Planifier, organiser,
financer et promouvoir

Pour faire avancer la mobilité

Programme des immobilisations 2023-2032

ARTM
Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

Mot du président du conseil d'administration et du directeur général de l'Autorité 2

L'Autorité en bref 4

Mission 4

Territoire 6

Cadre de réalisation 7

Le Plan stratégique de développement 8

Les grands chantiers 9

Les actifs métropolitains 10

Portrait financier 11

Subventions 11

Impact des investissements sur le service de la dette 11

Sommaire des investissements 19

Arrimage avec le Plan stratégique de développement 20

Programme de réalisation de projets structurants 22

Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du réseau de transport collectif structurant 24

Programme d'études et de déploiement des mesures préférentielles pour bus sur les réseaux autoroutier, routier et local 27

Programme numérique de la mobilité 28

Programme de maintien des actifs 29

Programme d'amélioration et de développement des actifs 31

Autres investissements 36

Annexes 41

Annexe 1 – Actifs métropolitains de l'Autorité 42

Annexe 2 – Acronymes et abréviations 43

Le programme des immobilisations 2023-2032 de l'Autorité a été adopté par son conseil d'administration le 29 septembre 2022, sous la résolution 22-CA(ARTM)-80, puis adopté au Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 23 février 2023 sous la résolution CC23-007.

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 du président du conseil d'administration et du directeur général de l'Autorité

Nous sommes heureux de vous présenter le Programme des immobilisations 2023-2032 (PDI 2023-2032) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'Autorité). Ce programme, qui trace le 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.

Plus essentiel que jamais, le transport collectif n'en pose pas moins d'importants défis. S'il a un impact majeur sur l'aménagement du territoire et la lutte aux changements climatiques, il suppose aussi, en contrepartie, des besoins importants au chapitre de son financement. Des besoins qui sont exacerbés par les suites de la pandémie, dont il n'est pas encore possible de dire qu'elle est derrière nous. En outre, l'inflation, la pénurie de main-d'œuvre et la surchauffe du marché de la construction, causées entre autres par les pressions que continue d'exercer la crise sanitaire, ont eu un impact important sur les coûts et les échéanciers de projets majeurs. Le PDI s'inscrit franchement dans une vision d'avenir, un avenir qui nous interpelle et qui éclaire notre responsabilité à l'égard des générations futures.

Les grands projets de transport collectif

L'Autorité, en collaboration avec ses partenaires, continue de faire avancer de nombreux grands projets de transport collectif.

Projet d'envergure, réalisé à l'intérieur du cadre budgétaire prévu, le Service rapide par bus (SRB) Pie-IX est sur le point d'entrer en service. Connecté à la ligne verte du métro, et dans le futur à la ligne bleue prolongée, il constitue un ajout significatif au réseau structurant. Il améliorera considérablement la qualité des services offerts aux usagers de Laval et de l'est de l'île de Montréal.

Parmi les projets majeurs qui sont en phase de planification, il faut évoquer 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. Dans les deux cas, les études et les étapes préparatoires ont commencé.

En outre, l'Autorité et ses partenaires ont démarré un ambitieux programme numérique de mobilité, le projet Concerto, qui vise à stimuler et à soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs, par le développement d'une approche globale et intégrée des nouvelles technologies, centrée sur l'usager. Le projet s'étalera sur plusieurs années et la livraison d'une première plateforme de mobilité servicielle est prévue pour 2024. À terme, ce guichet unique permettra à l'usager de détenir un compte mobilité pour acheter ses titres de transport et d'autres services de mobilité, de planifier ses itinéraires multimodaux et de valider ses titres tout au long de son déplacement.

Aux projets d'envergure prévus au PDI s'ajoutent bien sûr d'autres projets tout aussi importants, comme le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et l'intégration des services et la tarification du Réseau express métropolitain (REM) dont la mise en service partielle est imminente. Dans le cas de la ligne bleue, l'Autorité a présidé en 2021 les travaux d'un groupe d'experts qui a permis de réduire les coûts prévus de manière importante et d'accélérer le projet.

Tous ces projets s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre du Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), dont on prévoit qu'il sera adopté dans sa forme finale en 2023. Ce plan prévoit d'améliorer l'offre de services, de renforcer le réseau structurant, d'assurer une couverture harmonisée des services, de bonifier l'expérience des usagers et, enfin, d'obtenir éventuellement de nouvelles sources de financement.

La réalisation de projets d'envergure dans la région métropolitaine de Montréal nécessite la collaboration de multiples parties prenantes, dont celles des organismes publics de transport en commun (OPTC). L'Autorité agit comme catalyseur de ces forces vives et s'assure notamment de la cohérence des investissements, en lien avec l'alignement stratégique du PSD. Les PDI des OPTC permettent de compléter le portrait global des investissements requis dans la région, afin de renforcer et de développer le réseau de transport collectif ainsi que d'améliorer les services.

Des défis financiers et des pistes de solutions

Les défis financiers demeurent énormes, pour trois raisons principales : la perte de revenus tarifaires qui découle de nouvelles habitudes de déplacements, la mise en service du REM et l'indexation des dépenses structurelles d'exploitation et d'immobilisations (déficit structurel lié au maintien des actifs et des services).

En conséquence, le principal chantier des mois à venir consiste à revoir le cadre financier du transport collectif et à identifier, de concert avec toutes les parties prenantes, des pistes de solutions. Des pistes qui supposent à la fois la recherche de nouvelles sources de revenus et des mécanismes d'optimisation des coûts.

Bonne lecture!

Patrick Savard, ing., MBA, ASC
Président du conseil d'administration

Benoît Gendron
Directeur général

L'Autorité en bref

Mission

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

Planifier

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

Orchestre les projets d'amélioration des transports collectifs.

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

Rassemble les forces vives du milieu des transports collectifs.

Organiser

pour améliorer l'expérience client

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

- Établissement de l'offre tarifaire, 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 et veille au contrôle des coûts, pour assurer le fonctionnement quotidien des transports collectifs et la gestion des projets d'amélioration.

Promouvoir

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

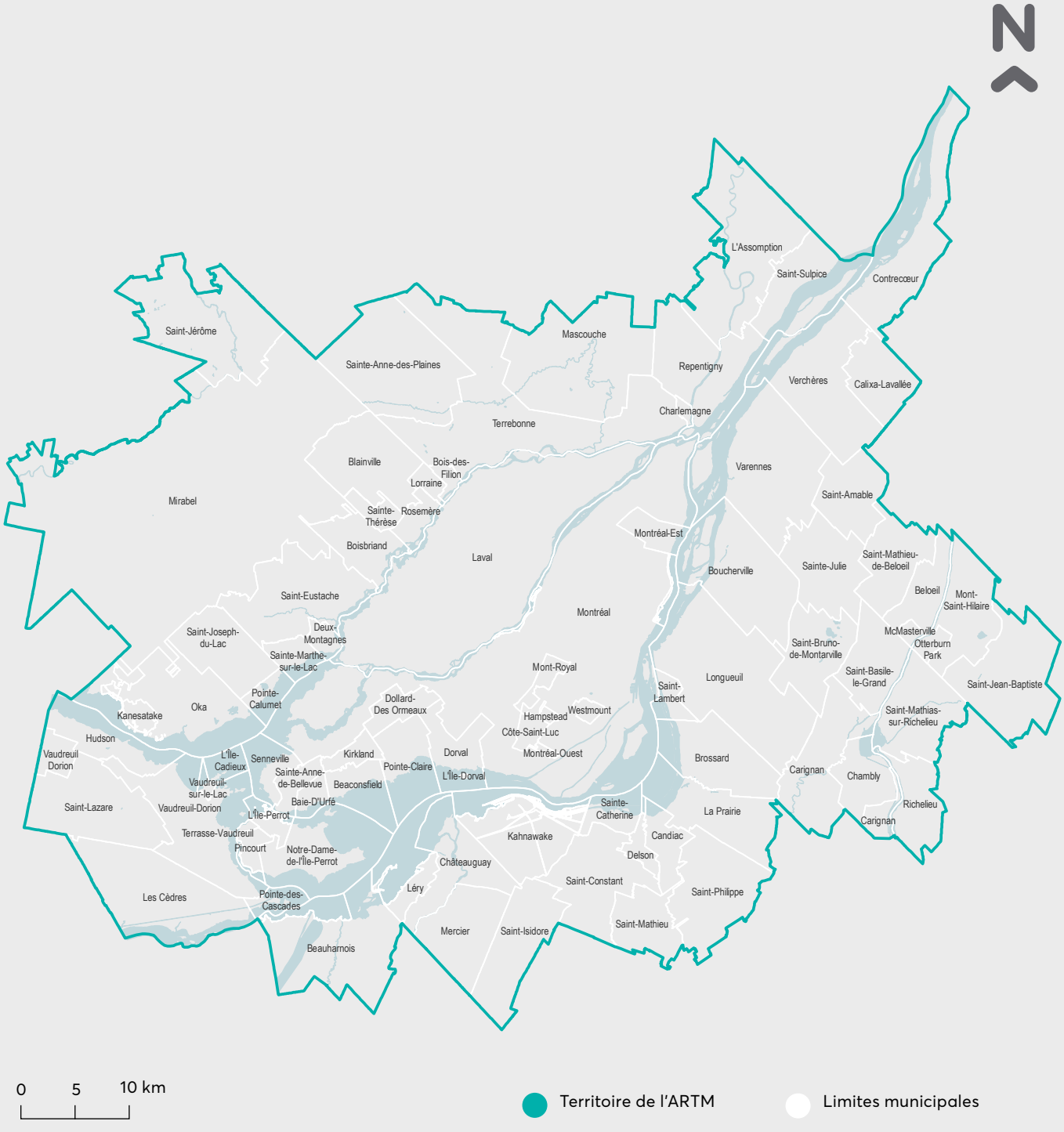
Élabore des campagnes de publicité et des offres promotionnelles.

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 communauté Mohawk de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.



Cadre de réalisation

Le PDI 2023-2032 trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'Autorité, pour son territoire constitué des 82 municipalités qui forment la CMM, de la communauté Mohawk de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

Le PDI 2023-2032 est influencé par les suites de la pandémie mondiale de la COVID-19 qui a frappé en mars 2020. En outre, l'inflation, la pénurie de main-d'œuvre et la surchauffe du marché de la construction causée, entre autres, par les pressions que continue d'exercer la crise sanitaire ont eu un impact important sur les coûts et échéanciers de projets majeurs.

Tout en tenant compte des défis à venir en matière de mobilité et de financement, le PDI 2023-2032 présente les inscriptions requises pour répondre aux objectifs de renforcement et de développement du réseau de transport collectif ainsi que d'amélioration des services, dans une perspective d'optimisation des équipements et des infrastructures de transport existants.

Les investissements du PDI 2023-2032 sont également 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. En ce sens, rappelons que le gouvernement a bonifié son soutien financier aux services de transport collectif dans son budget 2022-2023 afin de permettre aux organismes de transport collectif de continuer à faire face aux conséquences de la pandémie et de préparer l'avenir.

Bien qu'il soit encore difficile de prédire avec précision les conséquences durables de la crise sanitaire de la COVID-19, le PDI 2023-2032 présente à nouveau une vision positive et réaliste des dix prochaines années, et ce, dans un esprit de continuité avec l'exercice précédent.

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 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 Plan stratégique de développement

L'Autorité est responsable d'établir le premier PSD du transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. Le PSD appuie les objectifs et les orientations du gouvernement du Québec (Politique de mobilité durable – 2030) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (Plan métropolitain d'aménagement et de développement – PMAD) afin de réduire la congestion routière, de soutenir le développement économique et de bonifier la qualité de vie qui distingue déjà la région métropolitaine de Montréal des autres métropoles nord-américaines.

Le PSD, résultat de consultations avec de nombreuses parties prenantes et d'une collaboration étroite avec les OPTC, a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité en avril 2021, puis soumis au gouvernement du Québec.

Il prévoit d'améliorer l'offre de services de transport collectif en l'adaptant aux nouveaux comportements de mobilité, de renforcer le réseau structurant, d'assurer une couverture harmonisée des services et d'améliorer l'expérience des usagers, et enfin d'accroître le financement, de sorte à maintenir la qualité du réseau et des services. D'ici 2050, l'Autorité aspire à ce que la majorité des déplacements soit réalisée en modes collectifs ou actifs, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre (GES), ainsi qu'à la vitalité économique.

À la réception du plan, le gouvernement a demandé à l'Autorité de revoir la priorisation des projets, notamment dans le contexte d'un avenir qui sera marqué par les effets de la pandémie. Cette révision du PSD n'affecte en rien les projets de transport collectif autorisés, qui se poursuivent normalement.

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

Les grands chantiers

Afin de soutenir les avantages reconnus à la région métropolitaine de Montréal, dans le contexte nord-américain, en matière de qualité de vie et de mobilité, il est primordial d'investir dans la mobilité durable. Ainsi, de nombreux chantiers sont en cours de réalisation alors que d'autres verront le jour au cours des prochaines années.

À cet égard, pensons notamment à la mise en service des premiers tronçons du SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX (SRB Pie-IX) qui est prévue pour la fin de l'année 2022 ou encore à l'arrivée imminente 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. Dans le cadre du projet du REM, l'Autorité coordonne également la planification et la réalisation de plusieurs investissements liés à la mise en service du REM, tant en matière d'équipements de vente et de perception que pour l'accessibilité aux stations.

En parallèle, l'Autorité poursuit son engagement à réaliser plusieurs projets ciblés par l'annexe 1 de la « loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure », dont 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 SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval. Ces projets se déroulent sous la responsabilité de l'Autorité, en étroite collaboration avec les OPTC.

L'Autorité orchestre aussi la planification et la mise en place des mesures d'atténuation qui sont nécessaires pour atténuer l'impact des grands projets en cours de réalisation, telles que les mesures qui ont été implantées en préparation de la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine (PTLHL).

Autre projet important de l'Autorité, le programme numérique de la mobilité, nommé projet Concerto, vise à soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs par le développement d'une approche globale et intégrée des nouvelles technologies, centrée sur l'usager. Ce projet s'inscrit dans le droit-fil du PSD de l'Autorité.

Enfin, un groupe de travail, piloté par l'Autorité, a été mis en place à la suite de l'annonce du 2 mai 2022 du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal concernant la reprise du projet structurant dans l'est de Montréal. Il est composé de l'Autorité, de la Ville de Montréal, du gouvernement du Québec et de la Société de transport de Montréal (STM). Le groupe de travail devra soumettre ses recommandations, au début de 2023, sur les améliorations à apporter au projet quant aux aspects relatifs à la mobilité, aux infrastructures et à l'intégration urbaine.

Les actifs métropolitains

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 2022, peut être consultée en annexe 1 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.

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

- 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, vente et perception 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 projet Concerto.

Figure 1

Catégorisation des actifs en transport collectif dans la région métropolitaine

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 ministère des Transports du Québec (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 selon le cycle de vie des projets.

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

Le 1er 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. Au 31 décembre 2022, le solde de ces emprunts, jumelé aux emprunts réalisés par l'Autorité depuis sa création, se chiffrera à 202,40 M$, dont 155,83 M$ d'emprunts subventionnés.

Pour l'exercice 2023, le service de la dette brut pour ces emprunts totalisera 28,93 M$. L'Autorité recevra des subventions de 18,57 M$, ce qui se traduira par un service de dette net de subvention de 10,36 M$. Ces prêts ont des termes allant jusqu'à 2042.

Le PDI 2023-2032 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme de 543,81 M$, dont 390,81 M$ d'emprunts subventionnés. La part la plus importante de ces nouveaux emprunts est reliée aux catégories d'actifs « Équipements métropolitains » pour le projet Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM, celle du « Réseau d'autobus structurant » pour le projet SRB Pie-IX et celle de la « Coordination métropolitaine » pour le projet Concerto.

La répartition de la somme des emprunts de 543,81 M$ du PDI 2023-2032 est présentée au tableau 1.

Tableau 1

Emprunts et subventions selon les catégories d'actifs

en millions ($)

Catégorie d'actifs	Emprunt	Portion subventionnée	Portion non subventionnée
Métro et autres modes guidés	16,26	16,14	0,12
Réseau d'autobus structurant	193,63	141,77	51,86
Équipements métropolitains	272,25	192,72	79,53
Coordination métropolitaine	61,67	40,18	21,49
TOTAL	**543,81**	**390,81**	**153,00**

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

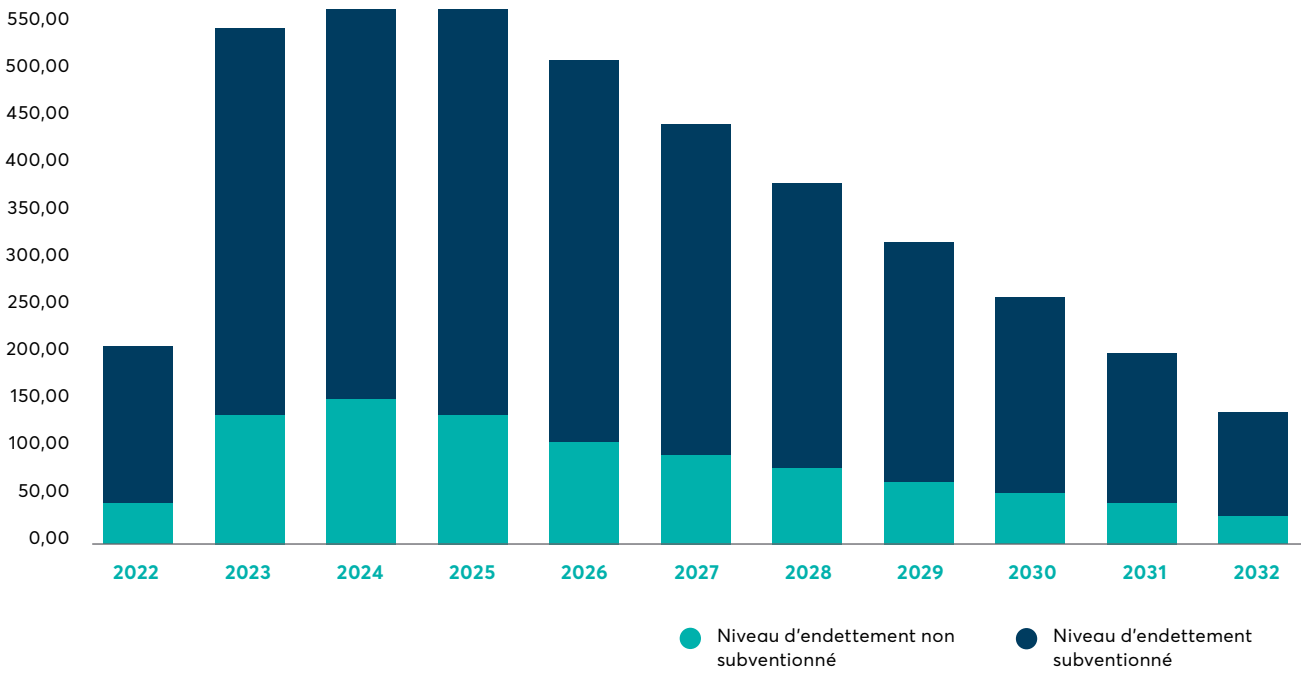
Le terme de ces emprunts est de dix ans.

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 ($)



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Endettement non subventionné	46,57	135,75	152,07	134,45	107,23	92,89	79,59	66,18	54,56	42,63	27,76
Endettement subventionné	155,83	400,66	459,00	442,08	393,50	343,84	294,78	246,08	200,06	154,00	107,89
Total Endettement long terme	**202,40**	**536,40**	**611,07**	**576,53**	**500,74**	**436,72**	**374,37**	**312,26**	**254,62**	**196,63**	**135,65**

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 2023 à 2025 avec, notamment, la réalisation des projets Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM, du SRB Pie-IX et du projet Concerto, pour diminuer graduellement à partir de 2026.

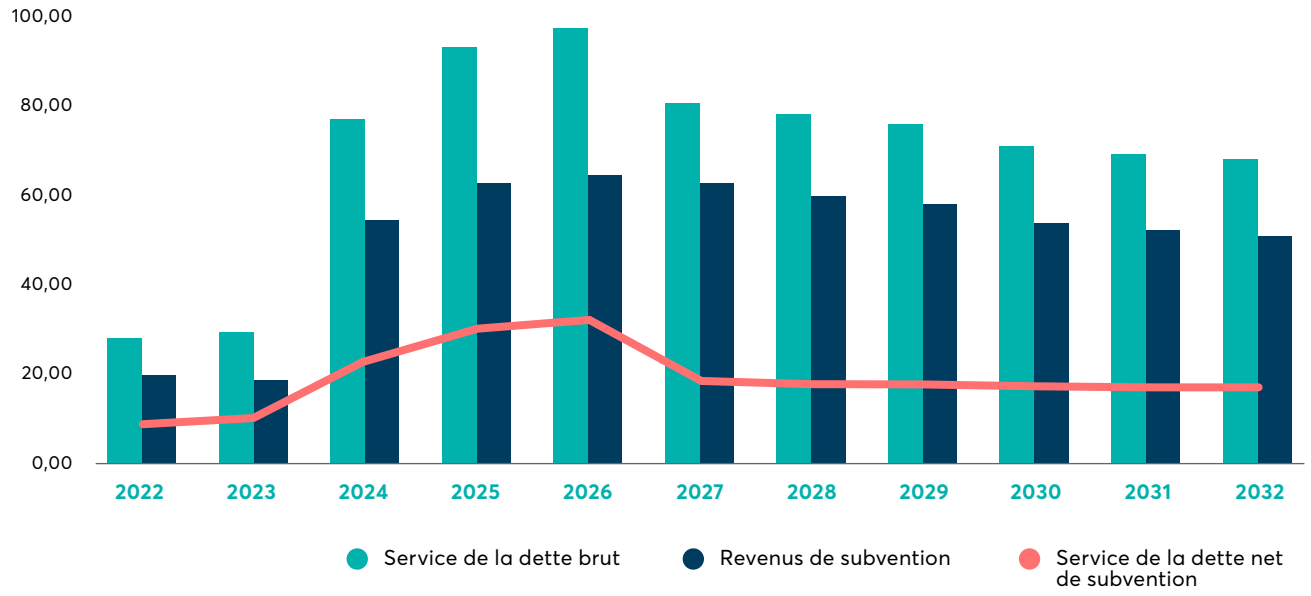
Le tableau précédent inclut le niveau de dette sur les emprunts hérités de l'AMT, ainsi que les emprunts réalisés par l'Autorité.

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

Figure 3

Service de la dette – Consolidé

en millions ($)



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Service de la dette brut	28,38	28,93	77,74	93,23	97,45	80,84	78,24	75,82	71,15	69,48	67,81
Revenus de subvention	19,47	18,57	54,42	62,72	64,87	62,29	60,04	58,01	53,72	52,19	50,66
Service de la dette net de subvention	**8,91**	**10,36**	**23,32**	**30,52**	**32,58**	**18,55**	**18,20**	**17,81**	**17,43**	**17,29**	**17,15**

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 net des quatre catégories d'actifs de l'Autorité, soit : Métro, Réseau d'autobus structurant, Équipements métropolitains et Coordination métropolitaine. Il n'inclut pas le service de la dette net 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 ($)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Métro et autres modes guidés	0,11	0,10	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Réseau d'autobus structurant	4,31	3,12	10,07	16,06	17,34	6,59	6,41	6,22	6,03	5,85	5,67
Équipements métropolitains	3,47	6,42	10,84	10,69	11,96	8,66	8,42	8,31	8,21	8,36	8,49
Coordination métropolitaine	1,03	0,72	2,39	3,75	3,26	3,29	3,36	3,26	3,17	3,07	2,98
TOTAL	**8,91**	**10,36**	**23,32**	**30,52**	**32,58**	**18,55**	**18,20**	**17,81**	**17,43**	**17,29**	**17,15**

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 compter de 2023. La progression, plus marquée entre 2023 et 2026, est liée notamment aux projets Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM, du SRB Pie-IX et du projet Concerto, qui représentent les plus importants des investissements de l'Autorité au PDI des immobilisations 2023-2032.

Le service de la dette net de subvention atteint un sommet de 32,58 M$ en 2026. Cette évolution résulte principalement des projets : Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM, du SRB Pie-IX et du projet Concerto.

L'augmentation annuelle du service de la dette net de subvention, passant de 8,91 M$ en 2022 à 32,58 M$ en 2026, représente un défi pour l'Autorité en matière de financement, mais également au niveau des frais d'exploitation engendrés par les nouveaux actifs.

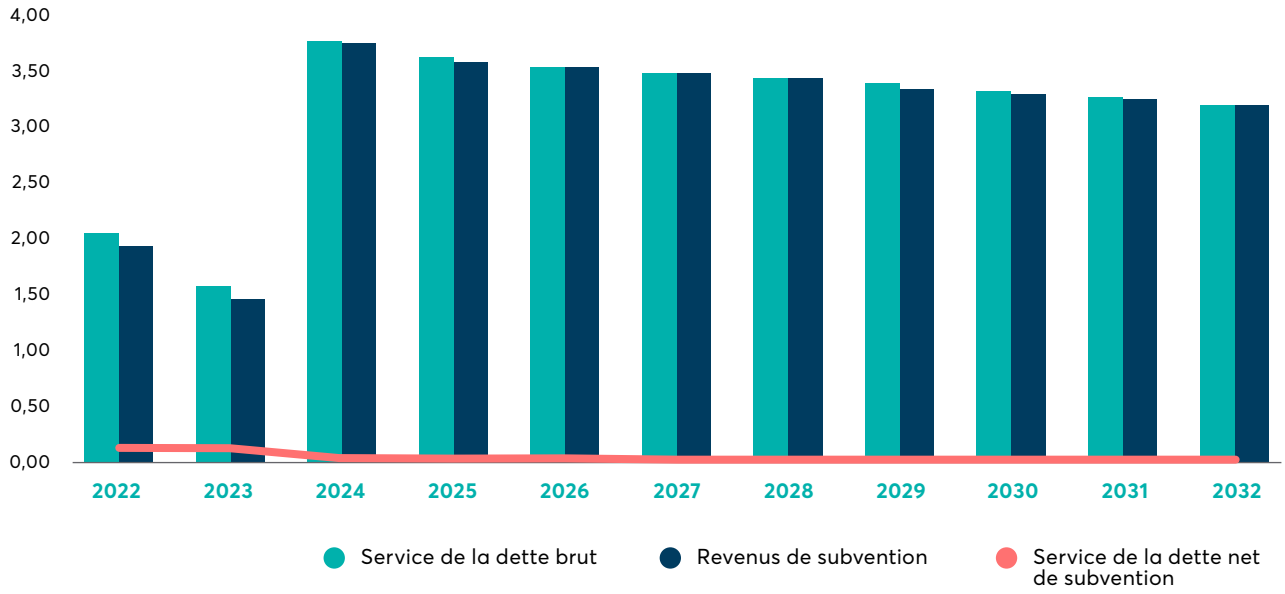
Le service de la dette net de subvention est payé par l'ensemble des revenus de l'Autorité. En conformité avec les règles établies par la Politique de financement de l'Autorité, il aura un impact sur le niveau des contributions municipales.

Les figures 4 à 7 présentent les services de la dette propre 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 ($)



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Service de la dette brut	2,03	1,57	3,75	3,60	3,54	3,48	3,42	3,36	3,31	3,25	3,19
Revenus de subvention	1,92	1,46	3,73	3,58	3,52	3,46	3,41	3,35	3,29	3,24	3,18
Service de la dette net de subvention	**0,11**	**0,10**	**0,02**	**0,02**	**0,02**	**0,01**	**0,01**	**0,01**	**0,01**	**0,01**	**0,01**

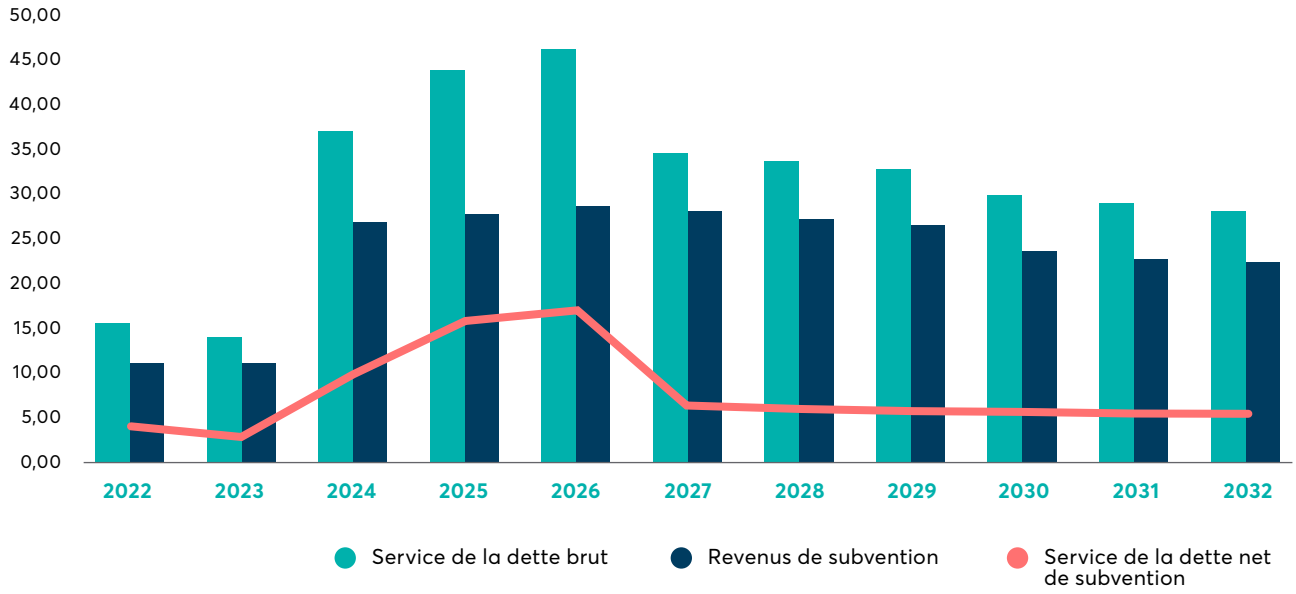
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le service de la dette net de subvention de la catégorie « Métro et autres modes guidés » découle de la dette héritée de l'AMT et ne concerne pas le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, qui est présenté au PDI de la STM.

Il comprend également le service de dette net de subvention prévu pour le 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 une grande partie du service de la dette brut.

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

en millions ($)



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Service de la dette brut	15,65	14,25	37,03	43,80	46,03	34,58	33,70	32,79	29,64	28,80	27,97
Revenus de subvention	11,34	11,13	26,96	27,74	28,69	28,00	27,29	26,57	23,61	22,95	22,30
Service de la dette net de subvention	**4,31**	**3,12**	**10,07**	**16,06**	**17,34**	**6,59**	**6,41**	**6,22**	**6,03**	**5,85**	**5,67**

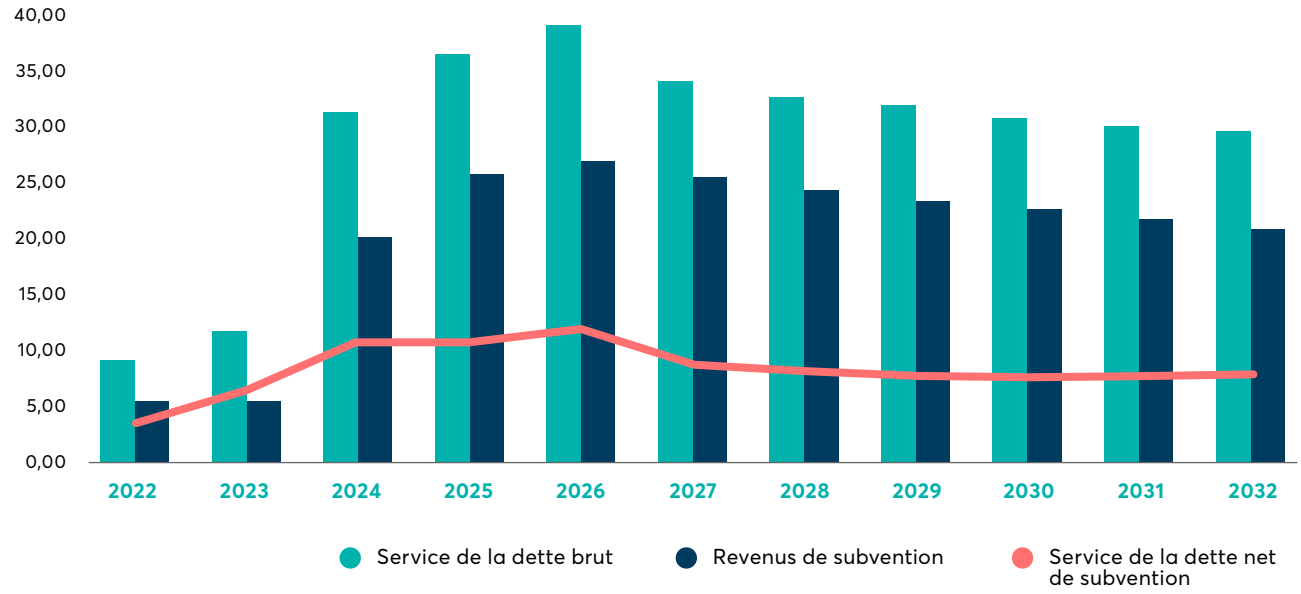
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

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 ($)



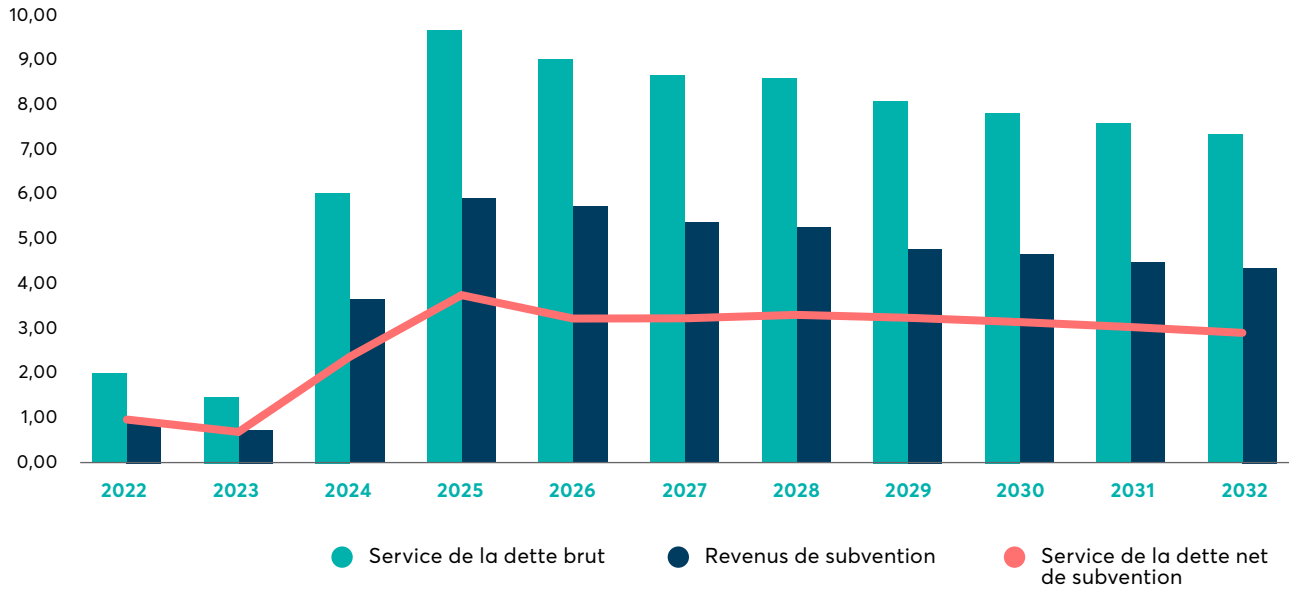
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Service de la dette brut	8,71	11,65	30,94	36,19	38,86	34,12	32,53	31,62	30,41	29,87	29,34
Revenus de subvention	5,24	5,23	20,09	25,50	26,90	25,47	24,11	23,30	22,20	21,52	20,84
Service de la dette net de subvention	**3,47**	**6,42**	**10,84**	**10,69**	**11,96**	**8,66**	**8,42**	**8,31**	**8,21**	**8,36**	**8,49**

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 », sur la période 2023 à 2026, s'explique principalement par les projets d'Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM et d'Accès aux stations REM.

Figure 7
Service de la dette – Coordination métropolitaine

en millions ($)



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Service de la dette brut	1,99	1,46	6,02	9,65	9,02	8,66	8,59	8,05	7,79	7,55	7,32
Revenus de subvention	0,96	0,74	3,63	5,90	5,76	5,36	5,22	4,78	4,62	4,48	4,34
Service de la dette net de subvention	**1,03**	**0,72**	**2,39**	**3,75**	**3,26**	**3,29**	**3,36**	**3,26**	**3,17**	**3,07**	**2,98**

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 2024, est due principalement au projet Concerto.

Sommaire des investissements

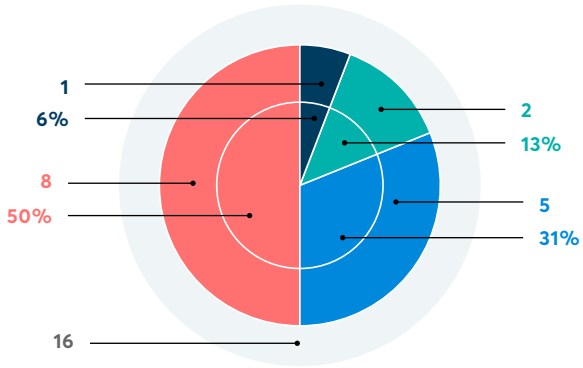
Le PDI 2023-2032 présente des investissements pour la période décennale concernée de 435,59 M$, dont 202,74 M$ en 2023. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à 794,63 M$.

Les interventions en lien avec le plan de maintien des actifs, pour leur part, représentent 33,02 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

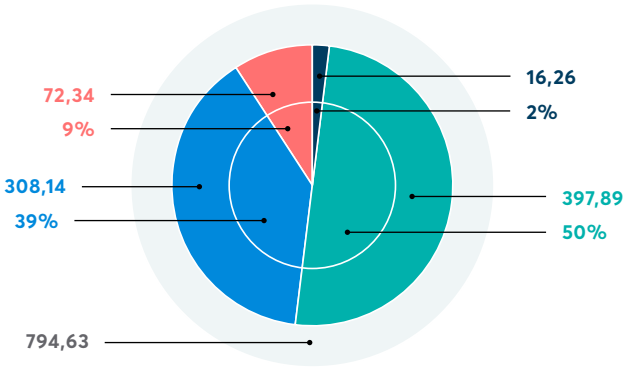


- Métro et autres modes guidés
- Réseau d'autobus structurant
- Équipements métropolitains
- Coordination métropolitaine

Figure 9

Répartition des investissements en fonction des catégories d'actifs

en millions ($)



Arrimage avec le Plan stratégique de développement

Le PSD du transport collectif de l'Autorité soutient un ensemble de programmes et d'interventions en vue d'assurer des services de transport collectif de qualité et fiables, permettant de répondre aux besoins en déplacement de la population métropolitaine. Les figures suivantes présentent la répartition des investissements totaux par programme du PSD, tant en nombre qu'en valeur monétaire.

Figure 10

Répartition du nombre d'inscriptions par programme du Plan stratégique de développement

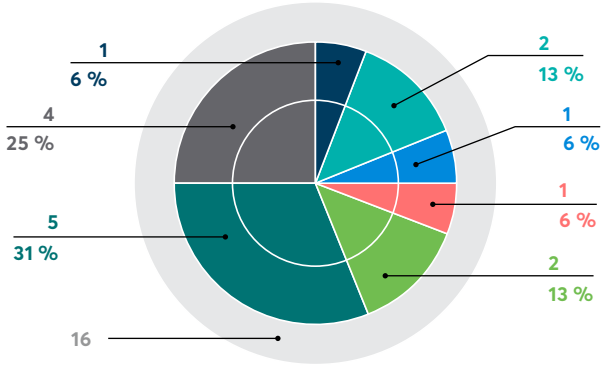
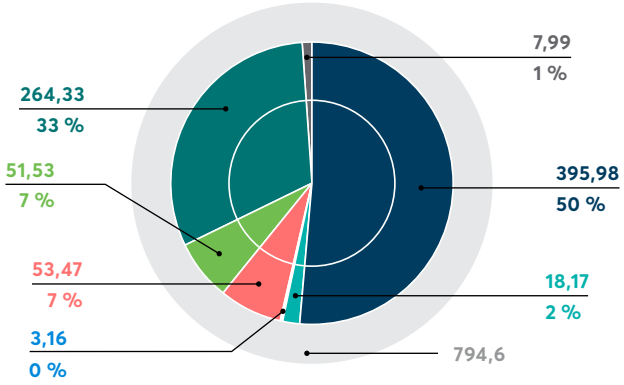


Figure 11

Répartition des investissements par programme du Plan stratégique de développement

en millions ($)



- Programme de réalisation de projets structurants
- Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du réseau de transport collectif structurant (RTCS)
- Programme d'études et de déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur les réseaux autoroutier, routier et local
- Programme numérique de la 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 395,98 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 16,26 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, 1,90 M$ pour le projet SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval, 53,47 M$ pour le projet Concerto et 214,04 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 2023 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 2023-2032

en millions ($)

Projets du PDI catégorisés par programme du PSD	Catégorie d'actifs de l'Autorité	Programme de subvention visé	Antérieurs à 2023	2023	2024	2025	2026	2027	Total première période quinquennale	Total seconde période quinquennale	Ultérieurs à 2032	Total période décennale	Total projet
Programme de réalisation de projets structurants													
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX*	Réseau d'autobus structurant	PAGITC et PAGTCP	287,03	59,34	30,22	19,17	0,23	–	108,96	–	–	108,96	395,98
Sous-total			**287,03**	**59,34**	**30,22**	**19,17**	**0,23**	**–**	**108,96**	**–**	**–**	**108,96**	**395,98**
Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS													
Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville*[1]	Métro et autres modes guidés	PAGTCP	5,74	10,24	0,28	–	–	–	10,52	–	–	10,52	16,26
Service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval*[2]	Réseau d'autobus structurant	PAGTCP	0,21	1,66	0,03	–	–	–	1,69	–	–	1,69	1,90
Sous-total			**5,95**	**11,90**	**0,31**	**–**	**–**	**–**	**12,21**	**–**	**–**	**12,21**	**18,17**
Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local													
Implantation des mesures préférentielles pour bus sur l'axe R-132*	Équipements métropolitains	PAGTCP	0,69	2,41	0,06	–	–	–	2,47	–	–	2,47	3,16
Sous-total			**0,69**	**2,41**	**0,06**	**–**	**–**	**–**	**2,47**	**–**	**–**	**2,47**	**3,16**
Programme numérique de la mobilité (PNM)													
Projet Concerto*	Coordination métropolitaine	PAGTCP	2,60	23,58	27,29	–	–	–	50,86	–	–	50,86	53,47
Sous-total			**2,60**	**23,58**	**27,29**	**–**	**–**	**–**	**50,86**	**–**	**–**	**50,86**	**53,47**
Programme de maintien des actifs													
Interventions en maintien d'actifs*	Équipements métropolitains	Non admissible	10,70	4,63	3,08	3,23	3,07	3,07	17,08	15,94	0,50	33,02	44,22
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2)*	Coordination métropolitaine	Non admissible	2,22	0,66	3,93	0,50	–	–	5,09	–	–	5,09	7,31
Sous-total			**12,93**	**5,30**	**7,01**	**3,72**	**3,07**	**3,07**	**22,17**	**15,94**	**0,50**	**38,11**	**51,53**
Programme d'amélioration et de développement des actifs													
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM*	Équipements métropolitains	PAGTCP	40,67	76,86	75,51	18,87	2,13	–	173,37	–	–	173,37	214,04
Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil*		PAGTCP	3,90	3,53	0,14	–	–	–	3,66	–	–	3,66	7,57
Accès aux stations du REM*		PAGTCP	1,93	16,75	13,03	7,02	0,42	–	37,22	–	–	37,22	39,15
Afficheurs information voyageur du terminus Longueuil*	Coordination métropolitaine	PAGTCP	0,07	1,32	0,03	–	–	–	1,35	–	–	1,35	1,42
Programme d'amélioration d'OPUS		PAGTCP	0,52	0,27	–	1,35	–	–	1,63	–	–	1,63	2,15
Sous-total			**47,09**	**98,73**	**88,71**	**27,25**	**2,54**	**–**	**217,23**	**–**	**–**	**217,23**	**264,33**
Autres investissements													
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information*	Coordination métropolitaine	Non admissible	1,12	0,54	0,88	0,96	1,07	1,22	4,67	–	–	4,67	5,79
Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination		Non admissible	0,24	0,17	0,13	–	–	–	0,30	–	–	0,30	0,54
Renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation		Non admissible	0,48	0,36	–	–	–	–	0,36	–	–	0,36	0,84
Automatisation de la politique de financement (phase 2)		Non admissible	0,40	0,42	–	–	–	–	0,42	–	–	0,42	0,82
Sous-total			**2,25**	**1,49**	**1,01**	**0,96**	**1,07**	**1,22**	**5,75**	**–**	**–**	**5,75**	**7,99**
TOTAL			358,54	202,74	154,61	51,10	6,92	4,29	419,65	15,94	0,50	435,59	794,63

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 104,29 M$ pour les 12 inscriptions concernées.

1 Le budget autorisé pour cette inscription est 19,4 M$, l'écart (3,1 M$) est sur les intérêts long terme.

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

Programme de réalisation de projets structurants

Les investissements prévus de 395,98 M$ permettent de mener à terme le projet SRB Pie-IX.

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

Catégorie	Réseau d'autobus structurant
Sous-catégorie	Développement
Programme d'aide	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 Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport métropolitain (exo).

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.
- 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	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	278,54	58,06	26,61	18,72	0,23	–	–	–	–	–	–	–	103,62	382,17
Non capitalisables	8,49	1,28	3,60	0,45	0,00	–	–	–	–	–	–	–	5,33	13,82
Total	**287,03**	**59,34**	**30,22**	**19,17**	**0,23**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**108,96**	**395,98**
Financement														
Gouv. provincial	211,42	41,04	19,78	11,99	0,16	–	–	–	–	–	–	–	72,96	284,38
Gouv. fédéral	3,67	8,13	7,88	6,50	0,08	–	–	–	–	–	–	–	22,59	26,25
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	71,94	10,17	2,56	0,68	–	–	–	–	–	–	–	–	13,41	85,35
Total	**287,03**	**59,34**	**30,22**	**19,17**	**0,23**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**108,96**	**395,98**
Taux de subvention attendu de dépenses admissibles														**100 % et 75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**36,69**

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

Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS

Les investissements prévus de 18,17 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 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

Catégorie	Métro et autres modes guidés
Sous-catégorie	Développement
Programme d'aide	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 OPTC, dont la STM et exo, ainsi que la Caisse de dépôt et placement du Québec (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.

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[1]

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Non capitalisables	5,74	10,24	0,28	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10,52	16,26
Total	**5,74**	**10,24**	**0,28**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**10,52**	**16,26**
Financement														
Gouv. provincial	5,65	10,21	0,28	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10,49	16,14
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,09	0,03	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,03	0,12
Total	**5,74**	**10,24**	**0,28**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**10,52**	**16,26**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**100 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**3,13**

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

1 Le budget autorisé pour cette inscription est 19,40 M$. L'écart (3,13 M$) représente les intérêts long terme.

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

Catégorie Réseau d'autobus structurant
Sous-catégorie Développement
Programme d'aide 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 dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval[2]

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Non capitalisables	0,21	1,66	0,03	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,69	1,90
Total	**0,21**	**1,66**	**0,03**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,69**	**1,90**
Financement														
Gouv. provincial	0,20	1,62	0,03	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,65	1,85
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,01	0,04	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,04	0,05
Total	**0,21**	**1,66**	**0,03**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,69**	**1,90**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**100 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**0,36**

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

2 Le budget autorisé pour cette inscription est 2,2 M$ (excluant les données historiques du PIDTC, soit 0,04 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 MPB sur l'axe R-132.

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

Catégorie Équipements métropolitains
Sous-catégorie Développement
Programme d'aide PAGTCP

Le projet consiste à implanter des 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, entre autres afin de réduire l'impact des travaux majeurs du PTLHL sur le transport en commun de ce corridor et de faciliter le déplacement sur les axes avoisinants (A-20, R-132, A-25).

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

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,27	2,26	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2,26	2,52
Non capitalisables	0,43	0,15	0,06	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,21	0,64
Total	**0,69**	**2,41**	**0,06**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**2,47**	**3,16**
Financement														
Gouv. provincial	0,36	1,49	0,04	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,53	1,89
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,33	0,93	0,01	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,94	1,27
Total	**0,69**	**2,41**	**0,06**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**2,47**	**3,16**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**0,58**

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

Programme numérique de la mobilité

Les investissements prévus de 53,47 M$ concernent le projet Concerto.

Projet Concerto

Catégorie	Coordination métropolitaine
Sous-catégorie	Développement
Programme d'aide	PAGTCP

L'Autorité a le mandat d'implanter une offre de mobilité intégrée sur l'ensemble de son territoire.

Avec ses partenaires, elle a démarré un ambitieux programme numérique de mobilité, nommé projet Concerto, qui vise à soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs par le développement d'une approche globale et intégrée des nouvelles technologies, centrée sur l'usager. Le projet Concerto vise à orchestrer le volet numérique du PSD pour moderniser les systèmes en place, permettant ainsi de réaliser la refonte tarifaire et de répondre aux défis entourant la baisse d'usage du transport en commun avec la pandémie de 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 projet Concerto

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	–	18,63	26,17	–	–	–	–	–	–	–	–	–	44,80	44,80
Non capitalisables	2,60	4,95	1,12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6,07	8,67
Total	**2,60**	**23,58**	**27,29**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**50,86**	**53,47**
Financement														
Gouv. provincial	1,93	17,31	20,01	–	–	–	–	–	–	–	–	–	37,32	39,25
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,67	6,27	7,27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	13,54	14,21
Total	**2,60**	**23,58**	**27,29**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**50,86**	**53,47**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**10,01**

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

Programme de maintien des actifs

Les investissements prévus de 51,53 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

Catégorie Équipements métropolitains
Sous-catégorie Maintien
Programme d'aide 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 en 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, entre autres, la réalisation des études de diagnostic des équipements, la réalisation de plans et devis afin de réaliser des travaux d'entretien, de réparation et de mise à niveau des équipements.

Ces interventions sont également bonifiées par la rétroaction des OPTC lors de la gestion courante des sites, afin de répondre adéquatement aux besoins d'exploitation des actifs.

Investissements liés aux interventions en maintien des actifs

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	9,21	4,09	2,45	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	0,48	26,00	35,69
Non capitalisables	1,50	0,55	0,63	0,79	0,64	0,64	0,94	0,67	0,72	0,72	0,72	0,01	7,02	8,53
Total	**10,70**	**4,63**	**3,08**	**3,23**	**3,07**	**3,07**	**3,38**	**3,10**	**3,15**	**3,16**	**3,16**	**0,50**	**33,02**	**44,22**
Financement														
Gouv. provincial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	10,70	4,63	3,08	3,23	3,07	3,07	3,38	3,10	3,15	3,16	3,16	0,50	33,02	44,22
Total	**10,70**	**4,63**	**3,08**	**3,23**	**3,07**	**3,07**	**3,38**	**3,10**	**3,15**	**3,16**	**3,16**	**0,50**	**33,02**	**44,22**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**0 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**2,10**

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

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

Catégorie Coordination métropolitaine
Sous-catégorie Maintien
Programme d'aide Non admissible

La solution OPUS, comme tout système informatique, doit être mise à jour régulièrement. Le programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (PEPA 2) vise à adresser les enjeux de désuétude et de sécurité des différentes composantes ainsi qu'à améliorer la solution OPUS. Il permet également d'assurer la continuité des services et la pérennité de la solution OPUS.

Le programme se divise en deux volets :

› **Volet A :** Mise à niveau et/ou acquisition des équipements client en lien avec la solution centralisée;

› **Volet B :** Mise à niveau de la solution centralisée.

Il s'agit d'un programme quinquennal 2021-2025.

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

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	1,95	0,64	3,77	0,48	–	–	–	–	–	–	–	–	4,90	6,84
Non capitalisables	0,27	0,02	0,16	0,01	–	–	–	–	–	–	–	–	0,19	0,47
Total	**2,22**	**0,66**	**3,93**	**0,50**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**5,09**	**7,31**
Financement														
Gouv. provincial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	2,22	0,66	3,93	0,50	–	–	–	–	–	–	–	–	5,09	7,31
Total	**2,22**	**0,66**	**3,93**	**0,50**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**5,09**	**7,31**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**0 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme													**Montant exclu du total projet**	**1,34**

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

Programme d'amélioration et de développement des actifs

Les investissements prévus de 264,33 M$ sont répartis en cinq inscriptions : Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM, Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil, Accès aux stations du REM, Afficheurs information voyageur du terminus Longueuil et Programme d'amélioration d'OPUS (PAO).

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

Catégorie Équipements métropolitains
Sous-catégorie Développement
Programme d'aide PAGTCP

En lien avec l'Entente d'intégration convenue avec CDPQ Infra, ce regroupement de projets recoupe diverses interventions portant sur les 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 billettique 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 Taschereau.

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

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	40,27	75,06	71,17	17,95	2,08	–	–	–	–	–	–	–	166,26	206,53
Non capitalisables	0,39	1,80	4,34	0,92	0,05	–	–	–	–	–	–	–	7,11	7,50
Total	**40,67**	**76,86**	**75,51**	**18,87**	**2,13**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**173,37**	**214,04**
Financement														
Gouv. provincial	29,82	56,45	55,63	13,82	1,59	–	–	–	–	–	–	–	127,49	157,31
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	10,85	20,41	19,89	5,05	0,53	–	–	–	–	–	–	–	45,88	56,73
Total	**40,67**	**76,86**	**75,51**	**18,87**	**2,13**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**173,37**	**214,04**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**40,02**

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

Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil

Catégorie Équipements métropolitains
Sous-catégorie Amélioration
Programme d'aide PAGTCP

Le projet de construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil consiste à aménager une nouvelle billetterie et à relocaliser le bloc sanitaire mis à la disposition des usagers.
Ne disposant pas d'un droit réel permettant l'occupation actuelle, l'Autorité doit procéder au déplacement de ses équipements métropolitains puisqu'ils empiètent sur le terrain de la Ville de Longueuil. Cette dernière souhaite procéder au redéveloppement de la parcelle de terrain.

À noter que lors des travaux préparatoires au déplacement de la billetterie, il a été constaté que certains travaux d'urgence devaient être exécutés dans le but de maintenir les opérations du terminus Longueuil. La portée de ces travaux englobe les services de vente et perception opérés par la billetterie métropolitaine, le service des objets perdus et celui de livraison de colis Expédibus.

Investissements liés à la construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	3,71	3,48	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3,48	7,19
Non capitalisables	0,20	0,05	0,14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,18	0,38
Total	**3,90**	**3,53**	**0,14**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**3,66**	**7,57**
Financement														
Gouv. provincial	2,64	2,15	0,10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2,25	4,89
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	1,27	1,38	0,03	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,41	2,68
Total	**3,90**	**3,53**	**0,14**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**3,66**	**7,57**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**1,45**

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

Accès aux stations du REM

Catégorie Équipements métropolitains
Sous-catégorie Amélioration
Programme d'aide 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.

À terme, la réalisation de ce programme permettra notamment :

- d'offrir une mobilité urbaine simple, fluide et efficace aux abords des sites;
- 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.

À l'heure actuelle, trois projets sont en cours. Le premier projet consiste à rendre accessible universellement l'interconnexion entre le REM et la station de métro Édouard-Montpetit par un tunnel piétonnier souterrain, alors que les deux autres projets concernent les accès à la station Panama à Brossard (voie réservée axe Taschereau et pôle de mobilité Tisserand).

Investissements liés à l'accès aux stations du REM

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,65	13,64	11,79	6,24	–	–	–	–	–	–	–	–	31,67	32,32
Non capitalisables	1,29	3,11	1,25	0,78	0,42	–	–	–	–	–	–	–	5,55	6,84
Total	**1,93**	**16,75**	**13,03**	**7,02**	**0,42**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**37,22**	**39,15**
Financement														
Gouv. provincial	1,42	12,26	9,55	5,14	0,31	–	–	–	–	–	–	–	27,27	28,69
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,51	4,49	3,48	1,88	0,10	–	–	–	–	–	–	–	9,96	10,46
Total	**1,93**	**16,75**	**13,03**	**7,02**	**0,42**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**37,22**	**39,15**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**7,33**

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

Afficheurs information voyageur du terminus Longueuil – *NOUVEAU*

Catégorie Coordination métropolitaine
Sous-catégorie Développement
Programme d'aide PAGTCP

Le terminus Longueuil est actuellement doté de panneaux d'affichage permettant aux voyageurs de connaître les lignes, horaires et quais de départ desservis dans le terminus. Ces équipements, installés en 1999, sont présents dans le hall du terminus et à chaque quai extérieur. Ayant dépassé leur fin de vie utile, ces afficheurs sont hors service depuis 2020. Les voyageurs n'ont donc plus accès aux informations leur permettant de savoir où se trouve l'autobus qu'ils doivent prendre.

La transmission d'une information juste et en temps réel est essentielle à toute expérience de mobilité.

La mise en place de ce nouveau système d'affichage au terminus Longueuil va permettre de gagner en réactivité de diffusion de l'information voyageur, notamment dans le cas de situations dégradées telles que retard ou annulation.

La signalétique numérique métropolitaine développée par l'Autorité sera intégrée dans le nouveau système offrant une vision métropolitaine de l'information voyageur.

L'objectif est de mettre en place deux nouveaux types d'écrans :

› Écrans récapitulatifs dans la station;
› Écrans aux portes des quais pour l'annonce des prochains départs.

Investissements liés aux afficheurs information voyageur au terminus Longueuil

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,06	1,31	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,31	1,37
Non capitalisables	0,01	0,01	0,03	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,04	0,04
Total	**0,07**	**1,32**	**0,03**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,35**	**1,42**
Financement														
Gouv. provincial	0,02	0,89	0,02	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,91	0,93
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,04	0,44	0,01	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,44	0,49
Total	**0,07**	**1,32**	**0,03**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,35**	**1,42**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**0,27**

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

Programme d'amélioration d'OPUS – *NOUVEAU*

Catégorie	Coordination métropolitaine
Sous-catégorie	Développement
Programme d'aide	PAGTCP

Le PAO est l'un des deux programmes qui constituent le plan de maintien de la solution OPUS. Il vise à faire évoluer le système OPUS pour les cinq prochaines années, notamment en ce qui concerne l'évolution et l'ajout de composantes au système OPUS. Ce programme est décliné en plusieurs initiatives d'évolution et d'amélioration d'actifs existants et déjà mis en application, à savoir :

1. Amélioration et ajout d'institutions pour Carte étudiant en ligne (CEEL) : ce projet vise entre autres à apporter diverses améliorations à la plateforme des Cartes étudiant en ligne, telles que des ajouts d'établissements d'enseignement;
2. Maintien de la solution OPUS en ligne;
3. Réconciliation financière OPUS.

La portée actuelle de l'inscription se limite aux points 1 et 3 qui consistent à apporter diverses améliorations à la plateforme des Cartes étudiant en ligne (CEEL) et à modifier le processus de réconciliation financière des transactions OPUS pour cette dernière afin d'automatiser le maximum d'opérations faites actuellement de façon manuelle.

Investissements liés au programme d'amélioration d'OPUS

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,45	0,27	–	1,35	–	–	–	–	–	–	–	–	1,63	2,07
Non capitalisables	0,08	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,08
Total	**0,52**	**0,27**	**–**	**1,35**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,63**	**2,15**
Financement														
Gouv. provincial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,52	0,27	–	1,35	–	–	–	–	–	–	–	–	1,63	2,15
Total	**0,52**	**0,27**	**–**	**1,35**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,63**	**2,15**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**75 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme													**Montant exclu du total projet**	**-**

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

Autres investissements

Les investissements prévus de 7,99 M$ sont répartis en quatre inscriptions : Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information (PRACTI), Modernisation du logiciel de l'enquête Origine-Destination (OD), Renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation et Automatisation de la politique de financement (phase 2).

Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information[3]

Catégorie Coordination métropolitaine
Sous-catégorie Maintien
Programme d'aide 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.

La montée en puissance du télétravail et notre dépendance à l'égard de la technologie, mises en lumière en contexte de pandémie, illustrent la nécessité de doter l'organisation d'un parc informatique plus important.

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, en lien avec 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 renouvellement des actifs des technologies de l'information

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,60	0,21	0,51	0,61	0,71	0,85	–	–	–	–	–	–	2,90	3,49
Non capitalisables	0,52	0,32	0,37	0,35	0,36	0,37	–	–	–	–	–	–	1,77	2,29
Total	**1,12**	**0,54**	**0,88**	**0,96**	**1,07**	**1,22**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**4,67**	**5,79**
Financement														
Gouv. provincial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	1,12	0,54	0,88	0,96	1,07	1,22	–	–	–	–	–	–	4,67	5,79
Total	**1,12**	**0,54**	**0,88**	**0,96**	**1,07**	**1,22**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**4,67**	**5,79**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**0 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**1,00**

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

3 Anciennement « Rehaussement technologique » dans le PDI 2022-2031.

Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination

Catégorie	Coordination métropolitaine
Sous-catégorie	Développement
Programme d'aide	Non admissible

Réalisée tous les cinq ans, l'enquête OD est la principale source de données utilisée par l'Autorité, les OPTC, le MTQ ainsi que les municipalités pour la planification du transport dans la grande région de Montréal.

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.

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.

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

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,24	0,17	0,13	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,30	0,54
Non capitalisables	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	**0,24**	**0,17**	**0,13**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,30**	**0,54**
Financement														
Gouv. provincial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,24	0,17	0,13	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,30	0,54
Total	**0,24**	**0,17**	**0,13**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,30**	**0,54**

Taux de subvention attendu des dépenses admissibles			**0 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme		**Montant exclu du total projet**	**-**

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

Renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation – *NOUVEAU*

Catégorie Coordination métropolitaine
Sous-catégorie Développement
Programme d'aide Non admissible

Le cadre de modélisation actuel permet l'affectation des déplacements en transport collectif en se basant sur les caractéristiques précises (dont la localisation) de chacun des déplacements enquêtés. Cependant, seule la période de pointe du matin est modélisée et l'utilisation de modules complémentaires est requise pour tenir compte des conditions de circulation routière, évaluer le transfert modal potentiellement généré par des projets de transport ou effectuer les projections de croissance future. Le modèle présentement utilisé existe depuis plus de 30 ans et il fait désormais face à des limites considérables pour répondre aux nouveaux besoins.

Pour cette raison, un renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation est requis.

Le projet sera développé avec le milieu universitaire, en l'occurrence avec deux établissements d'enseignement (Polytechnique Montréal et Université de Toronto) qui ont une expérience reconnue en modélisation, et sera divisé en trois grandes phases :

› Synthèse de population;
› Planification des activités et déplacements des personnes et des ménages;
› Affectation des déplacements sur le réseau de transport (routier et transport collectif).

Investissements liés au projet Renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,39	0,27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,27	0,67
Non capitalisables	0,09	0,09	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,09	0,18
Total	**0,48**	**0,36**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,36**	**0,84**
Financement														
Gouv. provincial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,48	0,36	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,36	0,84
Total	**0,48**	**0,36**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,36**	**0,84**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**0 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme												**Montant exclu du total projet**		**-**

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

Automatisation de la politique de financement (phase 2)

Catégorie	Coordination métropolitaine
Sous-catégorie	Développement
Programme d'aide	Non admissible

La Politique de financement encadre l'allocation des sources de financement de l'Autorité aux charges financières du transport collectif de la région métropolitaine et définit les modalités de calcul des contributions municipales aux déficits des services.

L'Autorité utilise un modèle automatisé de simulation (MAS) pour opérationnaliser le calcul des contributions municipales conformément aux modalités prescrites par la Politique de financement. En prévision de la mise à jour, le projet vise à réviser les fonctionnalités du MAS en fonction des changements aux modalités de la Politique.

Le projet a également pour but de faire évoluer le MAS pour qu'il soit mieux adapté aux fonctions d'affaires suivantes :

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

Investissements liés au projet d'automatisation de la politique de financement (phase 2)

en millions ($)

	Antérieurs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,40	0,42	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,42	0,82
Non capitalisables	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	**0,40**	**0,42**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,42**	**0,82**
Financement														
Gouv. provincial	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Gouv. fédéral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Autorité	0,40	0,42	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,42	0,82
Total	**0,40**	**0,42**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,42**	**0,82**
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														**0 %**
Hypothèse d'intérêts à long terme														**–**

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

Annexes

Annexe 1 – Actifs métropolitains de l'Autorité

Stationnements incitatifs	Exploitant
Stationnement temporaire avenue des Bois	**STL**
Stationnement temporaire Sainte-Dorothée	**STL**
Stationnement Cartier	**STL**
Stationnement Chevrier	**RTL**
Stationnement De Montarville	**RTL**
Stationnement De Mortagne	**RTL**
Stationnement de Touraine	**RTL**
Stationnement Beloeil	**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**
Terminus temporaire Brossard-Panama jusqu'en sept.	**RTL**

Billetteries	Exploitant
Brossard (REM) – à venir	**RTL**
Panama (REM) – à venir	**RTL**
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 en site propre du SRB Pie-IX (Laval)	**STM**
VR en site propre du SRB 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 (SRB Pie-IX)	**STM**
Station Saint-Martin (SRB Pie-IX)	**STL**
Station Concorde (SRB Pie-IX)	**STL**
Système OPUS	**STM**

Autres	Exploitant
Vélos en libre-service (arrondissement Saint-Laurent)	**BIXI**

Annexe 2 – Acronymes et abréviations

Objet	Description
AMT	Agence métropolitaine de transport
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
CEEL	Carte étudiant en ligne
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSEM	Commission des services électriques de Montréal
DO	Dossier d'opportunité
FAP	Fiche d'avant-projet
GES	Gaz à effet de serre
MAS	Modèle automatisé de simulation
MTQ	Ministère des Transports du Québec
MPB	Mesures préférentielles pour bus
OD	Enquête Origine-Destination
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAGITC	Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAO	Programme d'amélioration d'OPUS
PEPA	Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration
PDI	Programme des immobilisations
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PNM	Programme numérique de la mobilité
PQI	Plan québécois des infrastructures
PRACTI	Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information
PSD	Plan stratégique de développement
PTLHL	Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
REM	Réseau express métropolitain
RTCS	Réseau de transport collectif structurant
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SRB	Service rapide par bus
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TCV	Terminus Centre-Ville
UAB	Utilisation des accotements par autobus

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

artm.quebec

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