

Planifier, organiser, financer,
développer et promouvoir

Pour faire avancer la mobilité

Programme des
immobilisations 2024-2033



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

Mot du président du conseil d'administration et du directeur général de l'ARTM	2
L'ARTM en bref	4
Mission	4
Territoire	5
Faits saillants	6
Méthodologie	8
Plan stratégique de développement	10
Gestion de portefeuille de projets	11
Portrait financier	12
Subventions	12
Impact des investissements sur le service de la dette	14
Présentation des investissements	22
Projets structurants	22
Équipements et biens	29
Technologies de l'information	37
Projets de recherche appliquée	44
Annexes	49
Annexe 1 – Actifs métropolitains de l'ARTM	50
Annexe 2 – Acronymes et abréviations	51

Les travaux de production du programme des immobilisations 2024-2033 de l'ARTM se sont arrêtés en août 2023. Le document a été adopté par son conseil d'administration le 26 octobre 2023, sous la résolution 23-CA(ARTM)-149, puis adopté au Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 30 janvier 2024 sous la résolution CC24-006.



Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'ARTM planifie, organise, finance, développe 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'ARTM

Comme chaque année, et comme le prévoit la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, nous sommes heureux de présenter cette mise à jour du Programme des immobilisations (PDI) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), pour la période 2024-2033. Ce document décrit l'ensemble des dépenses en immobilisations prévues au cours de cette décennie, en matière de transport collectif.

La pandémie, dont on peut enfin dire qu'elle est derrière nous, a laissé des traces; le télétravail a gagné en popularité, ce qui a eu un impact sur les habitudes de déplacement. Bien que les usagers soient de retour, l'achalandage et, par conséquent, les recettes tarifaires demeurent inférieurs aux niveaux pré-pandémiques. L'ARTM et ses partenaires doivent donc poursuivre leurs efforts pour promouvoir le transport collectif.

De surcroît, inflation et pénurie de main-d'œuvre ont un effet marqué sur le coût de réalisation et l'échéancier des investissements. La rigueur est donc de mise en matière de planification, d'autant plus que les défis financiers auxquels sont confrontés l'ARTM et ses partenaires, de même que le gouvernement du Québec et les 83 municipalités desservies, demeurent substantiels.

Heureusement, nous constatons un véritable consensus dans la région métropolitaine sur l'importance du transport collectif et des autres modes durables. Le PDI incarne cette vision d'avenir dont nous faisons activement la promotion, une vision dont les piliers principaux sont un aménagement du territoire basé sur la qualité de vie des citoyens et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au transport.

Les grands projets

En collaboration avec ses partenaires, et au premier chef les organismes publics de transport en commun (OPTC), l'ARTM a continué de faire avancer les grands projets de transport collectif qui auront un impact structurant et durable, et qui produiront des bénéfices sur l'ensemble du territoire.

Le Service rapide par bus (SRB) Pie-IX a été inauguré en novembre 2022 et a été réalisé dans le respect des budgets prévus. Il offre une liaison efficace et fréquente sur les 11 kilomètres qui relient le boulevard Saint-Martin, à Laval, et les abords du Stade olympique, à Montréal. Le SRB Pie-IX se rabat à la ligne verte du métro et il sera connecté à la ligne bleue, lorsque celle-ci aura été prolongée. Son parcours sera allongé jusqu'à la rue Notre-Dame d'ici à l'automne 2027, ce qui améliorera considérablement le réseau structurant métropolitain.

Le Réseau express métropolitain (REM), dont l'antenne sud est maintenant en service, ne figure pas dans le périmètre du présent PDI. Cependant, l'ARTM est responsable de huit projets d'investissement directement liés au REM, dont on trouvera les détails dans les pages qui suivent. Ces projets, subventionnés à hauteur de 100% par le gouvernement du Québec, portent notamment sur les équipements de billettique et de réseautique, de même que sur des travaux d'amélioration des accès aux infrastructures du REM.

Au cours de la dernière année, l'ARTM a également travaillé sur d'autres projets majeurs dont le Projet structurant de l'est de Montréal et le grand Sud-Ouest. Elle a poursuivi les travaux préparatoires du projet de SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval, dont la gestion a été déléguée à la Société de transport de Laval (STL). Elle prévoit déposer les dossiers d'opportunité en 2024. L'ARTM procède aussi au déploiement d'un bureau de projet avec la STL pour étudier un projet de transport collectif structurant dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval.

Le projet numérique de mobilité (PNM) aura un impact certain sur l'attractivité du transport collectif, et son développement se poursuit activement. Ce projet d'envergure, qui se déploie sur plusieurs années, entraînera une modernisation de la plateforme billettique, qui se traduira entre autres par une simplification des modes de paiement et de validation. De plus, le PNM contribuera, d'une part, à une augmentation des déplacements en transport collectif et, d'autre part, à une réduction des émissions de GES. Enfin, autre bénéfice à ne pas négliger, cette implantation de technologies plus performantes pave la voie à une amélioration considérable des outils de planification du transport.

Nous le soulignons l'an dernier et il faut le répéter : les défis financiers demeurent imposants. La montée en puissance du télétravail, la mise en service du REM (qui se traduira par de nouvelles dépenses d'exploitation pour l'ARTM), le déficit structurel lié au maintien d'actifs et des services, et l'augmentation des coûts dans l'industrie de la construction s'allient pour créer une nouvelle donne avec laquelle nous devons collectivement composer. L'ARTM et les pouvoirs publics explorent donc toutes les solutions possibles, aussi bien du côté des revenus que des coûts, afin d'en arriver à un cadre de financement pérenne.

Si les défis sont grands, il faut cependant se réjouir de constater que les autorités publiques et tous les partenaires qui forment l'écosystème du transport collectif sont fortement mobilisés, ce dont le présent PDI témoigne avec éloquence.



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



Benoît Gendron
Directeur général

L'ARTM en bref

Mission

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'ARTM planifie, organise, finance, développe 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

Établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite



Organiser

Coordonner les services de transport collectif en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer



Financer

Pérenniser le financement métropolitain du transport collectif tout en assurant une gestion rigoureuse et responsable des ressources



Développer

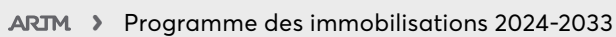
Gérer les actifs et les infrastructures de transport collectif



Promouvoir

Promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage et contribuer à l'émergence d'une culture de la mobilité durable

Le territoire de l'ARTM est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la communauté Mohawk de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.



Faits saillants

Le PDI 2024-2033 de l'ARTM :

- › Présente des investissements de **511,39 M\$** pour la période décennale concernée;
- › Les investissements prévus pour l'année 2024 sont de **194,21 M\$**;
- › En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à **962,51 M\$**;
- › Il s'agit d'une hausse de **21,1%** par rapport au PDI 2023-2032, qui s'élevait à 794,63 M\$;
- › Les principales variations se situent au niveau du PNM (+ 86,5 M\$), du SRB Pie-IX (+ 36,86 M\$) et des interventions en maintien d'actifs (+ 29,03 M\$);
- › Un nouveau projet a été ajouté au PDI 2024-2032, soit la réalisation du dossier d'opportunité pour le Projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin – Laval;
- › Les investissements totaux du PDI sont répartis dans **quatre catégories d'actifs métropolitains** et présentés à la figure ci-dessous ainsi qu'au tableau de la page suivante.

Figure 1

Répartition des investissements en fonction des catégories d'actifs métropolitains

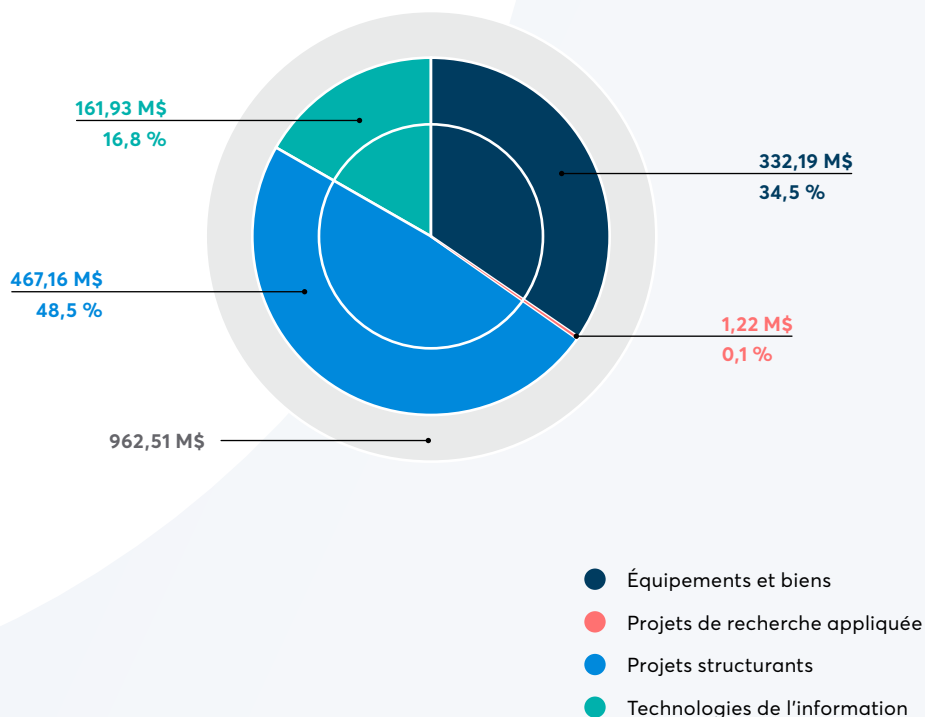


Tableau 1

Sommaire des investissements PDI 2024-2033

en millions (\$)

	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033	2034 et après	Total 2024-2033	Total projet
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX*	298,36	32,62	31,89	54,35	15,63	-	-	-	134,49	432,85
Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville*	10,40	5,37	-	-	-	-	-	-	5,37	15,77
Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal	5,59	5,32	-	-	-	-	-	-	5,32	10,91
Projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval	0,14	2,04	2,03	1,44	-	-	-	-	5,52	5,66
Service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval*	1,56	0,41	-	-	-	-	-	-	0,41	1,97
Total projets structurants	316,05	45,76	33,92	55,79	15,63	-	-	-	151,11	467,16
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM*	76,92	71,56	48,32	13,30	0,76	-	-	-	133,94	210,87
Accès aux stations du REM*	3,26	10,78	11,25	8,90	4,88	-	-	-	35,81	39,08
Interventions en maintien d'actifs*	12,66	9,90	5,04	4,62	4,50	4,06	26,35	6,12	54,48	73,25
Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil*	4,65	3,01	-	-	-	-	-	-	3,01	7,66
Implantation des mesures préférentielles pour bus sur l'axe R-132*	1,09	0,25	-	-	-	-	-	-	0,25	1,34
Total équipements et biens	98,58	95,50	64,61	26,82	10,14	4,06	26,35	6,12	227,49	332,19
Projet numérique de la mobilité*	23,03	45,30	42,33	22,40	5,72	1,19	-	-	116,94	139,96
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2)*	2,94	4,16	1,76	-	-	-	-	-	5,92	8,86
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information	2,29	1,57	1,49	1,53	1,52	-	-	-	6,12	8,41
Programme d'amélioration d'OPUS*	0,83	0,91	1,61	-	-	-	-	-	2,52	3,35
Afficheurs information voyageur du terminus Longueuil	0,35	1,00	-	-	-	-	-	-	1,00	1,35
Total technologies de l'information	29,43	52,95	47,19	23,93	7,24	1,19	-	-	132,50	161,93
Renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation	0,55	0,19	-	-	-	-	-	-	0,19	0,75
Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination	0,37	0,11	-	-	-	-	-	-	0,11	0,48
Total projets de recherche appliquée	0,92	0,30	-	-	-	-	-	-	0,30	1,22
TOTAL PDI 2024-2033	445,00	194,51	145,72	106,54	33,02	5,25	26,35	6,12	511,39	962,51

*Les intérêts à court terme et les frais d'émission sont inclus dans le total des inscriptions. Les hypothèses d'intérêts à long terme ne sont pas considérées dans le total des inscriptions présentées au sommaire des investissements.

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

Méthodologie

Le PDI 2024-2033 trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'ARTM¹, pour son territoire. Il fait également état, pour chacun des projets, de toute aide financière accordée par le gouvernement ou par d'autres contributeurs.

Les sommes présentées pour chaque projet s'appuient sur les meilleures estimations disponibles au moment de la production du PDI (août 2023), et ce, en fonction de l'état d'avancement du projet.

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes représentent l'ensemble des coûts nets des ristournes sur la taxe. Ils sont arrondis au million de dollars près. Il est donc possible que les sommes de ces montants diffèrent légèrement des totaux présentés.

Le découpage suivant a été retenu pour les fins du présent document, soit quatre catégories d'actifs métropolitains :



➤ **Projets structurants**



➤ **Équipements et biens**



➤ **Technologies de l'information**



➤ **Projets de recherche appliquée**

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

La catégorie d'actifs intitulée « Projets de recherche appliquée » comprend les projets liés au développement de méthodes innovatrices. Celles-ci s'appuient sur la recherche de haut niveau du milieu universitaire, afin de les utiliser pour résoudre des problèmes concrets et réels dans le domaine de la mobilité et du transport collectif.

¹ Le PDI de l'ARTM n'inclut pas les actifs sous la responsabilité des OPTC et du REM. Tout comme l'ARTM, les OPTC produisent annuellement un PDI détaillant les dépenses en immobilisations pour les dix prochaines années.



Chaque projet se rapporte également à une catégorie de portefeuille, soit Maintien, Amélioration ou Développement. Les définitions² présentées ci-dessous s'appliquent à chaque catégorie :

› **Maintien** : Les projets de maintien des actifs visent à maintenir en bon état les actifs existants. Il s'agit d'interventions portant sur le remplacement, la rénovation ou la réfection d'équipement, de matériel roulant et d'infrastructure ayant atteint leur durée de vie utile ou encore d'interventions ou de travaux effectués en vue de prolonger la durée de vie utile de ces actifs.

- › **Amélioration** : Les projets d'amélioration des actifs visent à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle. Il s'agit d'interventions portant sur la mise en place de mesures préférentielles ou incitatives à l'utilisation du transport en commun, d'interventions visant à rehausser les caractéristiques techniques et opérationnelles des infrastructures existantes ou encore de l'ajout d'infrastructures, d'actifs ou d'équipements connexes au service de transport.
- › **Développement** : Les projets de développement des actifs visent l'ajout ou l'agrandissement d'équipements ou d'infrastructures, l'implantation de nouveaux systèmes de transport terrestre guidé, l'ajout de stations ou le prolongement des réseaux existants de métro et de trains de banlieue, ainsi que l'augmentation du parc de locomotives ou de voitures de métro ou de train.

² Source : Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun.

Plan stratégique de développement

L'ARTM est responsable d'établir le premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. Le PSD s'appuie sur une vision à long terme qui a pour but une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, tout en contribuant à la vitalité sociale et économique de toute la région. Il vise à contribuer à l'atteinte des orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM et de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec.

À noter que des sommes réservées pour des études sont prévues au budget de l'ARTM et du développement du transport collectif afin de soutenir les travaux préparatoires qui seront menés pour le compte de l'ARTM dans la réalisation 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. On peut notamment penser aux études de mobilité préparatoires au développement d'un mode structurant dans l'axe de la branche Ouest de la ligne orange du métro à Montréal et à Laval.

La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain prévoit que l'organisme doit produire annuellement un PDI 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.

Gestion de portefeuille de projets

L'ARTM encadre et réalise des investissements en immobilisations relatifs aux actifs dont elle est propriétaire, ou qui sont destinés à devenir sa propriété au terme de la réalisation du projet. Afin de contribuer à l'encadrement de ces investissements et d'aider à la réalisation du PDI, l'ARTM s'est dotée en 2020 d'une approche de gestion de portefeuille de projets qui permet de faciliter la planification, la réalisation et le suivi de ses investissements.

Cette approche repose sur les principes suivants :

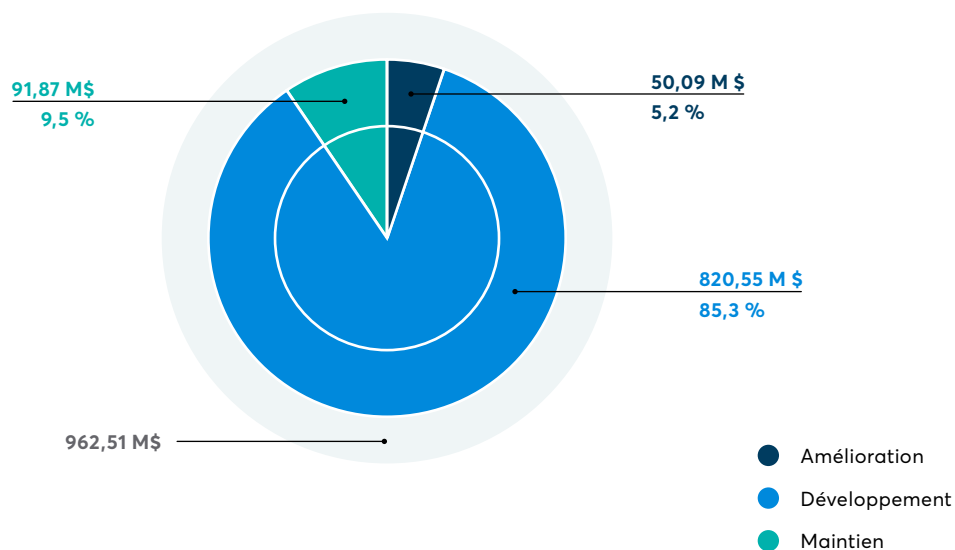
- › L'alignement des projets avec les stratégies, les objectifs d'affaires et la gestion opérationnelle de l'ARTM;

- › Une priorisation de projets arrimée à des cibles d'investissements respectant la capacité financière, humaine et organisationnelle de l'ARTM;
- › Une prise de décision transparente fondée sur le suivi et la maîtrise de la portée, de l'échéancier, des coûts, des ressources, des risques et des bénéfices des projets qui composent le portefeuille;
- › Des processus et procédures en gestion de projets arrimés à ceux prescrits par les instances gouvernementales auxquelles l'ARTM est assujettie dans l'exécution de ses projets.

Les investissements au portefeuille de l'ARTM visent à 85,3% le développement des actifs, 9,5% le maintien des actifs et 5,2% l'amélioration des actifs.

Figure 2

Répartition des investissements par catégorie de portefeuille



Portrait financier

Subventions

Certains projets de l'ARTM sont admissibles à une aide financière gouvernementale dans le cadre des programmes de subventions aux immobilisations du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) :

- › le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP);
- › le Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC).
Ce programme est en partie financé par le gouvernement du Canada.

Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de paiement.

L'ARTM 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 1^{er} juin 2017, à la suite des travaux du Comité de mise en œuvre du projet de loi 76 et en conformité avec le décret gouvernemental 527-2017, l'ARTM 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 2023, le solde de ces emprunts, jumelé aux emprunts réalisés par l'ARTM depuis sa création, se chiffrent à 255,50 M\$, dont 176,94 M\$ d'emprunts subventionnés.

Pour l'exercice 2024, le service de la dette brut pour ces emprunts totalisera 36,27 M\$. L'ARTM recevra des subventions de 21,09 M\$, ce qui se traduira par un service de dette net de subvention de 15,18 M\$. Ces prêts ont des termes allant jusqu'à 2043.

Le PDI 2024-2033 de l'ARTM nécessitera des emprunts à long terme de 302,86 M\$, dont 194,24 M\$ d'emprunts subventionnés. La part la plus importante de ces nouveaux emprunts est reliée aux catégories d'actifs « Projets structurants » pour le projet SRB Pie-IX, celle des « Équipements et biens » pour le projet Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM et celle des « Technologies de l'information » pour le projet PNM.

La répartition de la somme des emprunts de 302,86 M\$ du PDI 2024-2033 est présentée au tableau 2.

Tableau 2
Emprunts et subventions selon les catégories d'actifs métropolitains
en millions (\$)

Catégorie d'actifs	Emprunt	Portion subventionnée	Portion non subventionnée
Projets structurants	191,31	168,32	22,99
Équipements et biens	66,32	25,92	40,39
Technologies de l'information	45,23	–	45,23
Projets de recherche appliquée	–	–	–
TOTAL	302,86	194,24	108,62

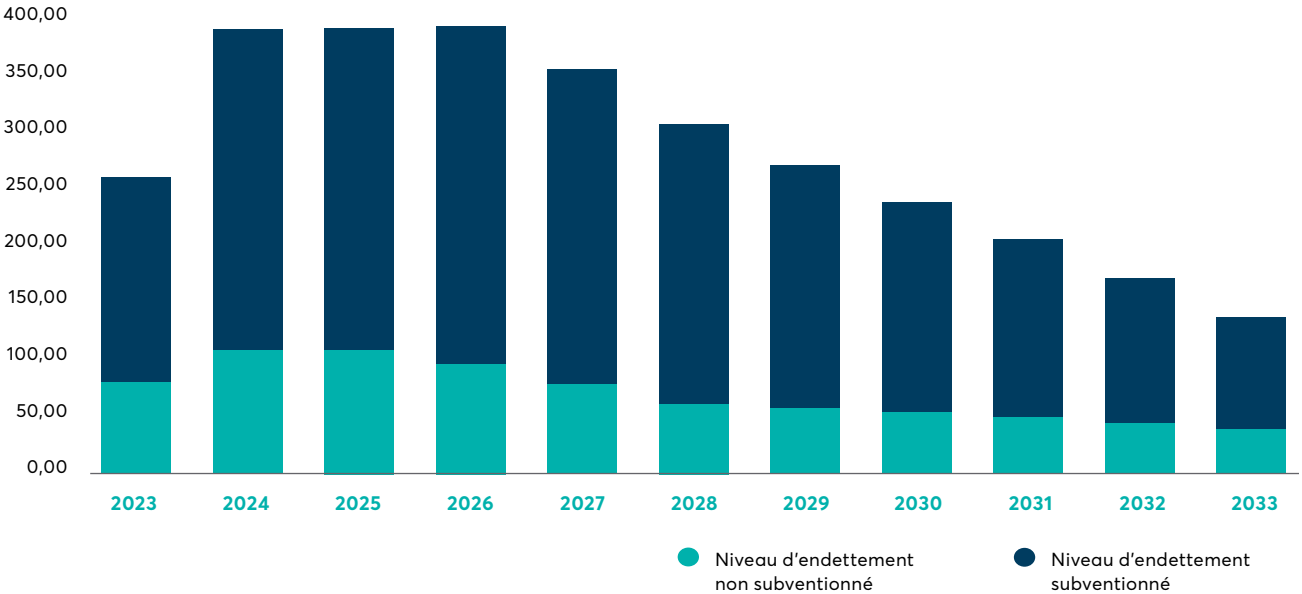
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le terme de ces emprunts est de dix ans.

La figure 3 représente le niveau consolidé d'endettement à long terme, incluant la dette héritée de l'AMT.

Figure 3
Niveau d'endettement à long terme

en millions (\$)



	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Endettement non subventionné	78,56	106,06	106,63	94,74	76,96	60,30	56,40	52,84	48,55	43,74	38,56
Endettement subventionné	176,94	276,63	276,47	289,99	271,42	240,25	209,43	181,29	153,11	124,89	96,62
Total Endettement long terme	255,50	382,69	383,10	384,74	348,38	300,55	265,83	234,13	201,66	168,62	135,18

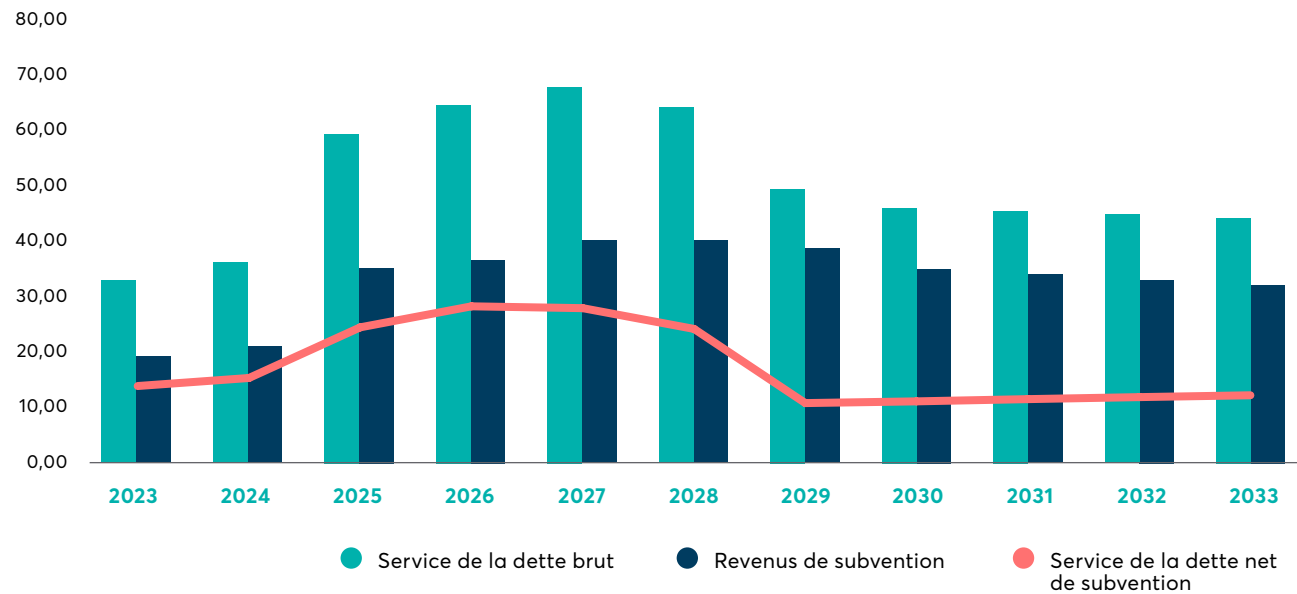
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le niveau d'endettement augmente significativement de 2024 à 2026 avec, notamment, la réalisation du projet Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM, du projet SRB Pie-IX, ainsi que du projet PNM, pour ensuite diminuer graduellement à partir de 2027. Le tableau précédent inclut le niveau de dette sur les emprunts hérités de l'AMT, ainsi que les emprunts réalisés par l'ARTM.

La figure 4 représente le service de la dette consolidé, incluant celui de la dette héritée de l'AMT.

Figure 4
Service de la dette – Consolidé

en millions (\$)



	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Service de la dette brut	33,01	36,27	59,50	64,74	67,94	64,21	49,47	46,06	45,50	44,91	44,27
Revenus de subvention	19,27	21,09	35,24	36,71	40,24	40,24	38,79	35,07	34,11	33,15	32,18
Service de la dette net de subvention	13,74	15,18	24,26	28,03	27,70	23,98	10,68	10,99	11,39	11,75	12,08

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 pour les quatre catégories d'actifs de l'ARTM, c'est-à-dire : Projets structurants, Équipements et biens, Technologies de l'information et Projets de recherche appliquée. Il n'inclut pas le service de la dette relié aux investissements des OPTC.

Tableau 3

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

en millions (\$)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Projets structurants	5,31	7,20	15,30	16,95	16,22	13,63	3,01	2,93	2,84	2,75	2,66
Équipements et biens	6,79	6,34	4,53	4,96	2,61	4,54	1,98	2,55	3,22	3,83	4,43
Technologies de l'information	1,64	1,65	4,42	6,12	8,87	5,81	5,68	5,51	5,34	5,16	4,99
Projets de recherche appliquée	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
TOTAL	13,74	15,18	24,26	28,03	27,70	23,98	10,68	10,99	11,39	11,75	12,08

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 graduellement à partir de 2024. L'augmentation entre 2024 et 2026 est due aux investissements reliés aux projets SRB Pie-IX, Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM et du projet PNM, qui représentent la plus grande partie des investissements de l'ARTM au PDI 2024-2033.

Le service de la dette net de subvention atteint un sommet de 28,03 M\$ en 2026 et il se stabilise à partir de 2029. Il est à noter que le MTMD a décidé de changer le mode de subvention des projets, passant de financement via emprunt à financement comptant, ce qui génère une baisse du total du service de la dette.

L'augmentation annuelle du service de la dette net de subvention, présentement de 13,74 M\$ et passant à 28,03 M\$ en 2026, représentera un défi pour l'ARTM en matière de sources de financement, mais également sur le plan des frais d'exploitation engendrés par les nouveaux actifs.

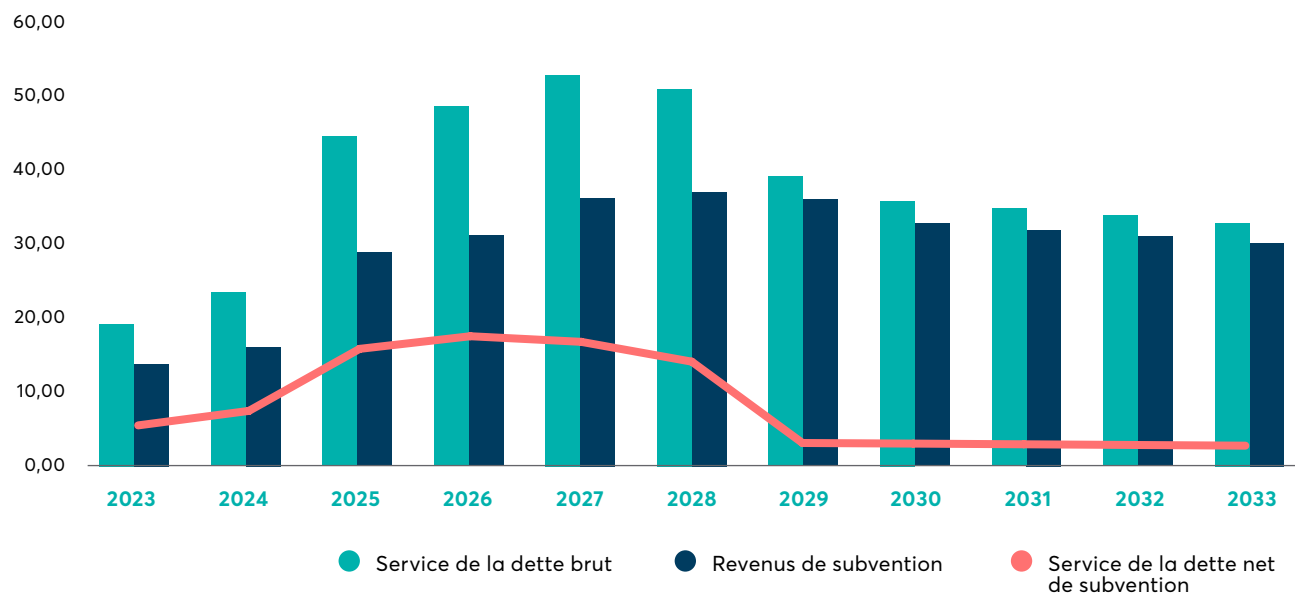
Le service de la dette net de subvention est payé par l'ensemble des revenus de l'ARTM. En conformité avec les règles établies par la Politique de financement de l'ARTM, il aura un impact sur le niveau des contributions municipales.

Les figures 5 à 7 présentent les services de la dette propre à chaque catégorie d'actifs, incluant la dette héritée de l'AMT.

Le tableau 4 présente le mode de financement des dépenses d'investissements prévues au PDI.

Figure 5
Service de la dette – Projets structurants

en millions (\$)



	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Service de la dette brut	18,77	22,89	43,47	47,38	51,55	49,74	38,19	34,93	33,98	33,04	32,08
Revenus de subvention	13,46	15,70	28,17	30,43	35,33	36,11	35,18	32,01	31,14	30,29	29,42
Service de la dette net de subvention	5,31	7,20	15,30	16,95	16,22	13,63	3,01	2,93	2,84	2,75	2,66

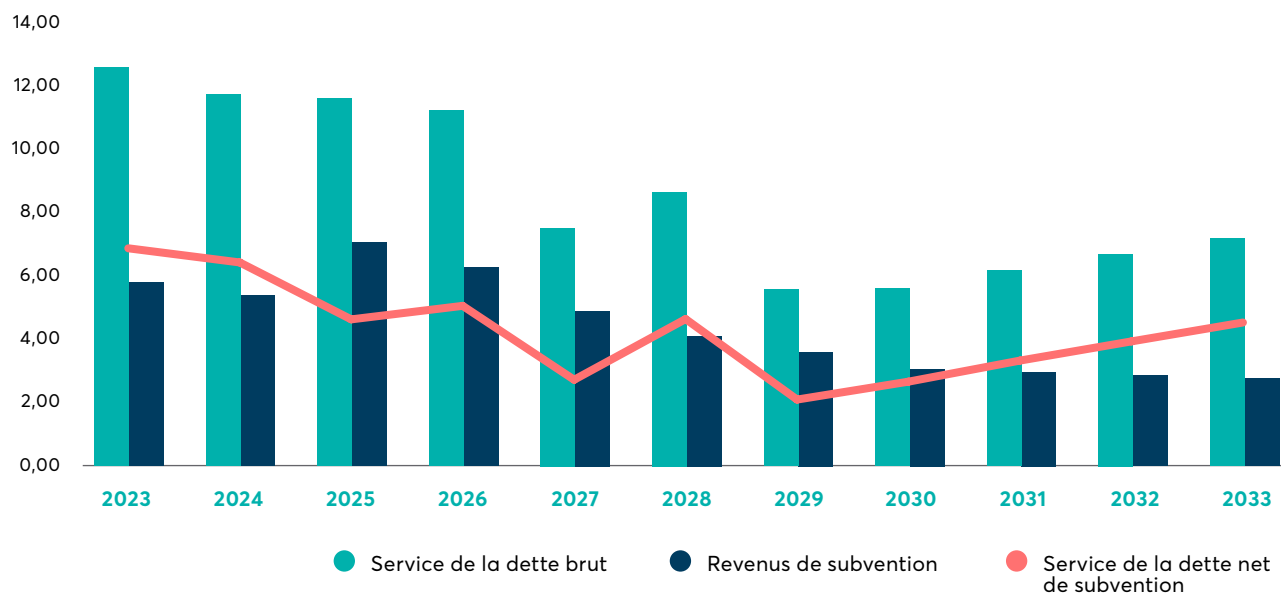
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule.

Le service de la dette net de subvention de la catégorie « Projets structurants » découle du projet SRB Pie-IX et du projet du grand Sud-Ouest. Les revenus de subvention couvrent une grande partie du service de la dette brut.

Figure 6

Service de la dette – Équipements et biens

en millions (\$)

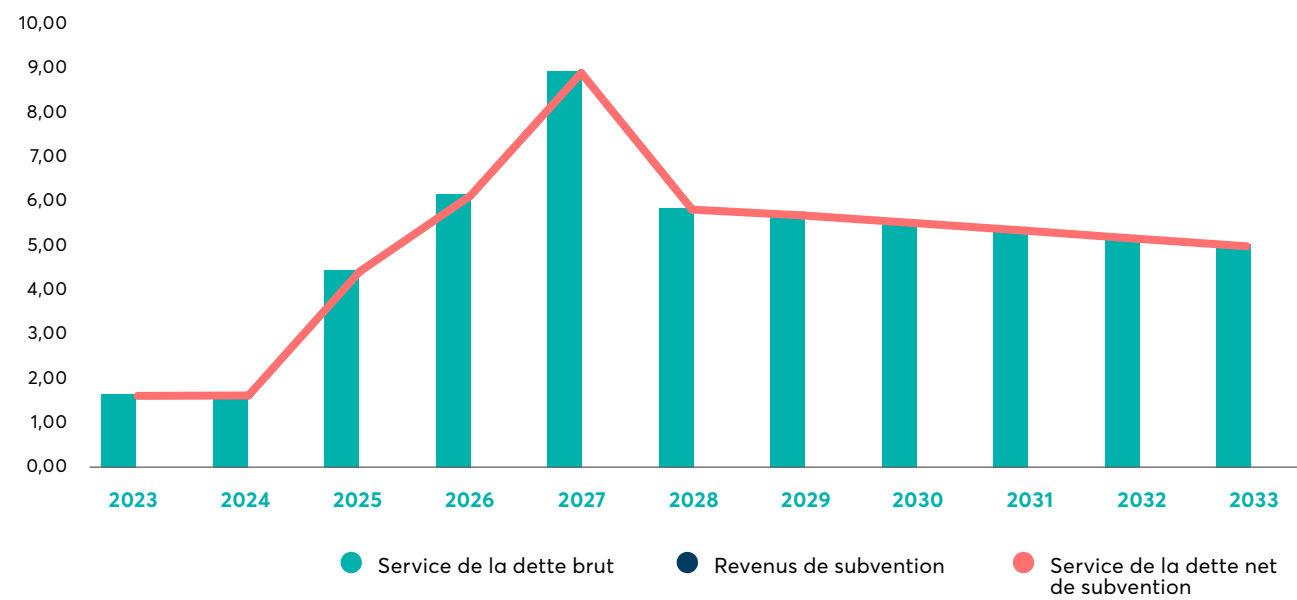


	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Service de la dette brut	12,59	11,74	11,61	11,24	7,52	8,66	5,59	5,62	6,18	6,70	7,20
Revenus de subvention	5,80	5,40	7,07	6,28	4,91	4,12	3,61	3,07	2,97	2,87	2,77
Service de la dette net de subvention	6,79	6,34	4,53	4,96	2,61	4,54	1,98	2,55	3,22	3,83	4,43

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 « Équipements et biens » connaît une diminution entre 2023 et 2025, causée principalement par le financement au comptant par le MTMD des projets Accès aux stations REM et Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM. Le service de dette net de subvention recommence à croître en 2029 en lien avec le projet Intervention en maintien d'actifs.

Figure 7
Service de la dette – Technologies de l’information
 en millions (\$)



	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Service de la dette brut	1,64	1,65	4,42	6,12	8,87	5,81	5,68	5,51	5,34	5,16	4,99
Revenus de subvention	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Service de la dette net de subvention	1,64	1,65	4,42	6,12	8,87	5,81	5,68	5,51	5,34	5,16	4,99

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 « Technologies de l’information » croît graduellement pour atteindre son sommet en 2027. Cette croissance est liée à la réalisation du projet PNM.

Tableau 4

Mode de financement des dépenses d'investissements

en millions (\$)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total PDI 2024-2033
Financement au comptant											
Budget de fonctionnement	13,25	8,63	6,44	2,30	–	–	–	–	–	–	30,62
Convention d'aide financière REM	53,50	14,89	18,88	3,44	–	–	–	–	–	–	90,71
Subvention au comptant	68,25	70,55	27,24	8,86	0,81	–	–	–	–	–	175,71
Sous-total	135,00	94,07	52,56	14,60	0,81	–	–	–	–	–	297,04
Financement sur emprunt											
Subventionné	27,38	24,76	40,32	11,76	–	–	–	–	–	–	104,22
Non subventionné	22,57	24,37	12,11	6,12	4,35	4,58	5,38	5,19	5,20	5,36	95,23
Sous-total	49,95	49,13	52,43	17,88	4,35	4,58	5,38	5,19	5,20	5,36	199,45
TOTAL	184,95	143,20	104,99	32,48	5,16	4,58	5,38	5,19	5,20	5,36	496,49

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

Le tableau suivant présente le mode de financement des dépenses d'investissements du PDI 2024-2033. Dans le passé, le MTMD subventionnait la majorité des projets sur emprunt. À partir de 2024, le MTMD prévoit subventionner les nouveaux projets par des subventions au comptant, ce qui a une incidence directe³ sur le niveau du service de la dette futur de l'ARTM lié à la portion subventionnable des investissements.

³ L'effet direct se traduirait par une diminution des intérêts à payer. Il peut varier en fonction des délais du gouvernement à verser la subvention au comptant.

Présentation des investissements



Projets structurants

De grands projets d'infrastructures sont en cours dans la région métropolitaine de Montréal qui impliquent la collaboration de multiples parties prenantes. En effet, l'expansion du réseau, notamment par l'étude, la planification et la réalisation de projets structurants de transport collectif, procureront des avantages indéniables pour la région : une diminution des émissions de GES, une diminution de la congestion, une économie plus performante, des milieux de vie plus conviviaux, des villes plus humaines.

Des projets comme le REM, le SRB Pie-IX, le prolongement de la ligne bleue du métro, le projet structurant de l'Est, le SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval, ou encore le projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval, amélioreront considérablement la qualité du service dans le futur.



Sommaire

Les investissements prévus au cours de la période 2024-2033 s'élèvent à 151,08 M\$ pour la catégorie Projets structurants. Ils sont répartis entre cinq projets. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 467,13 M\$.

Inauguré en novembre 2022, le SRB Pie-IX représente la plus importante part des investissements prévus dans la catégorie Projets structurants pour la période décennale. Les sommes serviront principalement à la réalisation du prolongement du SRB Pie-IX, entre l'avenue Pierre-De Coubertin et la rue Notre-Dame à Montréal. Les travaux de construction ont débuté en septembre 2023 et la mise en service du nouveau tronçon est prévue pour l'automne 2027.

Les projets du grand Sud-Ouest et du SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval sont en phase d'étude. Dans les deux cas, le dossier d'opportunité devrait être finalisé en 2024. De plus, un nouveau bureau de projet a été mis en place pour étudier un projet structurant dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval à l'automne 2023. Selon les prévisions, le dossier d'opportunité sera produit d'ici à 2026.

Enfin, une enveloppe budgétaire est également prévue pour l'année 2024 afin de répondre à d'éventuelles demandes du gouvernement du Québec, en lien avec la mise à jour du projet structurant de l'Est. Cette enveloppe fait suite au mandat qui a été confié en juin 2022, par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, au groupe de travail piloté par l'ARTM.

Tableau 5
Investissements – Projets structurants

en millions (\$)

	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033	2034 et après	Total 2024-2033	Total projet
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX	298,36	32,62	31,89	54,35	15,63	–	–	–	134,49	432,85
Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville	10,40	5,37	–	–	–	–	–	–	5,37	15,77
Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal	5,59	5,32	–	–	–	–	–	–	5,32	10,91
Projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval – <i>Nouveau</i>	0,14	2,04	2,03	1,44	–	–	–	–	5,52	5,66
Service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval	1,56	0,41	–	–	–	–	–	–	0,41	1,97
TOTAL PROJETS STRUCTURANTS	316,05	45,76	33,92	55,79	15,63	–	–	–	151,11	467,16

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

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

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Développement
PAGITC / PAGTCP

Le SRB Pie-IX est considéré comme l'axe en transport collectif le plus important à l'est de la ligne orange du métro. À terme, il reliera la rue Notre-Dame à Montréal et le boulevard Saint-Martin à Laval. S'étalant sur une distance de 11 km, le premier tronçon a été mis en service au mois de novembre 2022, reliant ainsi le boulevard Saint-Martin à Laval et l'avenue Pierre-De Coubertin à Montréal. Le prolongement du SRB Pie-IX, sur une distance d'environ 1,7 km jusqu'à la rue Notre-Dame à Montréal, devrait être mis en service à l'automne 2027.

Le SRB Pie-IX s'insère dans une approche de requalification complète de l'axe Pie-IX, ce qui inclut la reconstruction des infrastructures municipales, l'intégration de systèmes de transport intelligents ainsi que l'amélioration et le verdissement de l'aménagement urbain.

Objectifs du projet :

- › Desservir les quartiers densément peuplés environnants et les pôles d'activité majeurs;
- › Offrir 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;
- › Améliorer la rapidité et la fiabilité du service de transport collectif sur le boulevard Pie-IX;
- › Améliorer la sécurité, l'accessibilité universelle et le confort des usagers.

Tableau 6

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	289,35	28,62	31,08	53,20	15,28	–	–	–	–	–	–	–	128,18	417,53
Non capitalisables	9,00	4,00	0,81	1,15	0,36	–	–	–	–	–	–	–	6,31	15,31
Total	298,36	32,62	31,89	54,35	15,63	–	–	–	–	–	–	–	134,49	432,85
Financement														
Gouv. provincial	217,68	25,32	25,37	41,16	12,00	–	–	–	–	–	–	–	103,87	321,54
Gouv. fédéral	6,16	4,56	3,39	7,13	2,82	–	–	–	–	–	–	–	17,89	24,05
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
ARTM	74,52	2,74	3,13	6,05	0,81	–	–	–	–	–	–	–	12,73	87,25
Total	298,36	32,62	31,89	54,35	15,63	–	–	–	–	–	–	–	134,49	432,85
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 % et 75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet				73,77

Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à deux chiffres après la virgule. Les coûts indiqués excluent les travaux de revitalisation du boulevard Pie-IX de la Ville de Montréal.

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

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Développement
PAGTCP

La difficulté des déplacements dans le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et l'absence de lien rapide avec le centre-ville de Montréal sont déplorées depuis un certain nombre d'années par les citoyens. En réponse à ces besoins de mobilité, le projet du grand Sud-Ouest fait l'objet d'études visant l'élaboration d'un dossier d'opportunité d'ici 2024.

Dans le cadre de l'élaboration du dossier d'opportunité, des analyses viendront confirmer les besoins de mobilité du territoire, évaluer les coûts de réalisation du projet et analyser les modes et les tracés les plus pertinents pour desservir le territoire. Elles considéreront également l'intégration urbaine du mode sélectionné.

Objectifs du projet :

- › Offrir un service de transport collectif structurant pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville;
- › Proposer un projet bien intégré à son milieu, qui soutient la transition écologique et qui vise à générer un maximum de bénéfices;
- › Présenter un projet financièrement responsable, tant dans son développement que dans son exploitation;
- › Proposer un projet résilient qui évite, minimise et compense les impacts sur les milieux humain et naturel tout au long de son cycle de vie.

Tableau 7

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	10,40	5,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,37	15,77
Total	10,40	5,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,37	15,77
Financement														
Gouv. provincial	10,37	5,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,35	15,72
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,03	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,02	0,05
Total	10,40	5,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,37	15,77
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														100 %
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet			3,35	

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

Le budget autorisé pour cette inscription est 19,4 M\$, l'écart (3,6 M\$) est sur les intérêts à long terme.

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du dossier d'opportunité, de la fiche d'avant-projet et des études préliminaires.

La poursuite des études dépendra du gouvernement du Québec.

Projet structurant en transport collectif dans l'Est de Montréal

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Développement
PAGTCP

Le projet structurant de l'Est vise à améliorer la mobilité de l'est et du nord-est de la région métropolitaine de Montréal. Le projet, qui est présentement à l'étude au Plan québécois des infrastructures (PQI), est mené par l'ARTM suivant le mandat reçu du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal.

Le projet de référence étudié par le groupe de travail a une longueur de 23 kilomètres et est composé des antennes vers Pointe-aux-Trembles (antenne est) et le cégep Marie-Victorin (antenne nord), sans le tronçon aérien vers le centre-ville d'abord prévu dans le projet de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra). Une analyse spécifique est menée dans le secteur de Mercier-Est, qui pose des enjeux d'intégration urbaine.

Tableau 8

Projet structurant en transport collectif dans l'Est de Montréal

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	5,59	5,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,32	10,91
Total	5,59	5,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,32	10,91
Financement														
Gouv. provincial	5,59	5,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,32	10,91
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
Total	5,59	5,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,32	10,91
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 %	
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.

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les dépenses du groupe de travail réalisées conformément au mandat confié par le gouvernement du Québec ainsi qu'une enveloppe budgétaire de 5 M\$, avant frais financiers, permettant de répondre à d'éventuelles demandes pour la mise à jour du projet. La poursuite des études dépendra du gouvernement du Québec.

Projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Développement
PAGTCP

Le boulevard Saint-Martin à Laval fait face à un enjeu important d'achalandage de circulation automobile, causant notamment des ralentissements majeurs pour les autobus de la STL circulant sur cet axe. En réponse à cette situation, un dossier d'opportunité sera élaboré. Il portera sur la définition des besoins, l'identification et l'analyse des solutions pour l'implantation d'un mode structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin, entre le boulevard Pie-IX (route 125) et le boulevard Curé-Labelle, sur une distance approximative de 10 km.

Objectifs du projet :

- › Améliorer la mobilité des personnes en transport collectif dans l'axe est-ouest de Laval;
- › Accroître la performance du transport collectif en diminuant les temps de parcours, en améliorant les correspondances et en augmentant la fiabilité du service;
- › Augmenter l'achalandage de la STL et le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif afin de contribuer à la réduction des émissions de GES;
- › Soutenir le développement du centre-ville de Laval et des pôles d'activité, tout en permettant d'accélérer la requalification du corridor Saint-Martin.

Tableau 9

Projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	0,14	2,04	2,03	1,44	-	-	-	-	-	-	-	-	5,52	5,66
Total	0,14	2,04	2,03	1,44	-	-	-	-	-	-	-	-	5,52	5,66
Financement														
Gouv. provincial	0,08	1,95	1,93	1,39	-	-	-	-	-	-	-	-	5,27	5,35
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,06	0,10	0,10	0,05	-	-	-	-	-	-	-	-	0,025	0,31
Total	0,14	2,04	2,03	1,44	-	-	-	-	-	-	-	-	5,52	5,66
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 %	
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.

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du dossier d'opportunité, de la fiche d'avant-projet et des études préliminaires.

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

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Développement
PAGTCP

L'axe est-ouest, formé par les boulevards Notre-Dame et de la Concorde, accueille une importante circulation. Bien que cet axe représente un important corridor de déplacements, il ne dispose actuellement pas d'équipement de transport collectif structurant et la congestion routière affecte la vitesse commerciale des autobus et provoque des pertes de temps importantes.

La préparation d'un dossier d'opportunité pour ce projet de SRB permettra l'identification d'une solution optimale de transport collectif dans cet axe afin d'y améliorer la fluidité des déplacements.

- Objectifs du projet :
- › Améliorer la mobilité des personnes en transport collectif dans l'axe est-ouest de Laval;
 - › Accroître la performance du transport collectif en diminuant les temps de parcours, en améliorant les correspondances et en augmentant la fiabilité du service;
 - › Augmenter l'achalandage de la STL et le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif afin de contribuer à la réduction des émissions de GES;
 - › Susciter le développement et le dynamisme urbain actuel et à venir aux abords du corridor dans une perspective d'urbanisme durable.

Tableau 10

Service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval
en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	1,56	0,41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,41	1,97
Total	1,56	0,41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,41	1,97
Financement														
Gouv. provincial	1,38	0,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,37	1,75
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,18	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	0,22
Total	1,56	0,41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,41	1,97
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet				0,41

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

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du dossier d'opportunité, de la fiche d'avant-projet et des études préliminaires.



Équipements et biens

Même si elle n'exploite pas les services de transport collectif sur son territoire, l'ARTM est propriétaire de certains équipements et biens à vocation métropolitaine dont elle confie l'exploitation et l'entretien aux OPTC. Parmi eux se trouvent notamment des terminus, des stationnements incitatifs, des voies réservées et des billetteries métropolitaines.

La liste des équipements et biens de l'ARTM peut être consultée en annexe 1 du présent document.

Les équipements et biens qui sont sous la responsabilité de l'ARTM requièrent aussi diverses interventions dans le but de les entretenir et de maintenir leur état, et ce, afin d'assurer leur pérennité. Un plan de maintien d'actifs est d'ailleurs prévu au présent document.

L'implication collaborative et la rétroaction des OPTC dans la supervision des équipements et biens sont également des facteurs contribuant à la bonne gestion des investissements, à l'identification de nouveaux besoins et de nouvelles opportunités.



Sommaire

Les investissements prévus au cours de la période 2024-2033 s'élèvent à 227,49 M\$ pour la catégorie Équipement et biens. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 332,19 M\$.

Le REM est un projet de transport collectif dont la réalisation est menée par CDPQ Infra. L'ARTM joue un rôle clé dans le cadre de ce projet, puisqu'elle coordonne la planification et la réalisation de plusieurs investissements liés à la mise en service du REM, tant en

matière d'équipements de billettique, des équipements métropolitains associés, ainsi que de l'accessibilité aux stations avec ses programmes Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM et Accès aux stations du REM.

D'ailleurs, ces deux programmes qui sont énoncés ci-après regroupent, entre autres, les huit projets d'investissement directement liés au REM qui ont fait l'objet d'une aide financière de 145,6 M\$ par le gouvernement du Québec en mars 2023.

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

Équipements de billettique du REM

- › L'ARTM est responsable de la fourniture, de l'installation et de l'entretien des équipements de vente et de perception des titres de transport dans les stations du REM. Ces équipements sont composés principalement de distributrices automatiques de titres (DAT) et de portillons universellement accessibles. Ils seront installés graduellement selon le calendrier d'ouverture des stations du REM jusqu'en 2027.

Aménagement des billetteries et des locaux des terminus (Brossard, Panama et Pointe-Claire)

- › De nouvelles billetteries métropolitaines sont prévues aux terminus Brossard, Panama et Pointe-Claire pour répondre aux besoins des usagers. Ces installations intégreront notamment des équipements billettiques nécessaires pour vendre et émettre des cartes OPUS ainsi que des titres de transport. Il est également prévu d'aménager des locaux pour les chauffeurs d'autobus.

Équipements de réseautique du REM

- › La conception et l'installation d'infrastructures réseautiques sont nécessaires au fonctionnement et à la supervision des équipements de vente et perception. Ces infrastructures permettent le contrôle à distance des équipements ainsi que l'échange de paramètres et de données entre les équipements et le serveur central OPUS.

Équipements métropolitains (Demandes additionnelles – REM)

- › Certains actifs du REM seront acquis ou loués par l'ARTM à la suite de la mise en service du REM. Il s'agit de trois terminus et d'une gare ferroviaire. Des modifications doivent être faites à ceux-ci afin de faciliter les opérations et d'améliorer l'expérience client. Les modifications permettront aussi de s'assurer de l'intégration des actifs au reste du réseau de transport collectif.

Accès aux stations du REM

Amélioration de l'accessibilité à la station Édouard-Montpetit

- › En juillet 2024, une rampe d'accès sera construite pour faciliter le cheminement des personnes à mobilité réduite dans le tunnel piétonnier faisant la connexion entre le métro et le REM à la station Édouard-Montpetit.

Station Panama – Aménagement Tisserand

- › Le pôle de mobilité Tisserand comprend, entre autres, le prolongement d'un lien actif multifonctionnel prévu par le REM ainsi que l'aménagement d'un dépose-minute. Diverses actions seront prises pour améliorer la sécurité des usagers, dont le déplacement de certains arrêts de bus et l'ajout d'abribus.

Voie réservée Panama – Axe Taschereau

- › L'ARTM prévoit l'aménagement d'une voie réservée sur le boulevard Taschereau, entre la rue Mario et la bretelle de sortie de l'A-10 est, afin de garantir la fluidité des accès d'autobus au terminus Panama. Elle sera mise en service à l'été 2024.

Amélioration des accès aux stations du REM

- › Une enveloppe budgétaire est prévue pour réaliser des études permettant d'identifier et de planifier des projets d'accessibilité en autobus, en transport actif ainsi qu'en automobile aux stations du REM.

Tableau 11
Investissements – Équipements et biens

en millions (\$)

	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033	2034 et après	Total 2024-2033	Total projet
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM	76,92	71,56	48,32	13,30	0,76	–	–	–	133,94	210,87
Interventions en maintien d'actifs	12,66	9,90	5,04	4,62	4,50	4,06	26,35	6,12	54,48	73,25
Accès aux stations du REM	3,26	10,78	11,25	8,90	4,88	–	–	–	35,81	39,08
Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil	4,65	3,01	–	–	–	–	–	–	3,01	7,66
Implantation des mesures préférentielles pour bus sur l'axe R-132	1,09	0,25	–	–	–	–	–	–	0,25	1,34
TOTAL ÉQUIPEMENTS ET BIENS	98,58	95,50	64,61	26,82	10,14	4,06	26,35	6,12	227,49	332,19

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

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

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP / Autre

Le programme Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM recoupe diverses interventions, portant sur les équipements de vente et de perception des titres de transport dans les 26 stations du REM et les équipements métropolitains reliés, requises par l'ARTM 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 exprimés 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.

Objectifs du projet :

- › Intégrer le REM et ses infrastructures au système de transport collectif;
- › Rehausser l'expérience client pour les usagers du REM;
- › Garantir une perception des revenus des clients empruntant le REM;
- › Améliorer l'accessibilité et la fluidité lors de l'achat et la perception des titres de transport;
- › Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les terminus et les boucles d'autobus du REM;
- › Permettre une évaluation de l'achalandage du REM.

Tableau 12

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	76,81	68,57	46,43	13,23	0,75	-	-	-	-	-	-	-	128,97	205,78
Non capitalisables	0,11	2,99	1,89	0,08	0,01	-	-	-	-	-	-	-	4,97	5,09
Total	76,92	71,56	48,32	13,30	0,76	-	-	-	-	-	-	-	133,94	210,87
Financement														
Gouv. provincial	75,71	69,84	41,06	13,24	0,76	-	-	-	-	-	-	-	124,90	200,61
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,21	1,72	7,26	0,07	-	-	-	-	-	-	-	-	9,05	10,26
Total	76,92	71,56	48,32	13,30	0,76	-	-	-	-	-	-	-	133,94	210,87
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet			7,02	

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

Interventions en maintien d'actifs

Catégorie de portefeuille	Maintien
Programme d'aide	Non admissible

Les interventions en maintien des actifs comprennent, entre autres, la réalisation des études de diagnostic ainsi que les travaux d'entretien, de réparation et de mise à niveau des infrastructures et équipements, et ce, tant pour les terminus, les billetteries, les stationnements incitatifs que pour les voies réservées.

Elles sont incluses dans un plan de maintien des actifs qui vise autant les interventions pour le maintien régulier que pour la résorption du déficit de maintien des actifs pour les prochaines années.

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. Ainsi, le plan est mis à jour sur une base annuelle.

Objectifs du projet :

- › Préserver la valeur des actifs et minimiser le déficit associé à leur maintien;
- › Assurer la santé et la sécurité des personnes;
- › Réduire la probabilité de défaillance ou contrer la vétusté des actifs.

Tableau 13
Interventions en maintien d'actifs

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	10,34	8,53	3,90	3,99	3,80	3,32	3,16	4,64	4,44	4,45	4,60	4,56	44,82	59,72
Non capitalisables	2,32	1,37	1,14	0,63	0,71	0,74	1,53	0,88	0,88	0,88	0,90	1,56	9,66	13,53
Total	12,66	9,90	5,04	4,62	4,50	4,06	4,69	5,52	5,32	5,33	5,49	6,12	54,48	73,25
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	12,66	9,90	5,04	4,62	4,50	4,06	4,69	5,52	5,32	5,33	5,49	6,12	54,48	73,25
Total	12,66	9,90	5,04	4,62	4,50	4,06	4,69	5,52	5,32	5,33	5,49	6,12	54,48	73,25
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														0 %
Hypothèse d'intérêts à long terme												Montant exclu du total projet		6,57

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 de portefeuille Amélioration
Programme d'aide PAGTCP / Autre

Le programme Accès REM consiste à réaliser des études permettant d'identifier, de planifier et d'exécuter des projets pour améliorer les accès aux stations du REM pour tous les modes : l'autobus, le transport actif ainsi que, le cas échéant, l'automobile.

Les premières études ont permis d'identifier quatre projets qui sont en cours de réalisation. Le premier 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 trois autres projets concernent les accès à la station Panama à Brossard (voie réservée et traverse piétonne sur l'axe Taschereau et pôle de mobilité Tisserand).

La réalisation d'autres projets sera lancée au fur et à mesure que les études et les ententes avec les parties prenantes (villes, OPTC, MTMD) seront conclues.

Objectifs du projet :

- › Offrir une mobilité urbaine simple, fluide et efficace aux abords des stations du REM;
- › Garantir la fluidité et la sécurité des déplacements des usagers des infrastructures de transport collectif;
- › Assurer la complémentarité des réseaux de transport aux abords des stations du REM pour faciliter l'intermodalité;
- › Planifier la fonction et l'aménagement des différents axes aux abords des stations du REM.

Tableau 14

Accès aux stations du REM

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	2,03	10,51	11,25	8,90	4,86	-	-	-	-	-	-	-	35,52	37,55
Non capitalisables	1,23	0,27	0,00	0,00	0,02	-	-	-	-	-	-	-	0,30	1,53
Total	3,26	10,78	11,25	8,90	4,88	-	-	-	-	-	-	-	35,81	39,08
Financement														
Gouv. provincial	2,79	10,70	11,24	8,90	4,88	-	-	-	-	-	-	-	35,72	38,51
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,48	0,08	0,00	0,00	0,00	-	-	-	-	-	-	-	0,09	0,57
Total	3,26	10,78	11,25	8,90	4,88	-	-	-	-	-	-	-	35,81	39,08
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet			0,26	

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 de portefeuille 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 officiel permettant l'occupation actuelle, l'ARTM doit procéder au déplacement de ses équipements métropolitains puisqu'ils empiètent sur le terrain de la Ville de Longueuil qui souhaite procéder au redéveloppement de la parcelle de terrain.

En plus de la construction des nouveaux équipements métropolitains, des travaux d'urgence devaient également être exécutés, afin d'assurer le maintien et l'efficacité des opérations du terminus Longueuil.

Objectifs du projet :

- › Assurer la continuité des services offerts ainsi que la sécurité des usagers et travailleurs du terminus durant les travaux d'urgence;
- › Conserver l'accès aux services aux usagers à l'intérieur du terminus de Longueuil, tels que les services de vente et perception gérés par la billetterie métropolitaine, les objets perdus et la livraison de colis Expédibus;
- › Améliorer l'accessibilité universelle aux usagers et aux employés de la billetterie.

Tableau 15

Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	4,23	2,73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,73	6,96
Non capitalisables	0,42	0,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,28	0,70
Total	4,65	3,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,01	7,66
Financement														
Gouv. provincial	2,96	1,93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,93	4,89
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,69	1,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,08	2,77
Total	4,65	3,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,01	7,66
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet				0,56

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

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

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Développement
PAGTCP

Le projet consiste à implanter une voie réservée de type UAB (utilisation des accotements par autobus) sur la route 132, entre la rue Saint-Thomas et la sortie boulevard Roland-Therrien, d'une longueur de 1,2 km. Celle-ci sera notamment utilisée en cas de congestion pour les lignes d'autobus à destination de Boucherville (RTL) et de Sainte-Julie (exo).

Ce projet fait suite aux travaux majeurs du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (PTLHL).

Objectifs du projet :

- › Accroître la performance des autobus, éviter la congestion routière causée par les travaux du PTLHL et, par le fait même, améliorer l'expérience client des usagers du transport collectif d'exo et du RTL;
- › Améliorer à long terme la circulation des autobus d'exo et du RTL sur la route 132.

Tableau 16

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,83	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	0,87
Non capitalisables	0,26	0,21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,21	0,47
Total	1,09	0,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,25	1,34
Financement														
Gouv. provincial	0,55	0,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,06	0,61
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,54	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,19	0,73
Total	1,09	0,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,25	1,34
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet			0,24	

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

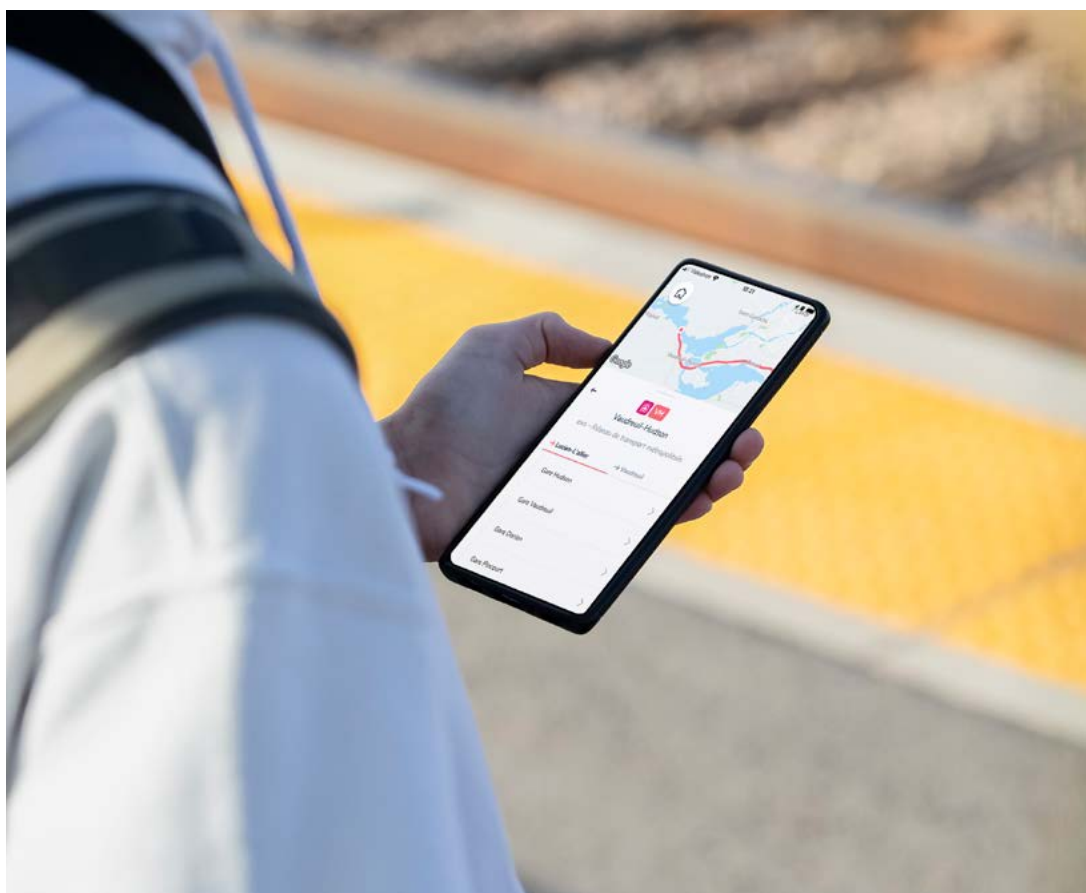


Technologies de l'information

Les nouvelles technologies ont un impact important sur les systèmes de transport et la mobilité. Elles permettent d'optimiser les réseaux de transport, d'offrir un plus grand nombre d'options de mobilité et d'améliorer la qualité des services afin d'encourager le transfert modal vers des modes plus durables.

L'évolution des habitudes de consommation, à titre d'exemple, constitue un défi majeur alors que les attentes des usagers pointent vers l'usage de nouveaux outils et modes de paiement numériques. L'usage d'une carte OPUS comme seul moyen de validation (à l'exception du comptant) et l'obligation pour certains usagers d'avoir plusieurs cartes OPUS démontrent la nécessité de moderniser les solutions et les équipements billettiques pour mieux répondre aux besoins d'aujourd'hui.

L'ARTM mise ainsi sur l'innovation et la collaboration dans sa démarche de planification afin de développer de nouveaux projets qui répondront mieux aux besoins évolutifs de déplacement des citoyens et permettront d'améliorer l'expérience des usagers.



Sommaire

Les investissements prévus au cours de la période 2024-2033 s'élèvent à 132,50 M\$ pour la catégorie Technologies de l'information. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 161,93 M\$.

Plaçant au cœur de ses actions la volonté d'innover et de miser sur l'agilité, l'ARTM a démarré un ambitieux projet numérique de mobilité durable. Celui-ci vise à exploiter le plein potentiel de la technologie pour bâtir une offre intégrée et conviviale réunissant tous les services de mobilité durable répondant aux besoins de déplacement. Le PNM constitue le principal investissement de la catégorie Technologies de l'information.

L'ARTM est propriétaire du système central OPUS et elle confie à la STM la responsabilité de le maintenir et de le faire évoluer. Elle prévoit également des investissements permettant l'entretien et l'amélioration du système.

Ceux-ci sont répartis dans deux programmes : le Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2) et le Programme d'amélioration d'OPUS (PAO).

Enfin, le Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information prévoit l'ajout ou le remplacement d'équipements informatiques internes.

Tableau 17
Investissements – Technologies de l'information

en millions (\$)

	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033	2034 et après	Total 2024-2033	Total projet
Projet numérique de la mobilité	23,03	45,30	42,33	22,40	5,72	1,19	–	–	116,94	139,96
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2)	2,94	4,16	1,76	–	–	–	–	–	5,92	8,86
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information	2,29	1,57	1,49	1,53	1,52	–	–	–	6,12	8,41
Programme d'amélioration d'OPUS	0,83	0,91	1,61	–	–	–	–	–	2,52	3,35
Afficheurs information voyageur du terminus Longueuil	0,35	1,00	–	–	–	–	–	–	1,00	1,35
TOTAL TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION	29,43	52,95	47,19	23,93	7,24	1,19	–	–	132,50	161,93

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

Projet numérique de la mobilité

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

Avec ses partenaires, l'ARTM a démarré en 2021 le PNM, un projet numérique de la mobilité ambitieux, 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'utilisateur. Le PNM contribuera à mieux répondre aux besoins évolutifs de déplacement des citoyens et à améliorer l'expérience client.

Le projet vise, entre autres, à introduire de nouveaux outils numériques qui permettront aux usagers d'avoir accès à divers modes de paiement et validation de titres, à mettre en place une nouvelle plateforme billettique facilitant les opérations de paiement, à déployer des plateformes d'intégration et de gestion des identités, ainsi qu'à mettre en place une plateforme analytique et de gestion des données.

Objectifs du projet :

- › Mieux répondre aux besoins de la clientèle et faciliter la mise en œuvre des évolutions tarifaires;
- › Accroître l'utilisation du transport collectif et des autres modes durables;
- › Contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière.

Tableau 18

Projet numérique de la mobilité

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	17,59	42,70	41,44	21,99	5,60	1,19	-	-	-	-	-	-	112,93	130,51
Non capitalisables	5,44	2,60	0,89	0,41	0,12	-	-	-	-	-	-	-	4,01	9,45
Total	23,03	45,30	42,33	22,40	5,72	1,19	-	-	-	-	-	-	116,94	139,96
Financement														
Gouv. provincial	16,45	31,34	29,23	15,94	4,00	0,81	-	-	-	-	-	-	81,32	97,77
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	6,57	13,96	13,10	6,46	1,72	0,39	-	-	-	-	-	-	35,62	42,20
Total	23,03	45,30	42,33	22,40	5,72	1,19	-	-	-	-	-	-	116,94	139,96
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet				7,73

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

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts de la phase 1 du projet. Cette inscription pourrait être raffinée dans les programmations ultérieures.

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

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Maintien
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) a été créé pour regrouper l'ensemble des initiatives visant à rehausser ou à remplacer les équipements et logiciels. Il s'agit de prolonger leur vie utile et de pallier les différentes lacunes et vulnérabilités de sécurité, tout en s'assurant de répondre aux contrôles et aux exigences de conformité réglementaire à travers le temps.

- Objectifs du projet :
- › Contrer la désuétude et résoudre les enjeux de sécurité des différentes composantes du système OPUS;
 - › Maintenir la disponibilité des systèmes critiques;
 - › Maintenir l'efficience opérationnelle et la productivité;
 - › Assurer la satisfaction des usagers dans leur parcours billettique.

Tableau 19

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

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,66
Non capitalisables	2,28	4,16	1,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,92	8,20
Total	2,94	4,16	1,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,92	8,86
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	2,94	4,16	1,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,92	8,86
Total	2,94	4,16	1,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,92	8,86
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													0 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet			1,74	

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

Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information

Catégorie de portefeuille Maintien
Programme d'aide Non admissible

Le Programme de renouvellement des actifs en technologie de l'information (PRACTI) vise l'ajout, la mise à jour ou le remplacement des équipements informatiques internes de l'ARTM. Il concerne, entre autres, les postes de travail, les serveurs, les logiciels ainsi que les équipements technologiques pour les salles de visioconférence. Le PRATIC s'appuie sur un plan de désuétude des équipements informatiques et a été élaboré en fonction de la durée de vie utile des actifs informatiques.

Objectifs du projet :

- › Assurer l'évolution technologique des outils;
- › Améliorer les processus opérationnels afin de soutenir les processus d'affaires de l'ARTM;
- › Soutenir la croissance de l'organisation;
- › Assurer la performance, la fiabilité, la sécurité et la normalisation du parc informatique;
- › Prévenir et contrer la désuétude du parc informatique.

Tableau 20

Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet	
Investissements															
Capitalisables	0,90	0,48	0,53	0,53	0,53	-	-	-	-	-	-	-	2,08	2,98	
Non capitalisables	1,39	1,09	0,96	1,00	0,99	-	-	-	-	-	-	-	4,04	5,42	
Total	2,29	1,57	1,49	1,53	1,52	-	-	-	-	-	-	-	6,12	8,41	
Financement															
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ARTM	2,29	1,57	1,49	1,53	1,52	-	-	-	-	-	-	-	6,12	8,41	
Total	2,29	1,57	1,49	1,53	1,52	-	-	-	-	-	-	-	6,12	8,41	
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.

Programme d'amélioration d'OPUS

Catégorie de portefeuille
Programme d'aide

Amélioration
PAGTCP

Le PAO compose, avec le programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA 2), le plan de maintien de la solution OPUS. Le PAO vise à faire évoluer le système OPUS, notamment en ce qui concerne l'évolution et l'ajout de composantes au système OPUS. Dans sa finalité, le projet vise, entre autres, à rafraîchir et à faire évoluer la plateforme de la Carte étudiante en ligne (CEEL) vers une nouvelle plateforme Cartes en Ligne (CEL) et à modifier le processus de réconciliation financière des transactions OPUS afin d'automatiser le maximum d'opérations faites annuellement.

Objectifs du projet :

- › Mettre à jour la plateforme CEEL pour régler la désuétude de la solution;
- › Permettre l'évolution de la plateforme CEEL vers CEL pour intégrer d'autres groupes de profils tarifaires;
- › Augmenter la satisfaction des étudiants face au processus d'obtention d'une carte à tarif réduit, optimiser des tâches et processus des employés et assurer l'évolution du système OPUS.

Tableau 21

Programme d'amélioration d'OPUS

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,75	0,86	1,56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,42	3,17
Non capitalisables	0,08	0,05	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,10	0,18
Total	0,83	0,91	1,61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,52	3,35
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,83	0,91	1,61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,52	3,35
Total	0,83	0,91	1,61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,52	3,35
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													0 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme										Montant exclu du total projet				0,64

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

Catégorie de portefeuille Maintien
Programme d'aide PAGTCP

Installés en 1999, les équipements du système d'information voyageur du terminus Longueuil, situés dans le hall du terminus et à chaque quai extérieur, ont dépassé leur fin de vie utile et sont hors service depuis 2020. Un nouveau système d'affichage d'information voyageur sera mis en place et permettra de gagner en réactivité pour la diffusion des informations affichées.

Le nouveau système comprendra des écrans récapitulatifs dans la station et des écrans aux portes des quais pour l'annonce des départs. La signalétique numérique métropolitaine développée par l'ARTM sera également intégrée afin d'offrir une vision métropolitaine de l'information voyageur à la clientèle.

Objectifs du projet :

- › Transmettre de l'information juste et en temps réel sur les services de transport collectif;
- › Faciliter l'orientation des usagers dans le terminus Longueuil;
- › Améliorer les communications et la qualité de l'information clientèle.

Tableau 22

Afficheurs information voyageur du terminus Longueuil

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,35	0,97	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,97	1,32
Non capitalisables	0,00	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,02	0,03
Total	0,35	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	1,35
Financement														
Gouv. provincial	0,19	0,63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,63	0,83
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,16	0,36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,36	0,52
Total	0,35	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	1,35
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.



Projets de recherche appliquée

Depuis sa création, l'ARTM s'efforce de conclure des partenariats et des ententes de collaboration avec des groupes de recherche et des institutions d'enseignement qui s'intéressent aux grands défis du transport collectif, aussi bien localement qu'à l'échelle nationale. Ce faisant, elle accumule du savoir-faire et participe à des échanges fructueux, auxquels elle contribue grâce aux compétences de ses experts.

Les travaux réalisés dans le cadre des projets de recherche permettent de proposer des solutions novatrices visant à améliorer les méthodes de planification et de développement du système de transport de personnes. Une bonne planification de la mobilité se traduit par plus de fluidité dans les déplacements et de meilleurs choix pour se rendre à destination.



Sommaire

Les investissements prévus au cours de la période 2024-2033 s'élèvent à 0,30 M\$ pour la catégorie Projets de recherche appliquée. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le total est de 1,22 M\$.

L'ARTM s'est associée à Polytechnique Montréal et à l'Université de Toronto pour moderniser son cadre de modélisation et renforcer sa capacité à évaluer l'évolution de l'offre et de la demande sur l'utilisation des réseaux de transport. Dans le contexte de changements significatifs dans les habitudes de déplacement, ce partenariat vise à doter l'ARTM d'un modèle qui intègre les plus récentes techniques de modélisation ainsi qu'à l'adapter au contexte de la région métropolitaine de Montréal.

Responsable du Bureau des enquêtes sur la mobilité, l'ARTM est également assistée par Polytechnique Montréal dans le cadre de la modernisation des outils d'enquête métropolitaine. Anciennement connue sous le nom Origine-Destination, cette grande enquête fait peau neuve pour mieux évoquer le rôle essentiel qu'elle joue dans la planification, pour une multitude d'intervenants, notamment dans le domaine du transport. Réalisée tous les cinq ans, elle est la pierre angulaire en matière de données pour assurer la planification du transport collectif.

Tableau 23
Investissements – Projets de recherche appliquée
en millions (\$)

	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033	2034 et après	Total 2024-2033	Total projet
Renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation	0,55	0,19	-	-	-	-	-	-	0,19	0,75
Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination	0,37	0,11	-	-	-	-	-	-	0,11	0,48
TOTAL PROJETS DE RECHERCHE APPLIQUÉE	0,92	0,30	-	-	-	-	-	-	0,30	1,22

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

Catégorie de portefeuille 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 de chacun des déplacements enquêtés. Cependant, le modèle présentement utilisé fait face à des limites considérables et ne permet plus de répondre adéquatement aux besoins. Pour pallier ces limites, un nouvel outil de modélisation sera développé en collaboration avec le milieu universitaire (Polytechnique Montréal et Université de Toronto) en trois phases.

Objectifs du projet :

- › Tirer davantage profit de la richesse des données disponibles;
- › Mieux comprendre la sensibilité aux changements de comportement des personnes / ménages (habitudes, télétravail, périodes de déplacements, etc.);
- › Évaluer de manière plus approfondie :
 - › les facteurs influençant les habitudes de déplacement et le choix modal;
 - › les bénéfices globaux générés par les grands projets d'infrastructures;
 - › les impacts sur le réseau artériel métropolitain;
 - › la réduction des GES.

Tableau 24
Renouvellement des outils de modélisation et d'évaluation

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,55	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,19	0,75
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,55	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,19	0,75
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,55	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,19	0,75
Total	0,55	0,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,19	0,75
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.

Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme d'aide

Non admissible

L'Enquête métropolitaine Perspectives mobilité (anciennement appelée Enquête Origine-Destination) est l'une des principales sources de données utilisées par divers partenaires de la mobilité durable pour la planification des transports. Toutefois, les outils sur lesquels elle s'appuie sont arrivés à la fin de leur cycle technologique et ne répondent plus aux besoins de collecte des données.

En tant que responsable de la réalisation de l'Enquête métropolitaine Perspectives mobilité, l'ARTM doit se doter d'une nouvelle solution informatique afin de mener à bien la plus grande enquête en mobilité au Québec.

Objectifs du projet :

- › Permettre de basculer d'une méthode de collecte principalement assurée par un centre d'appels à une collecte surtout basée sur l'auto-déclaration Web;
- › Réduire les biais démographiques parmi les répondants;
- › Augmenter la qualité des réponses;
- › Simplifier la collecte de données;
- › Diminuer le nombre de sondages non complétés;
- › Brosser un portrait plus juste des déplacements dans la région;
- › Obtenir une meilleure compréhension de l'utilisation des réseaux de transport et des liens existants.

Tableau 25

Solution informatique moderne de l'enquête Origine-Destination

en millions (\$)

	Antérieurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,37	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,11	0,48
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,37	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,11	0,48
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,37	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,11	0,48
Total	0,37	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,11	0,48
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.



Annexes



Annexe 1 – Actifs métropolitains de l'ARTM

Stationnements incitatifs	Exploitant
Stationnement temporaire avenue des Bois	STL
Stationnement temporaire Sainte-Dorothée	STL
Stationnement Beloeil	exo
Stationnement Cartier	STL
Stationnement Chevrier	RTL
Stationnement De Montarville	RTL
Stationnement De Mortagne	RTL
Stationnement de Touraine – A20	RTL
Stationnement Deux-Montagnes	exo
Stationnement Dorval	STM
Stationnement Grand-Moulin	exo
Stationnement Le Carrefour	STL
Stationnement Montmorency	STL
Stationnement Namur (est et ouest)	STM
Stationnement Radisson	STM
Stationnement Roxboro-Pierrefonds	STM
Stationnement Saint-Martin	STL
Stationnement Seigneurial	RTL
Stationnement Sherbrooke Est	STM
Stationnement Sunnybrooke	STM
Terminus	Exploitant
Terminus Angrignon	STM
Terminus Cartier	STL
Terminus Centre-Ville	exo
Terminus Côte-Vertu	STM
Terminus Côte-Vertu REM	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 Radisson Nord (REM)	STM
Terminus Radisson Sud (PTLHL)	STM
Terminus Brossard	RTL
Terminus Panama	RTL
Billetteries	Exploitant
Brossard (REM)	RTL
Panama (REM)	RTL
Gare Centrale	exo
Gare Lucien-L'Allier	exo
Gare Parc	exo

Gare Sainte-Thérèse	exo
Gare Vendôme	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)	RTL
VR A10 / A30-A35	exo
VR A13 / A440	exo
VR A20	RTL
VR A25	exo
VR A25 / A440	exo
VR Approches TCV	RTL
VR Bretelle Chevrier	RTL
VR Bretelle Taschereau	RTL
VR Carrie-Derick	RTL
VR Chomedey / Lachapelle / Laurentien / Marcel-Laurin	STL
VR Concorde / Notre-Dame	STL
VR Côte-Vertu	STM
VR Des Laurentides / Pont-Viau	STL
VR Henri-Bourassa	STM
VR Lafayette / Accès terminus Longueuil	RTL
VR Lapinière	RTL
VR Mesures préférentielles Auguste / Taschereau	RTL
VR Mesures préférentielles Sherbrooke	STM
VR Newman	STM
VR Parc / René-Lévesque / Côte-des-Neiges	STM
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
VR Gouin / Pitfield / Jean-Talon	STM
Autres biens métropolitains	Exploitant
Gare d'autocars de Montréal	ARTM
Station Amos (SRB Pie-IX)	STM
Station 39 ^e Rue (SRB Pie-IX)	STM
Station 47 ^e Rue (SRB Pie-IX)	STM
Station 56 ^e Rue (SRB Pie-IX)	STM

Station Saint-Martin (SRB Pie-IX)	STL
Station Concorde (SRB Pie-IX)	STL
Station Beaubien (SRB Pie-IX)	STM
Station Bélanger (SRB Pie-IX)	STM
Station De Castille (SRB Pie-IX)	STM
Station Fleury (SRB Pie-IX)	STM
Station Jarry (SRB Pie-IX)	STM
Station Laurier (SRB Pie-IX)	STM
Station Mont-Royal (SRB Pie-IX)	STM

Station Robert (SRB Pie-IX)	STM
Station Rosemont (SRB Pie-IX)	STM
Système OPUS	STM

Autres	Exploitant
Vélos en libre-service (arrondissement Saint-Laurent)	BIXI
Ancrages	BIXI
Station électrique	BIXI
Panneaux publicitaires	BIXI

Annexe 2 – Acronymes et abréviations

Objet	Description
AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CEEL	Carte étudiante en ligne
CEL	Cartes en Ligne
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
GES	Gaz à effet de serre
MAS	Modèle automatisé de simulation
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
MPB	Mesures préférentielles pour bus
OD	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	Projet 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
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SRB	Service rapide par bus
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
UAB	Utilisation des accotements par autobus



1001, boulevard Robert-Bourassa, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 4L4