



Programme  
des immobilisations  
2020-2029

Planifier, organiser,  
financer et promouvoir

# Pour faire avancer la mobilité



Autorité régionale  
de transport métropolitain

[artm.quebec](http://artm.quebec)

# Table des matières

## **Mot des dirigeants** **2**

---

## **L'Autorité en bref** **4**

---

Mission . . . . . 4

Mandats . . . . . 5

Territoire . . . . . 6

## **Cadre de réalisation** **7**

---

Les projets structurants . . . . . 7

Les actifs métropolitains . . . . . 8

Innovations technologiques . . . . . 10

## **Portrait financier** **11**

---

Subventions . . . . . 11

Impact des investissements sur le service de la dette . . . . . 11

## **Sommaire des investissements** **19**

---

Équipements métropolitains . . . . . 21

    Plan de maintien des actifs . . . . . 28

Réseau d'autobus structurant . . . . . 29

Coordination métropolitaine . . . . . 31

## **Annexes** **50**

---

Annexe A – Études . . . . . 50

Annexe B – Actifs de l'autorité . . . . . 52

Annexe C – Acronymes et abréviations . . . . . 53



**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.**

# Mot des dirigeants



**C'**est avec beaucoup d'enthousiasme que nous vous présentons le *Programme des immobilisations 2020-2029* (PDI 2020-2029) de l'Autorité régionale de transport métropolitain, qui s'appuie notamment sur un portrait détaillé et minutieux des besoins en immobilisations réalisé au cours des derniers mois.

Ce programme a été élaboré dans un contexte où l'Autorité prépare son premier *Plan stratégique de développement* (PSD) du transport collectif. Le PSD exposera une vision du développement de la mobilité durable sur le territoire jusqu'en 2050, soit pour les trente prochaines années, et présentera une planification des services et des infrastructures pour la décennie à venir. Le PSD indiquera également les équipements, les infrastructures et les services nécessaires pour y arriver. Le début de sa mise en œuvre est prévu en 2020.



## Soutenir l'élan de la mobilité

Avec des investissements totaux de 646,1 M\$ sur dix ans, le PDI 2020-2029 témoigne de notre engagement à soutenir l'élan que connaît la mobilité dans la région métropolitaine.

À titre d'exemple, dès 2020, l'Autorité investira 100,77 M\$ pour la poursuite de la réalisation du SRB Pie-IX et consacrera environ 365 M\$ à ce projet porteur.

D'autres investissements, bien que plus modestes en termes de chiffres absolus, apporteront des améliorations tangibles pour les usagers du transport collectif, dont l'aménagement de stationnements sécurisés pour vélos ou l'installation de bornes électriques additionnelles dans nos stationnements incitatifs.

## Prendre le virage numérique pour une expérience de mobilité plus moderne, plus intégrée

Par ailleurs, l'Autorité entend déployer différents projets d'envergure visant à offrir une expérience de mobilité plus moderne, plus intégrée, qui contribuera à rendre le transport collectif encore plus attrayant pour l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine (centrale de la mobilité, ajout de nouvelles fonctionnalités à l'application Chrono, évolution du système OPUS et paiement ouvert, etc.).

## PIDTC : des partenaires en mode action !

Parallèlement à ces développements, l'Autorité poursuit sa collaboration avec ses partenaires dont le ministère des Transports (MTQ), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités, les organismes publics de transport en commun (OPTC) et CDPQ Infra pour l'avancement de son *Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021* (PIDTC).

Rappelons que le PIDTC de l'Autorité comporte une vingtaine d'initiatives clés, identifiées dans l'objectif de poser dès maintenant des actions concrètes pour répondre aux défis croissants de la mobilité, et ce, dans l'attente du PSD.

## Vers une gestion métropolitaine de portefeuille de projets

Précisons que le PDI 2020-2029 présente les projets relatifs aux actifs à vocation métropolitaine dont l'Autorité est propriétaire (terminus, stationnements incitatifs, billetteries, SRB Pie-IX, etc.).



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

Les projets inscrits dans les programmes des immobilisations de chacun des OPTC, ainsi que ceux liés au Réseau express métropolitain, complètent le portrait des investissements en transport collectif prévus dans la région métropolitaine de Montréal.

Dans une perspective d'assurer une plus grande cohésion métropolitaine, de maximiser les échanges entre les différentes parties prenantes et de favoriser l'optimisation des sources de financement, l'Autorité a mis en place, ces derniers mois, une démarche collaborative visant à définir une gestion métropolitaine de portefeuille de projets entre l'Autorité et les OPTC qui, à terme, offrira un premier regard global sur les projets structurants pour la région.

## Une région en mouvement

Enfin, de manière plus large, nous nous réjouissons des annonces des derniers mois (pensons seulement ici aux étapes cruciales franchies par le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et à la mise en service prochaine du REM). Rarement aura-t-on observé un tel dynamisme dans l'avancement de projets à la fois structurants et emballants pour la région métropolitaine de Montréal, sous l'impulsion de tous les partenaires !

L'Autorité est fière de contribuer à ce mouvement vers une mobilité plus durable, qui ne serait pas possible sans la contribution financière du gouvernement du Québec et de l'ensemble des municipalités présentes sur son territoire, que nous remercions pour leur engagement.



**Paul Côté**  
Directeur général,  
Autorité régionale de transport métropolitain

# L'Autorité en bref



## 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.

- › STM, exo, STL, RTL



## 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



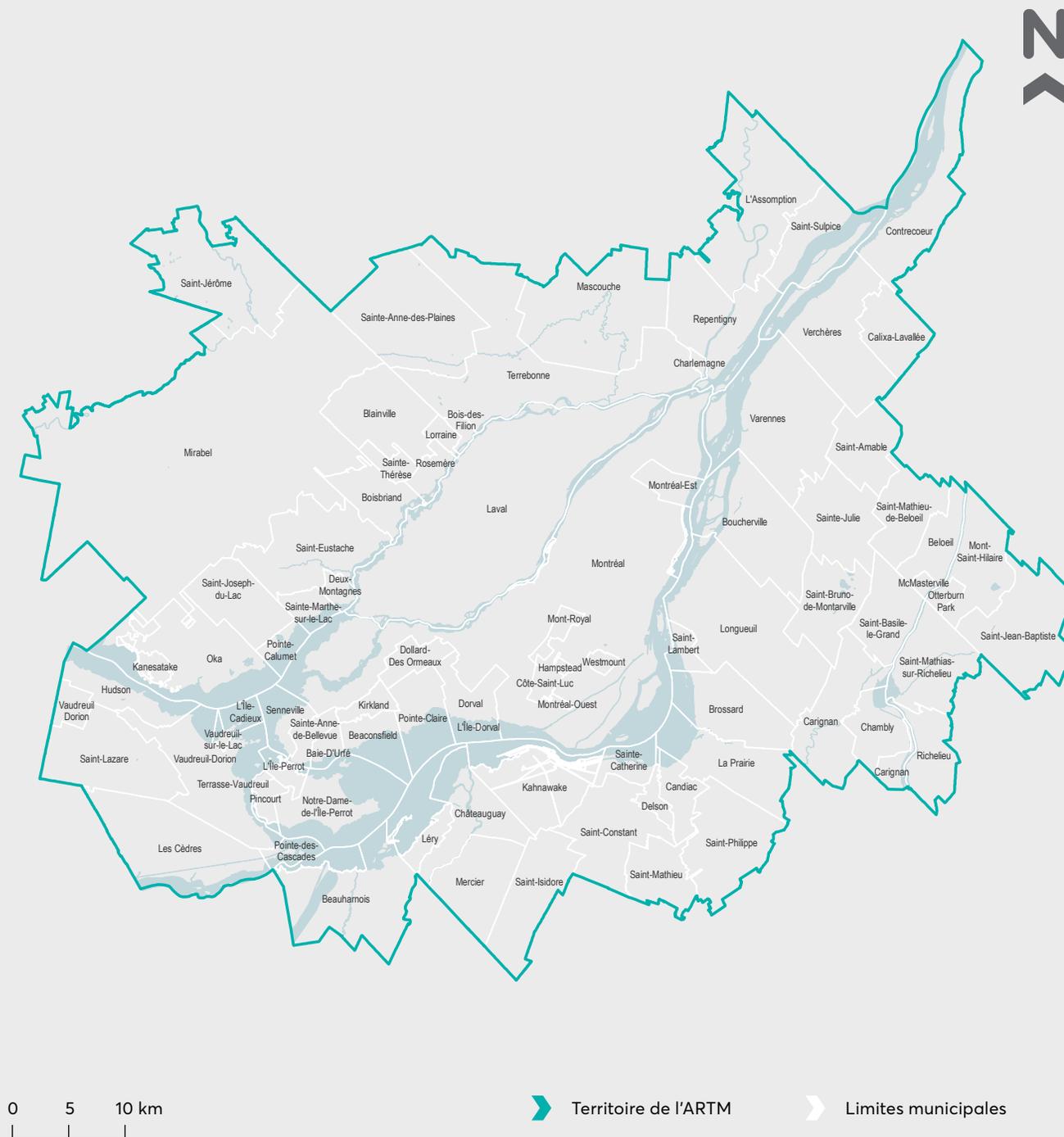
## Mandats

L'Autorité doit tenir compte des indications que lui fait le ministre des Transports du Québec pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace. Pour ce faire, elle doit notamment :

- › planifier et établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite;
- › coordonner les services de transport collectif du territoire, en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer;
- › gérer de façon rigoureuse et transparente les recettes tarifaires en provenance des services de transport collectif;
- › mettre en place des mesures pour favoriser la fluidité de la circulation dans le réseau artériel métropolitain;
- › étudier et planifier le maintien, l'amélioration ou le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport collectif;
- › promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage, notamment en établissant ou en encourageant des mesures incitatives afin de favoriser l'utilisation de ces modes;
- › exécuter toute autre fonction que lui confie le gouvernement du Québec, le ministère des Transports du Québec (MTQ) ou la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

## 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 (PDI) du transport collectif pour dix années, qui doit être conforme à son plan stratégique de développement (PSD). Ce dernier permet, entre autres, de baliser les investissements à inscrire au PDI et à 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.

Le PDI 2020-2029 de l'Autorité présente 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.



**La mobilité des personnes, notamment par le biais du développement des services de transport collectif, continue d'être au cœur des préoccupations de tous. Le PDI 2020-2029 s'inscrit dans cet élan ainsi qu'à l'intérieur des paramètres budgétaires et financiers actuels. Les investissements y sont présentés en cohérence avec le Plan québécois des infrastructures (PQI) du gouvernement du Québec, ainsi que les divers programmes d'aide auxquels les projets de l'Autorité sont admissibles.**

Le présent document repose sur trois grands piliers : les nouveaux projets structurants à l'étude, les actifs métropolitains et les innovations technologiques. À cela s'ajoutent d'autres projets permettant à l'Autorité de réaliser sa mission.

## Les projets structurants

Dans le cadre de l'élaboration du premier PSD, l'Autorité a entrepris un vaste programme de consultations publiques. Partenaires, citoyens et membres de la société civile sont invités à consulter le cadre stratégique qui présente le contexte dans lequel évolue la mobilité des personnes dans notre région et propose une vision et des principes directeurs. Cette démarche permettra aux forces vives de la région de se regrouper autour d'une vision unifiée de la mobilité pour les trente prochaines années.



**En complémentarité avec la démarche du PSD, l'Autorité vise à soutenir les grandes initiatives et les projets en cours de planification et de réalisation, planifier de nouvelles actions à réaliser à court terme ainsi qu'à prévoir les études à démarrer pour des projets structurants à plus long terme.**

Le plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) 2018-2021, qui a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité le 24 mai 2018, tient compte des priorités exprimées par la région. La liste complète et à jour des initiatives qui y sont inscrites se trouve à l'annexe A.

À ces importants exercices de planification s'ajoutent de nombreux projets en réalisation, exemplifiés par l'ajout de cinq nouvelles stations à la ligne bleue du métro, le projet de service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX ou encore le Réseau express métropolitain (REM), dont l'intégration au réseau actuel de transport collectif est sous la gouverne de l'Autorité.

Au sujet du prolongement de la ligne bleue, la phase actuelle du projet, soit la réalisation du dossier d'affaires (DA), est sous la responsabilité de l'Autorité. Son élaboration a été déléguée à la Société de transport de Montréal (STM), qui sera aussi responsable de la réalisation des travaux, à la suite de l'autorisation du gouvernement. Les coûts du projet seront présentés au programme des immobilisations de la STM.

En parallèle, une importante expertise en planification et en coordination de mesures d'atténuation se développe à l'Autorité et pourra être mise à contribution pour de futurs projets structurants. L'Autorité pourra ainsi demeurer maître d'œuvre des projets à caractère stratégique.

## De nouveaux projets structurants à l'étude

La nécessité de poursuivre le développement du transport collectif tout au long de la période d'élaboration du PSD a été soulignée par tous les acteurs de la mobilité dans la région. D'ailleurs, depuis sa création, l'Autorité s'efforce d'assurer que la révision de la gouvernance du transport collectif ne ralentit pas le développement de l'offre de services aux usagers ni la réalisation de projets déjà en marche.

Le cheminement des initiatives du PIDTC témoigne de cette volonté, comme illustré par l'annonce du gouvernement du Québec, en mars 2019, à propos de son budget 2019-2020. Le gouvernement confirmait alors son soutien financier à la réalisation d'études sur le développement de modes de transport collectif structurants dans l'axe de la ligne jaune du métro et sur le boulevard Taschereau à Longueuil. Ces études seront réalisées sous la responsabilité de l'Autorité, en étroite collaboration avec ses partenaires en transport.

L'avancement des travaux d'un mode structurant dans l'axe du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro à Montréal et Laval, ainsi que l'élaboration d'une demande de changement significatif pour autoriser le projet de prolongement du SRB Pie-IX jusqu'au boulevard Notre-Dame, témoignent également de cette volonté de soutenir l'élan du développement du transport collectif.

L'Autorité continuera à jouer un rôle central pour la réalisation de projets structurants dans les années à venir.

## Les actifs métropolitains

L'Autorité est propriétaire d'actifs à vocation métropolitaine. La liste exhaustive des actifs de l'Autorité, en date de l'été 2019, 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 métropolitains;
- › réseau d'autobus structurant;
- › métro<sup>1</sup>;
- › coordination métropolitaine.

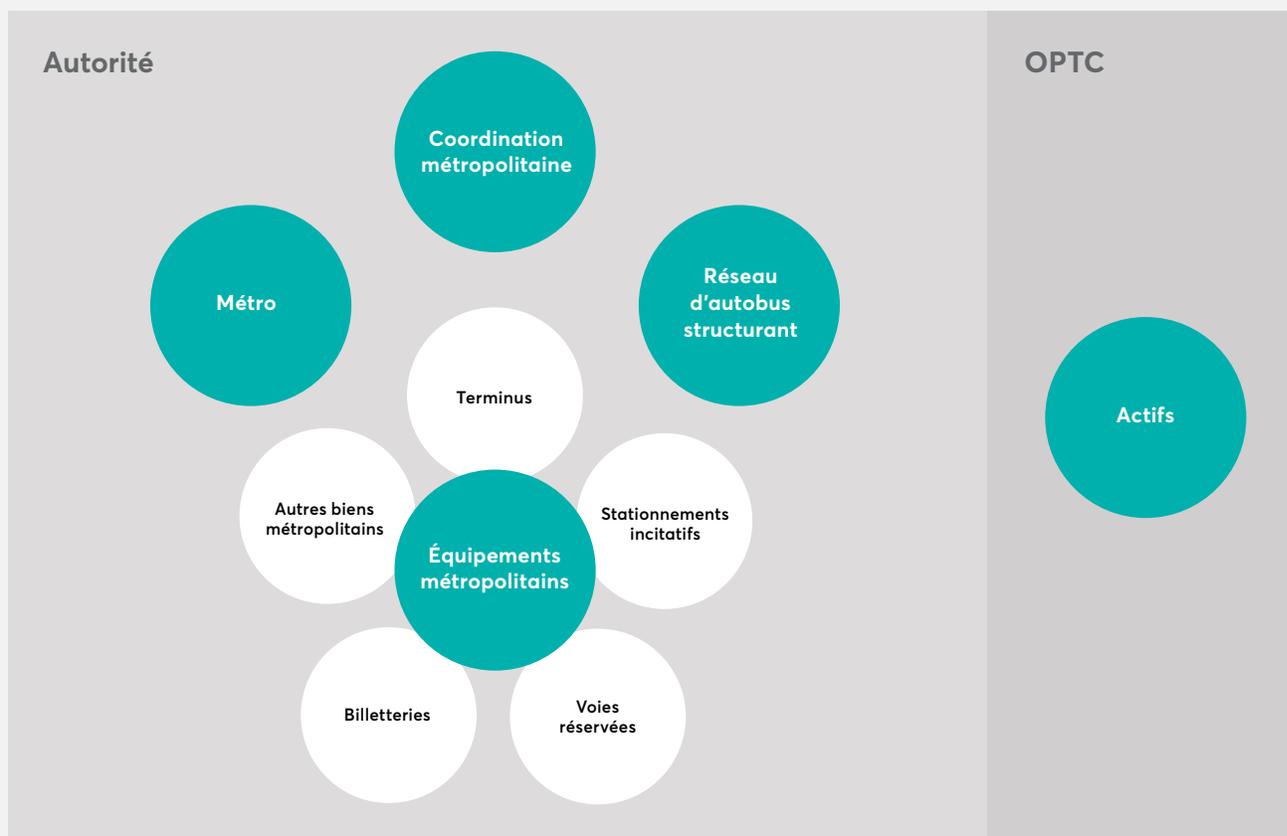
La catégorie « Équipements métropolitains » se décline quant à elle en cinq sous-catégories d'actifs : terminus, stationnements incitatifs, voies réservées, billetteries et autres biens métropolitains.

La catégorie d'actifs intitulée « Coordination métropolitaine » comprend entre autres des projets d'équipements de billetterie, des projets technologiques, des systèmes de transport intelligent, dont l'application Chrono, et des projets à vocation stratégique.

<sup>1</sup> Cette catégorie ne contient pas de projet au présent programme des immobilisations; les coûts du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal seront présentés à la programmation de la STM.

Figure 1

## Catégorisation des actifs en transport collectif dans la région métropolitaine



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 (OPTC) agissant sur son territoire : le Réseau de transport métropolitain (RTM) aussi désigné sous le nom exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la 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 comprennent 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 a été réalisé en 2019 permettant d'améliorer les connaissances de l'Autorité sur l'état de son parc d'actifs.

Une stratégie d'investissements en découlera et prendra en compte plusieurs éléments contextuels, dont l'alignement avec les ententes de délégation de gestion des sites. L'Autorité souhaite travailler avec les OPTC pour la planification et la réalisation des interventions identifiées, et ce, dans le but de maintenir une opérationnalisation efficace des infrastructures.

## Innovations technologiques

Le secteur des transports, particulièrement collectifs, est en profonde transformation. Consciente des défis dans ce secteur, l'Autorité désire se positionner afin d'anticiper les besoins au niveau technologique. Elle souhaite également s'assurer que ces innovations technologiques seront planifiées avec l'ensemble des acteurs du domaine.

L'annonce du gouvernement fédéral dans le cadre du Défi des villes intelligentes du gouvernement du Canada illustre bien cette collaboration. À ce sujet, la proposition effectuée par la Ville de Montréal, en collaboration avec ses partenaires, dont l'Autorité, a été déclarée gagnante. La proposition de la Ville vise le développement de nouvelles formes innovantes de mobilité dans le but de renforcer l'accès aux services de proximité, entre autres en matière d'alimentation.



**Qu'il s'agisse d'outils d'aide à la mobilité intégrée ou de billettique, l'Autorité est motivée par la volonté d'améliorer la mobilité et l'expérience client du transport collectif de la grande région métropolitaine.**

**Les investissements prévus visent à proposer plusieurs innovations technologiques et améliorations souhaitées pour ces systèmes technologiques, dont l'évolution de l'application mobile Chrono et du système OPUS, liés au support sur lequel on peut charger des titres de transport.**

# 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 MTQ;
- › 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.

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 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<sup>er</sup> 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'Agence métropolitaine de transport (AMT) en lien avec les actifs dont elle a hérité de cette entité. Le solde de ces emprunts, au 31 décembre 2019, se chiffrera à 106,19 M\$, dont 72,22 M\$ d'emprunts subventionnés.

Pour l'exercice 2020, le service de la dette brut pour ces emprunts hérités de l'AMT totalisera 16,70 M\$. L'Autorité recevra des subventions de 11,28 M\$, ce qui se traduira par un service de la dette net de subvention de 5,42 M\$. Ces prêts ont des termes allant jusqu'à 2042.



**Le PDI 2020-2029 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme de 581,09 M\$, dont 380,62 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 SRB Pie-IX.**

Le PDI 2020-2029 de l'Autorité ne présente aucune inscription dans la catégorie « Métro ». Le projet du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sera présenté au PDI de la STM. L'Autorité a l'intention de déléguer l'élaboration du dossier d'affaires à la STM, qui sera aussi responsable de la réalisation des travaux, à la suite de l'autorisation du gouvernement. Par conséquent, aucun emprunt relatif au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal n'est à considérer dans le PDI 2020-2029 de l'Autorité, tel qu'illustré au tableau 1. Le détail de la somme de 581,09 M\$ décrit ci-dessus et requis dans le cadre du PDI 2020-2029 se trouve au tableau 1.

Tableau 1

## Emprunts et subventions selon les catégories d'actifs

en millions (\$)

Catégorie d'actifs	Emprunt (M\$)	Portion subventionnée (M\$)	Portion non subventionnée (M\$)
Équipements métropolitains	123,58	57,54	66,03
Réseau d'autobus structurant	297,15	222,87	74,29
Coordination métropolitaine	160,35	100,21	60,14
<b>TOTAL</b>	<b>581,09</b>	<b>380,62</b>	<b>200,47</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Aucun emprunt n'est à considérer pour la catégorie « Métro » dans le programme des immobilisations 2020-2029 de l'Autorité. Les montants du service de la dette net de subvention présentés dans le tableau 2 proviennent de la dette héritée de l'AMT.

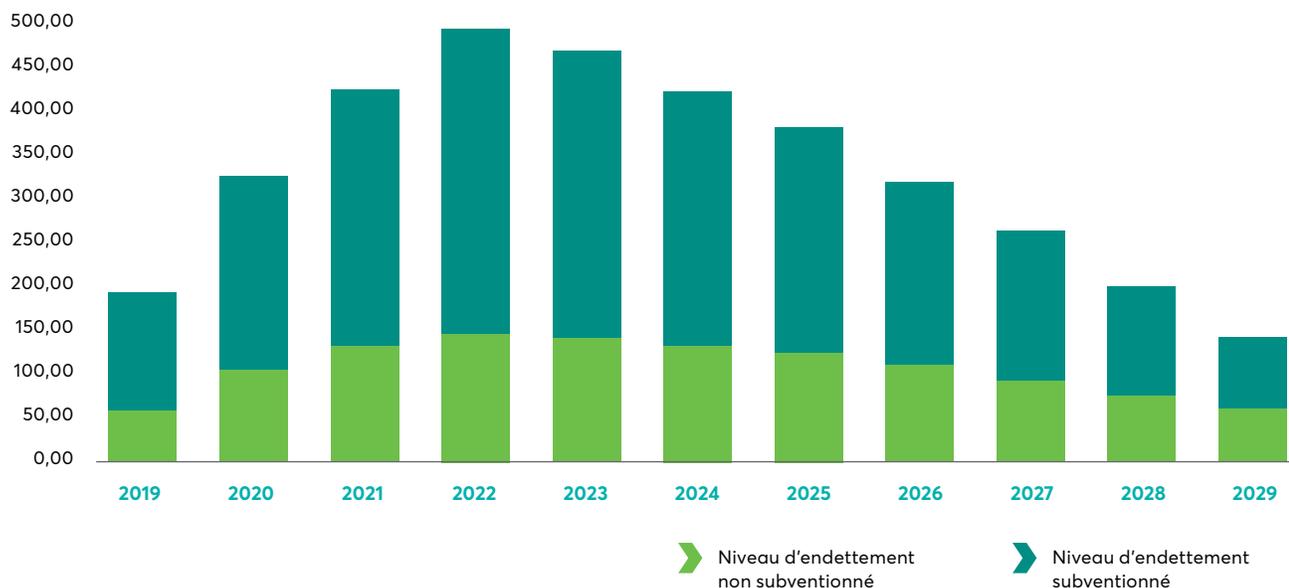
Le terme de ces emprunts est de dix ans.

La figure 2 représente le niveau consolidé d'endettement à long terme, incluant la dette héritée de l'AMT.

Figure 2

## Niveau d'endettement à long terme

en millions (\$)



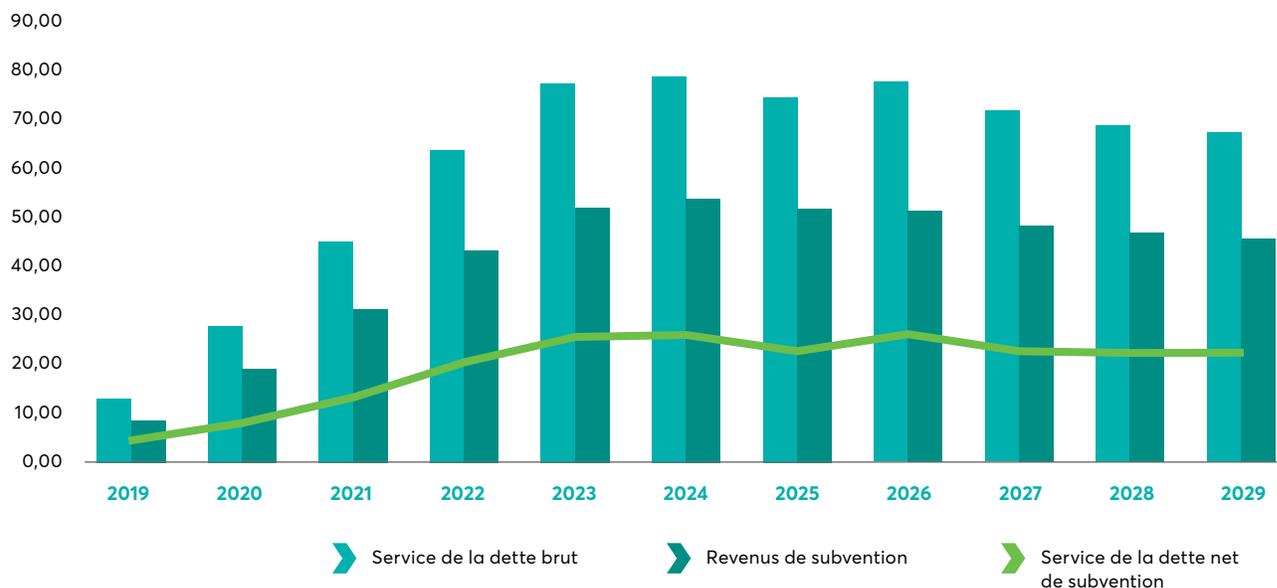
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Endettement non subventionné	57,97	97,44	129,62	147,86	141,56	132,24	124,60	107,11	92,48	76,03	58,09
Endettement subventionné	134,98	220,09	291,98	338,02	320,51	287,34	252,00	208,24	165,66	123,69	82,08
<b>Total endettement long terme</b>	<b>192,95</b>	<b>317,52</b>	<b>421,59</b>	<b>485,88</b>	<b>462,08</b>	<b>419,58</b>	<b>376,60</b>	<b>315,35</b>	<b>258,14</b>	<b>199,72</b>	<b>140,18</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le niveau d'endettement augmente significativement de 2020 à 2022 avec notamment la réalisation des projets SRB Pie-IX, équipements de billettique du REM et centrale de mobilité métropolitaine. Le tableau précédent inclut le niveau de dette sur les emprunts hérités de l'AMT.

La figure 3 représente le service de la dette consolidé, incluant la dette héritée de l'AMT.

**Figure 3**  
**Service de la dette – consolidé**  
 en millions (\$)



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Service de la dette brut	13,28	27,71	44,71	63,49	77,59	79,75	74,49	77,75	70,99	69,14	67,33
Revenus de subvention	8,91	19,27	31,10	43,35	51,99	53,75	51,72	51,07	48,59	46,72	45,09
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>4,36</b>	<b>8,44</b>	<b>13,61</b>	<b>20,14</b>	<b>25,61</b>	<b>26,00</b>	<b>22,77</b>	<b>26,69</b>	<b>22,40</b>	<b>22,42</b>	<b>22,24</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le service de la dette consolidé est constitué du service de la dette des quatre catégories d'actifs de l'Autorité, soit : équipements métropolitains, réseau d'autobus structurant, métro et coordination métropolitaine. Il n'inclut pas le service de la dette relié aux investissements des OPTC.

Tableau 2

## Service de la dette net de subvention pour les quatre catégories d'actifs de l'Autorité

en millions (\$)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Équipements métropolitains	3,24	3,75	4,37	5,47	9,17	9,09	6,41	8,85	6,85	7,27	7,50
Réseau d'autobus structurant	0,45	2,91	5,86	9,37	9,37	9,39	9,16	10,61	8,54	8,32	8,09
Métro	0,11	0,11	0,11	0,11	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Coordination métropolitaine	0,56	1,66	3,27	5,20	6,97	7,52	7,20	7,22	7,02	6,83	6,65
<b>TOTAL</b>	<b>4,36</b>	<b>8,44</b>	<b>13,61</b>	<b>20,14</b>	<b>25,61</b>	<b>26,00</b>	<b>22,77</b>	<b>26,69</b>	<b>22,40</b>	<b>22,42</b>	<b>22,24</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le service de la dette net de subvention augmente à partir de 2020. La progression, plus marquée entre 2021 et 2023, est liée notamment au projet SRB Pie-IX qui représente le plus important des investissements de l'Autorité au Programme des immobilisations 2020-2029.

Le service de la dette net de subvention atteint 26,00 M\$ en 2024. Cette évolution résulte principalement des projets : SRB Pie-IX, équipements de billettique REM, centrale de mobilité métropolitaine ainsi que redéveloppement du terminus Longueuil.

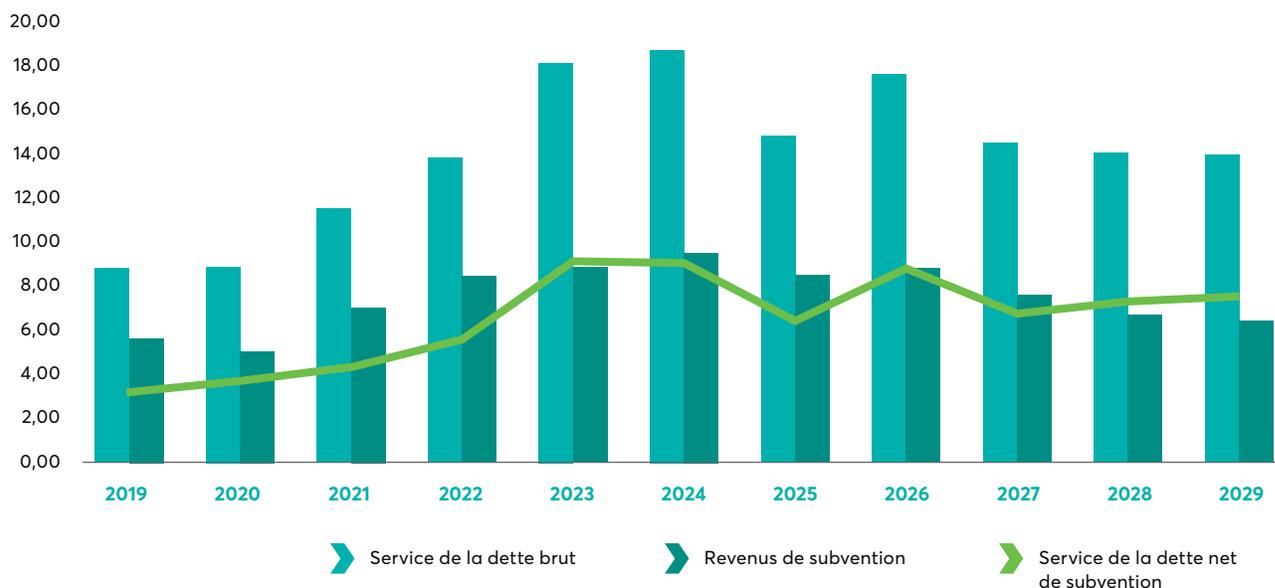
Le service de la dette net de subvention est marqué par un sommet en 2026 à 26,69 M\$, se traduisant par le remboursement de montants issus de la dette héritée de l'AMT.

L'augmentation annuelle du service de la dette net de subvention, passant de 4,36 M\$ en 2019 à 26,00 M\$ en 2024, représentera un défi pour l'Autorité en termes de financement, mais également au niveau des frais d'exploitation engendrés par les nouveaux actifs.

Le service de la dette net de subvention est payé par l'ensemble des revenus de l'Autorité. En conformité avec les règles établies par la politique de financement de l'Autorité, il pourrait avoir un impact sur le niveau des contributions municipales.

Les figures 4 à 7 présentent les services de la dette propres à chaque catégorie d'actifs incluant la dette héritée de l'AMT.

**Figure 4**  
**Service de la dette - Équipements métropolitains**  
 en millions (\$)

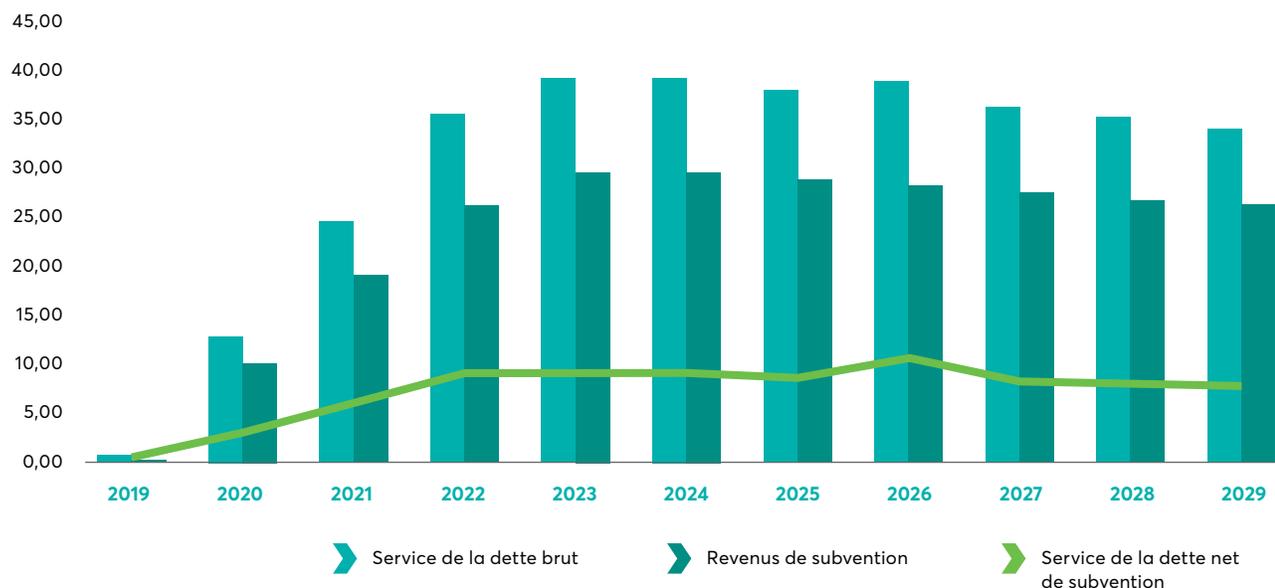


	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Service de la dette brut	8,87	8,92	11,38	13,87	18,07	18,64	14,84	17,65	14,46	14,03	13,97
Revenus de subvention	5,64	5,17	7,01	8,40	8,91	9,55	8,43	8,81	7,61	6,76	6,47
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>3,24</b>	<b>3,75</b>	<b>4,37</b>	<b>5,47</b>	<b>9,17</b>	<b>9,09</b>	<b>6,41</b>	<b>8,85</b>	<b>6,85</b>	<b>7,27</b>	<b>7,50</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

L'augmentation du service de la dette net de subvention pour la catégorie des « Équipements métropolitains », pour la période de 2020 à 2024, s'explique principalement par le projet de redéveloppement du terminus Longueuil.

**Figure 5**  
**Service de la dette – Réseau d'autobus structurant**  
 en millions (\$)

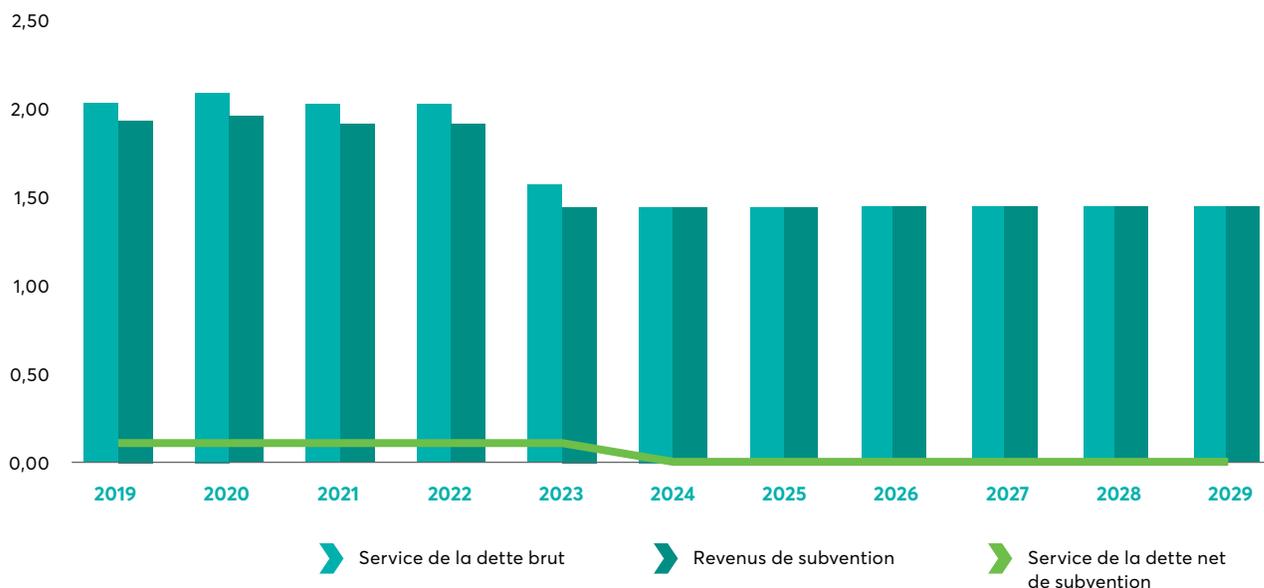


	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Service de la dette brut	0,75	13,12	24,84	35,57	39,14	39,17	38,20	38,93	36,13	35,19	34,23
Revenus de subvention	0,29	10,21	18,99	26,20	29,77	29,78	29,04	28,32	27,59	26,87	26,14
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>0,45</b>	<b>2,91</b>	<b>5,86</b>	<b>9,37</b>	<b>9,37</b>	<b>9,39</b>	<b>9,16</b>	<b>10,61</b>	<b>8,54</b>	<b>8,32</b>	<b>8,09</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

La catégorie « Réseau d'autobus structurant » représente le service de la dette prévu pour le projet SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX.

**Figure 6**  
**Service de la dette – Métro**  
 en millions (\$)

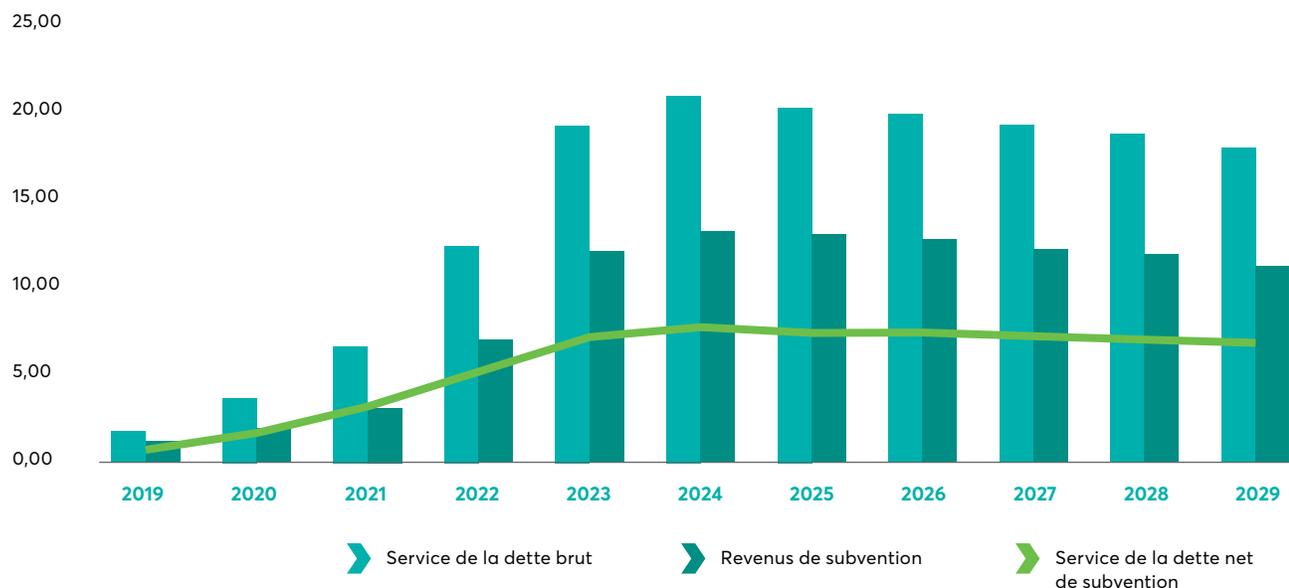


	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Service de la dette brut	2,05	2,08	2,03	2,03	1,57	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46
Revenus de subvention	1,94	1,98	1,92	1,92	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0,10</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le service de la dette net de subvention de la catégorie « Métro » découle de la dette héritée de l'AMT et ne concerne pas le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, qui est dorénavant présenté au PDI de la STM. Les revenus de subvention couvrent une grande partie du service de la dette brut.

**Figure 7**  
**Service de la dette - Coordination métropolitaine**  
 en millions (\$)



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Service de la dette brut	1,61	3,58	6,46	12,02	18,82	20,48	19,98	19,70	18,94	18,45	17,66
Revenus de subvention	1,05	1,92	3,19	6,82	11,85	12,96	12,79	12,48	11,92	11,62	11,01
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>0,56</b>	<b>1,66</b>	<b>3,27</b>	<b>5,20</b>	<b>6,97</b>	<b>7,52</b>	<b>7,20</b>	<b>7,22</b>	<b>7,02</b>	<b>6,83</b>	<b>6,65</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

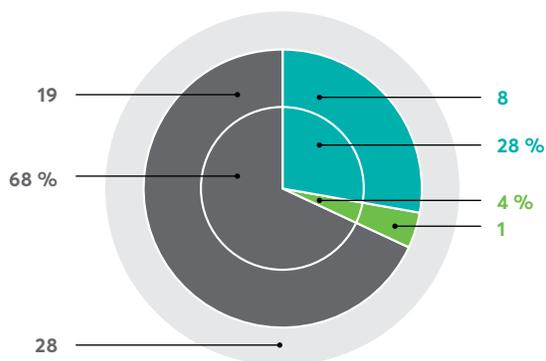
L'évolution du service de la dette net de subvention pour la catégorie « Coordination métropolitaine », sur la période de 2022 à 2024, est principalement due aux projets de la centrale mobilité et des équipements de billettique du Réseau express métropolitain.

# Sommaire des investissements

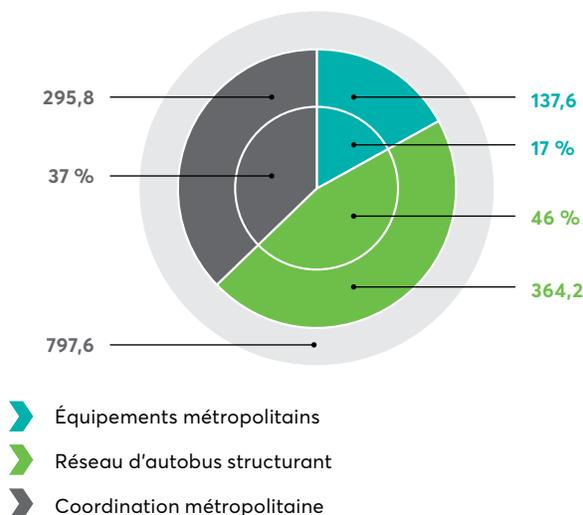
Le PDI 2020-2029 présente des investissements pour la période décennale concernée de 646,10 M\$, dont 211,70 M\$ en 2020. En ajoutant les investissements antérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à 797,56 M\$. Le plan de maintien des actifs, pour sa part, représente 49,58 M\$ pour la période décennale. Le nombre de projets et la répartition des investissements sont présentés par catégories d'actifs aux figures 8 et 9.

Le tableau sommaire suivant présente l'ensemble des investissements prévus, dont 364,21 M\$ pour le projet SRB Pie-IX, ainsi que 45,35 M\$ et 17,38 M\$ pour, respectivement, l'élaboration des dossiers d'opportunité pour les projets d'implantation d'un mode structurant de transport collectif dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil ainsi que sur le boulevard Taschereau.

**Figure 8**  
Répartition du nombre d'inscriptions en fonction des catégories d'actifs



**Figure 9**  
Répartition des investissements en fonction des catégories d'actifs  
en millions (\$)



- Équipements métropolitains
- Réseau d'autobus structurant
- Coordination métropolitaine

➤ Par ailleurs, des sommes réservées à des études sont prévues au budget d'exploitation 2020 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 et 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 3

## Sommaire des investissements PDI 2020-2029

en millions (\$)

	Programme de subvention visé	Antérieurs à 2020	2020	2021	2022	2023	2024	Total première période quinquennale	Total seconde période quinquennale	Ultérieurs à 2029	Total période décennale	Total
<b>Équipements métropolitains</b>												
Voie réservée sur la route 116 entre l'A-30 et la R-134*	PAGTCP	0,22	4,42	1,98	-	-	-	6,40	-	-	6,40	6,62
Mesures d'atténuation PTLHL sur l'axe A-20	Mobilité Montréal	0,09	1,01	0,08	-	-	-	1,09	-	-	1,09	1,17
Implantation des MPB sur l'axe R-132*	PAGTCP	0,46	10,05	0,31	-	-	-	10,35	-	-	10,35	10,81
Stationnements sécurisés pour vélos*	Non admissible	0,08	0,22	0,61	0,61	0,61	0,61	2,66	2,03	-	4,69	4,77
Bornes électriques aux stationnements incitatifs*	PAGTCP	-	0,26	0,20	-	-	-	0,46	-	-	0,46	0,46
Aménagement du terminus Longueuil*	PAGTCP	-	8,00	8,00	0,37	0,86	-	17,22	-	-	17,22	17,22
Redéveloppement du terminus Longueuil*	PAGTCP	-	2,68	5,53	5,61	10,80	10,80	35,42	10,80	-	46,22	46,22
Plan de maintien des actifs*	Non admissible	0,72	2,51	3,81	5,14	5,61	6,80	23,86	25,72	-	49,58	50,30
<b>Sous-total</b>		<b>1,57</b>	<b>29,15</b>	<b>20,50</b>	<b>11,73</b>	<b>17,87</b>	<b>18,21</b>	<b>97,45</b>	<b>38,55</b>	-	<b>136,00</b>	<b>137,57</b>
<b>Réseau d'autobus structurant</b>												
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX**	PAGTCP	115,75	100,77	87,71	52,86	7,12	-	248,46	-	-	248,46	364,21
<b>Sous-total</b>		<b>115,75</b>	<b>100,77</b>	<b>87,71</b>	<b>52,86</b>	<b>7,12</b>	-	<b>248,46</b>	-	-	<b>248,46</b>	<b>364,21</b>
<b>Coordination métropolitaine</b>												
Mesure d'atténuation REM_MPB	Convention d'aide financière	2,83	10,85	7,46	-	-	-	18,31	-	-	18,31	21,15
Mesure d'atténuation REM_Stationnements incitatifs	Convention d'aide financière	3,71	6,03	4,64	-	-	-	10,67	-	-	10,67	14,37
Mesure d'atténuation REM_Terminus	Convention d'aide financière	1,44	0,14	-	-	-	-	0,14	-	-	0,14	1,58
Plan des initiatives de développement du transport collectif	PAGTCP	4,32	8,17	1,92	-	-	-	10,08	-	-	10,08	14,40
Implantation d'un mode structurant de transport collectif dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil	PAGTCP	5,06	20,00	20,29	-	-	-	40,29	-	-	40,29	45,35
Implantation d'un mode structurant de transport collectif sur le boulevard Taschereau	PAGTCP	3,68	5,00	8,70	-	-	-	13,70	-	-	13,70	17,38
Évolution billettique paiement ouvert*	PAGTCP	0,53	1,27	6,24	9,84	8,46	2,43	28,25	-	-	28,25	28,78
Équipements de billettique du Réseau express métropolitain*	PAGTCP	4,55	4,98	7,75	26,42	5,65	1,72	46,52	-	-	46,52	51,07
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA)*	Non admissible	3,29	8,17	5,20	2,34	1,17	2,87	19,74	1,59	-	21,33	24,62
Centrale de mobilité métropolitaine*	PAGTCP	0,26	6,95	18,49	18,74	-	-	44,18	-	-	44,18	44,44
Compte mobilité*	PAGTCP	0,21	3,36	3,84	0,07	-	-	7,28	-	-	7,28	7,49
Application mobile Chrono*	PAFFITC et PAGTCP	3,54	1,23	1,25	-	-	-	2,48	-	-	2,48	6,02
Observatoire de la mobilité	Non admissible	-	0,88	-	-	-	-	0,88	-	-	0,88	0,88
Environnement analytique et d'intelligence d'affaires*	Non admissible	0,18	0,85	0,58	0,58	0,58	-	2,59	-	-	2,59	2,77
Ajout de modules au progiciel de gestion intégré	Non admissible	0,41	0,27	-	-	-	-	0,27	-	-	0,27	0,68
Évolution du progiciel de gestion intégré	Non admissible	-	0,26	0,47	0,47	-	-	1,21	-	-	1,21	1,21
Investissements et renouvellement du parc informatique	Non admissible	-	0,06	0,10	0,16	0,11	0,12	0,55	0,88	-	1,43	1,43
Provision pour l'acquisition de terrains	Non admissible	-	3,15	5,25	3,15	-	-	11,55	-	-	11,55	11,55
Provision pour l'amélioration des espaces locatifs	Non admissible	0,14	0,16	0,16	0,17	-	-	0,49	-	-	0,49	0,63
<b>Sous-total</b>		<b>34,15</b>	<b>81,78</b>	<b>92,34</b>	<b>61,93</b>	<b>15,97</b>	<b>7,14</b>	<b>259,16</b>	<b>2,47</b>	-	<b>261,63</b>	<b>295,78</b>
<b>TOTAL</b>		<b>151,46</b>	<b>211,70</b>	<b>200,55</b>	<b>126,52</b>	<b>40,96</b>	<b>25,35</b>	<b>605,07</b>	<b>41,02</b>	-	<b>646,10</b>	<b>797,56</b>

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

\* Les intérêts à court terme et les frais d'émission sont inclus dans le total des inscriptions. Les hypothèses d'intérêts long terme sont exclues du total des inscriptions présentées au sommaire des investissements et représentent une somme totale de 44,74 M\$ pour les 14 inscriptions concernées.

\*\*Les intérêts long terme du projet SRB Pie-IX sont inclus dans le coût total du projet et sont chiffrés à 24,83 M\$.

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

## Équipements métropolitains

Les investissements prévus de 137,57 M\$ sont répartis en huit inscriptions : voie réservée sur la route 116 entre l'A-30 et la R-134, mesures d'atténuation du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (PTLHL) sur l'axe A-20, implantation des mesures préférentielles pour

bus (MPB) sur l'axe R-132 (dans le cadre des mesures d'atténuation du PTLHL), stationnements sécurisés pour vélos, bornes électriques aux stationnements incitatifs, aménagement du terminus Longueuil, redéveloppement du terminus Longueuil et plan de maintien des actifs.

## Voie réservée sur la route 116 entre l'A-30 et la R-134

### Projet d'amélioration et de développement

L'axe de la route 116 est un corridor majeur pour le transport collectif sur la rive sud de Montréal, notamment par l'accès qu'il offre au réseau du métro (station Longueuil–Université-de-Sherbrooke). Le tronçon considéré représente

environ 10 km et est situé entre l'autoroute 30 et la route 134, ce qui permettra d'améliorer la fluidité et la fiabilité du service de transport collectif ainsi que de soutenir le transfert modal. Une étude de faisabilité est en cours.

## Investissements liés à la voie réservée sur la route 116 entre l'A-30 et la R-134

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	4,24	1,96	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,20	6,20
Non capitalisables	0,22	0,18	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,20	0,41
<b>Total</b>	<b>0,22</b>	<b>4,42</b>	<b>1,98</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>6,40</b>	<b>6,62</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,16	3,32	1,48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,80	4,96
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,05	1,11	0,49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,60	1,65
<b>Total</b>	<b>0,22</b>	<b>4,42</b>	<b>1,98</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>6,40</b>	<b>6,62</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>75 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de 0,96</b>

## Mesures d'atténuation au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

Le MTQ prévoit des travaux majeurs de réhabilitation de la structure du PTLHL ainsi que la réfection de chaussée sur l'autoroute 25, entre l'échangeur Sherbrooke et le pont de l'île Charron. Ces importants travaux, qui débuteront en 2020 et s'échelonnent sur une période de quatre

années, auront des impacts majeurs sur les axes avoisinants pour tous les utilisateurs du tunnel (véhicules, camions et autobus). Des mesures d'atténuation sont prévues à deux endroits : sur l'axe de l'autoroute 20 et sur l'axe de l'autoroute 132, qui deviendront pour leur part permanentes.

### Mesures d'atténuation au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine sur l'axe A-20 Projet d'amélioration et de développement

Le projet consiste à implanter, à court terme, des MPB sur l'axe de l'autoroute 20, en direction est.

### Investissements liés aux mesures d'atténuation au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine sur l'axe A-20

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	0,95	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,98	0,98
Non capitalisables	0,09	0,06	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,11	0,20
<b>Total</b>	<b>0,09</b>	<b>1,01</b>	<b>0,08</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,09</b>	<b>1,17</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	0,07	0,79	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,85	0,92
ARTM	0,02	0,22	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,24	0,26
<b>Total</b>	<b>0,09</b>	<b>1,01</b>	<b>0,08</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,09</b>	<b>1,17</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>78 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														

## Implantation des mesures préférentielles pour bus sur l'axe R-132

### Projet d'amélioration et de développement

Le projet consiste en la réalisation de MPB permanentes sur l'axe de la route 132 en direction est et ouest.

### Investissements liés à l'implantation des mesures préférentielles pour bus sur l'axe R-132

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	9,91	0,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,17	10,17
Non capitalisables	0,46	0,14	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,18	0,64
<b>Total</b>	<b>0,46</b>	<b>10,05</b>	<b>0,31</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10,35</b>	<b>10,81</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,34	7,53	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,76	8,11
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,11	2,51	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,59	2,70
<b>Total</b>	<b>0,46</b>	<b>10,05</b>	<b>0,31</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10,35</b>	<b>10,81</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de 1,55</b>	

## Stationnements sécurisés pour vélos

### Projet d'amélioration et de développement

L'un des freins à l'utilisation quotidienne du vélo réside dans la crainte de la dégradation (pluie, neige, sel), du vandalisme ou du vol de ces équipements qui restent stationnés toute la journée dans un lieu public, comme la voirie ou les espaces publics extérieurs.

Ce projet vise à déployer des vélostations, afin de favoriser l'accès au réseau structurant par les usagers qui utilisent le vélo et le vélo assisté électriquement. Les activités nécessaires incluent notamment : l'adaptation et l'élaboration du concept, la construction et l'aménagement, l'achat et l'installation des supports à vélos, l'installation d'un système d'accès par la carte OPUS, la mise en service et la promotion de la mesure.

## Investissements liés aux stationnements sécurisés pour vélos

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,08	0,22	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,20	-	-	4,64	4,72
Non capitalisables	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	-	-	0,05	0,05
<b>Total</b>	<b>0,08</b>	<b>0,22</b>	<b>0,61</b>	<b>0,20</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4,69</b>	<b>4,77</b>						
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,08	0,22	0,61	0,61	0,61	0,61	0,61	0,61	0,61	0,20	-	-	4,69	4,77
<b>Total</b>	<b>0,08</b>	<b>0,22</b>	<b>0,61</b>	<b>0,20</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4,69</b>	<b>4,77</b>						
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de 0,75</b>

## Bornes électriques aux stationnements incitatifs

### Projet d'amélioration et de développement

La progression des véhicules électriques sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal engendre un déploiement et un renforcement du réseau de recharge publique.

Le projet vise l'aménagement de nouvelles bornes à l'intérieur de stationnements incitatifs afin d'accroître l'offre de places aux véhicules électriques.

### Investissements liés aux bornes électriques aux stationnements incitatifs

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	0,23	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,43	0,43
Non capitalisables	-	0,03	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,03	0,03
<b>Total</b>	-	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,46</b>	<b>0,46</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	0,19	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,34	0,34
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	0,06	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,11	0,11
<b>Total</b>	-	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,46</b>	<b>0,46</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>								<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>					<b>0,07</b>	

## Aménagement du terminus Longueuil

### Projet d'amélioration et de développement

L'aménagement du terminus vise à accueillir la croissance de l'offre de services de transport collectif vers le terminus. Cela permettra

également d'accueillir les circuits d'autobus pendant le redéveloppement du site.

### Investissements liés à l'aménagement du terminus Longueuil

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	7,94	7,94	0,36	0,85	-	-	-	-	-	-	-	17,09	17,09
Non capitalisables	-	0,06	0,06	0,00	0,01	-	-	-	-	-	-	-	0,13	0,13
<b>Total</b>	-	<b>8,00</b>	<b>8,00</b>	<b>0,37</b>	<b>0,86</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>17,22</b>	<b>17,22</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	6,00	6,00	0,28	0,64	-	-	-	-	-	-	-	12,91	12,91
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	2,00	2,00	0,09	0,21	-	-	-	-	-	-	-	4,30	4,30
<b>Total</b>	-	<b>8,00</b>	<b>8,00</b>	<b>0,37</b>	<b>0,86</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>17,22</b>	<b>17,22</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de 2,67</b>	

## Redéveloppement du terminus Longueuil

### Projet d'amélioration et de développement

Le projet vise un réaménagement complet de l'espace du terminus actuel au rez-de-chaussée du développement immobilier réalisé par la Ville de Longueuil sur un terrain lui appartenant, pour lequel l'Autorité a des droits superficiaires, et sur un terrain qui est la propriété de l'Autorité.

La phase d'études en cours permettra d'en préciser la portée, l'échéancier et le budget.

Les sommes présentées sont basées sur des estimations à haut niveau et ont été travaillées avec l'ensemble des parties prenantes.

### Investissements liés au redéveloppement du terminus Longueuil

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	2,66	5,48	5,57	10,72	10,72	10,72	-	-	-	-	-	45,87	45,87
Non capitalisables	-	0,02	0,04	0,04	0,08	0,08	0,08	-	-	-	-	-	0,35	0,35
<b>Total</b>	-	<b>2,68</b>	<b>5,53</b>	<b>5,61</b>	<b>10,80</b>	<b>10,80</b>	<b>10,80</b>	-	-	-	-	-	<b>46,22</b>	<b>46,22</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	0,65	3,24	4,21	8,10	8,10	8,10	-	-	-	-	-	32,39	32,39
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	2,04	2,29	1,40	2,70	2,70	2,70	-	-	-	-	-	13,83	13,83
<b>Total</b>	-	<b>2,68</b>	<b>5,53</b>	<b>5,61</b>	<b>10,80</b>	<b>10,80</b>	<b>10,80</b>	-	-	-	-	-	<b>46,22</b>	<b>46,22</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>70 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>	<b>7,34</b>

# Plan de maintien des actifs

## Projet de maintien

Le PDI présente 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.

En octobre 2018, l'Autorité a octroyé un mandat à une firme externe visant l'inventaire, les conditions des actifs, l'évaluation des travaux et l'élaboration d'un plan de maintien dans un horizon de dix ans. Un rapport a été déposé à l'Autorité en juillet 2019 et identifie les interventions à effectuer pour tous les domaines de la construction (civil, bâtiment, aménagement paysager, etc.). Par la suite, un chantier sera mené afin d'affiner la stratégie d'investissements requis pour assurer le bon état des actifs de l'Autorité.

Dans l'attente du développement de la stratégie d'investissements, l'Autorité poursuit les actions de maintien visant à conserver ses actifs en bon état de fonctionnement et de service, afin de préserver leur valeur et de minimiser le déficit de maintien 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, 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 en date de l'été 2019.

## Investissements liés au plan de maintien des actifs

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,01	1,98	3,00	4,05	4,42	5,37	6,36	4,90	3,97	3,01	2,03	-	39,10	39,10
Non capitalisables	0,72	0,53	0,80	1,08	1,18	1,44	1,71	1,32	1,07	0,81	0,55	-	10,48	11,20
<b>Total</b>	<b>0,72</b>	<b>2,51</b>	<b>3,81</b>	<b>5,14</b>	<b>5,61</b>	<b>6,80</b>	<b>8,06</b>	<b>6,22</b>	<b>5,04</b>	<b>3,82</b>	<b>2,58</b>	-	<b>49,58</b>	<b>50,30</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,72	2,51	3,81	5,14	5,61	6,80	8,06	6,22	5,04	3,82	2,58	-	49,58	50,30
<b>Total</b>	<b>0,72</b>	<b>2,51</b>	<b>3,81</b>	<b>5,14</b>	<b>5,61</b>	<b>6,80</b>	<b>8,06</b>	<b>6,22</b>	<b>5,04</b>	<b>3,82</b>	<b>2,58</b>	-	<b>49,58</b>	<b>50,30</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de 6,26</b>

## Réseau d'autobus structurant

### Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX

#### Projet d'amélioration et de développement

Considéré comme l'axe en transport collectif le plus important à l'est de la ligne orange du métro, le SRB Pie-IX comprendra dix-sept stations (quinze à Montréal et deux à Laval), dont une station terminale à Laval comprenant un stationnement incitatif de 750 places. 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 SRB Pie-IX permettra aux quelque 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 de transport collectif, le SRB Pie-IX s'insère dans une approche de requalification complète de l'axe Pie-IX, ce qui inclut par conséquent la reconstruction des infrastructures municipales, l'intégration de systèmes de transport intelligents ainsi que l'amélioration et le verdissement de l'aménagement urbain. Il tient compte également des intérêts des citoyens riverains et des commerçants, comme de ceux des différents partenaires dont 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.



### 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 les usagers 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 de Montréal dans lequel la STM agit comme gestionnaire délégué de l'Autorité. Cette dernière conserve son rôle d'approbateur.

Le gouvernement du Québec étant fermement engagé à favoriser l'électrification des transports avec ses partenaires, l'acquisition de 24 autobus électriques ou hybrides est prévue dans ce projet.

Il importe aussi de mentionner que les sommes ci-dessous excluent les coûts reliés à leur achat, qui seront présentés respectivement dans les programmes des immobilisations de la STL et de la STM.

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	99,02	93,76	77,10	41,93	7,12	-	-	-	-	-	-	-	219,91	318,93
Non capitalisables	16,73	7,01	10,61	10,94	-	-	-	-	-	-	-	-	28,56	45,29
<b>Total</b>	<b>115,75</b>	<b>100,77</b>	<b>87,71</b>	<b>52,86</b>	<b>7,12</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>248,46</b>	<b>364,21</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	86,81	75,58	65,78	39,65	5,34	-	-	-	-	-	-	-	186,35	273,16
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	28,94	25,19	21,93	13,22	1,78	-	-	-	-	-	-	-	62,12	91,05
<b>Total</b>	<b>115,75</b>	<b>100,77</b>	<b>87,71</b>	<b>52,86</b>	<b>7,12</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>248,46</b>	<b>364,21</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>									<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>					<b>24,83</b>

## Coordination métropolitaine

Les investissements prévus de 295,78 M\$ sont répartis à travers plusieurs inscriptions dans le PDI 2020-2029 et concernent à la

fois des projets technologiques et des projets de transport collectifs.

### Réseau express métropolitain

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 (CDPQ) Infra 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 est

essentiel d'atténuer les impacts des travaux pour les usagers circulant dans 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.

## Mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain – Équipements métropolitains

### Projet d'amélioration et de développement

Afin d'atténuer les impacts des travaux de construction du REM sur la mobilité et le service de transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal, l'Autorité a identifié, en collaboration avec ses partenaires, les mesures d'atténuation qui doivent être mises en place. Le projet consiste donc à développer des alternatives aux services de trains de banlieue qui seront perturbés. Une convention d'aide financière intervenue entre le MTQ et l'Autorité, en mars 2019, confirme le versement d'une enveloppe par le MTQ.

Ces mesures comprendront, entre autres, l'implantation de MPB, l'aménagement ou l'agrandissement de stationnements incitatifs ainsi que l'aménagement ou le réaménagement de terminus. Il est à noter que les sommes présentées dans les tableaux ci-dessous représentent seulement la portion des investissements en immobilisation de l'enveloppe octroyée par le MTQ. De plus, ceux-ci sont réalisés sur des actifs de l'Autorité et sur des actifs appartenant aux OPTC.

## Investissements liés aux mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain (mesures préférentielles pour bus)

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	1,89	3,50	2,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,70	7,58
Non capitalisables	0,95	7,35	5,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,62	13,56
<b>Total</b>	<b>2,83</b>	<b>10,85</b>	<b>7,46</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>18,31</b>	<b>21,15</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	2,83	10,85	7,46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,31	21,15
ARTM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>2,83</b>	<b>10,85</b>	<b>7,46</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>18,31</b>	<b>21,15</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>100 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>-</b>	

## Investissements liés aux mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain (stationnements incitatifs)

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	3,71	6,03	4,64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,67	14,37
<b>Total</b>	<b>3,71</b>	<b>6,03</b>	<b>4,64</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10,67</b>	<b>14,37</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	3,71	6,03	4,64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,67	14,37
ARTM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3,71</b>	<b>6,03</b>	<b>4,64</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10,67</b>	<b>14,37</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>100 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>-</b>	

## Investissements liés aux mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain (terminus)

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	1,34	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,14	1,48
Non capitalisables	0,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,09
<b>Total</b>	<b>1,44</b>	<b>0,14</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,14</b>	<b>1,58</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	1,44	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,14	1,58
ARTM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1,44</b>	<b>0,14</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,14</b>	<b>1,58</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>100 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>-</b>	

## Plan des initiatives de développement du transport collectif

### Projet d'amélioration et de développement

Le PIDTC, qui a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité le 24 mai 2018, 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 a évolué depuis son lancement, puisque plusieurs initiatives ont cheminé au sein des processus d'approbation ministériels.

La liste complète et mise à jour des initiatives du PIDTC se trouve à l'annexe A.

Le tableau 4 ci-dessous présente les études en cours portant sur des projets majeurs visant à développer le réseau structurant régional de transport collectif, ayant des sommes prévues pour leur élaboration au PDI 2020-2029 et pouvant bénéficier d'une aide financière.

**Tableau 4**  
**Liste des initiatives du PIDTC au PDI 2020-2029**

Objet de l'étude
<b>Études visant à développer le réseau structurant régional</b>
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 projet de décongestion de la ligne orange et de la station Berri-UQAM et de la progression de l'offre*.
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 intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe 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.
Étude pour la mise en place d'un tramway entre le centre-ville de Montréal et Lachine.
Autres études en lien avec des projets d'immobilisations en transport collectif qui seraient reconnus comme des projets majeurs.

\* Cette étude remplace l'élaboration de la 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 se trouvant dans la correspondance ministérielle du 4 juillet 2018.

### Investissements liés au Plan des initiatives de développement du transport collectif

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	4,32	8,17	1,92	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,08	14,40
<b>Total</b>	<b>4,32</b>	<b>8,17</b>	<b>1,92</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10,08</b>	<b>14,40</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	3,77	7,59	1,78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,38	13,15
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,54	0,57	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,71	1,25
<b>Total</b>	<b>4,32</b>	<b>8,17</b>	<b>1,92</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10,08</b>	<b>14,40</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>91 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														

## Implantation d'un mode structurant de transport collectif dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil

### Projet d'amélioration et de développement

En continuité de l'étude inscrite au PIDTC 2018-2021 de l'Autorité et à la suite de l'approbation de la FAP par le Conseil des ministres, la phase de démarrage du projet a été autorisée. À cet effet, des études visant à élaborer le DO seront amorcées avec l'objectif de déterminer le mode de transport le plus approprié, depuis la station de métro Longueuil-Université-de-

Sherbrooke jusqu'au secteur Jacques-Cartier à proximité de l'hôpital Pierre-Boucher, dans le but d'améliorer la mobilité des citoyens sur la Rive-Sud de la région métropolitaine.

Pour ce faire, l'Autorité a délégué la gestion du projet au RTL. Ce dernier mettra en place un bureau de projet intégrant l'ensemble des partenaires, dont la Ville de Longueuil.

## Investissements liés à l'implantation d'un mode structurant de transport collectif dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	5,06	20,00	20,29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,29	45,35
<b>Total</b>	<b>5,06</b>	<b>20,00</b>	<b>20,29</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>40,29</b>	<b>45,35</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	5,06	20,00	20,29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,29	45,35
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>5,06</b>	<b>20,00</b>	<b>20,29</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>40,29</b>	<b>45,35</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>100 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														

## Implantation d'un mode structurant de transport collectif sur le boulevard Taschereau

### Projet d'amélioration et de développement

Le boulevard Taschereau est un axe de transport stratégique pour le développement de la Rive-Sud et pour les communautés qu'il traverse. Il est actuellement emprunté par plusieurs lignes d'autobus opérées par exo et le RTL.

Au cours des dernières années, plusieurs études se sont penchées sur la transformation du boulevard Taschereau entre la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke et le terminus Panama (jonction avec l'autoroute 10). En considérant

l'arrivée du REM et en continuité de l'étude inscrite au PIDTC 2018-2021 de l'Autorité, les études qui seront menées dans le cadre du DO, découlant de l'approbation de la FAP par le Conseil des ministres, permettront de déterminer le mode de transport le plus approprié.

L'Autorité a délégué la gestion du projet au RTL qui mettra en place un bureau de projet intégrant l'ensemble des partenaires, dont la Ville de Longueuil.

## Investissements liés à l'implantation d'un mode structurant de transport collectif sur le boulevard Taschereau

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	3,68	5,00	8,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,70	17,38
<b>Total</b>	<b>3,68</b>	<b>5,00</b>	<b>8,70</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>13,70</b>	<b>17,38</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	3,68	5,00	8,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,70	17,38
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3,68</b>	<b>5,00</b>	<b>8,70</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>13,70</b>	<b>17,38</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>100 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>-</b>

## Évolution billettique et paiement ouvert

### Projet d'amélioration et de développement

Le système OPUS est voué à évoluer afin d'offrir aux usagers du transport collectif de la grande région métropolitaine de Montréal des solutions plus modernes. En facilitant les solutions technologiques de mobilité, l'objectif du paiement ouvert est d'offrir un nouveau mode de paiement et de validation afin de réduire les barrières à l'entrée et ainsi d'attirer de nouveaux utilisateurs du transport collectif et plus de voyageurs occasionnels.

Ce projet est également un prérequis pour assurer un virage potentiel vers l'usage des téléphones intelligents comme mode de paiement et/ou de validation.

### Investissements liés à l'évolution billettique et paiement ouvert

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	1,26	6,19	9,76	8,40	2,41	-	-	-	-	-	-	28,03	28,03
Non capitalisables	0,53	0,01	0,05	0,07	0,06	0,02	-	-	-	-	-	-	0,21	0,75
<b>Total</b>	<b>0,53</b>	<b>1,27</b>	<b>6,24</b>	<b>9,84</b>	<b>8,46</b>	<b>2,43</b>	-	-	-	-	-	-	<b>28,25</b>	<b>28,78</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,40	0,95	4,68	7,38	6,35	1,82	-	-	-	-	-	-	21,18	21,58
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,13	0,32	1,56	2,46	2,12	0,61	-	-	-	-	-	-	7,06	7,19
<b>Total</b>	<b>0,53</b>	<b>1,27</b>	<b>6,24</b>	<b>9,84</b>	<b>8,46</b>	<b>2,43</b>	-	-	-	-	-	-	<b>28,25</b>	<b>28,78</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>								<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>					<b>4,49</b>	

## Équipements de billettique du Réseau express métropolitain

### Projet d'amélioration et de développement

Dans le cadre de la réalisation du REM, l'Autorité est responsable de la fourniture, de l'installation, de la mise en service, de l'exploitation et de la maintenance ainsi que du remplacement des équipements de vente et perception des titres de transport dans l'ensemble des stations. Les équipements seront compatibles avec le système OPUS et s'inscriront dans le cadre des travaux de la refonte tarifaire.

Le projet comprend l'acquisition et l'installation des équipements de billettique pour les vingt-six stations du REM ainsi que son intégration au système central OPUS.

## Équipements de billettique du Réseau express métropolitain

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	4,51	4,94	7,69	26,22	5,61	1,71	-	-	-	-	-	-	46,17	50,68
Non capitalisables	0,03	0,04	0,06	0,20	0,04	0,01	-	-	-	-	-	-	0,35	0,39
<b>Total</b>	<b>4,55</b>	<b>4,98</b>	<b>7,75</b>	<b>26,42</b>	<b>5,65</b>	<b>1,72</b>	-	-	-	-	-	-	<b>46,52</b>	<b>51,07</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	3,41	3,74	5,81	19,81	4,24	1,29	-	-	-	-	-	-	34,89	38,30
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,14	1,25	1,94	6,60	1,41	0,43	-	-	-	-	-	-	11,63	12,77
<b>Total</b>	<b>4,55</b>	<b>4,98</b>	<b>7,75</b>	<b>26,42</b>	<b>5,65</b>	<b>1,72</b>	-	-	-	-	-	-	<b>46,52</b>	<b>51,07</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>									<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>				<b>7,94</b>	

## Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS

### Projet de maintien

La solution OPUS, comme tout système informatique, doit être mise à jour régulièrement. Ce plan vise, dans un horizon de cinq ans, à adresser les enjeux de désuétude des différentes composantes et à permettre l'acquisition de

nouveaux équipements afin de maintenir le taux de disponibilité et de performance de ces équipements de vente et perception, en plus d'améliorer le système OPUS.

### Investissements liés au programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	3,02	8,08	5,14	2,31	1,15	2,83	1,57	-	-	-	-	-	21,10	24,12
Non capitalisables	0,26	0,09	0,06	0,03	0,01	0,03	0,02	-	-	-	-	-	0,23	0,50
<b>Total</b>	<b>3,29</b>	<b>8,17</b>	<b>5,20</b>	<b>2,34</b>	<b>1,17</b>	<b>2,87</b>	<b>1,59</b>	-	-	-	-	-	<b>21,33</b>	<b>24,62</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	3,29	8,17	5,20	2,34	1,17	2,87	1,59	-	-	-	-	-	21,33	24,62
<b>Total</b>	<b>3,29</b>	<b>8,17</b>	<b>5,20</b>	<b>2,34</b>	<b>1,17</b>	<b>2,87</b>	<b>1,59</b>	-	-	-	-	-	<b>21,33</b>	<b>24,62</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de 3,70</b>

## Centrale de mobilité métropolitaine

### Projet d'amélioration et de développement

Le projet consiste à la mise en place d'une plateforme unique de services reliés à la mobilité dans la région métropolitaine pour accompagner

l'utilisateur tout au long de son déplacement et lui offrir, en temps réel, une information fiable, complète et intégrée.

### Investissements liés à la centrale de mobilité métropolitaine

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	6,41	18,35	18,59	-	-	-	-	-	-	-	-	43,36	43,36
Non capitalisables	0,26	0,54	0,14	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-	0,83	1,08
<b>Total</b>	<b>0,26</b>	<b>6,95</b>	<b>18,49</b>	<b>18,74</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>44,18</b>	<b>44,44</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,19	5,22	13,87	14,05	-	-	-	-	-	-	-	-	33,14	33,33
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,06	1,74	4,62	4,68	-	-	-	-	-	-	-	-	11,05	11,11
<b>Total</b>	<b>0,26</b>	<b>6,95</b>	<b>18,49</b>	<b>18,74</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>44,18</b>	<b>44,44</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de 6,90</b>	

## Compte mobilité

### Projet d'amélioration et de développement

Les abonnés du transport collectif utilisent actuellement des solutions différentes pour gérer leurs abonnements selon l'opérateur desservant leur territoire (exo, RTL, STL, STM, etc.).

Dans le cadre des démarches entreprises par l'Autorité, notamment la refonte tarifaire qui vise à harmoniser les programmes d'abonnement et à offrir des formules de tarification plus flexibles,

la centralisation des abonnements vers une plateforme unique devient incontournable.

L'objectif du projet est donc de mettre en place la notion de compte mobilité, passerelle vers les outils de la future mobilité intégrée, tout en favorisant une mise en œuvre rapide de la refonte tarifaire.

### Investissements liés au compte mobilité

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,08	3,28	3,82	0,07	-	-	-	-	-	-	-	-	7,17	7,26
Non capitalisables	0,12	0,08	0,03	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	0,11	0,23
<b>Total</b>	<b>0,21</b>	<b>3,36</b>	<b>3,84</b>	<b>0,07</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>7,28</b>	<b>7,49</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,16	2,52	2,88	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	5,46	5,62
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,05	0,84	0,96	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	1,82	1,87
<b>Total</b>	<b>0,21</b>	<b>3,36</b>	<b>3,84</b>	<b>0,07</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>7,28</b>	<b>7,49</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>								<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>					<b>1,13</b>	

## Application mobile Chrono

### Projet d'amélioration et de développement

L'évolution de l'application mobile Chrono permettra de consolider son rôle de planificateur d'itinéraires, principalement grâce à de nouvelles fonctionnalités, l'intégration de nouveaux

partenaires de la mobilité, ainsi que l'ajout d'informations pour faciliter les déplacements des usagers.

### Investissements liés à l'application mobile Chrono

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	3,49	1,22	1,24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,46	5,94
Non capitalisables	0,06	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,02	0,08
<b>Total</b>	<b>3,54</b>	<b>1,23</b>	<b>1,25</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2,48</b>	<b>6,02</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	2,04	0,92	0,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,86	3,89
Gouv. fédéral	0,89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,89
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,62	0,31	0,31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,62	1,24
<b>Total</b>	<b>3,54</b>	<b>1,23</b>	<b>1,25</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2,48</b>	<b>6,02</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>79 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>								<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>					<b>0,61</b>	

## Observatoire de la mobilité

### Projet d'amélioration et de développement

Dans l'exercice de son mandat, l'Autorité agit comme expert et est la référence en matière de planification de la mobilité des personnes et du système de transport collectif. Sa capacité à poser un portrait des habitudes de déplacement, à établir l'offre de services de transport collectif, à suivre l'état des réseaux de transport ainsi qu'à évaluer l'impact de grands projets de développement est directement tributaire de ce rôle d'expert. Afin de consolider ce rôle, le développement de trois premiers outils stratégiques à court terme est considéré.

De manière plus spécifique, le projet consiste à :

- › **mettre en place** un entrepôt de données et implanter un outil interactif de diffusion et de visualisation des données des enquêtes Origine-Destination 2018 et antérieures, permettant de poser un portrait personnalisé des habitudes de déplacement des personnes dans la région de Montréal ainsi que de leur évolution depuis les vingt dernières années;
- › **mettre en place** un entrepôt de données et de règles de normalisation des données sur l'offre de services de transport collectif diffusées au standard *General Transit Feed Specification* (GTFS), développer un calculateur d'indicateurs et d'évaluation des plans de dessertes et développer un outil interactif d'aide à la décision pour visualiser le réseau de transport collectif de la région métropolitaine;
- › **moderniser** le logiciel de simulation des déplacements sur un réseau de transport collectif permettant d'évaluer les impacts d'interventions sur l'offre et la demande de transport, notamment dans le contexte de l'étude des grands projets d'infrastructures.

### Investissements liés à l'observatoire de la mobilité

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	0,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,76	0,76
Non capitalisables	-	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,12	0,12
<b>Total</b>	-	<b>0,88</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,88</b>	<b>0,88</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	0,88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,88	0,88
<b>Total</b>	-	<b>0,88</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,88</b>	<b>0,88</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>-</b>

## Environnement analytique et d'intelligence d'affaires

### Projet d'amélioration et de développement

Ce projet consiste à doter l'Autorité d'un entrepôt de données centralisé et structuré ainsi que d'une infrastructure technologique lui permettant d'exploiter ces données. Cela permettra de

répondre aux besoins de l'Autorité en matière d'analytique avancée et d'intelligence d'affaires au profit de la région métropolitaine.

### Investissements liés à l'environnement analytique et d'intelligence d'affaires

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,05	0,84	0,57	0,57	0,57	-	-	-	-	-	-	-	2,56	2,62
Non capitalisables	0,13	0,01	0,01	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-	-	0,03	0,16
<b>Total</b>	<b>0,18</b>	<b>0,85</b>	<b>0,58</b>	<b>0,58</b>	<b>0,58</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>2,59</b>	<b>2,77</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,18	0,85	0,58	0,58	0,58	-	-	-	-	-	-	-	2,59	2,77
<b>Total</b>	<b>0,18</b>	<b>0,85</b>	<b>0,58</b>	<b>0,58</b>	<b>0,58</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>2,59</b>	<b>2,77</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>								<b>Montant exclu du total projet d'une valeur de</b>					<b>0,38</b>	

## Progiciel de gestion intégré

L'Autorité doit prévoir les budgets pour réaliser les changements majeurs qui sont requis dans le cadre des affaires des groupes Finances et

trésorerie, Ressources humaines et Relation exploitants et gestion des infrastructures.

## Ajout de modules au progiciel de gestion intégré

### Projet d'amélioration et de développement

Ces sommes visent à implanter et à développer de nouveaux modules afin de faciliter le travail et les suivis de données.

## Investissements liés à l'ajout de modules au progiciel de gestion intégré

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,41	0,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,27	0,68
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>0,41</b>	<b>0,27</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,27</b>	<b>0,68</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,41	0,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,27	0,68
<b>Total</b>	<b>0,41</b>	<b>0,27</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,27</b>	<b>0,68</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														

## Évolution du progiciel de gestion intégré

### Projet d'amélioration et de développement

Le projet consiste à réaliser des ajouts de fonctionnalités et à apporter des améliorations aux fonctions existantes concernant notamment

la comptabilité financière, la budgétisation et le suivi des dépenses et des revenus.

### Investissements liés à l'évolution du progiciel de gestion intégré

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	0,26	0,47	0,47	-	-	-	-	-	-	-	-	1,21	1,21
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	-	<b>0,26</b>	<b>0,47</b>	<b>0,47</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,21</b>	<b>1,21</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	0,26	0,47	0,47	-	-	-	-	-	-	-	-	1,21	1,21
<b>Total</b>	-	<b>0,26</b>	<b>0,47</b>	<b>0,47</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,21</b>	<b>1,21</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>-</b>	

## Investissements et renouvellement du parc informatique

### Projet d'amélioration et de développement

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.

### Investissements liés aux investissements et renouvellement du parc informatique

en millions (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	0,06	0,10	0,16	0,11	0,12	0,37	0,15	0,12	0,12	0,12	-	1,43	1,43
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	-	<b>0,06</b>	<b>0,10</b>	<b>0,16</b>	<b>0,11</b>	<b>0,12</b>	<b>0,37</b>	<b>0,15</b>	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>	-	<b>1,43</b>	<b>1,43</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	0,06	0,10	0,16	0,11	0,12	0,37	0,15	0,12	0,12	0,12	-	1,43	1,43
<b>Total</b>	-	<b>0,06</b>	<b>0,10</b>	<b>0,16</b>	<b>0,11</b>	<b>0,12</b>	<b>0,37</b>	<b>0,15</b>	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>	-	<b>1,43</b>	<b>1,43</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>-</b>

## Provision pour l'acquisition de terrains

### Projet d'amélioration et de développement

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 (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	3,15	5,25	3,15	-	-	-	-	-	-	-	-	11,55	11,55
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	-	<b>3,15</b>	<b>5,25</b>	<b>3,15</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>11,55</b>	<b>11,55</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	3,15	5,25	3,15	-	-	-	-	-	-	-	-	11,55	11,55
<b>Total</b>	-	<b>3,15</b>	<b>5,25</b>	<b>3,15</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>11,55</b>	<b>11,55</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>-</b>

## Provision pour l'amélioration des espaces locatifs

### Projet d'amélioration et de développement

L'Autorité est locateur de plusieurs emplacements commerciaux sur des sites dont elle est propriétaire.

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 des baux

et la préparation de locaux pour de nouveaux locataires. Cette provision offre la flexibilité requise pour assumer une saine gestion des espaces locatifs, tout en assurant 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 (\$)

	Antérieurs	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,14	0,16	0,16	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	0,49	0,63
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>0,14</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	<b>0,17</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,49</b>	<b>0,63</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,14	0,16	0,16	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	0,49	0,63
<b>Total</b>	<b>0,14</b>	<b>0,16</b>	<b>0,16</b>	<b>0,17</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,49</b>	<b>0,63</b>
<b>Taux de subvention attendu</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>-</b>	

# Annexes

## Annexe A – Études

L'Autorité prévoit réaliser, en 2020, des études lui permettant de soutenir sa mission. Ces études sont majoritairement en lien avec la mise en œuvre du PIDTC 2018-2021, mais également en lien avec la refonte tarifaire. 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 en date de l'élaboration du PDI 2020-2029 se trouve dans le tableau 5 suivant.

Tableau 5

#### Ensemble des inscriptions du PIDTC en date de l'élaboration du PDI 2020-2029

Réseau structurant régional (métro, trains, REM, tramways, 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 de la Concorde et des Laurentides à Laval.
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant reliant la couronne nord, le sud-est de Montréal et le centre-ville.
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.
Étude pour la mise en place d'un tramway entre le centre-ville de Montréal et Lachine.
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un projet de décongestion de la ligne orange et de la station Berri-UQAM et de la progression de l'offre.
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour le prolongement du SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX jusqu'au boulevard Notre-Dame à Montréal.
Dessertes par autobus sur le réseau routier supérieur
Élaboration de fiches 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.
Campagne de promotion des modes actifs.
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.

### Refonte tarifaire

La démarche de refonte tarifaire vise à favoriser et à faciliter la mobilité des citoyens de la région métropolitaine de Montréal, notamment en harmonisant la tarification des services de transport.

La technologie, en agissant comme facilitateur d'une expérience de mobilité améliorée, sera au centre de cette réflexion concernant les opportunités de l'environnement actuel de vente

et perception (OPUS, carte OPUS étudiants en ligne (CEEL), abonnement, etc.) et identification des modifications nécessaires pour le nouveau cadre tarifaire. L'implantation progressive d'améliorations tarifaires tout au long de la démarche, jusqu'en décembre 2024, nécessitera vraisemblablement des investissements en immobilisations dans les prochaines années.

## Annexe B – Actifs de l'autorité

Stationnements incitatifs	Exploitant
Stationnement Angrignon	STM
Stationnement Cartier	STL
Stationnement Chevrier (express 90)	RTL
Stationnement De Montarville	RTL
Stationnement Dorval	exo
Stationnement Le Carrefour	STL
Stationnement Montmorency	STL
Stationnement Namur (est et ouest)	STM
Stationnement Panama	RTL
Stationnement Radisson	STM
Stationnement Saint-Martin	STL
Stationnement Seigneurial	RTL
Stationnement Sherbrooke	STM

Terminus	Exploitant
Terminus Angrignon	STM
Terminus Cartier	STL
Terminus Centre-Ville (inclut Mansfield)	exo
Terminus Côte-Vertu	STM
Terminus De Montarville	RTL
Terminus Dorval	STM
Terminus Henri-Bourassa Sud	STM
Terminus Le Carrefour	STL
Terminus Longueuil	RTL
Terminus Montmorency	STL
Terminus Panama	RTL
Terminus Radisson	STM

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

Voies réservées	Exploitant
VR A10 (Montréal et Rive-Sud)	exo
VR A13/A440	exo
VR A20	RTL
VR A25	exo
VR A25/A440	exo
VR Approches TCV	exo
VR Bretelle Taschereau	RTL
VR Carrie-Derick	exo
VR Chomedey/Lachapelle/Laurentien/Marcel-Laurin	STL
VR Concorde/ Notre-Dame	STL
VR Côte-Vertu	STM
VR Des Laurentides/Pont-Viau	STL
VR Henri-Bourassa	STM
VR Lafayette/accès terminus Longueuil	RTL
VR Lapinière	RTL
VR Marc-Cantin	exo
VR Mesure préférentielle Auguste/Taschereau	RTL
VR mesure préférentielle Sherbrooke	STM
VR Newman	STM
VR Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges	STM
VR Pont Champlain	exo
VR Pont Victoria	RTL
VR Riverside	RTL
VR Route 125/Pie-IX (Laval)	STM
VR Route 125/Pie-IX (Montréal)	STM
VR Route 132/134	exo
VR Saint-Charles	RTL
VR Sherbrooke Est	STM
VR Taschereau	RTL

Autres biens métropolitains	Exploitant
Gare d'autocars de Montréal	STM
Station Amos	STM
Système OPUS	STM

\* En date de l'été 2019

## Annexe C – Acronymes et abréviations

Objet	Description
<b>AMT</b>	Agence métropolitaine de transport
<b>Autorité</b>	Autorité régionale de transport métropolitain
<b>CDPQ</b>	Caisse de dépôt et placement du Québec
<b>CEEL</b>	Carte Opus étudiants en ligne
<b>CMM</b>	Communauté métropolitaine de Montréal
<b>CSEM</b>	Commission des services électriques de Montréal
<b>DA</b>	Dossier d'affaires
<b>DO</b>	Dossier d'opportunité
<b>FAP</b>	Fiche avant-projet
<b>GTFS</b>	General Transit Feed Specification
<b>MTQ</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>MPB</b>	Mesures préférentielles pour bus
<b>OPTC</b>	Organisme public de transport en commun
<b>PAFFITC</b>	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
<b>PAGTCP</b>	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
<b>PDI</b>	Programme des immobilisations
<b>PIDTC</b>	Plan des initiatives de développement du transport collectif
<b>PIIC</b>	Programme d'infrastructure Investir dans le Canada
<b>PQI</b>	Plan québécois des infrastructures
<b>PSD</b>	Plan stratégique de développement
<b>PTLHL</b>	Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
<b>REM</b>	Réseau express métropolitain
<b>RTL</b>	Réseau de transport de Longueuil
<b>RTM</b>	Réseau de transport métropolitain – appelé exo
<b>SRB</b>	Service rapide par bus
<b>STL</b>	Société de transport de Laval
<b>STM</b>	Société de transport de Montréal



Autorité régionale  
de transport métropolitain

[artm.quebec](http://artm.quebec)

700, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 400  
Montréal (Québec) H3B 5M2