

PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS

2021-2030

TABLE DES MATIÈRES

1	MOT DES DIRIGEANTS	1
2	L'AUTORITÉ EN BREF	4
2.1	MISSION	4
2.2	MANDATS	5
2.3	TERRITOIRE	6
3	CADRE DE RÉALISATION	7
3.1	LES TRAVAUX STRUCTURANTS	8
3.2	LES PROJETS EN COURS	8
3.3	LES ACTIFS MÉTROPOLITAINS	10
4	PORTRAIT FINANCIER	12
4.1	SUBVENTIONS	12
4.2	IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE	12
5	SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS	19
5.1	ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	22
5.2	RÉSEAU D'AUTOBUS STRUCTURANT	24
5.3	COORDINATION MÉTROPOLITAINE	26
6	ANNEXES	32
6.1	INITIATIVES À L'ÉTUDE	32
6.2	ÉTUDES DU PIDTC	33
6.3	ACTIFS DE L'AUTORITÉ	34
6.4	ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS	35

1 MOT DES DIRIGEANTS

Nous avons le plaisir de vous présenter le Programme des immobilisations 2021-2030 (PDI 2021-2030) de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Ce dernier présente un portrait des dépenses en immobilisations pour les prochaines années.

Le programme de cette année s'inscrit évidemment dans un contexte exceptionnel, alors que les derniers mois ont été fortement perturbés par la pandémie de la COVID-19. Ses impacts sur l'achalandage du transport collectif et sur le financement de celui-ci, notamment, se feront sentir sur plusieurs années. Ils posent un défi que nous nous activons à relever de concert avec nos partenaires.

Ceci dit, notre mission s'inscrit dans la durée. Le PDI 2021-2030 a été réalisé dans un esprit de continuité alors que le transport collectif apparaît comme un vecteur important de relance économique pour la région métropolitaine de Montréal.

À cet égard, l'Autorité a d'ailleurs récemment proposé au gouvernement du Québec une série de projets et d'interventions prioritaires ayant le potentiel de générer des retombées économiques de 5,8 milliards de dollars au Québec.

En route vers une première planification métropolitaine du développement des transports collectifs

Alors que les premières années d'existence de l'Autorité ont été marquées par un vaste effort de concertation des partenaires institutionnels en mobilité (dont le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités, les organismes publics de transport collectif (OPTC) et CDPQ Infra) afin d'identifier les initiatives porteuses à court terme pour la région, nous nous tournons désormais vers l'avenir.

Ainsi, une consultation publique aura lieu au cours des prochains mois sur le projet de *Plan stratégique de développement du transport collectif*, qui réunit à la fois les initiatives identifiées comme étant prioritaires ainsi qu'une vision du développement du transport collectif et adapté pour les 30 prochaines années. Le PDI 2021-2030 est évidemment en adéquation avec les grands objectifs de cet exercice de planification majeur.

À cet égard, afin de faciliter la planification, la réalisation et le suivi de ses investissements, l'Autorité a récemment mis en place une approche de gestion de portefeuille de projets. Celle-ci lui permettra de mieux remplir sa mission de planifier le développement du transport collectif dans une perspective métropolitaine.

Des projets majeurs pour améliorer la mobilité des citoyennes et citoyens

La mobilité durable est un élément central et incontournable de la solution à plusieurs grands défis de société que nous devons relever collectivement. Elle a le potentiel de générer de nombreux bénéfices, tant en matière d'environnement, de vitalité économique de la région que de santé publique.

Plusieurs projets majeurs sont en cours de réalisation et contribueront ainsi à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de la région. Le prolongement de la ligne bleue du métro, le Service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX à Laval et à Montréal ainsi que le Réseau express métropolitain (REM) en sont des exemples probants. À ceux-ci s'ajoute l'avancement des études pour un projet de mode de transport collectif structurant dans l'axe de la ligne jaune du métro et du boulevard Taschereau à Longueuil ainsi que pour un projet dans les axes des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

En ce qui concerne les couronnes, l'Autorité œuvre à plusieurs initiatives qui bénéficieront à leurs résidents. Nous pouvons penser au programme visant à faciliter l'accès aux futures stations du REM, qui va substantiellement bonifier l'offre de transport collectif dans ces secteurs. Dans le cadre des mesures d'atténuation reliées aux travaux du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, la mise à disposition de nouveaux équipements métropolitains permanents (stationnements, terminus) bénéficiera à la couronne sud. Aussi, l'ajout de quais au terminus Montmorency va améliorer la desserte de la couronne nord. Soulignons aussi que le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) que l'Autorité a soumis à une consultation publique à l'automne 2020 propose une série de projets qui rendront le transport collectif plus attrayant dans les couronnes, notamment grâce aux mesures préférentielles pour bus qui seront aménagées le long de plusieurs axes routiers, autoroutiers et sur le réseau local urbain.

Le potentiel de la technologie au service de l'amélioration de l'expérience de mobilité

Le virage technologique sera accéléré par l'ajout de fonctionnalités à l'application mobile de planification des déplacements Chrono, qui regroupe les services offerts par tous les organismes publics de transport collectif et autres partenaires de transport de la région.

Les prochaines années verront naître le déploiement d'une centrale de mobilité métropolitaine et la modernisation du système Opus seront en synergie avec la refonte tarifaire.

Ces initiatives permettront à terme une expérience plus moderne, intégrée et qui augmentera l'attractivité du transport collectif sur notre territoire.

Des partenaires engagés

L'Autorité est fière de travailler de concert avec ses proches partenaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une vision d'avenir en matière de transport collectif et de développement urbain, dans une perspective de développement durable. Ce programme est rendu possible grâce à

l'engagement de tous ses partenaires financiers, notamment le gouvernement du Québec et les 83 municipalités du territoire qu'elle couvre.

Pour sa part, l'Autorité renouvelle son engagement pour une gestion rigoureuse des fonds publics et respectueuse de la capacité de payer de l'ensemble des contributeurs.

Bonne lecture!

Pierre Shedleur, FCPA, FCA

Président du Conseil d'administration

Benoit Gendron

Directeur général

2 L'AUTORITÉ EN BREF

2.1 MISSION

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



Planifier

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



Orchestre les projets d'amélioration des transports collectifs.

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



Rassemble les forces vives du milieu des transports collectifs.



Organiser

pour améliorer l'expérience client



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

- › Création de l'offre, fixation des tarifs, refonte tarifaire



Confie l'exploitation du réseau à des exploitants et **harmonise** les normes et politiques.

- › (exo, RTL, STL, STM)



Financer

pour se donner les moyens de réaliser nos ambitions



Centralise les sources de financement pour assurer le fonctionnement quotidien des transports collectifs et les projets d'amélioration.



Promouvoir

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



Élabore des campagnes de publicité et des offres promotionnelles.



Développe des produits et des initiatives qui favorisent la mobilité durable.

- › Application mobile Chrono, programmes d'abonnements annuels, partenariats

2.2 MANDATS

L'Autorité doit tenir compte des indications que lui donne le ministre des Transports du Québec pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace. Pour ce faire, elle doit notamment :

- planifier et établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite;
- coordonner les services de transport collectif du territoire, en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer;
- gérer de façon rigoureuse et transparente les recettes tarifaires en provenance des services de transport collectif;
- mettre en place des mesures pour favoriser la fluidité de la circulation sur le réseau artériel métropolitain;
- étudier et planifier le maintien, l'amélioration ou le remplacement d'équipements et d'infrastructures de transport collectif;
- promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage, notamment en établissant ou en encourageant des mesures incitatives afin de favoriser l'utilisation de ces modes;
- exécuter toute autre fonction que lui confie le gouvernement du Québec, le MTQ ou la CMM.

3 CADRE DE RÉALISATION

C'est dans un contexte particulier que s'inscrit la quatrième mouture du programme des immobilisations (PDI) de l'Autorité. La pandémie de la COVID-19 qui frappe le Grand Montréal, tout comme une grande partie de la population mondiale, engendre des défis considérables, notamment financiers, auxquels nous faisons collectivement face.

La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain prévoit que l'organisme doit produire annuellement un PDI du transport collectif couvrant une période de dix ans, qui doit être conforme à son PSD. Ce dernier permet, entre autres, de baliser les investissements à inscrire au PDI et à présenter, pour cette même période, une vision du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis pour mener à bien cette vision doivent aussi être inscrits dans ce programme.

Le PDI 2021-2030 décrit les intentions de l'ARTM quant aux dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité, pour son territoire constitué des 82 municipalités qui forment la CMM, la réserve indienne de Kahnawake et la Ville de Saint-Jérôme. Plus particulièrement, le PDI 2021-2030 présente les prévisions de dépenses associées aux projets figurant au portefeuille de projets de l'Autorité.

Consciente des défis à venir en matière de mobilité, le PDI 2021-2030 présente également à l'annexe 6.1, certains projets potentiels visant l'amélioration de la mobilité et l'expérience client du transport collectif de la grande région métropolitaine.

Le PDI 2021-2030 reflète les défis actuels de la crise sanitaire et tient compte des opportunités des programmes de relance économique qui seront déployés par les gouvernements du Québec et du Canada au sortir de la pandémie.

Les investissements du PDI 2021-2030 sont également présentés en cohérence avec les paramètres budgétaires et financiers actuels ainsi qu'avec le Plan québécois des infrastructures (PQI) du gouvernement du Québec et les divers programmes d'aide auxquels les projets de l'Autorité sont admissibles.

Enfin, le PDI 2021-2030 tient compte de travaux structurants entamés par l'Autorité en 2020 en matière de gestion de portefeuille de projets ainsi que les besoins reliés aux actifs métropolitains.

Note au lecteur

Le 20 octobre 2020, le gouvernement du Québec a annoncé l'octroi d'un mandat d'étude à la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra, visant l'implantation d'un mode structurant de transport collectif dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro. Dès l'annonce, l'Autorité a débuté une analyse afin d'établir un portrait des dépenses déjà effectuées, des dépenses engagées, ainsi que des pénalités qui

pourraient s'appliquer, le tout, dans un souci de transition harmonieuse et rapide. La réalisation de cette analyse permettra à l'Autorité d'avoir un portrait clair des impacts financiers, tout en évaluant les actions qui seraient requises par rapport au règlement d'emprunt lié à ce projet. En conséquence, le projet intitulé « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro », est conservé au PDI 2021-2030 de l'Autorité, et sera retiré lors de la prochaine édition. Il importe de souligner que les sommes présentées au PDI 2021-2030 de l'Autorité sont majoritairement reliées à la réalisation du dossier d'opportunité (DO), qui bénéficiait d'une subvention de 100 % de la part du gouvernement du Québec.

3.1 LES TRAVAUX STRUCTURANTS

L'Autorité encadre et réalise des investissements en immobilisations relatifs aux actifs dont elle est propriétaire, ou qui sont destinés à devenir propriétés de celle-ci au terme de la réalisation du projet. L'Autorité s'est dotée d'une approche de gestion de portefeuille de projets qui permettra de faciliter la planification, la réalisation et le suivi de ses investissements.

En lien avec ces travaux, de nouvelles règles d'affaires ont été élaborées pour guider les inscriptions au PDI. Ainsi, seuls les projets figurant au portefeuille de projets de l'Autorité sont présentés de manière chiffrée.

Les projets potentiels, quant à eux, peuvent être présentés en annexe. Si jugés pertinents, ils pourraient se retrouver dans un prochain PDI de l'Autorité de manière chiffrée.

3.2 LES PROJETS EN COURS

Les investissements en transport collectif contribuent à la vitalité du Grand Montréal en stimulant le développement économique, en diminuant la congestion routière et en offrant aux ménages de la région de Montréal un service de mobilité sécuritaire et abordable.

Plusieurs grands projets sont en cours de réalisation, notamment l'ajout prévu de cinq nouvelles stations à la ligne bleue du métro, le projet de SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX ou encore le REM, dont l'intégration au réseau actuel de transport collectif est sous la gouverne de l'Autorité.

À cela, s'ajoutent l'étude de projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro et le projet de mode structurant dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

La mobilité des personnes, notamment par le biais du développement des services de transport collectif, demeure au cœur des préoccupations de tous. L'élaboration du premier PSD de l'Autorité et la refonte tarifaire témoignent de cette volonté.

Ces démarches permettront aux forces vives de la région de se regrouper autour d'une vision unifiée de la mobilité pour les prochaines années.

Enfin, motivée à jouer un rôle central dans la transformation de secteur des transports, particulièrement collectifs, l'Autorité s'affaire à anticiper les besoins et à exploiter le plein potentiel de la technologie, tant en matière de mobilité intégrée que d'aide aux usagers. Pensons à la centrale de mobilité, en cours de définition, ou à la modernisation du système OPUS, en vue de l'intégration tarifaire en cours dans la région métropolitaine.

3.3 LES ACTIFS MÉTROPOLITAINS

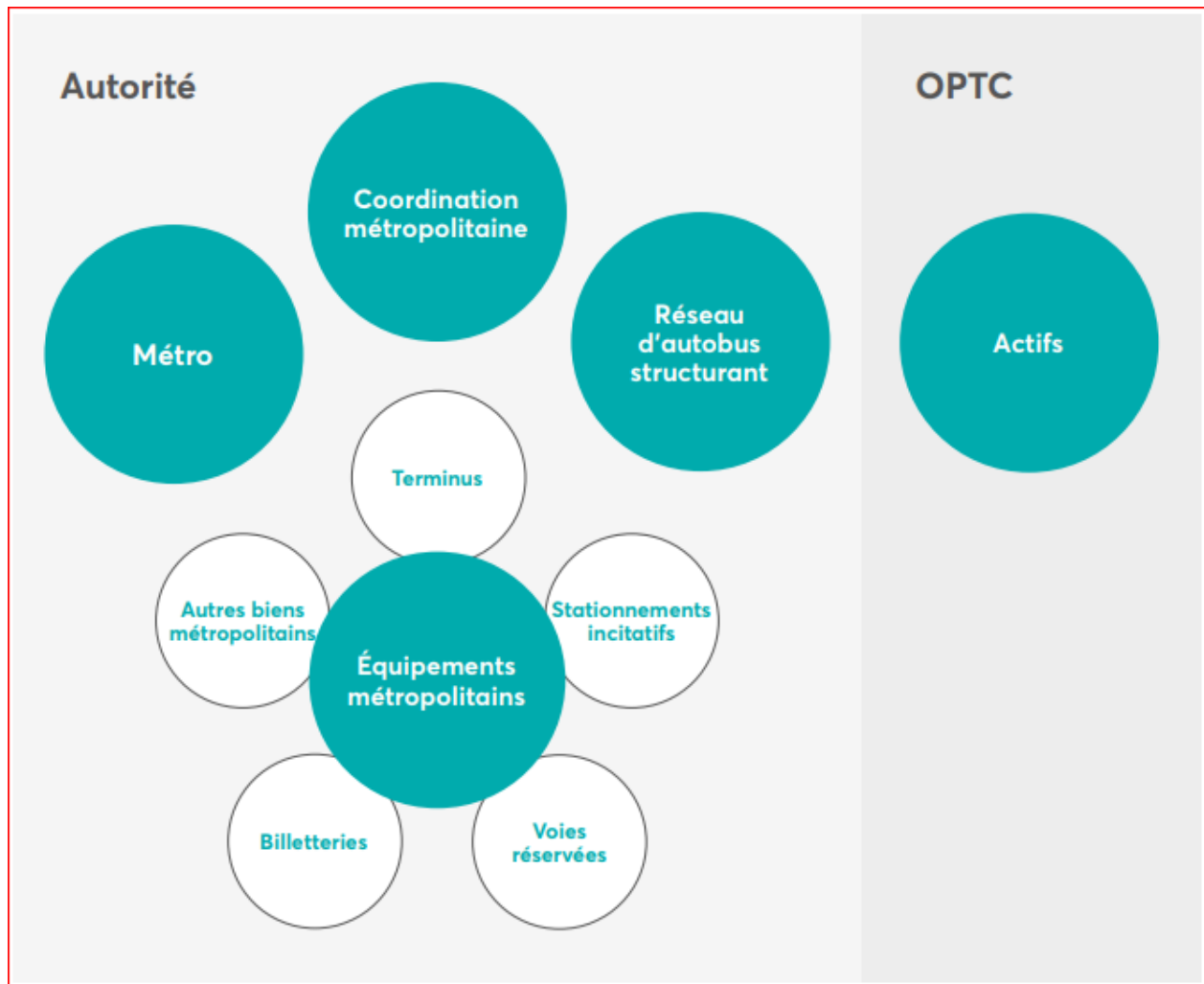
L'Autorité est propriétaire d'actifs à vocation métropolitaine. Le découpage suivant, tel qu'illustré à la figure 1, a été retenu pour les fins du présent document, soit quatre catégories :

- équipements métropolitains;
- réseau d'autobus structurant;
- métro (*cette catégorie ne contient pas de projet au présent programme des immobilisations*);
- coordination métropolitaine.

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

La catégorie d'actifs intitulée « Coordination métropolitaine » comprend entre autres des projets d'équipements de billettique, des projets technologiques et des systèmes de transport intelligent, dont l'application mobile Chrono.

Figure 1: Catégorisation des actifs en transport collectif dans la région métropolitaine



La propriété des actifs de vocation métropolitaine de la région a été transférée à l'ARTM à partir de sa création (juin 2017). La liste exhaustive des actifs de l'Autorité, en date de l'été 2020, peut être consultée en annexe 6.3.

Les actifs de l'Autorité requièrent diverses interventions dans le but d'entretenir et de maintenir leur état. Les interventions sont bonifiées par la rétroaction des OPTC lors de la gestion courante des sites, afin de bien répondre aux besoins de l'exploitation.

4 PORTRAIT FINANCIER

4.1 SUBVENTIONS

Certains projets de l'Autorité sont admissibles à des programmes de subventions aux immobilisations :

- le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) du MTQ;
- le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) du gouvernement fédéral et du MTQ;
- le Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif (PAGITC) du gouvernement fédéral et du MTQ.

Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de paiement. Les processus en place à l'Autorité permettent d'accéder à des subventions lorsque les critères d'admissibilité sont respectés.

L'Autorité finance les projets qui ne sont pas admissibles à une subvention ainsi que la portion non subventionnée des projets admissibles à une subvention.

4.2 IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE¹

Le 1^{er} juin 2017, à la suite des travaux du Comité de mise en œuvre du projet de loi 76 et en conformité avec le décret gouvernemental 527-2017, l'Autorité a assumé une portion de la dette à long terme de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en lien avec les actifs dont elle a hérité de cette entité. Le solde de ces emprunts, au 31 décembre 2020, se chiffrera à 111,37 M\$, dont 66,99 M\$ d'emprunts subventionnés. Pour l'exercice 2021, le service de la dette brut pour ces emprunts totalisera 17,09 M\$. L'Autorité recevra des subventions de 10,91 M\$, ce qui se traduira par un service de la dette net de subvention de 6,18 M\$. Ces prêts ont des termes allant jusqu'à 2042.

Le PDI 2021-2030 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme de 512,44 M\$, dont 354,07 M\$ d'emprunts subventionnés. La majeure portion de ces nouveaux emprunts est reliée à la catégorie d'actifs « Réseau d'autobus structurant » pour le projet SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX.

¹ Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

Le détail de la somme de 512,44 M\$ décrit ci-dessus et requis dans le cadre du PDI 2021-2030 se trouve au tableau 1.

Tableau 1 : Emprunts et subventions selon les catégories d'actifs²

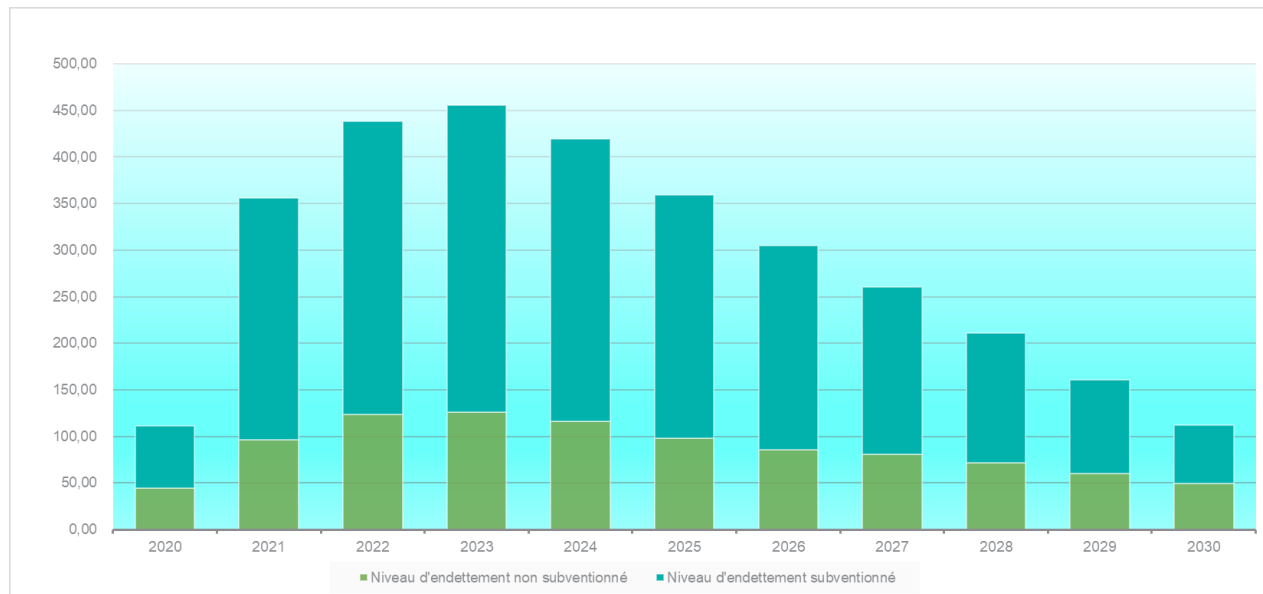
Catégorie d'actifs	Emprunt (M\$)	Portion subventionnée (M\$)	Portion non subventionnée (M\$)
Équipements métropolitains	72,74	6,76	65,99
Réseau d'autobus structurant	347,23	272,09	75,15
Coordination métropolitaine	92,46	75,23	17,23
TOTAL	512,44	354,07	158,36

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

Aucun emprunt n'est à considérer pour la catégorie « Métro » dans le programme des immobilisations 2021-2030 de l'Autorité, les montants du service de la dette net de subvention présentés dans le tableau 2 proviennent de la dette héritée de l'AMT.

Le terme de ces emprunts est de dix ans.

Figure 2 : Niveau d'endettement à long terme³⁴



En millions de \$	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Endettement non subventionné	44,38	96,14	123,70	126,29	116,28	98,15	85,91	81,12	71,58	60,61	49,14
Endettement subventionné	66,99	259,96	315,00	329,41	302,85	260,89	219,35	178,99	139,25	99,85	63,14
Total Endettement long-terme	111,37	356,09	438,70	455,70	419,13	359,04	305,26	260,11	210,82	160,46	112,28

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

² Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

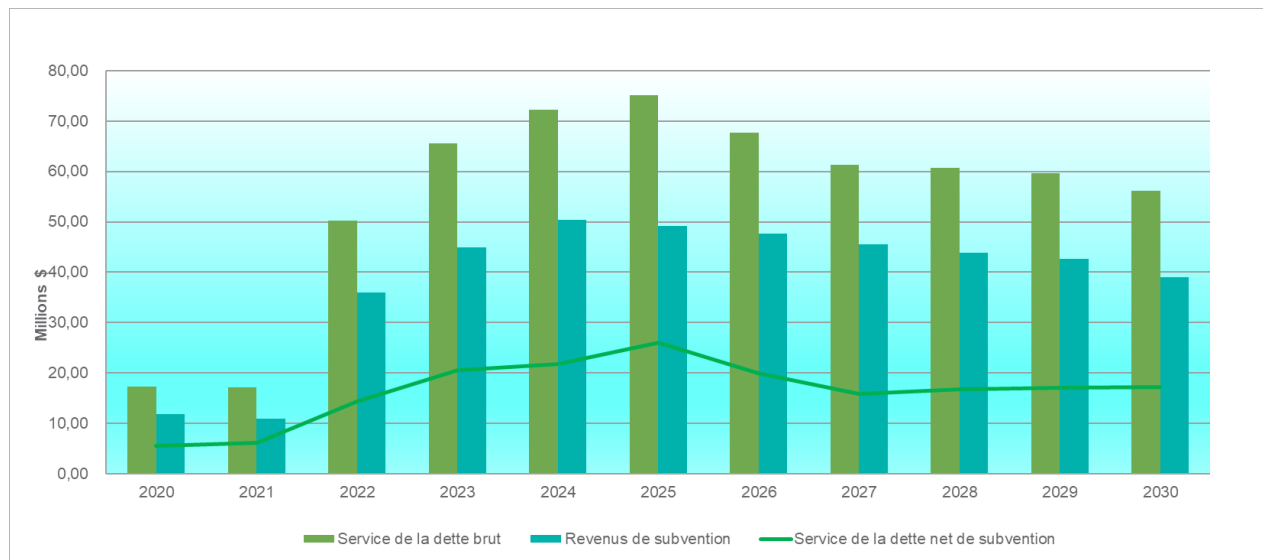
³ La figure 2 représente le niveau consolidé d'endettement à long terme, incluant la dette héritée de l'AMT.

⁴ Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

Le niveau d'endettement augmente significativement de 2021 à 2023 avec notamment la réalisation des projets SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, équipements de billetterie du REM, l'étude de projets structurants dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro et le plan de maintien d'actifs pour diminuer graduellement à partir de 2024. Le tableau précédent inclut le niveau de dette sur les emprunts hérités de l'AMT.

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

Figure 3 : Service de la dette – consolidé⁵



En millions de \$	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Service de la dette brut	17,33	17,09	50,24	65,51	72,19	75,17	67,65	61,40	60,67	59,61	56,17
Revenus de subvention	11,81	10,91	35,89	44,92	50,40	49,17	47,67	45,50	43,92	42,60	39,01
Service de la dette net de subvention	5,52	6,18	14,35	20,59	21,80	26,00	19,98	15,90	16,74	17,01	17,17

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 des quatre catégories d'actifs de l'Autorité, soit : Équipements métropolitains, Réseau d'autobus structurant, Métro⁶ et Coordination métropolitaine. Il n'inclut pas le service de la dette relié aux investissements des OPTC.

⁵ Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

⁶ Le PDI 2021-2030 de l'Autorité ne présente aucune inscription dans la catégorie « Métro ».

Tableau 2 : Service de la dette net pour les quatre catégories d'actifs de l'Autorité⁷

En millions de \$	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Service de la dette net de subvention Équipements métropolitains	3,82	3,39	4,87	9,46	8,90	6,48	7,17	5,19	6,26	6,75	7,13
Service de la dette net de subvention Réseau d'autobus structurant	0,53	1,66	7,74	9,20	10,55	16,72	10,68	8,64	8,47	8,29	8,11
Service de la dette net de subvention Métro	0,11	0,11	0,11	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Service de la dette net de subvention Coordination métropolitaine	1,07	1,03	1,63	1,83	2,34	2,79	2,13	2,06	2,02	1,97	1,93
Service de la dette net de subvention TOTAL	5,52	6,18	14,35	20,59	21,80	26,00	19,98	15,90	16,74	17,01	17,17

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. La progression, plus marquée entre 2022 et 2025, est liée notamment au projet SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, qui représente l'investissement le plus important de l'Autorité au Programme des immobilisations 2021-2030.

Le service de la dette net de subvention atteint un sommet de 26,00 M\$ en 2025. Cette évolution résulte principalement des projets : SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, équipements de billettique du REM et projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro.

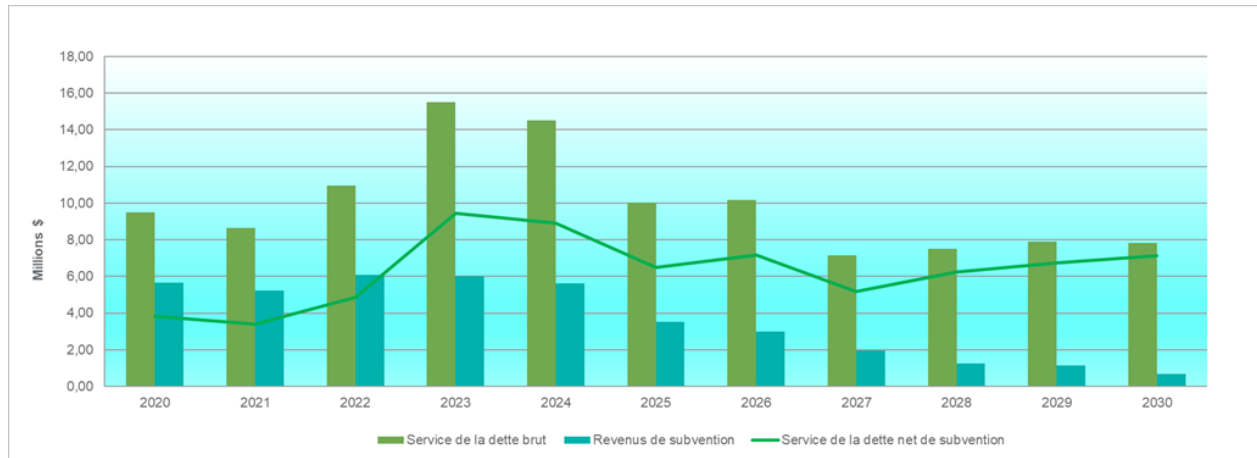
L'augmentation annuelle du service de la dette net de subvention, passant de 5,52 M\$ en 2020 à 26,00 M\$ en 2025, représentera un défi pour l'Autorité en termes de financement, mais aussi quant aux frais d'exploitation engendrés par les nouveaux actifs.

Le service de la dette net de subvention est payé par l'ensemble des revenus de l'Autorité, incluant ceux en provenance des contributions municipales.

Les figures 4 à 7 présentent les services de la dette propres à chaque catégorie d'actifs incluant la dette héritée de l'AMT.

⁷ Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

Figure 4 : Service de la dette – Équipements métropolitains

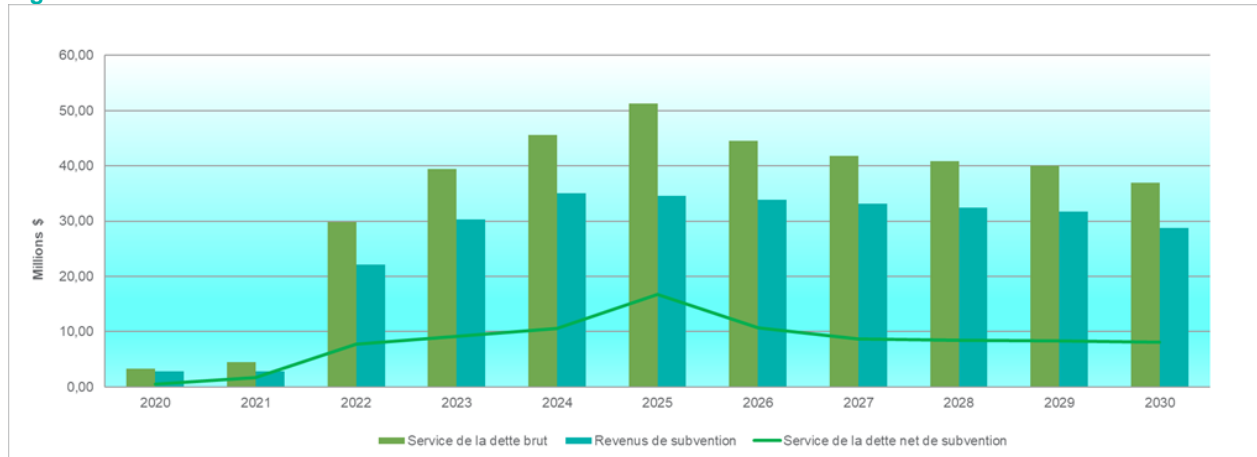


en millions de \$	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Service de la dette brut	9,49	8,64	10,95	15,49	14,51	10,02	10,17	7,16	7,52	7,89	7,83
Revenus de subvention	5,67	5,25	6,08	6,03	5,61	3,54	3,00	1,97	1,27	1,14	0,70
Service de la dette net de subvention	3,82	3,39	4,87	9,46	8,90	6,48	7,17	5,19	6,26	6,75	7,13

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

L'augmentation du service de la dette net de subvention pour la catégorie des « Équipements métropolitains », pour les années 2022 et 2023, s'explique principalement par le plan de maintien d'actifs.

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

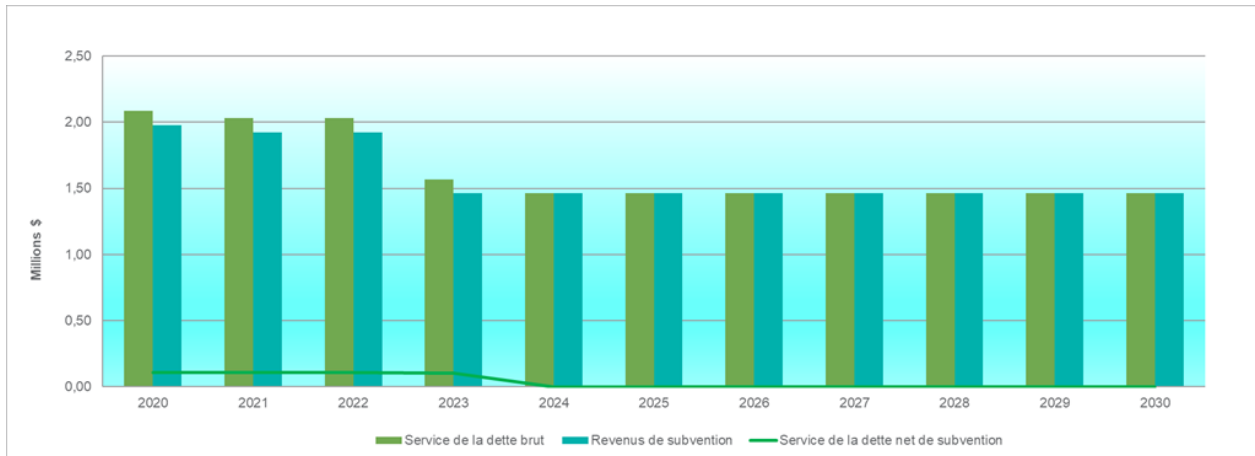


en millions de \$	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Service de la dette brut	3,36	4,43	29,86	39,48	45,65	51,28	44,52	41,79	40,92	40,03	36,90
Revenus de subvention	2,83	2,77	22,12	30,29	35,10	34,56	33,84	33,14	32,45	31,74	28,79
Service de la dette net de subvention	0,53	1,66	7,74	9,20	10,55	16,72	10,68	8,64	8,47	8,29	8,11

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

La catégorie réseau d'autobus structurant représente le service de la dette prévu pour le projet SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX et le projet structurant de transport collectif dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

Figure 6 : Service de la dette – Métro

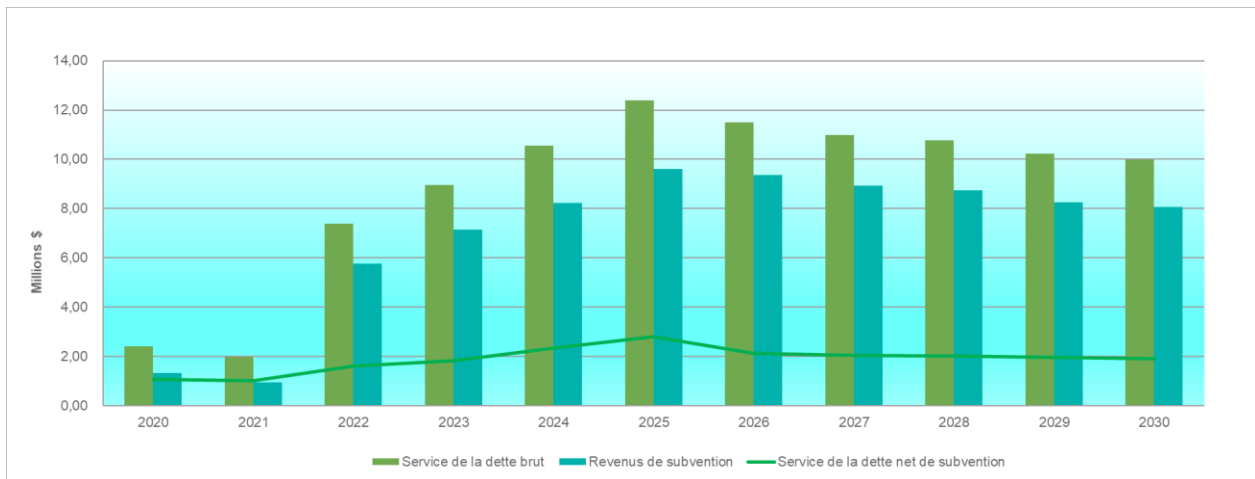


en millions de \$	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Service de la dette brut	2,08	2,03	2,03	1,57	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46
Revenus de subvention	1,98	1,92	1,92	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46
Service de la dette net de subvention	0,11	0,11	0,11	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

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 « métro » découle de la dette héritée de l'AMT et ne concerne pas le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, qui est présenté au PDI de la Société de transport de Montréal (STM). Les revenus de subvention couvrent une grande partie du service de la dette brut.

Figure 7 : Service de la dette – Coordination métropolitaine⁸



en millions de \$	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Service de la dette brut	2,41	1,99	7,40	8,97	10,56	12,41	11,49	10,99	10,76	10,23	9,98
Revenus de subvention	1,33	0,96	5,77	7,14	8,22	9,61	9,36	8,93	8,74	8,26	8,05
Service de la dette net de	1,07	1,03	1,63	1,83	2,34	2,79	2,13	2,06	2,02	1,97	1,93

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

⁸ Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

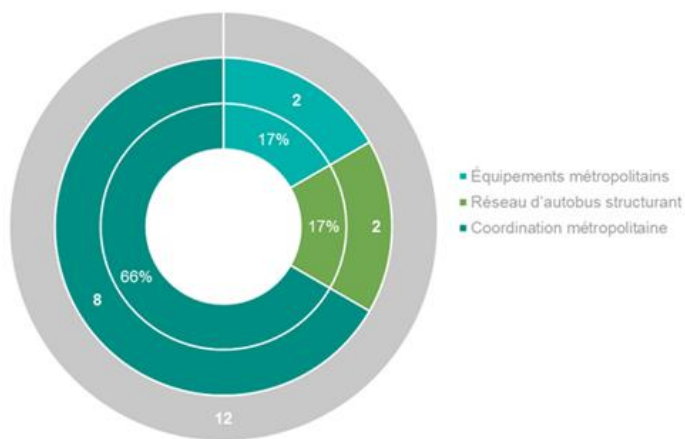
L'évolution du service de la dette net de subvention pour la catégorie « Coordination métropolitaine », sur la période de 2022 à 2025, est principalement due au projet équipements de billettique du REM et l'étude de projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro.

5 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS⁹

Le PDI 2021-2030 présente des investissements pour la période décennale concernée de 426,68 M\$, dont 161,71 M\$ en 2021. En ajoutant les investissements antérieurs et ultérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à 580,59 M\$. Le plan de maintien des actifs, pour sa part, représente 64,14 M\$ pour la période décennale.

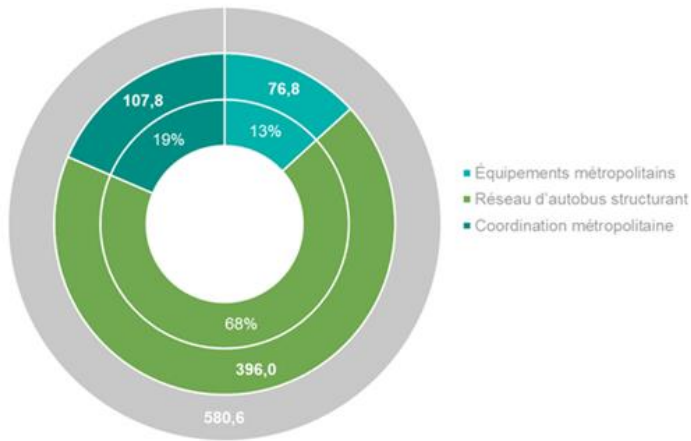
Le nombre de projets et la répartition des investissements sont présentés par catégories d'actifs aux figures 8 et 9.

Figure 8 : Répartition du nombre d'inscriptions en fonction des catégories d'actifs



⁹ Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

Figure 9 : Répartition des investissements (M\$) en fonction des catégories d'actifs



Le tableau sommaire suivant présente l'ensemble des investissements prévus, dont 393,77 M\$ pour le projet SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX (incluant la portion du Pont Pie-IX), ainsi que 53,52 M\$ et 36,29 M\$ pour, respectivement, le projet équipements de billettique du REM et l'étude de projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro.

Par ailleurs, des sommes réservées à des études sont prévues au budget d'exploitation 2021 de l'Autorité afin de soutenir les travaux préparatoires qui seront menés pour le compte de l'Autorité dans le développement de ses différents mandats.

Certains de ces travaux et études, en fonction des résultats obtenus, donneront lieu à des dépenses en immobilisations dans un programme subséquent.

Tableau 3: Sommaire des investissements (M\$) PDI 2021-2030¹⁰

	Programme de subvention visé	Antérieurs à 2021	2021	2022	2023	2024	2025	Total première période quinquennale	Total seconde période quinquennale	Ultérieurs à 2030	Total période décennale	Total
Équipements métropolitains												
Implantation des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur l'axe R-132 *	FAGTCP	0,89	9,60	0,23	-	-	-	9,83	-	-	9,83	10,52
Plan de maintien d'actifs *	Non admissible	1,90	8,93	13,31	4,73	3,39	5,29	35,65	28,49	0,16	64,14	66,26
Sous-total		2,65	18,53	13,54	4,73	3,39	5,29	45,48	28,49	0,16	73,97	76,78
Réseau d'autobus structurant												
Service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX *	FAGITC et FAGTCP	131,15	106,59	93,53	58,82	3,67	-	262,62	-	-	262,62	399,77
Projet structurant de transport collectif dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval *	FAGTCP	0,04	1,11	1,11	-	-	-	2,22	-	-	2,22	2,27
Sous-total		131,19	107,70	94,64	58,82	3,67	-	264,84	-	-	264,84	396,03
Coordination métropolitaine												
Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro *	PAFFITC et FAGTCP	9,27	22,87	4,15	-	-	-	27,02	-	-	27,02	36,29
Équipements de billetterie du Réseau express métropolitain (REM) *	FAGTCP	2,52	8,40	12,73	12,09	17,78	-	50,99	-	-	50,99	53,52
Programme d'entretien périodique d'acquisition OPUS (PEPA)	Non admissible	2,70	1,35	-	-	-	-	1,35	-	-	1,35	4,06
Application mobile Chrono *	PAFFITC et FAGTCP	3,52	1,27	1,21	-	-	-	2,48	-	-	2,48	6,00
Mise en œuvre d'un programme d'environnement analytique et intelligence d'affaires *	Non admissible et FAGTCP	1,52	0,30	-	-	-	-	0,30	-	-	0,30	1,82
Évolution du progiciel de gestion intégré	Non admissible	0,25	0,45	0,45	-	-	-	0,90	-	-	0,90	1,15
Rehaussement technologique	Non admissible	0,12	0,63	0,56	0,46	0,28	0,37	2,30	1,82	-	4,12	4,24
Amélioration des espaces locaux	Non admissible	-	0,20	0,24	0,26	-	-	0,70	-	-	0,70	0,70
Sous-total		19,90	35,47	19,34	12,81	18,05	0,37	86,05	1,82	-	87,87	107,77
TOTAL		153,74	161,71	127,52	76,36	25,12	5,66	396,37	30,31	0,16	426,68	580,59

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

Le détail de ces projets est présenté dans les sections suivantes.

¹⁰ Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

* Les intérêts à court terme et les frais d'émission sont inclus dans le total des inscriptions. Les hypothèses d'intérêts long terme sont exclues du total des inscriptions présentées au sommaire des investissements et représentent une somme totale de 73,46 M\$ pour les 8 inscriptions concernées.

5.1 ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les investissements prévus de 76,78 M\$ sont répartis en deux inscriptions : implantation des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur l'axe R-132 et plan de maintien des actifs.

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

Projet d'amélioration et de développement

Le projet consiste en la réalisation de MPB permanentes sur l'axe de la route 132 en direction est et ouest.

Plus particulièrement, le projet consiste à déployer des UAB (utilisation des accotements par autobus) sur 6 tronçons de la R-132 sur une longueur totale de 13,8 km.

Le projet vise à réduire l'impact des travaux majeurs du Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (PTLHL) sur le transport en commun de ce corridor et à faciliter le déplacement sur les axes avoisinants (A-20, R-132, A-25).

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

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0,19	9,46	0,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,69	9,88
Non capitalisables	0,50	0,14	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,15	0,65
Total	0,69	9,60	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,83	10,52
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0,37	6,43	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,44	6,81
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,32	3,17	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,40	3,71
Total	0,69	9,60	0,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,83	10,52
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														75%
Hypothèse d'intérêts long terme													Montant exclu du total projet d'une valeur de	1,17

Plan de maintien des actifs

Projet de maintien

Le PDI présente un plan de maintien des actifs comportant les interventions visant à favoriser la pérennité de ceux-ci, ainsi que le niveau des investissements nécessaires pour y parvenir. L'Autorité poursuit les actions de maintien visant à conserver ses actifs en bon état de fonctionnement et de service, afin de préserver leur valeur et de minimiser le déficit de maintien de ceux-ci.

Les activités du plan de maintien des actifs incluent la réalisation des études de diagnostic des équipements, la réalisation de plans et devis afin de réaliser des travaux d'entretien, de réparation, de mise à niveau des équipements, etc. Ces activités sont également bonifiées par la rétroaction des OPTC lors de la gestion courante des sites, afin de bien répondre aux besoins d'exploitation des actifs.

Investissements liés au plan de maintien des actifs

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0,87	6,59	9,69	3,30	2,06	3,77	3,99	6,62	3,72	2,71	2,98	-	45,43	46,30
Non capitalisables	1,09	2,34	3,62	1,43	1,33	1,52	1,60	2,55	1,50	1,57	1,24	0,16	18,71	19,95
Total	1,96	8,93	13,31	4,73	3,39	5,29	5,59	9,17	5,22	4,28	4,21	0,16	64,14	66,26
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,96	8,93	13,31	4,73	3,39	5,29	5,59	9,17	5,22	4,28	4,21	0,16	64,14	66,26
Total	1,96	8,93	13,31	4,73	3,39	5,29	5,59	9,17	5,22	4,28	4,21	0,16	64,14	66,26
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														-
Hypothèse d'intérêts long terme													Montant exclu du total projet d'une valeur de	9,41

5.2 RÉSEAU D'AUTOBUS STRUCTURANT

Les investissements prévus de 396,03 M\$ sont répartis en deux inscriptions : service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX et projet structurant de transport collectif dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

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

Projet d'amélioration et de développement

Considéré comme l'axe en transport collectif le plus important à l'est de la ligne orange du métro, le SRB Pie-IX desservira des quartiers densément peuplés, des pôles d'activités majeurs et offrira des correspondances avec la ligne verte du métro, le train de banlieue de la ligne Mascouche, et le futur prolongement de la ligne bleue du métro.

Il a été décidé, en date du 5 février 2020, que le SRB Pie-IX, à Montréal, serait prolongé de l'avenue Pierre-De Coubertin jusqu'à la rue Notre-Dame par l'ajout de trois nouvelles stations. Le SRB Pie-IX comprendra donc vingt stations (dix-huit à Montréal et deux à Laval), dont une station terminale à Laval comprenant un stationnement incitatif de 750 places.

À terme, le projet de SRB intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX permettra aux quelque 40 000 usagers quotidiens des services de transport collectif circulant dans cet axe de profiter d'aménagements sécuritaires, efficaces et agréables, au sein d'un projet urbain socialement acceptable. Le projet permettra d'augmenter la capacité du service à plus de 70 000 usagers par jour tout en garantissant une meilleure fluidité et régularité du service.

Plus qu'un simple projet d'infrastructure de transport collectif, le SRB Pie-IX s'insère dans une approche de requalification complète de l'axe Pie-IX, ce qui inclut par conséquent la reconstruction des infrastructures municipales, l'intégration de systèmes de transport intelligents ainsi que l'amélioration et le verdissement de l'aménagement urbain. Il tient compte également des intérêts des citoyens riverains et des commerçants, comme de ceux des différents partenaires dont le MTQ, les villes de Montréal (incluant quatre arrondissements) et de Laval, Hydro-Québec, Énergir, Bell, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), la STM, la STL et exo.

Le projet, en bref

- Bonification de l'offre de transport collectif dans les deux directions sur 13 km (11 km à Montréal et 2 km à Laval).
- Gain de temps de parcours pour les usagers.
- Acquisition de 24 autobus (20 de 60 pieds pour la STM ; 4 de 40 pieds pour la Société de transport de Laval (STL)).
- Requalification des infrastructures municipales sur le territoire montréalais, ainsi que le réaménagement de l'espace public. Ces interventions seront effectuées dans le cadre du projet intégré, en partenariat avec la Ville de Montréal.
- Requalification par le MTQ du Pont Pie-IX incluant l'aménagement d'une voie réservée en direction sud pour le SRB.
- Gestion du projet confiée à un bureau de projet conjoint Autorité / Ville de Montréal dans lequel la STM agit comme gestionnaire délégué de l'Autorité. Cette dernière conserve son rôle d'approbateur.

Le gouvernement du Québec étant fermement engagé à favoriser l'électrification des transports avec ses partenaires, ce projet prévoit l'acquisition de 24 autobus électriques ou hybrides. Il importe aussi de mentionner que les sommes ci-dessous excluent les coûts reliés à leur achat, qui seront présentés respectivement dans les programmes des immobilisations de la STL et de la STM.

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

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	123,56	105,05	91,91	57,72	3,60	-	-	-	-	-	-	-	258,27	381,84
Non capitalisables	7,58	1,54	1,62	1,11	0,08	-	-	-	-	-	-	-	4,35	11,93
Total	131,15	106,59	93,53	58,82	3,67	-	-	-	-	-	-	-	262,62	393,77
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	98,31	79,89	69,64	42,42	2,76	-	-	-	-	-	-	-	194,70	293,02
Gouv. fédéral	0,02	-	1,23	4,40	-	-	-	-	-	-	-	-	5,63	5,65
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	32,81	26,70	22,66	12,01	0,92	-	-	-	-	-	-	-	62,29	95,10
Total	131,15	106,59	93,53	58,82	3,67	-	-	-	-	-	-	-	262,62	393,77
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														100% et 75%
Hypothèse d'intérêts long terme													Montant exclu du total projet d'une valeur de	50,13

Projet structurant de transport collectif dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval

Projet d'amélioration et de développement

Le projet structurant de transport collectif dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval fait l'objet de travaux visant à élaborer un dossier d'opportunité (DO), comme prévu par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Bien que l'axe Notre-Dame et de la Concorde représente un important corridor de déplacements est-ouest, il ne dispose actuellement pas d'équipement de transport collectif structurant. La congestion routière sur cet axe affecte la vitesse commerciale des autobus et provoque des pertes de temps importantes. Le projet vise donc la recherche d'une solution optimale de transport collectif dans cet axe afin d'y améliorer la fluidité des déplacements.

Il est à noter que les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du DO, de la fiche avant-projet (FAP) et des études préliminaires.

Investissements liés au projet structurant de transport collectif dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	0,04	1,11	1,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,22	2,27
Total	0,04	1,11	1,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,22	2,27
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0,01	0,83	0,84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,67	1,67
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,04	0,28	0,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,56	0,59
Total	0,04	1,11	1,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,22	2,27
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														100 % et 75%
Hypothèse d'intérêts long terme													Montant exclu du total projet d'une valeur de	0,21

5.3 COORDINATION MÉTROPOLITAINE

Les investissements prévus de 107,77 M\$ sont répartis à travers plusieurs inscriptions dans le PDI 2021-2030 et concernent à la fois des projets technologiques et des projets de transport collectif.

Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro¹²

Projet d'amélioration et de développement

¹² Voir la « Note au lecteur » à la section « 3. Cadre de réalisation », concernant « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ».

L'étude de projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro font l'objet de travaux visant à élaborer un DO, comme prévu par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Les travaux, dans une vision intégrée des besoins afin d'identifier la solution optimale de transport collectif pour la Rive-Sud, réunissent sous la même étude un corridor de 15 kilomètres, sur le boulevard Taschereau, entre La Prairie et le terminus Longueuil, et un corridor de 12 kilomètres entre le terminus Longueuil et l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Jacques-Cartier.

Il est à noter que les coûts indiqués pour cette inscription comprennent uniquement les coûts du DO, de la FAP et des études préliminaires.

Investissements liés aux projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultimeurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisables	9,27	22,87	4,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,02	36,29
Total	9,27	22,87	4,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,02	36,29
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	8,81	22,87	4,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,02	35,83
Gouv. fédéral	0,30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,30
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,16
Total	9,27	22,87	4,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,02	36,29
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														90 % et 100 %
Hypothèse d'intérêts long terme														4,12

Équipements de billettique du Réseau express métropolitain (REM)

Projet d'amélioration et de développement

Dans le cadre de la réalisation du REM, l'Autorité est responsable de la fourniture, de l'installation, de la mise en service, de l'exploitation et de la maintenance ainsi que du remplacement des équipements de vente et perception des titres de transport dans l'ensemble des stations. Les équipements seront compatibles avec le système OPUS et s'inscriront dans le cadre des travaux de la refonte tarifaire.

Le projet comprend l'acquisition, l'installation ainsi que l'intégration au système central OPUS des équipements de billettique pour les vingt-six stations du REM et les trois terminus métropolitains construits aux stations Brossard, Panama et Pointe-Claire.

Investissements liés aux équipements de billettique du Réseau express métropolitain (REM)

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	2,48	8,27	12,50	11,85	17,41	-	-	-	-	-	-	-	50,03	52,52
Non capitalisables	0,04	0,12	0,22	0,25	0,37	-	-	-	-	-	-	-	0,96	1,00
Total	2,52	8,40	12,73	12,09	17,78	-	-	-	-	-	-	-	50,99	53,52
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0,92	5,40	8,87	8,49	13,10	-	-	-	-	-	-	-	35,86	36,78
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,61	3,00	3,85	3,61	4,68	-	-	-	-	-	-	-	15,13	16,74
Total	2,52	8,40	12,73	12,09	17,78	-	-	-	-	-	-	-	50,99	53,52
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														75%
Hypothèse d'intérêts long terme													Montant exclu du total projet d'une valeur de	7,75

Programme d'entretien périodique d'acquisition OPUS

Projet de maintien

La solution OPUS, comme tout système informatique, doit être mise à jour régulièrement. Ce programme vise à faire face aux enjeux de désuétude des différentes composantes et à permettre l'acquisition de nouveaux équipements afin de maintenir le taux de disponibilité et de performance de ces équipements de ventes et perception.

Investissements liés au programme d'entretien périodique d'acquisition OPUS

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	2,70	1,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,35	4,06
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	2,70	1,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,35	4,06
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	2,70	1,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,35	4,06
Total	2,70	1,35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,35	4,06
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														-
Hypothèse d'intérêts long terme														-

Application mobile Chrono

Projet d'amélioration et de développement

L'évolution de l'application mobile Chrono permettra de consolider son rôle de planificateur d'itinéraires principalement grâce à de nouvelles fonctionnalités, l'intégration de nouveaux partenaires de la mobilité, ainsi que l'ajout d'informations pour faciliter les déplacements des usagers.

Investissements liés à l'application mobile Chrono

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	3,50	1,25	1,19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,44	5,94
Non capitalisables	0,02	0,02	0,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,04	0,06
Total	3,52	1,27	1,21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,48	6,00
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	2,03	0,95	0,91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,86	3,89
Gouv. fédéral	0,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,86
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,62	0,32	0,30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,62	1,24
Total	3,52	1,27	1,21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,48	6,00
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														90 % et 75 %
Hypothèse d'intérêts long terme													Montant exclu du total projet d'une valeur de	0,64

Environnement analytique et d'intelligence d'affaires

Projet d'amélioration et de développement

Ce projet consiste à doter l'Autorité d'un entrepôt de données centralisé et structuré ainsi que d'une infrastructure technologique lui permettant d'exploiter ces données. Cela permettra de répondre aux besoins de l'Autorité en matière d'analytique avancée et d'intelligence d'affaires au profit de la région métropolitaine.

Investissements liés à l'environnement analytique et d'intelligence d'affaires

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	1,21	0,30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,30	1,51
Non capitalisables	0,30	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,31
Total	1,52	0,30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,30	1,82
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	0,22	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,10	0,31
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	1,30	0,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,20	1,51
Total	1,52	0,30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,30	1,82
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														75%
Hypothèse d'intérêts long terme														0,04

Évolution du progiciel de gestion intégré

Projet d'amélioration et de développement

Le projet consiste à ajouter des fonctionnalités ou des modules au progiciel de gestion intégré de l'Autorité et à apporter des améliorations aux fonctions existantes dans le but d'améliorer et de soutenir nos processus.

Investissements liés à l'évolution du progiciel de gestion intégré

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0,25	0,45	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,90	1,15
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,25	0,45	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,90	1,15
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,25	0,45	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,90	1,15
Total	0,25	0,45	0,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,90	1,15
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														
Hypothèse d'intérêts long terme														

Rehaussement technologique

Projet d'amélioration et de développement

Afin d'assurer la performance, la fiabilité, la sécurité et la normalisation du parc informatique de l'Autorité ainsi que pour prévenir et contrer sa désuétude, des investissements en continu sont nécessaires.

Le projet vise l'ajout et le remplacement de postes de travail, d'équipements de réseau, de serveurs et de logiciels ainsi que d'équipements technologiques pour les salles de visioconférence selon le plan de désuétude interne de l'Autorité, en fonction de la durée de vie utile des actifs informatiques.

Investissements liés aux investissements et renouvellement du parc informatique

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	0,07	0,46	0,46	0,36	0,23	0,28	0,41	0,37	0,40	0,23	0,16	-	3,36	3,43
Non capitalisables	0,05	0,18	0,09	0,09	0,04	0,09	0,06	0,08	0,08	0,03	-	-	0,76	0,81
Total	0,12	0,63	0,56	0,46	0,28	0,37	0,47	0,45	0,49	0,26	0,16	-	4,12	4,24
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	0,12	0,63	0,56	0,46	0,28	0,37	0,47	0,45	0,49	0,26	0,16	-	4,12	4,24
Total	0,12	0,63	0,56	0,46	0,28	0,37	0,47	0,45	0,49	0,26	0,16	-	4,12	4,24
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														
Hypothèse d'intérêts long terme														

Amélioration des espaces locatifs

Projet d'amélioration et de développement

L'Autorité est locateur de plusieurs emplacements commerciaux sur des sites dont elle est propriétaire.

Ces investissements permettent le développement de nouveaux locaux commerciaux, la rénovation d'espaces actuellement occupés ainsi que la remise en état des espaces à la fin des baux et la préparation de locaux pour de nouveaux locataires. Ils offrent ainsi la flexibilité requise

pour assumer une saine gestion des espaces locatifs tout en assurant que des services de proximité sont accessibles aux abords du transport collectif.

Investissements liés à l'amélioration des espaces locatifs

(en millions de dollars)	Antérieurs	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Ultérieurs	Total 10 ans	Total projet
INVESTISSEMENTS														
Capitalisables	-	0,20	0,24	0,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,70
Non capitalisables	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	0,20	0,24	0,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,70
SUBVENTIONS														
Gouv. provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouv. fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM	-	0,20	0,24	0,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,70
Total	-	0,20	0,24	0,26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,70
Taux de subvention attendu des dépenses admissibles														-
Hypothèse d'intérêts long terme														-

6 ANNEXES

6.1 INITIATIVES À L'ÉTUDE

L'Autorité œuvre à la réalisation de plusieurs initiatives lui permettant de remplir sa mission.

Ces travaux sont majoritairement en lien avec des initiatives du document « Proposition d'actions prioritaires en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal », dans le cadre du Plan de relance économique du Québec, mais visent également certaines des dernières initiatives du « Plan des initiatives de développement du transport collectif » (PIDTC).

Ces initiatives pourraient donner lieu à de nouvelles inscriptions chiffrées dans un PDI subséquent et à des ajustements aux inscriptions existantes.

Liste des initiatives qui sont présentes dans le document « Propositions d'actions prioritaires en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal », et qui pourraient être présentées de manière chiffrée dans un prochain PDI

Initiatives
Stationnements sécurisés pour vélos
Centrale de mobilité
Évolution solution billettique (ESB)
Réfection des terminus Henri-Bourassa et Côte-Vertu
Accès aux stations du REM – Programme
Ajouts de quais au terminus Montmorency
Étude pour la reconstruction des terminus Angrignon, Radisson et Dorval

6.2 ÉTUDES DU PIDTC

Les inscriptions du PIDTC sont présentées en annexe de manière chiffrée afin de garder une traçabilité pour les demandes de subvention à venir, tel que requis dans l'autorisation ministérielle reçue le 4 juillet 2018. À cet égard, une demande de subvention consolidée pour l'élaboration des fiches d'avant-projets réalisées dans le cadre du PIDTC sera déposée au MTQ.

Liste des études pouvant bénéficier d'une aide financière dans le cadre du PIDTC - Autorisation ministérielle du 4 juillet 2018

Objet de l'étude	Montants dépensés (en milliers de \$)	Commentaires
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro à Montréal et Laval.	86 \$	
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du boulevard de la Concorde à Laval	41 \$	Montant présenté à l'intérieur de l'inscription « Projet structurant de transport collectif dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval »
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du boulevard des Laurentides à Laval	41 \$	
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil	127 \$	Montant présenté à l'intérieur de l'inscription « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro »
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe Brossard Longueuil		
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe de la ligne rose reliant le nord-est et le sud-ouest de Montréal.	106 \$	
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour permettre un accès direct au centre-ville à la ligne Mascouche (à Montréal et dans la Couronne Nord), notamment par un mode compatible avec le REM.	45 \$	
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour le prolongement du SRB Pie-IX jusqu'au boulevard Notre-Dame à Montréal	33 \$	Montant présenté à l'intérieur de l'inscription « SRB rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX »
Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant reliant la Couronne Nord, le sud-est de Montréal et le centre-ville dans l'axe de la rue Notre-Dame.	87 \$	

6.3 ACTIFS DE L'AUTORITÉ

STATIONNEMENTS INCITATIFS		EXPLOITANT	VOIES RÉSERVÉES		EXPLOITANT
Stationnement Cartier		STL	VR A10 (Montréal et Rive-Sud)		exo
Stationnement Chevrier		RTL	VR A10/A30-A35		exo
Stationnement De Montarville		RTL	VR A13/A440		exo
Stationnement Dorval		exo	VR A20		RTL
Stationnement Le Carrefour		STL	VR A25		exo
Stationnement Montmorency		STL	VR A25/A440		exo
Stationnement Namur (est et ouest)		STM	VR Approches TCV		exo
Stationnement Radisson		STM	VR Bretelle Chevrier		RTL
Stationnement Saint-Martin		STL	VR Bretelle Taschereau		RTL
Stationnement Seigneurial		RTL	VR Carrie-Derick		exo
Stationnement Sherbrooke		STM	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 Marc-Cantin		exo
			VR Mesure préférentielle Auguste/Taschereau		RTL
			VR Mesure préférentielle Sherbrooke		STM
			VR Newman		STM
			VR Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges		STM
			VR Pont Champlain		exo
			VR Pont Victoria		RTL
			VR Riverside		RTL
			VR Route 125/Pie-IX (Laval)		STM
			VR Route 125/Pie-IX (Montréal)		STM
			VR Route 132/134		exo
			VR Saint-Charles		RTL
			VR Sherbrooke Est		STM
			VR Taschereau		RTL
TERMINUS		EXPLOITANT	AUTRES BIENS MÉTROPOLITAINS		EXPLOITANT
Terminus Angrignon		STM	Gare d'autocars de Montréal		STM
Terminus Cartier		STL	Station Amos		STM
Terminus Centre-Ville (inclut Mansfield)		exo	Système OPUS		STM
Terminus Côte-Vertu		STM			
Terminus De Montarville		RTL			
Terminus Dorval		STM			
Terminus Henri-Bourassa Sud		STM			
Terminus Le Carrefour		STL			
Terminus Longueuil		RTL			
Terminus Montmorency		STL			
Terminus Radisson		STM			
BILLETTERIES		EXPLOITANT			
Gare Centrale		exo			
Gare Lucien-L'Allier		exo			
Gare Parc		exo			
Gare Ste-Thérèse		exo			
Gare Vendôme		exo			
Terminus Angrignon		exo			
Terminus Cartier		STL			
Terminus Centre-Ville (TCV)		exo			
Terminus Longueuil		RTL			
Terminus Montmorency		STL			
Terminus Radisson		exo			

* En date de l'été 2020

6.4 ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

Objet	Description
AMT	Agence métropolitaine de transport
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSEM	Commission des services électriques de Montréal
DO	Dossier d'opportunité
FAP	Fiche avant-projet
MTQ	Ministère des Transports du Québec
MPB	Mesures préférentielles pour bus
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAGITC	Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
PIDTC	Plan des initiatives de développement du transport collectif
PQI	Plan québécois des infrastructures
PSD	Plan stratégique de développement
PTLHL	Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
REM	Réseau express métropolitain
SRB	Service rapide par bus
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal