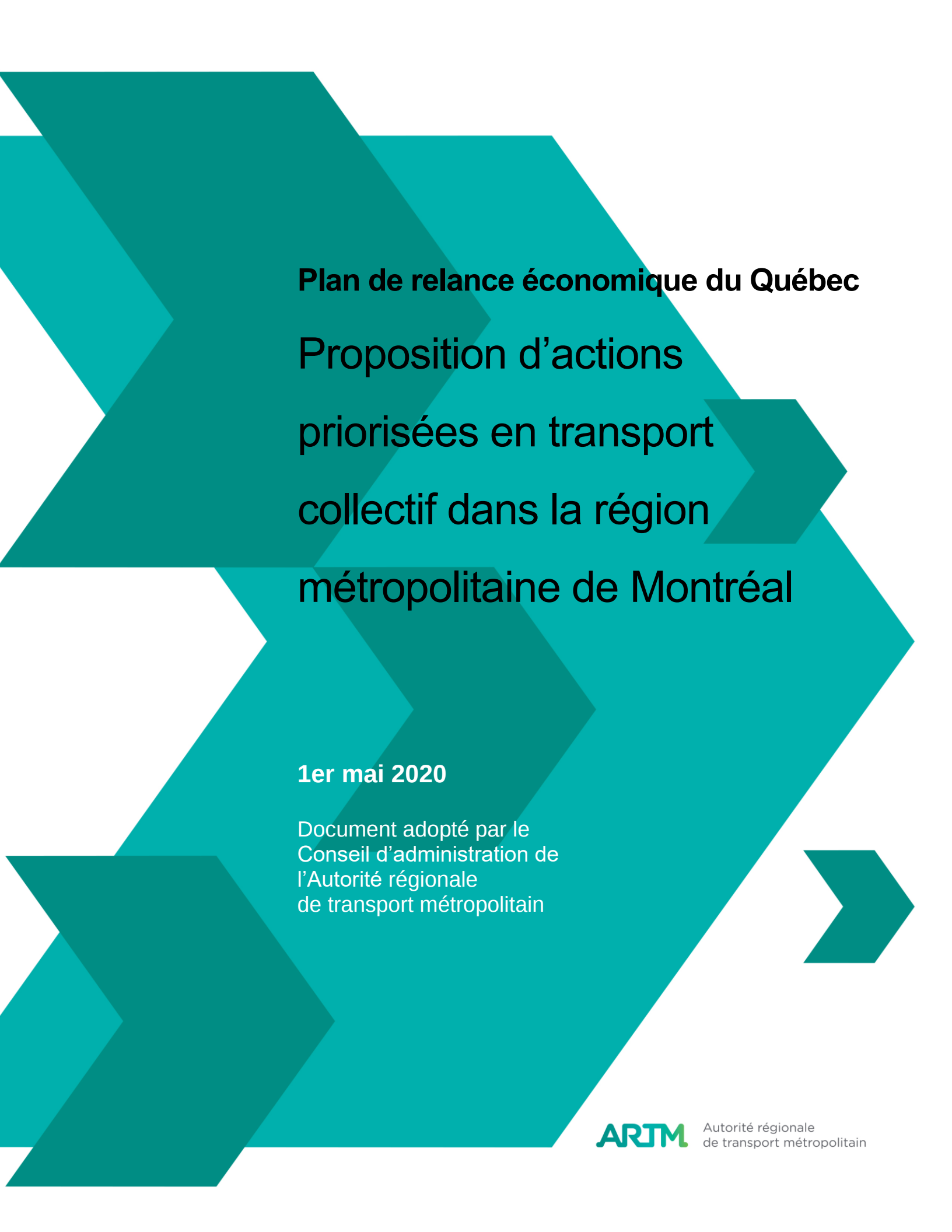




Plan de relance économique du Québec

**Proposition d'actions
priorisées en transport
collectif dans la région
métropolitaine de Montréal**

1er mai 2020

Document adopté par le
Conseil d'administration de
l'Autorité régionale
de transport métropolitain



Autorité régionale
de transport métropolitain

Table des matières

SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	7
L'INDUSTRIE DU TRANSPORT COLLECTIF	8
Les retombées économiques du transport collectif	8
Le transport collectif, partenaire de la relance économique du Québec	9
Cinq axes d'interventions	9
Cinq critères de sélection	9
Trois phases de réalisation	10
LES CONDITIONS DE RÉUSSITE	11
Une action concertée à tous les niveaux.....	11
Un financement pris en charge par les gouvernements du Québec et du Canada	11
Des processus de planification et d'approbation accélérés et simplifiés	11
LES INTERVENTIONS PRIORITAIRES	12
Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques	12
Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus	13
Développer et déployer les outils informatiques et technologiques	14
Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes	14
Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif	15
Sommaire des interventions prioritaires	16
TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES INTERVENTIONS PRIORITAIRES	18



**Dans une perspective
de développement durable
et de cohésion régionale,
l'ARTM 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.**

Sommaire

Ce document de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) présente **des interventions et des projets prioritaires de transport collectif** visant à soutenir les plans de relance économique des gouvernements du Québec et du Canada au sortir de la pandémie de la COVID-19. Les actions proposées :

- Concernent des projets majeurs d'infrastructures publiques et des programmes regroupant de multiples interventions pouvant **générer un impact économique dans plusieurs secteurs de l'économie**, notamment dans la production manufacturière, la construction, le transport des marchandises, les services informatiques, la technologie ou les services-conseils;
- Visent à générer **des retombées économiques à court terme (2020, 2021, 2022)** et à préparer des interventions qui se réaliseront à partir de 2023;
- Généreront un impact économique ayant un **contenu majoritairement québécois et canadien**;
- Répondent aux objectifs du projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal (PSD), élaboré par l'ARTM, et aux orientations gouvernementales et métropolitaines en matière de mobilité et d'aménagement du territoire.

Ces actions sont regroupées en cinq axes d'interventions :

1. **Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques de transport collectif**
2. **Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus**
3. **Développer et déployer les outils informatiques et technologiques**
4. **Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes**
5. **Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif**

L'ARTM encourage vivement le gouvernement à mettre en place des conditions favorables afin de matérialiser rapidement les investissements grâce à :

- **Une action concertée à tous les niveaux**

L'ARTM et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) doivent agir de concert avec le gouvernement du Québec, les organismes de transport collectif (OPTC) et les municipalités afin de proposer et mettre en place ce plan d'interventions prioritaires en transport collectif;

- **Un financement pris en charge par les gouvernements du Québec et du Canada**

Le financement des projets soumis devrait être totalement assuré par des subventions gouvernementales et le gouvernement devrait autoriser une hausse des taux de subvention des investissements normalement reconnus;

- **Un processus d'approbation accéléré et simplifié**

Le processus d'approbation des projets pourrait être accéléré si le gouvernement acceptait d'intégrer les phases des dossiers d'opportunité et des dossiers d'affaires lors de la planification des projets.

Trois phases de réalisation sont proposées :

- **Phase I : Agir maintenant**, en 2020 et 2021, avec des interventions pouvant être réalisées rapidement ;
- **Phase II : Soutenir la relance**, en 2022, avec des interventions soutenant les efforts initiés en 2020 et 2021 ;
- **Phase III : Préparer l'avenir**, lors des années 2023 et suivantes, avec des interventions arrimant celles des phases I et II à celles soutenues par le PSD de l'Autorité, le PMAD de la CMM et la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec.

Les investissements proposés sont de l'ordre de **9,2 milliards de dollars**, répartis selon ces trois phases (de 2020 à 2023), tel qu'illustré dans le tableau ci-joint, dont bénéficieraient majoritairement les secteurs économiques québécois des services professionnels, de la construction, de la fabrication manufacturière et des technologies de l'information.

Axes d'interventions prioritaires et investissements (en millions de dollars)

Interventions à prioriser	Investissements			
	Phase I 2020-2021	Phase II 2022	Phase III 2023 et suivantes	Total
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques	274 \$	842 \$	3 140 \$	4 256 \$
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus	120 \$	65 \$	55 \$	240 \$
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques	194 \$	96 \$	131 \$	421 \$
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes	1 132 \$	1 144 \$	1 201 \$	3 477 \$
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif	260 \$	180 \$	379 \$	819 \$
Total des investissements:	1 981 \$	2 327 \$	4 905 \$	9 213 \$

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

Total des investissements (en millions de dollars) par secteur d'activités économiques

Phases du Plan de relance	Secteurs économiques ***				
	SP	C	F	TI	Total
Phase I (2020-2021)	1 476 \$	168 \$	227 \$	109 \$	1 981 \$
Phase II (2022)	213 \$	1 599 \$	307 \$	209 \$	2 327 \$
Phase III (2023 et suivantes)	263 \$	3 723 \$	683 \$	236 \$	4 905 \$
Total des investissements par secteur économique	1 952 \$	5 489 \$	1 217 \$	554 \$	9 213 \$
% des investissements par secteur économique	21,2%	59,6%	13,2%	6,0%	100,0%
Contenu québécois	Élevé	Élevé	Moyen	Moyen à élevé	Élevé

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Introduction

La pandémie de la COVID-19 qui frappe le Québec, comme une grande partie de la population mondiale, a des répercussions graves sur la santé publique, qui ont obligé le gouvernement du Québec à décréter des mesures de confinement et de distanciation sociale.

Les efforts soutenus par le personnel des sociétés de transport permettent de maintenir le service essentiel de transport collectif durant cette pandémie, participant ainsi à la mobilité des personnes dans ce contexte particulier de crise de santé publique.

Dans la perspective de la mise en place de programmes de relance économique, actuellement en préparation par les gouvernements du Québec et du Canada, et d'une reprise graduelle des activités une fois la pandémie maîtrisée, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) propose des mesures et des interventions en vue d'appuyer, à court et à moyen terme, ces efforts de relance économique.

Le transport collectif est un vecteur important de relance économique d'une part en soutenant des projets et des interventions qui auront des retombées rapides dans différents secteurs de l'économie (fabrication, construction, technologies de l'information, services-conseils) et, d'autre part, en offrant des services de mobilité essentiels à la reprise des activités quotidiennes de la population.

Cette proposition est soumise en vue d'appuyer les programmes de relance économique qui seront déployés par les gouvernements du Québec et du Canada au sortir de la pandémie.

Elle s'appuie entre autres sur la démarche que l'ARTM s'apprêtait à rendre publique en mars 2020 sur le projet de Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif. Ce projet de PSD identifie les programmes et les interventions prioritaires en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Le PSD découle de travaux engagés depuis 2018 avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités de la région métropolitaine, les organismes publics de transport collectif (OPTC) et des partenaires de la société civile.

Les projets soumis dans le cadre de cette proposition ont été déterminés dans une perspective de réalisation à court terme. Ils représentent de nouveaux projets à mettre en œuvre et s'ajoutent aux projets actuellement en cours sans compromettre ces derniers. La volonté de l'ARTM et de ses partenaires métropolitains est d'accélérer les projets en cours et de lancer de nouveaux projets à court terme pour soutenir la nécessaire relance économique au sortir de la pandémie actuelle.

Les projets et les interventions proposés visent à déployer le transport collectif en tant qu'élément de solution incontournable afin de réduire l'émission des GES et la congestion routière, de consolider le territoire métropolitain et de participer à l'amélioration de la santé publique et de la qualité de vie des citoyens.

Ils respectent ainsi les orientations de la Politique de mobilité durable (PMD), adoptée par le gouvernement du Québec en 2018, ainsi que la vision métropolitaine d'aménagement soutenue par la CMM.

L'industrie du transport collectif

Les retombées économiques du transport collectif

Le transport en commun est un service public essentiel de mobilité dont dépendent plusieurs millions de personnes. De plus, ce secteur d'activité génère des retombées économiques importantes dans la région métropolitaine de Montréal et au Québec.

L'exploitation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal représente, en 2019, plus de 12 000 emplois directs dans les sociétés de transport. À cela s'ajoutent des retombées indirectes en termes d'emplois et de contrats attribués aux fournisseurs externes.

Une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) sur les retombées et bénéfices économiques du transport collectif, parue en novembre 2010¹, présentait les conclusions suivantes² :

- En 2009, les OPTC de la région métropolitaine Montréal avaient dépensé 1,8 milliard \$;
- Ces dépenses avaient alors généré une valeur ajoutée dans l'économie québécoise de 1,1 milliard \$ et soutenu 14 110 emplois-années (10 595 emplois directs et 3 515 emplois indirects);
- L'impact sur les recettes des gouvernements provincial et fédéral était évalué à 217,1 millions \$ et 85,9 millions \$ respectivement pour cette année de 2009;
- L'impact du transport en commun sur l'économie québécoise se répercuterait en retombées près de trois fois supérieures à celles du transport privé par automobile.

Le caractère industriel du matériel de transport collectif (autobus, voitures de métro, installations et équipements) et la construction d'infrastructures (réseaux du métro et de trains de banlieue, SRB, voies réservées, systèmes de télécommunication), se traduisent par des investissements majeurs qui ont des retombées économiques locales en termes d'emplois.

De plus, en soutenant l'accroissement de la part modale du transport collectif, ces investissements participent aux bénéfices économiques reconnus du transport collectif en réduisant les dépenses des ménages en transport et en stationnement, tout en diminuant la congestion routière et ses effets négatifs sur l'économie et l'environnement. L'étude de la CCMM résume ainsi ces bénéfices économiques positifs du transport collectif³ :

- Un gain de productivité en réduisant la congestion routière et en améliorant la rapidité des déplacements;
- L'optimisation de l'occupation du sol en favorisant la densité des activités résidentielles et d'emploi sur le territoire et en assurant une croissance de la valeur foncière de la région;

¹ CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN, *Le transport en commun – Au cœur du développement économique de Montréal*, novembre 2010, 58 p.

² *Idem*, page 19.

³ *Idem*, pages 26-29

- L'amélioration de l'accessibilité des travailleurs et des consommateurs aux différents lieux d'activités économiques et de consommation;
- L'amélioration du pouvoir d'achat des ménages en réduisant leur coût de transport⁴, qui représentait la troisième dépense en importance (15,7% des dépenses totales des ménages en 2008) après le logement et l'alimentation.

La CCMM conclut son rapport en précisant qu'en plus des bénéfices sur la qualité de l'air et la réduction des GES, la consommation d'énergie verte, la santé publique et la sécurité routière, le transport en commun augmente la compétitivité économique de la région quant à la rétention et l'attraction d'investissements et des talents pour son développement économique.

Le transport collectif, partenaire de la relance économique du Québec

La proposition de l'ARTM vise à soutenir la relance de l'économie du Québec au sortir de la pandémie de la COVID-19. Non seulement ces interventions participeront directement à la reprise de l'activité économique, mais elles permettront aussi d'améliorer l'offre et la qualité des services de transport collectif.

Le choix des projets et des interventions a été établi en collaboration avec la CMM, les municipalités et les organismes de transport en commun (OPTC) de la région de Montréal. Il répond également aux stratégies et critères retenus par l'ARTM dans la préparation du premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

Cinq axes d'interventions

Dans le cadre du programme québécois de relance économique, l'ARTM propose de mettre l'accent sur cinq axes d'interventions :

1. Réaliser des grands projets d'infrastructures publiques de transport collectif
2. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus
3. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques
4. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes
5. Accélérer l'électrification du transport.

Cinq critères de sélection

En plus d'être conformes aux stratégies soutenues par l'ARTM, les projets et les programmes proposés répondent aux critères suivants :

- Les projets ou programmes doivent participer à donner une impulsion à l'activité économique, voire accélérer la reprise à court terme;
- Les retombées économiques doivent se manifester dans différents secteurs de l'économie bien implantés au Québec, comme :
 - la fabrication de matériel roulant et d'équipements;
 - la construction d'immeubles et d'infrastructures;

⁴ *Idem*, pages 26 et 27. Le coût unitaire (2009) d'un déplacement en transport en commun étant plus faible (0,16 \$/km) que le coût moyen d'utilisation individuelle d'une automobile (0,47 \$/km), incluant les coûts variables et les coûts fixes.

- le développement d'équipements et de systèmes d'information et de communication;
 - les services-conseils;
- Les projets et leurs retombées économiques doivent avoir un contenu majoritairement québécois et canadien;
- Les projets proposés doivent tenir compte de leur état d'avancement dans le processus d'élaboration, d'approbation et de réalisation :
 - Les projets soumis constituent de nouveaux investissements publics qui n'ont pas encore obtenu de confirmation de financement gouvernemental;
 - Les projets sont à une étape avancée de planification, en voie d'élaboration des plans et devis ou de réalisation et peuvent être mis en œuvre à court terme avec un devancement des investissements prévus;
- Les projets proposés doivent couvrir l'ensemble des secteurs géographiques de la région métropolitaine de manière à soutenir la reprise des activités socio-économiques dans l'ensemble des secteurs et faire appel à la capacité de réalisation de l'ensemble des organismes publics de transport en commun.

Trois phases de réalisation

Trois phases de réalisation sont proposées, en mettant l'accent sur les interventions à court terme des phases I et II :

- **Phase I : Agir maintenant**, en 2020 et 2021, avec des interventions pouvant être réalisées rapidement;
- **Phase II : Soutenir la relance**, en 2022, avec des interventions soutenant les efforts initiés en 2020 et 2021;
- **Phase III : Préparer l'avenir**, lors des années 2023 et suivantes, avec des interventions arrimant celles des phases I et II à celles soutenues par le PSD de l'Autorité, le PMAD de la CMM et la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec.

Les conditions de réussite

La crise actuelle représente un défi sans précédent pour l'économie du Québec. Les mesures déployées pour y faire face doivent être à la mesure de ce défi.

L'ARTM encourage vivement le gouvernement à mettre en place des conditions favorables afin de matérialiser rapidement les investissements.

Une action concertée à tous les niveaux

L'ARTM et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) doivent agir de concert avec le gouvernement du Québec, les organismes de transport collectif (OPTC) et les municipalités afin de proposer et mettre en place ce plan d'interventions prioritaires en transport collectif.

Un financement pris en charge par les gouvernements du Québec et du Canada

Le financement des projets soumis devrait être totalement assuré par des subventions gouvernementales.

Le gouvernement devrait autoriser une hausse des taux de subvention des investissements normalement reconnus.

De plus, pour faire face aux besoins de liquidités à court terme, il est demandé d'accélérer le financement des projets déjà autorisés.

Des processus de planification et d'approbation accélérés et simplifiés

Les processus d'approbation des projets devraient être accélérés par :

- L'intégration des phases des dossiers d'opportunité et des dossiers d'affaires lors de la planification des projets et par la réduction des délais d'approbation entre chaque phase;
- La publication des modalités du Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif financé au titre de l'Entente bilatérale sur les infrastructures;
- Le remboursement des dépenses admissibles réalisées avant l'autorisation formelle des projets.

En soutien à l'accélération de la réalisation des projets, le gouvernement devrait adopter un projet de loi spéciale pour la libération et l'expropriation des terrains nécessaires à la réalisation des grands projets d'infrastructures publiques en transport collectif. Dans le cas du prolongement de la ligne bleue du métro, l'adoption d'un tel projet de loi serait un atout afin de respecter le calendrier de réalisation.

Les interventions prioritaires

L'ARTM compte prendre part à la relance économique du Québec en soutenant cinq axes d'interventions prioritaires en transport collectif qui auront un impact économique majeur. Les interventions proposées correspondent à des investissements directs de l'ordre de 9,2 milliards de dollars, répartis dans les trois phases de réalisation entre 2020 et 2023, et dont bénéficieraient en majorité les secteurs économiques québécois des services professionnels, de la construction, de la fabrication et des technologies de l'information.

L'évaluation des investissements demeure préliminaire, à cette étape de la proposition, et est sujette à une révision plus précise en vertu des processus d'évaluation reconnus.

Les cinq axes d'interventions et leurs projets appuient les stratégies de développement du transport collectif de la région métropolitaine, en lien avec la vision métropolitaine d'aménagement du territoire soutenue par la Communauté métropolitaine de Montréal. Les interventions proposées ont été déterminées en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal, les municipalités et les OPTC de la région métropolitaine de Montréal.

Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques

De grands travaux d'infrastructures publiques sont en cours de planification ou de réalisation dans la région métropolitaine, reconnus dans le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020-2030 du gouvernement du Québec. Dans le contexte d'un Plan de relance économique, ces projets se doivent d'être maintenus, voire même accélérés. Citons notamment :

- La construction du Réseau express métropolitain (REM) tel que désigné ;
- Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, de la station Saint-Michel à Anjou;
- La construction du SRB Pie-IX entre le boulevard Saint-Martin, à Laval, et la rue Notre-Dame Est, à Montréal;
- L'étude de décongestion de la branche est de la ligne orange du métro, en vue de l'élaboration de solutions à long terme;
- L'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville;
- L'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval, ainsi que pour relier le REM sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly.

De même, l'ARTM poursuit des travaux de valorisation de ses actifs et de ses équipements, dont notamment le réaménagement du terminus de Longueuil, en vue d'améliorer la qualité du service aux usagers du métro et des autobus et en soutien au développement immobilier adjacent.

En complément des importants travaux d'infrastructures de transport collectif actuellement en cours dans la région métropolitaine, d'autres axes de modes structurants, actuellement sous étude, devraient être mis en priorité de réalisation afin de soutenir le développement du réseau de transport collectif structurant (RTCS) de la région métropolitaine.

Les interventions proposées visent des investissements majeurs de l'ordre de 4,25 milliards de dollars sur une portée de court, de moyen, voire de long terme, entraînant des impacts positifs dans plusieurs secteurs de l'économie (services-conseils, fabrication, construction).

Les municipalités proposent également au gouvernement de jumeler aux projets majeurs d'infrastructures de transport collectif des ententes de réalisation d'aménagement du domaine public, associées à l'intégration urbaine de ces projets.

La « **Proposition d'actions priorisées en transport collectif** » élaborée vise ainsi à:

- **Initier la planification** du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et **lancer la réalisation** du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc;
- **Initier l'identification et la mise en place** d'un réseau métropolitain de modes structurants (tramways, SRB ou autres) :
 - En priorisant les projets de tramways actuellement à l'étude, notamment le corridor de Taschereau – Roland-Therrien ;
 - En considérant le territoire de Repentigny dans l'étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville ;
 - En accélérant la planification d'autres corridors porteurs à l'échelle métropolitaine en termes d'offre de service de transport collectif et d'aménagement du territoire;
 - Selon une approche favorisant l'homogénéité du matériel roulant, des systèmes de contrôle et du mode d'opération ainsi que les fournisseurs québécois.

Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus

Le projet de PSD vise aussi à renforcer et à développer le réseau de transport collectif structurant (RTCS) en augmentant le niveau de service dans les corridors existants où les services d'autobus peuvent être améliorés. Le déploiement de voies réservées pour autobus, en priorité où l'offre de service existante le nécessite, permet d'envisager des interventions à court terme évaluées à 240 millions de dollars qui feront appel au secteur de la construction, en plus d'améliorer l'offre de service de transport collectif. FILIGRANE

Les mesures proposées consistent à accélérer :

- **La planification et la réalisation**, avec le MTQ, du déploiement de voies réservées aux autobus et au covoiturage sur des tronçons du réseau routier national et autoroutier, notamment dans les axes de la R-132, entre le terminus de Longueuil et la rue De Montarville, à Boucherville, de la R-116, entre les villes de McMasterville et de Mont-Saint-Hilaire, et de la R-117 dans la couronne nord;

De même, l'ARTM invite le MTQ à accélérer les projets de voies réservées déjà inscrits au PQI (2020-2030), notamment sur les autoroutes 13, 15, 20, 25, 30, 40, 440, 640 et la route 116, et en considérant également l'autoroute 19;

- **La planification et la réalisation** du programme de déploiement des mesures préférentielles aux autobus dans les municipalités. L'aménagement de voies réservées est envisagé dans les axes suivants :
 - À Montréal, notamment sur les avenues du Parc/de Bleury, les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Saint-Michel, des Sources et des Trinitaires, ainsi que les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Vertu/Sauvé;

- À Laval, notamment sur les boulevards Le Corbusier et de la Concorde, ainsi qu'aux approches du terminus Montmorency;
- À Longueuil, notamment sur les boulevards Cousineau, du Quartier, Rome et Grande-Allée, ainsi qu'aux approches du terminus Panama;
- Dans les couronnes, notamment à Châteauguay (boulevards d'Anjou et Saint-Jean-Baptiste), LaPrairie (chemin Saint-Jean), Terrebonne (boulevard des Seigneurs) et Repentigny (rue Notre-Dame).

Développer et déployer les outils informatiques et technologiques

Ces outils sont des éléments de la prochaine centrale de mobilité en développement, du renouvellement des systèmes billettiques (vente et perception des titres et tarifs) et des systèmes d'information aux usagers.

Leur mise en œuvre fait appel autant aux firmes de technologie pour produire les logiciels et les applications requises qu'aux firmes aptes à développer les systèmes billettiques et les équipements d'information. Ces projets, de l'ordre de 421 millions de dollars, soutiendront l'accélération de la mise en place de l'intégration tarifaire désirée dans la région métropolitaine ainsi que la qualité de l'information auprès de la clientèle, tout en améliorant l'accessibilité aux services.

La « **Proposition d'actions priorisées en transport collectif** » élaborée par l'ARTM vise à accélérer la planification, la modernisation et l'acquisition des équipements nécessaires à :

- La mise en place de la centrale de mobilité;
- La modernisation du système OPUS;
- Le renouvellement du système de gestion des abonnements tarifaires;
- La mise en place de l'environnement informationnel et d'intelligence d'affaires métropolitain.

Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes

Les OPTC disposent déjà d'un ensemble de projets identifiés pour le maintien et l'amélioration des actifs et la mise aux normes des équipements et installations. Ces projets peuvent être mis en œuvre rapidement. Ils permettraient l'amélioration de la qualité et de l'efficacité du service de transport collectif. Ils sont évalués à près de 3,5 milliards de dollars et embrassent les secteurs de la fabrication, de la construction et des services professionnels dans les domaines suivants :

- L'acquisition et le remplacement de matériel roulant;
- Le maintien et l'amélioration d'infrastructures existantes;
- L'installation d'équipements relatifs à l'accessibilité universelle;
- Le déploiement d'abribus et d'équipements d'intégration des modes actifs.

De même, certains de ces projets visent à adapter les équipements et les installations aux changements climatiques et à favoriser la construction et l'adaptation de ces équipements aux standards internationaux en matière de construction écoresponsable.

Accélérer l'électrification du réseau de transport collectif

Près de la moitié des déplacements en transport collectif est effectuée par des modes électrifiés, dans la région métropolitaine. L'électrification du reste du réseau pourrait être accélérée à l'aide d'investissements d'environ 820 millions de dollars.

La « **Proposition d'actions prioritaires en transport collectif** » élaborée par l'ARTM vise à accélérer:

- La planification et la réalisation de l'adaptation des infrastructures et des équipements, comme les garages et les bornes de recharge tout en favorisant le développement du savoir-faire québécois, notamment dans le domaine des bornes de recharges et des systèmes d'optimisation de recharge. Ces projets permettraient aussi de soutenir la consolidation d'entreprises au sein de la grappe industrielle dédiée à l'électrification des transports;
- L'acquisition de matériel roulant électrique (autobus, voitures de métro ou de tramway) qui serait fabriqué majoritairement au Québec.

La construction et l'adaptation de centres de transport et de garages aptes à recevoir des autobus électriques représentent une condition préalable à l'électrification des flottes d'autobus. Ces investissements présentent des bénéfices majeurs : soutenir la relance économique, initier la mise en œuvre de l'électrification des réseaux d'autobus et doter les organismes de transport d'installations d'entretien et de remisage des véhicules favorisant la fiabilité et la qualité des services aux usagers.

En ce qui concerne la fabrication des autobus, les entreprises québécoises sont des partenaires de longue date des organismes de transport collectif du Québec. Elles affichent un important leadership nord-américain dans ce domaine et agissent comme pilier de ce secteur d'activité économique et sont un grand générateur d'exportations. La production de prototypes d'autobus urbains entièrement électriques à grande autonomie ainsi que leur production de masse est actuellement prévue entre 2021 et 2023. L'accélération de ces efforts, combinés à la mise en place d'un imposant programme de tests et de rodage, permettrait d'accroître plus rapidement l'électrification des réseaux d'autobus, de consolider le positionnement national et international du Québec à cet égard et de faciliter la mise en opération de ces véhicules.

Sommaire des interventions prioritaires

Les tableaux 1 et 2 qui suivent présentent la répartition des investissements directs des axes d'interventions proposés, évalués à quelque 9,2 milliards de dollars, selon les trois phases de réalisation et les secteurs économiques.

L'évaluation des investissements demeure préliminaire, à cette étape de la proposition, et est sujette à une révision plus précise en vertu des processus d'évaluation reconnus.

Tableau 1. Axes d'interventions prioritaires et investissements (en millions de dollars)

Interventions à prioriser	Investissements			
	Phase I 2020-2021	Phase II 2022	Phase III 2023 et suivantes	Total
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques	274 \$	842 \$	3 140 \$	4 256 \$
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus	120 \$	65 \$	55 \$	240 \$
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques	194 \$	96 \$	131 \$	421 \$
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes	1 132 \$	1 144 \$	1 201 \$	3 477 \$
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif	260 \$	180 \$	379 \$	819 \$
Total des investissements:	1 981 \$	2 327 \$	4 905 \$	9 213 \$

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

Notons que ces investissements auraient un contenu majoritairement québécois. En effet, selon un bulletin de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) publié en 2018⁵, et portant sur l'impact économique de tranches de 100 millions de dollars pour six grands secteurs d'activité économique au Québec, la proportion de contenu québécois en termes de valeur ajoutée totale par dollar de production en 2018 est estimée à 0,71 pour le secteur de la construction, 0,51 pour le secteur de la fabrication, et 0,83 pour le secteur des autres services.

Sur la base de ces ratios estimés par l'ISQ et des liens intersectoriels généralement observés dans le secteur du transport collectif selon la nature de l'investissement, on peut qualifier le ratio de contenu québécois dans les investissements directs en transport collectif comme étant :

- Élevé dans les secteurs des services professionnels et de la construction;
- Moyen à élevé dans le secteur des technologies de l'information;
- Moyen dans le secteur manufacturier.

⁵ Institut de la statistique du Québec, *Impact économique pour le Québec, Simulations pour une sélection de secteurs productifs réalisées avec le modèle intersectoriel du Québec*, Bulletin annuel, édition 2018, page 2

**Tableau 2. Total des investissements (en millions de dollars)
par secteur d'activités économiques et selon les phases**

Phases du Plan de relance	Secteurs économiques ***				
	SP	C	F	TI	Total
Phase I (2020-2021)	1 476 \$	168 \$	227 \$	109 \$	1 981 \$
Phase II (2022)	213 \$	1 599 \$	307 \$	209 \$	2 327 \$
Phase III (2023 et suivantes)	263 \$	3 723 \$	683 \$	236 \$	4 905 \$
Total des investissements par secteur économique	1 952 \$	5 489 \$	1 217 \$	554 \$	9 213 \$
% des investissements par secteur économique	21,2%	59,6%	13,2%	6,0%	100,0%
Contenu québécois	Élevé	Élevé	Moyen	Moyen à élevé	Élevé

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Tableaux récapitulatifs des interventions prioritaires

Les tableaux qui suivent rassemblent les différents projets et programmes relatifs aux cinq axes d'interventions prioritaires proposés par l'ARTM. Ces projets et programmes ont été répertoriés avec la collaboration des OPTC.

Les interventions ne sont pas présentées par ordre de priorité et les montants présentés correspondent aux investissements directs des interventions.

Le Tableau 3 présente :

- Une synthèse des programmes et des interventions principales répartis selon les cinq axes d'intervention;
- Les investissements globaux estimés pour chacun de ces axes;
- Les secteurs économiques visés par ces projets selon les trois phases du plan de relance proposé.

Le Tableau 4 présente plus en détail les projets relatifs aux programmes illustrés dans le Tableau 2 qui y sont surlignés en vert et qui seront précisés davantage au cours des prochaines semaines. C'est le cas, par exemple, des mesures préférentielles pour autobus (« MPB ») sur les axes autoroutiers et dans les rues locales, ou des interventions de maintien des actifs.

Les Tableaux 5.1, 5.2 et 5.3 illustrent les investissements globaux dans chacun des cinq axes d'intervention pour chacune des trois phases et selon chaque secteur économique visé par ce plan de relance.

Tableau 3. Sommaire des interventions et programmes à prioriser *

	Interventions à prioriser	Responsable de la mise en œuvre	PQI	Horizon			Investissements pour le plan de relance (2020-2023) (millions de \$)
				Phase I 2020-2021	Phase II 2022	Phase III 2023 et suivantes	
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							4 256 \$
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc	STM		●	●	●	
				SP - C	SP - C	SP - C	
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM	ARTM		●	●	●	
				SP - C	SP - C	SP - C	
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien	RTL	●	●	●	●	
				SP	SP - C - F	SP - C - F	
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval	STL	●	●	●	●	
				SP	SP - C	C	
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine	ARTM	●	●	●	●	
				SP	SP	SP	
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							240 \$
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	ARTM - exo		●			
				SP - C - F			
7	MPB - Réseaux locaux	exo - RTL - STL - STM		●	●	●	
				SP - C - F	SP - C - F	SP - C - F	
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							421 \$
8	Développement de systèmes de vente et de perception	ARTM		●	●	●	
				SP - TI	SP - TI	SP - TI	
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine	ARTM - exo - STL		●	●	●	
				SP - TI	SP - TI	SP - TI	
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							3 477 \$
10	Amélioration et développement des pôles d'échange	ARTM - exo - STL - STM		●	●	●	
				SP - C - F	SP - C - F	SP - C - F	
11	Amélioration de l'expérience des usagers	exo - STL		●	●		
				SP - C - F	C - F		
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs	ARTM - RTL		●	●	●	
				SP - C - F	C - F	C - F	
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes	exo		●	●	●	
				SP	SP - C - F	SP - C - F	
14	Remplacement du matériel roulant existant	exo		●	●	●	
				SP - F	SP - F	SP - F	
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures	exo - RTL - STL - STM		●	●	●	
				SP - C - F	SP - C - F - TI	SP - C - F - TI	
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							819 \$
16	Électrification des véhicules et des garages	exo - RTL - STM		●	●	●	
				SP - F	SP - C - F	SP - C - F	
Total des investissements:							9 213 \$

Légende:

Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les interventions ne sont pas présentées par ordre de priorité

*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

**** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Tableau 4. Énumération des interventions par programme *

No.	Interventions à prioriser	Responsable de la mise en œuvre	Investissements pour le plan de relance (2020-2023) (millions de \$)
6. MPB - Axes routiers et autoroutiers			26 \$
6.1	MPB - axe R132 - (entre Terminus Longueuil et De Montarville)	ARTM	
6.2	VR - R116 (entre McMasterville et Saint-Hilaire)	exo	
6.3	VR - R117	exo	
7. MPB - Réseaux locaux			214 \$
7.1	MPB locales à Montréal		
7.1.1	Programme de VR de la STM : les avenues du Parc/de Bleury, les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Saint-Michel, des Sources et des Trinitaires, ainsi que les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Vertu/Sauvé	STM	
7.2	MPB locales à Longueuil		
7.2.1	VR - boul. du Quartier sud / Rome et viaduc Rome	RTL	
7.2.2	VR - axe Grande-Allée phase 3	RTL	
7.2.3	VR - boul. Cousineau	RTL	
7.2.4	VR - accès au terminus Panama / pôle Tisserand	RTL	
7.3	MPB locales à Laval		
7.3.1	MPB - boul. Le Corbusier (entre la A440 et St-Martin)	STL	
7.3.2	MPB - Approches du terminus Montmorency	STL	
7.3.3	MPB - boul. de la Concorde (incluant réfection viaduc et station de pompage)	STL	
7.4	MPB locales en Couornnes		
7.4.1	Programme de VR de exo : boul. d'Anjou et St-Jean-Baptiste à Châteauquay, chemin St-Jean à LaPrairie, R112 à Carignan, R337 et boul. des Seigneurs à Terrebonne, rue Notre-Dame à Repentigny.	exo	
8. Développement de systèmes de vente et de perception			262 \$
8.1	Déploiement de la centrale de mobilité	ARTM	
8.2	Modernisation du système OPUS (paiement ouvert et module billettique)	ARTM	
8.3	Renouvellement du système d'abonnements tarifaires	ARTM	
9. Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine			159 \$
9.1	Développement de l'environnement informationnel et d'intelligence d'affaires métropolitain	ARTM	
9.2	Développement de l'architecture TI et des systèmes d'aide à la planification, à l'exploitation et à l'information clientèle dans le contexte de l'électrification (incluant la gestion de la charge)	STL	
9.3	Optimisation des feux de circulation - méga-études de circulation et des feux et mise en œuvre de mesures touchant la circulation	STL	
9.4	Programme de transformation numérique accélérant le déploiement de solutions technologiques (améliorations des STI, équipements de ventes et de perception, SAEV, ESM, CRM, DIF, etc)	exo	
10. Amélioration et développement des pôles d'échange			371 \$
10.1	Pôles d'échange à Montréal		
10.1.1	Réfection des terminus Henri-Bourassa et Côte-vertu	ARTM - STM	
10.1.2	Études pour la reconstruction des terminus Angrignon, Radisson, Dorval	ARTM - STM	
10.2	Pôles d'échange à Laval		
10.2.1	Ajout de quais au terminus Montmorency	ARTM - STL	
10.3	Pôles d'échange en Couornnes		
10.3.1	Ligne de train Candiac : mise en permanence des gares Ste-Catherine, Delson, LaSalle, Du Canal et du garage Delson	exo	
10.3.2	Georges-Gagné : réaménagement du terminus et stationnement	exo	
10.3.3	Châteauquay : réaménagement du terminus et stationnement	exo	
10.3.4	Terminus et des stationnements à Chambly, Mascouche, Pointe-aux-Trembles, Repentigny, Vimont : mise en permanence des terminus et des stationnements temporaires	exo	
10.3.5	Terrebonne : agrandissement du stationnement	exo	
10.3.6	Contrecoeur : nouveau terminus	exo	
10.3.7	Repentigny : centre de service	exo	
11. Amélioration de l'expérience des usagers			4 \$
11.1	Mise en accessibilité universelle des arrêts - Laval (élargissements de dalles pour environ 1000 arrêts)	STL	
11.2	Déploiement de 100 abribus sur le réseau d'exo	exo	
12. Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs			3 \$
12.1	Implantation de 10 vélostations	ARTM	
12.2	Déploiement de supports à vélo et de vélostations	RTL	
13. Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes			194 \$
13.1	Postes abaisseurs - phase 1	STM	
13.2	Gare Lucien-L'Allier : réfection complète et recouvrement des quais	exo	
13.3	Programme de maintien des actifs : prolongements de quais ferroviaires, mise aux normes de voies ferrées dans les garages, remplacement de bâtiments, équipements et fosses d'inspection	exo	
14. Remplacement du matériel roulant existant			75 \$
14.1	Rénovation des 11 locomotives F59PHI	exo	
14.2	Rénovation des 22 voitures 2000	exo	
15. Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures			2 830 \$
15.1	Agrandissement et nouvelles installations - STM		
15.1.1	Portes palières ligne orange du métro	STM	
15.1.2	Projets de contrôle des trains de la ligne bleue du métro	STM	
15.1.3	Centre d'attache Nord-Ouest	STM	
15.2	Agrandissement et nouvelles installations - RTL		
15.2.1	Nouveau garage Saint-Hubert électrifié	RTL	
15.2.2	Enfouissement des lignes Hydro-Québec - garage Saint-Hubert	RTL	
15.2.3	Nouveau garage électrifié Vieux-Longueuil	RTL	
15.3	Agrandissement et nouvelles installations - STL		
15.3.1	Acquisition du terrain et localisation pour le prochain garage (études phase III)	STL	
15.3.2	Agrandissement garage phase 4 - stationnement 2190 Francis-Hughes	STL	
15.3.3	Construction du garage phase 4 et mesures d'accélération de la construction	STL	
15.4	Agrandissement et nouvelles installations - exo		
15.4.1	Étagement Montréal-Ouest (phase 3) : construction d'un étagement routier sur la rue West Broadway	exo	
15.4.2	CM Lachine : achat de terrains, construction d'un bâtiment d'essais et d'un bâtiment pour le profilage des roues, voies de garage supplémentaires	exo	
15.4.3	Gare unique à l'Île-Perrot : réaménagement des installations de transport aux gares de l'Île Perrot et de Terrasse Vaudreuil	exo	
15.4.4	Ligne Vaudreuil-Hudson : mise à niveau des voies ferrées et ponts M&O (entre Vaudreuil et Hudson)	exo	
15.4.5	Ligne Saint-Jérôme : programme de maintien d'actifs des ponts ferroviaires, amélioration du temps de transit et de l'accessibilité à la ligne	exo	
15.4.6	Ligne Saint-Hilaire : construction d'un abri ouvert, ventilé et chauffé pour réparer et inspecter les trains	exo	
15.4.7	Construction de 2 garages pour autobus d'exo	exo	
16. Électrification des centres de transport et des véhicules			819 \$
16.1	Programme d'électrification des centres de transport (phase 1)	STM	
16.2	Bonification du projet pilote d'autobus électriques de 30 et 40 pieds et acquisition de 5 autobus électriques de 40 pieds	RTL	
16.3	Projets d'acquisition de véhicules électriques - exo (70 midibus en 2021-2025 et de 90 autobus réguliers en 2023-2025)	exo	

* La liste des projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les interventions ne sont pas présentées par ordre de priorité

*** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

Tableau 5.1 Interventions à prioriser - Investissements par secteur économique - Phase I *

No.	Interventions à prioriser	Phase I 2020-2021				Investissements du plan de relance	
		SP	C	F	TI	Phase I (2020-2021) (millions de \$)	Total (2020-2023) (millions de \$)
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc	241 \$	33 \$	- \$	- \$	274 \$	4 256 \$
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM						
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien						
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval						
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine						
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	27 \$	88 \$	5 \$	- \$	120 \$	240 \$
7	MPB - Réseaux locaux						
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							
8	Développement de systèmes de vente et de perception	85 \$	- \$	- \$	109 \$	194 \$	421 \$
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine						
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							
10	Amélioration et développement des pôles d'échange	905 \$	47 \$	181 \$	- \$	1 132 \$	3 477 \$
11	Amélioration de l'expérience des usagers						
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs						
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes						
14	Remplacement du matériel roulant existant						
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures						
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							
16	Électrification des centres de transport et des véhicules	219 \$	- \$	41 \$	- \$	260 \$	819 \$
Total des investissements par secteur - Phase I		1 476 \$	168 \$	227 \$	109 \$	1 981 \$	9 213 \$
% des investissements par secteur - Phase I		74,5%	8,5%	11,5%	5,5%	100,0%	-

Légende:

 Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Tableau 5.2 Interventions à prioriser - Investissements par secteur économique - Phase II *

No.	Interventions à prioriser	Phase II 2022				Investissements du plan de relance	
		SP	C	F	TI	Phase II (2022) (millions de \$)	Total (2020-2023) (millions de \$)
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc	113 \$	729 \$	- \$	- \$	842 \$	4 256 \$
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM						
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien						
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval						
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine						
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	3 \$	59 \$	3 \$	- \$	65 \$	240 \$
7	MPB - Réseaux locaux						
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							
8	Développement de systèmes de vente et de perception	19 \$	- \$	- \$	77 \$	96 \$	421 \$
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine						
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							
10	Amélioration et développement des pôles d'échange	68 \$	697 \$	247 \$	132 \$	1 144 \$	3 477 \$
11	Amélioration de l'expérience des usagers						
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs						
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes						
14	Remplacement du matériel roulant existant						
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures						
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							
16	Électrification des centres de transport et des véhicules	9 \$	115 \$	56 \$	- \$	180 \$	819 \$
Total des investissements par secteur - Phase II		213 \$	1 599 \$	307 \$	209 \$	2 327 \$	9 213 \$
% des investissements par secteur - Phase II		9,1%	68,7%	13,2%	9,0%	100,0%	

Légende:

 Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)

Tableau 5.3 Interventions à prioriser - Investissements par secteur économique - Phase III *

No.	Interventions à prioriser	Phase III 2023 et suivantes				Investissements du plan de relance	
		SP	C	F	TI	Phase III (millions de \$)	Total (2020-2023) (millions de \$)
I. Réaliser de grands projets d'infrastructures publiques							
1	Initier la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu'à la gare Bois-Franc	155 \$	2 630 \$	354 \$	- \$	3 140 \$	4 256 \$
2	Programme d'accès tous modes aux stations du REM						
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien						
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval						
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l'échelle de la région métropolitaine						
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus							
6	MPB - Axes routiers et autoroutiers	3 \$	49 \$	3 \$	- \$	55 \$	240 \$
7	MPB - Réseaux locaux						
III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques							
8	Développement de systèmes de vente et de perception	26 \$	- \$	- \$	105 \$	131 \$	421 \$
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine						
IV. Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes							
10	Amélioration et développement des pôles d'échange	60 \$	756 \$	253 \$	132 \$	1 201 \$	3 477 \$
11	Amélioration de l'expérience des usagers						
12	Aménagements et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs						
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes						
14	Remplacement du matériel roulant existant						
15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures						
V. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif							
16	Électrification des centres de transport et des véhicules	19 \$	286 \$	74 \$	- \$	379 \$	819 \$
Total des investissements par secteur - Phase III		263 \$	3 723 \$	683 \$	236 \$	4 905 \$	9 213 \$
% des investissements par secteur - Phase III		5,4%	75,9%	13,9%	4,8%	100,0%	

Légende:

Programmes ou regroupement d'interventions à préciser (présentés au tableau 4)

* Projets de relance de l'économie en fonction de l'état d'avancement en date du 1 mai 2020 à 12h00

** Les montants correspondent aux investissements directs des interventions

*** Services Professionnels (SP), Construction (C), Fabrication manufacturière (F) et Fournisseurs de technologies de l'information (TI)



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

700, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 5M2