

Programme des  
immobilisations  
2022-2031



Planifier, organiser,  
financer et promouvoir

Pour faire  
avancer  
la mobilité

**ARTM** Autorité régionale  
de transport métropolitain

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

# Table des matières

<b>Mission</b>	<b>1</b>
<b>Mot des dirigeants</b>	<b>2</b>
<b>L'Autorité en bref</b>	<b>4</b>
Territoire	6
<b>Cadre de réalisation</b>	<b>7</b>
Le plan stratégique de développement	8
Les grands chantiers	9
Les actifs métropolitains	10
<b>Portrait financier</b>	<b>11</b>
Subventions	11
Impact des investissements sur le service de la dette	11
<b>Sommaire des investissements</b>	<b>19</b>
Arrimage avec le plan stratégique de développement (PSD)	20
Programme de réalisation de projets structurants	22
Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS	24
Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local	27
Programme de déploiement de la centrale de mobilité	28
Programme de maintien des actifs	30
Programme d'amélioration et de développement des actifs	32
Autres investissements	35
<b>Annexes</b>	<b>39</b>

Le programme des immobilisations 2022-2031 de l'Autorité a été adopté par son conseil d'administration le 28 octobre 2021, sous la résolution 21-CA(ARTM)-113, puis adopté au Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 24 février 2022 sous la résolution CC22-006.



**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

**N**ous sommes heureux de vous présenter le Programme des immobilisations 2022-2031 (PDI 2022-2031) de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Ce dernier, qui présente un portrait des dépenses en immobilisations pour la prochaine décennie, est rendu possible grâce à l'engagement de tous nos partenaires financiers, notamment le gouvernement du Québec et les 83 municipalités que nous desservons.

Cette mouture s'inscrit de nouveau dans un contexte exceptionnel, alors qu'au cours des 18 derniers mois, nous avons constamment dû nous adapter au rythme de l'évolution de la pandémie de la COVID-19. Les impacts de celle-ci sur l'achalandage du transport collectif, et donc sur son financement, continueront à se faire sentir pendant plusieurs années. De nouvelles habitudes de déplacement émergent, mais une chose est certaine, face au plus grand défi de ce siècle, les changements climatiques, les investissements dans le transport collectif n'ont jamais été aussi essentiels.

Nous avons le devoir d'assurer une gestion rigoureuse et responsable des fonds publics, respectueuse de la capacité de payer de l'ensemble des contributeurs. De concert avec nos partenaires, nous travaillons sans relâche depuis mars 2020 non seulement à maintenir des services de transport collectif fiables et sécuritaires, mais aussi à préparer la reprise des activités et le futur de la mobilité durable.

## Des orientations pour les investissements métropolitains

L'Autorité s'est dotée d'orientations qui lui permettront d'analyser les PDI et PITC (Plan des immobilisations du transport en commun) des sociétés de transport de la région métropolitaine afin de transmettre des recommandations au ministère des Transports du Québec (MTQ) et à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ces orientations concernent notamment les investissements visant le maintien, la mise aux normes et la réfection d'actifs, l'accélération de certains projets d'infrastructures, l'optimisation des outils numériques ainsi que le soutien à la transition vers l'électrification des transports.

## Une vision intégrée pour une amélioration notable des services de transport collectif

Dans la foulée d'une consultation publique qui a été fructueuse, le conseil d'administration de l'Autorité a adopté le jeudi 15 avril 2021 le premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine de Montréal. L'incertitude engendrée par la pandémie, entre autres, a cependant amené le gouvernement du Québec et l'Autorité à entamer un exercice de mise à niveau du PSD, qui demandera quelques mois. À terme, le PSD guidera les choix d'investissements dans les années à venir.

L'objectif, en adéquation avec les attentes de la CMM, est de se doter d'une vision intégrée afin que, d'ici 2050, la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soit réalisée en modes actifs et collectifs, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des émissions de GES, ainsi qu'à la vitalité économique.

## De grands projets en cours et à venir

De grands projets d'infrastructures sont en cours sur le territoire métropolitain. Ces projets complexes, de grande envergure, supposent pour leur réalisation la collaboration de multiples parties prenantes. L'Autorité agit comme catalyseur de ces forces vives et s'assure de la cohérence des efforts et d'un résultat qui permettra une expérience de qualité, répondant aux besoins de tous les citoyens de la région.

À cet égard, pensons au service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX à Laval et à Montréal, au prolongement de la ligne bleue du métro ainsi qu'au Réseau express métropolitain (REM). D'autres grands projets sont en phase de planification, dont le projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville, ainsi que le projet de SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

De plus, de nouvelles mesures préférentielles pour bus (MPB) le long de plusieurs axes routiers, autoroutiers et sur le réseau local urbain, rendront le transport collectif plus attrayant dans les couronnes. Par exemple, les MPB en cours de réalisation dans l'axe de l'A-15 comprenant des aménagements permettant l'utilisation des accotements par les bus (UAB) et des accès dédiés aux bus entre les voies de desserte nord et sud. Du côté de la couronne sud, notons l'implantation de MPB sur l'axe R-132 en direction est et ouest, afin de réduire l'impact des travaux majeurs du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine sur le transport en commun de ce corridor et de faciliter les déplacements sur les axes avoisinants.

## Le Programme numérique de la mobilité, nouveau grand chantier de l'Autorité

La technologie jouera un rôle déterminant pour rendre la mobilité durable plus attrayante. C'est dans cette perspective qu'un nouveau grand chantier de l'Autorité a été créé en 2021, le Programme numérique de la mobilité (PNM), qui permettra de moderniser les systèmes en place et de concrétiser le volet numérique du PSD.

L'évolution de l'application mobile Chrono permettra notamment d'intégrer de nouveaux partenaires, d'offrir plus d'alternatives de déplacements aux usagers et de devenir une passerelle vers un compte mobilité donnant à son détenteur accès aux titres de transport et à la validation mobile.

## Des partenaires mobilisés par des objectifs communs

Les partenaires institutionnels en mobilité – l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités, les organismes publics de transport collectif (OPTC) et CDPQ Infra – travaillent de concert pour atteindre leurs objectifs communs et nous sommes fiers du travail accompli jusqu'à maintenant.

Bonne lecture!



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



**Benoît Gendron**  
Directeur général

# 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.

- › exo, RTL, STL, STM



## Financer

pour se donner les moyens de réaliser nos ambitions



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



## Promouvoir

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



**Élabore** des campagnes de publicité et des offres promotionnelles.



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

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



## Territoire

Le territoire de l'Autorité est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme



# Cadre de réalisation

Le PDI 2022-2031 décrit les intentions de l'Autorité quant aux dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité, pour son territoire constitué des 82 municipalités qui forment la CMM, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

Les investissements du PDI 2022-2031 sont présentés en cohérence avec les paramètres budgétaires et financiers actuels ainsi qu'avec le Plan québécois des infrastructures (PQI) du gouvernement du Québec et les divers programmes d'aide auxquels les projets de l'Autorité sont admissibles.



**La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain prévoit que l'organisme doit produire annuellement un PDI du transport collectif couvrant une période de dix ans, 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.**

Tout comme la mouture précédente, le PDI 2022-2031 est influencé par la crise sanitaire de la COVID-19 qui a frappé le Grand Montréal depuis 2020. Consciente des défis considérables à venir en matière de mobilité, une attention particulière a été portée à maintenir un équilibre d'investissements entre les actifs existants de l'Autorité et le développement de nouveaux actifs.

Par ailleurs, afin d'assurer une utilisation responsable des fonds publics, une attention particulière a été mise de l'avant quant à la rationalisation des dépenses, tout comme la capacité de livraison de l'Autorité. Le PDI 2022-2031 présente ainsi des inscriptions requises pour maintenir l'offre de services à un niveau adéquat ou pour préparer le terrain pour la reprise des activités, et ce, en considérant la capacité de dépenser de la région métropolitaine.

Bien qu'il soit difficile, à ce stade, de prédire avec précision les conséquences durables de la crise sanitaire de la COVID-19, le PDI 2022-2031 présente dans les pages qui suivent une vision positive et réaliste des dix prochaines années.

## Le plan stratégique de développement

Le conseil d'administration de l'Autorité a adopté le jeudi 15 avril 2021 le premier *Plan stratégique de développement du transport collectif* (PSD) de la région métropolitaine de Montréal. Le PSD établit les stratégies liées à la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) et des attentes de la CMM ainsi que du schéma d'aménagement et de développement de la MRC Rivière-du-Nord pour le territoire de la Ville de Saint-Jérôme.

Conformément à l'article 17 de la Loi sur l'Autorité, le Plan stratégique de développement du transport collectif doit faire l'objet d'un examen de conformité aux OGAT. Ce processus est en cours. Une fois complété, le PSD sera présenté à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en vue de son approbation finale.

Une fois entré en vigueur, le PSD guidera les choix d'investissements dans les années à venir. Entre-temps, le PDI repose, dès cette édition, sur la catégorisation des investissements du PSD, permettant de constater sommairement l'alignement stratégique des inscriptions.



### Le PSD en bref

#### Vision

**D'ici 2050, la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine est réalisée en modes actifs et collectifs, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des émissions de GES, ainsi qu'à la vitalité économique.**

#### Plan d'action pour les 15 prochaines années

**Le projet de PSD propose une amélioration notable des services de transport collectif dans une vision intégrée à l'aménagement du territoire.**

- **Augmentation de 60 % de l'offre de services de transport collectif.**
- **Réalisation de grands projets d'infrastructures REM, SRB, ligne bleue du métro.**
- **Des services de qualité, confortables, fiables et plus fréquents pour répondre aux besoins des citoyens.**
- **Un réseau structurant et performant pour se déplacer facilement.**
- **Des citoyens et des quartiers mieux connectés au réseau de transport collectif.**

## Les grands chantiers

Convaincue que les investissements en transport collectif, tant en maintien d'actifs existants qu'en déploiement de nouveaux actifs, contribuent à la vitalité du Grand Montréal, l'Autorité a entamé plusieurs grands chantiers qui s'échelonnent sur les années à venir en plus de s'assurer de la livraison des grands projets en cours de réalisation.

À cet égard, pensons notamment au projet de SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX. Ce projet phare de l'Autorité permettra à 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 intégré.

En parallèle, l'Autorité s'est également engagée à réaliser plusieurs projets ciblés par l'annexe 1 de la « loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure », soit le projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand sud-ouest de Montréal et le relier au centre-ville, et le projet Service rapide par bus (SRB) dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval. Ces projets, assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, se déroulent sous la responsabilité de l'Autorité, en étroite collaboration avec ses partenaires en transport.

La complexité des besoins de mobilité requiert une attention particulière d'un point de vue d'infrastructure, mais également un soutien technologique de plus en plus grand. C'est dans cette optique que le programme numérique de la mobilité (PNM), un nouveau grand chantier de l'Autorité, a été créé, et ce, afin d'établir une approche globale permettant de mettre en place des services de mobilité avec une vision intégrée des investissements technologiques.

Enfin, l'arrivée de la première phase du réseau express métropolitain (REM), dont l'intégration au réseau actuel de transport collectif est sous la gouverne de l'Autorité, transformera considérablement l'offre de services dans la région métropolitaine de Montréal en y ajoutant un réseau de transport collectif long de 67 km, desservi par un métro léger automatisé et électrique, et constitué de 26 stations, dont trois terminus métropolitains.

L'Autorité s'est engagée à mettre en place des mesures afin d'atténuer l'impact de ces travaux de construction; pensons notamment au projet Du Ruisseau visant la réalisation de nouvelles mesures préférentielles pour bus (MPB), comprenant des aménagements permettant l'utilisation des accotements par bus (UAB), des accès dédiés aux autobus entre les voies de desserte nord et sud de l'A-15 ainsi que de la signalisation, qui seront aménagées dans l'axe de l'A-15 entre l'A-440 et le boulevard Henri-Bourassa.

L'Autorité coordonne également la planification et la réalisation de plusieurs investissements corollaires au projet du REM, tant en matière d'équipements de vente et de perception que pour l'accessibilité aux stations. Ce dernier dossier suppose, plus particulièrement, la réalisation d'études sur des actions à déployer en ce qui concerne l'accessibilité en autobus, en transport actif et en automobile pour les 26 futures stations du REM phase 1. Des réflexions sont en cours pour élargir le programme à d'éventuelles phases subséquentes du REM ainsi qu'à l'ensemble des actifs de l'Autorité.

## Les actifs métropolitains

L'Autorité est propriétaire d'actifs à vocation métropolitaine. Le découpage suivant, tel qu'illustré à la figure 1, a été retenu pour les fins du présent document, soit quatre catégories :

- › métro et autres modes guidés;
- › réseau d'autobus structurant;
- › équipements métropolitains;
- › 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 technologiques et des systèmes de transport intelligent, dont le Programme numérique de la mobilité – Phase I.

Figure 1

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

### Autorité



› Actifs des OPTC

exo

RTL  
Agglomération  
de Longueuil

STL

stm

R

La propriété des actifs de vocation métropolitaine de la région a été transférée à l'Autorité à partir de sa création (juin 2017). La liste exhaustive des actifs de l'Autorité, en date de l'été 2020, peut être consultée en annexe du présent document.

Les actifs de l'Autorité requièrent diverses interventions dans le but d'entretenir et de maintenir leur état. Les interventions sont bonifiées par la rétroaction des OPTC lors de la gestion courante des sites, afin de bien répondre aux besoins de l'exploitation.

# Portrait financier

## Subventions

Certains projets de l'Autorité sont admissibles à des programmes de subventions 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'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC) du gouvernement fédéral et du MTQ.

Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de paiement. Les processus en place à l'Autorité permettent d'accéder à des subventions lorsque les critères d'admissibilité sont respectés.

L'Autorité finance 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

Au 31 décembre 2021, le solde des emprunts réalisés par l'Autorité depuis sa création, jumelé aux emprunts hérités de la défunte Agence métropolitaine de transport (AMT), se chiffrent à 176,88 M\$, dont 137,66 M\$ d'emprunts subventionnés<sup>1</sup>. Pour l'exercice 2022, le service de la dette brut pour ces emprunts totalisera 24,31 M\$. L'Autorité recevra des subventions de 16,96 M\$, ce qui se traduira par un service de dette net de subvention de 7,35 M\$. Ces prêts ont des termes allant jusqu'à 2042.

Le PDI 2022-2031 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme de 506,81 M\$, dont 345,00 M\$ d'emprunts subventionnés. La part la plus importante de ces nouveaux emprunts est reliée à la catégorie d'actifs « Réseau d'autobus structurant » pour le projet SRB Pie-IX.

La répartition de la somme des emprunts de 506,81 M\$ du PDI 2022-2031 est présentée au tableau 1.

Le niveau d'endettement ainsi que le service de la dette illustrés sur les tableaux et les graphiques représentent le portrait financier actuel des investissements présentés à cette édition du programme des immobilisations. Le portrait évoluera en fonction de la révision annuelle de la programmation.

<sup>1</sup> 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.

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

en millions (\$)

Catégorie d'actifs	Emprunt (M\$)	Portion subventionnée (M\$)	Portion non subventionnée (M\$)
Métro et autres modes guidés	16,34	16,34	-
Réseau d'autobus structurant	255,74	179,40	76,33
Équipements métropolitains	173,61	110,04	63,57
Coordination métropolitaine	61,12	39,21	21,91
<b>TOTAL</b>	<b>506,81</b>	<b>345,00</b>	<b>161,82</b>

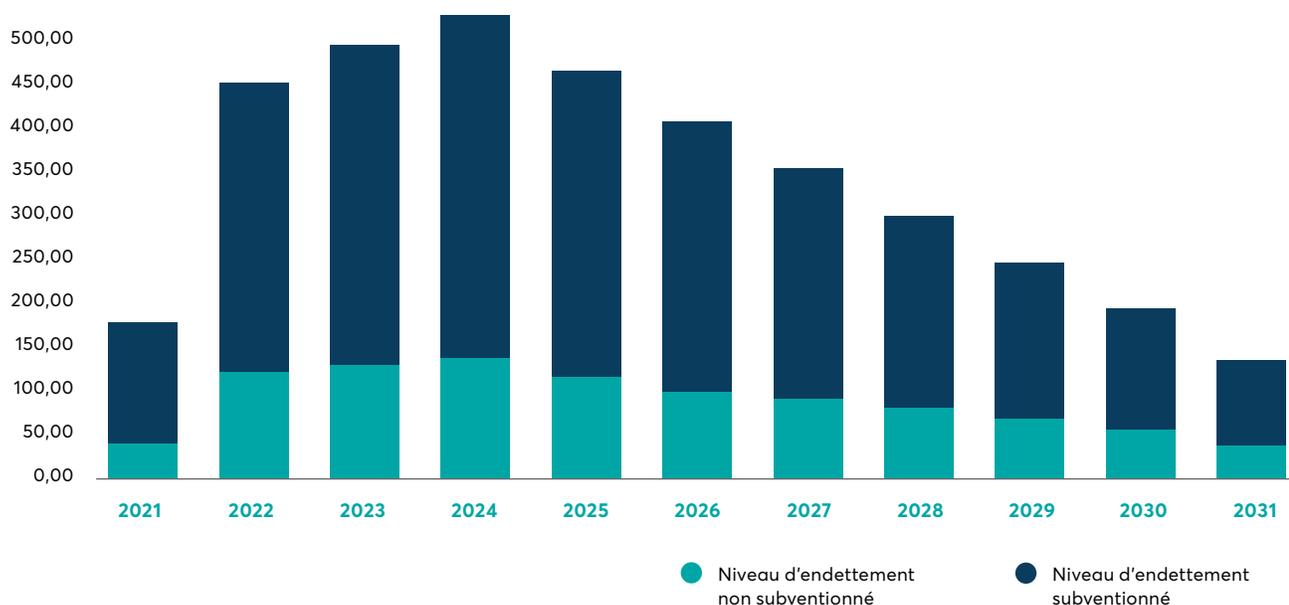
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

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 (\$)



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Endettement non subventionné	39,22	120,71	128,13	136,41	114,55	98,19	90,22	79,46	67,97	55,27	36,59
Endettement subventionné	137,66	327,97	363,72	389,16	348,11	306,89	262,07	218,48	176,43	137,06	97,64
<b>Total endettement long terme</b>	<b>176,88</b>	<b>448,68</b>	<b>491,85</b>	<b>525,57</b>	<b>462,66</b>	<b>405,08</b>	<b>352,29</b>	<b>297,95</b>	<b>244,41</b>	<b>192,33</b>	<b>134,23</b>

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

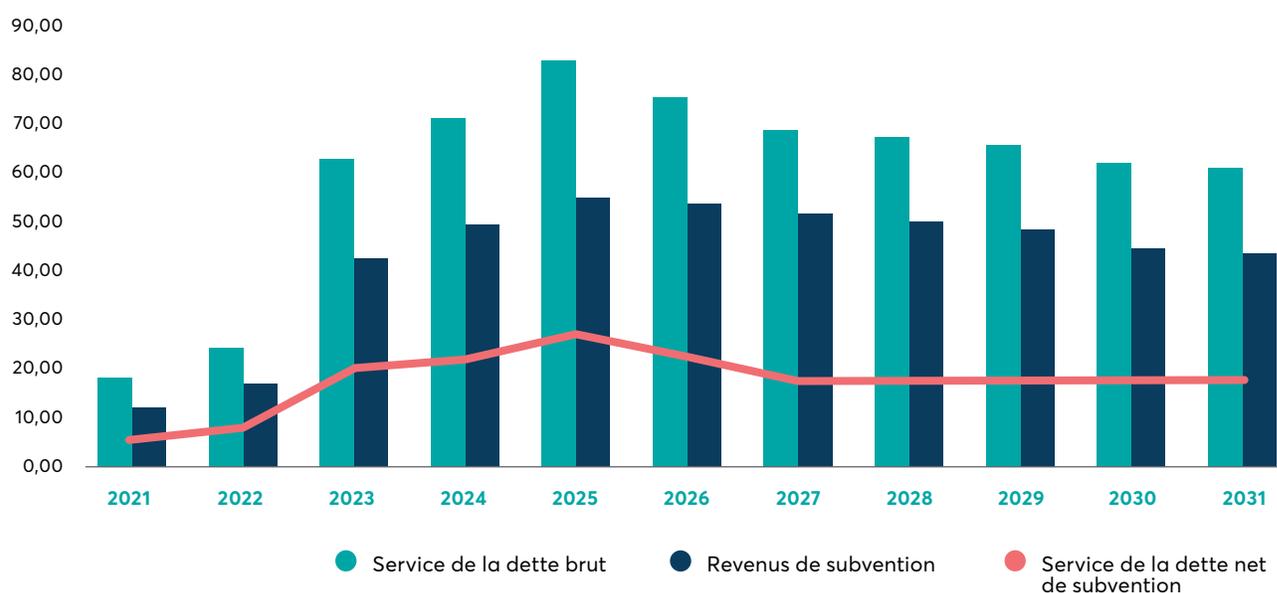
Le niveau d'endettement augmente significativement de 2022 à 2024 avec notamment la réalisation des projets SRB Pie-IX, Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM et Programme numérique de la mobilité – Phase I, pour diminuer graduellement à partir de 2025. Il importe de souligner que le graphique ci-dessus repose sur les projets présentés dans cette édition du programme des immobilisations et ne tient pas compte des évolutions à venir dans de futures programmations.

Le tableau précédent inclut le niveau de dette sur les emprunts hérités de l'AMT, ainsi que les emprunts réalisés par l'Autorité.

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 (\$)



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Service de la dette brut	18,25	24,31	62,82	71,05	82,86	75,29	68,75	67,21	65,68	61,97	60,91
Service de la dette subventionné	12,01	16,96	42,59	49,45	54,78	53,57	51,57	49,92	48,37	44,54	43,47
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>6,25</b>	<b>7,35</b>	<b>20,23</b>	<b>21,60</b>	<b>28,08</b>	<b>21,72</b>	<b>17,18</b>	<b>17,29</b>	<b>17,31</b>	<b>17,43</b>	<b>17,44</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 : Métro et autres modes guidés, Réseau d'autobus structurant, Équipements métropolitains 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 (\$)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Métro	0,11	0,11	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-
Réseau d'autobus structurant	1,72	2,81	9,69	10,46	17,10	11,09	9,02	8,82	8,61	8,40	8,20
Équipements métropolitains	3,50	3,50	8,72	8,87	8,21	7,90	5,49	5,86	6,16	6,55	6,82
Coordination métropolitaine	0,92	0,92	1,71	2,28	2,77	2,73	2,67	2,61	2,55	2,48	2,42
<b>TOTAL</b>	<b>6,25</b>	<b>7,35</b>	<b>20,23</b>	<b>21,60</b>	<b>28,08</b>	<b>21,72</b>	<b>17,18</b>	<b>17,29</b>	<b>17,31</b>	<b>17,43</b>	<b>17,44</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 jusqu'en 2025, en atteignant un sommet de 28,08 M\$. Cette évolution résulte principalement des projets : SRB Pie-IX, Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM et Programme numérique de la mobilité – Phase I. La progression la plus marquée, soit entre 2023 et 2025, est liée notamment au projet SRB Pie-IX qui représente le plus important des investissements de l'Autorité au Programme des immobilisations 2022-2031.

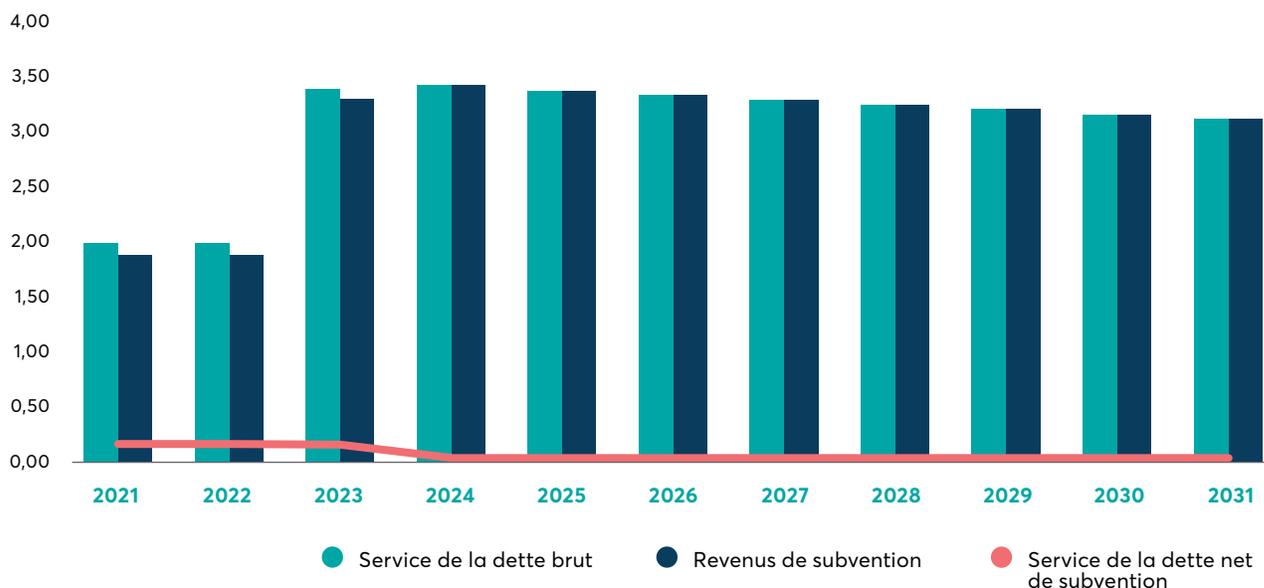
L'augmentation annuelle du service de la dette net de subvention, passant de 6,25 M\$ en 2021 à 28,08 M\$ en 2025, représente un défi pour l'Autorité en matière de financement, mais également en ce qui concerne les frais d'exploitation et de développement du transport collectif engendrés par les nouveaux 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 aura 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 – Métro et autres modes guidés

en millions (\$)



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Service de la dette brut	2,03	2,03	3,46	3,49	3,44	3,40	3,35	3,31	3,27	3,22	3,18
Service de la dette subventionné	1,92	1,92	3,36	3,49	3,44	3,40	3,35	3,31	3,27	3,22	3,18
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0,10</b>	-	-	-	-	-	-	-	-

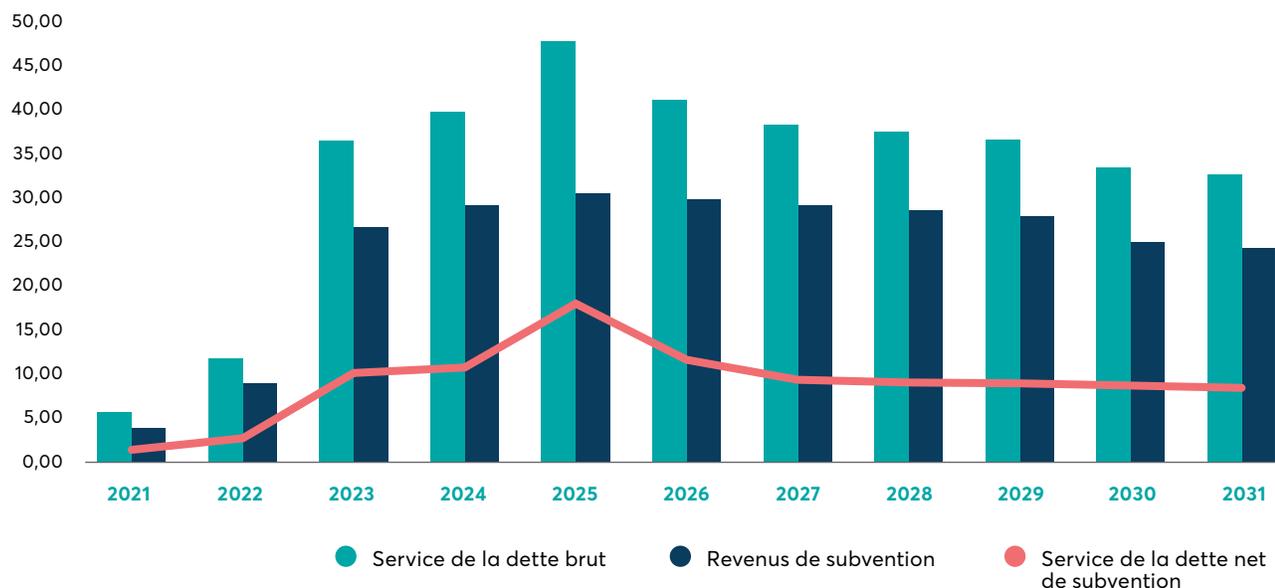
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le service de la dette net de subvention de la catégorie « Métro et autres modes guidés » découle du projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville. Les revenus de subvention couvrent l'entièreté du service de la dette brut de ce projet.

Toutefois, le service de la dette net de subvention de la période 2021-2022 et une partie de l'année 2023 provient de la dette héritée de l'AMT. Les revenus de subvention couvrent une grande partie du service de la dette brut.

## Figure 5 Service de la dette – Réseau d'autobus structurant

en millions (\$)



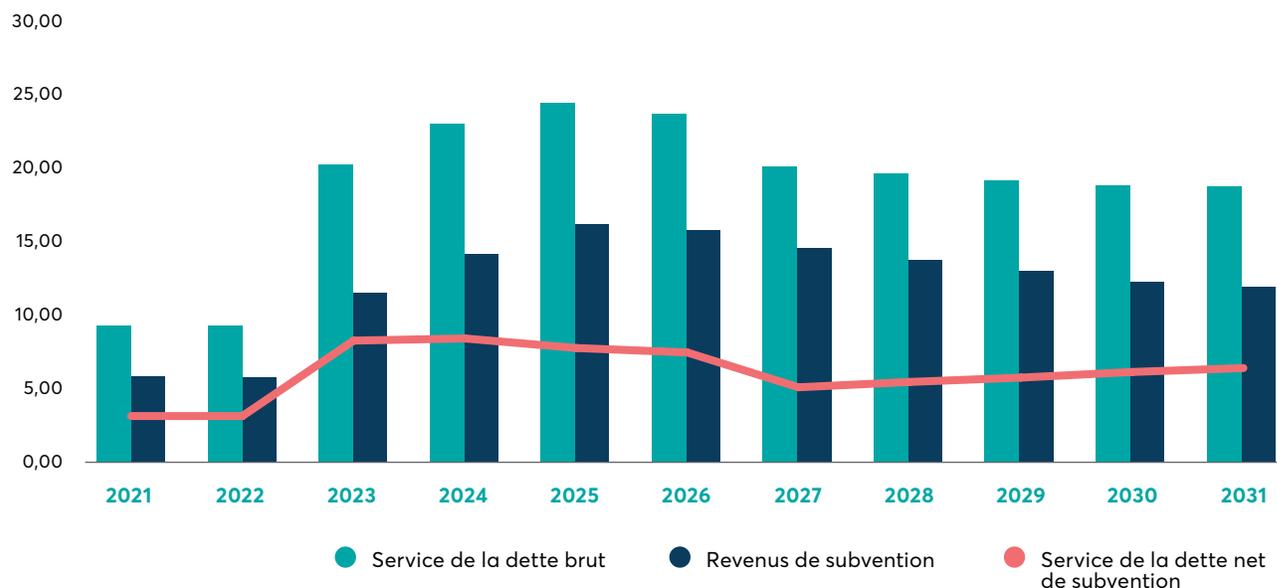
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Service de la dette brut	5,59	11,65	36,08	39,35	47,32	40,67	37,95	37,09	36,22	33,11	32,30
Service de la dette subventionné	3,87	8,84	26,38	28,89	30,21	29,58	28,92	28,27	27,61	24,70	24,11
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>1,72</b>	<b>2,81</b>	<b>9,69</b>	<b>10,46</b>	<b>17,10</b>	<b>11,09</b>	<b>9,02</b>	<b>8,82</b>	<b>8,61</b>	<b>8,40</b>	<b>8,20</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 ainsi que celui du projet SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

## Figure 6 Service de la dette – Équipements métropolitains

en millions (\$)



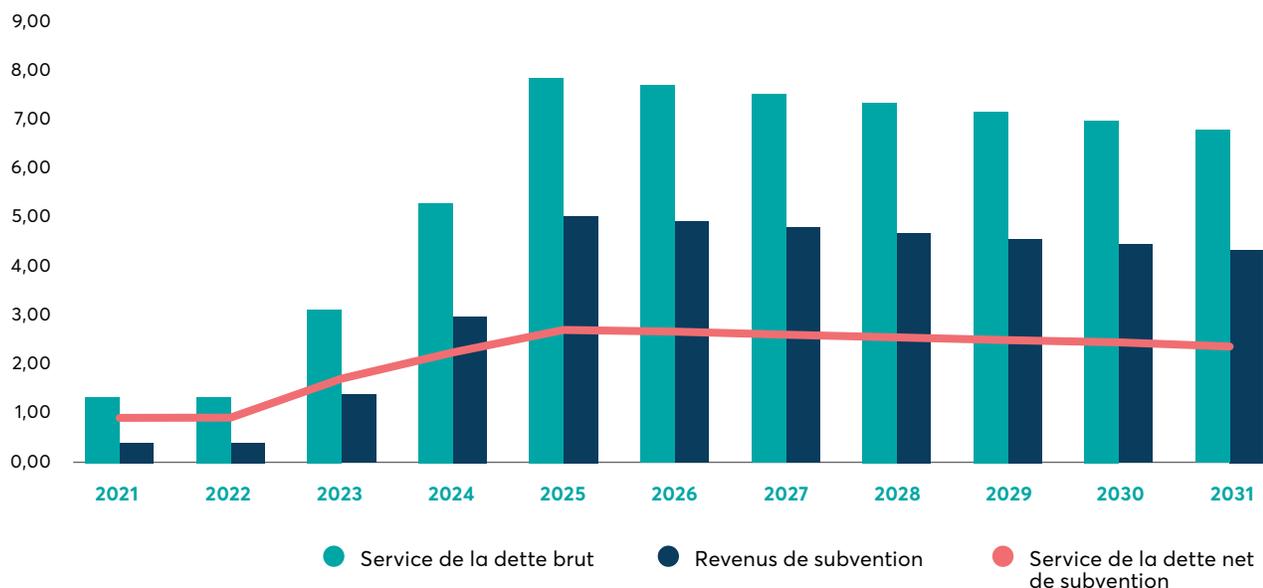
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Service de la dette brut	9,32	9,32	20,21	23,00	24,39	23,65	20,05	19,59	19,15	18,78	18,74
Service de la dette subventionné	5,82	5,81	11,50	14,14	16,18	15,75	14,57	13,73	12,99	12,23	11,92
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>3,50</b>	<b>3,50</b>	<b>8,72</b>	<b>8,87</b>	<b>8,21</b>	<b>7,90</b>	<b>5,49</b>	<b>5,86</b>	<b>6,16</b>	<b>6,55</b>	<b>6,82</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 2023 à 2025 s'explique principalement par les projets d'Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM et d'Accès aux stations du REM.

## Figure 7 Service de la dette - Coordination métropolitaine

en millions (\$)



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Service de la dette brut	1,31	1,31	3,07	5,21	7,72	7,57	7,39	7,22	7,04	6,86	6,68
Service de la dette subventionné	0,39	0,39	1,36	2,93	4,95	4,84	4,72	4,61	4,49	4,38	4,27
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>0,92</b>	<b>0,92</b>	<b>1,71</b>	<b>2,28</b>	<b>2,77</b>	<b>2,73</b>	<b>2,67</b>	<b>2,61</b>	<b>2,55</b>	<b>2,48</b>	<b>2,42</b>

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

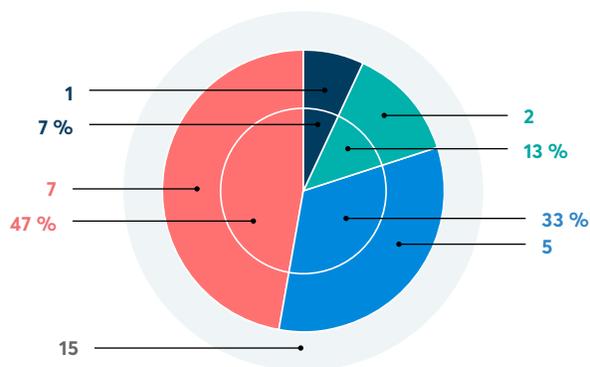
La croissance du service de la dette net de subvention pour la catégorie « Coordination métropolitaine », à compter de 2023, est due principalement au Programme numérique de la mobilité – Phase I.

# Sommaire des investissements

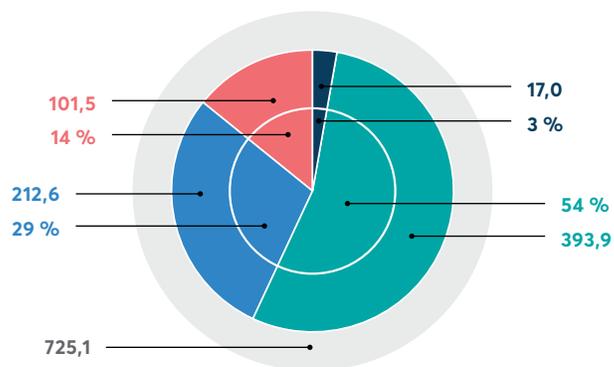
Le PDI 2022-2031 présente des investissements pour la période décennale concernée de 412,13 M\$, dont 141,94 M\$ en 2022. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à 725,08 M\$. Les interventions en lien avec le plan de maintien des actifs, pour leur part, représentent 58,87 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.

**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 (\$)

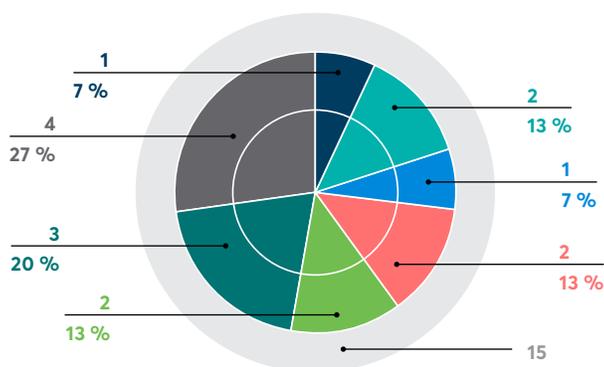


- Métro et autres modes guidés
- Réseau d'autobus structurant
- Équipements métropolitains
- Coordination métropolitaine

## Arrimage avec le plan stratégique de développement (PSD)

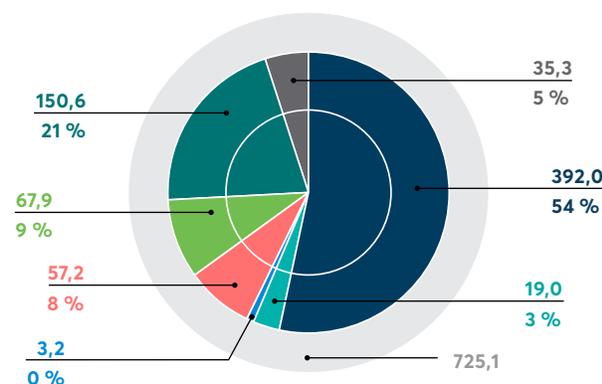
L'adoption du premier plan stratégique de développement de l'Autorité a été l'occasion de fournir une nouvelle vue des inscriptions du PDI 2022-2031. Les figures suivantes permettent ainsi de constater la répartition des investissements totaux par programme du plan stratégique de développement (PSD), tant en nombre qu'en valeur monétaire.

**Figure 10**  
Répartition du nombre d'inscriptions par programme du plan stratégique de développement (PSD)



**Figure 11**  
Répartition des investissements par programme du plan stratégique de développement (PSD)

en millions (\$)



- Programme de réalisation de projets structurants
- Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS
- Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local
- Programme de déploiement de la centrale de mobilité
- Programme de maintien des actifs
- Programme d'amélioration et de développement des actifs
- Autres investissements

Le tableau suivant présente l'ensemble des investissements prévus, dont 391,96 M\$ pour le projet SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX (incluant la portion du pont Pie-IX et le prolongement de l'avenue Pierre-De Coubertin jusqu'à la rue Notre-Dame), ainsi que 17,02 M\$ pour le projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville, 1,97 M\$ pour le projet SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval, 51,00 M\$ pour le Programme numérique de la mobilité (PNM) – Phase I

et 109,65 M\$ pour les Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM.

Par ailleurs, des sommes réservées pour des études sont prévues dans les frais d'exploitation et de développement du transport collectif au budget 2022 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. Certains de ces travaux et études, en fonction des résultats obtenus, donneront lieu à des dépenses en immobilisations dans une programmation subséquente.

## Tableau 3 Sommaire des investissements PDI 2022-2031

en millions (\$)

	Nature du projet	Programme de subvention visé	Antérieurs à 2022	2022	2023	2024	2025	2026	Total première période quinquennale	Total seconde période quinquennale	Ultimeurs à 2031	Total période décennale	Total projet
<b>Projets du PDI catégorisés par programme du plan stratégique de développement (PSD)</b>													
<b>Programme de réalisation de projets structurants</b>													
Service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX*	Réseau d'autobus structurant	PAGITC et PAGTCP	273,16	52,77	45,92	19,88	0,25	-	118,80	-	-	118,80	391,96
<b>Sous-total</b>			<b>273,16</b>	<b>52,77</b>	<b>45,92</b>	<b>19,88</b>	<b>0,25</b>	<b>-</b>	<b>118,80</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>118,80</b>	<b>391,96</b>
<b>Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS</b>													
Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville**	Métro et autres modes guidés	PAGTCP	4,05	11,08	1,89	-	-	-	12,97	-	-	12,97	17,02
Service rapide par bus (SRB) dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval**	Réseau d'autobus structurant	PAGTCP	0,94	1,01	0,02	-	-	-	1,03	-	-	1,03	1,97
<b>Sous-total</b>			<b>4,99</b>	<b>12,09</b>	<b>1,91</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14,00</b>	<b>18,98</b>
<b>Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local</b>													
Implantation des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur l'axe R-132*	Équipements métropolitains	PAGTCP	0,81	2,33	0,03	-	-	-	2,35	-	-	2,35	3,16
<b>Sous-total</b>			<b>0,81</b>	<b>2,33</b>	<b>0,03</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,35</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,35</b>	<b>3,16</b>
<b>Programme de déploiement de la centrale de mobilité</b>													
Programme numérique de la mobilité (PNM) – Phase I*	Coordination métropolitaine	PAGTCP	1,21	9,60	17,06	23,13	-	-	49,79	-	-	49,79	51,00
Application mobile Chrono*		PAFFITC PAGTCP	4,56	1,62	0,03	-	-	-	1,65	-	-	1,65	6,21
<b>Sous-total</b>			<b>5,77</b>	<b>11,23</b>	<b>17,09</b>	<b>23,13</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51,45</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51,45</b>	<b>57,21</b>
<b>Programme de maintien des actifs</b>													
Interventions en maintien d'actifs*	Équipements métropolitains	Non admissible	6,68	13,41	6,24	4,19	3,40	3,40	30,64	18,10	3,46	48,74	58,87
Programme d'entretien périodique d'acquisition OPLUS (PEPA2)*	Coordination métropolitaine	Non admissible	1,85	3,31	0,75	2,84	0,24	-	7,14	-	-	7,14	8,99
<b>Sous-total</b>			<b>8,53</b>	<b>16,71</b>	<b>6,99</b>	<b>7,03</b>	<b>3,64</b>	<b>3,40</b>	<b>37,77</b>	<b>18,10</b>	<b>3,46</b>	<b>55,87</b>	<b>67,86</b>
<b>Programme d'amélioration et de développement des actifs</b>													
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM*	Équipements métropolitains	PAGTCP et Non admissible	11,54	31,49	26,94	39,66	0,02	-	98,11	-	-	98,11	109,65
Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil*		PAGTCP	0,93	0,89	0,02	-	-	-	0,91	-	-	0,91	1,84
Accès aux stations du REM*		PAGTCP	2,63	10,61	9,89	5,76	4,38	4,17	34,81	1,67	-	36,48	39,10
<b>Sous-total</b>			<b>15,09</b>	<b>43,00</b>	<b>36,85</b>	<b>45,42</b>	<b>4,40</b>	<b>4,17</b>	<b>133,83</b>	<b>1,67</b>	<b>-</b>	<b>135,50</b>	<b>150,59</b>
<b>Autres investissements</b>													
Rehaussement technologique	Coordination métropolitaine	Non admissible	0,66	1,83	2,06	2,32	2,73	2,93	11,87	19,80	-	31,67	32,33
Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination		Non admissible	0,08	0,14	0,15	0,11	-	-	0,39	-	-	0,39	0,47
Plateforme des données contractualisées		Non admissible	0,17	1,22	-	-	-	-	1,22	-	-	1,22	1,38
Automatisation de la politique de financement		Non admissible	0,24	0,63	0,25	-	-	-	0,88	-	-	0,88	1,13
<b>Sous-total</b>			<b>1,15</b>	<b>3,82</b>	<b>2,45</b>	<b>2,43</b>	<b>2,73</b>	<b>2,93</b>	<b>14,36</b>	<b>19,80</b>	<b>-</b>	<b>34,16</b>	<b>35,31</b>
<b>TOTAL</b>			<b>309,49</b>	<b>141,94</b>	<b>111,22</b>	<b>97,88</b>	<b>11,02</b>	<b>10,50</b>	<b>372,57</b>	<b>39,57</b>	<b>3,46</b>	<b>412,13</b>	<b>725,08</b>

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

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement.

\* Les intérêts à court terme et les frais d'émission sont inclus dans le total des inscriptions. Les hypothèses d'intérêts long terme ne sont pas considérées dans le total des inscriptions présentées au sommaire des investissements et représentent une somme totale de 76,35 M\$ pour les 11 inscriptions concernées. Le projet « Service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX » inscrit au tableau sommaire représente la part de l'Autorité uniquement. La portée globale de ce projet inclut l'acquisition du matériel roulant par la STL et la STM. De son côté, le bureau de projet intégré comprend également les travaux de la ville de Montréal et les travaux relatifs au tunnel piétonnier permettant de relier le prolongement de la ligne bleue.

1 Le budget autorisé pour cette inscription est 19,4 M\$. L'écart (2,4 M\$) représente les intérêts long terme.

2 Le budget autorisé pour cette inscription est 2,2 M\$. L'écart (0,3 M\$) représente les intérêts long terme.

## Programme de réalisation de projets structurants

Les investissements prévus de 391,96 M\$ permettent de mener à terme le projet Service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX.

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

<b>Catégorie</b>	Réseau d'autobus structurant
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGITC / PAGTCP

Considéré comme l'axe en transport collectif le plus important à l'est de la ligne orange du métro, le SRB Pie-IX desservira des quartiers densément peuplés, des pôles d'activité 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.

Il a été décidé, en date du 5 février 2020, que le SRB Pie-IX, à Montréal, serait prolongé de l'avenue Pierre-De Coubertin jusqu'à la rue Notre-Dame par l'ajout de trois nouvelles stations. Le SRB Pie-IX comprendra donc vingt stations (dix-huit à Montréal et deux à Laval), dont une station terminale à Laval comprenant un stationnement incitatif de 750 places.

À terme, le projet de SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe 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. Le projet permettra d'augmenter la capacité du service à plus de 70 000 usagers par jour tout en garantissant une meilleure fluidité et régularité du service.

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

## Le projet en bref

- › Bonification de l'offre de transport collectif dans les deux directions sur 13 km (11 km à Montréal et 2 km à Laval).
- › Gain de temps de parcours pour les usagers.
- › 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.
- › Requalification par le MTQ du pont Pie-IX incluant l'aménagement d'une voie réservée en direction sud pour le SRB.
- › 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.

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	264,97	52,06	43,62	19,47	0,24	-	-	-	-	-	-	-	115,39	380,37
Non capitalisables	8,18	0,70	2,30	0,40	0,00	-	-	-	-	-	-	-	3,41	11,59
<b>Total</b>	<b>273,16</b>	<b>52,77</b>	<b>45,92</b>	<b>19,88</b>	<b>0,25</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>118,80</b>	<b>391,96</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	203,39	38,31	33,44	14,91	0,18	-	-	-	-	-	-	-	86,84	290,23
Gouv. fédéral	1,82	1,66	2,67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,32	6,14
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	67,94	12,79	9,81	4,97	0,06	-	-	-	-	-	-	-	27,64	95,58
<b>Total</b>	<b>273,16</b>	<b>52,77</b>	<b>45,92</b>	<b>19,88</b>	<b>0,25</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>118,80</b>	<b>391,96</b>
<b>Taux de subvention attendu de dépenses admissibles</b>													<b>100 % et 75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>											<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>37,09</b>	

## Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS<sup>3</sup>

Les investissements prévus de 18,98 M\$ sont répartis en deux inscriptions : Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville et Service rapide par bus (SRB) dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

### Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville

<b>Catégorie</b>	Métro et autres modes guidés
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP

Le projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville fait l'objet de travaux visant à élaborer un dossier d'opportunité (DO), comme prévu par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Dans le cadre de l'élaboration de ce DO, des analyses viendront préciser et estimer les besoins de mobilité du territoire ainsi que leur croissance. De ce fait, un corridor et un mode structurant à déployer seront déterminés.

Les organismes publics de transport en commun, dont la Société de transport de Montréal (STM) et le Réseau de transport métropolitain (exo), ainsi que la CDPQ Infra seront appelés à participer afin d'assurer l'arrimage du mode structurant avec les réseaux de transport collectif existants et planifiés.

Les analyses porteront également sur l'intégration urbaine relativement au mode sélectionné, conformément aux orientations municipales, lesquelles visent la création de milieux de vie de qualité à échelle humaine. La Ville de Montréal, à cet égard, agira à titre de partenaire principal dans l'élaboration du DO.

Il est à noter que les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du DO, de la fiche d'avant-projet et des études préliminaires.

<sup>3</sup> Réseau de transport collectif structurant (RTCS).

## Investissements liés au projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville<sup>4</sup>

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	4,05	11,08	1,89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,97	17,02
<b>Total</b>	<b>4,05</b>	<b>11,08</b>	<b>1,89</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>12,97</b>	<b>17,02</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	4,05	11,08	1,89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,97	17,02
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>4,05</b>	<b>11,08</b>	<b>1,89</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>12,97</b>	<b>17,02</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>100 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>			<b>2,36</b>	

4 Le budget autorisé pour cette inscription est 19,4 M\$. L'écart (2,4 M\$) représente les intérêts long terme.

## Service rapide par bus (SRB) dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval

<b>Catégorie</b>	Réseau d'autobus structurant
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP

Le projet SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval fait l'objet de travaux visant à élaborer un dossier d'opportunité, comme prévu par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Bien que l'axe Notre-Dame et de la Concorde représente un important corridor de déplacements est-ouest, il ne dispose actuellement pas d'équipement de transport collectif structurant.

La congestion routière sur cet axe affecte la vitesse commerciale des autobus et provoque des pertes de temps importantes. Le projet vise donc la recherche d'une solution optimale de transport collectif dans cet axe afin d'y améliorer la fluidité des déplacements.

Il est à noter que les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du DO, de la fiche d'avant-projet et des études préliminaires.

## Investissements liés au Service rapide par bus (SRB) dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval<sup>5</sup>

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	0,94	1,01	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,03	1,97
<b>Total</b>	<b>0,94</b>	<b>1,01</b>	<b>0,02</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,03</b>	<b>1,97</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,71	0,76	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,77	1,47
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,24	0,25	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,26	0,49
<b>Total</b>	<b>0,94</b>	<b>1,01</b>	<b>0,02</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,03</b>	<b>1,97</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>0,27</b>		

<sup>5</sup> Le budget autorisé pour cette inscription est 2,2 M\$. L'écart (0,3 M\$) représente les intérêts long terme.

## Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local

Les investissements prévus de 3,16 M\$ permettent de mener à terme le projet d'implantation des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur l'axe R-132.

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

<b>Catégorie</b>	Équipements métropolitains
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP

Le projet consiste à implanter des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur la route 132, en direction est et ouest, entre les boulevards Taschereau et de Montarville.

Plus particulièrement, le projet vise la construction d'une section de voie réservée, d'une UAB (utilisation des accotements par autobus) et de l'amélioration de la signalisation sur le réseau routier, et ce, afin de réduire l'impact des travaux majeurs du Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (PTLHL) sur le transport en commun de ce corridor et à faciliter le déplacement sur les axes avoisinants (A-20, R-132, A-25).

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,29	2,16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,16	2,45
Non capitalisables	0,52	0,17	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,20	0,72
<b>Total</b>	<b>0,81</b>	<b>2,33</b>	<b>0,03</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2,35</b>	<b>3,16</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,42	1,41	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,43	1,85
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,39	0,91	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,92	1,31
<b>Total</b>	<b>0,81</b>	<b>2,33</b>	<b>0,03</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2,35</b>	<b>3,16</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>			<b>0,41</b>	

## Programme de déploiement de la centrale de mobilité

Les investissements prévus de 57,21 M\$ sont répartis en deux inscriptions : Programme numérique de la mobilité (PNM) – Phase I et Application mobile Chrono.

### Programme numérique de la mobilité (PNM) – Phase I

<b>Catégorie</b>	Coordination métropolitaine
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP

Le Programme numérique de la mobilité vise à orchestrer le volet numérique du PSD pour moderniser les systèmes en place, permettant ainsi de réaliser la refonte tarifaire et adressant également les défis entourant la baisse d'usage du transport en commun avec la COVID-19.

La Phase I vise à mettre en place une première offre multimodale avec une plateforme de mobilité servicielle permettant d'accroître l'usage des services de mobilité et de soutenir les cibles du PSD.

Cette première phase permettra également de déployer la fondation technologique requise pour le futur et, finalement, de réaliser une architecture cible complète de l'ensemble des technologies reliées au transport en commun, notamment le renouvellement de la billettique (présentement OPUS), afin de soutenir la modernisation de l'environnement technologique en place.

Il est à noter que les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts de la phase I. Cette inscription pourrait être raffinée dans les programmations ultérieures.

## Investissements liés au programme numérique de la mobilité (PNM) – Phase I

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	7,75	15,67	21,90	-	-	-	-	-	-	-	-	45,32	45,32
Non capitalisables	1,21	1,86	1,39	1,23	-	-	-	-	-	-	-	-	4,48	5,69
<b>Total</b>	<b>1,21</b>	<b>9,60</b>	<b>17,06</b>	<b>23,13</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>49,79</b>	<b>51,00</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,91	7,20	12,79	17,35	-	-	-	-	-	-	-	-	37,35	38,25
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,30	2,40	4,26	5,78	-	-	-	-	-	-	-	-	12,45	12,75
<b>Total</b>	<b>1,21</b>	<b>9,60</b>	<b>17,06</b>	<b>23,13</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>49,79</b>	<b>51,00</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>7,70</b>		

## Application mobile Chrono

<b>Catégorie</b>	Coordination métropolitaine
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAFFITC / PAGTCP

La volonté de l'Autorité de donner aux usagers du transport collectif de la grande région métropolitaine de Montréal un accès simplifié à l'ensemble des services de mobilité, par la mise en place de solutions technologiques à l'avant-garde et répondant aux exigences grandissantes des utilisateurs, met en évidence le besoin de faire évoluer Chrono.

L'évolution de l'application mobile Chrono permettra d'intégrer de nouveaux partenaires, d'offrir plus d'alternatives de déplacements aux usagers et de devenir une passerelle vers un compte mobilité permettant à son détenteur d'avoir accès aux titres de transport et au mode de validation mobile en lien avec les évolutions de la solution OPUS.

## Investissements liés à l'application mobile Chrono

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	4,56	1,62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,62	6,17
Non capitalisables	-	0,01	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	0,04
<b>Total</b>	<b>4,56</b>	<b>1,62</b>	<b>0,03</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,65</b>	<b>6,21</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	2,59	1,04	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,06	3,65
Gouv. fédéral	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,86
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,10	0,58	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,59	1,69
<b>Total</b>	<b>4,56</b>	<b>1,62</b>	<b>0,03</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,65</b>	<b>6,21</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>90 %</b>	<b>75 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>			<b>0,41</b>	

## Programme de maintien des actifs

Les investissements prévus de 67,86 M\$ sont répartis en deux inscriptions : Interventions en maintien d'actifs et Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2).

### Interventions en maintien d'actifs

<b>Catégorie</b>	Équipements métropolitains
<b>Sous-catégorie</b>	Maintien
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible

Le PDI présente des interventions en maintien des actifs visant à favoriser la pérennité de ceux-ci, ainsi que le niveau des investissements nécessaires pour y parvenir. 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 leur maintien.

Les interventions en maintien des actifs incluent la réalisation des études de diagnostic des équipements, la réalisation de plans et devis afin de réaliser des travaux d'entretien, de réparation, de mise à niveau des équipements, etc. Ces interventions sont également bonifiées par la rétroaction des OPTC lors de la gestion courante des sites, afin de bien répondre aux besoins d'exploitation des actifs.

## Investissements liés aux interventions en maintien des actifs

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	4,89	11,67	5,16	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	36,87	44,26
Non capitalisables	1,79	1,73	1,08	1,68	0,90	0,90	0,95	0,95	1,76	0,95	0,95	0,95	11,87	14,62
<b>Total</b>	<b>6,68</b>	<b>13,41</b>	<b>6,24</b>	<b>4,19</b>	<b>3,40</b>	<b>3,40</b>	<b>3,46</b>	<b>3,46</b>	<b>4,27</b>	<b>3,46</b>	<b>3,46</b>	<b>3,46</b>	<b>48,74</b>	<b>58,87</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	6,68	13,41	6,24	4,19	3,40	3,40	3,46	3,46	4,27	3,46	3,46	3,46	48,74	58,87
<b>Total</b>	<b>6,68</b>	<b>13,41</b>	<b>6,24</b>	<b>4,19</b>	<b>3,40</b>	<b>3,40</b>	<b>3,46</b>	<b>3,46</b>	<b>4,27</b>	<b>3,46</b>	<b>3,46</b>	<b>3,46</b>	<b>48,74</b>	<b>58,87</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>3,96</b>		

## Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2)

<b>Catégorie</b>	Coordination métropolitaine
<b>Sous-catégorie</b>	Maintien
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible

La solution OPUS, comme tout système informatique, doit être mise à jour régulièrement. Ce programme vise à faire face aux 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.

## Investissements liés au programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2)

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	1,85	3,29	0,67	2,78	0,24	-	-	-	-	-	-	-	6,98	8,83
Non capitalisables	-	0,02	0,07	0,06	0,01	-	-	-	-	-	-	-	0,16	0,16
<b>Total</b>	<b>1,85</b>	<b>3,31</b>	<b>0,75</b>	<b>2,84</b>	<b>0,24</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>7,14</b>	<b>8,99</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,85	3,31	0,75	2,84	0,24	-	-	-	-	-	-	-	7,14	8,99
<b>Total</b>	<b>1,85</b>	<b>3,31</b>	<b>0,75</b>	<b>2,84</b>	<b>0,24</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>7,14</b>	<b>8,99</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>			<b>1,30</b>	

## Programme d'amélioration et de développement des actifs

Les investissements prévus de 150,59 M\$ sont répartis en trois inscriptions : Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM, Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil et Accès aux stations du REM.

### Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM

<b>Catégorie</b>	Équipements métropolitains
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP / Non admissible

En lien avec l'Entente d'intégration convenue avec CDPQ Infra, ce regroupement de projets recoupe diverses interventions reliées aux équipements de vente et de perception des titres de transport dans les stations du REM et les équipements métropolitains reliés, requises par l'Autorité ou demandées par les OPTC.

Elles concernent notamment la billetterie et sa réseautique dédiée, l'installation de billetteries dans trois terminus, diverses demandes additionnelles pour différents besoins soulevés par les OPTC et une enveloppe pour des études techniques qui seront requises dans le cadre des futurs développements du REM, dont le REM de l'Est et le REM Taschereau.

### Investissements liés aux investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet	
<b>Investissements</b>															
Capitalisables	11,33	30,24	25,30	38,09	-	-	-	-	-	-	-	-	93,63	104,96	
Non capitalisables	0,21	1,25	1,64	1,57	0,02	-	-	-	-	-	-	-	4,48	4,69	
<b>Total</b>	<b>11,54</b>	<b>31,49</b>	<b>26,94</b>	<b>39,66</b>	<b>0,02</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>98,11</b>	<b>109,65</b>	
<b>Subventions</b>															
Gouv. provincial	8,52	22,74	19,34	28,94	-	-	-	-	-	-	-	-	71,03	79,55	
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ARTM	3,01	8,75	7,60	10,72	0,02	-	-	-	-	-	-	-	27,09	30,10	
<b>Total</b>	<b>11,54</b>	<b>31,49</b>	<b>26,94</b>	<b>39,66</b>	<b>0,02</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>98,11</b>	<b>109,65</b>	
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>75 %</b> ,		
													<b>0 %</b>		
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>16,63</b>

## Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil

<b>Catégorie</b>	Équipements métropolitains
<b>Sous-catégorie</b>	Amélioration
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP

La Ville de Longueuil souhaite redévelopper la parcelle de terrain actuellement occupée par la billetterie métropolitaine et les toilettes du terminus Longueuil. Dans le cadre d'une bonne gestion des actifs métropolitains, l'Autorité doit maintenir et faciliter les services au terminus Longueuil. C'est dans ce contexte que l'Autorité et des partenaires ont conjugué leurs efforts afin d'identifier le meilleur site pour relocaliser ces équipements.

Plusieurs options ont été analysées en tenant compte de certaines contraintes (servitudes, droits de propriété, contraintes opérationnelles, etc.) et exigences (proximité du débarcadère de transport adapté, configuration des aires d'attentes, etc.). Le projet consiste donc à relocaliser les toilettes à l'intersection des Ailes F et G, juste en face des toilettes actuelles, et à aménager une nouvelle billetterie à l'endroit où sont actuellement situés des locaux occupés par deux locataires. Ceux-ci verront leurs activités déplacées dans d'autres locaux actuellement vacants.

## Investissements liés à la construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,93	0,89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,89	1,82
Non capitalisables	-	0,01	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,02	0,02
<b>Total</b>	<b>0,93</b>	<b>0,89</b>	<b>0,02</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,91</b>	<b>1,84</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,55	0,56	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,57	1,12
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,38	0,34	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,34	0,72
<b>Total</b>	<b>0,93</b>	<b>0,89</b>	<b>0,02</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,91</b>	<b>1,84</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>			<b>0,26</b>	

## Accès aux stations du REM

<b>Catégorie</b>	Équipements métropolitains
<b>Sous-catégorie</b>	Amélioration
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP

Cette inscription consiste à réaliser des études permettant d'identifier et de planifier des projets d'accessibilité en autobus, en transport actif ainsi qu'en automobile aux 26 futures stations du REM phase 1.

À terme, la réalisation de ce programme de 39,1 M\$ permettra :

- › d'offrir une mobilité urbaine simple, fluide et efficace aux abords des sites et à favoriser le transfert modal vers le transport en commun;
- › de garantir la fluidité et la sécurité des déplacements des usagers des infrastructures de transport collectif;

- › d'assurer la complémentarité des réseaux de transport aux abords des sites pour faciliter l'intermodalité;
- › de planifier la fonction et l'aménagement des différents axes aux abords des stations;
- › d'assurer l'intégration de l'infrastructure de transport dans le milieu en cohérence avec les orientations de l'Autorité et des municipalités (lignes directrices, plans de mobilité, etc.).

À l'heure actuelle, deux projets sont en cours à la Gare Centrale et à la Gare Édouard-Montpetit.

## Investissements liés à l'accès aux stations du REM

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	2,10	9,73	8,77	4,84	3,46	3,36	1,01	-	-	-	-	-	31,17	33,27
Non capitalisables	0,53	0,88	1,11	0,93	0,91	0,81	0,66	-	-	-	-	-	5,31	5,84
<b>Total</b>	<b>2,63</b>	<b>10,61</b>	<b>9,89</b>	<b>5,76</b>	<b>4,38</b>	<b>4,17</b>	<b>1,67</b>	-	-	-	-	-	<b>36,48</b>	<b>39,10</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	1,63	7,65	7,15	4,05	3,06	2,98	1,18	-	-	-	-	-	26,06	27,68
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,00	2,97	2,74	1,71	1,32	1,19	0,49	-	-	-	-	-	10,42	11,42
<b>Total</b>	<b>2,63</b>	<b>10,61</b>	<b>9,89</b>	<b>5,76</b>	<b>4,38</b>	<b>4,17</b>	<b>1,67</b>	-	-	-	-	-	<b>36,48</b>	<b>39,10</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>										<b>Montant exclu du total projet</b>			<b>5,96</b>	

## Autres investissements

Les investissements prévus de 35,31 M\$ sont répartis en quatre inscriptions : Rehaussement technologique, Modernisation du logiciel de l'enquête Origine-Destination, Plateforme des données contractualisées et Automatisation de la politique de financement.

### Rehaussement technologique

<b>Catégorie</b>	Coordination métropolitaine
<b>Sous-catégorie</b>	Maintien
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible

Afin de soutenir la croissance de l'organisation, d'assurer la performance, la fiabilité, la sécurité et la normalisation du parc informatique de l'Autorité ainsi que pour prévenir et contrer sa désuétude, des investissements en continu sont nécessaires.

De plus, la montée en puissance du télétravail et notre dépendance à l'égard de la technologie, mise en lumière en contexte de pandémie, illustrent la nécessité de doter l'organisation d'un parc informatique plus important pour certains types d'équipements.

Le projet vise l'ajout, la mise à jour ou le remplacement de postes de travail, d'équipements de réseau, d'équipements de téléphonie, de serveurs, de logiciels ainsi que d'équipements technologiques pour les salles de visioconférence, selon le plan de désuétude des équipements informatiques internes de l'Autorité qui tient compte de la durée de vie utile des actifs informatiques.

## Investissements liés au rehaussement technologique

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,66	1,21	0,84	0,89	1,06	1,00	1,06	1,25	1,21	1,29	1,50	-	11,30	11,96
Non capitalisables	-	0,62	1,22	1,44	1,67	1,93	2,21	2,44	2,69	2,94	3,22	-	20,37	20,37
<b>Total</b>	<b>0,66</b>	<b>1,83</b>	<b>2,06</b>	<b>2,32</b>	<b>2,73</b>	<b>2,93</b>	<b>3,27</b>	<b>3,69</b>	<b>3,89</b>	<b>4,23</b>	<b>4,71</b>	-	<b>31,67</b>	<b>32,33</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,66	1,83	2,06	2,32	2,73	2,93	3,27	3,69	3,89	4,23	4,71	-	31,67	32,33
<b>Total</b>	<b>0,66</b>	<b>1,83</b>	<b>2,06</b>	<b>2,32</b>	<b>2,73</b>	<b>2,93</b>	<b>3,27</b>	<b>3,69</b>	<b>3,89</b>	<b>4,23</b>	<b>4,71</b>	-	<b>31,67</b>	<b>32,33</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>-</b>

## Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination

<b>Catégorie</b>	Coordination métropolitaine
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible

Réalisée tous les cinq ans, l'enquête Origine-Destination (OD) est la principale source de données utilisée par l'Autorité, les opérateurs de transport collectif, le ministère des Transports du Québec ainsi que les municipalités pour la planification du transport dans la grande région de Montréal.

Le projet vise à développer une solution informatique moderne, accessible et flexible, ayant la capacité d'effectuer des enquêtes de mobilité à grande échelle en formats Web et téléphonique et à présenter les résultats.

Les anciens outils d'enquête sont arrivés à la fin de leur cycle technologique et ne répondent plus aux besoins de collecte des données. Responsable de réaliser l'enquête OD de 2023, l'Autorité doit se doter des outils nécessaires pour réaliser la plus grande enquête en mobilité au Québec.

## Investissements liés au projet de solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,08	0,14	0,15	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	0,39	0,47
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>0,08</b>	<b>0,14</b>	<b>0,15</b>	<b>0,11</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,39</b>	<b>0,47</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,08	0,14	0,15	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	0,39	0,47
<b>Total</b>	<b>0,08</b>	<b>0,14</b>	<b>0,15</b>	<b>0,11</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,39</b>	<b>0,47</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>-</b>	

## Plateforme des données contractualisées

<b>Catégorie</b>	Coordination métropolitaine
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible

La gestion de données contractualisées requiert l'obtention d'un nombre considérable d'informations provenant de plusieurs partenaires. Afin d'assurer une validation et une coordination efficiente des données, un outil de partage entre les organismes est nécessaire.

Le projet vise à mettre en place, à l'Autorité, un outil de partage de ces données qui sont reçues périodiquement des quatre OPTC.

## Investissements liés au projet Plateforme des données contractualisées

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	0,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,70	0,70
Non capitalisables	0,17	0,51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,51	0,68
<b>Total</b>	<b>0,17</b>	<b>1,22</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,22</b>	<b>1,38</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,17	1,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,22	1,38
<b>Total</b>	<b>0,17</b>	<b>1,22</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,22</b>	<b>1,38</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>														<b>-</b>

## Automatisation de la politique de financement

<b>Catégorie</b>	Coordination métropolitaine
<b>Sous-catégorie</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible

Une nouvelle politique de financement sera définie pour 2023 qui implique plusieurs changements quant au calcul des contributions municipales.

En guise de rappel, la politique de financement centralise l'ensemble des revenus et des charges financières du transport collectif de la région métropolitaine pour assurer le fonctionnement quotidien des transports collectifs et des projets d'amélioration. La politique de financement est soutenue par un modèle automatisé de simulation (MAS) qui permet de calculer les contributions municipales.

Avec les changements à venir, le projet vise à revoir les fonctionnalités informatiques du MAS et son évolution afin d'appuyer la nouvelle politique de financement pour les fonctions d'affaires suivantes :

- › Cadre financier prévisionnel de l'Autorité 5 ans;
- › Budget prévisionnel annuel Autorité;
- › Ajustement des dépenses prévisionnelles aux dépenses réelles de l'année précédente.

## Investissements liés au projet d'automatisation de la politique de financement

en millions (\$)

	Antérieurs	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,13	0,51	0,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,76	0,89
Non capitalisables	0,11	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,12	0,24
<b>Total</b>	<b>0,24</b>	<b>0,63</b>	<b>0,25</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,88</b>	<b>1,13</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,24	0,63	0,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,88	1,13
<b>Total</b>	<b>0,24</b>	<b>0,63</b>	<b>0,25</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,88</b>	<b>1,13</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts long terme</b>													<b>-</b>	

# Annexes

## Actifs de l'Autorité

Stationnements incitatifs	Exploitant
Stationnement Cartier	STL
Stationnement Chevrier	RTL
Stationnement De Montarville	RTL
Stationnement Dorval	exo
Stationnement Le Carrefour	STL
Stationnement Montmorency	STL
Stationnement Namur (est et ouest)	STM
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 Radisson	STM
Billetteries	Exploitant
Gare Centrale	exo
Gare Lucien-L'Allier	exo
Gare Parc	exo
Gare Sainte-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 A10/A30-A35	exo
VR A13/A440	exo
VR A20	RTL
VR A25	exo
VR A25/A440	exo
VR Approches TCV	exo
VR Bretelle Chevrier	RTL
VR Bretelle Taschereau	RTL
VR Carrie-Derick	exo
VR Chomedey / Lachapelle / Laurentien / Marcel-Laurin	STL
VR Concorde / Notre-Dame	STL
VR 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 2020

## Acronymes et abréviations

Objet	Description
<b>AMT</b>	Agence métropolitaine de transport
<b>Autorité</b>	Autorité régionale de transport métropolitain
<b>CMM</b>	Communauté métropolitaine de Montréal
<b>CSEM</b>	Commission des services électriques de Montréal
<b>DO</b>	Dossier d'opportunité
<b>FAP</b>	Fiche d'avant-projet
<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>PAGITC</b>	Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif
<b>PAGTCP</b>	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
<b>PDI</b>	Programme des immobilisations
<b>PITC</b>	Plan des immobilisations du transport en commun
<b>PNM</b>	Programme numérique de la mobilité
<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>RTCS</b>	Réseau de transport collectif structurant
<b>RTL</b>	Réseau de transport de Longueuil
<b>SRB</b>	Service rapide par bus
<b>STL</b>	Société de transport de Laval
<b>STM</b>	Société de transport de Montréal

**ARTM** Autorité régionale  
de transport métropolitain

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

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