

Planifier, organiser, financer,  
développer et promouvoir

# Pour faire avancer la mobilité

Programme des immobilisations 2026-2035



# Table des matières

<b>Mot des dirigeants</b>	<b>2</b>
<b>L'ARTM en bref</b>	<b>4</b>
Mission	4
Territoire	5
<b>Faits saillants</b>	<b>6</b>
<b>Méthodologie</b>	<b>8</b>
Conformité au Plan stratégique de développement du transport collectif	10
Gestion de portefeuille de projets	11
<b>Portrait financier</b>	<b>12</b>
Subventions	12
Impact des investissements sur le service de la dette	14
<b>Présentation des investissements</b>	<b>22</b>
Projets structurants	22
Équipements et biens	26
Projets numériques	32
Projets de recherche appliquée	43
<b>Annexe 1 – Actifs métropolitains de l'ARTM</b>	<b>47</b>
<b>Annexe 2 – Acronymes et abréviations</b>	<b>49</b>

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 2026-2035 de l'ARTM se sont arrêtés en septembre 2025. Le PDI a été adopté par son conseil d'administration le 30 octobre 2025, sous la résolution 25-CA(ARTM)-109.

# Mot des dirigeants

## Des réalisations majeures qui renforcent nos fondations

Le transport collectif est un vecteur de développement puissant pour renforcer l'attractivité économique et améliorer la qualité de vie des citoyens. Il représente aussi un pilier indispensable de la transition écologique et de la lutte aux changements climatiques.

Afin de mieux planifier les investissements nécessaires et de soutenir la réalisation de projets structurants au bénéfice de la population de la région métropolitaine, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a conclu avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) une entente pluriannuelle de financement de 776,2 M\$ pour la période 2025-2028, laquelle est assortie d'une convention d'aide financière (CAF). Cet accord représente une avancée significative, puisqu'il garantit une stabilité financière essentielle au maintien et à l'amélioration des services de transport collectif.

L'année 2025 restera marquée par deux réalisations importantes. Résultat d'une concertation étroite avec les municipalités et les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la nouvelle politique a été adoptée à l'unanimité le 25 avril 2025 et sera mise en application dès 2026. Plus précisément, elle sert à encadrer l'utilisation des sources de financement consenties à l'ARTM pour le financement du transport collectif dans la région et à établir le partage de la contribution municipale entre les 83 municipalités du territoire desservi.

En vertu de la loi, l'ARTM a la compétence exclusive pour établir le Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Le PSD 2025-2034 a été adopté par le conseil de la CMM le 9 juin 2025 après avoir été reconnu conforme aux orientations gouvernementales d'aménagement du territoire (OGAT).

La région dispose maintenant de son premier PSD. Celui-ci établit les orientations de développement du plus grand réseau de transport collectif québécois.

Propulsé par sa vision ambitieuse, il définit les priorités d'action pour la prochaine décennie. D'ici 2034, il vise à hausser la part des déplacements quotidiens en modes actifs et collectifs à 37 % afin d'atteindre progressivement la cible de 50 % en 2050.

## Priorité aux projets qui amélioreront l'expérience client

Le Programme des investissements (PDI) regroupe un ensemble de projets et de programmes que l'ARTM compte réaliser ou entreprendre au cours des dix prochaines années. Il est rendu possible grâce à l'engagement de tous nos partenaires financiers, notamment le gouvernement du Québec et les 83 municipalités que nous desservons.

Pour la période 2026-2035, ces investissements totalisent 457,3 M\$, dont 153,5 M\$ pour 2026. Si nous ajoutons les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le total s'élève à plus de 1 G\$, en baisse de 5,4 % (60,7 M\$) par rapport au PDI précédent. Cette baisse s'explique principalement par la fin de neuf projets et l'ajout de quatre autres.

Ainsi, d'ici 2035, les principaux investissements (231,3 M\$) seront destinés aux équipements et biens métropolitains dont l'ARTM est propriétaire. Les sommes seront affectées à différentes mesures liées à la mise en service des nouvelles antennes du Réseau express métropolitain (REM); elles concernent plus spécifiquement l'accès aux stations, la refonte des réseaux de bus, le rabattement, les nouveaux terminus, la signalétique et l'intégration de la billettique et des billetteries. La différence servira à financer diverses interventions en maintien d'actifs (57,6 M\$), les travaux d'entretien, de réparation et de mise à niveau des infrastructures et équipements ainsi que les études relatives à la construction d'une boucle de retournement du SRB Pie-IX (Service rapide par bus sur Pie-IX) et d'une aire de régulation sur la rue Notre-Dame (52,5 M\$).

Le Projet numérique de mobilité (PNM) progresse bien et occupe une part importante des investissements (138,1 M\$). Il vise entre autres à

remplacer le système billettique actuel afin de faciliter l'accès aux services et d'offrir un guichet intégré de mobilité servicielle. Il témoigne de notre capacité d'innovation et de l'importance que nous accordons à l'amélioration de l'expérience client. Simplifier l'accès aux points d'entrée du réseau en implantant des solutions éprouvées constitue en effet une priorité pour l'ARTM. La recharge de la carte OPUS, via l'application mobile Chrono, a connu un grand succès auprès des usagers (près de 50 % des transactions sont maintenant effectuées sur cette plateforme avec un taux de satisfaction de 88 %) et nous travaillons sur le développement de titres virtuels grâce auxquels les usagers pourront valider leur passage avec un téléphone intelligent. En offrant ainsi des solutions concrètes pour faciliter l'accès au transport collectif, nous estimons que ces mesures favoriseront une augmentation de l'achalandage d'environ 4,5 % d'ici 2035.

Un investissement de 55,2 M\$ est réservé aux projets structurants, soit le service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX (51,5 M\$) et le projet structurant de l'Est (PSE). Pour ce dernier, une somme de 3,4 M\$ sera consacrée à l'élaboration d'une stratégie d'approvisionnement collaborative devant offrir une flexibilité suffisante pour encourager la proposition de solutions innovantes répondant efficacement aux besoins identifiés. Rappelons que le gouvernement a annoncé, en février 2025, la réalisation du PSE afin de répondre aux besoins de mobilité de l'est et du nord-est métropolitains, tout en agissant comme levier de revitalisation urbaine. Le transfert prochain du dossier à Mobilité Infra Québec (MIQ) marquera l'entrée dans une nouvelle phase de développement qui nécessitera une collaboration étroite entre tous les intervenants. L'équipe de l'ARTM s'engage à assurer une transition harmonieuse avec l'agence gouvernementale afin de poursuivre les travaux menant à sa réalisation.

## Maximiser l'impact de nos investissements

Les contraintes budgétaires actuelles obligent les bailleurs de fonds et les partenaires à faire des choix difficiles. Ainsi, dans la présentation du Budget 2025-2026 du gouvernement du Québec, les projets de mobilité dans le grand Sud-Ouest de Montréal

et sur l'axe Saint-Martin à Laval ont été retirés du Plan québécois des infrastructures (PQI). Les études permettant de réaliser le dossier d'opportunité du projet de service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval ont toutefois été maintenues.

Le retrait de ces projets structurants nous place face à une implacable réalité : les ressources financières disponibles ne sont pas suffisantes pour combler les besoins croissants en matière de développement des services et de maintien des actifs.

Dans ce contexte économique empreint de défis, l'ARTM entend bonifier l'impact de chaque dollar investi au bénéfice des usagers et des contribuables de la région métropolitaine. De plus, avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), elle s'est engagée à mettre en œuvre un plan d'action afin d'améliorer l'efficacité et l'efficacéité du système de transport collectif et de freiner la croissance soutenue des coûts. Ce plan présente plusieurs réorganisations et optimisations pour intégrer la livraison du service, éliminer certaines pratiques inefficaces et générer des économies annuelles récurrentes d'au moins 155,8 M\$ à l'horizon 2028, le tout en limitant le plus possible les effets négatifs sur les services offerts au client.

Le PDI 2026-2035 de l'ARTM s'inscrit dans la continuité de nos efforts pour construire un réseau de transport collectif au service de la qualité de vie et de la compétitivité de la région. Il reflète notre engagement envers les générations futures et notre ambition d'offrir un service performant, fiable et durable.



**Ginette Sylvain**

Présidente du conseil d'administration







**Benoit Gendron**

Directeur général

# L'ARTM en bref

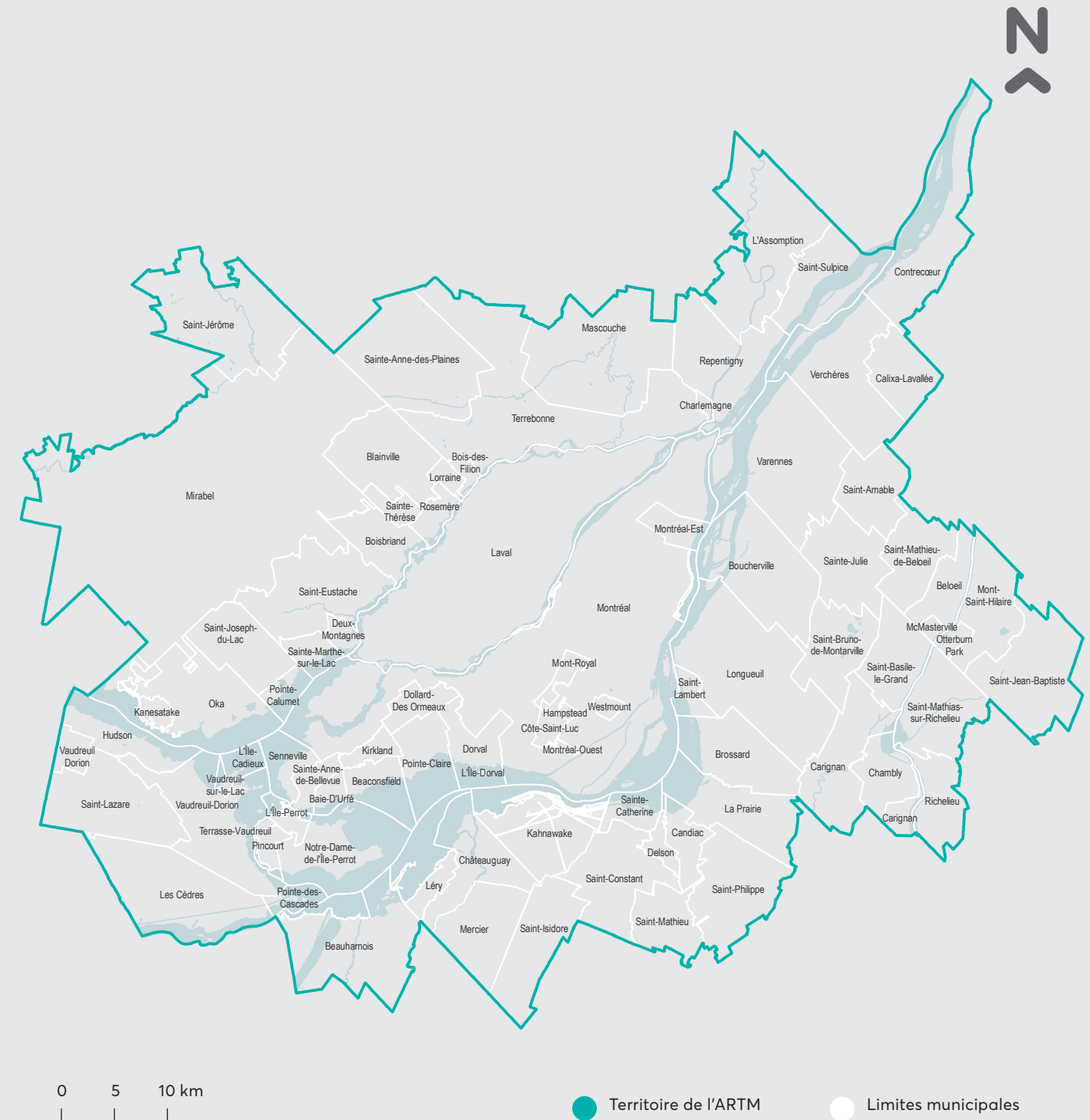
## Mission

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.

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

## 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

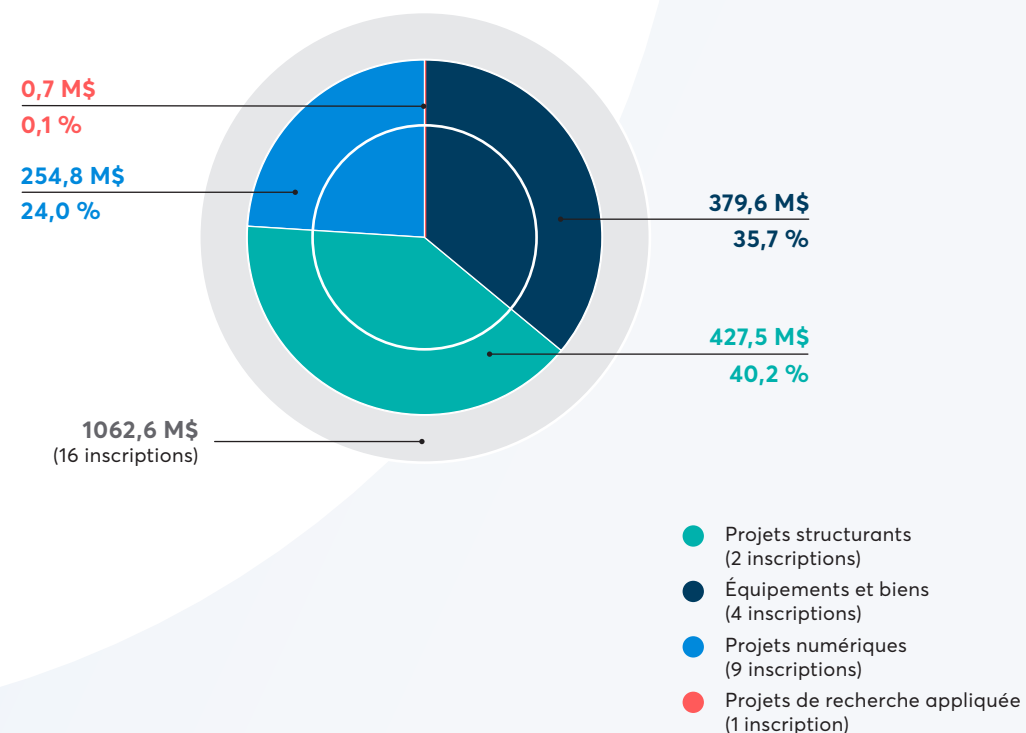
## Le PDI 2026-2035 de l'ARTM :

- › Présente des investissements de **457,3 M\$** pour la période décennale concernée;
- › Les investissements prévus pour l'année 2026 sont de **153,5 M\$**;
- › En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à **1 062,6 M\$**;
- › Il s'agit d'une baisse de **5,4 % (60,7 M\$)** par rapport au PDI 2025-2034, qui s'élevait à 1 123,3 M\$;
- › Cette baisse s'explique principalement par la fin de neuf projets et l'ajout de quatre nouveaux projets;

- › Le PDI de l'ARTM nécessitera des emprunts à long terme non subventionnés de **159,1 M\$**;
- › Le service de dette net de subventions augmente graduellement, passant de **22,9 M\$** en 2025 à **35,5 M\$** en 2028 avant de diminuer à **29,2 M\$** en 2029.

Les investissements totaux du PDI sont répartis dans **quatre catégories d'actifs métropolitains** et sont présentés à la figure ci-dessous ainsi qu'au tableau de la page suivante.

**Figure 1**  
Répartition des investissements en fonction des catégories d'actifs métropolitains



**Tableau 1**  
Sommaire des investissements PDI 2026-2035

en millions (\$)

	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	2036 et après	Total 2026-2035	Total projet
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX*	362,0	30,7	20,3	0,5	-	-	-	-	51,5	413,5
Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal	10,6	3,4	-	-	-	-	-	-	3,4	14,0
<b>TOTAL PROJETS STRUCTURANTS</b>	<b>372,5</b>	<b>34,1</b>	<b>20,3</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>55,0</b>	<b>427,5</b>
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM*	112,6	23,5	67,8	4,4	0,2	-	-	-	96,0	208,6
Interventions en maintien d'actifs*	16,6	9,5	7,9	6,9	4,9	5,0	23,3	5,1	57,6	79,3
Boucle de retournement du SRB Pie-IX et aire d'attente de régulation à Notre-Dame*	1,0	9,8	29,6	13,0	-	-	-	-	52,5	53,4
Accès aux stations du REM*	12,9	4,7	7,2	7,2	6,3	-	-	-	25,5	38,4
<b>TOTAL ÉQUIPEMENTS ET BIENS</b>	<b>143,1</b>	<b>47,6</b>	<b>112,6</b>	<b>31,6</b>	<b>11,3</b>	<b>5,0</b>	<b>23,3</b>	<b>5,1</b>	<b>231,5</b>	<b>379,6</b>
Projet numérique de mobilité*	64,0	33,4	21,8	18,4	-	0,4	-	-	74,1	138,1
Programme d'entretien des équipements et de la billettique* - <i>Nouveau</i>	-	3,0	15,3	12,6	0,9	0,6	0,1	-	32,5	32,5
Réseau de télécommunication métropolitain*	8,6	16,2	-	-	-	-	-	-	16,2	24,8
Validation en sortie*	1,9	8,4	8,0	3,1	-	-	-	-	19,6	21,4
CRM métropolitain* - <i>Nouveau</i>	1,0	6,2	5,6	6,0	1,4	-	-	-	19,2	20,2
Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS*	6,7	0,6	-	-	-	-	-	-	0,6	7,3
Plateforme transactionnelle pour la clientèle*	1,1	2,3	2,1	1,0	0,0	-	-	-	5,5	6,5
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information	1,3	0,4	0,5	0,6	-	-	-	-	1,4	2,7
ITSM métropolitain* - <i>Nouveau</i>	-	1,2	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2
<b>TOTAL PROJETS NUMÉRIQUES</b>	<b>84,5</b>	<b>71,7</b>	<b>53,4</b>	<b>41,7</b>	<b>2,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	<b>170,3</b>	<b>254,8</b>
Amélioration des méthodes d'enquête* - <i>Nouveau</i>	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	-	-	-	0,6	0,7
<b>TOTAL PROJETS DE RECHERCHE APPLIQUÉE</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>
<b>TOTAL PDI 2026-2035</b>	<b>600,2</b>	<b>153,5</b>	<b>186,5</b>	<b>74,0</b>	<b>13,8</b>	<b>6,0</b>	<b>23,4</b>	<b>5,1</b>	<b>457,3</b>	<b>1062,6</b>

\*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 2026-2035 trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'ARTM<sup>1</sup>, pour l'ensemble de 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 (septembre 2025), 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 :



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.



Chaque projet se rapporte également à une catégorie de portefeuille, soit Maintien, Amélioration ou Développement. Les définitions<sup>2</sup> 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'équipements et d'infrastructures 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 d'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.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

## Conformité au Plan stratégique de développement du transport collectif

En 2024, l'ARTM a adopté la Vision 2050, une vision intégrée et cohérente de la mobilité durable sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. Il s'agit du point de départ d'une démarche de planification concertée qui a conduit à l'élaboration du PSD 2025-2034.

Le PSD 2025-2034 a été adopté le 9 juin 2025 après avoir été reconnu conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et approuvé par la CMM. Il établit la stratégie de développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Il identifie les interventions prioritaires qui devront être mises en œuvre au cours de la prochaine décennie afin de hausser la part modale des modes actifs et collectifs à 37 % d'ici 2034.

Pour mener à bien cette stratégie, la législation prévoit que l'ARTM et les OPTC produiront annuellement un PDI couvrant une période de dix ans. Le PDI de chaque organisation doit être conforme au PSD (article 132 de la Loi sur les sociétés de transport en commun et article 19 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*). Cette règle de conformité vise à assurer la cohérence entre les orientations stratégiques et la planification décennale des dépenses d'immobilisations.

## Gestion de portefeuille de projets

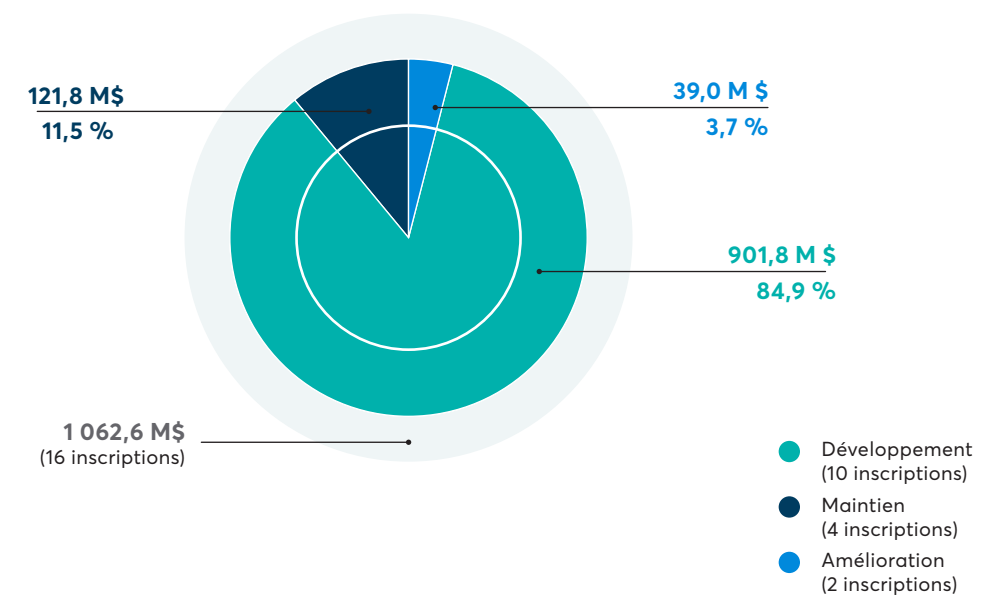
L'ARTM encadre et réalise des investissements en immobilisations relatifs aux actifs dont elle est propriétaire ou qui sont destinés à devenir sa propriété au terme de la réalisation du projet. Afin de contribuer à l'encadrement de ces investissements et d'aider à la réalisation du PDI, l'ARTM s'est 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'investissement 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 84,9 % le développement des actifs, 11,5 % le maintien des actifs et 3,7 % 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 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<sup>er</sup> juin 2017, à la suite des travaux du Comité de mise en œuvre du projet de loi 76 et en conformité avec le décret gouvernemental 527-2017, l'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 2025, le solde de ces emprunts, jumelé aux emprunts réalisés par l'ARTM depuis sa création, se chiffrera à 221,9 M\$, dont 148,6 M\$ d'emprunts subventionnés.

Pour l'exercice 2026, le service de la dette brut pour ces emprunts totalisera 46,3 M\$. L'ARTM recevra des subventions de 18,1 M\$, ce qui se traduira par un service de dette net de subventions de 28,2 M\$. Ces prêts ont des termes allant jusqu'à 2043.

Le PDI 2026-2035 de l'ARTM nécessitera des emprunts à long terme non subventionnés de 159,1 M\$. La part la plus importante de ces nouveaux emprunts est reliée aux catégories d'actifs « Équipements et biens » pour le programme Interventions en maintien d'actifs et « Projets numériques » 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 159,1 M\$ du PDI 2026-2035 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	8,2	-	8,2
Équipements et biens	77,0	-	77,0
Projets numériques	73,9	-	73,9
Projets de recherche appliquée	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>159,1</b>	<b>-</b>	<b>159,1</b>

\*Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2024, le gouvernement verse sa contribution financière au comptant plutôt que sur le service de la dette.

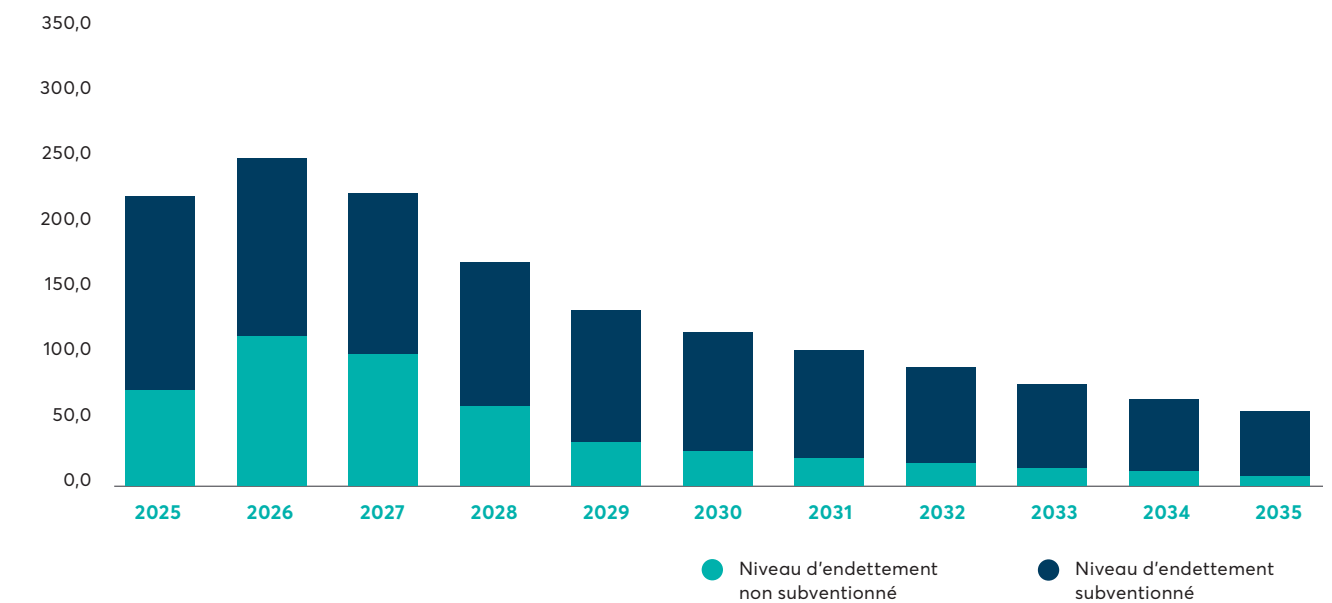
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement.

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 (\$)



	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Endettement subventionné	148,6	134,9	122,3	110,3	98,7	89,8	80,9	71,9	62,8	55,4	48,0
Endettement non subventionné	73,3	114,4	101,1	60,7	34,6	27,2	22,2	18,2	14,7	11,1	7,8
<b>Total Endettement long terme</b>	<b>221,9</b>	<b>249,2</b>	<b>223,3</b>	<b>171,1</b>	<b>133,3</b>	<b>117,0</b>	<b>103,0</b>	<b>90,1</b>	<b>77,5</b>	<b>66,5</b>	<b>55,8</b>

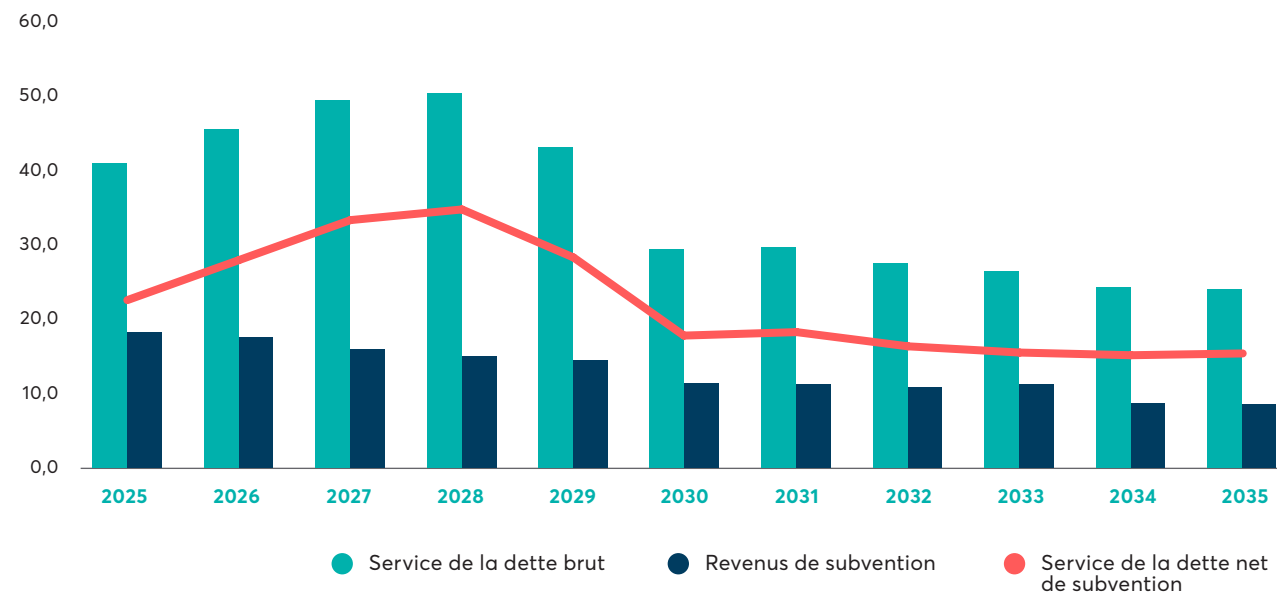
Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement.

Le niveau d'endettement augmente de 2025 à 2026 avec, notamment, la réalisation du projet de Réseau métropolitain de télécommunication, du projet SRB Pie-IX, et du 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 sur 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 (\$)



	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Service de la dette brut	41,8	46,3	50,2	51,0	44,0	30,1	30,3	28,1	27,0	24,8	24,7
Revenus de subvention	18,9	18,1	16,5	15,5	14,8	11,8	11,6	11,4	11,1	9,2	9,0
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>22,9</b>	<b>28,2</b>	<b>33,7</b>	<b>35,5</b>	<b>29,2</b>	<b>18,3</b>	<b>18,7</b>	<b>16,7</b>	<b>15,9</b>	<b>15,5</b>	<b>15,6</b>

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, projets numériques 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 (\$)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Projets structurants	14,5	17,7	16,2	13,6	7,7	0,9	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0
Équipements et biens	5,7	5,9	8,4	9,4	8,7	6,5	7,0	7,4	7,8	8,2	8,5
Projets numériques	2,6	4,5	9,1	12,5	12,7	10,9	10,6	8,2	7,0	6,4	6,1
Projets de recherche appliquée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>22,9</b>	<b>28,2</b>	<b>33,7</b>	<b>35,5</b>	<b>29,2</b>	<b>18,3</b>	<b>18,7</b>	<b>16,7</b>	<b>15,9</b>	<b>15,5</b>	<b>15,6</b>

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 2025, alors que les investissements débutent. L'augmentation entre 2025 et 2028 est due aux investissements reliés aux projets d'Intervention en maintien d'actifs, de Réseau métropolitain de télécommunication et du PNM qui représentent la majeure portion des investissements de l'ARTM au PDI 2026-2035.

Le service de la dette net de subvention continue d'augmenter annuellement en passant de 22,9 M\$ en 2025 à 35,5 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 2025 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, ce qui amène une baisse du total du service de la dette.

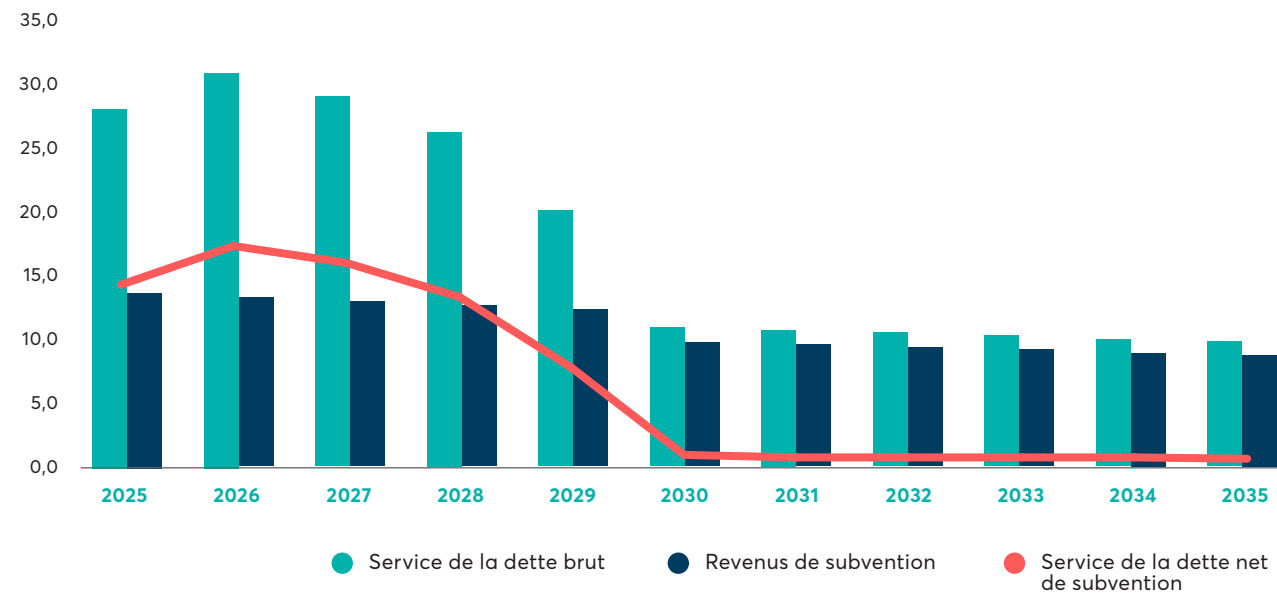
Le service de la dette net de subvention est payé par l'ensemble des revenus de l'ARTM. En conformité avec les règles établies par la politique de financement de l'ARTM, il aura un impact sur le niveau des contributions municipales.

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

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

**Figure 5**  
**Service de la dette – Projets structurants**

En millions (\$)



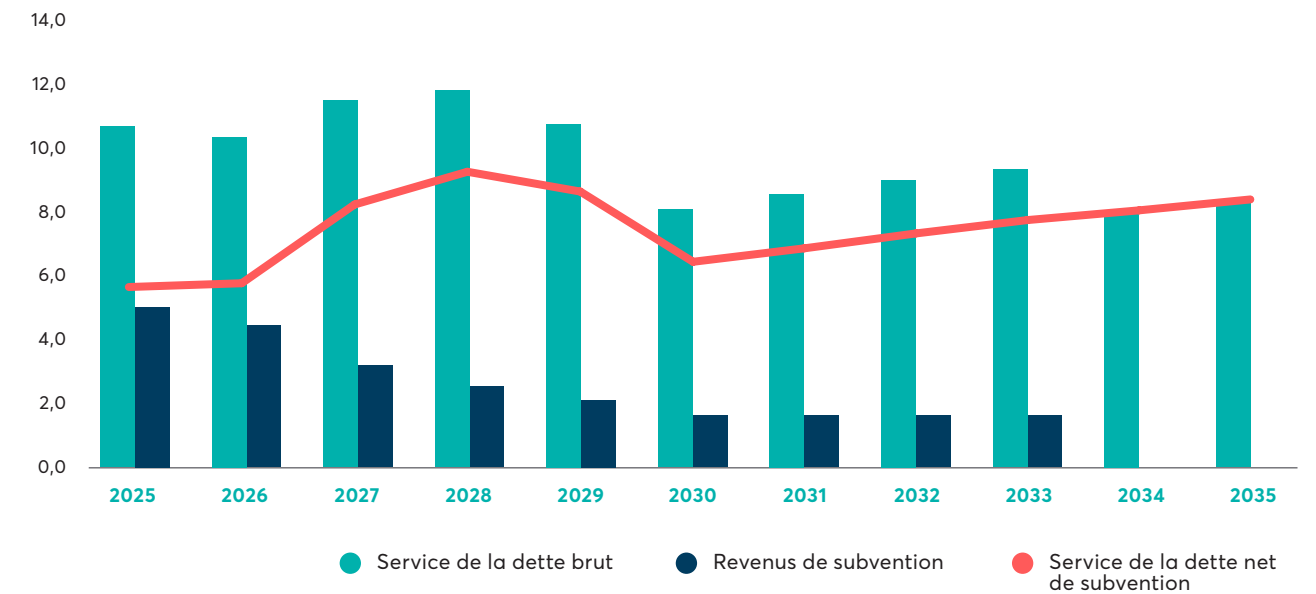
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Service de la dette brut	28,3	31,2	29,4	26,5	20,4	11,1	11,0	10,8	10,5	10,3	10,0
Revenus de subvention	13,8	13,5	13,2	12,9	12,7	10,1	9,9	9,7	9,5	9,2	9,0
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>14,5</b>	<b>17,7</b>	<b>16,2</b>	<b>13,6</b>	<b>7,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>

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 principalement du projet SRB Pie-IX. Les revenus de subvention couvrent entre 43 % et 92 % du service de la dette brut.

**Figure 6**  
**Service de la dette – Équipements et biens**

En millions (\$)



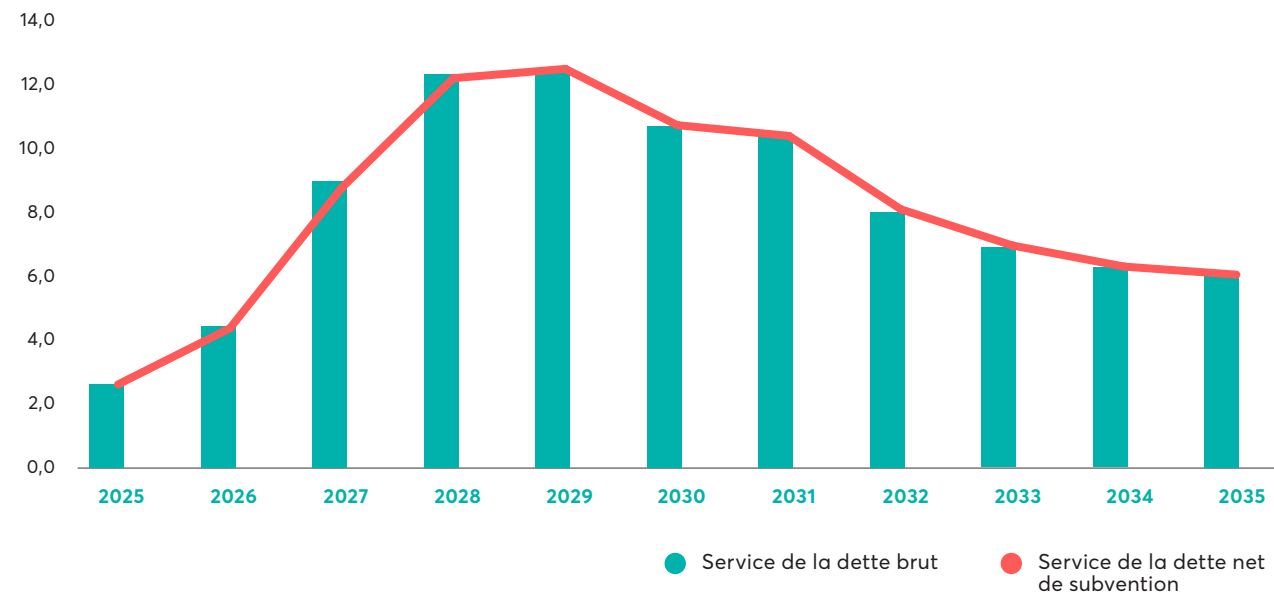
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Service de la dette brut	10,8	10,5	11,7	11,9	10,9	8,2	8,7	9,1	9,5	8,2	8,5
Revenus de subvention	5,1	4,6	3,3	2,6	2,2	1,7	1,7	1,7	1,7	-	-
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>5,7</b>	<b>5,9</b>	<b>8,4</b>	<b>9,4</b>	<b>8,7</b>	<b>6,5</b>	<b>7,0</b>	<b>7,4</b>	<b>7,8</b>	<b>8,2</b>	<b>8,5</b>

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 programme Interventions en maintien d'actifs. Les revenus de subvention diminuent de manière continue à partir de 2025 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 – Projets numériques

En millions (\$)



	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Service de la dette brut	2,6	4,5	9,1	12,5	12,7	10,9	10,6	8,2	7,0	6,4	6,1
Revenus de subvention	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Service de la dette net de subvention</b>	<b>2,6</b>	<b>4,5</b>	<b>9,1</b>	<b>12,5</b>	<b>12,7</b>	<b>10,9</b>	<b>10,6</b>	<b>8,2</b>	<b>7,0</b>	<b>6,4</b>	<b>6,1</b>

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 des « Projets numériques » croît graduellement pour atteindre son sommet en 2029. Cette croissance est liée à la réalisation des projets de Réseau métropolitain de télécommunication 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'investissement du PDI 2026-2035. Dans le passé, le MTMD subventionnait la majorité des projets sur emprunt.

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 (\$)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total PDI 2026-2035
<b>Financement au comptant</b>											
Budget de fonctionnement	3,9	1,6	1,1	1,9	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	9,3
Convention d'aide financière REM	18,4	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	20,2
Autres	6,6	18,6	17,1	-	-	-	-	-	-	-	42,3
Subvention au comptant	78,2	135,1	35,2	6,4	0,3	-	-	-	-	-	255,2
<b>Sous-total</b>	<b>107,0</b>	<b>157,1</b>	<b>53,5</b>	<b>8,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>326,9</b>
<b>Financement sur emprunt</b>											
Subventionné*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non subventionné	46,3	29,8	20,6	5,5	5,4	4,6	4,4	4,4	4,5	4,9	130,3
<b>Sous-total</b>	<b>46,3</b>	<b>29,8</b>	<b>20,6</b>	<b>5,5</b>	<b>5,4</b>	<b>4,6</b>	<b>4,4</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>	<b>4,9</b>	<b>130,3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>153,3</b>	<b>186,9</b>	<b>74,0</b>	<b>13,7</b>	<b>6,0</b>	<b>4,8</b>	<b>4,5</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>5,0</b>	<b>457,3</b>

\*Depuis le 1<sup>er</sup> 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

D'importants projets d'infrastructures de transport collectif sont en cours dans la région métropolitaine de Montréal. Ces projets d'envergure mobilisent une diversité de parties prenantes et s'inscrivent dans une volonté commune de repenser la mobilité à l'échelle métropolitaine.

L'élargissement et la bonification du réseau, par l'étude, la planification et la réalisation de projets structurants, visent à générer des retombées significatives et durables pour l'ensemble du territoire métropolitain. Parmi les principaux bénéfices attendus figurent :

- › une réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre (GES) grâce à une alternative crédible à l'automobile;
- › une diminution de la congestion routière, favorisant une meilleure fluidité des déplacements;
- › un renforcement de la performance économique régionale par l'accessibilité accrue aux pôles d'emploi et de services;
- › l'aménagement de milieux de vie plus conviviaux, inclusifs et adaptés aux besoins des citoyens;
- › le développement de villes à échelle humaine, axées sur la qualité de vie, la connectivité et la durabilité.

Ces investissements structurants s'inscrivent dans les orientations gouvernementales en matière de développement durable, de transition écologique et de mobilité intégrée. Ils constituent un levier essentiel pour améliorer l'attractivité, la résilience et la compétitivité de la région métropolitaine.



Crédit photo : Pomerleau

## Sommaire

Les investissements prévus au cours de la période 2026-2035 s'élèvent à 54,9 M\$ pour la catégorie « Projets structurants ». Ils sont répartis entre deux projets. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 427,5 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.

En lien avec le projet structurant de l'Est (PSE), l'ARTM a reçu le mandat d'élaborer une stratégie d'approvisionnement collaborative afin d'y intégrer les dimensions financières, juridiques et techniques. Cette stratégie devait offrir une flexibilité suffisante pour encourager la proposition de solutions innovantes répondant efficacement aux besoins identifiés. Ultiment, le projet PSE sera transféré à Mobilité Infra Québec (MIQ) durant l'année 2026.

**Tableau 5**  
**Investissements – Projets structurants**

en millions (\$)

	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	2036 et après	Total 2026-2035	Total projet
Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX*	362,0	30,7	20,3	0,5	-	-	-	-	51,5	413,5
Projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal*	10,6	3,4	-	-	-	-	-	-	3,4	14,0
<b>TOTAL PROJETS STRUCTURANTS</b>	<b>372,5</b>	<b>34,1</b>	<b>20,3</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>54,9</b>	<b>427,5</b>

\* 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.

## 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  
**Statut au PQI** Inscrit

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	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	345,2	29,2	20,1	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	49,9	395,1
Non capitalisables	16,8	1,5	0,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	18,4
<b>Total</b>	<b>362,0</b>	<b>30,7</b>	<b>20,3</b>	<b>0,5</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>51,5</b>	<b>413,5</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	258,5	19,5	15,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	35,5	294,0
Gouv. fédéral	22,4	10,2	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,5	36,9
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	81,1	1,0	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	82,6
<b>Total</b>	<b>362,0</b>	<b>30,7</b>	<b>20,3</b>	<b>0,5</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>51,5</b>	<b>413,5</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>100 % et 75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>											<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>63,6</b>	

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  
**Statut au PQI** Inscrit

Le projet structurant en transport collectif dans l'est de Montréal (PSE) vise à améliorer la mobilité de l'est et du nord-est de la région métropolitaine de Montréal.

Une première mise à jour du projet initialement proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec, filiale d'infrastructure (CDPQ Infra), a été menée par un groupe de travail piloté par l'ARTM suivant le mandat reçu du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal. Face aux coûts de projet révélés au terme de ces études, l'ARTM a été autorisée à effectuer certaines analyses complémentaires ouvertes à différents modes de transport collectif. La recommandation de l'ARTM a consisté en un système léger sur rail (de type tramway) sur un tracé de 38 km et de 31 stations entre Repentigny et Rivière-des-Prairies.

La proposition de l'ARTM ayant été reçue favorablement, le gouvernement du Québec a annoncé sa réalisation suivant un mode collaboratif. Un mandat a ainsi été octroyé à l'ARTM en 2025 visant la prise en charge des étapes préalables du projet avant son transfert à Mobilité Infra Québec prévu durant l'année 2026.

### Objectifs du projet :

- › Améliorer la mobilité et faciliter les déplacements au sein de l'est de Montréal et ses banlieues;
- › Contribuer à la vision de revitalisation de l'est et du nord-est de la région métropolitaine de Montréal;
- › S'intégrer aux autres modes et réseaux de transport existants ou projetés.

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

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Non capitalisables	10,6	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	14,0
<b>Total</b>	<b>10,6</b>	<b>3,4</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>3,4</b>	<b>14,0</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	8,7	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	11,6
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,8	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	2,4
<b>Total</b>	<b>10,6</b>	<b>3,4</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>3,4</b>	<b>14,0</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>100 % et 0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>											<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>-</b>	

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.



## Équipements et biens

L'ARTM détient la propriété de divers équipements et biens à vocation métropolitaine, et ce, même si elle n'assure pas elle-même l'exploitation des services de transport collectif sur le territoire. L'exploitation et l'entretien de ces actifs sont délégués aux OPTC, conformément aux mandats ou ententes en vigueur.

Ces équipements comprennent notamment des terminus, des stationnements incitatifs, des voies réservées et des billetteries métropolitaines, dont la liste détaillée est présentée à l'annexe 1 du présent document.

En tant que propriétaire, l'ARTM a la responsabilité d'assurer le maintien en bon état et la pérennité de ces actifs. À cette fin, diverses interventions sont requises, et un plan de maintien d'actifs est prévu au présent document pour encadrer ces actions.

La collaboration des OPTC, ainsi que leur rétroaction dans le cadre de la supervision opérationnelle, joue un rôle déterminant dans la bonne gestion des investissements, l'identification de nouveaux besoins et l'émergence d'opportunités d'optimisation.



## Sommaire

Les investissements prévus au cours de la période 2026-2035 s'élèvent à 231,3 M\$ pour la catégorie « Équipements et biens ». En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 379,6 M\$.

Le REM est un projet de transport collectif dont la réalisation est menée par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). L'ARTM joue un rôle clé dans le cadre de ce projet, puisqu'elle coordonne la planification et la réalisation de plusieurs investissements liés à la mise en service du REM, tant en matière d'équipements de billetterie, des équipements métropolitains associés, 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.

**Tableau 8**  
**Investissements – Équipements et biens**

en millions (\$)

	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	2036 et après	Total 2026-2035	Total projet
Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM*	112,6	23,5	67,8	4,4	0,2	-	-	-	96,0	208,6
Interventions en maintien d'actifs*	16,6	9,5	7,9	6,9	4,9	5,0	23,3	5,1	57,6	79,3
Boucle de retournement du SRB Pie-IX et aire d'attente de régulation à Notre-Dame*	1,0	9,8	29,6	13,0	-	-	-	-	52,5	53,4
Accès aux stations du REM*	12,9	4,7	7,2	7,2	6,3	-	-	-	25,5	38,4
<b>TOTAL ÉQUIPEMENTS ET BIENS</b>	<b>143,1</b>	<b>47,6</b>	<b>112,6</b>	<b>31,6</b>	<b>11,3</b>	<b>5,0</b>	<b>23,3</b>	<b>5,1</b>	<b>231,3</b>	<b>379,6</b>

\* 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.

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

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP / Autre
<b>Statut au PQI</b>	Inscrit

Le programme Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM regroupe diverses interventions dans les 26 stations du REM et dans les équipements de transport en correspondance avec le REM; trois stations de métro, trois terminus métropolitains, la gare A40 et les neuf boucles d'autobus permettant le rabattement des OPTC au REM.

Elles concernent notamment l'installation des équipements de billetterie et sa réseautique dédiée, l'installation de billetteries dans trois terminus, diverses demandes additionnelles formulées à la Caisse de dépôt et placement du Québec, filiale d'infrastructure (CDPQ infra) pour répondre aux besoins exprimés par l'ARTM et les OPTC afin d'améliorer l'expérience client et les opérations.

### Objectifs du projet :

- › Intégrer le REM et ses infrastructures au système de transport collectif métropolitain;
- › Rehausser l'expérience client pour les usagers du REM;
- › Assurer une correspondance facile et fluide entre le REM et les autres modes de transport;
- › 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 9 Investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	110,4	21,1	65,3	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	88,8	199,2
Non capitalisables	2,2	2,5	2,5	2,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	7,2	9,4
<b>Total</b>	<b>112,6</b>	<b>23,5</b>	<b>67,8</b>	<b>4,4</b>	<b>0,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>96,0</b>	<b>208,6</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	111,1	21,4	65,8	2,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	89,7	200,8
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,5	2,1	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	7,7
<b>Total</b>	<b>112,6</b>	<b>23,5</b>	<b>67,8</b>	<b>4,4</b>	<b>0,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>96,0</b>	<b>208,6</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>100 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>	<b>1,7</b>	

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

## Interventions en maintien d'actifs

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Maintien de l'actif
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible
<b>Statut au PQI</b>	Inscrit

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 des 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 quinquennale et ajusté au besoin annuellement.

### Objectifs du projet :

- › Préserver la valeur du patrimoine 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;
- › Assurer la résilience des actifs et leur adaptation aux changements et à la demande.

## Tableau 10 Interventions en maintien d'actifs

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ulérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	13,8	8,9	7,4	6,4	4,4	4,3	4,0	4,0	4,1	4,2	4,3	4,3	51,9	70,0
Non capitalisables	2,8	0,7	0,5	0,5	0,5	0,8	0,8	0,4	0,4	0,4	0,7	0,8	5,7	9,3
<b>Total</b>	<b>16,6</b>	<b>9,5</b>	<b>7,9</b>	<b>6,9</b>	<b>4,9</b>	<b>5,0</b>	<b>4,8</b>	<b>4,5</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>5,0</b>	<b>5,1</b>	<b>57,6</b>	<b>79,3</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	16,6	9,5	7,9	6,9	4,9	5,0	4,8	4,5	4,5	4,6	5,0	5,1	57,6	79,3
<b>Total</b>	<b>16,6</b>	<b>9,5</b>	<b>7,9</b>	<b>6,9</b>	<b>4,9</b>	<b>5,0</b>	<b>4,8</b>	<b>4,5</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>5,0</b>	<b>5,1</b>	<b>57,6</b>	<b>79,3</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>	<b>11,1</b>	

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

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP
<b>Statut au PQI</b>	Inscrit

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 11**  
**Boucle de retournement du SRB Pie-IX et aire d'attente de régulation à Notre-Dame**  
(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,0	9,4	29,5	12,6	-	-	-	-	-	-	-	-	51,5	51,5
Non capitalisables	0,9	0,4	0,2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	1,9
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>9,8</b>	<b>29,6</b>	<b>13,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>52,5</b>	<b>53,4</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,7	7,3	22,1	9,7	-	-	-	-	-	-	-	-	39,1	39,8
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,2	2,5	7,5	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	13,3	13,6
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>9,8</b>	<b>29,6</b>	<b>13,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>52,5</b>	<b>53,4</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>75 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>2,8</b>

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

## Accès aux stations du REM

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Amélioration
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP / Autre
<b>Statut au PQI</b>	Inscrit

Le programme Accès aux stations du 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 telles que les villes, les OPTC, et le 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 12**  
**Accès aux stations du REM**  
(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	10,1	4,3	7,2	7,2	6,1	-	-	-	-	-	-	-	24,8	34,9
Non capitalisables	2,8	0,4	0,0	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,7	3,4
<b>Total</b>	<b>12,9</b>	<b>4,7</b>	<b>7,2</b>	<b>7,2</b>	<b>6,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>25,5</b>	<b>38,4</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	12,6	4,7	7,2	7,2	6,3	-	-	-	-	-	-	-	25,4	38,1
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,3
<b>Total</b>	<b>12,9</b>	<b>4,7</b>	<b>7,2</b>	<b>7,2</b>	<b>6,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>25,5</b>	<b>38,4</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>100 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>0,1</b>

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



## Projets numériques

Les nouvelles technologies ont un impact important sur les systèmes de transport et sur 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 2026-2035 s'élèvent à 170,3 M\$ pour la catégorie « Projets numériques ». En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, les investissements s'élèvent à 254,8 M\$.

Le Projet numérique de mobilité (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. Par ailleurs, l'ARTM a octroyé, en juin dernier, un contrat d'acquisition pour une solution de billettique à la firme Masabi. Les projets de Validation en sortie, de Plateforme transactionnelle et du Réseau de télécommunication métropolitain, ainsi que les nouveaux projets du Programme d'entretien des équipements et de la billettique et du CRM métropolitain s'inscrivent en complémentarité du PNM.

En parallèle, l'ARTM poursuit également ses investissements dans le maintien et l'amélioration du système central OPUS, par le programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS (PEPA), et ses investissements dans ses équipements informatiques internes par le Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information (PRACTI). Une nouvelle solution de gestion de services informatiques sera aussi implantée avec le projet ITSM métropolitain.

**Tableau 13**  
**Investissements – Projets numériques**

en millions (\$)

	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	2036 et après	Total 2026-2035	Total Projet
Projet numérique de mobilité*	64,0	33,4	21,8	18,4	-	0,4	-	-	74,1	138,1
Programme d'entretien des équipements et de la billettique* - <i>Nouveau</i>	-	3,0	15,3	12,6	0,9	0,6	0,1	-	32,5	32,5
Réseau de télécommunication métropolitain*	8,6	16,2	-	-	-	-	-	-	16,2	24,8
Validation en sortie*	1,9	8,4	8,0	3,1	-	-	-	-	19,6	21,4
CRM métropolitain* - <i>Nouveau</i>	1,0	6,2	5,6	6,0	1,4	-	-	-	19,2	20,2
Programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS*	6,7	0,6	-	-	-	-	-	-	0,6	7,3
Plateforme transactionnelle pour la clientèle*	1,1	2,3	2,1	1,0	0,0	-	-	-	5,5	6,5
Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information*	1,3	0,4	0,5	0,6	-	-	-	-	1,4	2,7
ITSM métropolitain* - <i>Nouveau</i>	-	1,2	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2
<b>TOTAL PROJETS NUMÉRIQUES</b>	<b>84,5</b>	<b>71,7</b>	<b>53,4</b>	<b>41,7</b>	<b>2,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	<b>170,3</b>	<b>254,8</b>

\* 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.

## Projet numérique de mobilité

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP
<b>Statut au PQI</b>	Inscrit

Avec ses partenaires, l'ARTM a démarré en 2021 le Projet numérique de mobilité (PNM). Il s'agit d'un projet ambitieux qui vise à soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs par le développement d'une approche globale intégrant les nouvelles technologies et centrée sur l'utilisateur.

Le PNM permettra aux usagers de planifier, de payer et d'effectuer leurs déplacements de façon conviviale et efficace, et ce, via un outil numérique unique et une plateforme de mobilité qui facilitent les déplacements en offrant un accompagnement sur mesure et réactif aux aléas des trajets. Le but est de réduire l'usage de l'auto individuelle avec un niveau de service défini et contrôlé tout en optimisant les revenus de l'écosystème et en rendant cette solution disponible au reste du Québec.

### Objectifs du projet :

- › Accroître l'utilisation et l'accessibilité du transport en commun ainsi que des autres modes durables (4,5 % d'ici 2035, en sus de la croissance organique);
- › Mieux répondre aux besoins de la clientèle et améliorer l'expérience de déplacement de tous les citoyens;
- › Faciliter la mise en œuvre des évolutions tarifaires, pour les rendre plus flexibles et adaptées aux besoins de la clientèle;
- › Contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière.

## Tableau 14 Projet numérique de mobilité

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	55,6	29,4	21,4	18,3	-	-	-	-	-	-	-	-	69,1	124,7
Non capitalisables	8,4	4,0	0,4	0,2	-	0,4	-	-	-	-	-	-	5,0	13,4
<b>Total</b>	<b>64,0</b>	<b>33,4</b>	<b>21,8</b>	<b>18,4</b>	-	<b>0,4</b>	-	-	-	-	-	-	<b>74,1</b>	<b>138,1</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	44,0	24,7	16,3	13,8	-	0,3	-	-	-	-	-	-	55,1	99,1
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	3,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	3,8
ARTM	16,5	8,5	5,5	4,7	-	0,1	-	-	-	-	-	-	18,8	35,2
<b>Total</b>	<b>64,0</b>	<b>33,4</b>	<b>21,8</b>	<b>18,4</b>	-	<b>0,4</b>	-	-	-	-	-	-	<b>74,1</b>	<b>138,1</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>75 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet</b>	<b>7,4</b>

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'Infrastructure Canada.

## Réseau de télécommunication métropolitain

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

Le partage du réseau de télécommunication, actuellement opéré par exo pour les besoins filaires des fonctions de vente et de perception, peut impliquer des risques de sécurité et de performance. Pour y remédier, l'ARTM vise le déploiement d'un réseau de télécommunication métropolitain (RTM) 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 15 Réseau de télécommunication métropolitain

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	1,1	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	6,3
Non capitalisables	7,5	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	18,5
<b>Total</b>	<b>8,6</b>	<b>16,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>16,2</b>	<b>24,8</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	8,6	16,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,2	24,8
<b>Total</b>	<b>8,6</b>	<b>16,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>16,2</b>	<b>24,8</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet</b>	<b>2,7</b>

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

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

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Maintien
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

Le programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (PEPA), dont la gestion est confiée à la STM, vise à assurer le maintien et l'évolution de la solution billettique OPUS. Celle-ci nécessite des mises à niveau régulières pour contrer la désuétude logicielle et matérielle, corriger les vulnérabilités de sécurité et garantir la continuité des services jusqu'au déploiement du futur système dans le cadre du Projet numérique de mobilité (PNM).

À compter de 2026, le PEPA cessera d'exister tel quel à l'ARTM, puisqu'il sera intégré au Programme d'entretien des équipements et de la billettique (PEEB), lequel couvrira également les acquisitions des équipements de billettique à l'échelle du territoire métropolitain.

### 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 16 Programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	1,3	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	1,8
Non capitalisables	5,4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	5,5
<b>Total</b>	<b>6,7</b>	<b>0,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,6</b>	<b>7,3</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	6,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	7,3
<b>Total</b>	<b>6,7</b>	<b>0,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,6</b>	<b>7,3</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>2,4</b>

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

## Validation en sortie

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

La tarification actuellement en vigueur sur le réseau métropolitain repose sur des tarifs différenciés par zone et par usage. Comme plusieurs services, train, REM, métro et certaines lignes de bus traversent différentes zones, il est nécessaire de pouvoir déterminer avec précision le tarif applicable selon le trajet effectué.

Le projet consiste donc à mettre en place un système de validation des titres de transport collectif aux sorties des stations de métro de Laval et de Longueuil, du REM et 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 17 Validation en sortie

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,1	6,8	7,3	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	16,6
Non capitalisables	1,8	1,6	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	4,9
<b>Total</b>	<b>1,9</b>	<b>8,4</b>	<b>8,0</b>	<b>3,1</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>19,6</b>	<b>21,4</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,3	4,9	5,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	11,3	11,6
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,5	3,6	3,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	9,8
<b>Total</b>	<b>1,9</b>	<b>8,4</b>	<b>8,0</b>	<b>3,1</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>19,6</b>	<b>21,4</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>75 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>0,6</b>

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

## Plateforme transactionnelle pour la clientèle

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	PAGTCP
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

L'ARTM souhaite concevoir et développer une plateforme transactionnelle (site Web) permettant aux usagers 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 offerts dans la région métropolitaine.

L'ARTM vise également à moderniser l'infrastructure technologique du site Web en réponse à des enjeux de performance, d'architecture et d'expérience utilisateur. Il s'inscrit dans une démarche de transformation numérique, favorisant une approche centrée sur les besoins des usagers et l'intégration des différents modes de transport.

### Objectifs du projet :

- › Améliorer l'expérience client en offrant une interface conviviale, accessible et adaptée aux différents profils d'usagers;
- › Augmenter le volume de transactions liées à l'achat de titres de transport, en simplifiant le parcours d'achat;
- › Centraliser les services de mobilité sous un même portail client;
- › Réduire les recours au service à la clientèle pour favoriser l'autonomie de la clientèle;
- › Favoriser les synergies entre les partenaires de mobilité pour la planification et l'accès aux services.

Tableau 18

## Plateforme transactionnelle pour la clientèle

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	1,0	2,2	2,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	6,3
Non capitalisables	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>1,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>5,5</b>	<b>6,5</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	0,5	0,9	0,8	0,4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	2,2	2,6
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,6	1,3	1,3	0,7	0,0	-	-	-	-	-	-	-	3,3	3,9
<b>Total</b>	<b>1,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>5,5</b>	<b>6,5</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>75 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>											<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>0,3</b>	

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

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Maintien
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

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 19

## Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	1,3	0,4	0,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	2,7
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,4</b>	<b>2,7</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,3	0,4	0,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	2,7
<b>Total</b>	<b>1,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,4</b>	<b>2,7</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>											<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>-</b>	

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

## ITSM métropolitain

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Amélioration
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

L'ARTM réalise présentement le transfert de sa solution de gestion de services informatiques (ITSM) vers la solution ITSM actuelle d'exo.

Afin de s'assurer que cette solution ITSM soit intégrée adéquatement, l'ARTM a prévu des initiatives d'évolution de la solution en collaboration et avec l'aide de l'équipe d'exo.

### Objectifs du projet :

- › Assurer la continuité et la stabilité de la gestion des services informatiques (ITSM) à l'ARTM;
- › Prendre en charge la gestion des opérations technologiques;
- › Gérer les incidents détectés du Réseau de télécommunication métropolitain (RTM) dans la nouvelle solution ITSM;
- › Gérer les incidents identifiés du CRM dans la nouvelle solution ITSM.

## Tableau 20 ITSM métropolitain

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet	
<b>Investissements</b>															
Capitalisables	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2	
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>	-	<b>1,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	
<b>Subventions</b>															
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ARTM	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2	
<b>Total</b>	-	<b>1,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>-</b>

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

## CRM métropolitain

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Développement
<b>Programme d'aide</b>	Autre
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

Le projet de système de gestion de la relation client vise à intégrer, de façon centralisée avec l'écosystème informatique, l'ensemble des opérateurs de transport public de la région et à assurer les capacités d'intégration avec les futurs partenaires de mobilité, tels que le REM.

Le projet vise à unifier l'expérience client, à moderniser les systèmes et à soutenir la transformation numérique, tout en préparant l'intégration future des Autorités organisatrices de transport (AOT) et partenaires de mobilité.

### Objectifs du projet :

- › Déployer un système de gestion de la relation client centralisé pour gérer toutes les interactions clients des cinq organismes publics de transport en commun métropolitain;
- › Optimiser les dépenses liées au système de gestion de la relation client;
- › Optimiser la maîtrise opérationnelle de la solution;
- › Prévoir une fondation permettant une intégration potentielle des partenaires de mobilité;
- › Répondre aux attentes croissantes des citoyens en matière de service client.

## Tableau 21 CRM métropolitain

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet	
<b>Investissements</b>															
Capitalisables	1,0	6,2	5,6	6,0	1,4	-	-	-	-	-	-	-	19,2	20,2	
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>6,2</b>	<b>5,6</b>	<b>6,0</b>	<b>1,4</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>19,2</b>	<b>20,2</b>	
<b>Subventions</b>															
Gouv. provincial	-	6,2	5,6	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	17,8	
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ARTM	1,0	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	-	1,4	2,4	
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>6,2</b>	<b>5,6</b>	<b>6,0</b>	<b>1,4</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>19,2</b>	<b>20,2</b>	
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>100 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>													<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>-</b>

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

## Programme d'entretien des équipements et de la billettique

Catégorie de portefeuille	Maintien
Programme d'aide	Autre
Statut au PQI	Non inscrit

Le Programme d'entretien des équipements et de la billettique (PEEB) vise à assurer la fiabilité, la conformité et la pérennité des actifs technologiques de la solution OPUS sur l'ensemble du territoire métropolitain, tout en soutenant une transition harmonieuse vers un modèle numérique de vente et de perception.

Le PEEB regroupe, sous une gouvernance unifiée de l'ARTM, l'ensemble des interventions nécessaires à l'acquisition, à la mise à niveau et au maintien des actifs billettiques, notamment les équipements de vente et de perception. Il permet ainsi de centraliser les investissements stratégiques et de renforcer l'harmonisation métropolitaine.

Le PEEB est structuré en deux volets complémentaires :

› **Volet 1 – Système central** : couvre les activités de modernisation des composantes centrales de la solution OPUS (serveurs, logiciels, sécurité, réseaux, etc.);

› **Volet 2 – Équipements des réseaux de vente et de perception** : inclut la mise à niveau et l'acquisition de nouveaux équipements billettiques relevant de l'ARTM, déployés dans les OPTC, le REM et les centres de services métropolitains.

### Objectifs du projet :

- › Accroître la fiabilité des équipements de vente et de perception en maintenant un taux de disponibilité d'au moins 99,4 %;
- › Garantir la continuité opérationnelle du système OPUS jusqu'au déploiement de la nouvelle billettique, y compris la mise en place des équipements nécessaires pour effectuer cette transition;
- › Réduire les risques de cybersécurité, et ce, conformément aux exigences réglementaires et aux standards de sécurité de l'industrie;
- › Harmoniser les équipements, les versions logicielles et les pratiques d'exploitation à l'échelle métropolitaine afin d'assurer une cohérence fonctionnelle entre tous les OPTC.



**Tableau 22**  
**Programme d'entretien des équipements et de la billettique**  
(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	-	0,3	12,4	10,6	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	23,6	23,6
Non capitalisables	-	2,7	2,9	2,0	0,7	0,4	0,1	-	-	-	-	-	8,85	8,85
<b>Total</b>	-	<b>3,0</b>	<b>15,3</b>	<b>12,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	-	-	-	-	-	<b>32,5</b>	<b>32,5</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	0,4	13,0	11,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	24,7	24,7
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	2,6	2,3	1,5	0,9	0,5	-	-	-	-	-	-	7,8	7,8
<b>Total</b>	-	<b>3,0</b>	<b>15,3</b>	<b>12,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	-	-	-	-	-	<b>32,5</b>	<b>32,5</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>													<b>0 %</b>	
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>-</b>

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

## Projets de recherche appliquée

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

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



## Sommaire

Les investissements prévus au cours de la période 2026-2035 s'élèvent à 0,6 M\$ pour la catégorie « Projets de recherche appliquée ». En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le total est de 0,67 M\$.

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

Responsable du Bureau des enquêtes sur la mobilité, l'ARTM est également assistée par Polytechnique Montréal dans le cadre de la mise à jour des outils de l'enquête métropolitaine Perspectives mobilité. Anciennement connue sous le nom Origine-Destination, cette grande enquête a fait peau neuve en 2023 pour mieux évoquer le rôle essentiel qu'elle joue dans la planification, pour une multitude d'intervenants, notamment dans le domaine du transport. Cette enquête est la pierre angulaire en matière de données pour assurer la planification du transport collectif.

## Amélioration des méthodes d'enquête

<b>Catégorie de portefeuille</b>	Amélioration
<b>Programme d'aide</b>	Non admissible
<b>Statut au PQI</b>	Non inscrit

Les enquêtes métropolitaines sur la mobilité (Perspectives mobilité, anciennement enquêtes Origine-Destination) constituent la plus vaste source de données en mobilité au Québec. Elles sont essentielles à la planification des transports pour l'ARTM, les OPTC, le MTMD et les municipalités. Comme ces enquêtes orientent des investissements de plusieurs milliards de dollars, il devient crucial de moderniser et d'améliorer en continu les méthodes de collecte de données.

Le projet vise ainsi à renforcer la qualité, la fiabilité et la pertinence de l'information disponible afin de soutenir des décisions mieux éclairées en matière de mobilité.

### Objectifs du projet :

- › Réduire l'impact de chocs ou d'enjeux sporadiques en phase de collecte;
- › Maintenir la mémoire institutionnelle et l'agilité dans les processus de collecte;
- › Simplifier la gestion du personnel de centre d'appel et d'équipe de validation;
- › Optimiser la qualité des réponses et baisser le taux de non-complétion;
- › Obtenir des coûts de cycles de collecte plus prévisibles;
- › Obtenir de nouvelles occasions d'usage des données des usagers.

Tableau 23

## Amélioration des méthodes d'enquête

(en millions \$)

	Antérieurs	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
<b>Investissements</b>														
Capitalisables	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,7
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>
<b>Subventions</b>														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,7
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>
<b>Taux de subvention attendu des dépenses admissibles</b>														<b>0 %</b>
<b>Hypothèse d'intérêts à long terme</b>												<b>Montant exclu du total projet</b>		<b>-</b>

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 Dorval (actif pas indépendant)	STM
Stationnement Le Carrefour	STL
Stationnement Montmorency	STL
Stationnement Namur (est et ouest)	STM
Stationnement Radisson	STM
Stationnement Vaudreuil	exo
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

## Annexe 2 – Acronymes et abréviations

Autres biens métropolitains	Exploitant
Gare d'autocars de Montréal	<b>ARTM</b>
Abris Amos (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris 39 <sup>e</sup> (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris 47 <sup>e</sup> (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris 56 <sup>e</sup> (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Saint-Martin Est et Ouest (SRB Pie-IX)	<b>STL</b>
Abris Concorde (SRB Pie-IX)	<b>STL</b>
Abris Beaubien (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Bélanger (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris De Castille (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Fleury (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Jarry (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Jean-Talon (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Laurier (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Mont-Royal (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Robert (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Abris Rosemont (SRB Pie-IX)	<b>STM</b>
Système OPUS	<b>STM</b>

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

Objet	Description
<b>AMT</b>	Agence métropolitaine de transport
<b>ARTM</b>	Autorité régionale de transport métropolitain
<b>AOT</b>	Autorités organisatrices de transport
<b>CDPQ</b>	Caisse de dépôt et placement du Québec
<b>CMM</b>	Communauté métropolitaine de Montréal
<b>exo</b>	Réseau de transport métropolitain
<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>MTMD</b>	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
<b>OGAT</b>	Orientations gouvernementales d'aménagement du territoire
<b>OPTC</b>	Organisme public de transport en commun
<b>PAGITC</b>	Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif
<b>PAGTCP</b>	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
<b>PEEB</b>	Programme d'entretien des équipements et de la billettique
<b>PEPA</b>	Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration
<b>PDI</b>	Programme des immobilisations
<b>PNM</b>	Projet numérique de mobilité
<b>PQI</b>	Plan québécois des infrastructures
<b>PRACTI</b>	Programme de renouvellement des actifs des technologies de l'information
<b>PSD</b>	Plan stratégique de développement du transport collectif
<b>REM</b>	Réseau express métropolitain
<b>RTL</b>	Réseau de transport de Longueuil
<b>SRB</b>	Service rapide par bus
<b>STL</b>	Société de transport de Laval
<b>STM</b>	Société de transport de Montréal

