

Planifier, organiser, financer,
développer et promouvoir

Pour faire avancer la mobilité

Programme des immobilisations 2025-2034



Table des matières

Mot des dirigeants	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	31
Technologies de l'information	42
Annexe 1 – Actifs métropolitains de l'ARTM	54
Annexe 2 – Acronymes et abréviations	56

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.

Les travaux de production du programme des immobilisations 2025-2034 de l'ARTM se sont arrêtés en août 2024. Le document a été adopté par son conseil d'administration le 31 octobre 2024, sous la résolution 24-CA(ARTM)-115, puis adopté au Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 9 juin 2025 sous la résolution CMM : CC25-038.

Mot des dirigeants

Au cours des dernières années, nous avons été en mesure de constater à quel point la pandémie et les changements d'habitudes qu'elle a engendrés ont exacerbé les effets du déficit structurel du transport collectif. Cette conjoncture a contribué à mettre en lumière la fragilité du transport collectif métropolitain, l'importance de mettre de l'avant des mesures conséquentes pour assurer un financement pérenne et prévisible ainsi que la nécessité de revoir les façons de faire afin d'améliorer la performance et de répondre aux attentes de la population.

Les habitudes des usagers confirment de nouveaux patrons de déplacement et de nouveaux besoins. Malgré la crise de financement, le transport collectif a continué à s'adapter et à innover pour y faire face. L'implantation de services à la demande et la refonte des réseaux locaux de bus ont ainsi contribué à la croissance de l'achalandage. Le niveau de service du transport adapté a déjà rejoint le niveau historique de 2019. Entre 2022 et 2023, l'achalandage régional lié a augmenté de 14 points de pourcentage par rapport à 2019. En 2024, l'achalandage a poursuivi sa reprise pour dépasser 83,5%. Un niveau supérieur à la moyenne canadienne qui était de 81,5%. Ces données nous indiquent que nous sommes sur la bonne voie et qu'il est essentiel de maintenir la cadence.

C'est pour cette raison que l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) multiplie ses représentations auprès du gouvernement et des municipalités afin d'obtenir un soutien permettant de poursuivre la relance et d'améliorer le transport collectif au bénéfice des usagers et des contribuables de la région métropolitaine. Doter le transport collectif d'un cadre financier pluriannuel permettra à tous les acteurs de bénéficier d'une plus grande prévisibilité, notamment pour faire plus et faire mieux avec les ressources disponibles.

Même dans un contexte inflationniste ralentissant le développement économique, la région métropolitaine de Montréal a continué à voir croître sa population et son parc automobile. D'ici 2050, plus de 650 000 personnes s'ajouteront à la population de la région. Si la tendance se maintient, plus d'un million de déplacements supplémentaires pourraient être réalisés en automobile chaque jour. La congestion routière récurrente et plus incidente témoigne déjà des changements en cours, impactant la qualité de vie, la productivité et l'attractivité de la région.

Des objectifs ambitieux et prometteurs

Le transport collectif est appelé à jouer un rôle clé afin de façonner l'avenir de nos collectivités et de soutenir leur développement. Plus que jamais, il devient un vecteur d'intégration transformant le potentiel des communautés. De nouvelles synergies modifiant les façons de faire afin d'offrir une performance et une fluidité renouvelées à l'utilisateur sont sur le point d'émerger. Sur le terrain, au sein des communautés, la volonté d'améliorer la mobilité est palpable malgré les moyens financiers limités.

D'ambitieux objectifs ont émergé de la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. L'ARTM doit en tenir compte dans la réalisation de son plan stratégique de développement dont la Vision 2050 a été adoptée par le conseil d'administration en mai 2024. S'engageant collectivement à ce que, « d'ici 2050, la moitié des déplacements seront réalisés en mode collectif ou actif », cette vision est le fruit d'un travail de concertation avec le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les représentants des municipalités des cinq grands secteurs de notre territoire (Montréal, Laval, Longueuil, couronne nord et couronne sud). Il faut s'y

consacrer et se donner les moyens d'atteindre nos ambitions collectives. C'est pourquoi l'ARTM et ses partenaires poursuivent leur travail de concertation en vue de l'adoption du Plan stratégique de développement et de son plan de mise en œuvre.

Les grands projets de transport collectif

Améliorer les services offerts passe également par un accès simplifié dès les points d'entrée. Ainsi, l'équipe Concerto est mobilisée pour faire évoluer l'écosystème billettique en fin de vie. La priorité est d'améliorer rapidement le quotidien des usagers en implantant des solutions éprouvées. Depuis le début du printemps dernier, il est possible de recharger la carte OPUS via l'application mobile Chrono et d'acheter des titres de façon plus spontanée lors de déplacements. Avec une transaction sur trois effectuée sur cette plateforme après cinq mois en marché, l'engouement pour la nouvelle solution ne cesse de croître. Dès l'été 2025, la virtualisation de la carte OPUS ouvrira progressivement la porte à une meilleure gestion des titres, tout en permettant de valider son passage directement avec un téléphone intelligent. Au-delà de la nécessité de changer le système billettique en fin de vie, offrir des solutions concrètes facilitant l'accès au transport collectif est au cœur du projet et on prévoit qu'il générera une hausse d'achalandage de 4,5% d'ici 2035.

Le besoin pour un mode structurant permettant de désenclaver l'est et le nord-est de la région métropolitaine de Montréal n'est plus à démontrer. Ce printemps, l'ARTM a déposé la version finale du rapport sur le projet structurant de l'est (PSE) au gouvernement du Québec. Il s'agit d'une proposition performante, attrayante et financièrement responsable pour répondre aux besoins de mobilité de la population et contribuer à la revitalisation urbaine de ce secteur.

Dans l'ouest et le nord-ouest de la région, le travail d'intégration du Réseau express métropolitain (REM) au sein des réseaux existants se poursuit en vue de l'ouverture des trois prochaines antennes. Accès aux stations, refonte des réseaux, rabattement, nouveaux terminus et signalétique : le projet avance rondement pour assurer cohérence et fluidité des déplacements locaux et métropolitains.

En plus de réaliser le prolongement du service rapide par bus (SRB) Pie-IX jusqu'à la rue Notre-Dame à Montréal, l'ARTM et ses partenaires poursuivent l'étude d'opportunité sur l'implantation d'un SRB au nord, dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval. Le projet est actuellement à l'étape du dossier d'opportunité.

Nous poursuivons aussi les études des besoins de mobilité dans le grand Sud-Ouest de Montréal. Près de 20% de la population de l'île de Montréal y habite et le secteur est appelé à se développer. À l'hiver 2024, l'ARTM est allée à la rencontre de la population et des élus locaux pour recueillir leurs commentaires et les besoins du milieu. Cette démarche met en lumière la méthode de planification intégrée de l'ARTM. L'équipe finalise actuellement la proposition, à la lumière des commentaires recueillis, afin de soumettre une recommandation au gouvernement du Québec dans un dossier d'opportunité.

Ce programme des immobilisations (PDI) incarne l'amorce des transformations en cours devant les défis de taille qui demeurent. Il témoigne de notre engagement et de notre détermination à faire avancer des projets prometteurs qui serviront à améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire, tout en réduisant notre empreinte écologique et en bonifiant l'impact de chaque dollar investi. En travaillant ensemble, en mettant à profit nos forces mutuelles, nous contribuerons à donner l'élan nécessaire pour développer un réseau de transport collectif plus fort, plus structurant et plus agile.



Ginette Sylvain
Présidente du conseil d'administration



Benoit Gendron
Directeur général

L'ARTM en bref

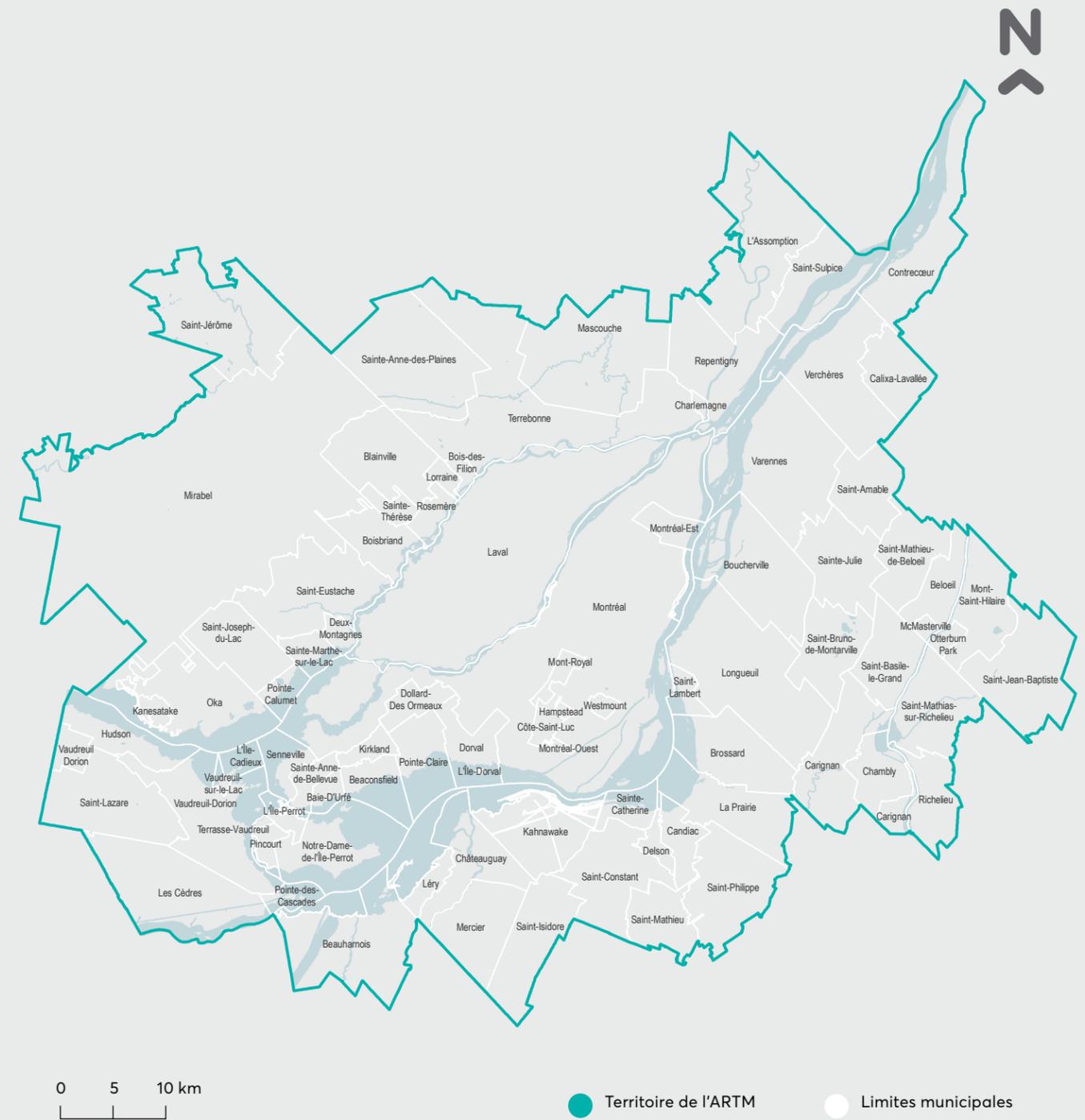
Mission

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.

	<h3>Planifier</h3>	<p>Établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite</p>
	<h3>Organiser</h3>	<p>Coordonner les services de transport collectif en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer</p>
	<h3>Financer</h3>	<p>Pérenniser le financement métropolitain du transport collectif tout en assurant une gestion rigoureuse et responsable des ressources</p>
	<h3>Développer</h3>	<p>Gérer les actifs et les infrastructures de transport collectif</p>
	<h3>Promouvoir</h3>	<p>Promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage et contribuer à l'émergence d'une culture de la mobilité durable</p>

Territoire

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

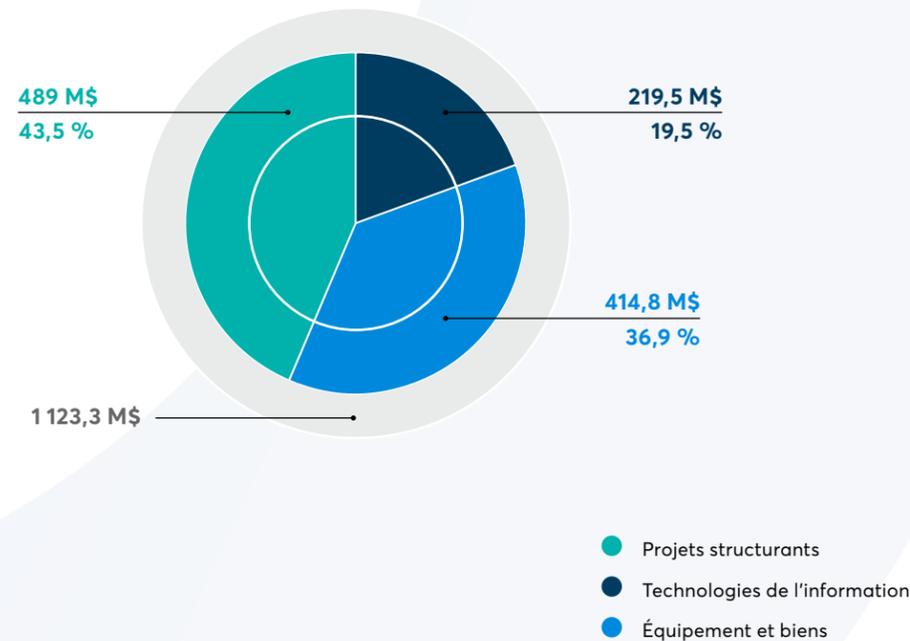


Faits saillants

Le PDI 2025-2034 de l'ARTM :

- › Présente des investissements de **572,3 M\$** pour la période décennale concernée;
- › Les investissements prévus pour l'année 2025 sont de **197 M\$**;
- › En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à **1 123,3 M\$**;
- › Il s'agit d'une hausse de **16,7%** par rapport au PDI 2024-2033, qui s'élevait à 962,5 M\$;
- › Cette hausse s'explique entre autres par l'ajout de **huit nouveaux projets** à la programmation;
- › L'ARTM prévoit également à sa programmation les sommes nécessaires à la réalisation des prochaines étapes pour le projet de SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval (dossier d'affaires) et celui du PSE (avant-projet préliminaire);
- › Le PDI de l'ARTM nécessitera des emprunts à long terme non subventionnés de **198,9 M\$**;
- › Le service de dette net de subvention augmente graduellement de **13,1 M\$** en 2024 à **41,9 M\$** en 2028 avant de diminuer en 2029;
- › 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



*Notez que le présent PDI ne contient aucun projet de la catégorie recherche appliquée.

Tableau 1
Sommaire des investissements PDI 2025-2034

en millions (\$)

	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034	2035 et après	Total 2025-2034	Total projet
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX*	324,7	30,5	30,1	27,5	1,1	-	-	-	89,2	413,9
Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal	9,6	14,5	4,2	-	-	-	-	-	18,7	28,3
Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville	14,6	5,6	-	-	-	-	-	-	5,6	20,3
Service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval	2,7	2,3	5,6	7,2	-	-	-	-	15,2	17,9
Projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval	0,7	3,5	1,3	0,2	-	-	-	-	5,0	5,7
Études de mobilité – secteurs identifiés au PSD – <i>Nouveau</i>	-	0,4	0,8	1,0	0,6	0,2	-	-	3,0	3,0
TOTAL PROJETS STRUCTURANTS	352,3	56,8	42,0	35,9	1,7	0,2	-	-	136,6	489,0
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM*	108,2	33,5	14,1	14,8	39,1	0,2	-	-	101,7	209,8
Interventions en maintien d'actifs*	12,6	5,5	4,6	5,1	5,7	4,7	26,0	6,3	51,6	70,6
Boucle de retournement du SRB Pie-IX et aire d'attente de régulation à Notre-Dame* – <i>Nouveau</i>	0,6	10,0	29,7	13,1	-	-	-	-	52,9	53,4
Accès aux stations du REM*	10,6	7,2	7,1	9,8	3,5	-	-	-	27,6	38,2
Ajout de quais au terminus Montmorency* – <i>Nouveau</i>	1,6	1,5	12,4	14,6	0,1	-	-	-	28,6	30,3
Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil*	4,6	2,8	-	-	-	-	-	-	2,9	7,5
Reconstruction du pôle de mobilité Dorval* – <i>Nouveau</i>	3,9	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	4,9
TOTAL ÉQUIPEMENTS ET BIENS	142,2	61,6	68,1	57,5	48,3	4,8	26,0	6,3	266,3	414,8
Projet numérique de mobilité*	40,3	48,1	27,4	20,2	8,3	0,4	-	-	104,4	144,7
Réseau de télécommunication métropolitain* – <i>Nouveau</i>	0,7	20,4	2,7	1,0	-	-	-	-	24,1	24,8
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS*	6,0	3,2	4,0	4,2	3,4	1,1	-	-	15,8	21,8
Validation en sortie* – <i>Nouveau</i>	0,0	2,9	10,8	1,9	0,1	-	-	-	15,6	15,6
Plateforme transactionnelle pour la clientèle* – <i>Nouveau</i>	0,0	2,4	2,3	1,9	-	-	-	-	6,6	6,6
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information	1,2	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	1,2	2,4
Système d'information des ressources humaines – <i>Nouveau</i>	0,7	1,2	0,5	-	-	-	-	-	1,7	2,4
Programme d'amélioration d'OPUS*	1,2	0,04	-	-	-	-	-	-	0,04	1,3
TOTAL TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION	50,1	78,6	48,1	29,5	11,7	1,5	-	-	169,4	219,5
TOTAL PDI 2025-2034	544,6	197,0	158,1	122,9	61,7	6,5	26,0	6,3	572,3	1 123,3

*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 2025-2034 trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'ARTM¹, pour son territoire. Il fait aussi 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 2024), 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 organismes public de transport en commun (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 (MTMD), Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun.

Plan stratégique de développement

L'ARTM a la compétence exclusive pour établir le Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. En 2024, elle a adopté la Vision 2050, une vision intégrée et cohérente de la mobilité durable sur son territoire jusqu'en 2050. Il s'agit du point de départ d'une démarche de planification concertée qui conduira, entre autres, à l'élaboration d'une nouvelle version du PSD et de son plan de mise en œuvre.

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 de présenter, pour cette même période, une vision du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis pour mener à bien cette vision doivent aussi être inscrits dans ce programme.

Gestion de portefeuille de projets

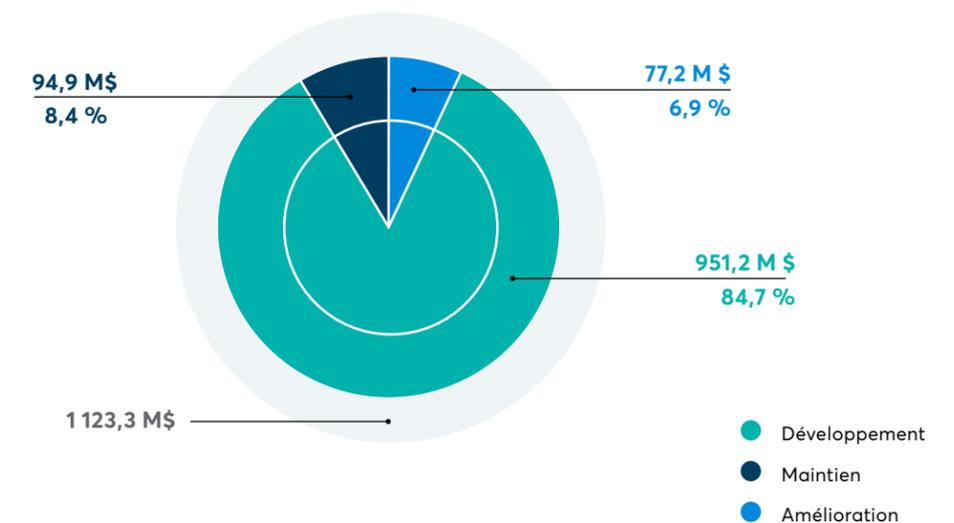
L'ARTM encadre et réalise des investissements en immobilisations relatifs aux actifs dont elle est propriétaire, ou qui sont destinés à devenir sa propriété au terme de la réalisation du projet. Afin de contribuer à l'encadrement de ces investissements et d'aider à la réalisation du PDI, l'ARTM s'est 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 84,7% le développement des actifs, 8,4% le maintien des actifs et 6,9% 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 que lui a légués cette entité. Au 31 décembre 2024, le solde de ces emprunts, jumelé aux emprunts réalisés par l'ARTM depuis sa création, se chiffrera à 244,6 M\$, dont 162,8 M\$ d'emprunts subventionnés.

Pour l'exercice 2025, le service de la dette brut pour ces emprunts totalisera 40,1 M\$. L'ARTM recevra des subventions de 18,9 M\$, ce qui se traduira par un service de dette net de subventions de 21,2 M\$. Ces prêts ont des termes allant jusqu'à 2043.

Le PDI 2025-2034 de l'ARTM nécessitera des emprunts à long terme non subventionnés de 198,9 M\$. La part la plus importante de ces nouveaux emprunts est reliée aux catégories d'actifs « Équipements et biens » pour le projet Ajout de quais au terminus Montmorency ainsi que pour le programme Interventions en maintien d'actifs et celle des « Technologies de l'information » pour le Projet numérique de mobilité (PNM). La portion subventionnée est financée au comptant, donc aucun emprunt subventionné n'est nécessaire.

La répartition de la somme des emprunts de 198,9 M\$ du PDI 2025-2034 est présentée au tableau 2.

Tableau 2
Emprunts et subventions selon les catégories d'actifs

En millions (\$)

Catégorie d'actifs	Emprunt	Portion subventionnée*	Portion non subventionnée
Projets structurants	6,2	-	6,2
Équipements et biens	107,8	-	107,8
Technologies de l'information	84,9	-	84,9
Projets de recherche appliquée	-	-	-
TOTAL	198,9	-	198,9

*Depuis le 1^{er} avril 2024, le gouvernement verse sa contribution financière au comptant plutôt que sur le service de la dette.

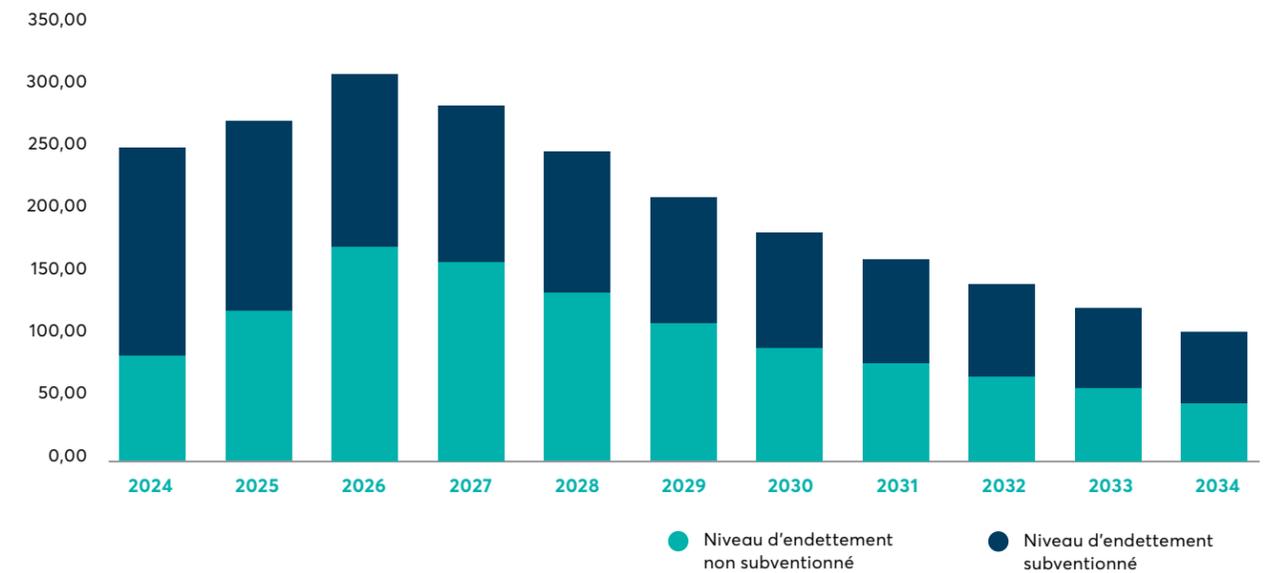
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement.

Le terme de ces emprunts est de cinq à 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 (\$)



	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Endettement non subventionné	81,9	117,0	167,4	155,3	131,2	107,3	88,2	76,5	66,1	56,8	44,9
Endettement subventionné	162,8	148,6	134,9	122,3	110,3	98,7	89,8	80,9	71,9	62,8	55,4
Total Endettement long terme	244,6	265,6	302,2	277,6	241,5	206,0	178,0	157,3	137,9	119,6	100,4

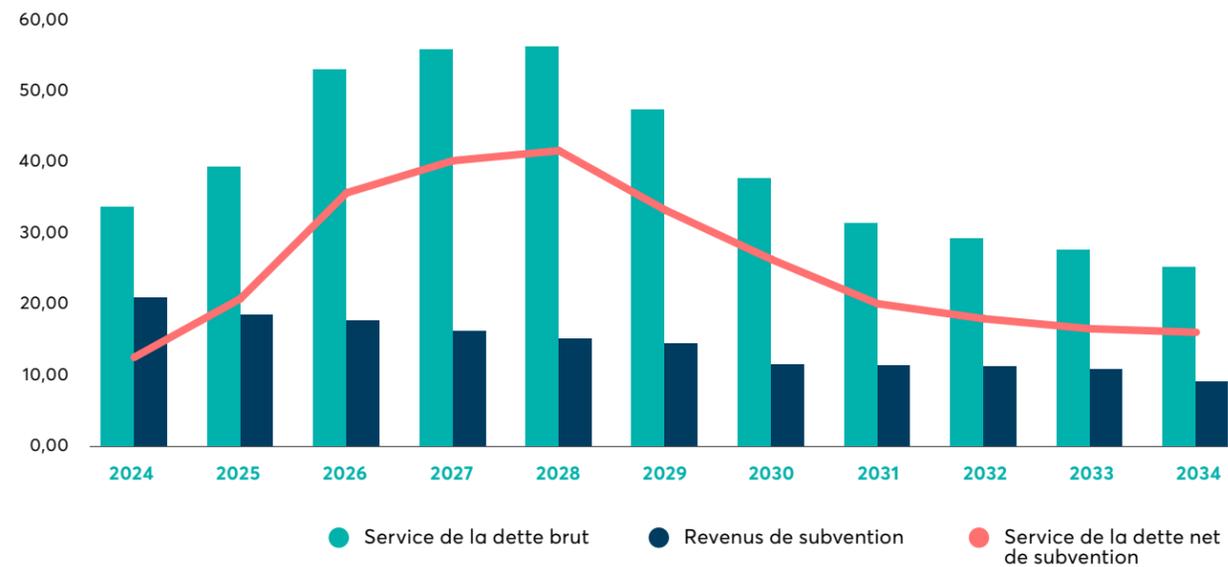
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement.

Le niveau d'endettement augmente de 2024 à 2026 avec, notamment, la réalisation du projet de Réseau de télécommunication métropolitain, du projet SRB Pie-IX, ainsi que le PNM, pour 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 (\$)



	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Service de la dette brut	34,4	40,1	54,1	57,0	57,4	48,4	38,5	32,1	29,8	28,2	25,8
Revenus de subvention	21,4	18,9	18,1	16,5	15,5	14,8	11,8	11,6	11,4	11,1	9,2
Service de la dette net de subvention	13,0	21,2	36,0	40,5	41,9	33,6	26,7	20,5	18,4	17,0	16,5

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

Le service de la dette consolidé est constitué du service de la dette pour les quatre catégories d'actifs métropolitains 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 (\$)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Projets structurants	7,4	14,5	16,3	14,9	12,5	6,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8
Équipements et biens	3,7	4,7	8,0	8,9	13,7	10,9	10,7	10,8	11,2	11,5	11,9
Technologies de l'information	1,9	2,0	11,6	16,7	15,6	16,0	15,1	8,8	6,3	4,7	3,9
Projets de recherche appliquée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	13,0	21,2	36,0	40,5	41,9	33,6	26,7	20,5	18,4	17,0	16,5

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

Le service de la dette net de subvention augmente graduellement à partir de 2024 alors que les investissements débutent. L'augmentation entre 2024 et 2028 est due aux investissements reliés aux projets SRB Pie-IX, Réseau de télécommunication métropolitain et du PNM qui représentent la majeure portion des investissements de l'ARTM au PDI 2025-2034.

Le service de la dette net de subvention continue d'augmenter annuellement en passant de 13,0 M\$ présentement à 41,9 M\$ en 2028. Cette augmentation annuelle du service de la dette net de subvention représentera un défi pour l'ARTM en matière de sources de financement, mais également en ce qui concerne les frais d'exploitation engendrés par les nouveaux actifs.

Cependant, le service de la dette subventionné diminue à partir de 2024 en raison de la décision du gouvernement de changer le mode de financement des projets, passant d'un financement par emprunt à un financement au comptant. Cela amène une baisse du total du service de la dette.

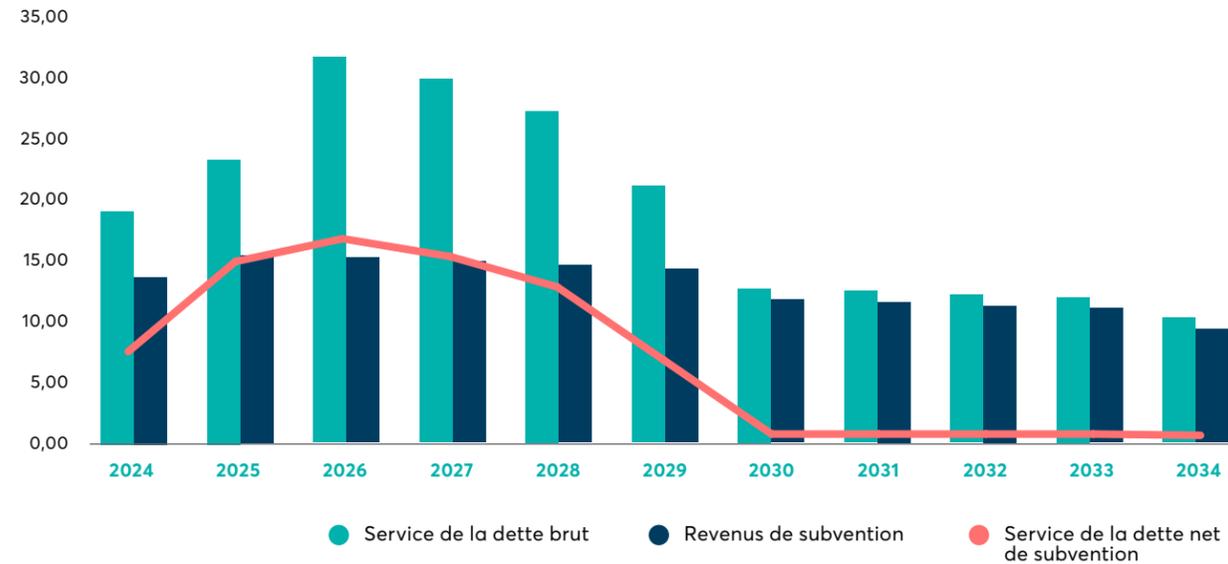
Le service de la dette net de subvention est payé par l'ensemble des revenus de l'ARTM. En conformité avec les règles établies par la Politique de financement de l'ARTM, il aura un impact sur le niveau des contributions municipales.

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 (\$)



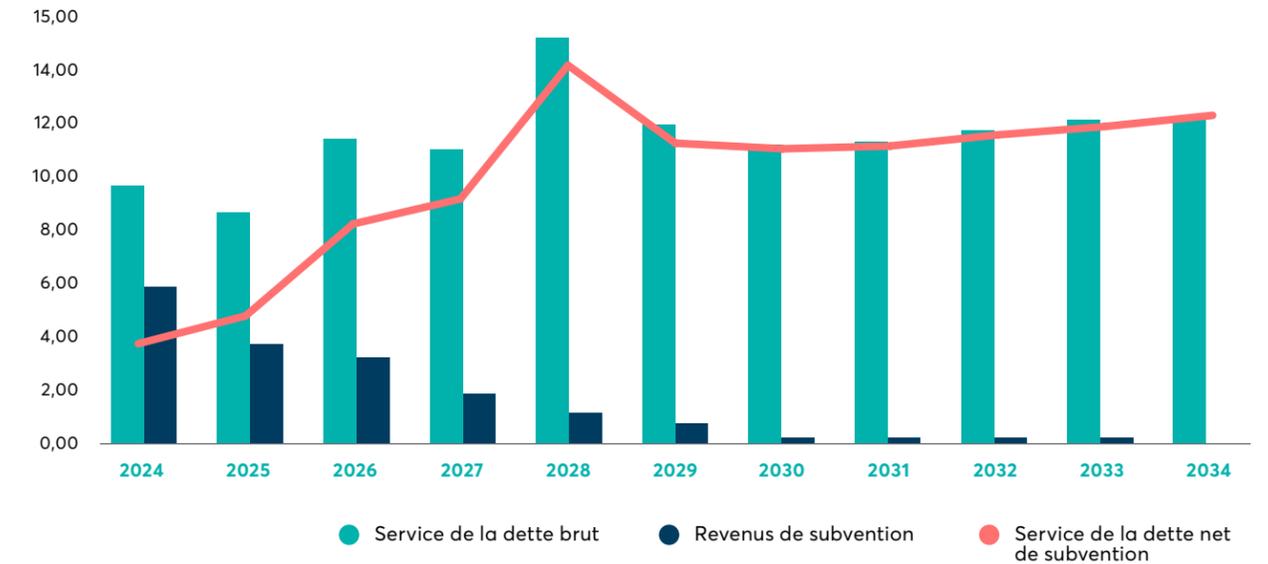
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Service de la dette brut	23,1	29,7	31,3	29,5	26,9	20,8	12,5	12,3	12,0	11,8	10,1
Revenus de subvention	15,7	15,2	15,0	14,7	14,4	14,1	11,6	11,4	11,1	10,9	9,2
Service de la dette net de subvention	7,4	14,5	16,3	14,9	12,5	6,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8

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

Le service de la dette net de subvention de la catégorie «Projets structurants» découle du projet SRB Pie-IX. Les revenus de subvention couvrent entre 48% et 93% du service de la dette brut.

Figure 6
Service de la dette – Équipements et biens

En millions (\$)



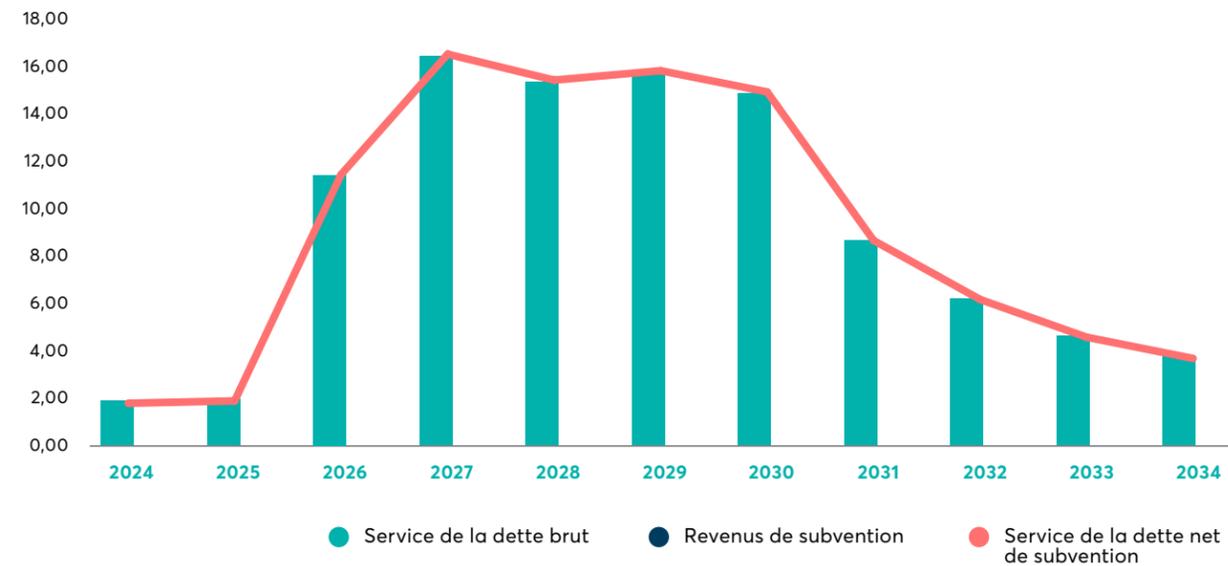
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Service de la dette brut	9,4	8,4	11,1	10,7	14,8	11,6	10,9	11,0	11,4	11,8	11,9
Revenus de subvention	5,7	3,6	3,1	1,8	1,1	0,7	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
Service de la dette net de subvention	3,7	4,7	8,0	8,9	13,7	10,9	10,7	10,8	11,2	11,5	11,9

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

Le service de la dette net de subvention de la catégorie «Équipements et biens» augmente graduellement pour atteindre son sommet en 2028. Cette augmentation est causée principalement par le projet Ajout de quais au terminus Montmorency et le programme Interventions en maintien d'actifs. Les revenus de subvention diminuent de manière continue à partir de 2024 en raison de la décision du MTMD de changer le mode de subvention des projets en passant du financement par emprunt au financement comptant.

Figure 7 Service de la dette – Technologie de l'information

En millions (\$)



	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Service de la dette brut	1,9	2,0	11,6	16,7	15,6	16,0	15,1	8,8	6,3	4,7	3,8
Revenus de subvention	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Service de la dette net de subvention	1,9	2,0	11,6	16,7	15,6	16,0	15,1	8,8	6,3	4,7	3,8

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

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 de Réseau de télécommunication métropolitain et du PNM.

Aucun revenu de subvention ne compense le service de la dette brut en raison de la décision du MTMD de changer le mode de subvention des projets en passant du financement par emprunt au financement comptant.

Le tableau suivant présente le mode de financement des dépenses d'investissements du PDI 2025-2034. Dans le passé, le MTMD subventionnait la majorité des projets sur emprunt. Depuis le 1^{er} avril 2024, le MTMD subventionne au comptant les nouveaux projets. Cela a un effet direct sur le niveau du

service de la dette futur de l'ARTM lié à la portion subventionnable des investissements. L'effet direct se traduit par une diminution des intérêts à payer. Toutefois, cet effet peut varier en fonction des délais du gouvernement à verser la subvention au comptant.

Tableau 4 Mode de financement des dépenses d'investissements

En millions (\$)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total PDI 2025-2034
Financement au comptant											
Budget de fonctionnement	1,78	1,06	0,52	0,01	-	-	-	-	-	-	3,37
Convention d'aide financière REM	22,45	9,27	9,83	3,46	-	-	-	-	-	-	45,01
Subvention au comptant	110,35	100,65	70,98	45,33	0,46	-	-	-	-	-	327,77
Sous-total	134,58	110,98	81,33	48,80	0,46	-	-	-	-	-	376,15
Financement sur emprunt											
Subventionné*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non subventionné	54,09	44,33	34,90	8,42	4,64	4,88	5,32	4,93	5,07	5,20	171,78
Sous-total	54,09	44,33	34,90	8,42	4,64	4,88	5,32	4,93	5,07	5,20	171,78
TOTAL	188,67	155,31	116,23	57,22	5,10	4,88	5,32	4,93	5,07	5,20	547,93

*Depuis le 1^{er} avril 2024, le gouvernement verse sa contribution financière au comptant plutôt que sur le service de la dette.

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

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, procurera des avantages indéniables pour la région : une diminution des émissions des gaz à effet de serre, 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 PSE, 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 2025-2034 s'élèvent à 136,6 M\$ pour la catégorie « Projets structurants ». Ils sont répartis entre six projets. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 489 M\$.

Inauguré en novembre 2022, le SRB Pie-IX représente la plus importante part des investissements 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. La mise en service de ce tronçon est prévue pour l'automne 2027.

Alors que l'élaboration des dossiers d'opportunité pour les projets du grand Sud-Ouest et Saint-Martin se poursuivent en 2025, l'ARTM a déposé une première version du dossier d'opportunité du projet de SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval pour approbation du gouvernement du Québec à l'automne 2024. Dans l'éventualité où une décision favorable serait rendue, le projet poursuivra son cheminement en 2025 vers la prochaine étape prévue, soit celle de la planification. Les sommes pour la réalisation de cette étape sont prévues à la programmation.

L'ARTM prévoit également les sommes pour la réalisation d'une étude d'avant-projet préliminaire, laquelle permettrait la validation et l'ajustement du tracé ainsi que la confirmation des hypothèses d'aménagement dans le cadre du PSE. Le gouvernement du Québec déterminera les prochaines étapes du projet.

Enfin, une enveloppe budgétaire est aussi prévue pour la réalisation de certaines études préliminaires permettant d'identifier les projets prioritaires qui répondront aux besoins de déplacement de la population de la région métropolitaine et d'atteindre les cibles du PSD.

Tableau 5 Investissements – Projets structurants

en millions (\$)

	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034	2035 et après	Total 2025-2034	Total projet
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX	324,7	30,5	30,1	27,5	1,1	-	-	-	89,2	413,9
Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal	9,6	14,5	4,2	-	-	-	-	-	18,7	28,3
Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville	14,6	5,6	-	-	-	-	-	-	5,6	20,3
Service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval	2,7	2,3	5,6	7,2	-	-	-	-	15,2	17,9
Projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval	0,7	3,5	1,3	0,2	-	-	-	-	5,0	5,7
Études de mobilité – secteurs identifiés au PSD – <i>Nouveau</i>	-	0,4	0,8	1,0	0,6	0,2	-	-	3,0	3,0
TOTAL PROJETS STRUCTURANTS	352,3	56,8	42,0	35,9	1,7	0,2	-	-	136,6	489,0

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

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

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide 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'implantant 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	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	309,4	28,1	29,7	27,2	1,1	-	-	-	-	-	-	-	86,0	395,4
Non capitalisables	15,3	2,4	0,4	0,3	0,0	-	-	-	-	-	-	-	3,2	18,5
Total	324,7	30,5	30,1	27,5	1,1	-	-	-	-	-	-	-	89,2	413,9
Financement														
Gouv. provincial	241,2	20,9	24,2	23,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	70,0	311,2
Gouv. fédéral	7,3	9,1	5,7	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	16,1	23,4
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	76,2	0,5	0,2	2,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	3,2	79,3
Total	324,7	30,5	30,1	27,5	1,1	-	-	-	-	-	-	-	89,2	413,9
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 % et 75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme											Montant exclu du total projet		62,8	

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

Les coûts indiqués excluent les travaux de revitalisation du boulevard Pie-IX de la Ville de Montréal.

Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

Le PSE 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.

Une somme de 6,4 M\$ était prévue pour la réalisation des études nécessaires à la production du rapport du groupe de travail ainsi que des analyses complémentaires.

À la suite du dépôt du rapport d'analyse complémentaire en mai 2024, l'ARTM recommande de poursuivre les analyses techniques nécessaires à l'évolution du projet, en conformité avec les instructions établies par la Directive gouvernementale sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques. Ces analyses consisteraient en la réalisation d'une étude

d'avant-projet préliminaire, laquelle permettrait la validation et l'ajustement du tracé ainsi que la confirmation des hypothèses d'aménagement.

Avancement du projet :

Juin 2023 : le groupe de travail remet son rapport définitif au gouvernement du Québec et présente publiquement ses analyses.

Septembre 2023 : l'ARTM mène une analyse complémentaire, en collaboration avec certains intervenants municipaux du territoire à l'étude, pour optimiser le projet proposé dans le rapport du groupe de travail.

Mai 2024 : l'ARTM présente son rapport d'analyse complémentaire.

Le gouvernement du Québec déterminera les prochaines étapes du projet.

Tableau 7 Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	3,2	12,5	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	19,3
Non capitalisables	6,4	1,9	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	9,0
Total	9,6	14,5	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	28,3
Financement														
Gouv. provincial	9,6	14,5	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,6	28,3
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
Total	9,6	14,5	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	28,3
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.

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent les dépenses du groupe de travail, conformément au mandat confié par le gouvernement du Québec, ainsi qu'une enveloppe budgétaire pour la réalisation d'un avant-projet préliminaire. La poursuite des études dépendra du gouvernement du Québec.

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 Développement
Programme d'aide 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 qui sera complété d'ici 2025.

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 8 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	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	14,6	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	20,3
Total	14,6	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	20,3
Financement														
Gouv. provincial	14,6	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	20,3
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Total	14,6	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	20,3
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.

Le budget autorisé pour cette inscription est 19,4 M\$. L'écart de 0,9 M\$ correspond à une provision qui pourrait être utilisée pour des études complémentaires au dossier d'opportunité.

La poursuite des études dépendra du gouvernement du Québec.

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

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide 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.

L'ARTM a déposé une première version du dossier d'opportunité du projet de SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval pour approbation du gouvernement du Québec à l'automne 2024. Dans l'éventualité où une décision favorable serait rendue, le projet poursuivra son cheminement en 2025 vers la prochaine étape prévue, soit celle de la planification.

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 9

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

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	1,9	5,5	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	14,4
Non capitalisables	2,7	0,4	0,1	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,7	3,4
Total	2,7	2,3	5,6	7,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	15,2	17,9
Financement														
Gouv. provincial	2,5	2,2	5,5	7,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	14,9	17,3
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,2	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,5
Total	2,7	2,3	5,6	7,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	15,2	17,9
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.

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

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

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

Le projet à l'étude consiste en la réalisation d'un dossier d'opportunité visant à identifier une solution optimale permettant l'implantation d'un mode de transport collectif structurant sur un tronçon de 10 km du boulevard Saint-Martin, compris entre le boulevard du Curé-Labelle et le boulevard Pie-IX. L'exercice prend en compte la vision de la ville de Laval de faire des prolongements est et ouest du boulevard Saint-Martin jusqu'à Saint-François et Sainte-Dorothée.

L'intention est d'assurer un lien fonctionnel est-ouest, local et métropolitain, notamment avec la station Saint-Martin du service rapide par bus Pie-IX (SRB Pie-IX), les voies réservées projetées sur les autoroutes A-19 et A-15 ainsi qu'un éventuel prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro.

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 10

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

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	0,7	3,5	1,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	5,7
Total	0,7	3,5	1,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	5,7
Financement														
Gouv. provincial	0,5	3,4	1,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	5,4
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,1	0,1	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,3
Total	0,7	3,5	1,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	5,7
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.

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du dossier d'opportunité.

Études de mobilité – secteurs identifiés au PSD – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide Non admissible

Dans le cadre de l'élaboration de la Vision 2050, plusieurs axes potentiels de développement du transport collectif structurant ont été identifiés. Cinq d'entre eux font déjà l'objet d'études d'opportunité, alors que les autres ont été regroupés en sept grandes zones³. Ces zones feront l'objet d'études préliminaires au cours des cinq prochaines années. Certaines de ces études, en fonction des résultats obtenus, donneront lieu à des dépenses en immobilisations dans une programmation subséquente.

Objectifs du projet :

- › Documenter, sur une base commune, les besoins de mobilité des zones potentielles, en fonction de leurs caractéristiques respectives;
- › Déterminer les solutions de mobilité optimales, en vue de répondre aux besoins de mobilité et selon la faisabilité technique et financière;
- › Soutenir la prise de décision concernant le cadre financier et la planification métropolitaine.



Tableau 11
Études de mobilité – secteurs identifiés au PSD

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	-	0,4	0,8	1,0	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
Total	-	0,4	0,8	1,0	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	0,4	0,8	1,0	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
Total	-	0,4	0,8	1,0	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
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.

³ Sept zones d'étude de projets structurants : Chomedey – Saint-Laurent, corridor laurentien, corridor montérégien, Les Moulins, Roussillon, Saint-Laurent – Ahuntsic – Montréal-Nord et secteurs centraux Montréal.

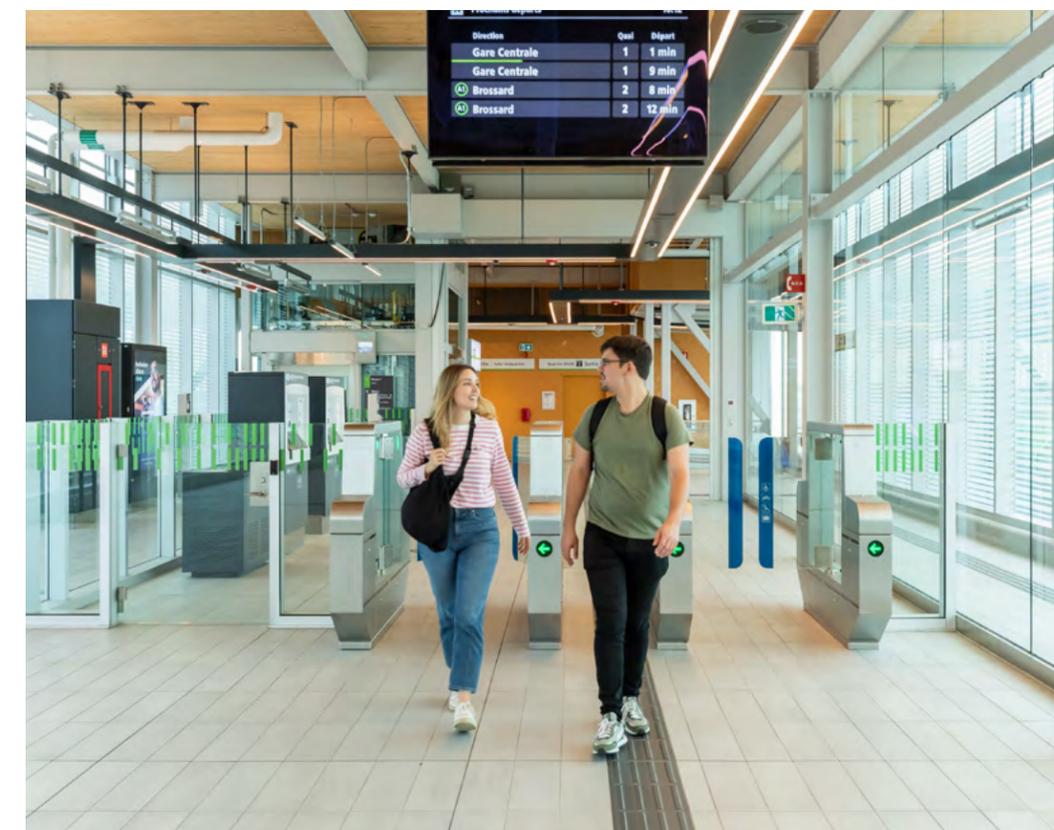
Équipements et biens

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 2025-2034 s'élèvent à 266,3 M\$ pour la catégorie « Équipement et biens ». En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 414,8 M\$.

Le REM est un projet de transport collectif dont la réalisation est menée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (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 des 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 assure la fourniture, l'installation et l'entretien des équipements de vente et de perception des titres de transport dans les stations du REM. L'installation de ces équipements a été achevée en 2023 dans les stations de la Rive-Sud. Les travaux se poursuivront dans les autres stations, pour un achèvement prévu en 2027.

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

- › De nouvelles billetteries métropolitaines ont été aménagées pour répondre aux besoins des usagers. La mise en service des billetteries métropolitaines aux terminus Brossard et Panama s'est faite en décembre 2023. La mise en service de la billetterie métropolitaine du terminus de Pointe-Claire est quant à elle prévue pour la fin de 2024.

Accès aux stations du REM

Amélioration de l'accessibilité à la station Édouard-Montpetit

- › 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. La livraison du projet est arrimée à l'ouverture de la station Édouard-Montpetit du REM qui est prévue par CDPQ Infra à l'été 2025.

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. Les plans et devis ont été achevés au courant de l'année 2024.

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 de 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. Les travaux prévus pour le segment de la Rive-Sud (Brossard, Panama et Île-des-Sœurs) sont terminés, tandis que les autres travaux d'intégration se poursuivent pour les actifs restants (terminus, boucles et stations au-delà de la Rive-Sud). Ces travaux visent à faciliter les opérations et à améliorer l'expérience client.

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 au printemps 2025. Une traverse piétonne est également prévue au projet afin de permettre un accès sécuritaire à la station.

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 12 Investissements – Équipements et biens

en millions (\$)

	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034	2035 et après	Total 2025-2034	Total projet
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM	108,2	33,5	14,1	14,8	39,1	0,2	-	-	101,7	209,8
Interventions en maintien d'actifs	12,6	5,5	4,6	5,1	5,7	4,7	26,0	6,3	51,6	70,6
Boucle de retournement du SRB Pie-IX et aire d'attente de régulation à Notre-Dame – <i>Nouveau</i>	0,6	10,0	29,7	13,1	-	-	-	-	52,9	53,4
Accès aux stations du REM	10,6	7,2	7,1	9,8	3,5	-	-	-	27,6	38,2
Ajout de quais au terminus Montmorency – <i>Nouveau</i>	1,6	1,5	12,4	14,6	0,1	-	-	-	28,6	30,3
Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil	4,6	2,8	-	-	-	-	-	-	2,9	7,5
Reconstruction du pôle de mobilité Dorval – <i>Nouveau</i>	3,9	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	4,9
TOTAL ÉQUIPEMENTS ET BIENS	142,2	61,6	68,1	57,5	48,3	4,8	26,0	6,3	266,3	414,8

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

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 dans les 26 stations du REM et les équipements de transport en correspondance avec le REM (3 stations de métro, 3 terminus métropolitains, la gare A40 et les 9 boucles d'autobus permettant le rabattement des OPTC au REM).

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 de 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 13 Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	105,8	32,8	14,0	14,7	38,3	-	-	-	-	-	-	-	99,8	205,5
Non capitalisables	2,4	0,7	0,1	0,1	0,8	0,2	-	-	-	-	-	-	1,9	4,3
Total	108,2	33,5	14,1	14,8	39,1	0,2	-	-	-	-	-	-	101,7	209,8
Financement														
Gouv. provincial	106,0	29,9	12,4	13,5	38,7	0,2	-	-	-	-	-	-	94,7	200,7
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	2,1	3,6	1,7	1,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	7,0	9,1
Total	108,2	33,5	14,1	14,8	39,1	0,2	-	-	-	-	-	-	101,7	209,8
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													100 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme												Montant exclu du total projet	1,7	

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

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 14 Interventions en maintien d'actifs

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	10,5	4,3	4,1	4,6	5,2	4,2	4,3	4,4	4,5	4,7	4,8	4,9	45,1	60,6
Non capitalisables	2,1	1,2	0,5	0,5	0,5	0,5	0,7	1,0	0,5	0,5	0,5	1,4	6,5	10,0
Total	12,6	5,5	4,6	5,1	5,7	4,7	5,0	5,5	5,1	5,2	5,3	6,3	51,6	70,6
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	12,6	5,5	4,6	5,1	5,7	4,7	5,0	5,5	5,1	5,2	5,3	6,3	51,6	70,6
Total	12,6	5,5	4,6	5,1	5,7	4,7	5,0	5,5	5,1	5,2	5,3	6,3	51,6	70,6
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														0 %
Hypothèse d'intérêts à long terme	Montant exclu du total projet												11,1	

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

Boucle de retournement du SRB Pie-IX et aire d'attente de régulation à Notre-Dame – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

Actuellement, les autobus du SRB Pie-IX réalisent leur retournement à l'intersection de la rue Notre-Dame ou en utilisant les rues locales secondaires. Cela génère de la congestion en plus d'augmenter les risques liés à la sécurité routière, les délais d'opération et les temps de parcours.

Le projet consiste à construire une boucle de retournement et une zone de régulation entre le boulevard Pie-IX et l'avenue de LaSalle pour les autobus du SRB Pie-IX. Il inclut également la révision de la géométrie de l'intersection Notre-Dame/Pie-IX ainsi que la programmation des feux de circulation qui s'y trouvent afin d'assurer le maintien de conditions de circulation acceptables.

Objectifs du projet :

- › Réduire les délais de retournement et améliorer la fiabilité du service sur la ligne du SRB Pie-IX;
- › Prioriser le passage des autobus dans le carrefour et tenir compte de la capacité routière des infrastructures.
- › Diminuer les nuisances aux riverains en raison de la circulation d'autobus dans les rues locales;
- › Améliorer la sécurité dans les quartiers résidentiels;
- › Offrir un lieu de repos aux chauffeurs d'autobus.

Tableau 15 Boucle de retournement du SRB Pie-IX et aire d'attente de régulation à Notre-Dame

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	9,4	29,5	12,7	-	-	-	-	-	-	-	-	51,6	51,6
Non capitalisables	0,6	0,5	0,2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,8
Total	0,6	10,0	29,7	13,1	-	-	-	-	-	-	-	-	52,9	53,4
Financement														
Gouv. provincial	0,4	7,5	22,2	9,7	-	-	-	-	-	-	-	-	39,3	39,7
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,1	2,5	7,6	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	13,5	13,7
Total	0,6	10,0	29,7	13,1	-	-	-	-	-	-	-	-	52,9	53,4
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														75 %
Hypothèse d'intérêts à long terme	Montant exclu du total projet												2,8	

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

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 16
Accès aux stations du REM

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	8,0	6,4	6,8	9,8	3,4	-	-	-	-	-	-	-	26,4	34,3
Non capitalisables	2,6	0,7	0,3	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	1,2	3,9
Total	10,6	7,2	7,1	9,8	3,5	-	-	-	-	-	-	-	27,6	38,2
Financement														
Gouv. provincial	9,8	6,6	7,1	9,8	3,5	-	-	-	-	-	-	-	27,1	36,9
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,8	0,5	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	1,3
Total	10,6	7,2	7,1	9,8	3,5	-	-	-	-	-	-	-	27,6	38,2
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														100 %
Hypothèse d'intérêts à long terme													Montant exclu du total projet	0,1

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

Ajout de quais au terminus Montmorency – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Amélioration
Programme d'aide PAGTCP

La saturation du terminus Montmorency entraîne des difficultés d'opérations générant une baisse de la ponctualité du service, des surcoûts d'opération et la nécessité de retirer certains quais du terminus pour les installer sur rue. Pour répondre au besoin d'augmentation de la capacité du terminus d'autobus, ainsi que pour améliorer l'expérience client, le projet vise l'ajout de quais et d'espaces de régulation et l'agrandissement du bâtiment du terminus.

Ces ajouts entraîneront la modification des accès et de la capacité du stationnement incitatif, l'agrandissement de l'espace de prise de repas des chauffeurs et la relocalisation du stationnement pour vélos et des automobiles des employés de la STL. Ils incluront l'ajout d'une surface pour l'accueil de commerces supplémentaires, la mise à jour de la signalétique métropolitaine et le remplacement du système d'information voyageur.

Objectifs du projet :

- › Améliorer la ponctualité du service;
- › Réduire les frais d'exploitation;
- › Améliorer l'expérience client;
- › Améliorer les conditions de travail et la fonctionnalité des installations;
- › Améliorer l'intégration urbaine du pôle de mobilité.

Tableau 17
Ajout de quais au terminus Montmorency

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,6	1,4	11,9	14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	27,3	27,9
Non capitalisables	1,0	0,1	0,5	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	1,4	2,4
Total	1,6	1,5	12,4	14,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	28,6	30,3
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,6	1,5	12,4	14,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	28,6	30,3
Total	1,6	1,5	12,4	14,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	28,6	30,3
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														0 %
Hypothèse d'intérêts à long terme													Montant exclu du total projet	6,0

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

Le taux de subvention présenté dans le tableau constitue une hypothèse à des fins de préparation du PDI. Il sera révisé à la suite des discussions avec le MTMD.

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 18
Construction de la billetterie métropolitaine de Longueuil

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	3,9	2,7	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	6,6
Non capitalisables	0,7	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,9
Total	4,6	2,8	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	7,5
Financement														
Gouv. provincial	0,6	0,4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	1,0
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	4,0	2,4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	6,5
Total	4,6	2,8	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	7,5
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme												Montant exclu du total projet	1,1	

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

Reconstruction du pôle de mobilité Dorval – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

Les infrastructures de transport en commun du pôle de mobilité de Dorval ont dépassé leur durée de vie utile. Une opportunité de collaboration avec VIA Rail Canada et les OPTC concernés a été identifiée, permettant de réfléchir conjointement au réaménagement du pôle et à son insertion dans le milieu.

Par l'entremise de cette collaboration, des études préliminaires sont menées pour définir un concept de pôle d'échanges intégré. Ce pôle combinerait des infrastructures de transport métropolitain, comme les autobus et les trains de banlieue, avec des infrastructures de transport interurbain, comme les trains VIA. La reconstruction de ce pôle est une opportunité de réduire les enjeux de mobilité environnants et d'assurer une cohésion entre les différents modes de déplacement.

Objectifs du projet :

- › Remettre à niveau les infrastructures;
- › Augmenter l'intermodalité et améliorer l'expérience usager sur le pôle;
- › Créer une meilleure mobilité active entre le nord et le sud de Dorval;
- › Permettre au pôle intermodal d'être plus apte à accueillir des projets futurs.

Tableau 19
Reconstruction du pôle de mobilité Dorval

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Non capitalisables	3,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	4,4
Total	3,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	4,9
Financement														
Gouv. provincial	3,0	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	3,7
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	1,2
Total	3,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	4,9
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme												Montant exclu du total projet	0,2	

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

Les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts des études.

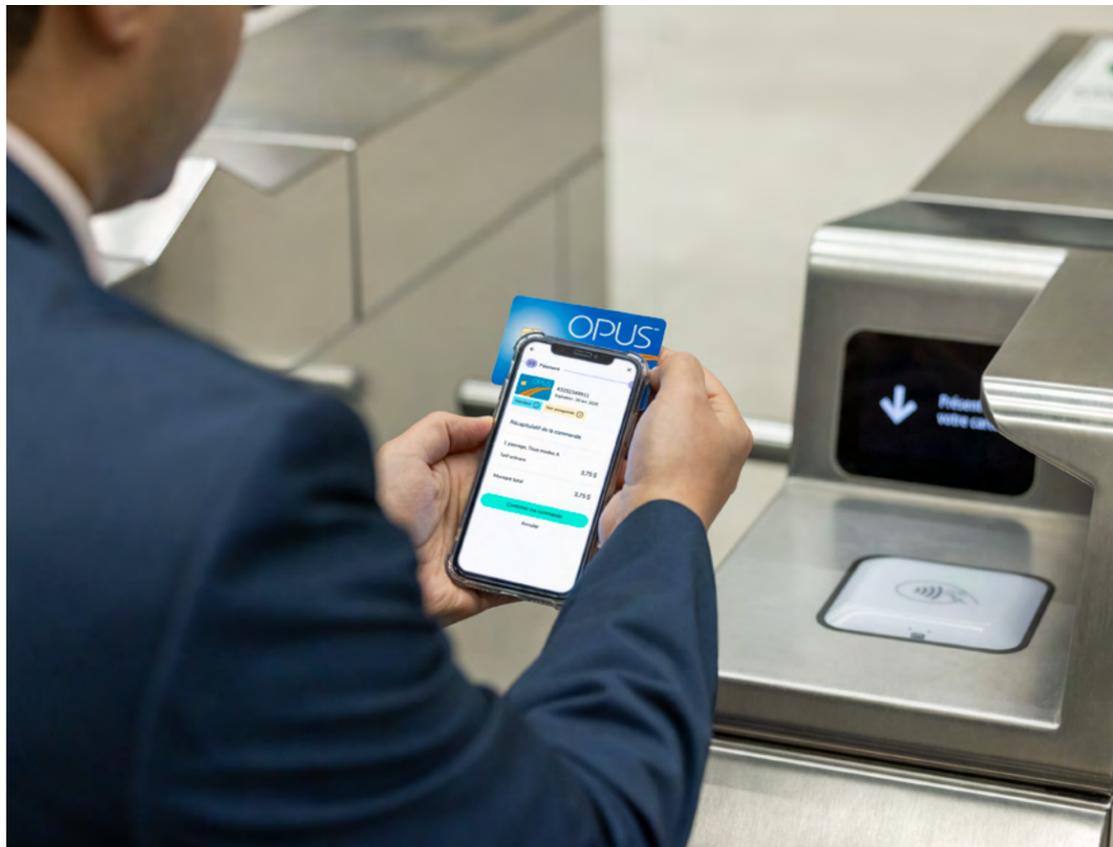


Technologies de l'information

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 2025-2034 s'élèvent à 169,4 M\$ pour la catégorie « Technologies de l'information ». En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 219,5 M\$.

Le PNM représente l'investissement le plus important de cette catégorie. En combinant des pratiques innovantes et ambitieuses, et en impliquant de nombreuses parties prenantes, ce projet vise à bâtir une offre intégrée et conviviale réunissant tous les services de mobilité durable répondant aux besoins de déplacement de la population. Les projets de validation en sortie, de plateforme transactionnelle et de Réseau de télécommunication métropolitain s'inscrivent en complémentarité du PNM.

En parallèle de ces projets, l'ARTM poursuit ses investissements dans le maintien et l'amélioration du système central OPUS via le programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA) et le Programme d'amélioration d'OPUS (PAO).

La catégorie « Technologies de l'information » prévoit également des investissements pour le renouvellement des actifs des technologies de l'information de l'ARTM et l'implantation d'un système d'information de ressources humaines (SIRH).

Tableau 20 Investissements – Technologies de l'information

en millions (\$)

	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2034	2035 et après	Total 2025-2034	Total projet
Projet numérique de mobilité	40,3	48,1	27,4	20,2	8,3	0,4	-	-	104,4	144,7
Réseau de télécommunication métropolitain – <i>Nouveau</i>	0,7	20,4	2,7	1,0	-	-	-	-	24,1	24,8
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS	6,0	3,2	4,0	4,2	3,4	1,1	-	-	15,8	21,8
Validation en sortie – <i>Nouveau</i>	0,0	2,9	10,8	1,9	0,1	-	-	-	15,6	15,6
Plateforme transactionnelle pour la clientèle – <i>Nouveau</i>	0,0	2,4	2,3	1,9	-	-	-	-	6,6	6,6
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information	1,2	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	1,2	2,4
Système d'information des ressources humaines – <i>Nouveau</i>	0,7	1,2	0,5	-	-	-	-	-	1,7	2,4
Programme d'amélioration d'OPUS	1,2	0,04	-	-	-	-	-	-	0,04	1,3
TOTAL TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION	50,1	78,6	48,1	29,5	11,7	1,5	-	-	169,4	219,5

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

Projet numérique de mobilité

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

Avec ses partenaires, l'ARTM a démarré en 2021 le PNM, un projet numérique de 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 21 Projet numérique de mobilité

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	32,3	46,0	27,1	20,0	8,1	-	-	-	-	-	-	-	101,3	133,6
Non capitalisables	7,9	2,1	0,3	0,2	0,1	0,4	-	-	-	-	-	-	3,2	11,1
Total	40,3	48,1	27,4	20,2	8,3	0,4	-	-	-	-	-	-	104,4	144,7
Financement														
Gouv. provincial	27,6	34,0	20,2	14,8	6,0	0,3	-	-	-	-	-	-	75,3	102,8
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	2,3	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	3,8
ARTM	10,4	12,6	7,2	5,4	2,3	0,1	-	-	-	-	-	-	27,7	38,1
Total	40,3	48,1	27,4	20,2	8,3	0,4	-	-	-	-	-	-	104,4	144,7
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme											Montant exclu du total projet		7,4	

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

Les coûts indiqués pour cette inscription incluent les coûts de 3,8 M\$ pour la réalisation de diverses études, analyses et évaluations à effectuer dans le cadre de l'entente signée avec la Ville de Montréal pour le volet montréalais du Défi des villes intelligentes d'Infrastructures Canada.

Réseau de télécommunication métropolitain – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide Non admissible

Présentement, le réseau de télécommunication est opéré par exo et la STM. Ce partage du réseau peut impliquer des risques de sécurité et de performance dans les fonctions de vente et perception.

L'ARTM vise donc le déploiement d'un réseau de télécommunication métropolitain uniforme qui assurera la connectivité optimale du service de vente et de perception de la nouvelle billettique. Ce réseau de télécommunication offrira également une plus-value pour les autres services reliés aux équipements métropolitains de l'ARTM.

Objectifs du projet :

- › Établir une expérience utilisateur performante, transparente et homogène;
- › Appliquer un niveau de sécurité global et intégré;
- › Appliquer un niveau de service du réseau métropolitain multiservice uniformisé;
- › Assurer une gestion simplifiée des activités et des incidents du service de vente et de perception.

Tableau 22
Réseau de télécommunication métropolitain

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,5	19,9	2,6	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	23,4	23,9
Non capitalisables	0,2	0,6	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,9
Total	0,7	20,4	2,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	24,8
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,7	20,4	2,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	24,8
Total	0,7	20,4	2,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	24,8
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														0 %
Hypothèse d'intérêts à long terme													Montant exclu du total projet	2,7

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

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

Catégorie de portefeuille Maintien
Programme d'aide Non admissible

La solution OPUS, comme tout système informatique, doit être mise à niveau régulièrement. PEPA a été créé afin de regrouper l'ensemble des initiatives visant à mettre à niveau les logiciels appartenant à l'ARTM. Ces initiatives permettent notamment de prolonger la durée de vie utile des logiciels ainsi que 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.

La phase 2 de PEPA se terminera en 2025.

Afin d'assurer la continuité des opérations de vente et de perception de titres de transport jusqu'au remplacement de la solution billettique actuelle OPUS via le PNM, l'ARTM déploiera la phase 3 de PEPA en 2025.

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'efficacité opérationnelle et la productivité;
- › Assurer la satisfaction des usagers dans leur parcours billettique.

Tableau 23
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5
Non capitalisables	5,5	3,2	4,0	4,2	3,4	1,1	-	-	-	-	-	-	15,8	21,3
Total	6,0	3,2	4,0	4,2	3,4	1,1	-	-	-	-	-	-	15,8	21,8
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	6,0	3,2	4,0	4,2	3,4	1,1	-	-	-	-	-	-	15,8	21,8
Total	6,0	3,2	4,0	4,2	3,4	1,1	-	-	-	-	-	-	15,8	21,8
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														0 %
Hypothèse d'intérêts à long terme													Montant exclu du total projet	2,4

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

Validation en sortie – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

La tarification en vigueur sur le réseau métropolitain de Montréal comporte des tarifs différenciés par zone et par usage. Les services de train, de REM, de métro et certaines lignes de bus traversent plusieurs zones.

Le projet consiste à mettre en place un système de validation des titres de transport collectif aux sorties des stations de métro de Laval et Longueuil, du REM ainsi que des trains de banlieue. Ainsi, les usagers devront valider leur titre pour pouvoir sortir de la zone contrôlée.

Objectifs du projet :

- › Améliorer l'expérience client en supprimant la nécessité de posséder plusieurs cartes OPUS;
- › Permettre le déploiement du paiement par carte bancaire directement sur le valideur;
- › Permettre le déploiement de la nouvelle billettique et faire évoluer la tarification par zones;
- › Diminuer la fraude, qu'elle soit involontaire ou volontaire.

Tableau 24
Validation en sortie

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	1,7	10,3	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	13,4	13,4
Non capitalisables	-	1,2	0,5	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	2,2	2,2
Total	-	2,9	10,8	1,9	0,1	-	-	-	-	-	-	-	15,6	15,6
Financement														
Gouv. provincial	-	1,4	7,3	0,7	0,0	-	-	-	-	-	-	-	9,4	9,4
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	1,5	3,5	1,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	6,2	6,2
Total	-	2,9	10,8	1,9	0,1	-	-	-	-	-	-	-	15,6	15,6
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme											Montant exclu du total projet		0,6	

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

Plateforme transactionnelle pour la clientèle – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide PAGTCP

L'ARTM souhaite développer une plateforme transactionnelle (site Web) permettant à la population d'effectuer des transactions en ligne liées à l'achat de titres de transport collectif et d'avoir accès à l'ensemble des services de mobilité disponibles dans la région métropolitaine.

De plus, l'ARTM profitera de l'occasion pour revoir la section « corporative » existante de son site Web, car des travaux majeurs sont nécessaires pour améliorer sa performance, son architecture et l'expérience utilisateur.

Objectifs du projet :

- › Amélioration de l'expérience client, en mettant de l'avant une variété de canaux de vente et d'information, selon les besoins;
- › Hausser le nombre de transactions liées à l'achat de titres de transport;
- › Rassembler sous un même portail client l'ensemble des services offerts à la clientèle.

Tableau 25
Plateforme transactionnelle pour la clientèle

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	-	2,3	2,3	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	6,4
Non capitalisables	-	0,1	0,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Total	-	2,4	2,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	6,6
Financement														
Gouv. provincial	-	1,1	1,0	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,9
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	1,2	1,3	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	3,6
Total	-	2,4	2,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	6,6
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													75 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme											Montant exclu du total projet		0,3	

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

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 PRACTI 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 26
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	1,2	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	2,4
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1,2	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	2,4
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,2	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	2,4
Total	1,2	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	2,4
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.

Système d'information des ressources humaines – NOUVEAU

Catégorie de portefeuille Développement
Programme d'aide Non admissible

L'ARTM souhaite implanter un système d'information des ressources humaines (SIRH) en vue de remplacer certains outils hérités de l'AMT. Le SIRH est un outil performant permettant de traiter l'ensemble des informations reliées aux volets administratif et opérationnel de la gestion des ressources humaines, incluant l'impartition de la paie. En plus de favoriser la sécurité et la centralisation d'une grande quantité d'informations critiques, le SIRH contribuera à structurer les meilleures pratiques en matière de gestion des ressources humaines.

Objectifs du projet :

- › Assurer la pérennité des opérations de traitement de la paie;
- › Constituer un dossier complet pour chaque employé;
- › Réduire les opérations cléricales et les erreurs dans les processus des ressources humaines;
- › Améliorer l'expérience des employés et gestionnaires;
- › Améliorer la gestion des activités de formation.

Tableau 27
Système d'information des ressources humaines

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	0,7	1,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	2,3
Non capitalisables	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Total	0,7	1,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	2,4
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,7	1,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	2,4
Total	0,7	1,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	2,4
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.

Programme d'amélioration d'OPUS

Catégorie de portefeuille Amélioration
Programme d'aide PAGTCP

Le PAO compose, avec le PEPA, 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 programme 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. Le PAO se termine en 2025.

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 les tâches et processus des employés et assurer l'évolution du système OPUS.

Tableau 28
Programme d'amélioration d'OPUS

(en millions \$)

	Antérieurs	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
Investissements														
Capitalisables	1,1	0,03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,03	1,1
Non capitalisables	0,2	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,2
Total	1,2	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	1,3
Financement														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,2	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	1,3
Total	1,2	0,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	1,3
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles													0 %	
Hypothèse d'intérêts à long terme											Montant exclu du total projet		0,2	

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

Annexes

Annexe 1 – Actifs métropolitains de l'ARTM

Stationnements incitatifs	Exploitant
Stationnement avenue des Bois	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 Sainte-Dorothée	STL
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 Sud (PTLHL)	STM
Terminus Brossard	RTL
Terminus Panama	RTL

Billetteries	Exploitant
Billetterie métropolitaine - Gare Centrale	exo
Billetterie métropolitaine - Gare d'Autocars de Montréal	ARTM
Billetterie métropolitaine - Terminus Brossard	RTL
Billetterie métropolitaine - Terminus Cartier	STL
Billetterie métropolitaine - Terminus Longueuil	RTL
Billetterie métropolitaine - Terminus Lucien-L'Allier	exo
Billetterie métropolitaine - Terminus Montmorency	STL
Billetterie métropolitaine - Terminus Panama	RTL
Billetterie métropolitaine - Terminus Parc	exo
Billetterie métropolitaine - Terminus Pointe-Claire	STM
Billetterie métropolitaine - Terminus Radisson	exo
Billetterie métropolitaine - Terminus Sainte-Thérèse	exo
Billetterie métropolitaine - Terminus Vendôme	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 Taschereau	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
Abris Amos (SRB Pie-IX)	STM
Abris 39 ^e (SRB Pie-IX)	STM
Abris 47 ^e (SRB Pie-IX)	STM
Abris 56 ^e (SRB Pie-IX)	STM
Abris Saint-Martin Est et Ouest (SRB Pie-IX)	STL
Abris Concorde (SRB Pie-IX)	STL
Abris Beaubien (SRB Pie-IX)	STM
Abris Bélanger (SRB Pie-IX)	STM
Abris De Castille (SRB Pie-IX)	STM
Abris Fleury (SRB Pie-IX)	STM
Abris Jarry (SRB Pie-IX)	STM
Abris Jean-Talon (SRB Pie-IX)	STM
Abris Laurier (SRB Pie-IX)	STM
Abris Mont-Royal (SRB Pie-IX)	STM
Abris Robert (SRB Pie-IX)	STM
Abris Rosemont (SRB Pie-IX)	STM
Boucle d'autobus Deux-Montagnes	exo
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
exo	Réseau métropolitain de transport
GES	Gaz à effet de serre
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
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
PNM	Projet numérique de mobilité
PQI	Plan québécois des infrastructures
PRACTI	Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information
PSD	Plan stratégique de développement
REM	Réseau express métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SRB	Service rapide par bus
SIRH	Système d'information des ressources humaines
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

