

### L'implantation du projet de Service Rapide par Bus sur le boulevard Pie-IX

Atelier de montage et de gestion de projets urbains

**Comment arrimer les parties prenantes autour du projet de développement d'un Service Rapide de Bus (SRB) à l'échelle métropolitaine de Montréal? Le cas du SRB du boulevard Pie IX.**

**Le projet**

- Service rapide par bus (SRB) en site propre situé au centre de la voie du boulevard Pie IX
- Montréal : 10km | 18 stations
- Laval : 4 km | 3 stations
- Croissance de 38 000 à 70 000 déplacements par jour
- Flexibilité, prévisibilité et rapidité du service

**Réaménager l'axe du boulevard Pie IX**

- Aménager la voie réservée
- Revitaliser les abords du boulevard Pie IX
- Réhabiliter les infrastructures souterraines

**Objectif**

Coordonner les parties prenantes en vue de réaliser un projet commun bonifié.

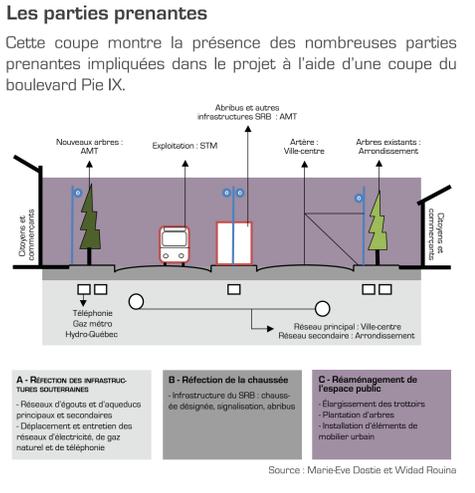
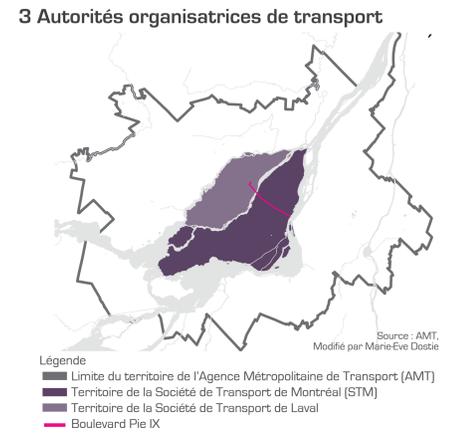


**Budget global**

Infrastructure du SRB	300 M
25% ATM	
75% MTQ	
Infrastructure souterraines	100 M
Ville de Montréal	
Aménagement urbain	30 M
Ville de Montréal	
Autres acteurs	0 M
Ville de Laval, Arrondissements, STL, STM	
<b>Total</b>	<b>430 M</b>

**Échéancier**

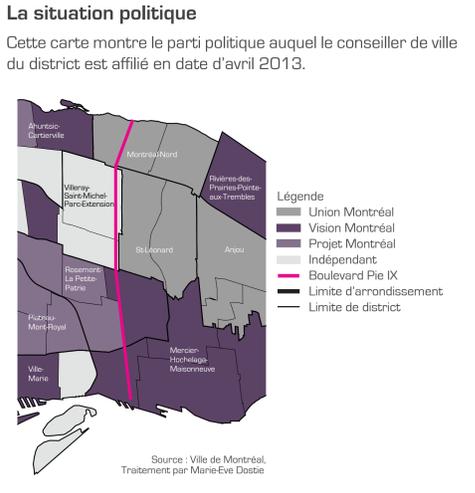
2012-2013 : Avant-projet définitif  
 2013-2014 : Plans et devis  
 2014-2015 : Début des travaux  
 2017-2019 : Mise en service



**Rôles et responsabilités des parties prenantes**

	Ministère des transports du Québec (MTQ)	Agence métropolitaine de transport (AMT)	Société de transport de Montréal (STM)	Société de transport de Laval (STL)	Ville de Montréal	Arrondissements	Ville de Laval	Services publics (Gaz, métro, Hydro-Québec, etc.)
Définition du mandat et responsable du projet	●	●	●	●	●	●	●	●
Planification du projet SRB	●	●	●	●	●	●	●	●
Permis de construction	●	●	●	●	●	●	●	●
Travaux d'infrastructure SRB	●	●	●	●	●	●	●	●
Travaux d'infrastructure souterraines	●	●	●	●	●	●	●	●
Mobilier urbain et aménagements connexe	●	●	●	●	●	●	●	●
Exploitation du SRB	●	●	●	●	●	●	●	●

Source: Marie-Eve Dostie



**Les principaux risques du projet**

**Risques politiques**  
 La multiplicité des acteurs et couleurs politiques complexifient la gouvernance du projet à l'échelle métropolitaine.

**Risques de dépassement des coûts**  
 Advenant une planification de projet sans ou peu de contingence, avec un niveau de rigueur pas assez élevé en terme d'évaluation des coûts ou s'il y a des changements apportés à la programmation du projet en cours de réalisation, cela aura impérativement un impact sur les coûts du projet.

**Risques économiques**  
 La vitalité économique du boulevard Pie IX dépend des activités commerciales et industrielles présentes le long de l'axe. Ces derniers peuvent être vulnérables pendant la durée des travaux.

**Positions des parties prenantes**

Parties prenantes : potentiel pour menacer l'organisation	Parties prenantes : potentiel pour coopérer avec l'organisation	
	Élevé	Faible
Élevé	Hybrides AMT, STM, MTQ, etc.	Partisanes Municipalités, etc.
Moyenne	Stratégie : Collaborer	Stratégie : Impliquer
Faible	Resistantes Municipalités, etc.	Marginales Municipalités, etc.
	Stratégie : Se protéger	Stratégie : Écouter

Source: Aurélie Larssonneur et Widad Rouina

**Risques d'opposition**  
 Les intérêts divergents des parties prenantes liées aux enjeux de transport collectif et à l'aménagement urbain pèsent sur l'adhésion des partenaires au projet. De plus, une mauvaise communication du projet au grand public peut aussi avoir un effet néfaste sur l'acceptabilité sociale du projet.

**Risques liés à l'intégration urbaine**  
 Une faiblesse dans la vision commune de développement du transport à l'échelle métropolitaine est néfaste à l'intégration urbaine du SRB Pie IX.

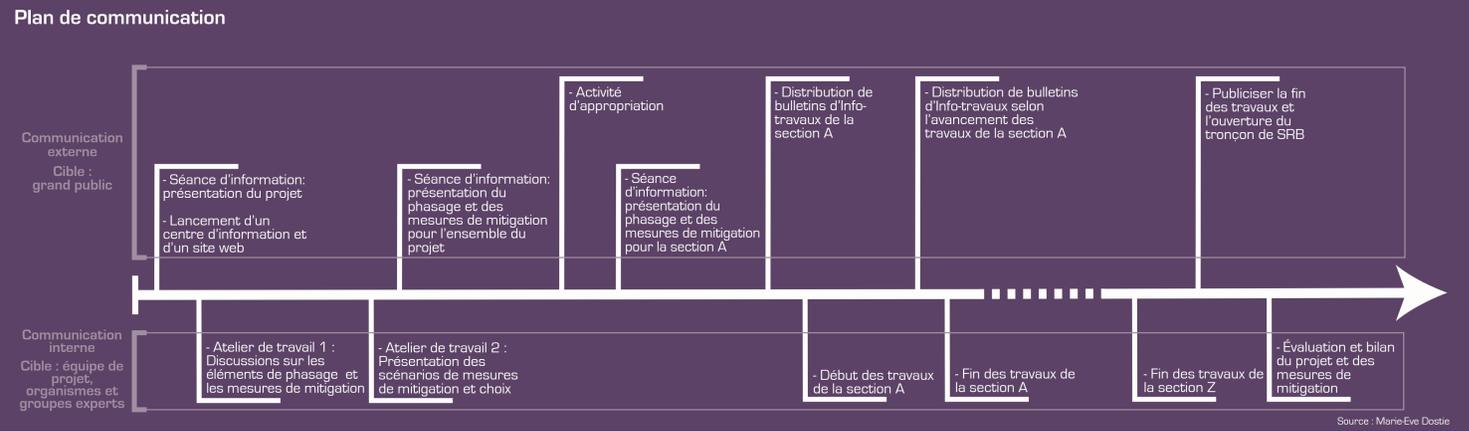
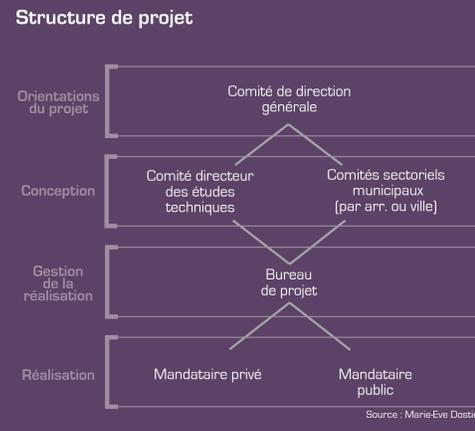
**Deux propositions**

- Structure de projet

Basée sur la structure du Bureau de projet sur les prolongements du métro de Montréal, la structure de projet permettra la création d'un calendrier commun des travaux en surface ou d'infrastructures souterraines ainsi que la création de mécanismes de suivi et de contrôle de l'avancement des travaux et des coûts.

- Plan de communication

Les communications du projet devront être gérées à partir du bureau de projet afin de centraliser l'émission des informations relatives au projet dans la phase de réalisation. Ainsi, le citoyen aura accès à un guichet unique pour s'informer sur l'avancement du projet, les mesures de mitigations et les perturbations de la circulation et du transport en commun.



**Synthèse des recommandations**

- Développer une vision commune de la politique de transport collectif avec la mise sur pied d'une structure de gouvernance claire et unique.
- Faire de ce projet un levier de développement urbain.
- Trouver des sources de financements complémentaires pour des projets de développement urbain (mesure de la captation de la valeur foncière, par exemple).
- Mettre en place des mesures de mitigation pour soutenir la croissance économique des commerçants et des entreprises pendant les travaux.
- Développer et proposer des outils de planification urbaine intégrant les dimensions transport et aménagement urbain du projet.
- Mettre en place diverses stratégies de communication en amont, pendant et après le projet.

Source: Marie-Eve Dostie