

Programme des immobilisations 2019-2028



planifier | organiser | financer | promouvoir

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières



MOT DES DIRIGEANTS	5
L'AUTORITÉ EN BREF	6
Mission	6
Statut	7
Territoire	7
CADRE DE RÉALISATION	8
Une transition bien amorcée	8
L'Autorité en action	8
Un arrimage nécessaire pour assurer l'avenir	9
Les actifs de l'Autorité	10
PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	11
Vers un plan stratégique de développement des transports collectifs	11
Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021	12
PORTRAIT FINANCIER	13
Subventions	13
Impact des investissements sur le service de la dette	13
SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS	19
Équipements métropolitains	21
Plan de maintien des actifs	26
Réseau d'autobus structurant	28
Métro	30
Coordination métropolitaine	32
ANNEXE A - ÉTUDES 2019	44
ANNEXE B - ACTIFS DE L'AUTORITÉ	46
ANNEXE C - CARTES DES ACTIFS DE L'AUTORITÉ	47

Acronymes et abréviations



OBJET	DESCRIPTION
AMT	Agence métropolitaine de transport
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSEM	Commission des services électriques de Montréal
DA	Dossier d'affaires
DAT	Distributrices de titres automatisées
DO	Dossier d'opportunité
DPS	Dossier de présentation stratégique
exo	Réseau de transport métropolitain – maintenant appelé exo
IAM	Institute Asset Management
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
PDMA	Plan directeur de maintien d'actifs
PIDTC	Plan des initiatives de développement du transport collectif
PIIC	Programme d'infrastructure Investir dans le Canada
PITC	Plan des immobilisations du transport en commun
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PSD	Plan stratégique de développement
REM	Réseau express métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
STI	Systèmes de transport intelligents
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TCV	Terminus Centre-ville
VAE	Vélo assisté électriquement

Mot des dirigeants



UN PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS RIGOUREUX ET RÉALISTE

Le programme des immobilisations 2019-2028 est la première révision annuelle du programme des immobilisations (PDI) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), dont la mouture initiale a été réalisée dans la foulée de la refonte de la gouvernance des transports collectifs dans la grande région métropolitaine de Montréal. Le programme dont vous prendrez connaissance présente les projets relatifs aux actifs de l'Autorité et a été réalisé de façon rigoureuse, tant en ce qui a trait aux prévisions budgétaires qu'en ce qui concerne les échéanciers projetés des projets.

Les initiatives inscrites dans les programmes des immobilisations de chacun des organismes publics de transport en commun (OPTC) ainsi que celles liées au Réseau express métropolitain (REM) complètent le portrait des investissements prévus dans la région métropolitaine de Montréal.

SOUTENIR LA MOBILITÉ DANS LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE

La mobilité des personnes, notamment par le biais du développement des services de transport collectif, connaît actuellement une importante croissance dans la grande région métropolitaine. De façon proactive, l'Autorité a élaboré un Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC) afin de soutenir les interventions en cours de planification et de réalisation,

Pierre Shedleur, FCPA, FCA
Président du conseil d'administration

de réaliser de nouvelles initiatives à court terme et de démarrer les études de grands projets structurants à plus long terme. Certaines de ces initiatives et études viendront influencer les prochains programmes des immobilisations.

En effet, certains des volets se rattachant au PIDTC serviront d'intrants au premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) dont l'adoption prévue en décembre 2019 permettra de doter la région métropolitaine d'une vision commune et intégrée pour les prochaines décennies. Les parties prenantes et les partenaires comme les citoyens de la région sont d'ailleurs au cœur de cette démarche rassembleuse qui prendra en considération les orientations du gouvernement du Québec et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en matière de mobilité, de transport et d'aménagement.

Finalement, notons que, parallèlement au travail sur cette vision métropolitaine intégrée, l'Autorité entamera à l'automne 2018 des travaux collaboratifs, afin d'intégrer les acquis et les connaissances de chacun de ses partenaires à sa vue d'ensemble des dépenses en immobilisation en lien avec la prochaine révision annuelle de ce programme.

Nous vous souhaitons bonne lecture!

Paul Côté
Directeur général,
Autorité régionale de transport métropolitain

L'Autorité en bref

Mission

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité planifie, organise, finance et fait la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace.



Planifier

pour l'établissement d'une vision régionale, intégrée, cohérente



Orchestre les projets d'amélioration des transports collectifs.

- › Élabore le plan stratégique de développement
- › Réalise la plus grande enquête sur les déplacements dans la région: l'enquête Origine-Destination



Rassemble les forces vives du milieu des transports collectifs.



Organiser

pour améliorer l'expérience client



Crée les forfaits de titres de transport et **simplifie** la tarification.

- › Création de l'offre, fixation des tarifs, refonte tarifaire



Confie l'exploitation du réseau à des exploitants et **harmonise** les normes et politiques.

- › (exo, RTL, STL, STM)



Financer

pour se donner les moyens de réaliser nos ambitions



Centralise les sources de financement pour assurer le fonctionnement quotidien des transports collectifs et les projets d'amélioration.



Promouvoir

le transport collectif et ses avantages pour augmenter son utilisation et sa notoriété



Élabore des campagnes de publicité et des offres promotionnelles.



Développe des produits et des initiatives qui favorisent la mobilité durable.

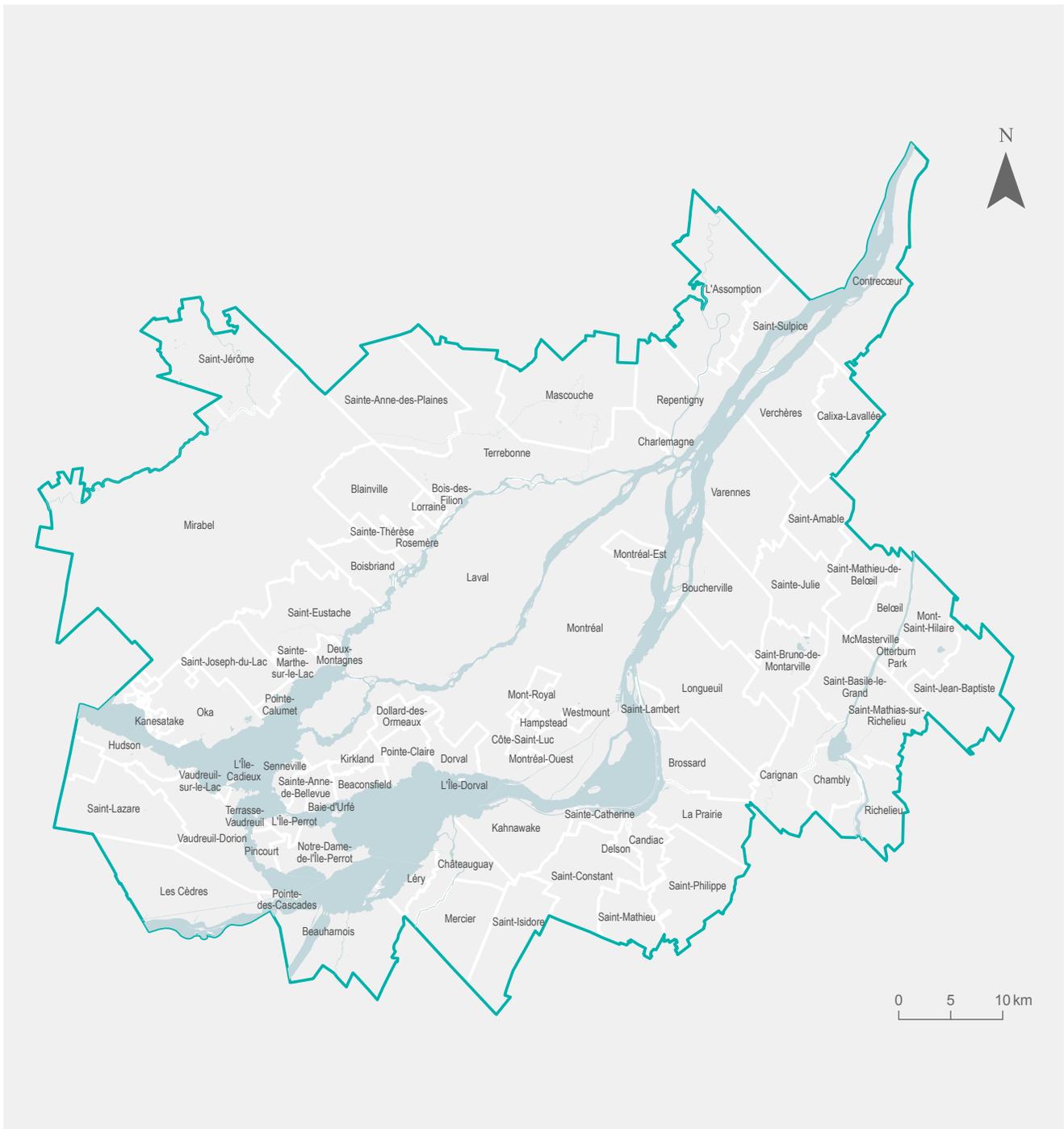
- › Application mobile *Chrono*, programmes d'abonnements annuels, partenariats

Statut

Depuis le 1^{er} juin 2017, l'Autorité collabore avec le ministre et la CMM dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en matière de transport collectif.

Territoire

Le territoire de l'Autorité est constitué de ceux de la CMM, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.



Cadre de réalisation



La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain prévoit que l'organisme doit produire annuellement un programme des immobilisations du transport collectif pour dix années, qui doit être conforme à son plan stratégique de développement.

Ce dernier permet, entre autres, de baliser les investissements à inscrire au PDI et de présenter, pour cette même période, une vision du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis pour mener à bien cette vision doivent aussi être inscrits dans ce programme.

Une transition bien amorcée

Dans le but de se concentrer sur son rôle stratégique, l'Autorité a choisi de déléguer l'exploitation de ses actifs à l'un ou l'autre des organismes publics de transport collectif agissant sur son territoire: exo, RTL, STL et STM. À cette fin, des ententes de délégation de gestion couvrant l'ensemble des actifs métropolitains qu'ils gèrent sont prévues avec chacun d'entre eux.

Ces ententes comprendront la gestion de l'ensemble des activités nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'équipement, notamment la

gestion des opérations, les activités de déneigement, l'entretien paysager et ménager, l'entretien des systèmes, ainsi que l'entretien correctif des infrastructures.

Ces activités seront menées en respectant les exigences techniques établies par l'Autorité, en collaboration avec les OPTC. De plus, un portrait détaillé des actifs métropolitains est en cours d'élaboration et la réalisation du maintien des actifs sera confiée à l'OPTC mandataire.

L'Autorité en action

Le premier PDI 2018-2027 de l'Autorité a été réalisé dans un esprit de continuité des affaires et du service aux usagers. L'Autorité y présentait les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité, pour son territoire constitué des 82 municipalités qui forment la CMM, la réserve indienne de Kahnawake et la Ville de Saint-Jérôme. Ce programme était

constitué des projets qui étaient déjà inscrits au Programme triennal d'immobilisations 2017-2018-2019 de la défunte Agence métropolitaine de transport (AMT), ainsi que de certains nouveaux investissements qui découlaient notamment des besoins liés à la création de l'Autorité et au début de ses activités.

La mobilité des personnes, notamment par le biais du développement des services de transport collectif, connaît actuellement une importante croissance, exemplifiée par de nombreux projets : la réalisation du REM et du SRB Pie-IX, le projet de prolongement de la ligne bleue du métro et l'annonce d'une importante bonification des sources de financement provinciales et fédérales.

Le PDI 2019-2028 s'inscrit dans cet élan, notamment en assurant une meilleure visibilité des projets dans le contexte de la nouvelle gouvernance en transport collectif et en arrimant les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité avec les travaux préparatoires au premier plan stratégique de développement. Il intègre également les premiers investissements requis pour la progression

du Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021, soit la plus récente réflexion stratégique de l'Autorité et de ses partenaires. Des investissements y ont également été prévus afin de soutenir les réflexions et chantiers en cours au niveau des systèmes de transport intelligents (STI) dans la région métropolitaine.

Par ailleurs, la programmation proposée s'inscrit à l'intérieur des paramètres budgétaires financiers actuels. Les investissements y sont présentés en cohérence avec le Plan des immobilisations du transport en commun (PITC) du gouvernement du Québec, ainsi que les divers programmes d'aide auxquels les projets de l'Autorité sont admissibles.

Un arrimage nécessaire pour assurer l'avenir

L'Autorité, qui possède une vue d'ensemble des dépenses en immobilisations, entamera bientôt des travaux collaboratifs entourant les investissements en transport collectif envisagés sur son territoire.

Les travaux seront menés notamment afin d'assurer :

- › l'atteinte des cibles et objectifs établis dans le plan stratégique de développement;
- › un meilleur arrimage des processus d'approbation des exercices de planification des investissements en transport collectif;
- › une meilleure harmonisation des investissements en transport collectif, tant en matière de développement que de maintien d'actifs sur le territoire.

Considérant que les investissements se trouvent au sein de multiples portefeuilles de projets, les travaux reposent sur une approche progressive avec un souci d'intégration des acquis et des connaissances de chacun des partenaires, le tout dans un mode collaboratif.

Les actifs de l'Autorité

L'Autorité est propriétaire d'actifs à vocation métropolitaine. Les cartes à l'annexe C donnent un aperçu des stationnements incitatifs, terminus et voies réservées dont l'Autorité est propriétaire. La liste exhaustive des actifs de l'Autorité peut être consultée en annexe B.

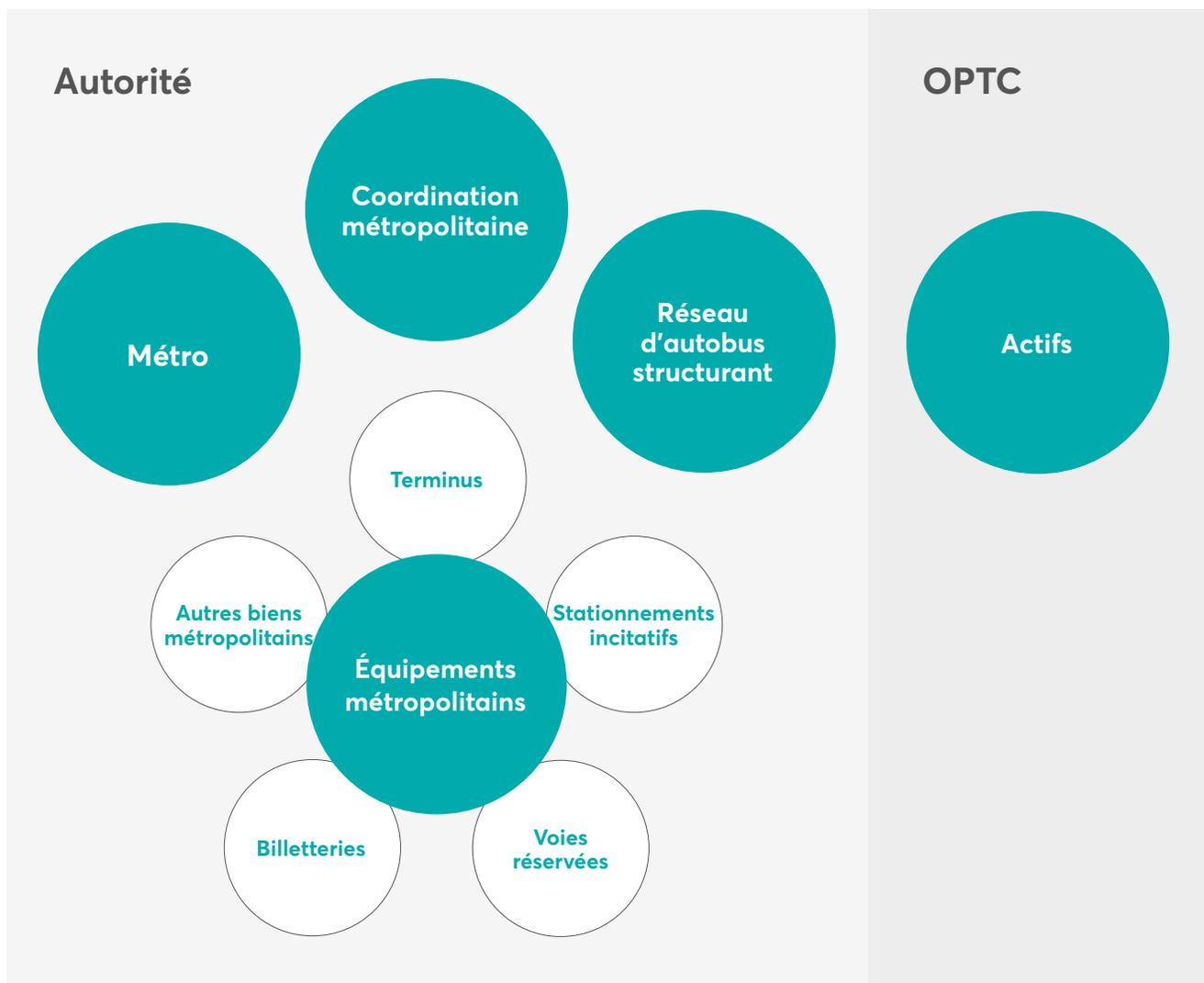
Le découpage suivant, tel qu'illustré à la figure 1, a été retenu pour les fins du présent document, soit :

- › Équipements à caractère métropolitain;
- › Réseau d'autobus structurant;
- › Métro;
- › Coordination métropolitaine.

La catégorie « Équipements à caractère métropolitain » se décline quant à elle en cinq sous-catégories d'actifs : terminus, stationnements incitatifs, voies réservées, billetteries et autres biens métropolitains.

La catégorie d'actifs intitulée « Coordination métropolitaine », soit notamment les systèmes de transport intégré et les équipements de billetterie tels que le système OPUS, vise la coordination et la réalisation des transports collectifs.

Figure 1: Catégorisation des actifs en transport collectif dans la région métropolitaine



Plan stratégique de développement du transport collectif



L'Autorité établit un plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire. Ce plan stratégique prévoit, sur une période d'au moins dix ans, une vision du développement des transports collectifs et, plus généralement, de la mobilité des personnes incluant celles à mobilité réduite, et il indique les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis.

Pour ce faire, elle tient compte des orientations et cibles ambitieuses, notamment en matière de développement durable et de mobilité durable, de la Politique de mobilité durable adoptée récemment par le Ministère des Transports du Québec (MTQ).

Elle tient également compte des travaux de la Commission du transport et du plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM et du schéma d'aménagement et de développement de la Municipalité régionale de comté de la Rivière-du-Nord à l'égard du territoire de la Ville de Saint-Jérôme.

Vers un plan stratégique de développement des transports collectifs

L'Autorité a entamé la démarche d'élaboration du PSD du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Cette démarche, d'une durée d'environ deux ans, permettra aux forces vives de la région de se regrouper autour d'une vision unifiée de la mobilité pour les trente prochaines années.

La première étape de la démarche visera à lancer la discussion et à échanger sur les enjeux et priorités pour la région. Elle sera l'occasion pour l'Autorité de présenter le diagnostic, les grands

enjeux et constats de la mobilité d'un point de vue régional, en tenant compte des liens importants entre l'aménagement du territoire et le transport.

L'échéancier actuel prévoit l'adoption du premier plan stratégique de développement métropolitain en décembre 2019 et une entrée en vigueur au printemps 2020.

Figure 2: Démarche de réalisation du plan stratégique de développement.



Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021

C'est avec l'objectif de soutenir l'importante croissance actuelle du développement des services en transport collectif, et afin de rassembler les nombreuses interventions en cours d'élaboration dans la région, que l'Autorité a préparé le PIDTC 2018-2021. Celui-ci a été adopté par son conseil d'administration le 24 mai dernier.

Ce plan s'inscrit dans le cadre des travaux d'élaboration du PSD et sert d'intrant à ce dernier.

Il vise ainsi à soutenir les grandes initiatives et les projets en cours de planification et de réalisation, à planifier de nouvelles actions à réaliser à court terme ainsi que les études à démarrer pour des projets structurants à plus long terme.

La liste des initiatives inscrites au PIDTC, adopté le 24 mai dernier, se trouve à l'annexe A.

Portrait financier



Subventions

Certains projets de l'Autorité sont admissibles à des programmes de soutien aux immobilisations :

- › le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) du Ministère des Transports du Québec;
- › le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) du gouvernement fédéral et du MTQ;
- › le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) du gouvernement fédéral et du MTQ. Ce programme constitue la phase II du PAFFITC.

Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de remboursement. Les processus en place à l'Autorité lui donnent accès aux diverses subventions quand les critères d'admissibilité le permettent.

Le budget de l'Autorité permet entre autres de couvrir les projets qui ne sont pas admissibles à une subvention, ainsi que la portion non subventionnée des projets admissibles à une subvention.

Impact des investissements sur le service de la dette

Le 1^{er} juin 2017, à la suite des travaux du Comité de mise en œuvre du projet de loi 76, et en conformité avec le décret gouvernemental 527-2017, l'Autorité a assumé une portion de la dette à long terme de l'AMT en lien avec les actifs dont elle a hérité de cette entité. Le solde de ces emprunts, au 31 décembre 2018, se chiffrera à 82,6 M\$, dont 53,7 M\$ d'emprunts subventionnés. Pour

l'exercice 2019, le service de la dette brute pour ces emprunts hérités de l'AMT totalisera 10,3 M\$. L'Autorité recevra des subventions de 6,2 M\$, ce qui se traduira par un service de la dette net de 4,1 M\$. Ces prêts ont des échéances variant de 2019 à 2042.

Le programme des immobilisations 2019-2028 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme additionnels de 338 M\$, dont 243 M\$ d'emprunts subventionnés.

La majeure portion de ces nouveaux emprunts est reliée à la catégorie d'actifs «Réseau d'autobus structurant» pour le projet Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX (SRB Pie-IX).

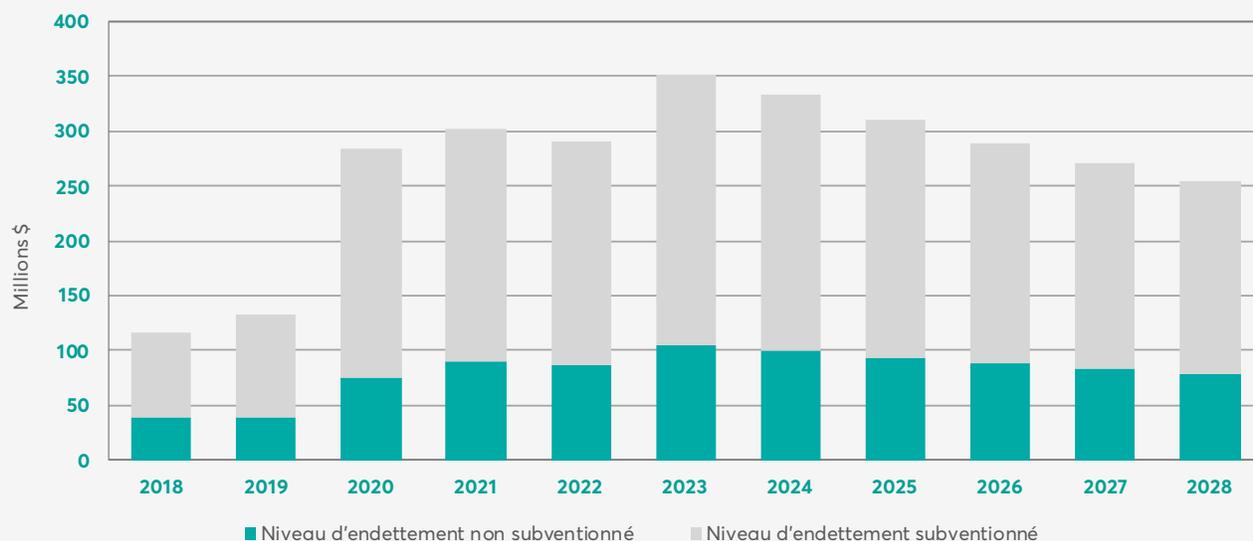
Le détail de la somme de 338 M\$ décrit ci-haut et requis dans le cadre du PDI 2019-2028 se trouve au tableau 1.

Tableau 1: Emprunts et subventions selon les catégories d'actifs

CATÉGORIE D'ACTIFS	EMPRUNT	PORTION SUBVENTIONNÉE
Équipements métropolitains	52 M\$	33 M\$
Réseau d'autobus structurant	235 M\$	178 M\$
Coordination métropolitaine	51 M\$	32 M\$
TOTAL	338 M\$	243 M\$

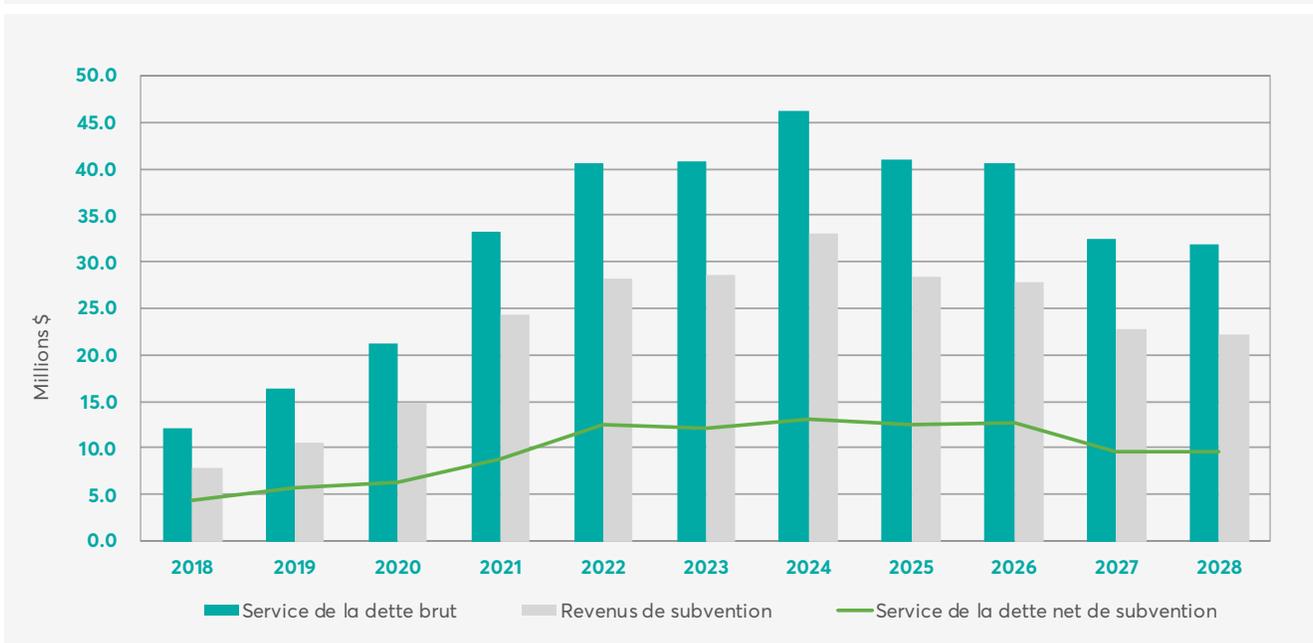
Les termes de ces emprunts varient de 5 à 20 ans en fonction du type d'actif financé. L'Autorité financera également à long terme des dépenses de projet déjà payées au comptant à même son fonds de roulement à hauteur de 33 M\$, dont 23 M\$ d'emprunts subventionnés.

Figure 3: Niveau d'endettement à long terme.



EN MILLIONS DE \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Endettement non subventionné	39.5	39.8	75.7	90.9	87.4	105.4	99.5	93.9	88.7	83.0	78.1
Endettement subventionné	76.5	92.5	207.6	211.1	202.5	246.7	233.7	217.0	200.3	188.0	175.8

Figure 4: Service de la dette – vue consolidée



Le service de la dette consolidé est constitué du service de la dette pour les quatre catégories d'actifs de l'Autorité, c'est-à-dire: équipements métropolitains, réseau d'autobus structurant, métro, coordination métropolitaine. Il n'inclut pas le service de la dette relié aux investissements des OPTC, au dossier d'affaires (DA) du prolongement de ligne bleue du métro de Montréal ainsi qu'au projet de redéveloppement du terminus Longueuil.

EN MILLIONS DE \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Service de dette net Équipements métropolitains	3.4	4.2	4.2	4.0	5.0	4.9	5.1	5.1	5.3	3.5	3.5
Service de dette net Réseau d'autobus structurant	0.5	0.6	0.6	3.4	3.4	3.3	4.9	4.9	4.9	4.9	4.9
Service de dette net Métro	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Service de dette net Coordination métropolitaine	0.1	0.8	1.4	1.4	3.9	3.8	3.1	2.5	2.5	1.2	1.2
Service de dette net TOTAL	4.3	5.7	6.4	8.9	12.4	12.1	13.1	12.5	12.7	9.6	9.6

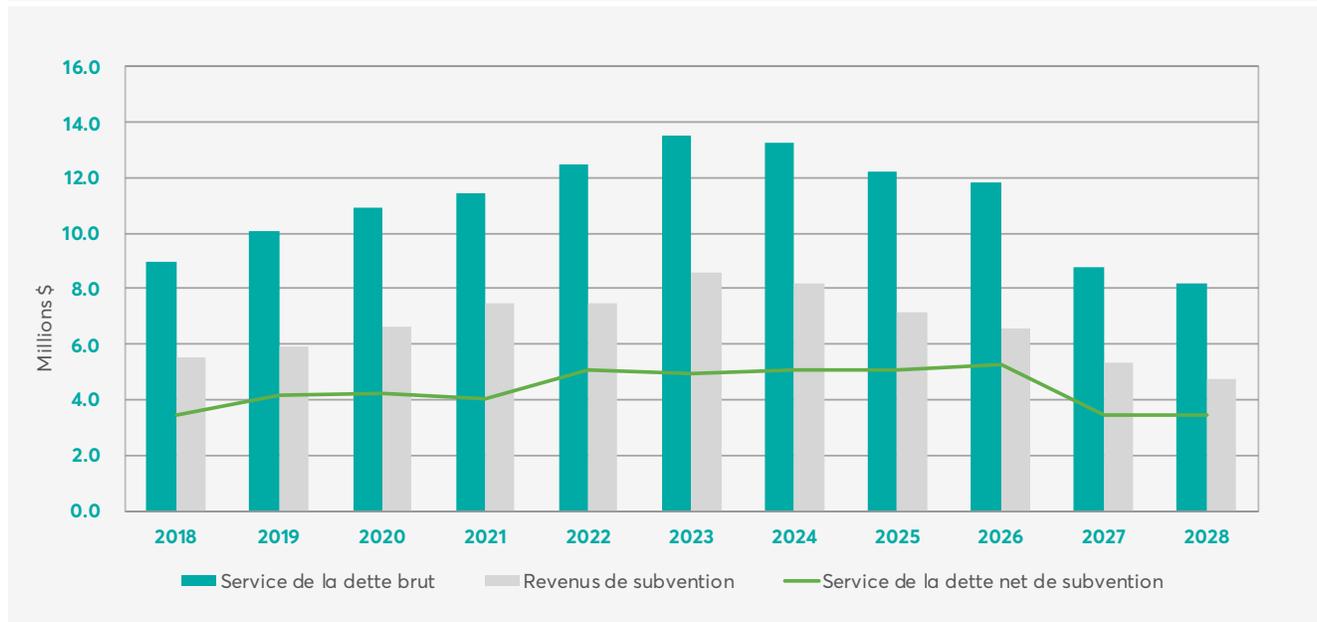
Le service de la dette augmente graduellement à partir de 2019. L'augmentation plus marquée en 2022 est reliée au projet SRB Pie-IX qui représente la majeure portion des investissements de l'Autorité au PDI 2019-2028. Le service de la dette se stabilise ensuite à partir de 2022.

L'augmentation annuelle du service de la dette, passant d'environ 4 M\$ en 2018 à environ 13 M\$ en 2024, représentera un défi pour l'Autorité en termes de sources de financement, mais également au niveau des coûts d'opération engendrés par les nouveaux actifs.

Le service de la dette net est payé à même l'ensemble des revenus de l'Autorité et fait partie des intrants aux calculs de répartition des coûts, tel que régi par la politique de financement de l'Autorité.

Les figures 5 à 8 présentent les services de la dette propres à chaque catégorie d'actifs.

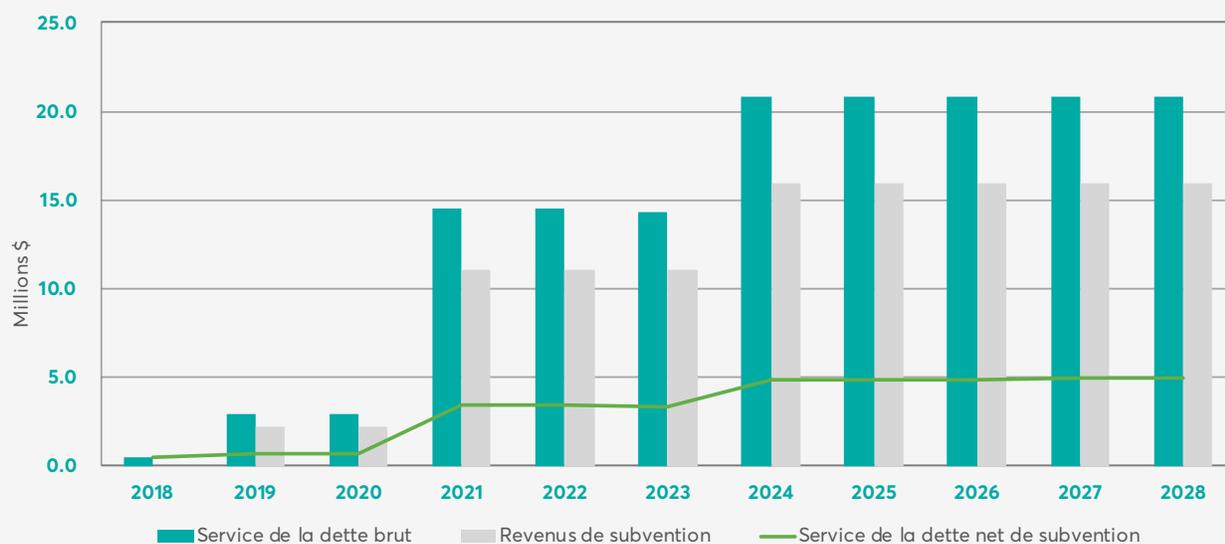
Figure 5: Service de la dette – Équipements métropolitains



EN MILLIONS DE \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Service de la dette brut	8.9	10.1	10.9	11.5	12.5	13.6	13.3	12.2	11.8	8.8	8.2
Revenus de subvention	5.5	5.9	6.7	7.5	7.5	8.6	8.2	7.1	6.6	5.3	4.7
Service de la dette net de subvention	3.4	4.2	4.2	4.0	5.0	4.9	5.1	5.1	5.3	3.5	3.5

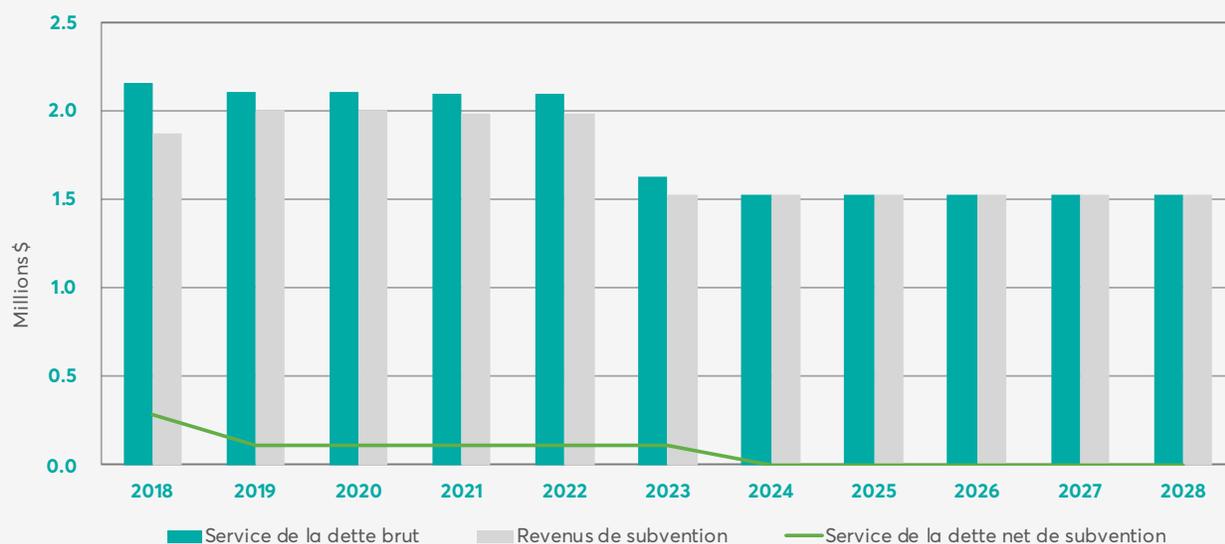
Les hypothèses concernant le financement du projet de redéveloppement du terminus Longueuil ne sont pas connues à ce jour. Ainsi, les investissements qui pourraient être liés au projet ne sont pas inclus dans le tableau ci-haut, car ils sont en cours d'évaluation.

Figure 6: Service de la dette – Réseau d'autobus structurant



EN MILLIONS DE \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Service de la dette brut	0.5	2.9	2.9	14.5	14.5	14.3	20.8	20.8	20.8	20.8	20.8
Revenus de subvention	0.0	2.2	2.2	11.1	11.1	11.1	15.9	15.9	15.9	15.9	15.9
Service de la dette net de subvention	0.5	0.6	0.6	3.4	3.4	3.3	4.9	4.9	4.9	4.9	4.9

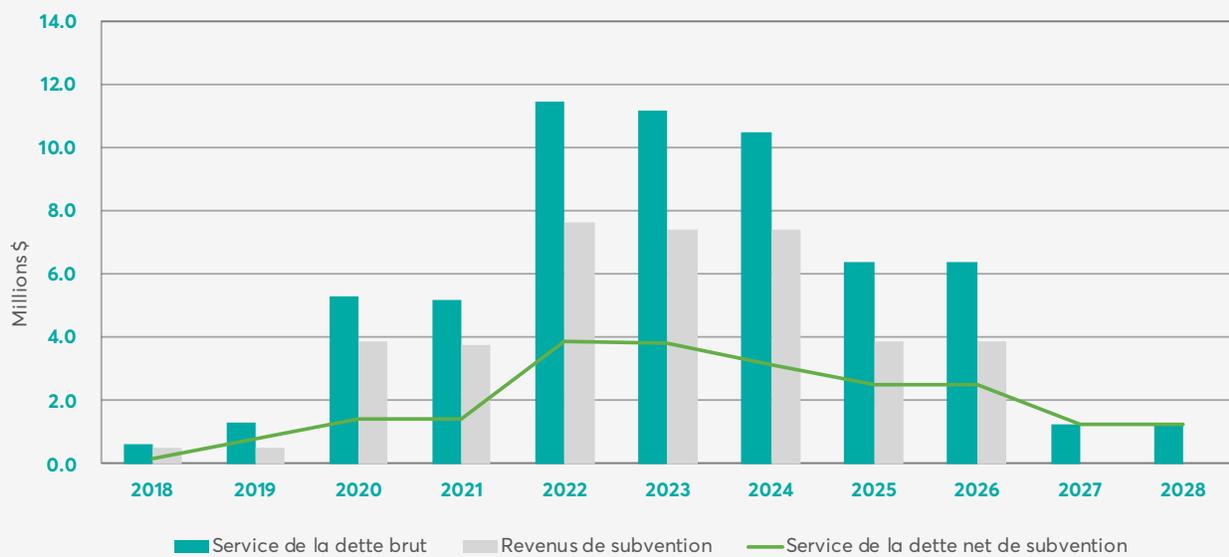
Figure 7: Service de la dette – Métro



EN MILLIONS DE \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Service de la dette brut	2.2	2.1	2.1	2.1	2.1	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
Revenus de subvention	1.9	2.0	2.0	2.0	2.0	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
Service de la dette net de subvention	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Le PDI 2019-2028 de l'Autorité présente toutes les sommes antérieures, soit les sommes du dossier de présentation stratégique (DPS) et du dossier d'opportunité (DO), ainsi que les sommes pour réaliser le dossier d'affaires. La phase actuelle du projet sous la responsabilité de l'Autorité est la réalisation du DA, alors que la STM sera responsable de la réalisation des travaux à la suite de l'approbation de celui-ci par le gouvernement. L'Autorité a toutefois l'intention de déléguer l'élaboration du DA à la STM. Afin de faciliter le transfert du projet d'un programme à l'autre, il a également été convenu que la STM procède à un règlement d'emprunt d'un montant de 364,9 M\$ pour couvrir, entre autres, une portion de la préparation du DA, la mise en place du bureau de projet et les expropriations. Les sommes du DA ne font ainsi pas partie du service de la dette présenté ci-haut.

Figure 8: Service de la dette – Coordination métropolitaine



EN MILLIONS DE \$	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Service de la dette brut	0.6	1.3	5.3	5.2	11.5	11.2	10.5	6.4	6.4	1.2	1.2
Revenus de subvention	0.5	0.5	3.9	3.8	7.6	7.4	7.4	3.8	3.8	0.0	0.0
Service de la dette net de subvention	0.1	0.8	1.4	1.4	3.9	3.8	3.1	2.5	2.5	1.2	1.2

Sommaire des investissements



Le programme des immobilisations 2019-2028 présente des investissements, pour la période décennale concernée, de 535,4 M\$, dont 164,9 M\$ en 2019. En ajoutant les investissements antérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à 681,4 M\$. Le plan de maintien des actifs, pour sa part, représente 9,9 M\$ pour la période décennale.

Le nombre de projets et la répartition des investissements sont présentés par catégories d'actifs aux figures 9 et 10.

Figure 9: Répartition du nombre d'inscriptions en fonction des catégories d'actifs

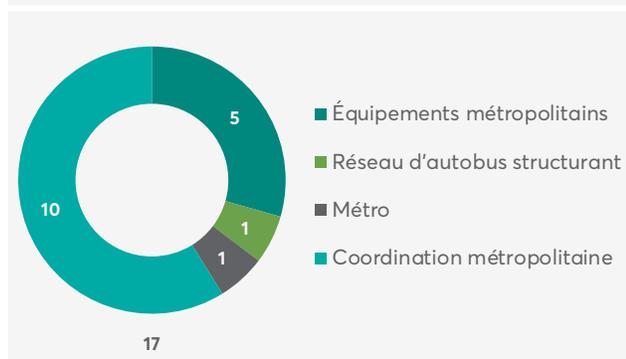
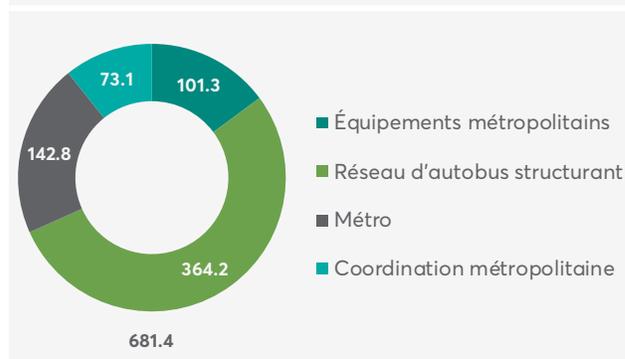


Figure 10: Répartition des investissements (M\$) en fonction des catégories d'actifs



Le tableau sommaire suivant présente l'ensemble des investissements prévus, dont 142,8 M\$ pour le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et 364,2 M\$ pour le service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, ainsi que 16 M\$ pour la mise en œuvre du PIDTC.

Par ailleurs, des sommes réservées à des études sont prévues au budget d'exploitation 2019 de l'Autorité, afin de soutenir les travaux préparatoires qui seront menés pour le compte de

l'Autorité dans le développement de ses différents mandats; notamment, l'élaboration du PIDTC, du PSD et de la refonte tarifaire. Mais également concernant des sujets d'intérêt pour le milieu des transports collectifs, comme l'accessibilité universelle, la mobilité urbaine, le développement des réseaux.

Certains de ces travaux et études, en fonction des résultats obtenus, donneront lieu à des dépenses en immobilisations dans un programme subséquent.

Tableau 2: Sommaire des investissements (M\$) PDI 2019-2028

	ANTÉRIEURS À 2019	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL PREMIÈRE PÉRIODE QUINQUENNALE	TOTAL SECONDE PÉRIODE QUINQUENNALE	TOTAL PÉRIODE DÉCENNALE	TOTAL PROJET
<i>(en millions de dollars)</i>										
ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS										
Accessibilité au terminus Centre-ville	8.508	0.675	0.000	0.000	0.000	0.000	0.675	0.000	0.675	9.182
Équipements de billetterie du Réseau express métropolitain	0.000	5.250	7.000	5.233	7.053	5.233	29.768	5.233	35.000	35.000
Stationnements sécurisés pour vélo	0.000	0.356	0.026	0.000	0.000	0.000	0.381	0.000	0.381	0.381
Redéveloppement du terminus Longueuil*	0.000	0.000	15.268	7.884	7.884	7.884	38.922	7.884	46.806	46.806
Plan de maintien des actifs	0.000	1.402	2.498	0.909	1.161	0.151	6.121	3.772	9.893	9.893
Sous-total	8.508	7.683	24.793	14.026	16.097	13.268	75.867	16.889	92.755	101.263
RÉSEAU D'AUTOBUS STRUCTURANT										
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX	43.900	95.228	109.731	82.030	31.740	1.584	320.314	0.000	320.314	364.213
Sous-total	43.900	95.228	109.731	82.030	31.740	1.584	320.314	0.000	320.314	364.213
MÉTRO										
Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal**	92.317	27.096	14.095	9.251	0.000	0.000	50.442	0.000	50.442	142.759
Sous-total	92.317	27.096	14.095	9.251	0.000	0.000	50.442	0.000	50.442	142.759
COORDINATION MÉTROPOLITAINE										
Ajout de modules et fonctionnalités SAP	0.000	0.750	0.000	0.000	0.000	0.000	0.750	0.000	0.750	0.750
Application mobile Chrono	1.129	1.620	1.620	1.652	0.000	0.000	4.892	0.000	4.892	6.020
Centrale de mobilité métropolitaine	0.000	0.619	0.000	0.000	0.000	0.000	0.619	0.000	0.619	0.619
Évolution du système Opus	0.000	4.750	9.500	4.750	0.000	0.000	19.000	0.000	19.000	19.000
Investissements et renouvellements du parc informatique	0.170	0.060	0.050	0.100	0.170	0.110	0.490	0.000	0.490	0.660
Mise en œuvre du Plan des initiatives de développement du transport collectif	0.000	5.333	5.333	5.334	0.000	0.000	16.000	0.000	16.000	16.000
Provision pour l'acquisition de terrains	0.000	1.000	3.000	5.000	0.000	0.000	9.000	0.000	9.000	9.000
Provision pour l'amélioration des espaces locatifs	0.000	0.150	0.150	0.150	0.000	0.000	0.450	0.000	0.450	0.450
Provision pour l'amélioration des terminus pendant la construction du Réseau express métropolitain	0.000	5.160	0.000	0.000	0.000	0.000	5.160	0.000	5.160	5.160
Provision pour la réalisation de mesures préférentielles pour autobus pendant la construction du Réseau express métropolitain	0.000	15.490	0.000	0.000	0.000	0.000	15.490	0.000	15.490	15.490
Sous-total	1.299	34.932	19.653	16.986	0.170	0.110	71.851	0.000	71.851	73.150
TOTAL	146.023	164.939	168.272	122.293	48.008	14.962	518.473	16.889	535.362	681.385

* Comme le projet est toujours en cours de définition, et plus particulièrement que le phasage des investissements requis pour le redéveloppement du terminus n'est pas encore finalisé et que les sommes à investir seront revues en fonction de l'avancement du projet, il est considéré pour les fins d'inscription au PDI 2019-2028, que l'investissement du terminus temporaire se fera en 2020 et que celui du terminus permanent se fera de façon linéaire durant les cinq années suivantes, soit de 2020 à 2024. L'Autorité pourra, au besoin, procéder à un amendement à son PDI ou prévoir un ajustement au projet à sa prochaine programmation, suivant les discussions avec la Ville de Longueuil. Les hypothèses concernant le financement du projet ne sont pas connues à ce jour et seront confirmées dans un PDI subséquent.

** La phase actuelle du projet sous la responsabilité de l'Autorité est la réalisation du dossier d'affaires, alors que la STM sera responsable de la réalisation des travaux à la suite de l'approbation de celui-ci par le gouvernement. L'Autorité a toutefois l'intention de déléguer l'élaboration du dossier d'affaires à la STM. Afin de faciliter le transfert du projet d'un programme à l'autre, il a également été convenu que la STM procède à un règlement d'emprunt d'un montant de 364,9 M\$ pour couvrir, entre autres, une portion de la préparation du DA, la mise en place du bureau de projet et les expropriations. Le PDI 2019-2028 de l'Autorité présente toutes les sommes antérieures, soit les sommes du dossier de présentation stratégique et du dossier d'opportunité, ainsi que les sommes pour réaliser le DA.

Le détail de ces projets est présenté dans les sections suivantes.

Équipements métropolitains

Les investissements prévus de 101,3 M\$ sont répartis en cinq inscriptions: accessibilité au terminus Centre-ville (TCV), billettique REM, stationnements sécurisés pour vélos, redéveloppement du terminus Longueuil et plan de maintien des actifs.

ACCESSIBILITÉ AU TERMINUS CENTRE-VILLE

En vue d'améliorer l'accessibilité au terminus Centre-ville (TCV), situé dans l'édifice du 1000, rue De La Gauchetière Ouest, soit au cœur de Montréal où se concentrent des activités économiques et institutionnelles stratégiques, trois ascenseurs seront construits:

- › le premier reliera le rez-de-chaussée et les quais Centre et Sud du TCV;
- › le deuxième reliera les quais Centre et Sud du TCV et le niveau mezzanine du métro;
- › le troisième reliera le rez-de-chaussée et le quai Nord du TCV.

Ces nouveaux liens d'accès permettront de compléter l'intégration du terminus, de la station de métro Bonaventure et de la rue De La Gauchetière, en plus d'améliorer l'accessibilité universelle du réseau de transport collectif, facilitant ainsi la circulation des personnes à mobilité réduite.

Les travaux permettront également de contribuer à l'intégration du TCV à son milieu environnant.

Investissements liés à l'accessibilité au terminus Centre-ville

	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
<i>(en millions de dollars)</i>														
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	7.759	0.644	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.644	8.403
Non capitalisables	0.749	0.031	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.031	0.779
Total	8.508	0.675	0.000	0.675	9.182									
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	6.381	0.506	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.506	6.887
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	2.127	0.169	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.169	2.296
Total	8.508	0.675	0.000	0.675	9.182									
Taux de subvention attendu														75%

ÉQUIPEMENTS DE BILLETTE DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

En vertu des ententes conclues avec CDPQ Infra, l'Autorité est responsable de la fourniture, l'installation, la mise en service, l'exploitation et la maintenance des équipements de billettique du futur Réseau express métropolitain (REM).

Ce projet consiste donc en l'acquisition de tourniquets et de distributrices de titres automatisés

(DAT), l'installation de ces équipements dans toutes les stations du REM, la mise en service ainsi que l'intégration au système OPUS en exploitation. Les hypothèses financières pourraient être réajustées en fonction de l'évolution de la conception des stations du REM qui est présentement en cours.

Investissements liés aux équipements de billettique du Réseau express métropolitain

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	0.000	0.000	5.233	7.053	5.233	5.233	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	22.750	22.750
Non capitalisables	0.000	5.250	7.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	12.250	12.250
Total	0.000	5.250	7.000	5.233	7.053	5.233	5.233	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	35.000	35.000
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	3.937	5.250	3.924	5.289	3.925	3.925	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	26.250	26.250
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	1.313	1.750	1.308	1.763	1.308	1.308	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	8.750	8.750
Total	0.000	5.250	7.000	5.232	7.052	5.233	5.233	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	35.000	35.000
Taux de subvention attendu													75%	

STATIONNEMENTS SÉCURISÉS POUR VÉLO

Le rabattement aux points d'accès aux transports collectifs (gare, station, terminus, etc.) par des modes alternatifs, notamment le vélo, constitue un enjeu pour favoriser la mobilité durable.

L'un des freins à l'utilisation quotidienne du vélo et du vélo assisté électriquement (VAE) réside

dans la crainte de la dégradation (pluie, neige, sel), du vandalisme ou du vol de ces équipements en les laissant stationnés toute la journée dans un lieu public, comme la voirie ou les espaces publics extérieurs.

LE PROJET CONSISTE À RECONVERTIR EN VÉLOSTATION DES LOCAUX INOCCUPÉS DANS LES TERMINUS FIGURANT PARMIS LES ACTIFS DE L'AUTORITÉ, EN MODIFIANT LES AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS, EN RECONFIGURANT ET SÉCURISANT LES ACCÈS (AJOUT D'UN SYSTÈME D'OUVERTURE PAR LA CARTE OPUS) ET EN INSTALLANT DES SUPPORTS À VÉLO SUR DEUX NIVEAUX.

Investissements liés aux stationnements sécurisés pour vélo

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	0.335	0.025	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.360	0.360
Non capitalisables	0.000	0.021	0.001	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.021	0.021
Total	0.000	0.356	0.026	0.000	0.381	0.381								
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	0.355	0.026	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.381	0.381
Total	0.000	0.355	0.026	0.000	0.381	0.381								
Taux de subvention attendu													0%	

REDÉVELOPPEMENT DU TERMINUS LONGUEUIL

Le projet vise le redéveloppement du terminus Longueuil afin d'assurer une meilleure intégration urbaine d'un équipement de transport collectif. D'ailleurs, le conseil d'administration de l'Autorité a adopté des principes directeurs de mise en valeur des actifs métropolitains qui vont dans ce sens.

Le projet comporte plusieurs phases. Une première phase prendra place au-dessus de l'édicule de la station de métro et pourrait débiter au courant de l'année 2019. Cette première phase nécessitera des ententes afin de permettre des aménagements temporaires pour la clientèle du terminus, une relocalisation de la billetterie métropolitaine et l'intégration de structures de bâtiment dans une partie du terminus situé près du 100, place Charles-Lemoyne.

Ensuite, le projet vise un redéveloppement complet de l'espace du terminus actuel afin de l'intégrer au sein d'un développement immobilier. Le

nouveau terminus prendrait place sur un terrain appartenant à la Ville de Longueuil, pour lequel l'Autorité a des droits superficiaires, et sur un terrain de l'Autorité. L'échéancier de réalisation de cette phase prévoit un début des travaux au plus tôt en 2021. La phase d'études en cours permettra d'en préciser la portée et l'échéancier.

Comme le projet est toujours en cours de définition, et plus particulièrement que le phasage des investissements requis pour le redéveloppement du terminus n'est pas encore finalisé et que les sommes à investir seront revues en fonction de l'avancement du projet, il est considéré pour les fins d'inscription au PDI 2019-2028, que l'investissement du terminus temporaire se fera en 2020 et que celui du terminus permanent se fera de façon linéaire durant les cinq années suivantes, soit de 2020 à 2024. Les sommes présentées ci-dessous ont été transmises par la Ville de Longueuil.

Investissements liés au redéveloppement du terminus Longueuil

<i>(en millions de dollars)</i>	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	0.000	15.268	7.884	7.884	7.884	7.884	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	46.806	46.806
Non capitalisables	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	0.000	0.000	15.268	7.884	7.884	7.884	7.884	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	46.806	46.806
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Taux de subvention attendu													À CONFIRMER	

L'Autorité pourra, au besoin, procéder à un amendement à son PDI ou prévoir un ajustement au projet à sa prochaine programmation, suivant les discussions avec la Ville de Longueuil. Les hypothèses concernant le financement du projet ne sont pas connues à ce jour, ainsi les portions « Subventions », « Contribution ARTM » et « Taux de subvention attendu » du tableau ci-haut seront confirmées dans un PDI subséquent.

Plan de maintien des actifs

Le PDI doit présenter un plan de maintien des actifs comportant les interventions visant à favoriser la pérennité de ceux-ci, ainsi que le niveau des investissements nécessaires pour y parvenir. La section qui suit présente l'avancement des travaux de l'Autorité entourant ses actifs.

UNE VISION QUI SE DÉVELOPPE

L'Autorité ayant hérité d'une portion des actifs de l'AMT, le plan de maintien des actifs de cette dernière a été initialement utilisé pour constituer celui de l'Autorité.

AYANT L'OBLIGATION DE PRODUIRE ET DE METTRE EN APPLICATION UN PLAN DE MAINTIEN DE SES ACTIFS, L'AUTORITÉ A RETENU LES SERVICES D'UNE FIRME SPÉCIALISÉE DANS LE DOMAINE DE LA GESTION D'ACTIFS ET CERTIFIÉE PAR L'INSTITUTE ASSET MANAGEMENT (IAM) AFIN D'EFFECTUER UNE PRISE D'INVENTAIRE, D'ÉVALUER L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ET DE DRESSER LA LISTE DES TRAVAUX DE MAINTIEN D'ACTIFS À RÉALISER.

Cette firme élaborera également un plan directeur de maintien d'actifs (PDMA), incluant un plan d'investissement sur une période de dix ans.

Cette connaissance plus fine de ses actifs et de leurs besoins en investissement permettra à l'Autorité de veiller à la bonne gestion de son parc d'actifs diversifiés, mais également de développer une stratégie d'investissement en lien avec les travaux d'élaboration du plan stratégique de développement.

DES ACTIFS À MAINTENIR

Dans l'attente de l'élaboration d'un plan de maintien d'actifs pour les dix prochaines années, l'Autorité poursuit les actions du plan qui était en vigueur à l'AMT et qui prévoyait un certain nombre d'interventions visant à maintenir les actifs en bon état de fonctionnement et de service, pour conserver la valeur et minimiser le déficit de ceux-ci.

Les travaux à réaliser sont de deux types, soit le maintien des actifs (réfection de surfaces de

roulement et de revêtement intérieur ou extérieur de bâtiment, la mise aux normes de la signalisation de voies réservées, remplacement de feux bus-bus, etc.) ou la résorption du déficit de maintien d'actifs (réfection de système de drainage, réfection de marquise, etc.). Ces travaux seront confiés à l'OPTC mandataire.

Les données ci-dessous représentent les investissements, au meilleur des données actuelles en date de l'été 2018.

Investissements liés aux actifs à maintenir

<i>(en millions de dollars)</i>	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	1.358	2.420	0.880	1.124	0.146	0.880	1.674	0.880	0.110	0.110	0.000	9.583	9.583
Non capitalisables	0.000	0.044	0.078	0.029	0.036	0.005	0.029	0.054	0.029	0.004	0.004	0.000	0.310	0.310
Total	0.000	1.402	2.498	0.909	1.161	0.151	0.909	1.728	0.909	0.114	0.114	0.000	9.893	9.893
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	1.401	2.498	0.909	1.161	0.151	0.909	1.727	0.909	0.114	0.114	0.000	9.893	9.893
Total	0.000	1.401	2.498	0.909	1.161	0.151	0.909	1.727	0.909	0.114	0.114	0.000	9.893	9.893
Taux de subvention attendu													0%	

Réseau d'autobus structurant

SERVICE RAPIDE PAR BUS INTÉGRÉ À LA RECONSTRUCTION ET À LA REQUALIFICATION DE L'AXE PIE-IX

Considéré comme l'axe en transport collectif le plus important à l'est de la ligne orange du métro, le SRB Pie-IX comprendra 17 stations (15 à Montréal et 2 à Laval) dont une station terminale à Laval comprenant un stationnement incitatif de

750 cases. Il desservira des quartiers densément peuplés, des pôles d'activités majeurs et offrira des correspondances avec la ligne verte du métro, le train de banlieue de la ligne Mascouche et le futur prolongement de la ligne bleue du métro.

LE PROJET DE SRB PIE-IX PERMETTRA À PRÈS DE 40 000 USAGERS QUOTIDIENS DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF CIRCULANT DANS CET AXE DE PROFITER D'AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES, EFFICACES ET AGRÉABLES, AU SEIN D'UN PROJET URBAIN SOCIALEMENT ACCEPTABLE.

Plus qu'un simple projet d'infrastructure, le SRB Pie-IX s'insère dans une approche de corridor de transport collectif misant également sur la requalification de l'axe incluant la reconstruction des infrastructures municipales, l'intégration de systèmes de transport intelligents, l'amélioration et le verdissement de l'aménagement urbain. Il tient compte aussi des intérêts des citoyens riverains et des commerçants, et de ceux des différents partenaires dont notamment le MTQ, les villes de Montréal (incluant quatre arrondissements) et de

Laval, Hydro-Québec, Énergir, Bell, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), la STM, la STL et exo.

À la suite de l'approbation du dossier d'opportunité par le Conseil des ministres en juin 2015, un bureau de projet intégré a été mis sur pied en janvier 2016. Une première étape importante a été franchie avec la mise en service de la station Amos, un prototype grandeur nature, à l'automne 2016.

LE PROJET, EN BREF

- › Bonification de l'offre de transport collectif dans les deux directions sur 11 km (9 km à Montréal et 2 km à Laval).
- › Gain de temps de parcours pour la clientèle utilisant l'axe Pie-IX.
- › Acquisition de 24 autobus (20 de 60 pieds pour la STM / 4 de 40 pieds pour la STL).
- › Requalification des infrastructures municipales sur le territoire montréalais, ainsi que le réaménagement de l'espace public. Ces interventions seront effectuées dans le cadre du projet intégré, en partenariat avec la Ville de Montréal.
- › Gestion du projet confiée à un bureau de projet conjoint Autorité / Ville. L'Autorité a délégué à la STM sa participation à la gestion du projet.

Le dossier d'affaires du projet du SRB Pie-IX a été adopté par le Conseil des ministres le 16 mai 2018. Le projet entre ainsi officiellement en phase de réalisation. La mise en service est prévue d'ici l'automne 2022.

Ce projet est présentement admissible au PAGTCP, mais il fait en ce moment l'objet d'une évaluation d'admissibilité au PIIC, ce qui pourrait faire varier les sources et les taux de subventions présentés au tableau ci-dessous. Il importe également de mentionner que les sommes ci-dessous excluent les coûts reliés à l'achat des autobus, qui seront présentés respectivement dans les programmes des immobilisations de la STL et de la STM.

Le coût total global estimé du projet sera réévalué à la suite de la demande du ministre de prévoir l'achat d'autobus électriques ou hybrides, plutôt que l'achat d'autobus diesel, pour desservir cet axe. À cet effet, l'Autorité procédera aux étapes requises en collaboration avec la STM et la STL, menant au dépôt d'un nouveau mémoire au Conseil des ministres afin d'en démontrer les impacts sur le projet (coûts, portée, échéancier, stratégie de financement) et d'obtenir l'autorisation d'aller de l'avant avec le type d'autobus choisi. Cette orientation s'inscrit dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en améliorant la qualité de l'environnement.

Investissements liés au service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	25.209	71.186	82.989	61.451	21.876	0.292	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	237.796	263.004
Non capitalisables	18.691	24.042	26.742	20.579	9.864	1.291	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	82.518	101.209
Total	43.900	95.228	109.731	82.030	31.740	1.584	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	320.314	364.213
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	32.925	71.421	82.298	61.523	23.805	1.188	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	240.235	273.160
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	10.975	23.807	27.433	20.508	7.935	0.396	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	80.079	91.054
Total	43.900	95.228	109.731	82.030	31.740	1.584	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	320.313	364.213
Taux de subvention attendu													75%	

PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTRÉAL

Le métro de Montréal constitue la colonne vertébrale du réseau de transport collectif de la région métropolitaine et son prolongement permettra de le consolider et d'en accroître l'accessibilité.

En 2009, désirant répondre à la croissance des besoins en mobilité dans la région, le gouvernement du Québec a annoncé la création d'un bureau de projet pour étudier trois prolongements potentiels du métro de Montréal, soit les prolongements des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue.

Les travaux du bureau de projet ont permis de déposer une recommandation au gouvernement sur le séquençement des prolongements du métro, en tenant compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices que présentait chaque prolongement à l'étude, et de finaliser le dossier de présentation stratégique qui a été déposé en juillet 2013.

En septembre 2013, sur la base des recommandations formulées dans le dossier de présentation stratégique, le gouvernement du Québec a annoncé le premier stade de prolongement, soit celui de la ligne 5 bleue, et a autorisé l'AMT à réaliser le dossier d'opportunité du projet.

L'Autorité a déposé le DO au gouvernement en décembre 2017. Ce dernier l'a approuvé la même année et a autorisé, début 2018, la réalisation du dossier d'affaires et l'acquisition des terrains par voie d'expropriation.

LE PROJET, EN BREF

- › Relie l'actuelle station terminale de Saint-Michel et le secteur des Galeries d'Anjou.
- › Comporte cinq stations sur le territoire de Montréal pour une distance totale de 5,8 km.
- › Inclut des infrastructures de surface favorisant le rabattement par autobus ou en automobile aux stations Pie-IX (un terminus d'autobus) et Anjou (un terminus d'autobus et un stationnement incitatif).
- › Inclut des infrastructures opérationnelles afin d'assurer l'exploitation de ce nouveau tronçon (garage de trains, centre d'attachement, centre de services et poste de district).

La phase actuelle du projet sous la responsabilité de l'Autorité est la réalisation du DA, alors que la STM sera responsable de la réalisation des travaux à la suite de l'approbation de celui-ci par le gouvernement. L'Autorité a toutefois l'intention de déléguer l'élaboration du DA à la STM. Afin de faciliter le transfert du projet d'un programme à l'autre, il a également été convenu que la STM

procède à un règlement d'emprunt d'un montant de 364,9 M\$ pour couvrir, entre autres, une portion de la préparation du DA, la mise en place du bureau de projet et les expropriations. Le PDI 2019-2028 de l'Autorité présente toutes les sommes antérieures, soit les sommes du DPS et du DO, ainsi que les sommes pour réaliser le DA.

Investissements liés au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	31.245	27.096	14.095	9.251	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	50.442	81.687
Non capitalisables	61.072	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	61.072
Total	92.317	27.096	14.095	9.251	0.000	50.442	142.759							

Coordination métropolitaine

Les investissements prévus de 73,2 M\$ sont répartis à travers plusieurs inscriptions et concernent à la fois des projets technologiques et des projets de transport collectif.

AJOUT DE MODULES ET FONCTIONNALITÉS SAP

L'Autorité désire optimiser son progiciel de gestion intégrée (SAP) actuel. Les améliorations visent à implanter et à développer de nouveaux modules (trésorerie, gestion immobilière, interface FIORI) afin de faciliter le travail et les suivis de données.

Investissements liés à l'ajout de modules et fonctionnalités SAP														
(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	0.750	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.750	0.750
Non capitalisables	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	0.000	0.750	0.000	0.750	0.750									
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	0.750	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.750	0.750
Total	0.000	0.750	0.000	0.750	0.750									
Taux de subvention attendu													0%	

APPLICATION MOBILE CHRONO

LA VOLONTÉ DE L'AUTORITÉ D'OFFRIR À LA CLIENTÈLE DU TRANSPORT COLLECTIF DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DES SOLUTIONS D'AVANT-GARDE ET RÉPONDANT AUX EXIGENCES GRANDISSANTES DES UTILISATEURS EN MATIÈRE DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES MET EN ÉVIDENCE LE BESOIN DE FAIRE ÉVOLUER L'APPLICATION MOBILE CHRONO.

L'évolution de Chrono permettra d'intégrer de nouveaux partenaires de la mobilité ainsi que d'offrir davantage d'information pour faciliter les déplacements des usagers.

Chrono tend à évoluer vers une passerelle pour le compte mobilité, permettant à son détenteur d'avoir accès aux titres de transport ainsi qu'au mode de validation mobile en lien avec les évolutions OPUS.

Investissements liés à l'application mobile Chrono

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	1.129	1.619	1.620	1.652	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	4.891	6.020
Non capitalisables	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	1.129	1.619	1.620	1.652	0.000	4.891	6.020							
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.564	0.988	1.215	1.239	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	3.442	4.006
Gouv. fédéral	0.452	0.323	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.323	0.775
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.113	0.308	0.405	0.413	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.126	1.239
Total	1.129	1.619	1.620	1.652	0.000	4.891	6.020							
Taux de subvention attendu													79%	

CENTRALE DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE

Actuellement, sur le territoire de l'Autorité, il existe plusieurs systèmes de gestion des abonnés qui possèdent chacun leurs particularités.

Dans le but d'harmoniser la gestion des relations avec les usagers du transport collectif, il y a lieu de réfléchir à l'implantation d'une centrale de mobilité qui leur permettrait, à terme, d'accéder à l'ensemble des services offerts d'une façon homogène et intégrée.

La mise en place d'un outil métropolitain de gestion des services offerts aux usagers est une initiative déterminante afin d'y parvenir.

Investissements liés à la centrale de mobilité métropolitaine														
(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	0.500	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.500	0.500
Non capitalisables	0.000	0.119	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.119	0.119
Total	0.000	0.619	0.000	0.619	0.619									
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.465	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.465	0.465
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	0.154	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.154	0.154
Total	0.000	0.619	0.000	0.619	0.619									
Taux de subvention attendu													75%	

ÉVOLUTION DU SYSTÈME OPUS

Le système OPUS mis en service en 2008 nécessite des améliorations et des ajouts de fonctionnalités pour maintenir son niveau de réponse aux nouveaux besoins exprimés par les usagers.

Une démarche pilotée par la STM est actuellement en cours, ayant pour objectif d'intégrer la validation par carte de crédit ainsi que la migration graduelle vers une architecture par serveur centrique («account based»).

L'IMPLANTATION DE CES DEUX COMPOSANTES VISE À PERMETTRE :

- › une réduction des barrières à l'entrée menant à une augmentation de l'achalandage;
- › un accroissement de la flexibilité du point de vue tarifaire et promotionnel;
- › une amélioration de l'expérience client par la diversification des moyens de paiement, notamment via mobile.

Les données ci-dessous représentent uniquement la portion de l'Autorité et excluent celles des partenaires concernés par cette évolution d'OPUS.

Investissements liés à l'évolution du système OPUS

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	4.750	9.500	4.750	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	19.000	19.000
Non capitalisables	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	0.000	4.750	9.500	4.750	0.000	19.000	19.000							
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	3.563	7.125	3.560	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	14.248	14.248
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	1.187	2.375	1.190	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	4.752	4.752
Total	0.000	4.750	9.500	4.750	0.000	19.000	19.000							
Taux de subvention attendu														75%

INVESTISSEMENTS ET RENOUVELLEMENT DU PARC INFORMATIQUE

Afin d'assurer la performance, la fiabilité et la sécurité du parc informatique de l'Autorité, des investissements en continu sont nécessaires.

Le projet vise l'ajout de postes de travail (ordinateurs, stations d'accueil, écrans) et le remplacement du parc informatique selon le plan de désuétude interne de l'Autorité, en fonction de la durée de vie utile des actifs informatiques, et ce, pour prévenir et contrer la désuétude ainsi que pour assurer une normalisation du parc en soi.

Investissements liés aux investissements et renouvellement du parc informatique

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.140	0.040	0.040	0.080	0.130	0.080	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.370	0.510
Non capitalisables	0.030	0.020	0.010	0.020	0.040	0.030	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.120	0.150
Total	0.170	0.060	0.050	0.100	0.170	0.110	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.490	0.660
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.170	0.060	0.050	0.100	0.170	0.110	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.490	0.660
Total	0.170	0.060	0.050	0.100	0.170	0.110	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.490	0.660
Taux de subvention attendu													0%	

PLAN DES INITIATIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

La nécessité d'assurer la poursuite du développement du transport collectif tout au long de la période d'élaboration du plan stratégique de développement a été soulignée par tous les acteurs de la mobilité dans la région. D'ailleurs, l'Autorité s'efforce depuis sa création d'assurer que la révision de la gouvernance du transport collectif n'a pas d'impacts négatifs sur le service aux usagers.

Le PIDTC a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité le 24 mai dernier. Ce plan s'inscrit dans le cadre des travaux d'élaboration du PSD et sert d'intrant à ce dernier.

La portée du programme d'études du PIDTC réunit plusieurs initiatives. Pour les fins du PDI 2019-2028, seules les études mentionnées dans la correspondance du ministre du 4 juillet 2018 à propos de la participation financière du gouvernement ont été retenues. Cette liste se trouve au tableau ci-dessous. La liste complète des initiatives du PIDTC, pour sa part, se trouve à l'annexe B.

Liste des études pouvant bénéficier d'une aide financière dans le cadre du PAGTCP

OBJET DE L'ÉTUDE	COÛT	MONTANT MAXIMAL DE L'AIDE FINANCIÈRE
ÉTUDES VISANT À DÉVELOPPER LE RÉSEAU STRUCTURANT RÉGIONAL		
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro à Montréal et Laval	9 M\$	9 M\$
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans les axes des boulevards des Laurentides et de la Concorde à Laval		
Élaboration des fiches d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe de prolongement de la ligne jaune à Longueuil		
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe Brossard Longueuil		
Élaboration des fiches d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe de la ligne rose reliant le nord-est et le sud-ouest de Montréal		
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour permettre un accès direct au centre-ville à la ligne Mascouche (à Montréal et dans la couronne Nord), notamment par un mode compatible avec le REM		
Élaboration des fiches d'avant-projet pour le prolongement du SRB Pie-IX et développement d'un SRB dans l'axe de la rue Notre-Dame entre la couronne Nord-Est et le centre-ville de Montréal	3,5 M\$	2,625 M\$
Autres études en lien avec des projets d'immobilisations en transport collectif qui seraient reconnus comme des projets majeurs	3,5 M\$	3,125 M\$
TOTAL	16 M\$	14,750 M\$

Ces études alimenteront la réalisation de demandes d'aide gouvernementale ainsi que l'élaboration de *fiches d'avant-projet*, selon les exigences de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

La production de ces études sera confiée à des bureaux d'études qui auront pour mandat de :

- › réaliser les études nécessaires à la réalisation des fiches d'avant-projet pour tous les volets;
- › proposer, concevoir et réaliser les initiatives prioritaires, notamment pour les volets «Aménagement urbain, réseau cyclable métropolitain et modes actifs» et «Mise en service du Réseau express métropolitain».

LES QUATRE BUREAUX D'ÉTUDES SONT LES SUIVANTS :

- › réseau structurant régional (métro, train, REM, tramway, SRB);
- › dessertes par autobus sur le réseau routier supérieur;
- › aménagement urbain, réseau cyclable métropolitain et modes actifs;
- › préparation à la mise en service du Réseau express métropolitain.

Investissements liés au Plan des initiatives de développement du transport collectif

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Non capitalisables	0.000	5.333	5.333	5.334	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	16.000	16.000
Total	0.000	5.333	5.333	5.334	0.000	16.000	16.000							
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	4.917	4.917	4.917	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	14.751	14.751
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	0.416	0.416	0.417	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.249	1.249
Total	0.000	5.333	5.333	5.334	0.000	16.000	16.000							
Taux de subvention attendu													92%	

PROVISION POUR L'ACQUISITION DE TERRAINS

Afin de répondre aux besoins croissants en transport collectif, il est nécessaire d'identifier des sites potentiels pour permettre la réalisation, l'agrandissement ou l'amélioration des infrastructures de transport collectif, telles que des stationnements ou des terminus, ou encore pour assurer l'ajout de services sur le territoire.

Cette provision offre la flexibilité requise pour saisir les occasions d'affaires lorsque celles-ci se présentent, afin d'assurer une maîtrise foncière adéquate aux projets de l'Autorité et de ses partenaires.

Investissements liés à la provision pour l'acquisition de terrains

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	1.000	3.000	5.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	9.000	9.000
Non capitalisables	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	0.000	1.000	3.000	5.000	0.000	9.000	9.000							
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	1.000	3.000	5.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	9.000	9.000
Total	0.000	1.000	3.000	5.000	0.000	9.000	9.000							
Taux de subvention attendu													0%	

PROVISION POUR L'AMÉLIORATION DES ESPACES LOCATIFS

L'Autorité est locateur de plusieurs emplacements commerciaux sur des sites dont elle est propriétaire, soit des terminus situés à Laval, Longueuil et Montréal. Actuellement, on compte au-delà de 30 emplacements loués.

Cette provision permet le développement de nouveaux locaux commerciaux, la rénovation d'espaces actuellement occupés ainsi que la remise en état des espaces à la fin de baux et la préparation de locaux pour de nouveaux locataires. Cette provision offre la flexibilité requise pour assurer une saine gestion des espaces locatifs tout en permettant de garantir que des services de proximité sont accessibles aux abords du transport collectif.

Investissements liés à la provision pour l'amélioration des espaces locatifs

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	0.150	0.150	0.150	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.450	0.450
Non capitalisables	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	0.000	0.150	0.150	0.150	0.000	0.450	0.450							
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	0.150	0.150	0.150	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.450	0.450
Total	0.000	0.150	0.150	0.150	0.000	0.450	0.450							
Taux de subvention attendu													0%	

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

Pour mener à bien cet important projet qui aura un impact significatif sur le transport collectif de la région, l'Autorité assure son entière collaboration avec la Caisse de dépôt et placement du Québec en échangeant de l'information et en négociant des ententes visant la pleine intégration de ce nouveau service sur le territoire.

L'Autorité consent tous les efforts nécessaires pour anticiper les changements engendrés par le projet du REM, tant dans sa phase de planification et de construction, où il sera souhaitable d'atténuer les impacts des travaux pour les clients circulant sur le réseau, que dans sa mise en place, où l'arrimage complet avec les autres modes de transport sur le territoire est essentiel.

Elle travaille d'ailleurs de concert avec les équipes techniques des OPTC, de CDPQ Infra, du bureau du REM et du MTQ afin de planifier les mesures d'atténuation qui seront mises en place pour maintenir des services de transport collectif durant les travaux du REM.

PROVISION POUR L'AMÉLIORATION DES TERMINUS PENDANT LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Une provision a été prévue afin de mettre en place des mesures d'atténuation, lesquelles seront à définir lorsque les informations sur le projet de REM auront été raffinées. Les mesures d'atténuation visent à implanter des améliorations aux terminus d'autobus actuels, en soutien aux services d'atténuation du chantier fournis par les opérateurs, afin d'offrir des alternatives attrayantes aux services des lignes de train qui seront perturbés ou réduits.

Investissements liés à la provision pour amélioration des terminus pendant la construction du Réseau express métropolitain

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	5.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	5.000	5.000
Non capitalisables	0.000	0.160	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.160	0.160
Total	0.000	5.160	0.000	5.160	5.160									
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	1.720	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.720	1.720
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	1.720	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.720	1.720
CONTRIBUTION ARTM	0.000	1.720	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.720	1.720
Total	0.000	5.160	0.000	5.160	5.160									
Taux de subvention attendu													67%	

PROVISION POUR LA RÉALISATION DE MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR AUTOBUS PENDANT LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Une provision a été prévue afin de mettre en place des mesures d'atténuation, lesquelles seront à définir lorsque les informations sur le projet de REM auront été raffinées. Les mesures d'atténuation visent à implanter des mesures préférentielles pour autobus, en soutien aux services d'atténuation du chantier fournis par les opérateurs, afin d'offrir des alternatives attrayantes aux services des lignes de train qui seront perturbés ou réduits.

Investissements liés à la provision pour la réalisation de mesures préférentielles pour autobus pendant la construction du Réseau express métropolitain

(en millions de dollars)	ANTÉRIEURS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0.000	15.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	15.000	15.000
Non capitalisables	0.000	0.490	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.490	0.490
Total	0.000	15.490	0.000	15.490	15.490									
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0.000	15.490	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	15.490	15.490
Gouv. fédéral	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Autres	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CONTRIBUTION ARTM	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	0.000	15.490	0.000	15.490	15.490									
Taux de subvention attendu													100%	

Annexe A

Études 2019



L'Autorité prévoit réaliser, en 2019, des études lui permettant de soutenir sa mission. Ces études sont majoritairement en lien avec la mise en œuvre du Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021, mais également en lien avec les évolutions technologiques. Ces études pourraient donner lieu à de nouvelles inscriptions dans un PDI subséquent et à des ajustements aux inscriptions existantes

PLAN DES INITIATIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF 2018-2021

L'ensemble des inscriptions du PIDTC se trouve dans le tableau suivant.

Tableau des études du PIDTC

RÉSEAU STRUCTURANT RÉGIONAL (MÉTRO, TRAIN, REM, TRAMWAY, SRB)

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro à Montréal et Laval.

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans les axes des boulevards des Laurentides et de la Concorde à Laval.

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil.

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe Brossard – Longueuil.

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe de la ligne rose reliant le nord-est et le sud-ouest de Montréal.

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour permettre un accès direct au centre-ville à la ligne Mascouche (à Montréal et dans la couronne Nord), notamment par un mode compatible avec le REM.

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour le prolongement du SRB Pie-IX jusqu'au boulevard Notre-Dame à Montréal.

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant reliant la couronne Nord, le sud-est de Montréal et le centre-ville.

DESSERTES PAR AUTOBUS SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour l'aménagement de voies réservées aux autobus dans les axes autoroutiers 15, 19 et 640 dans la couronne Nord et Laval et 10, 20, 30 et 40 dans la couronne Sud et Longueuil.

AMÉNAGEMENT URBAIN, RÉSEAU CYCLABLE MÉTROPOLITAIN ET MODES ACTIFS

Étude de valorisation et redéveloppement des équipements de transport collectif.

Étude d'opportunité pour qualifier les accès piétonniers et cyclables aux stations de métro et gares de trains.

Étude d'opportunité pour identifier des axes du réseau de vélo métropolitain à favoriser pour faciliter l'interconnexion des réseaux TC et cyclables.

PRÉPARATION À LA MISE EN SERVICE DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Étude de besoins pour des mesures préférentielles aux autobus pour l'accès aux stations du REM sur la Rive-Sud et aménagement de ces mesures.

Études et actions de mise en œuvre nécessaires à la refonte des réseaux d'autobus desservant l'antenne Rive-Sud du REM.

Études d'opportunité pour identifier les projets d'accès piétonniers et cyclables aux stations du REM.

ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

Le secteur des transports, notamment collectifs, est en profonde transformation. Motivée par la volonté d'améliorer la mobilité et l'expérience clientèle du transport collectif de la grande région métropolitaine, l'Autorité se penchera sur plusieurs innovations technologiques, dont l'évolution de l'application mobile Chrono.

Chrono a le potentiel pour devenir l'assistant idéal dans la chaîne complète de déplacement des usagers: de la planification (recherche d'itinéraire) jusqu'à l'utilisation du titre (validation). Pour mieux cerner les améliorations potentielles, des études seront menées en ce sens et seront arrimées aux travaux entourant la refonte du système tarifaire de la région métropolitaine.

Les évolutions souhaitées devront être planifiées et s'appuyer sur une synchronisation optimale entre l'ensemble des données et des acteurs qui l'alimentent.

À ce sujet, l'Autorité possède trois systèmes liés à la vente et la perception de titres de transport:

- › Mercure qui permet la gestion des abonnements liés aux titres TRAM et plusieurs titres locaux.
- › InfOPUS qui stocke l'ensemble des données de validation des titres de transport. Ces données sont bonifiées, analysées et exploitées pour l'utilisation des titres, les valeurs tarifaires, l'achalandage, les origines et destinations des déplacements.
- › InfoTitre qui intègre l'ensemble des informations sur la vente de titres.

Les études prévues viseront à proposer des évolutions et améliorations souhaitées pour ces systèmes, en tenant compte du nouveau contexte de gouvernance confiant à l'Autorité la compétence exclusive de la tarification des services de transport collectif. L'Autorité devra également s'assurer que ces systèmes évoluent en cohérence avec la refonte tarifaire, dont le déploiement débutera à temps pour l'arrivée du REM, prévue à compter de 2021.

Annexe B

Actifs de l'Autorité

STATIONNEMENTS INCITATIFS	EXPLOITANTS
Stationnement Cartier	STL
Stationnement De Montarville	RTL
Stationnement Chevrier (express 90)	RTL
Stationnement Panama	RTL
Stationnement Le Carrefour	STL
Stationnement Montmorency	STL
Stationnement Saint-Martin	STL
Stationnement Radisson	STM
Stationnement Angrignon	STM

TERMINUS	EXPLOITANTS
Terminus Panama	RTL
Terminus De Montarville	RTL
Terminus Longueuil	RTL
Terminus Centre-Ville (inclut Mansfield)	exo
Terminus Cartier	STL
Terminus Le Carrefour	STL
Terminus Montmorency	STL
Terminus Angrignon	STM
Terminus Côte-Vertu	STM
Terminus Radisson	STM

BILLETTERIES	EXPLOITANTS
Terminus Angrignon	exo
Terminus Cartier	STL
Terminus Montmorency	STL
Terminus Longueuil	RTL
Terminus Radisson	exo
Terminus Centre-Ville (TCV)	exo
Gare Vendôme	exo
Gare Ste-Thérèse	exo
Gare Parc	exo
Gare Centrale	exo
Gare Lucien-L'Allier	exo

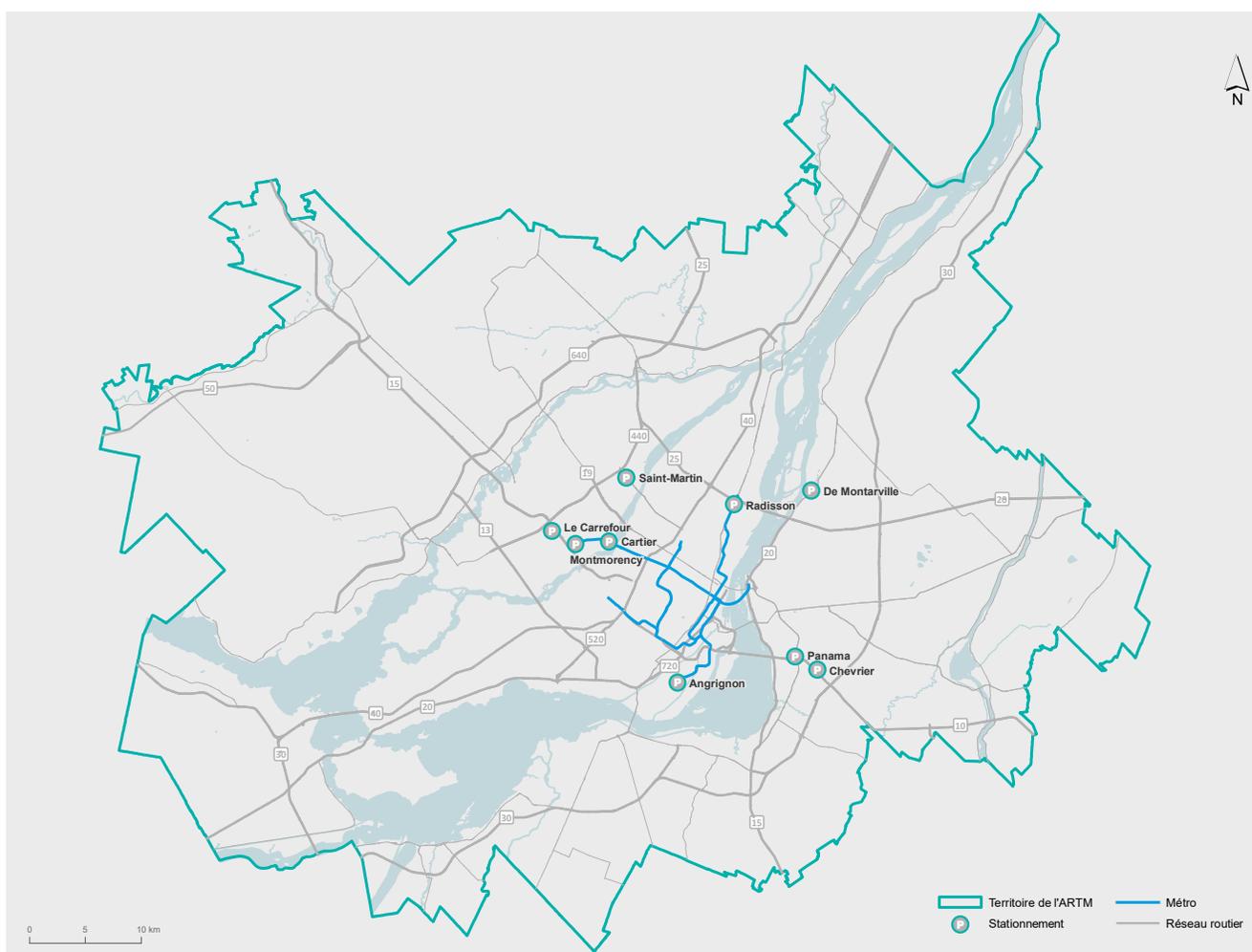
VOIES RÉSERVÉES	EXPLOITANTS
VR Bretelle Chevrier	RTL
VR Lafayette/Accès terminus Longueuil	RTL
VR Lapinière	RTL
VR Bretelle Taschereau	RTL
VR Route 132/134	exo
VR Route 125/Pie-IX	STM
VR Pont Champlain	exo
VR Newman	STM
VR Marc-Cantin	exo
VR Sherbrooke	STM
VR Taschereau	RTL
VR Roland-Therrien	RTL
VR Côte-Vertu	STM
VR Concorde	STL
VR Henri-Bourassa	STM
VR Des Laurentides/Pont-Viau	STL
VR Carrie-Derick	exo
VR A10	exo
VR A25	exo
VR A13/A440	exo
Approche TCV: De la Cathédrale/Notre-Dame	exo
Approche TCV: De l'inspecteur	exo
Approche TCV: Duke	exo
VR Chomedey/Lachapelle/Laurentien/Marcel-Laurin	STL
VR mesure préférentielle Sherbrooke	STM
VR Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges	STM

AUTRES BIENS MÉTROPOLITAINS	EXPLOITANTS
Gare d'autocars de Montréal	ARTM
Station Amos	STM
Système OPUS	STM

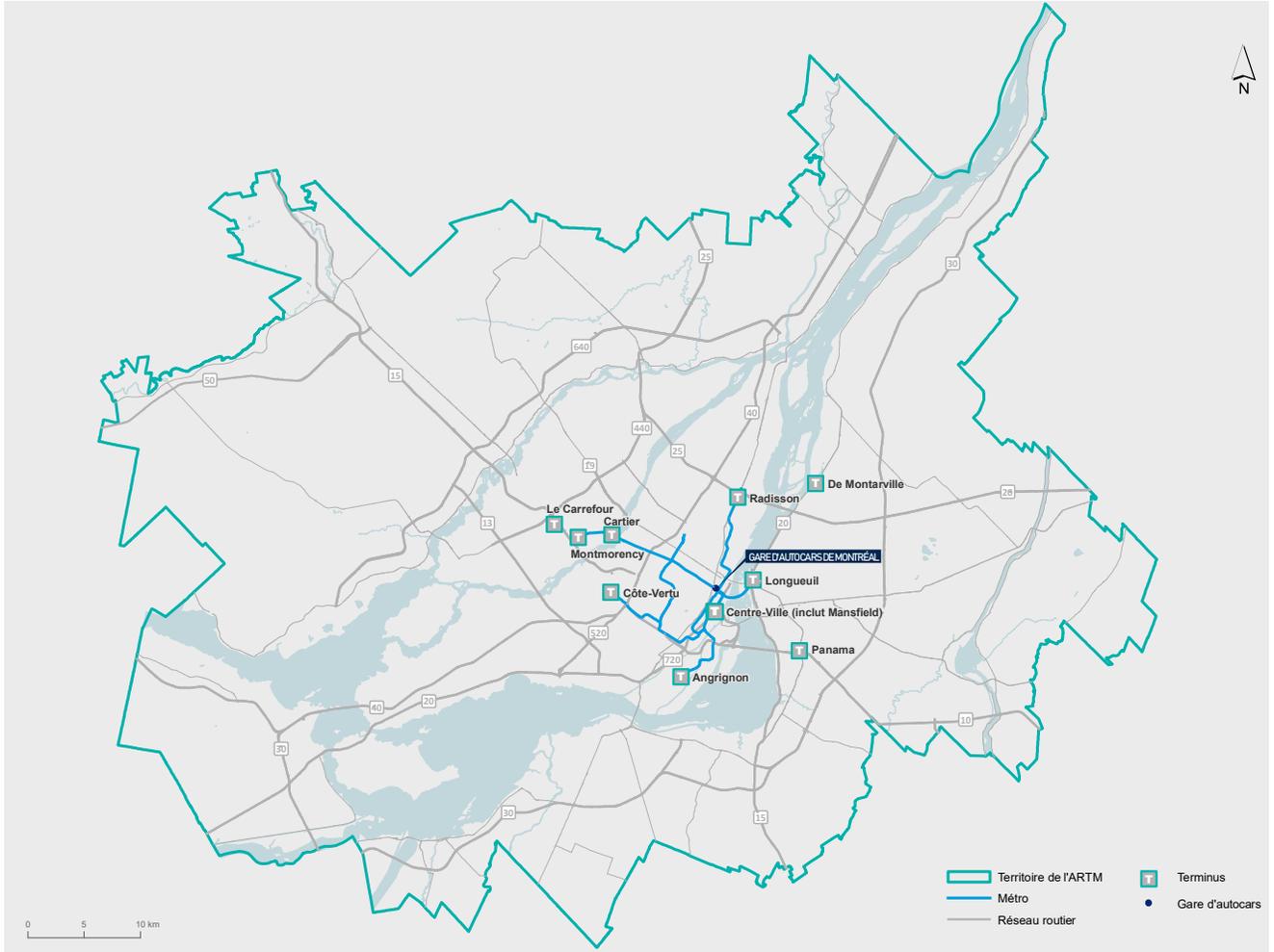
Annexe C

Cartes des actifs de l'Autorité

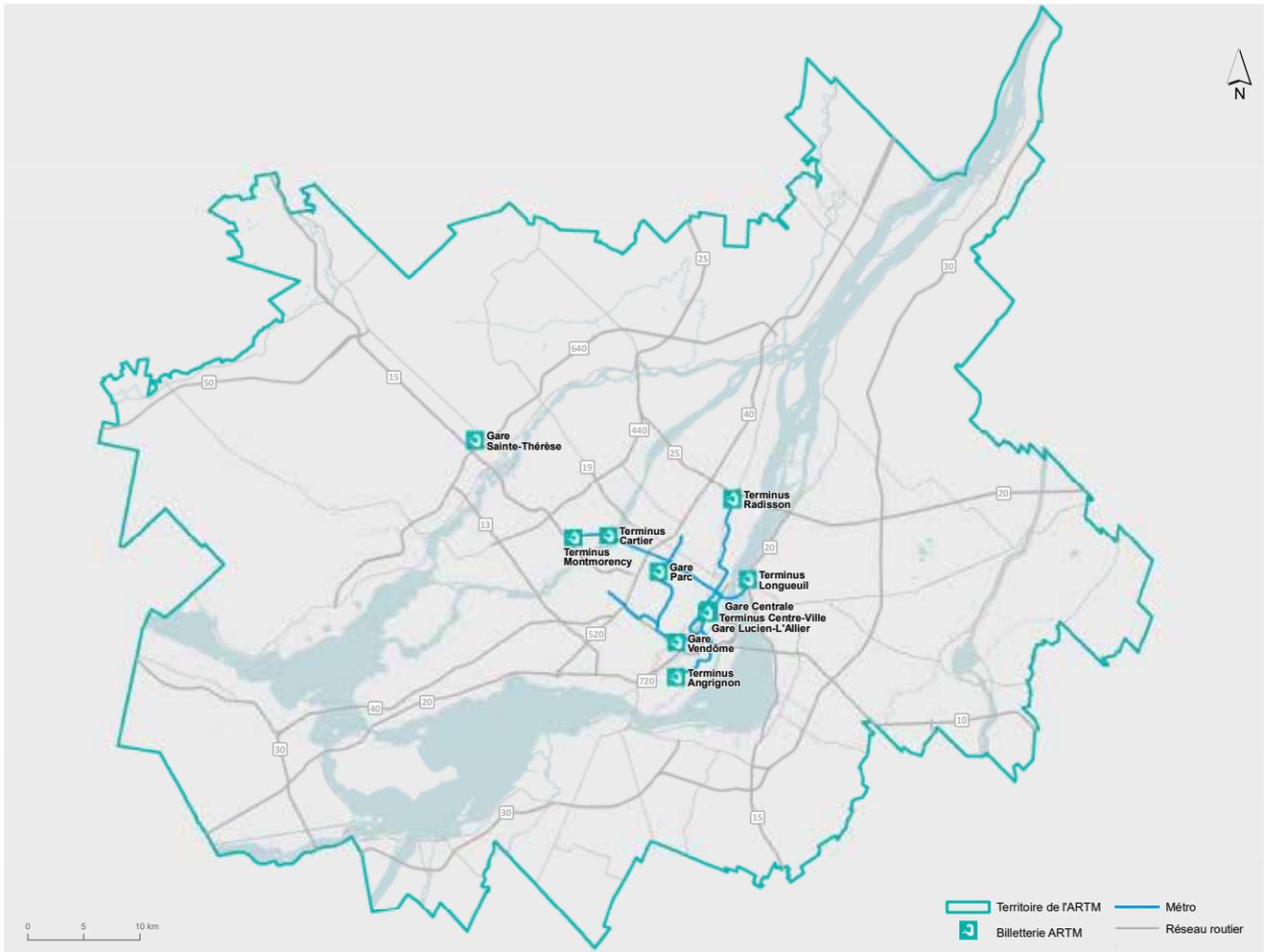
STATIONNEMENTS INCITATIFS



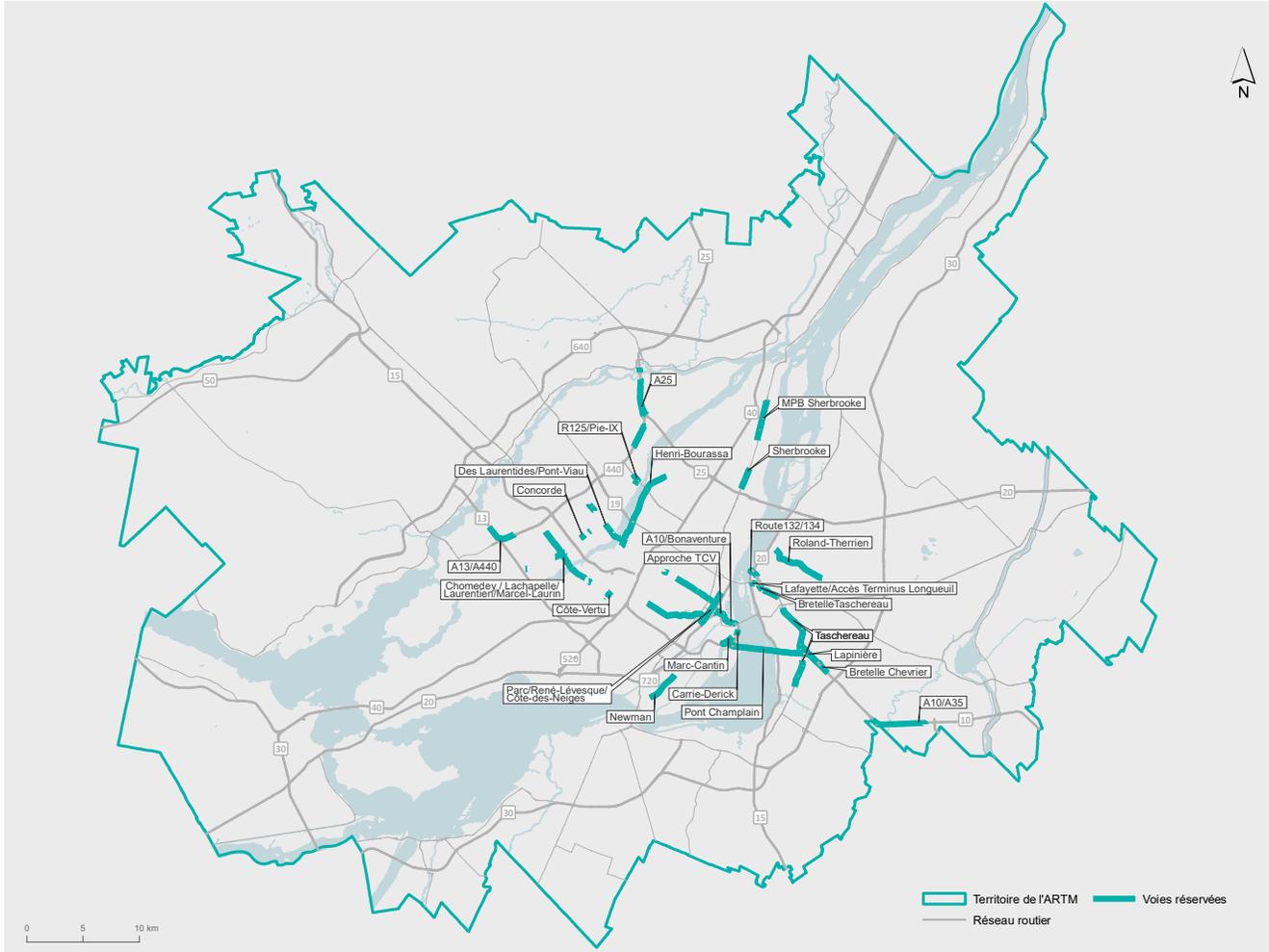
TERMINUS



BILLETTERIES



VOIES RÉSERVÉES





 700, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 2110
Montréal (Québec) H3B 5M2
