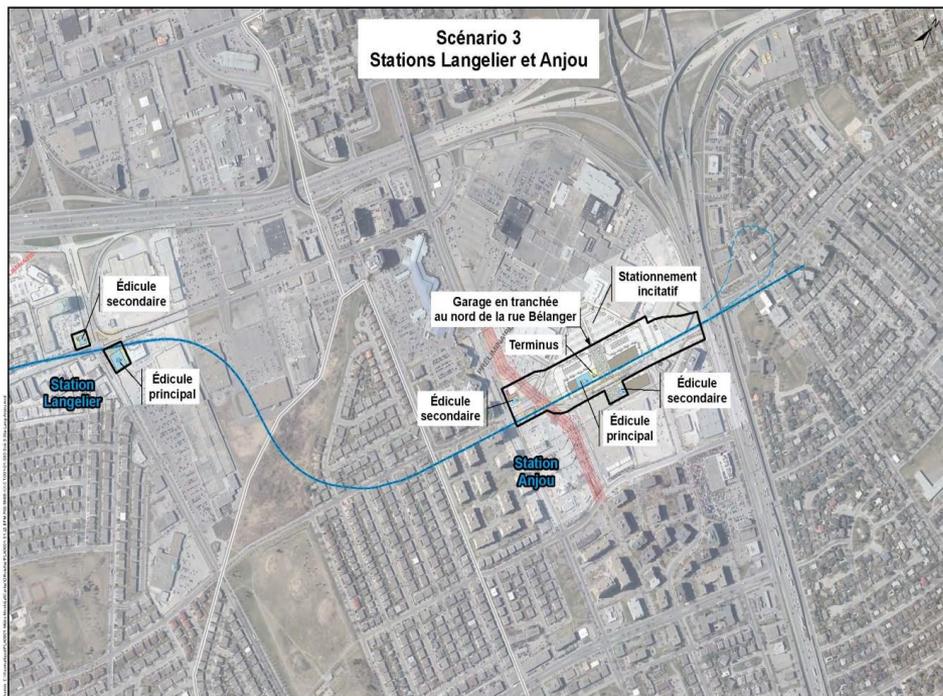
- Position de l'édicule principal dans le quadrant nord-est et l'édicule secondaire dans le quadrant sud-ouest.

L'option retenue présente les avantages suivants :

- + Faible impact sur le milieu naturel du parc La Dauversière, où l'on retrouve de nombreux arbres matures de qualité et meilleure acceptabilité sociopolitique en raison de la faible canopée dans Saint-Léonard
- + Desserte des quadrants nord-est et sud-ouest composés d'une forte densité résidentielle
- + Potentiel d'intégration des infrastructures dans le milieu urbain avec implantation de l'édicule principal sur le site d'une station-service
- + Maintien du principe de positionnement des édicules en diagonale de l'intersection pour favoriser les correspondances bus/méto

4. Résultats des analyses

4.5 Stations Langelier et Anjou (configuration retenue en 2015)



Description de l'option

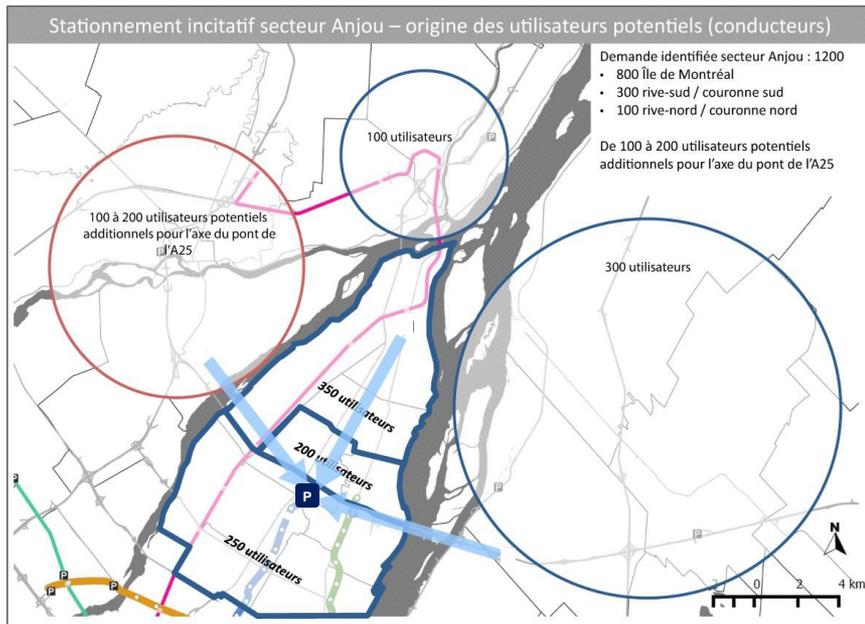
- Station Langelier : position de l'édicule principal dans le quadrant sud-est et l'édicule secondaire dans le quadrant nord-ouest.
- Garage construit en tranchée sous le prolongement de l'axe Bélanger à la station Anjou.
- Positionnement de tous les quais d'autobus au terminus à Anjou.
- Stationnement incitatif à la station Anjou.

L'option retenue présente les avantages suivants :

- + Positionnement de tous les quais d'autobus du terminus à Anjou présente un meilleur temps de parcours pour les usagers, une meilleure accessibilité et favorise les correspondances bus/bus.
- + Le secteur Anjou est beaucoup plus favorable que le secteur Langelier pour l'accessibilité des autobus en raison de la congestion en heure de pointe du matin et de l'après-midi à Langelier.
- + La position du stationnement incitatif à Anjou favorise une meilleure accessibilité et la création d'un pôle intermodal.
- + La configuration du garage de trains en tranchée est fonctionnelle sur le plan de la constructibilité, permet l'enfouissement du stationnement incitatif en souterrain et un développement urbain au-dessus.

4. Résultats des analyses

4.6 Stationnement incitatif à Anjou



Description de l'option

- Implantation d'un stationnement incitatif d'environ 1 200 cases à la station Anjou

L'option retenue présente les avantages suivants :

- + Stationnement incitatif à Anjou favorise le transfert modal et procure un achalandage accru pour le métro
- + Captation des automobilistes en provenance de l'est, du nord et du sud
- + Diminution de la pression du stationnement sur rue dans les quartiers avoisinants
- + Diminution de la circulation et du stationnement sur rue dans les quartiers centraux, notamment à proximité du pôle Université de Montréal/CHU Sainte-Justine
- + Un stationnement incitatif souterrain offre une excellente intégration urbaine (impacts visuels, îlots de chaleur, etc..) et procure un potentiel de développement urbain au dessus.

5. Conclusion

5. Conclusion

- Les analyses et les recommandations présentées dans ce document ont été réalisées dans le cadre des études d'avant-projet par le Bureau de projet des prolongements de métro mis en place par l'AMT et le MTQ durant les années 2011 à 2015.
- Le processus de décision mis en place durant cette période a été réalisé de manière structurée et objective, en y impliquant notamment l'ensemble des parties prenantes.
- L'implantation des équipements de surface a été réalisée sur base des données disponibles durant cette période.

Merci

