

Plan de mise en œuvre 2025-2029

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.




Table des matières

Sommaire	8
La mise en œuvre	10
L'inscription de la mise en œuvre dans la planification stratégique	11
La cohérence entre le PMAD et le PSD	12
Le financement des interventions	12
La gouvernance	14
Les grands projets en réalisation	16
Plan d'optimisation	17
Mutualisation des services de transport adapté	18
Le programme BUS+	21
Concerto: la transformation numérique de l'expérience client	27
Un pas vers une gestion harmonisée des actifs à l'échelle métropolitaine	31
Le Réseau express métropolitain	34
Le prolongement de la ligne bleue	40
Le projet structurant de l'Est	45
Conclusion	49

Liste des figures

Figure 1 Le cadre de la planification stratégique métropolitaine _____	11	Figure 12 Les titres virtuels disponibles dans l'application Chrono d'ici la fin 2026 _____	29
Figure 2 Part des contributeurs en 2025 _____	12	Figure 13 Les grands jalons de Concerto _____	30
Figure 3 Leviers complémentaires au financement _____	13	Figure 14 Les grands jalons de l'harmonisation de la gestion des actifs à l'échelle métropolitaine _____	33
Figure 4 Rôles et responsabilités des partenaires _____	14	Figure 15 Développement du REM _____	36
Figure 5 Plan de financement _____	17	Figure 16 Plan de relève par autobus pour le REM _____	38
Figure 6 Grands jalons de la mutualisation des services de transport adapté _____	20	Figure 17 Les grands jalons du REM _____	39
Figure 7 Les trois familles de services du programme BUS+ _____	22	Figure 18 Prolongement de la ligne bleue _____	42
Figure 8 Tracé de la ligne métropolitaine Taschereau _____	23	Figure 19 Les grands jalons du prolongement de la ligne bleue _____	44
Figure 9 Le déploiement progressif du programme BUS+ _____	25	Figure 20 Projet structurant de l'Est _____	47
Figure 10 Les grands jalons du programme BUS+ _____	26	Figure 21 Les grands jalons du projet structurant de l'Est _____	48

Acronymes et abréviations

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CDPQ Infra	Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
Chrono	Application mobile de l'ARTM
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
MIQ	Mobilité Infra Québec
MPB	Mesures préférentielles pour autobus
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
OPTC	Organismes publics de transport en commun
OPUS	Carte/système de billettique
PLB	Prolongement de la ligne bleue
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMO	Plan de mise en œuvre
PSD	Plan stratégique de développement
PSE	Projet structurant de l'Est
REM	Réseau express métropolitain
SRB	Service rapide par bus



An aerial photograph of a city featuring a wide river, several bridges, and a large theme park in the foreground. The theme park includes roller coasters, a Ferris wheel, and various buildings. A large blue circle is overlaid on the left side of the image, containing the text 'Sommaire'.

Sommaire



En juin 2025, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) approuvait le premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif, élaboré par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour la région métropolitaine de Montréal.

Trois orientations structurent les interventions présentées dans le PSD, lesquelles visent à répondre à trois principaux enjeux :

Orientation 1

Améliorer la performance de nos investissements

Enjeu › La pérennité des infrastructures

Orientation 2

Induire une croissance rapide de l'achalandage

Enjeu › Le transfert modal vers les modes actifs et collectifs

Orientation 3

Transformer nos façons de faire

Enjeu › L'efficacité du système de transport collectif

Le Plan de mise en œuvre 2025-2029 (PMO) s'inscrit dans la continuité du PSD. Il précise comment, par la concrétisation de projets et d'interventions à l'échelle métropolitaine, ces orientations se traduisent en actions concrètes.

Pour y parvenir, le PMO permet de :

- › Faire état des grandes réalisations et de l'avancement des interventions;
- › Mesurer la progression vers l'atteinte des cibles des indicateurs du PSD;
- › Présenter les actions que l'ARTM et ses partenaires réaliseront d'ici cinq ans et en démontrer les retombées concrètes;
- › Assurer un suivi cohérent à l'échelle métropolitaine en s'appuyant sur une gouvernance collaborative avec les partenaires.

Il constitue ainsi un levier de mise en œuvre essentiel, assurant une coordination efficace des interventions et une progression cohérente vers l'atteinte des cibles du PSD.



La mise
en œuvre

Du Quartier Panama Île-des-Sœurs GARE CENTRALE

L'inscription de la mise en œuvre dans la planification stratégique

Le PMO 2025-2029 s'inscrit en cohérence avec la Vision 2050 du développement du transport collectif et le PSD. Il constitue le cadre opérationnel qui en assure la mise en œuvre à l'échelle métropolitaine.

Il précise les projets à réaliser, les priorités d'action ainsi que les principaux jalons de déploiement, contribuant à concrétiser l'ambition collective d'augmenter la part modale des modes durables de deux points de pourcentage d'ici 2033.

La Vision 2050 adoptée en 2024 trace le cap à long terme: elle définit, sur un horizon de 30 ans, l'ambition collective et les grandes orientations qui guideront le développement du transport collectif.

Le PSD traduit cette vision en priorités d'action pour la prochaine décennie, en définissant des objectifs mesurables et les interventions à réaliser. Il regroupe 71 interventions structurées autour de 8 objectifs. Afin d'en assurer le suivi et d'en évaluer la performance, onze indicateurs ont été établis.

Sur un horizon de cinq ans, le PMO permet de suivre la réalisation des interventions du PSD en précisant les activités à réaliser, les échéanciers et leurs principaux jalons de déploiement. Il clarifie également les rôles et responsabilités des partenaires dans la mise en œuvre de ces interventions, afin d'assurer une réalisation cohérente à l'échelle métropolitaine¹.

Ensemble, ces trois outils forment une démarche intégrée, allant de la vision à long terme jusqu'à la mise en œuvre concrète des actions.

¹ Le tableau de suivi des interventions et des cibles est prévu dans la troisième section du PMO à venir à l'automne 2026: Du plan à l'action.



Figure 1: Le cadre de la planification stratégique métropolitaine
Source: ARTM

La cohérence entre le PMAD et le PSD

Les outils de planification du transport collectif de l'ARTM s'inscrivent en cohérence avec les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2026-2046 de la CMM, notamment en ce qui concerne l'objectif d'atteindre une part modale de 50% des déplacements en transport actif et collectif d'ici 2050. Il contribue plus largement à l'orientation 2 du PMAD: un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurants soutenant la mobilité durable².

En matière d'aménagement, le PMAD privilégie une densification accrue dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT).

Le PSD s'inscrit dans cette approche intégrée, notamment grâce à plusieurs projets prévus au cours des prochaines années, dont le programme BUS+, le Réseau express métropolitain (REM) et le prolongement de la ligne bleue du métro (PLB).

Le financement des interventions

Le financement a un impact direct sur la capacité de mise en œuvre des interventions identifiées au PMO. À l'échelle métropolitaine, les ressources financières dédiées au transport collectif proviennent principalement des contributeurs suivants:

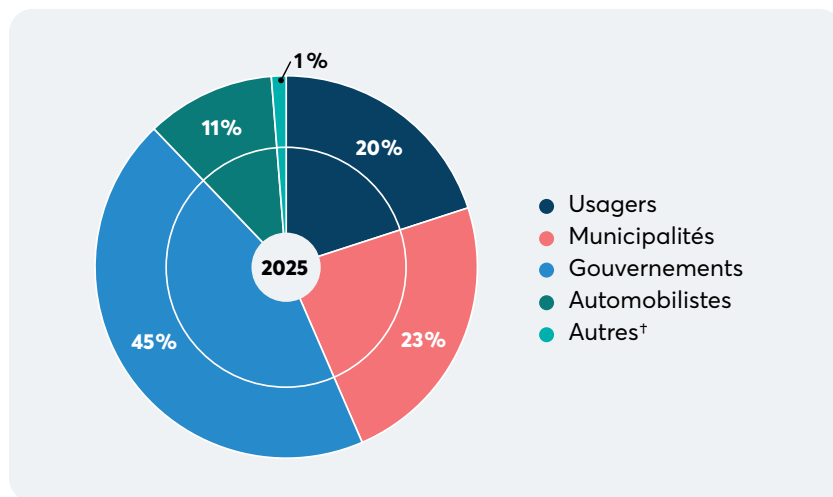


Figure 2: Part des contributeurs en 2025
Source: ARTM

Ces ressources servent à financer à la fois l'exploitation des transports collectifs, incluant les coûts récurrents et les investissements requis pour les infrastructures, les équipements et les projets structurants.

Dans un contexte économique incertain, plusieurs facteurs affectent la prévisibilité du financement du transport collectif, notamment le vieillissement des infrastructures, la baisse postpandémique des revenus tarifaires ainsi que la diminution des revenus issus de la taxe sur l'essence.

Parallèlement, le réseau évolue rapidement avec la mise en service de nouvelles infrastructures et l'accélération de la transition numérique, ce qui accentue la pression sur le financement des opérations courantes.

Ce contexte influence directement la capacité de l'ARTM et de ses partenaires à planifier, phaser et concrétiser les interventions du PSD, estimées à 10,3 milliards de dollars d'investissements en immobilisations, ainsi que des coûts d'exploitation additionnels de 7,2 milliards de dollars.

Dans ce contexte, l'ARTM s'appuie sur deux leviers complémentaires: la Politique de financement et la Stratégie de financement convenues avec le gouvernement du Québec et la CMM pour la période 2025-2028.





Ces mesures visent à la fois à optimiser les dépenses et à accroître les revenus issus des différents contributeurs au financement du transport collectif. Elles sont arrimées à l'entente de financement et à la stratégie de retour à l'équilibre budgétaire convenues en 2024 avec le gouvernement du Québec.

² PMAD, p.14.



Adoptée en 2025 et en vigueur depuis janvier 2026, la **Politique de financement** constitue le cadre de référence pour déterminer les sources de revenus consacrées au transport collectif dans la région métropolitaine.

La **Stratégie de financement** vise à soutenir les investissements prévus au PSD pour la période 2025-2028. Elle repose sur un **plan de financement** structuré autour de sept mesures visant à la fois à optimiser les dépenses et à accroître les revenus issus des différents contributeurs au financement du transport collectif:

	ARTM et sociétés de transport Optimisation de la performance des services visant l'atteinte d'économies récurrentes de 156 M\$ d'ici 2028
	Gouvernement du Québec Aide financière à la transition et à l'optimisation de 776 M\$ pour la période 2025-2028
	Municipalités › Housse annuelle de 5% des contributions municipales de 2026 à 2028 › Contribution additionnelle* de 761M\$ pour le programme BUS+ sur la période 2025 à 2034
	Usagers Indexation annuelle d'au moins 3% des tarifs aux usagers pour la période 2025-2028
	Automobilistes Majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade à 150\$, à partir du 1 ^{er} janvier 2025, indexée annuellement
	Autres Application des redevances de transport pour tous les futurs projets structurants

Mesure 1 › Optimisation de la performance des services existants

Mesure 2 › Poursuite de l'aide gouvernementale transitoire jusqu'en 2028

Mesure 3 › Augmentation progressive des contributions municipales

Mesure 4 › Contribution additionnelle pour le programme BUS+

Mesure 5 › Indexation des tarifs aux usagers au-delà de l'inflation pour la période 2025-2028

Mesure 6 › Majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade

Mesure 7 › Application des redevances de transport aux projets structurants

Figure 3: Leviers complémentaires au financement
Source: ARTM

La gouvernance

La mise en œuvre du PMO repose sur une gouvernance collaborative mobilisant l'ensemble des partenaires du transport collectif de la région métropolitaine.

Elle s'appuie sur une répartition claire des rôles et responsabilités entre les acteurs impliqués, afin d'assurer la cohérence des interventions, de faciliter le suivi des projets et de soutenir l'atteinte des objectifs du PSD.

La mise en œuvre du PMO s'inscrit par ailleurs dans une approche de planification adaptative, nécessaire dans un contexte où les projets, les besoins et les ressources évoluent. Le PMO pourra ainsi être ajusté annuellement afin de tenir compte de la disponibilité des ressources, de la priorisation des interventions et de l'évolution des conditions de mise en œuvre.

Des mécanismes de suivi et de reddition de comptes viennent soutenir cette approche, offrant une vision claire de l'avancement des interventions et de la progression vers les cibles du PSD.


Le PMO fera l'objet d'une mise à jour annuelle permettant de suivre l'avancement des interventions du PSD. Dans cette première édition, l'accent est mis sur les grands projets en réalisation qui constituent des leviers structurants pour l'atteinte des objectifs du plan. Le suivi complet des interventions du PSD sera présenté dans une section distincte du PMO, publiée en fin d'année 2026, puis intégrée aux mises à jour annuelles subséquentes.

		Fixe les orientations gouvernementales
Politique	 Communauté métropolitaine de Montréal	Nomme, oriente, approuve
Stratégique	 Autorité régionale de transport métropolitain	Planifie, finance, organise, développe et fait la promotion
Opérationnel		Exploite, construit, entretient

Figure 4: Rôles et responsabilités des partenaires
Source: ARTM

Gare Centrale	1	1 min
Gare Centrale	1	9 min
(A1) Brossard	2	8 min
(A1) Brossard	2	12 min





Les grands
projets en
réalisation



Plan d'optimisation

Dans le cadre de la Stratégie de financement, le gouvernement du Québec et l'ARTM ont conclu en 2024 une entente pluriannuelle visant à soutenir le maintien des services de transport collectif à l'échelle métropolitaine. Cette entente s'accompagne d'engagements en matière d'optimisation des services afin de renforcer la performance et la durabilité du système.

Le Plan d'optimisation de l'ARTM repose sur trois leviers complémentaires:

1. L'optimisation de la performance des services existants;
2. Les gains de productivité;
3. La mutualisation de certains services à l'échelle métropolitaine.

Ces leviers visent à améliorer l'efficacité du réseau de transport collectif en respectant le cadre financier, tout en limitant les impacts sur les services offerts aux usagers.

L'identification et la planification des projets associés à ces leviers ont débuté en 2025 avec les partenaires concernés, notamment les organismes publics de transport en commun (OPTC). Les interventions du PSD qui en découlent seront déployées progressivement et feront l'objet d'un suivi dans les prochaines éditions du PMO.

Pour mieux comprendre

Mesure 1 › Optimisation de la performance des services existants

En 2026, deux interventions prioritaires sont déployées:

- › La mutualisation des services de transport adapté (Intervention 6.4.1);
- › Le déploiement de corridors métropolitains d'intégration des services d'autobus (Intervention 4.2.2).

Ces interventions sont présentées dans la présente section du document. Les autres projets associés au Plan d'optimisation seront précisés et intégrés progressivement dans les prochaines éditions du PMO.

Figure 5: Plan de financement



Mutualisation des services de transport adapté

Perspective 5 ans

Les bénéfices anticipés de ce projet pour les usagers :

- › Expérience de déplacement simplifiée et uniforme entre les territoires: élimination des limites territoriales;
- › Accès à la réservation en ligne pour les usagers de l'ensemble des territoires;
- › Paiement à bord avec son téléphone portable et par carte bancaire;
- › Mise en place de normes métropolitaines de service qui seront intégrées à la Politique de qualité de services aux usagers du transport adapté.



Ce projet répond au moyen et à l'intervention du PSD suivants :

Moyen

6.4 Améliorer les services de transport adapté

Intervention

6.4.1 Mutualiser les services de transport adapté

Mesure 1 du Plan de financement du transport collectif

Indicateurs de performance

- › Satisfaction des usagers à l'égard de la facilité de payer son déplacement
- › Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'information client

Des services de transport adapté sont offerts sur le territoire métropolitain afin de répondre aux besoins de mobilité des personnes handicapées, c'est-à-dire une personne ayant une déficience significative et persistante la limitant dans l'accomplissement de ses activités et ayant, sur le plan de la mobilité, des limitations justifiant l'utilisation d'un tel service de transport collectif³. Il s'agit d'un service porte-à-porte sur réservation, offert en minibus ou en taxi, et réservé aux personnes admissibles. Chaque OPTC est responsable de l'exploitation de son propre service pour les villes qu'il dessert.

En étroite collaboration avec les OPTC et le milieu associatif, la mutualisation des services de transport adapté vise à regrouper les opérations afin d'assurer une meilleure cohérence et une amélioration de la performance globale, tout en générant des économies dans le cadre du plan d'optimisation. Elle repose sur la mise en commun de plusieurs composantes clés, notamment l'offre de service, les systèmes de réservation, la répartition, la gestion des fournisseurs ainsi que les centres d'appels. Si cette approche permet de générer des gains d'efficacité, elle implique toutefois certains ajustements susceptibles d'avoir des incidences sur l'expérience client. Une attention particulière sera portée à l'accompagnement de ces changements afin d'en atténuer les effets et de maintenir un bon niveau de service. Le milieu associatif est étroitement impliqué dans la démarche. Il participe au comité technique chargé de l'harmonisation de l'offre de service et de l'établissement de normes métropolitaines.

L'ARTM a adopté une politique sur la qualité des services aux usagers du transport adapté en 2024. Cette politique encadre les pratiques et vise à assurer des standards élevés de qualité, d'accessibilité, de sécurité et de fiabilité à l'échelle métropolitaine. Elle constitue un levier important pour encadrer la prestation des services, notamment dans un contexte de mutualisation, en soutenant une prestation de service cohérente et adaptée aux besoins des usagers. Cette politique sera mise à jour à la suite des travaux du comité technique énoncé préalablement.

³ Politique d'admission au transport adapté.



Les grands jalons 2025-2026

Les travaux visant l'élaboration d'une stratégie d'optimisation du transport adapté ont été menés en 2025. Ils ont conduit à la recommandation de confier à la STM la prise en charge des activités opérationnelles à l'échelle métropolitaine. Dans la continuité de ces travaux, un projet pilote a été lancé la même année afin d'harmoniser la carte d'admission au transport adapté. Cette initiative permet de simplifier l'accès au service tout en facilitant le contrôle des titres à l'échelle métropolitaine.

Le déploiement du nouveau modèle de transport adapté s'échelonne sur la période 2026-2028. Dans cette perspective, un bureau de transformation a été instauré en 2026 afin de définir une feuille de route détaillée et d'accompagner la mise en œuvre du modèle de gouvernance recommandé. Codirigé par l'ARTM et la STM, ce bureau appuiera les différents comités techniques chargés de réaliser les activités clés menant à la création d'une entité mutualisée à l'échelle métropolitaine.

Par ailleurs, un partenariat entre la STM et la STL est entré en vigueur la même année, permettant notamment le déploiement de la réservation en ligne des déplacements pour la clientèle lavalloise. Jusqu'alors indisponible pour la clientèle de Laval, cette fonctionnalité accroît la flexibilité du service et offre aux usagers la possibilité d'effectuer leurs réservations de manière autonome et avec une plus grande souplesse d'horaires.

Le plan de phasage de l'intégration des services de transport adapté au sein de l'environnement de la STM prévoit une mise en œuvre graduelle à partir de 2026. À compter de 2027, une offre de service harmonisée entre les OPTC ainsi que des normes métropolitaines de service seront déployées progressivement, en vue d'assurer une cohérence accrue et une qualité de service uniforme à l'échelle du territoire.

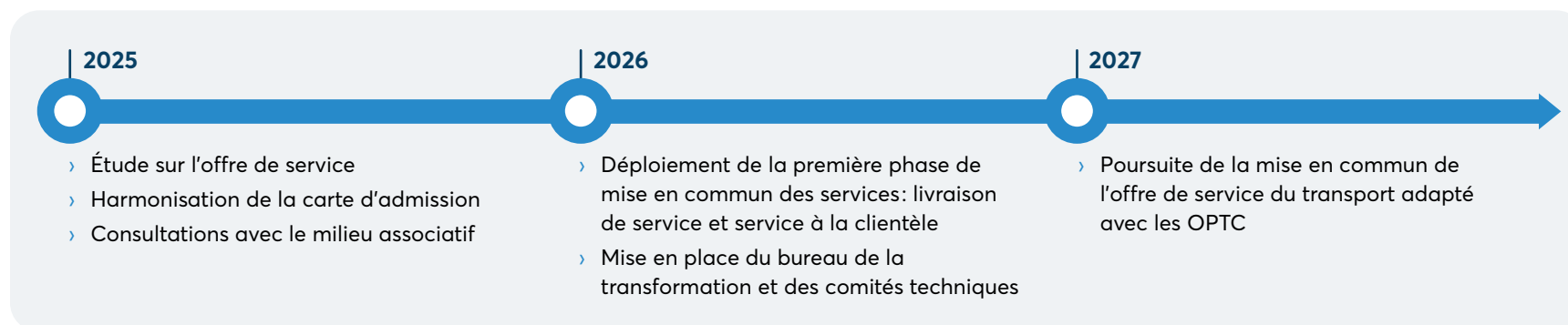


Figure 6: Grands jalons de la mutualisation des services de transport adapté



Le programme BUS+

Perspective 5 ans

Les bénéfices anticipés de ce projet pour les usagers:

- › Des trajets directs et fréquents, particulièrement aux heures de pointe, grâce à un parcours linéaire et optimisé;
- › Un nombre d'arrêts limité, constituant un gain de temps significatif sur le parcours;
- › À terme, une intégration complète à l'image de marque BUS+, incluant un habillage distinctif et une signalétique métropolitaine uniforme, à l'instar des autres lignes du programme.



Ce projet répond au moyen et à l'intervention du PSD suivants:

Moyen

4.1 Doter la région métropolitaine d'un réseau d'autobus performant

Interventions

4.1.1 Déployer le programme BUS+

4.2.2 Déployer des corridors métropolitains d'intégration des services d'autobus

Mesure 1 du Plan de financement du transport collectif

Indicateur de performance

Pourcentage de la population dont l'accès au transport en commun a été amélioré

Le programme BUS+ est une initiative de l'ARTM visant à améliorer la performance, la fiabilité et l'attractivité du réseau d'autobus à l'échelle métropolitaine. Il prévoit la mise en place progressive de services plus fréquents, plus rapides et mieux intégrés, afin d'offrir une solution de rechange compétitive à l'automobile et de soutenir le développement des milieux de vie.

Pilier du transport collectif dans la région métropolitaine, l'autobus est utilisé dans près de 75 % des déplacements en transport en commun.

Malgré son rôle central, la fréquence des passages demeure inégale sur plusieurs axes et la congestion routière continue d'affecter la fiabilité et la vitesse commerciale du service. Le programme BUS+ vise à répondre à ces enjeux en transformant l'offre, tant sur le plan opérationnel que sur le plan de l'expérience de l'utilisateur.

Cette transformation repose notamment sur le déploiement de mesures préférentielles pour autobus (MPB), telles que des voies réservées, des priorités aux feux et des aménagements dédiés, permettant d'améliorer la vitesse, la fiabilité et la ponctualité des services. Ces mesures viendront structurer certains axes et soutenir le développement de lignes à fort niveau de service.

Accessible, flexible et rapide à déployer, le réseau d'autobus constitue un levier stratégique pour accroître l'achalandage et soutenir la densification des secteurs ciblés en cohérence avec les orientations du PMAD. Il permet ainsi une harmonisation étroite entre la planification du transport collectif et le développement urbain.

À cet égard, comme ces axes y sont identifiés comme corridors aménagement-transport, la densité attendue devrait s'accroître au fil des années, favorisant ainsi l'augmentation de la fréquence et de la capacité des services de transport en commun.

Le programme BUS+ s'articule autour de trois familles de services, dont le déploiement s'échelonnnera sur un horizon d'environ dix ans.

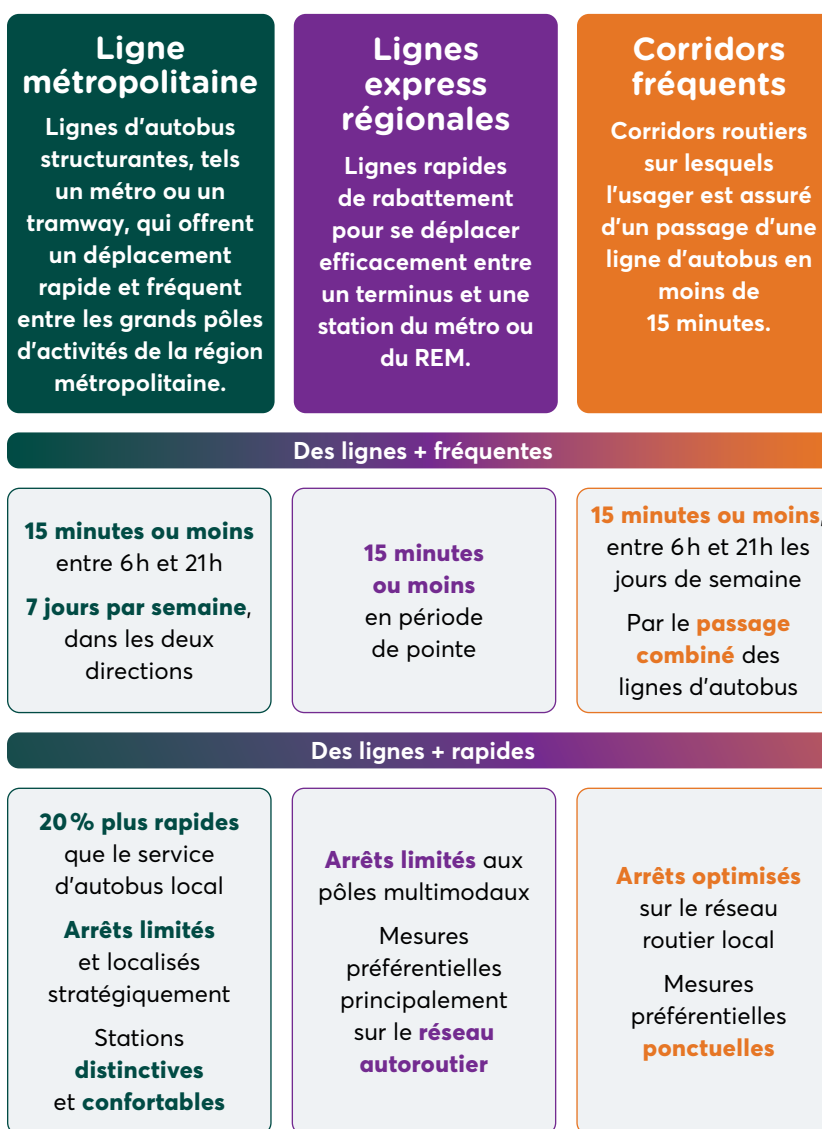


Figure 7: Les trois familles de services du programme BUS+
Source: ARTM

Un premier jalon en 2026: la ligne métropolitaine Taschereau

Le déploiement du programme BUS+ débute par la mise en service progressive des premières lignes métropolitaines, où des améliorations de fréquence, de vitesse et d'intégration des services seront mises en œuvre.

Les études sont désormais terminées pour le déploiement de la ligne métropolitaine Taschereau, dont la mise en service est prévue d'ici la fin 2026. Cette première ligne métropolitaine reliera le terminus Longueuil (métro ligne 4 – jaune), la station Panama du REM ainsi que trois terminus d'autobus situés dans les villes de La Prairie, Candiac et Delson, en empruntant le boulevard Taschereau.

Elle desservira plusieurs pôles institutionnels, éducatifs et commerciaux d'importance, notamment:

- › L'Hôpital Charles-Lemoyne;
- › Une dizaine d'établissements scolaires et collégiaux;
- › Le secteur commercial du boulevard Taschereau;
- › L'Université de Sherbrooke, campus Longueuil.

Le service sera offert en continu, avec une fréquence accrue sur cet axe à fort achalandage. L'offre pourra être ajustée progressivement afin de suivre l'évolution de la demande et d'accompagner le développement urbain prévu dans les secteurs desservis.

Des phases subséquentes permettront d'envisager des prolongements ou des variantes. À moyen terme, cette ligne sera en mesure de concrétiser l'ensemble des engagements de service associés au réseau.

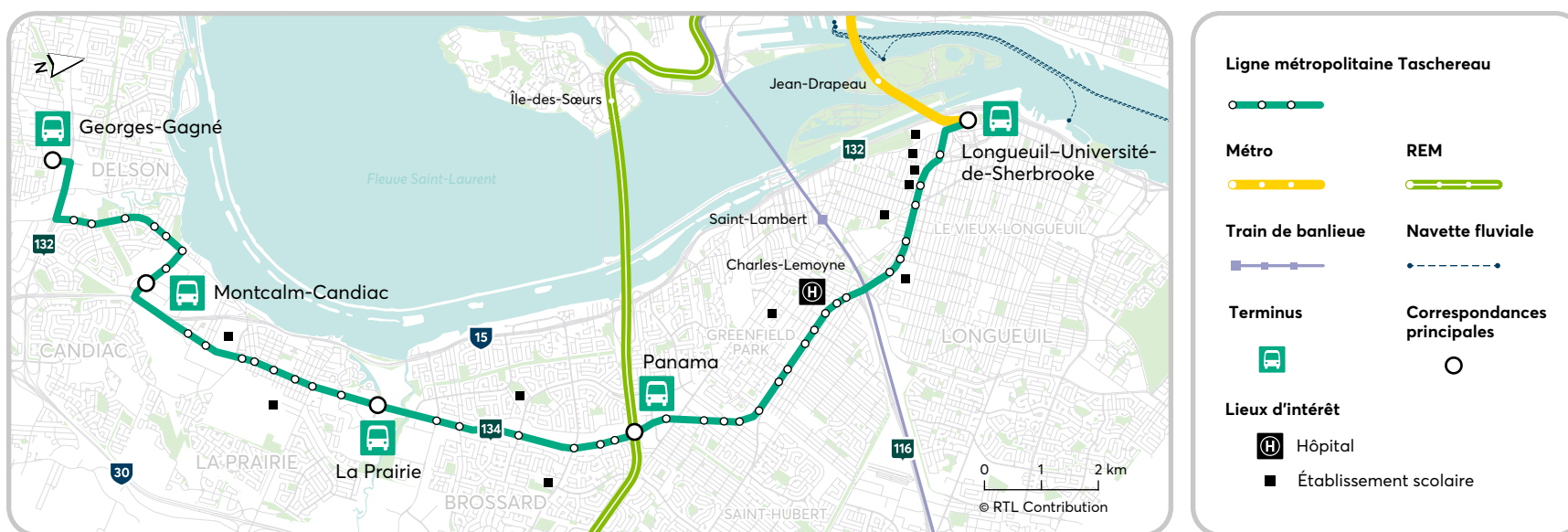


Figure 8: Tracé de la ligne métropolitaine Taschereau
Source: ARTM

Un projet structurant pour l'organisation du réseau

La mise en service de la ligne métropolitaine Taschereau s'inscrit dans une démarche d'optimisation de l'offre de services d'autobus à l'échelle métropolitaine.

Plusieurs axes routiers sont desservis en parallèle par différents OPTC. En raison des règles d'exclusivité territoriale, ceux-ci ne peuvent toutefois prendre en charge ou déposer des usagers à l'extérieur de leur territoire, ce qui limite la fluidité des déplacements et entraîne des dédoublements de service.

Dans ce contexte, l'ARTM collabore avec les OPTC et les municipalités afin de réorganiser et d'optimiser l'offre sur huit corridors ciblés via son plan d'optimisation. L'objectif est de permettre la montée et la descente des usagers sur plusieurs territoires et, lorsque pertinent, de regrouper des lignes existantes en une seule ligne intégrée.

La ligne métropolitaine Taschereau en est un exemple concret: elle regroupe et optimise les services du RTL et d'exo qui circulaient auparavant en parallèle sur le boulevard Taschereau.

Une expérience usager simplifiée

Au-delà de la réorganisation des services, le programme BUS+ vise également à rendre le réseau plus cohérent et plus lisible pour l'usager.

L'optimisation des corridors doit s'accompagner d'une identification claire et uniforme des nouvelles lignes métropolitaines. C'est dans cette perspective que le bureau de la signalétique métropolitaine⁴ développe une image de marque forte et distinctive pour les lignes métropolitaines, afin d'en faciliter le repérage et d'en affirmer le caractère structurant.

En combinant une signalétique métropolitaine forte et une identité visuelle cohérente, le programme BUS+ vise à offrir une expérience plus intuitive, comparable à celle des réseaux structurants que l'on retrouve dans plusieurs grandes villes.

⁴ La signalétique est un système de communication visuelle regroupant l'ensemble des mots, des signes, des éléments visuels et/ou d'affichage nécessaires à l'orientation et au déplacement des utilisateurs d'un espace physique. Le bureau de la signalétique métropolitaine a pour objectif de développer des normes métropolitaines harmonisées basées sur celles du métro de Montréal, récemment révisées. Il est géré par la STM.



Les prochains jalons

Dans la continuité de ce premier jalon, l'ARTM poursuit les travaux visant la mise en place de trois autres lignes métropolitaines, dont la mise en service est prévue d'ici 2028:

- › La ligne métropolitaine Newman – Châteauguay;
- › La ligne métropolitaine Sherbrooke Est – Repentigny;
- › La ligne métropolitaine Boucherville – Longueuil – Varennes.

Ces nouvelles lignes viendront consolider le déploiement progressif du programme BUS+ à l'échelle métropolitaine.

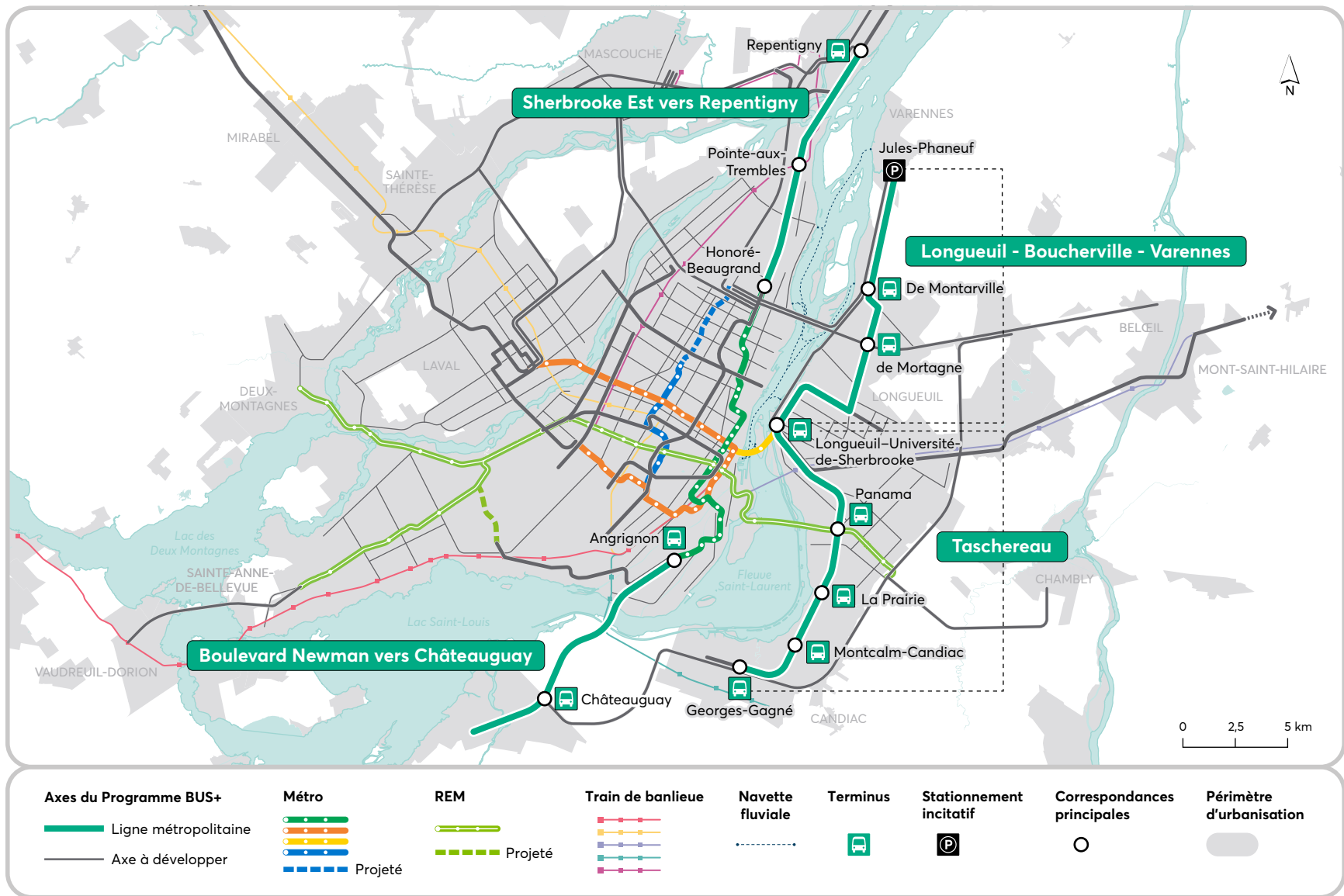


Figure 9: Le déploiement progressif du programme BUS+
Source: ARTM



À terme, le réseau BUS+ visera à desservir une large part de la population, avec l'objectif que près de 70% des résidents de la région métropolitaine se trouvent à distance de marche d'un axe structurant, en cohérence avec les orientations du PMAD.

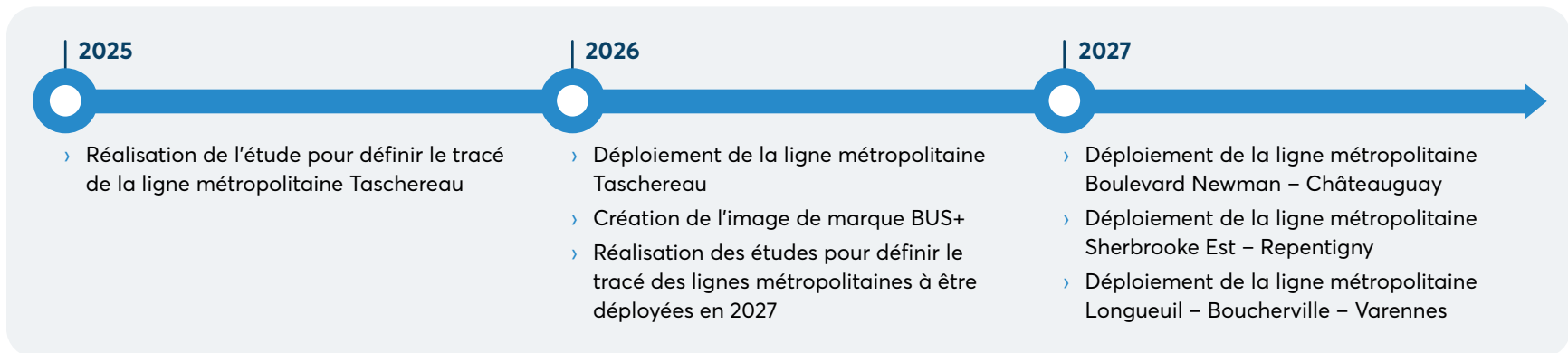
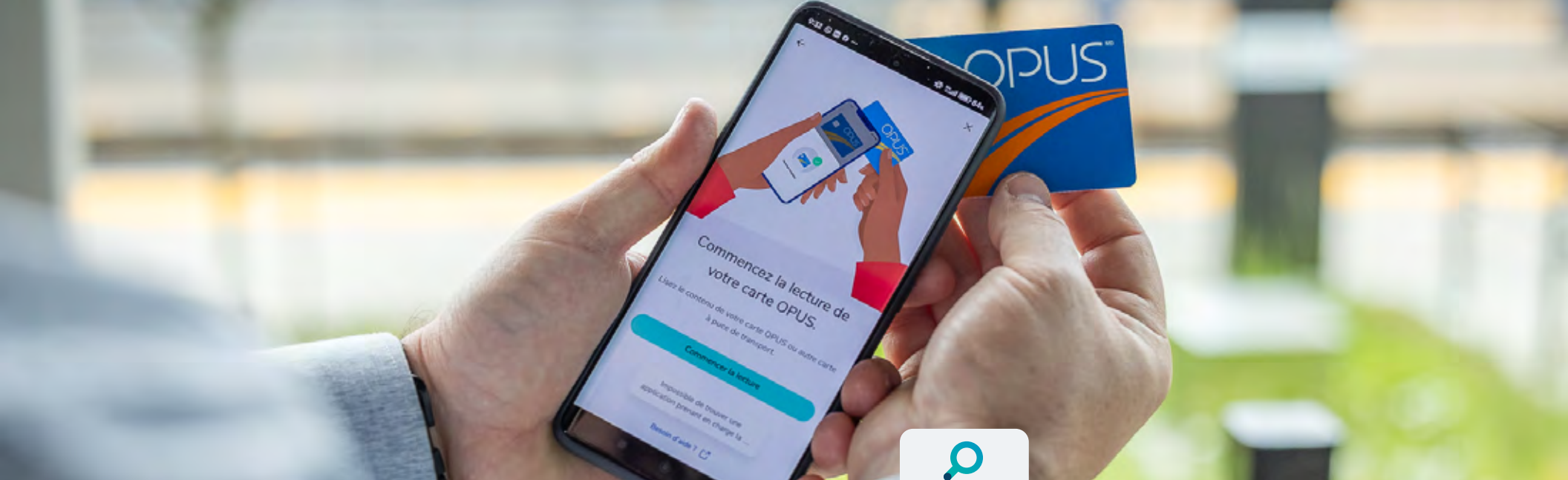


Figure 10: Les grands jalons du programme BUS+



Concerto: la transformation numérique de l'expérience client

Perspective 5 ans

Les bénéfices anticipés de ce projet pour les usagers:

- › Il sera possible de payer à bord de l'ensemble des modes de transport collectif avec son téléphone portable et par carte bancaire;
- › L'ensemble des usagers auront accès à un portefeuille de titres virtuels permettant l'achat et l'activation de plusieurs cartes;
- › La nouvelle génération de l'application mobile Chrono permettra des déplacements plus fluides avec son planificateur d'itinéraire multimodal et l'accès à l'affichage des détours en temps réel.



Ce projet répond au moyen et à l'intervention du PSD suivants:

Moyen

- 6.1 Déployer de nouvelles formes de paiement et bonifier l'accès à l'information

Interventions

- 6.1.1 Poursuivre le développement de l'application Chrono
- 6.1.2 Déployer de nouvelles formes de paiement et de validation des titres
- 6.1.3 Mettre en place un compte mobilité personnalisé
- 6.1.4 Poursuivre l'amélioration des équipements de billettique actuels
- 6.1.5 Se doter d'un planificateur de trajets multimodaux soutenu par une plateforme commune d'analytique et de gestion des données

Indicateurs de performance

- 8. Satisfaction des usagers à l'égard de la facilité de payer son déplacement
- 9. Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'information client

L'ARTM priorise les projets de transformation numérique du transport collectif afin d'offrir aux usagers une expérience de déplacement moderne et simplifiée. Ces initiatives sont regroupées sous le projet Concerto, qui constitue le cadre de mise en œuvre de plusieurs chantiers complémentaires:

1. La conception de la nouvelle version de l'application mobile Chrono;
2. La modernisation du système de billetterie;
3. Le déploiement du paiement par carte bancaire à bord;
4. La création d'un compte mobilité personnalisé en ligne;
5. Le développement et le déploiement des titres de transport collectif virtuels.

Le projet Concerto se déroule en plusieurs phases, avec des résultats concrets déjà livrés en 2024 et 2025.

En 2024, l'ARTM a mené à bien le déploiement de la fonctionnalité permettant la recharge de la carte OPUS via l'application mobile Chrono. Cette solution offre aux usagers une solution de recharge simple et accessible pour l'achat de titres de transport à partir d'un téléphone intelligent, également disponible pour les personnes ayant une déficience visuelle. Cette fonctionnalité a connu une adoption rapide, passant de 40% des recharges OPUS effectuées via l'application Chrono en janvier 2025, environ un an après son déploiement, à 50% en janvier 2026⁵.

En 2025, des phases de tests ont été amorcées pour le déploiement des titres virtuels au sein de l'application Chrono.

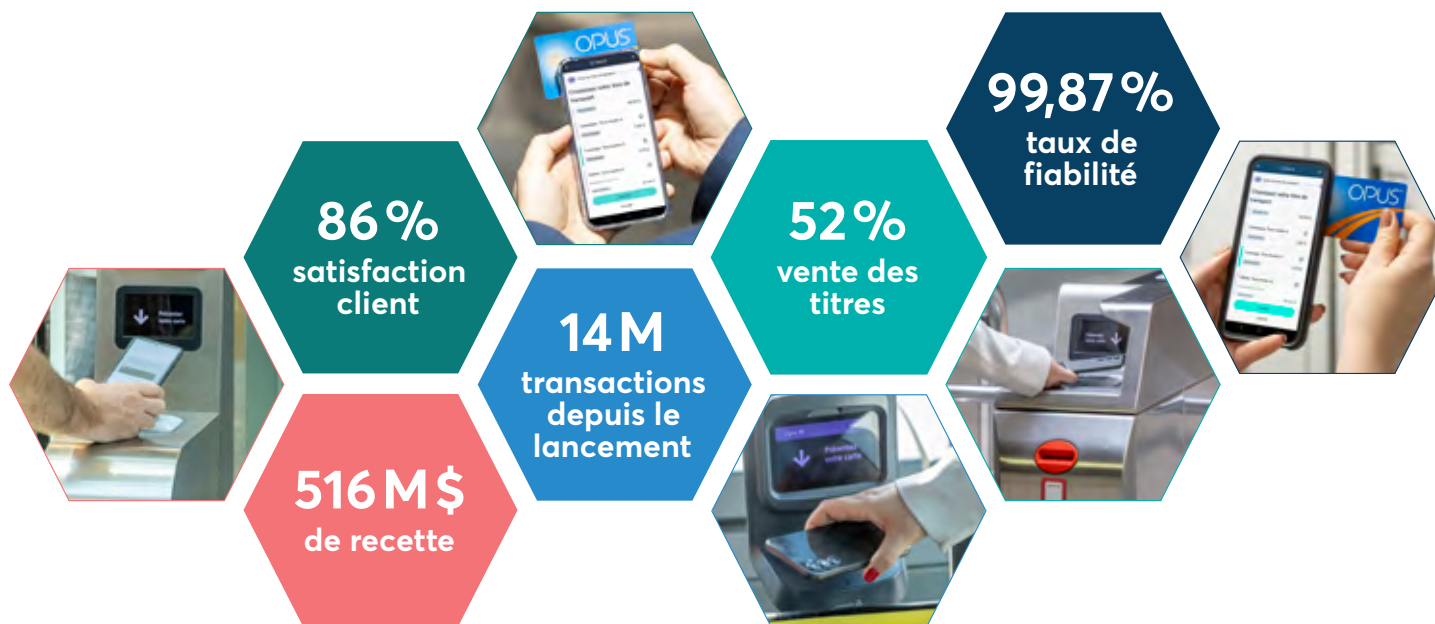


Figure 11: Statistiques clés du projet Concerto, 25 mai 2026
Source: ARTM

⁵ Sondage satisfaction client, novembre 2025 et données recharge OPUS, base de données OPUS, 2026.

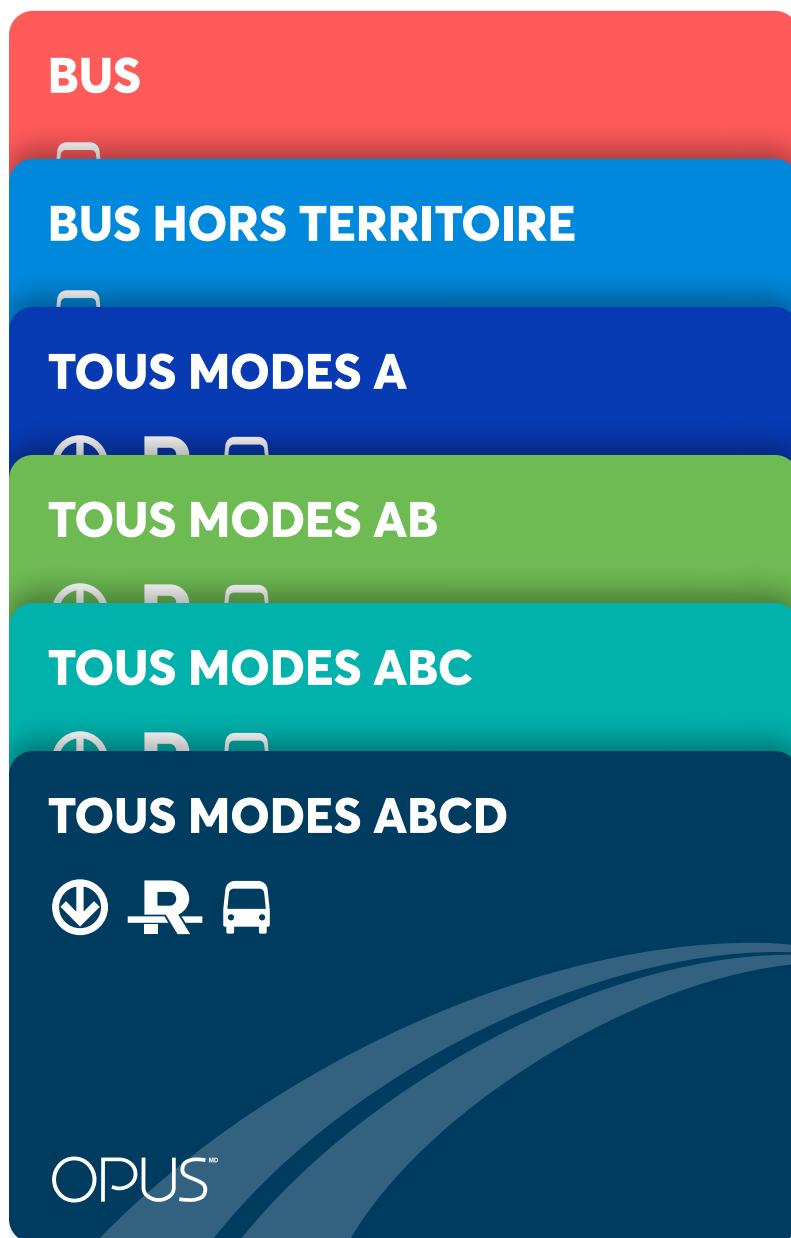


Figure 12: Les titres virtuels disponibles dans l'application Chrono d'ici la fin 2026
Source: ARTM

Les prochains jalons

Nouvelle version de l'application mobile Chrono

L'ARTM amorce la modernisation de l'application mobile Chrono, qui intégrera plusieurs nouvelles fonctionnalités. Cette évolution mènera à une version entièrement repensée, appelée à devenir la porte d'entrée des services de mobilité durable à l'échelle métropolitaine.

Cette nouvelle génération de l'application enrichira progressivement le planificateur d'itinéraire déjà existant, en y intégrant une offre élargie de mobilité et une information en temps réel pour faciliter les déplacements multimodaux. Les usagers pourront notamment repérer les points d'accès au transport collectif à proximité ainsi que les stationnements incitatifs. Des fonctionnalités comme les avis d'arrêt et le recalcul d'itinéraire en cas de perturbation viendront également améliorer l'expérience utilisateur.

Le déploiement de ces améliorations s'échelonnera jusqu'en 2028, dans une logique d'enrichissement progressif de l'application.

Déploiement des titres virtuels et du portefeuille numérique

Le déploiement des titres virtuels constitue une étape majeure du projet Concerto, qui a débuté en 2025. Les usagers pourront acheter, conserver et utiliser des titres de transport directement à partir de leur téléphone mobile grâce à l'application Chrono. Contrairement au modèle actuel reposant sur la carte OPUS physique, les titres seront regroupés dans un portefeuille numérique permettant de détenir plusieurs produits simultanément (titres unitaires, carnets, abonnements mensuels, etc.), selon les besoins de déplacement. La carte OPUS physique restera néanmoins disponible pour les clients qui préfèrent ce support de paiement.

La validation pourra se faire en présentant son téléphone à bord des véhicules.

Les tests effectués en 2025 ont démontré de bons résultats, notamment:

- › 91% des participants ont réussi l'achat d'un titre virtuel dès la première tentative;
- › 85% ont réussi l'achat de deux titres (multicartes);
- › 90% ont jugé rapide l'affichage du titre après achat.

Le déploiement du portefeuille de titres se fera en 2026. Il permettra également la gestion de plusieurs titres actifs simultanément, y compris pour différentes zones tarifaires. À terme, ces titres seront intégrés au compte mobilité des usagers.

Compte mobilité et intégration des services numériques

Le compte mobilité viendra regrouper, dans un environnement unique accessible sur l'application et le site Web Chrono, l'ensemble des services numériques liés au transport collectif.

Il intégrera les outils de service à la clientèle ainsi que la future plateforme transactionnelle, afin d'offrir un parcours usager simplifié et cohérent. Le compte permettra également d'interagir avec d'autres plateformes numériques pour faciliter l'accès aux services.

Modernisation du système de billettique

Le projet Concerto prévoit aussi la modernisation du système de billettique métropolitain, soit l'ensemble des technologies, équipements et logiciels qui permettent de gérer, vendre, valider et contrôler les titres de transport. En développement depuis 2025, cette nouvelle solution remplacera progressivement le système actuel tout en intégrant de nouveaux modes de paiement. À maturité, les titres pourront être validés directement avec un téléphone mobile ou une carte bancaire.

Le paiement par carte bancaire à bord sera déployé graduellement avec un projet pilote en 2026. Par la suite, les usagers pourront utiliser leur carte de paiement, physique ou numérique, directement sur les valideurs du réseau (autobus, métro, REM et trains⁶), sans avoir à acheter ou recharger une carte OPUS.

Cette évolution s'ajoute aux supports existants, qui seront maintenus, et introduit une option supplémentaire visant à simplifier l'accès au transport collectif et à moderniser l'expérience d'utilisation.

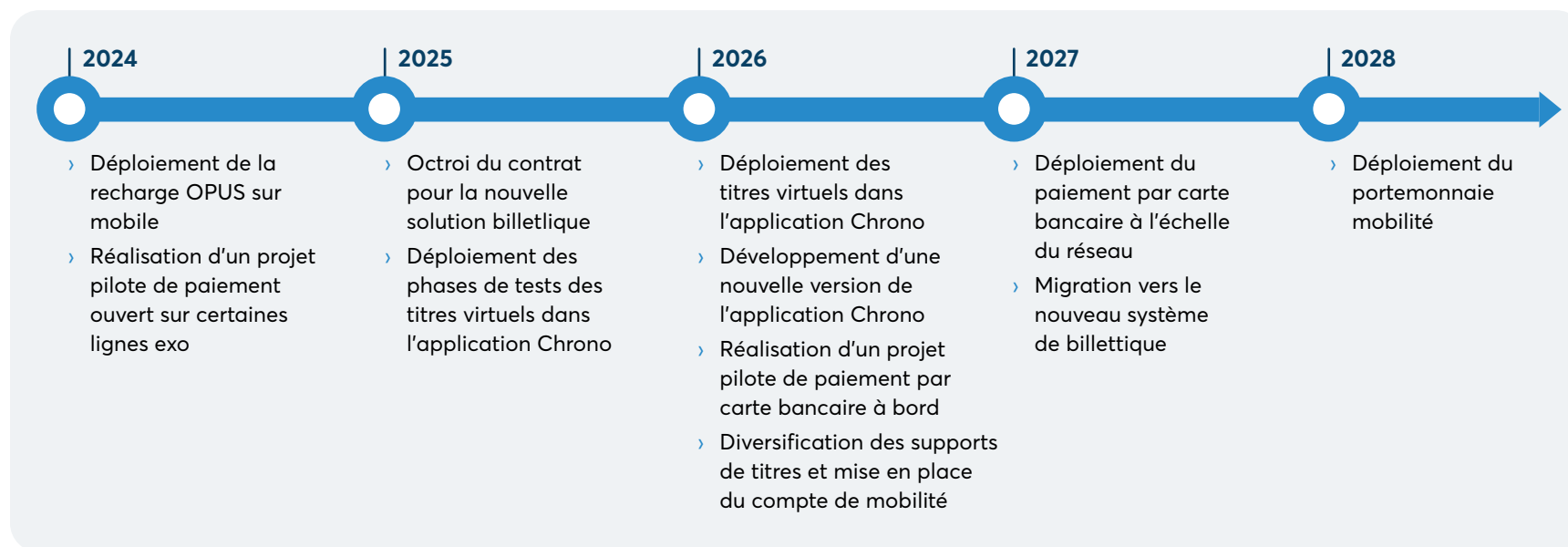


Figure 13: Les grands jalons de Concerto

⁶ La validation à bord des trains de banlieue sera possible en 2027.



Un pas vers une gestion harmonisée des actifs à l'échelle métropolitaine

Perspective 5 ans

Les bénéfices anticipés de ce projet pour les usagers:

- › Maintenir un parc d'actifs sécuritaires, performants et durables au bénéfice des usagers;
- › Renforcer la fiabilité des services et prévenir les interruptions en investissant dans l'entretien et la modernisation des actifs;
- › Prolonger la durée de vie utile des infrastructures de manière sécuritaire.



Ce projet répond au moyen et à l'intervention du PSD suivants:

Moyen

1.4 Se doter d'une vision d'ensemble de l'état des actifs

Intervention

1.4.2 Implanter un système métropolitain de gestion des actifs, des risques et des vulnérabilités

Indicateur de performance

Indice d'état des actifs

Les infrastructures de transport collectif, dont plusieurs ont été mises en service dans les années 1960, atteignent aujourd'hui un niveau de vétusté préoccupant. Le déficit accumulé en matière de maintien des actifs entraîne une hausse des coûts d'entretien ainsi qu'une dégradation de la fiabilité des services.

L'ARTM et les OPTC sont respectivement propriétaires d'un vaste ensemble d'actifs indispensables à la mobilité métropolitaine. Si chaque entité assume la pleine responsabilité du cycle de vie de ses propres actifs, qu'il s'agisse du matériel roulant (trains, autobus, métro) ou des infrastructures de soutien (stations, terminus et abribus), l'ARTM délègue toutefois l'exploitation et le maintien de certains de ses actifs aux OPTC.

Dans ce contexte, l'harmonisation des pratiques de gestion des actifs à l'échelle métropolitaine constitue un levier stratégique. L'application de normes communes permet de mieux partager l'information sur l'état des actifs, peu importe l'organisation responsable de leur gestion. Elle facilite ainsi la priorisation des interventions de maintien et de renouvellement selon les besoins réels et les niveaux de service attendus.

Cette approche contribue également à une allocation plus efficace des ressources financières, en offrant une vision globale des investissements requis et en soutenant une gestion plus cohérente du portefeuille d'actifs à l'échelle du réseau.

Une gestion intégrée des actifs génère des bénéfices concrets pour les usagers, notamment :

- › Une réduction des pannes et des interruptions de service du transport collectif;
- › Une meilleure utilisation des ressources financières, en limitant les réparations urgentes et imprévues;
- › Une planification plus structurée des investissements à long terme;
- › Une priorisation accrue de la sécurité des usagers et du personnel;
- › Un soutien à la transition vers une mobilité durable grâce à des réseaux plus fiables et résilients.



Un jalon important en 2025: adoption de la Politique métropolitaine de gestion des actifs de l'ARTM

Dans ce contexte, la Politique métropolitaine de gestion des actifs a été adoptée à l'automne 2025, à la suite d'une collaboration entre l'ARTM et les OPTC. Elle vise l'implantation harmonisée des meilleures pratiques en matière de gestion des actifs de transport collectif sur l'ensemble du territoire métropolitain.

L'adoption de ces pratiques permet de soutenir la prise de décision à toutes les étapes du cycle de vie des actifs: planification, acquisition, utilisation, amélioration et disposition grâce à des données fiables. Elle favorise une utilisation optimale des ressources humaines et financières, une meilleure maîtrise des risques et une prise en compte complète des coûts selon le cycle de vie des infrastructures.

Les prochains jalons

En 2027, l'ARTM déploiera son Plan stratégique de gestion des actifs découlant de la Politique métropolitaine de gestion des actifs. Ce plan permettra notamment de:

- › Améliorer la planification à long terme des interventions afin d'agir au moment opportun et d'éviter les dégradations coûteuses;
- › Prioriser les actions en fonction de l'état des actifs, de leur criticité et des risques associés;
- › Mieux anticiper les besoins de financement afin d'assurer une utilisation responsable et optimale des fonds publics.

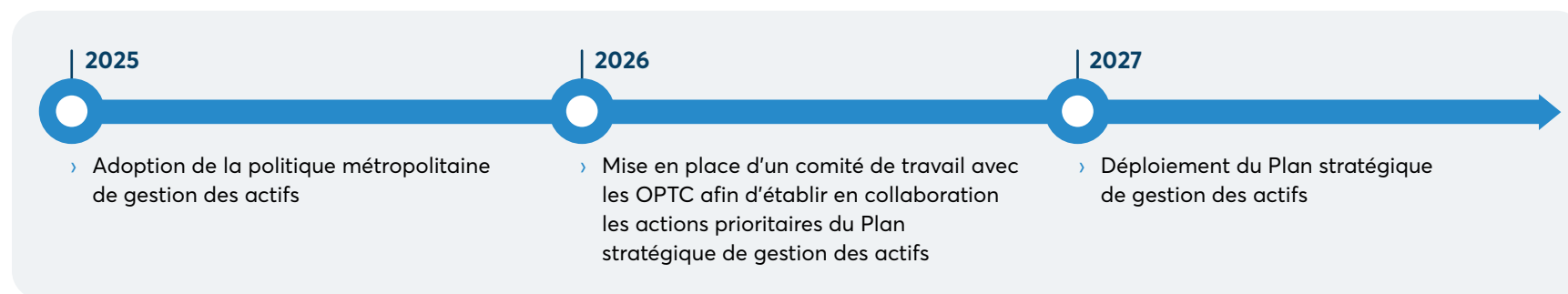


Figure 14: Les grands jalons de l'harmonisation de la gestion des actifs à l'échelle métropolitaine



Le Réseau express métropolitain

Perspective 5 ans

Les bénéfices anticipés de ce projet pour les usagers :

- › Des temps de déplacement, des couronnes vers le centre-ville et inversement, plus rapides et directs avec une fréquence de passage augmentée significativement : de 2,5 à 15 minutes selon les antennes;
- › Un lien direct entre le pôle aéroportuaire Montréal-Trudeau et le centre-ville;
- › Des équipements de billettique modernisés et accessibles universellement;
- › Un rabattement efficace des services d'autobus vers les stations du REM grâce à une refonte des réseaux bus et la construction d'équipements d'intermodalité confortables et sécuritaires pour les usagers;
- › Des déplacements en transport actif sécuritaires vers la station Panama par l'aménagement du passage piétonnier;
- › Des stations accessibles universellement.



Ce projet répond au moyen et à l'intervention du PSD suivants :

Moyen

3.1 Assurer l'intégration du REM au système de transport existant

Interventions

3.1.1 Mettre en service les antennes A4 – Deux-Montagnes, A3 – Anse-à-l'Orme et A2 – YUL – Aéroport-Montréal-Trudeau

3.1.2 Poursuivre les projets d'accès aux stations du REM

3.1.3 Déployer les équipements de vente billettique

3.1.5 Poursuivre la refonte des réseaux d'autobus pour desservir les nouvelles stations du REM

Indicateur de performance

Part modale du transport collectif et actif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport

Le REM est un réseau de métro léger entièrement automatisé de 67 kilomètres exploité par Pulsar. Il est la propriété de CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et de placement du Québec. Entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite, il offre un service fréquent, jusqu'à 20 heures par jour, 7 jours sur 7.

En 2026, on compte 23 stations en service sur le réseau. À terme, d'ici 2027, le REM comptera 25 stations et reliera la couronne Sud, le centre-ville, l'Université de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau, l'ouest de l'île et la couronne Nord, avec des correspondances aux lignes de métro et aux trains de banlieue.

Deux jalons importants en quelques mois : ouverture des antennes Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme

En novembre 2025, une étape déterminante a été franchie avec la mise en service de l'antenne A4 – Deux-Montagnes. L'ajout de 14 stations a permis d'étendre significativement la couverture du réseau, en desservant plusieurs secteurs clés et en offrant un accès au centre-ville de Montréal en moins de 37 minutes. À la suite de cette mise en service, le REM accueille jusqu'à 90 000 déplacements quotidiens⁷.

En mai 2026, l'antenne A3 – Anse-à-l'Orme a également été mise en service, complétant ainsi une nouvelle phase d'expansion du réseau vers l'ouest de l'île de Montréal. Cette ouverture contribue à élargir la couverture du REM et à renforcer son rôle structurant dans l'organisation des déplacements à l'échelle métropolitaine.

⁷ Données d'achalandage REM, base de données OPUS.



Développement du REM

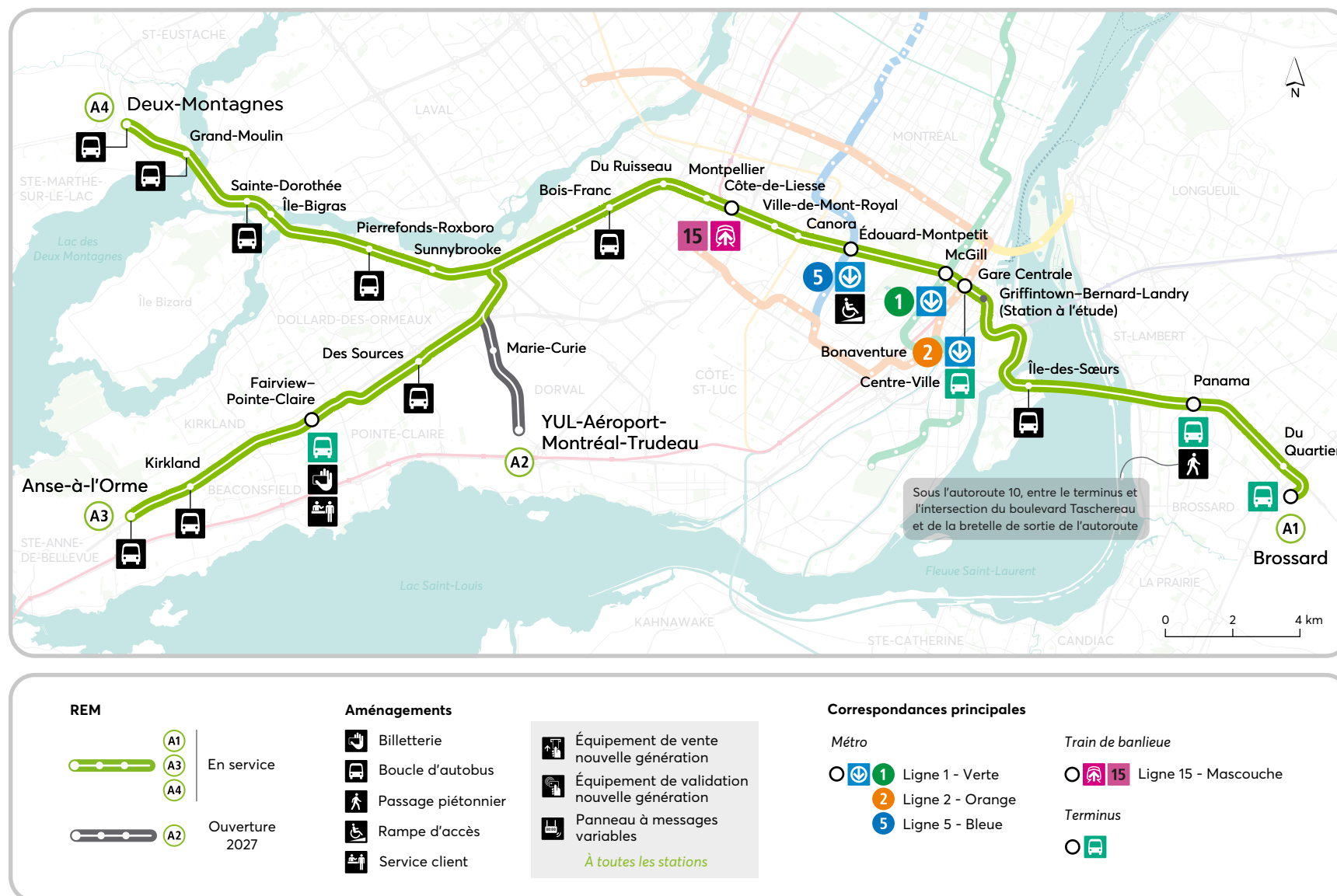


Figure 15: Développement du REM
Source: ARTM

Des aménagements pour soutenir l'intégration du REM

La mise en service du REM s'accompagne de plusieurs interventions visant à assurer une intégration harmonieuse au réseau existant et aux milieux desservis.

En collaboration avec ses partenaires, l'ARTM a réalisé divers aménagements afin d'améliorer l'accessibilité, la sécurité et la fluidité des déplacements :

- › À Brossard, un passage piétonnier a été aménagé à l'intersection du boulevard Taschereau et de la bretelle de sortie de l'autoroute 10, en collaboration avec la Ville, afin de sécuriser les déplacements actifs;
- › À la station Édouard-Montpetit, une rampe d'accès a été construite avec la STM et le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), permettant une correspondance universellement accessible entre le métro et le REM, sans passage extérieur;
- › La conception des terminus d'autobus à proximité des stations des antennes nord et ouest a été adaptée par l'ARTM en collaboration avec les partenaires. Six terminus ont été mis en service en 2025, et les panneaux à messages variables seront déployés en 2026;
- › Depuis le début de 2026, la gare Côte-de-Liesse permet une correspondance directe entre la ligne Mascouche d'exo et le REM.

Ces interventions visent à assurer une intégration efficace des différents modes de transport tels l'autobus, le vélo, le covoiturage, les dépose-minute, les taxis et le transport adapté, à l'échelle métropolitaine.

Intégration des équipements de vente

Depuis 2023, une nouvelle génération d'équipements de vente et de validation est en cours de déploiement dans les stations du REM.

Ces équipements, soit les distributrices automatiques de titres, les valideurs et les portillons d'accès, offrent une interface modernisée, intuitive et conforme aux principes d'accessibilité universelle, contribuant à améliorer l'expérience des usagers.

Les prochains jalons

Complétion du REM

Le REM sera achevé en 2027 avec la mise en service de l'antenne A2 – YUL – Aéroport-Montréal-Trudeau, qui assurera la desserte du pôle aéroportuaire.

Adaptation des réseaux d'autobus et intermodalité

En parallèle avec l'ouverture des nouvelles antennes, les réseaux d'autobus ont progressivement été adaptés afin d'assurer une desserte efficace du REM.

L'ARTM, en collaboration avec les OPTC, a planifié et coordonné le déploiement de services de rabattement vers les stations du REM, dans le respect du cadre financier en vigueur. La dernière refonte a été effectuée au printemps 2026, à l'occasion de la mise en service de l'antenne A3 – Anse-à-l'Orme, afin d'optimiser les correspondances et d'améliorer l'efficacité globale du réseau.

Plan de relève métropolitain

L'ARTM a la responsabilité de planifier et de coordonner le déploiement d'un service de relève par autobus afin d'offrir une solution de rechange en cas d'interruption du service du REM.

À la suite de la mise en service de l'antenne A3 – Anse-à-l'Orme, le plan de relève a fait l'objet d'une mise à jour importante afin de tenir compte des nouveaux réseaux d'autobus issus des refontes.

Dans cette perspective, un coordonnateur métropolitain a été désigné pour assurer la gestion des mesures de relève à l'échelle du territoire, en collaboration avec l'ensemble des OPTC.

Plan de la relève par autobus pour le REM

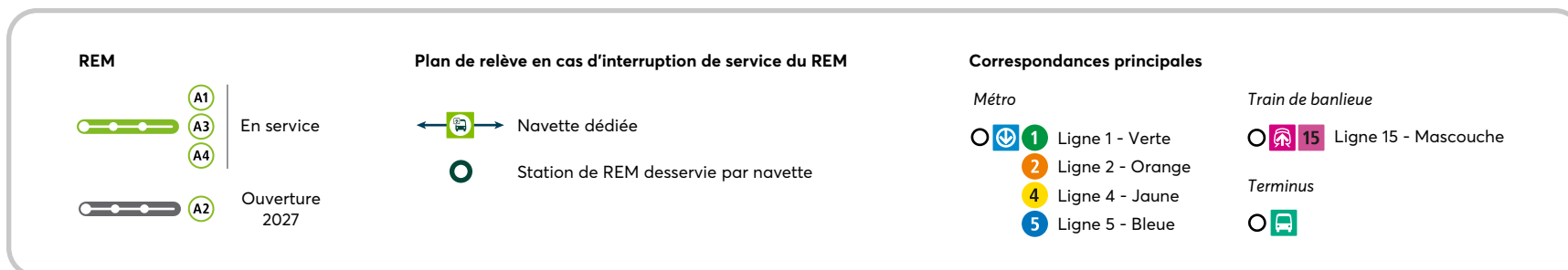
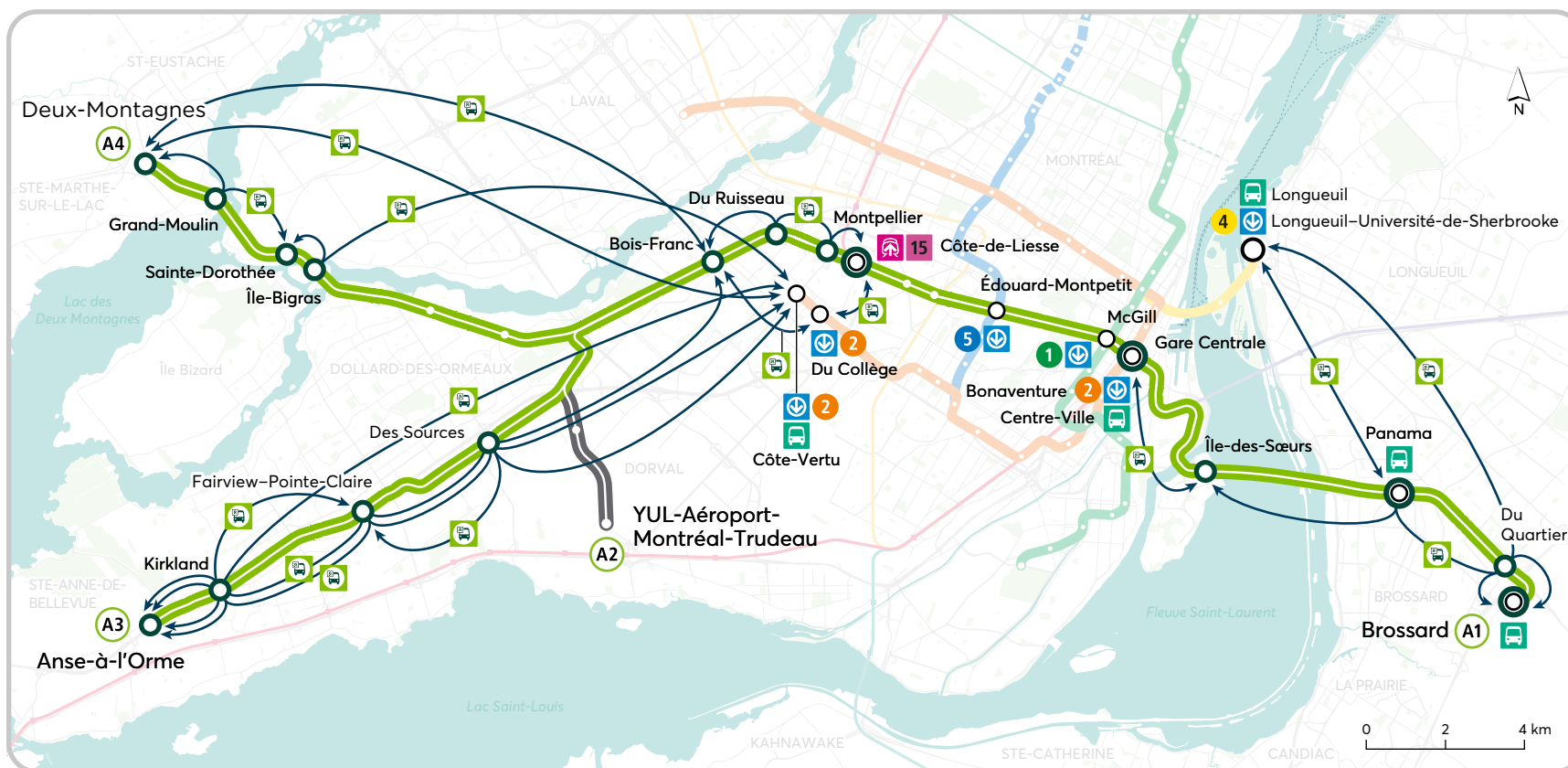


Figure 16: Plan de relève par autobus pour le REM
Source: ARTM

Terminus Pointe-Claire

Un nouveau terminus métropolitain couvert a été mis en service à Pointe-Claire avec l'ouverture de l'antenne A3 – Anse-à-l'Orme.

Ce pôle d'échanges intermodal intègre notamment une billetterie métropolitaine, de la signalétique ainsi que des espaces de services incluant des toilettes et un commerce. Il joue un rôle structurant dans l'ouest de l'île en facilitant les correspondances entre les réseaux d'autobus et le REM.

La refonte du réseau d'autobus de la STM s'articule autour de ce nouvel équipement afin d'offrir un nombre accru de correspondances et améliore ainsi l'accessibilité au réseau.

Déploiement de la billettique et des nouveaux modes de paiement

Le REM bénéficiera des avancées liées à la transformation numérique de la billettique métropolitaine, en cohérence avec le déploiement du projet Concerto présenté précédemment.

Cette évolution se traduira notamment par l'introduction progressive de nouveaux modes de validation, incluant l'installation d'équipements permettant la validation à la sortie dans les stations situées en zones B et C du métro et du REM au cours des prochaines années.

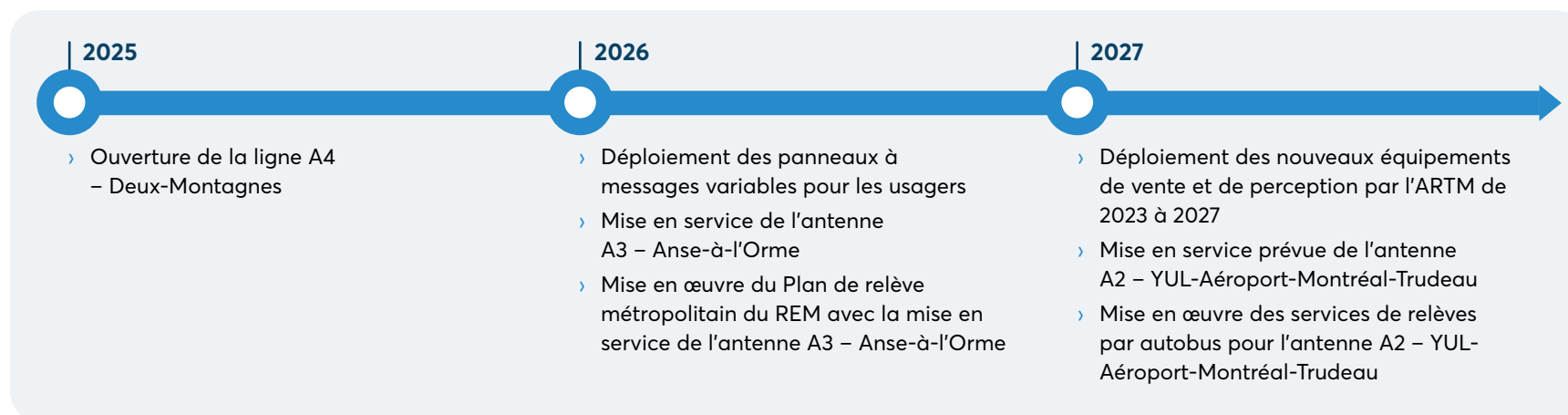


Figure 17: Les grands jalons du REM



Le prolongement de la ligne bleue

Perspective 5 ans

Les bénéfices anticipés de ce projet pour les usagers :

- › Réduction des temps de parcours pour plus de 20 000 usagers;
- › Meilleure fluidité des déplacements et diminution de la dépendance à l'automobile;
- › Connexion facilitée avec le SRB Pie-IX grâce à un tunnel piétonnier;
- › Stations accessibles universellement (ascenseurs, escaliers mécaniques, circulation sans obstacle);
- › Accès à des pôles intermodaux complets offrant des correspondances bus-métro-REM-modes actifs;
- › Expérience client améliorée (confort accru, déplacements plus sécuritaires, infrastructures modernes);
- › Accès facilité aux pôles d'emplois, services, établissements scolaires et commerces du centre et de l'est de Montréal.



Ce projet répond au moyen et à l'intervention du PSD suivants :

Moyen

3.2 Réaliser le prolongement de la ligne bleue

Interventions

3.2.1 Mettre en service le prolongement de la ligne bleue en 2031

Indicateur de performance

Part modale du transport collectif et actif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport

Le prolongement de la ligne bleue du métro constitue un projet structurant qui transformera significativement la mobilité dans l'est de Montréal. L'ajout de cinq nouvelles stations entre la station Saint-Michel et l'autoroute 25 permettra à plus de 20 000 usagers de se déplacer plus rapidement et efficacement en période de pointe du matin.

Le tracé déployé sur un tronçon de six kilomètres sur l'axe Jean-Talon Est comprendra les stations Vertières, Mary-Two-Axe-Earley, Césira-Parisotto, Madeleine-Parent et Anjou.

Piloté par le Bureau de projet ligne bleue créé par la STM et gouverné conjointement par le MTMD, la Ville de Montréal, l'ARTM et la Société québécoise des infrastructures (SQI), ce projet majeur sera mis en service en 2031.

Une accessibilité accrue et des pôles de mobilité intégrés

Une fois en service, ce prolongement offrira un accès direct au réseau structurant, incluant la ligne orange du métro, le REM via la station Édouard-Montpetit, ainsi que le service rapide par bus Pie-IX (SRB), grâce à des aménagements facilitant les correspondances.

Les stations Vertières et Anjou seront dotées de terminus métropolitains permettant des correspondances avec les réseaux d'autobus. Un corridor piétonnier reliant les édicules de part et d'autre de l'autoroute 25 viendra également améliorer la connectivité du secteur Anjou.

Conçues selon des standards élevés, les stations intégreront des équipements favorisant l'accessibilité universelle, notamment des ascenseurs, des escaliers mécaniques et des débarcadères.





Figure 18: Prolongement de la ligne bleue
Source: ARTM

Une ligne modernisée pour un service plus performant

Un nouveau système de contrôle des trains de type CBTC (Communication-Based Train Control) sera implanté sur l'ensemble de la ligne bleue prolongée, une technologie déjà utilisée dans la majorité des grands réseaux de métro à travers le monde.

Ce système permet aux trains de communiquer en temps réel avec le centre de contrôle, améliorant ainsi considérablement la précision du suivi et la gestion du trafic. Le CBTC permettra une exploitation plus fluide, plus fiable et mieux anticipée, avec des départs et des arrêts plus souples pour les usagers.

À terme, cette modernisation contribuera à améliorer la fréquence des trains, à accroître la fiabilité du service et à préparer le métro de Montréal à répondre aux besoins futurs.

La planification intégrée des futures stations

En 2025, les travaux ont notamment porté sur l'intégration urbaine et fonctionnelle des futures stations. Celles-ci sont conçues comme de véritables pôles de mobilité regroupant plusieurs modes de transport ainsi que des services complémentaires.

L'objectif est d'assurer des correspondances fluides et sans rupture entre les modes, tout en intégrant harmonieusement ces pôles à leur environnement urbain. Cette approche concertée permet de répondre à la fois aux besoins des usagers et aux exigences des différents opérateurs de transport.

L'année 2025 a également été marquée par l'annonce des noms des futures stations, qui rendront hommage à des femmes ayant marqué l'histoire de Montréal

Plan de financement

Mesure 7 › Appliquer des redevances de transport pour les projets structurants

Les infrastructures de transport collectif constituent des leviers majeurs de développement urbain. Elles favorisent la densification, améliorent l'accessibilité et renforcent l'attractivité des secteurs desservis, ce qui se traduit notamment par une augmentation de la valeur foncière des propriétés situées à proximité.

Une redevance est une contribution financière exigée auprès des propriétaires qui réalisent certains travaux sur des terrains et des immeubles situés à proximité d'une nouvelle infrastructure de transport. Elle contribue à couvrir le financement d'une partie des immobilisations associées à ces projets majeurs. Dans la région métropolitaine, deux infrastructures structurantes sont visées par ce mécanisme de financement :

- › REM: depuis 2018, la redevance à l'égard du REM a permis d'atteindre près de 40% de la cible de financement visée
- › Prolongement de la ligne bleue: à venir

Ce mécanisme vise à faire contribuer financièrement les promoteurs et propriétaires immobiliers qui bénéficient d'une augmentation de la valeur des terrains ou des bâtiments due à la présence, au développement ou à l'extension d'une ligne de transport collectif importante. C'est l'application du principe «bénéficiaire-payeur», où ceux qui profitent directement de l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité participent aussi à son financement.

L'objectif de ces redevances n'est pas seulement de générer des revenus supplémentaires, mais aussi de diversifier les sources de financement du transport collectif. L'ajout de redevances liées au développement immobilier permet donc d'élargir l'assiette de financement en intégrant les acteurs privés qui profitent d'une meilleure accessibilité.

Les sommes recueillies grâce à ces redevances sont utilisées pour contribuer aux coûts de construction des nouvelles infrastructures, réduisant ainsi la pression sur les budgets publics et permettant d'étendre l'offre de services.



Les redevances de transport pour la future ligne bleue

Dans le cadre du prolongement de la ligne bleue, cette approche a été déployée en 2025. L'ARTM a ainsi instauré une redevance de transport visant à contribuer au financement des coûts de construction du projet.

Cette redevance s'applique aux projets immobiliers de grande envergure situés dans un rayon d'un kilomètre autour des cinq futures stations. Elle est exigée lorsque les travaux dépassent certains seuils de superficie ou de valeur. Le montant est établi en fonction de la superficie construite et doit être acquitté lors de l'émission du permis de construction. Les sommes perçues sont ensuite versées au financement des infrastructures du projet.

En intégrant les acteurs privés au modèle de financement, ce mécanisme permet de diversifier les sources de contribution et favorise, par conséquent, une plus grande équité dans le partage des coûts.

Les prochaines étapes

En 2026, les travaux se poursuivront sur l'ensemble du tracé, incluant la mise en activité progressive du tunnelier dès le printemps. L'ARTM assurera également la coordination de la refonte des réseaux de bus en prévision de la mise en service du prolongement de la ligne bleue. Parallèlement, les travaux du prolongement du SRB Pie-IX se poursuivront et devraient être menés à terme en 2028, afin d'être pleinement arrimés au prolongement de la ligne bleue et d'assurer une intégration cohérente entre les deux modes de transport.

En 2026, le tunnelier Lisette amorcera le creusement du sous-sol montréalais, concrétisant ainsi une étape clé du projet.

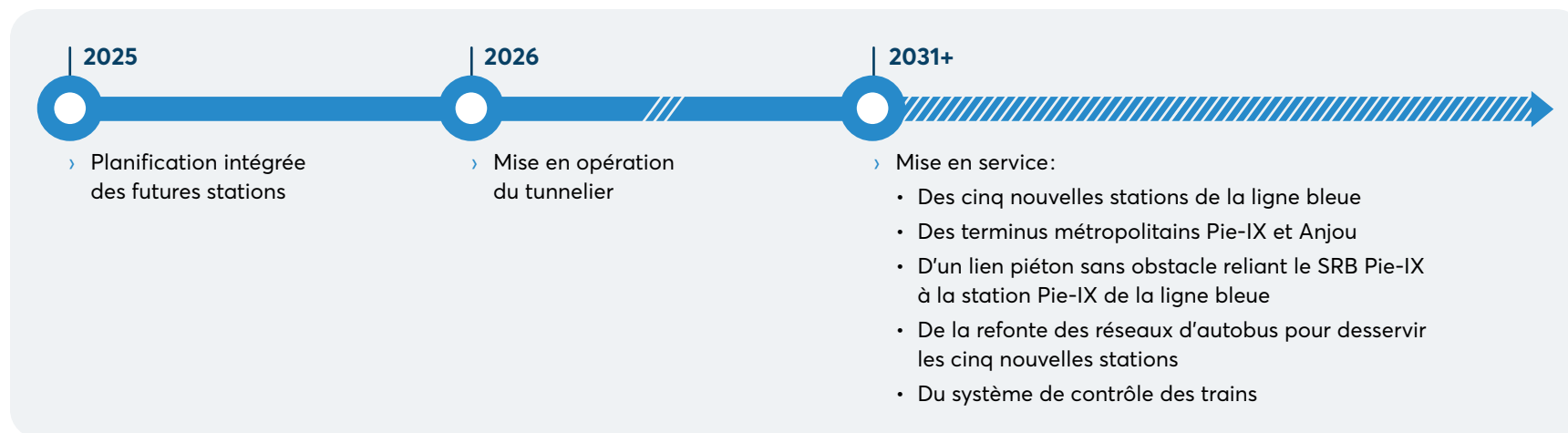


Figure 19: Les grands jalons du prolongement de la ligne bleue



Le projet structurant de l'Est

Perspective 5 ans

Dès que le gouvernement du Québec aura officialisé le transfert de la responsabilité du projet de l'ARTM vers Mobilité Infra Québec (MIQ), prévu en 2026, la phase de planification se poursuivra au cours des cinq années suivantes. Cette étape permettra d'amorcer sa réalisation dans la prochaine décennie.

À terme, les bénéfices anticipés de ce projet pour les usagers seront :

- › Une offre accrue de services de transport collectif, répondant mieux aux besoins de déplacement des résidents de l'est de Montréal, grâce à une desserte par un mode de transport collectif structurant;
- › Une connexion plus directe et plus rapide vers le centre-ville, avec des temps de déplacement en transport collectif réduits;
- › Un accès facilité aux principaux pôles d'emplois, de services, d'enseignement et de commerces, tant au centre-ville que dans l'est de Montréal;
- › Un transfert modal accru vers les modes durables, contribuant à réduire la dépendance à l'automobile et les émissions de GES;
- › Des milieux de vie plus attractifs notamment par la revitalisation urbaine et le redéveloppement générés par le PSE.



Ce projet répond au moyen et à l'intervention du PSD suivants :

Moyen

7.1 Compléter les études du plan d'ensemble

Interventions

7.1.5 Poursuivre les études du Projet structurant de l'Est

Indicateur de performance

Taux d'avancement des projets inscrits au plan d'ensemble

En 2023, le gouvernement du Québec a confié à l'ARTM le mandat de produire un rapport d'analyse du PSE, incluant le volet planification du projet. À la suite de cette demande, les démarches entreprises ont notamment permis de définir la stratégie d'approvisionnement et de préparer les étapes subséquentes de réalisation.

En 2025, ce dernier a annoncé que le PSE serait pris en charge par MIQ et réalisé selon une approche collaborative. Dans l'attente de ce transfert, le MTMD a mandaté l'ARTM, en février 2025, pour entreprendre les prochaines étapes visant à définir la stratégie d'approvisionnement et à préparer la suite de sa réalisation.

Le PSE prévoit un tracé d'environ 38 kilomètres comprenant 31 stations. Celui-ci emprunte principalement les boulevards Maurice-Duplessis et Lacordaire ainsi que la rue Sherbrooke Est à Montréal, en plus de longer l'axe de l'autoroute 40 entre Mascouche et Repentigny.



Projet structurant de l'Est

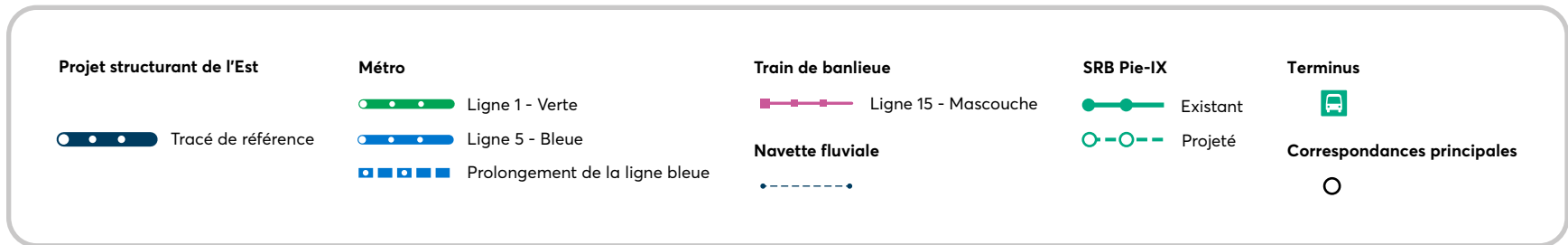
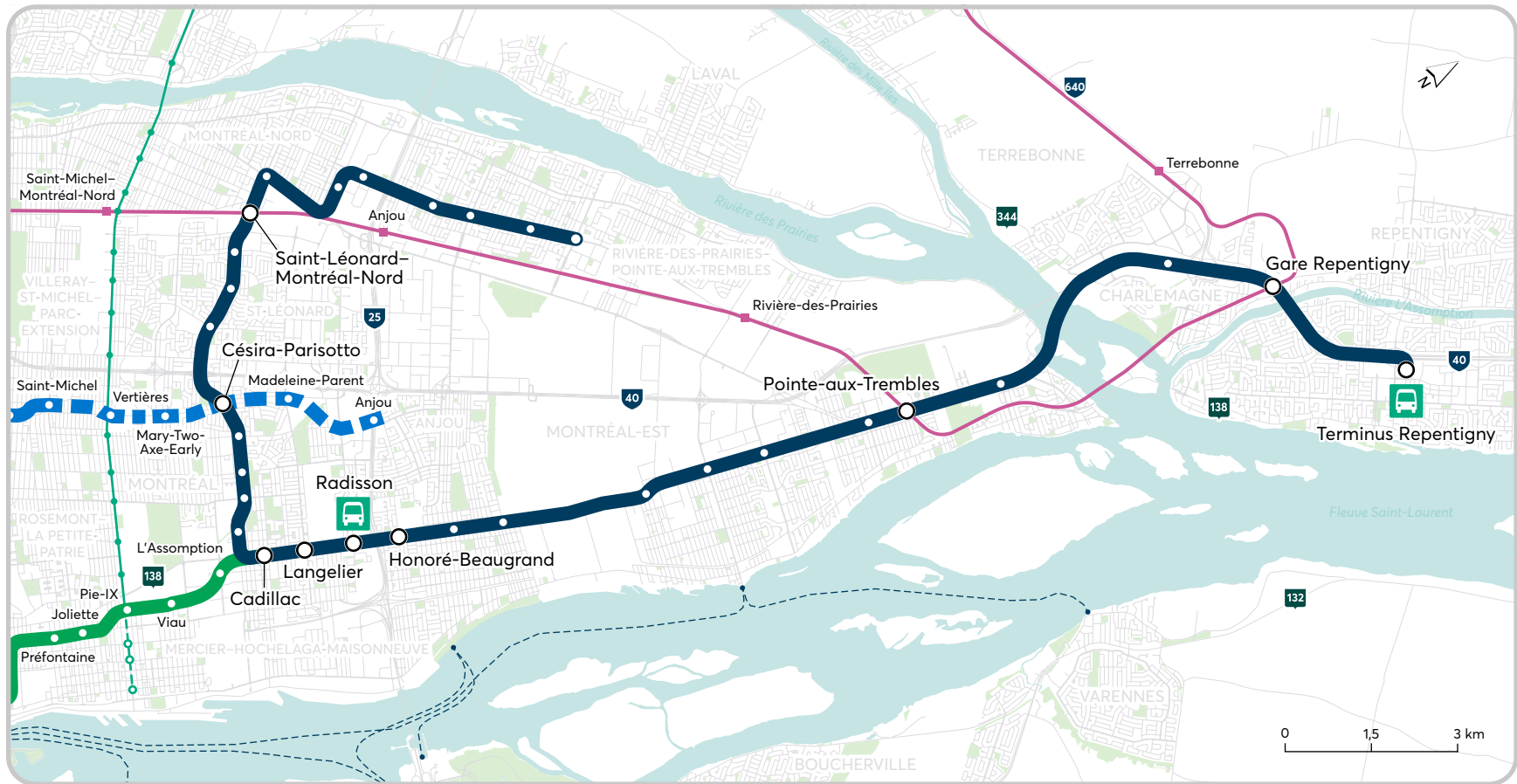


Figure 20: Projet structurant de l'Est
Source: ARTM

Les retombées attendues et les avancements du projet

Les analyses d'achalandage estiment la fréquentation à environ 28 800 passagers en période de pointe du matin dès 2041 et à près de 100 000 déplacements sur une journée complète. Le projet permettra des gains de temps significatifs et offrira un accès direct au réseau de métro, contribuant ainsi à améliorer l'efficacité globale des déplacements.

Au-delà des bénéfices en mobilité, le projet présente également des retombées urbaines importantes. Il prévoit un réaménagement en profondeur des artères empruntées, ainsi que la mise en valeur et le redéveloppement des secteurs traversés. Le tracé dessert des zones à fort potentiel de transformation, où il est estimé que plus de 15 000 logements pourraient être construits. Il permettra également la requalification de plusieurs millions de mètres carrés de friches industrielles, notamment dans le secteur de Montréal-Est, à des fins économiques.

Gouvernance et mode de réalisation

Un jalon important a été franchi en 2025, lorsque le gouvernement du Québec a proposé un mode de réalisation collaboratif pour le PSE. Ce modèle repose sur une approche intégrée avec le consortium responsable de la conception et de la construction, afin d'améliorer la gestion des risques, la prévisibilité des coûts et des échéanciers, ainsi que la cohérence avec les autres projets de transport collectif structurant au Québec.

Dans ce contexte, l'ARTM assure la gestion contractuelle des mandats stratégiques, financiers, juridiques et techniques confiés à des firmes spécialisées.

Par ailleurs, une stratégie d'approvisionnement a été élaborée en collaboration avec MIQ et l'équipe projet afin de soutenir la transition vers la phase de réalisation.

Enfin, l'ARTM prévoit déposer en 2026 une version bonifiée du projet à MIQ, en vue de sa mise en œuvre.

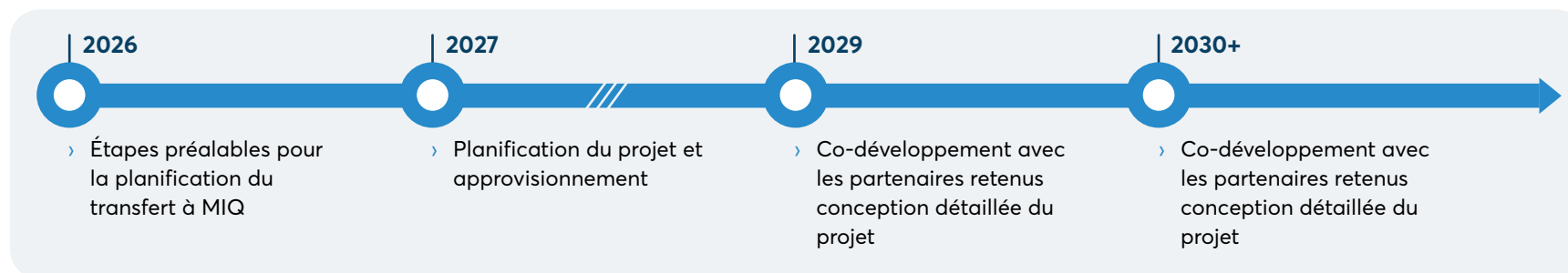


Figure 21: Les grands jalons du projet structurant de l'Est

Conclusion

La réussite du PMO repose sur la capacité collective des partenaires à agir de manière concertée à l'échelle métropolitaine. Dans cette perspective, l'ARTM exerce un leadership en assurant la cohérence d'ensemble, tout en s'appuyant sur une collaboration étroite avec les OPTC et les partenaires municipaux.

Dans un contexte où les besoins évoluent rapidement et où plusieurs enjeux financiers et opérationnels influencent la mise en œuvre, cette coordination devient un levier essentiel pour assurer la cohérence et la réussite du PMO.

En s'appuyant sur les constats soulevés et en renforçant une approche intégrée à l'échelle métropolitaine, le PMO deviendra un outil vivant, capable de s'adapter, de guider de manière cohérente le déploiement des interventions prévues au PSD et à terme, d'atteindre l'ambition collective de 50% des déplacements en mode durable en 2050.





ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

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