
Programme des
immobilisations
2018-2027

Des transports collectifs en mouvement

planifier | organiser | financer



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

MOT DES DIRIGEANTS	5
CADRE DE RÉALISATION	7
PORTRAIT FINANCIER	11
SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS	13
PLAN DE MAINTIEN DES ACTIFS	15
ANNEXES	
ANNEXE A: DÉTAIL DES INSCRIPTIONS	A1
ANNEXE B: ÉTUDES 2018	A8
ANNEXE C: ACTIFS DE L'ARTM	A9

Acronymes et abréviations

OBJET	DESCRIPTION
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
AMT	Agence métropolitaine de transport (abolie le 31 mai 2017)
CDPQ Infra	Caisse de dépôt et placement du Québec Infrastructures
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
Plan	Plan stratégique de développement
REM	Réseau électrique métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
SRB Pie-IX	Service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Un premier programme des immobilisations réalisé dans un esprit de continuité des affaires et du service aux usagers

Créée dans la foulée de la refonte de la gouvernance des transports collectifs sur le territoire de la grande région de Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'Autorité) est en fonction depuis le 1^{er} juin 2017.

La nouvelle structure de gouvernance clarifie les responsabilités politiques, stratégiques et opérationnelles des organisations en transport du territoire, et confie à l'Autorité certaines responsabilités, notamment d'élaborer le plan stratégique de développement des transports collectifs, de financer l'ensemble des services et d'en revoir le cadre tarifaire intégré, ainsi que de favoriser l'intégration des services de transports collectifs et adaptés du territoire.

Dans une volonté claire de continuité des affaires et du service sur ce territoire, ce premier programme des immobilisations de l'Autorité présente les investissements associés aux actifs qui lui appartiennent, et intègre des projets et des actifs précédemment identifiés par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Les projets inscrits dans les programmes des immobilisations de chacun des organismes publics de transport en commun (OPTC) complètent le portrait des investissements prévus pour la période couverte.

Engagés vers un plan stratégique de développement des transports collectifs

Le présent programme des immobilisations de l'Autorité en est un de transition, puisque l'organisation entreprendra la démarche menant à l'élaboration de son plan stratégique de développement décennal en 2018. Une fois complété, le plan stratégique de développement définira les priorités d'interventions dans la région pour les années à venir, et les modalités de financement des dépenses d'immobilisations requises pour réaliser ces interventions.

Certains projets inscrits dans le présent programme des immobilisations pourraient être associés à des volets du futur plan stratégique, puisqu'ils répondent à des besoins d'amélioration de la mobilité des personnes sur le territoire, et contribuent à simplifier la vie des clients des transports collectifs.

Nous vous souhaitons bonne lecture.



Pierre Shedleur, FCPA, FCA
Président du Conseil



Paul Côté
Directeur général

Carte 1: Territoire de l'ARTM



La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain prévoit que l'organisme doit produire annuellement un programme des immobilisations (PDI) du transport collectif pour dix (10) années, qui doit être conforme à son plan stratégique de développement. Le plan stratégique de développement 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.

Une transition vers la nouvelle gouvernance

Compte tenu de la récente mise en œuvre du projet de loi 76, et en amont de son premier plan stratégique de développement, l'Autorité a choisi d'inscrire des investissements planifiés dans un objectif de continuité des affaires et du service sur le territoire métropolitain, en priorisant la poursuite des projets en cours et en travaillant prioritairement avec les enveloppes existantes. De même, il a été convenu de suivre ce même principe pour les investissements des quatre OPTC: RTL, RTM, STL et STM. Ainsi, les quatre exploitants ont également produit leur propre PDI dans la continuité de leurs affaires et selon un cadre de réalisation qui leur a été transmis en juin dernier.

Le programme des immobilisations des OPTC pour la prochaine année doit donc refléter le cadre transmis et le contenu de la liste des immobilisations contractualisée pour les années 2017 et 2018, telle que définie dans l'Entente transitoire qui les lie à l'Autorité.

Une fois le plan stratégique de développement de l'Autorité en vigueur, les prochains programmes des immobilisations des OPTC devront être produits en conformité avec leur plan stratégique organisationnel respectif, mais également en conformité avec celui de l'Autorité.

Délégation de gestion des équipements métropolitains

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle gouvernance des transports dans la région métropolitaine, l'Autorité devient propriétaire d'équipements à vocation métropolitaine (terminus, stationnements incitatifs, voies réservées) désignés comme tels par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Dans un souci de s'en tenir à son rôle stratégique, elle a choisi de déléguer l'exploitation de ses équipements à l'un ou l'autre des exploitants (RTL, RTM, STL et STM). À cette fin, des ententes de délégation de gestion sont prévues, à raison d'une entente par exploitant couvrant l'ensemble des équipements métropolitains dont la gestion lui est déléguée.

Ces ententes comprendront la gestion de l'ensemble des activités nécessaires à l'entretien et l'exploitation de l'équipement, notamment la gestion des opérations, les activités de déneigement, l'entretien paysager et ménager, l'entretien des systèmes, ainsi que l'entretien correctif des infrastructures. Ces activités seront menées en respectant les exigences techniques établies par l'Autorité et seront, à terme, basées sur des critères de performance auxquels seront associés des incitatifs monétaires.

Ayant l'obligation de produire et de mettre en application un plan de maintien de ses actifs, l'Autorité délèguera les activités relatives à ce plan de maintien des équipements métropolitains à l'exploitant auquel aura été confiée la gestion desdits équipements. Ces activités seront intégrées au contrat de délégation de gestion des équipements métropolitains. Les éventuels projets d'amélioration et de développement associés aux équipements métropolitains feront également l'objet d'ententes de délégation, à raison d'une entente par projet.

Engagés vers un plan stratégique de développement des transports collectifs

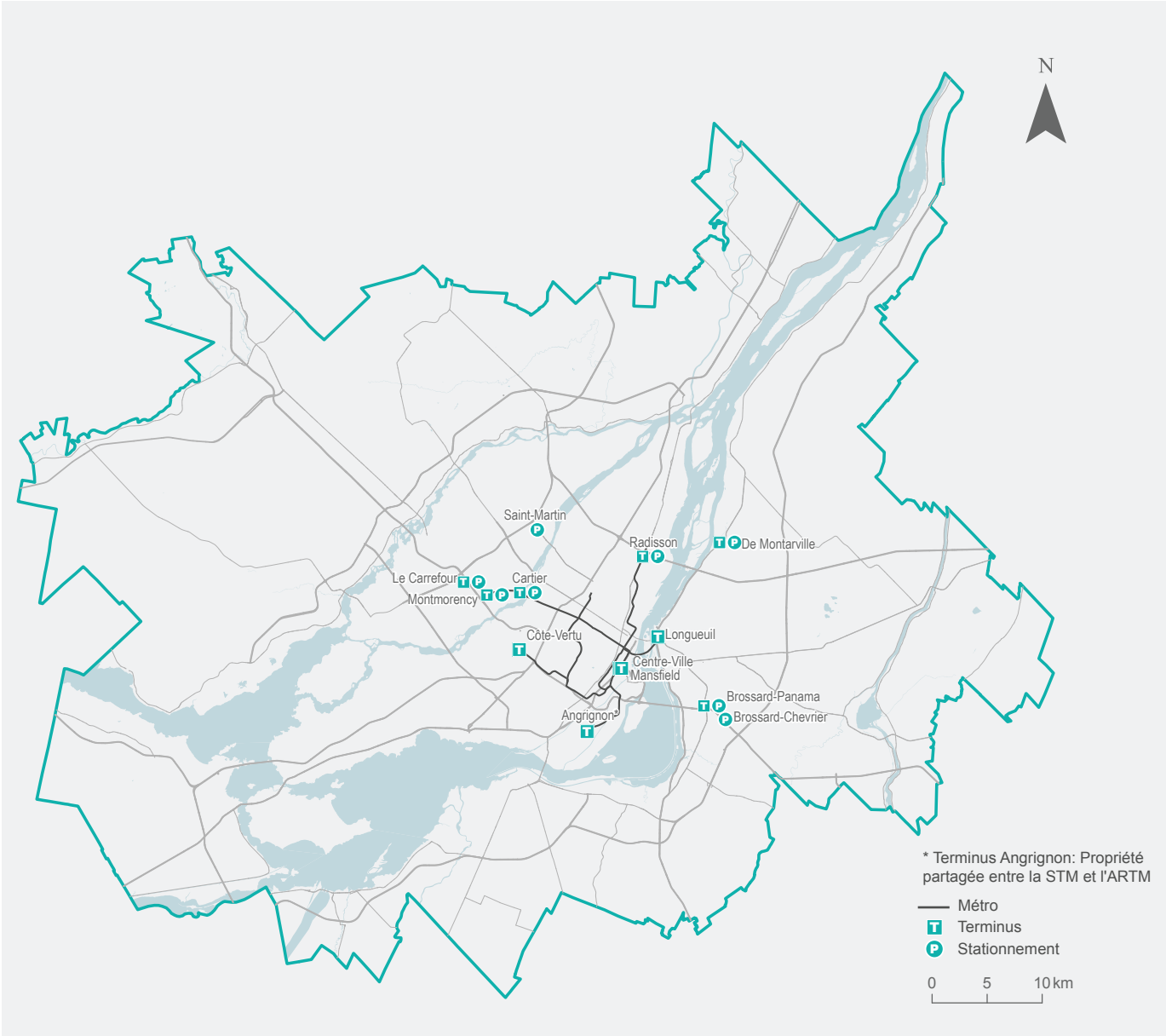
Investissements de l'Autorité sur le territoire

Le présent programme des immobilisations de l'Autorité présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité pour son territoire constitué des 82 municipalités qui forment la CMM, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme, ceux hérités de projets qui étaient inscrits au Programme triennal d'immobilisations 2017-2018-2019 de la défunte AMT, ainsi que certains nouveaux investissements qui découlent notamment des besoins liés à l'arrivée en scène de l'Autorité.

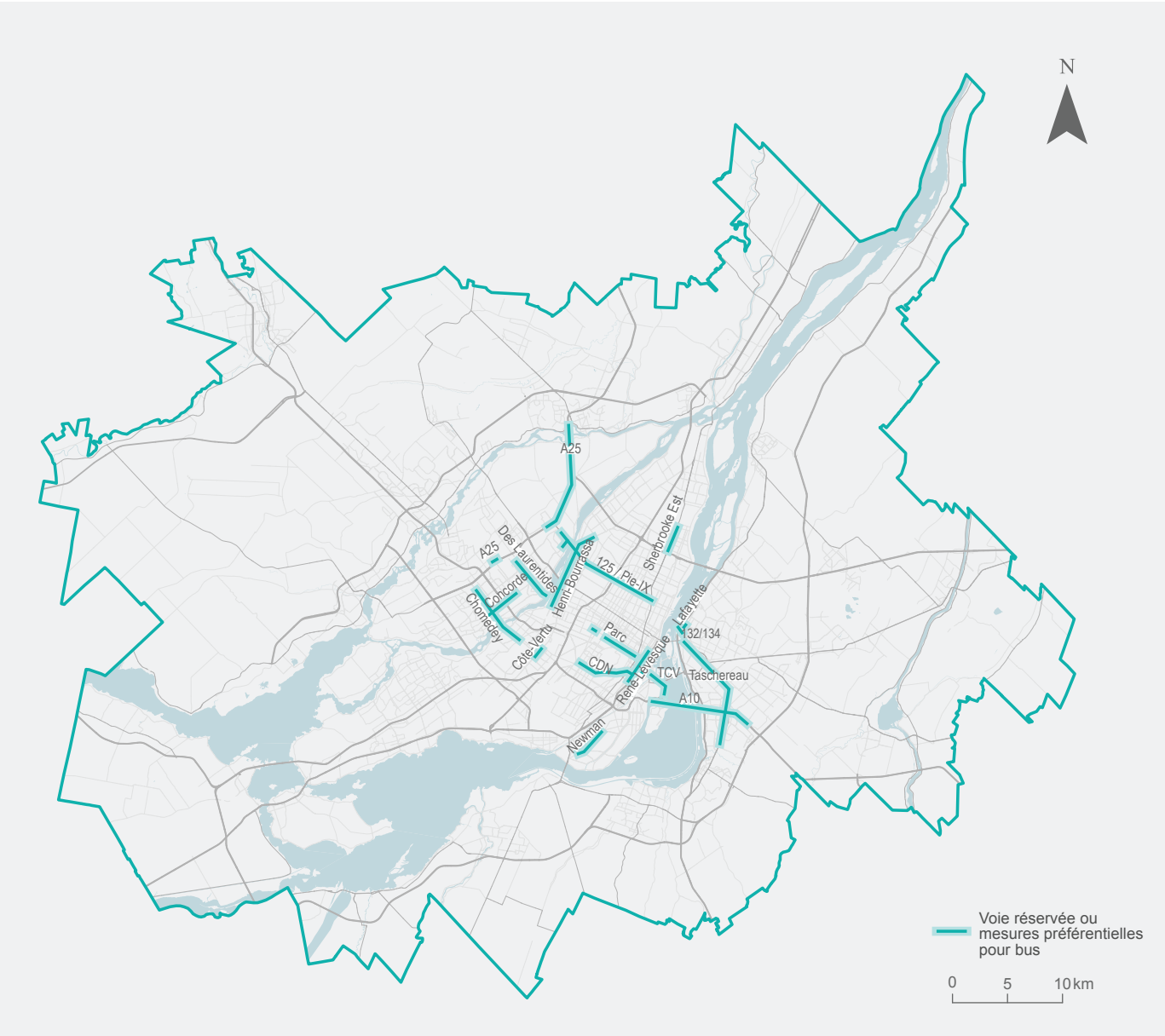
Les projets inscrits dans les programmes des immobilisations respectifs des OPTC, ainsi que le projet du Réseau électrique métropolitain de CDPQ Infra, complètent le portrait des investissements en transport collectif pour l'ensemble du territoire.

Les cartes ci-dessous présentent un aperçu des stationnements incitatifs, terminus et voies réservées dont l'Autorité est propriétaire. La liste exhaustive des actifs de l'Autorité peut être consultée en annexe C.

Cartes 2: Stationnements incitatifs et terminus de l'Autorité



Carte 3: Voies réservées de l'Autorité



Subventions

Certains projets de l'Autorité sont admissibles à des programmes de soutien aux immobilisations: le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) et le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) du gouvernement fédéral et du MTMDET. Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de remboursement. Les processus en place à l'Autorité permettent d'accéder aux diverses subventions quand les critères d'admissibilité le permettent. Le budget de l'Autorité couvre les projets qui ne sont pas admissibles à une subvention, ainsi que la portion non subventionnée des projets admissibles à une subvention.

Service de la dette

Le 1^{er} juin 2017, à la suite des travaux du Comité de mise en œuvre du projet de loi 76, et en conformité avec le décret gouvernemental 527-2017, l'Autorité a assumé sa portion de la dette à long terme de l'AMT en lien avec les actifs dont elle a hérité de cette entité. Le solde de ces emprunts au 31 mai 2017 se chiffrait à 101,4 millions de dollars, dont 66,1 millions de dollars d'emprunts subventionnés. Ces prêts ont des échéances variées allant de 2018 à 2042.

Le programme des immobilisations 2018-2027 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme additionnels de 352 millions de dollars, dont 232 millions de dollars d'emprunts subventionnés. La majeure portion de ces nouveaux emprunts est reliée au projet Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX (SRB Pie-IX) et est prévue pour 2020.

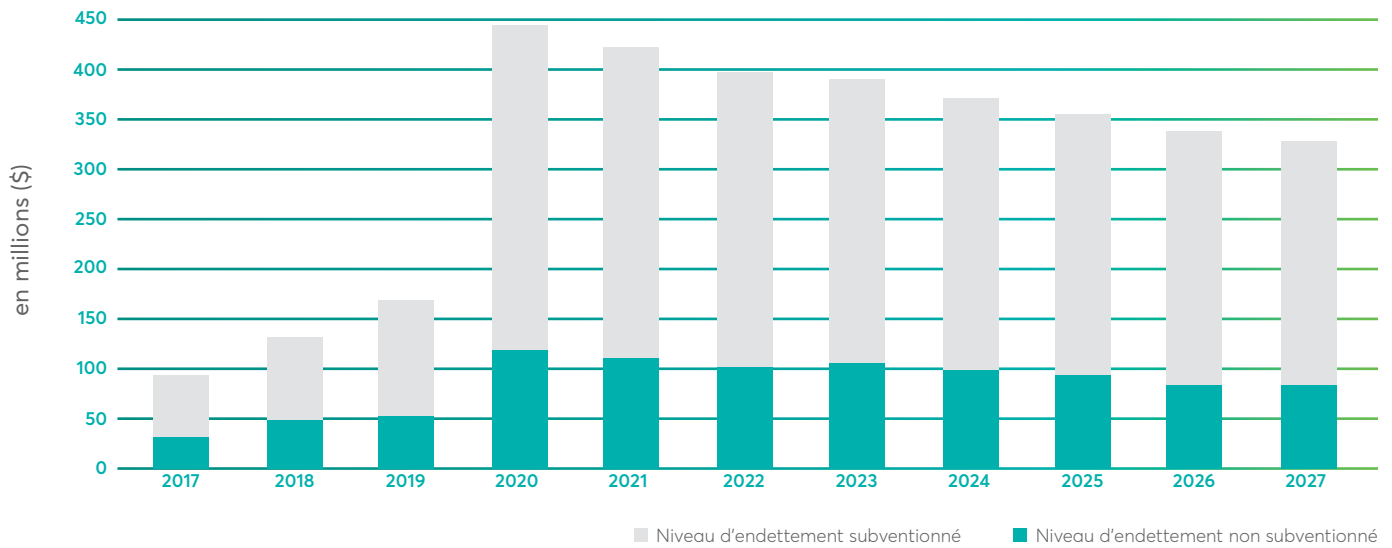
L'Autorité financera également à long terme des dépenses de projets déjà payées comptant à même son fonds de roulement. Ces financements se chiffreront à 70 millions de dollars, dont 62 millions de dollars d'emprunts subventionnés.

Certains des investissements du PDI 2018-2027 sont déjà autorisés (p. ex.: Voie réservée dans le corridor de l'A-13 et l'A-440), d'autres sont en attente d'autorisation (p. ex.: SRB Pie-IX), et d'autres ne sont pas admissibles aux programmes d'aide (p. ex.: site web transactionnel).

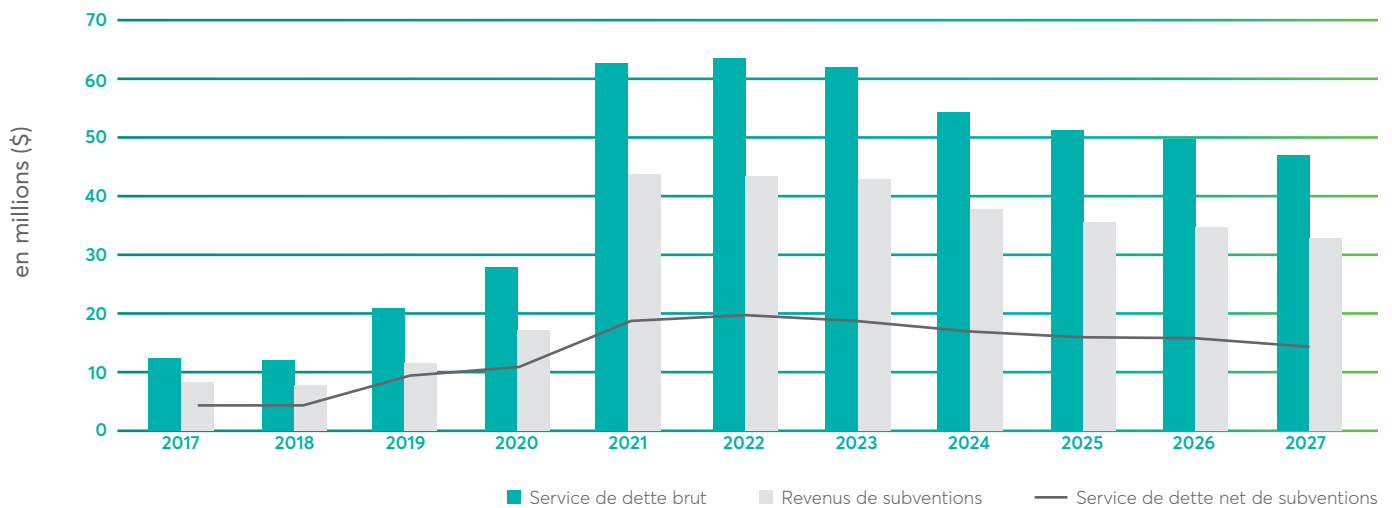
Pour les nouvelles inscriptions de 2018 (27,9 millions de dollars), celles-ci seront financées par des emprunts subventionnés (13,3 millions de dollars – sous réserve des confirmations des subventions à obtenir) et des emprunts non subventionnés (14,6 millions de dollars). Le service de la dette lié à ces nouveaux emprunts se reflétera dans le PDI à compter de 2019.

Finalement, il est à noter que le niveau d'endettement à long terme et le service de la dette du programme des immobilisations incluent des emprunts totalisant 58 millions de dollars, reliés aux études préliminaires du prolongement du métro.

Graphique 1: Niveau d'endettement à long terme



Graphique 2: Service de la dette



	en millions (\$)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Service de dette brut		12,3	12,1	20,9	28,0	62,9	63,5	62,0	54,6	51,5	50,3	47,1
Moins: revenus de subventions		7,9	7,6	11,6	17,2	44,1	43,8	43,1	37,8	35,5	34,7	32,9
Service de dette net de subventions		4,4	4,5	9,3	10,8	18,8	19,7	18,9	16,8	16,0	15,6	14,2

Sommaire des investissements

Le tableau des investissements fait état des dépenses en immobilisations relatives aux équipements et infrastructures de l'Autorité pour les 10 prochaines années. Par ailleurs, des sommes réservées à des études sont prévues au budget d'exploitation 2018 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; notamment, l'élaboration de son premier plan stratégique de développement et la refonte tarifaire. Mais également concernant des sujets d'intérêt pour le milieu des transports collectifs, comme l'accessibilité universelle, la mobilité urbaine, le développement des réseaux, dont le réseau artériel métropolitain. Certains de ces travaux et études, en fonction des résultats obtenus, pourraient donner lieu à des dépenses en immobilisations dans un programme subséquent.

L'annexe B offre un aperçu de ces études ou dépenses qui seront faites en 2018, mais qui ne sont pas capitalisables.

Le programme des immobilisations 2018-2027 présente des investissements, pour la période décennale concernée, de 333,236 millions de dollars. En ajoutant les investissements antérieurs à la période, le portrait complet des investissements s'élève à 374,967 millions de dollars. Le plan de maintien des actifs, pour sa part, représente 15,253 millions de dollars pour la période décennale.

En 2018, les investissements prévus s'élèvent à 77,307 millions de dollars, dont 27,917 millions de dollars en nouvelles inscriptions, et 49,390 millions de dollars associés à des immobilisations héritées de l'AMT.

Graphique 3: Sommaire des investissements 2018-2027 (M\$)

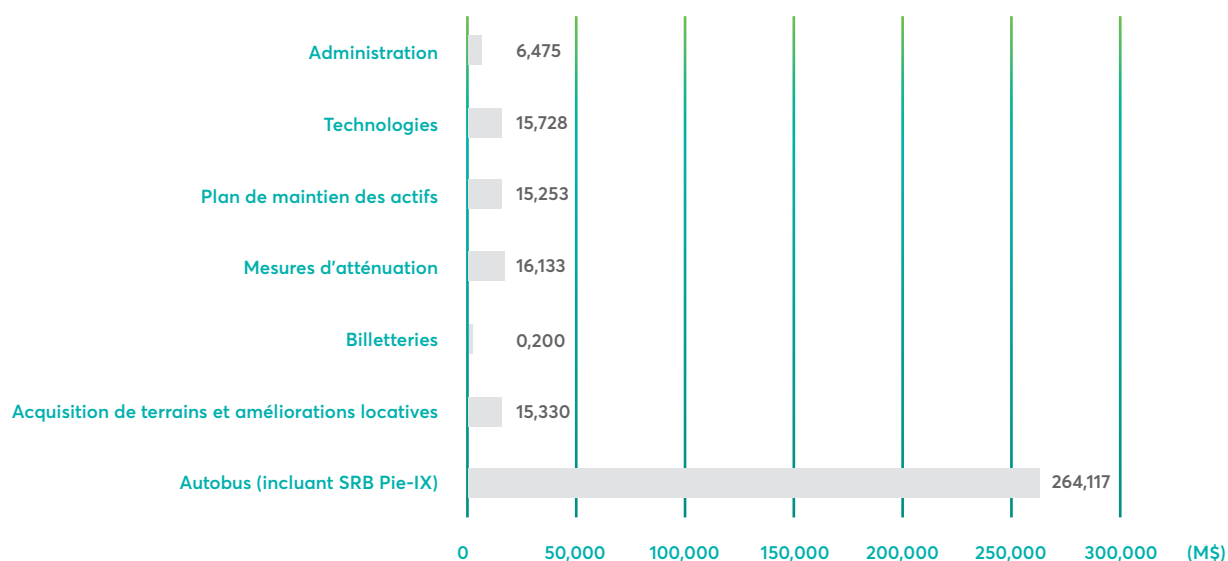


Tableau 1: Sommaire des investissements 2018-2027 (M\$)

	Antérieurs à 2018	2018	2019	2020	2021	2022	Total première période quinquennale	Total seconde période quinquennale	Total période décennale	Total projet	
Investissements en infrastructures de transport collectif	Autobus										
	Accessibilité au terminus Centre-ville	5,094	3,466	0,620	0,002	-	-	4,088	-	4,088	9,182
	Service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX	33,006	44,268	66,397	63,116	50,349	34,264	258,394	-	258,394	291,400
	Voie réservée dans le corridor de l'A-13 et l'A-440	3,538	1,635	-	-	-	-	1,635	-	1,635	5,173
	Acquisition de terrains et améliorations locatives										
	Provision pour l'acquisition de terrains	-	1,000	5,000	1,000	1,000	1,000	9,000	5,000	14,000	14,000
	Provision pour les améliorations locatives	-	0,120	0,250	0,120	0,120	0,120	0,730	0,600	1,330	1,330
	Billetterie										
	Billetterie au terminus Angrignon	-	0,150	0,050	-	-	-	0,200	-	0,200	0,200
	Mesures d'atténuation										
	Provision pour les mesures d'atténuation en transports collectifs pendant la construction du Réseau électrique métropolitain	-	15,000	-	-	-	-	15,000	-	15,000	15,000
	Provision pour les mesures d'atténuation en transports collectifs pour réduire l'impact des grands chantiers routiers	-	1,000	-	-	-	-	1,000	-	1,000	1,000
	Voie réservée Bonaventure, phase 2	0,001	0,133	-	-	-	-	0,133	-	0,133	0,134
Plan de maintien des actifs											
Plan de maintien des actifs	-	0,763	1,870	3,245	2,676	2,050	10,604	4,649	15,253	15,253	
Sous-total	41,639	67,535	74,187	67,483	54,145	37,434	300,784	10,249	311,033	352,672	
Investissements technologiques et administratifs	Technologies										
	Cadre technologique et systèmes de transport intelligents	0,092	4,552	2,432	2,280	1,590	1,000	11,854	3,874	15,728	15,820
	Administration										
	Évolution des outils de gestion	-	1,720	1,025	0,230	-	-	2,975	-	2,975	2,975
Relocalisation des bureaux	-	3,500	-	-	-	-	3,500	-	3,500	3,500	
Sous-total	0,092	9,772	3,457	2,510	1,590	1,000	18,329	3,874	22,203	22,295	
TOTAL DES INVESTISSEMENTS	41,731	77,307	77,644	69,993	55,735	38,434	319,113	14,123	333,236	374,967	

Le détail des investissements se trouve à l'annexe A

Plan de maintien des actifs

Le programme des immobilisations doit présenter 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 ayant hérité d'une portion des actifs de l'AMT, le plan de maintien des actifs de cette dernière a été utilisé pour constituer celui de l'Autorité.

Des interventions pour le maintien des actifs régulier et pour la résorption du déficit de maintien des actifs pour les 10 prochaines années y sont prévues pour les terminus, les stationnements incitatifs et les voies réservées. Les travaux prévus pour le déficit de maintien des actifs, quant à eux, visent à rétablir l'état des actifs. Ces investissements permettent d'assurer la santé et la sécurité des personnes, de poursuivre l'utilisation des infrastructures en vue des fins auxquelles elles sont destinées, de réduire la probabilité de défaillance, ou de contrer leur vétusté.

En 2018, des interventions sont prévues aux terminus Cartier, Longueuil et Montmorency, aux stationnements incitatifs Chevrier et Radisson, ainsi que sur les voies réservées A-25/A-440, Lapinière, Des Laurentides/Pont-Viau et Taschereau. Les interventions concernent le revêtement, la réfection de la surface de roulement, l'étanchéité, le remplacement de panneaux, la signalisation et le remplacement de feux de circulation.

En 2018, l'Autorité procédera à un exercice qui permettra de raffiner les investissements prévus au plan de maintien des actifs. Un inventaire des infrastructures, une évaluation de leur état, la détermination des travaux à réaliser et des coûts estimés seront menés pour l'ensemble des infrastructures sous sa responsabilité.

Les données ci-dessous représentent les investissements, au meilleur des données actuelles, et seront raffinées dans la prochaine programmation des immobilisations.

Tableau 2: Plan de maintien des actifs 2018-2027 (M\$)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total général
Terminus	0,310	1,760	2,145	1,485	1,320	1,760	0,550	0,990	0,110	0,110	10,540
Maintien des actifs régulier	0,110	0,220	0,385	1,485	0,440	1,760	0,550	0,990	0,110	0,110	6,160
Résorption de déficit de maintien des actifs	0,200	1,540	1,760	-	0,880	-	-	-	-	-	4,380
Stationnements incitatifs	0,220	0,110	1,100	1,100	0,550	-	1,100	-	-	-	4,180
Maintien des actifs régulier	0,110	0,110	1,100	1,100	0,550	-	1,100	-	-	-	4,070
Résorption de déficit de maintien des actifs	0,110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,110
Voies réservées	0,233	-	-	0,091	0,180	-	0,029	-	-	-	0,533
Maintien des actifs régulier	0,233	-	-	0,091	0,180	-	0,029	-	-	-	0,533
TOTAL GÉNÉRAL	0,763	1,870	3,245	2,676	2,050	1,760	1,679	0,990	0,110	0,110	15,253

ANNEXES

Détail des inscriptions

Autobus

Accessibilité au terminus Centre-ville

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription en réalisation

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

75%

AUTORISATION

Autorisé

En vue d'améliorer l'accessibilité au terminus Centre-ville (TCV), situé dans l'édifice du 1000, rue De La Gauchetière O., trois ascenseurs seront construits:

- le premier reliera le rez-de-chaussée et les quais Centre et Sud du TCV
- le deuxième reliera les quais Centre et Sud du TCV et le niveau mezzanine du métro
- le troisième reliera le rez-de-chaussée et le quai Nord du TCV

Avec ces nouveaux liens d'accès, le TCV renforce son rôle de pôle intermodal facilitant les correspondances entre l'autobus et le métro.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
5,094	3,466	0,620	0,002	-	-	-	-	-	-	-	-	4,088	9,182

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

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription identifiée et à l'étude

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

75%

AUTORISATION

Partiellement autorisé

Traversant Montréal du nord au sud et la reliant à l'est de Laval, le boulevard Pie-IX est l'une des artères les plus achalandées de la métropole. Le projet de Service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX) permettra aux près de 40 000 usagers quotidiens des transports collectifs qui circulent dans cet axe de profiter d'aménagements sécuritaires, efficaces et agréables, au sein d'un projet urbain socialement acceptable et responsable. Des stations spacieuses et dotées d'outils technologiques d'information à la clientèle seront aménagées sur un corridor sécurisé réservé aux autobus, entre le boulevard Saint-Martin, à Laval et l'avenue Pierre-de Coubertin, à Montréal. La perception des tarifs sera réalisée en station, permettant d'accélérer l'embarquement à bord des autobus qui y circulent.

Une signalisation adaptée améliorera la sécurité des piétons aux abords du boulevard Pie-IX, particulièrement aux intersections où seront implantées les stations du SRB Pie-IX. Finalement, la fréquence des autobus sera accrue et le temps de parcours sera réduit par rapport à la situation actuelle.

Le SRB Pie-IX permettra de bonifier l'offre de transport en commun dans les deux directions sur 11 km (9 km à Montréal et 2 km à Laval), avec 17 stations (15 à Montréal et 2 à Laval) ainsi qu'une station terminale à Laval comprenant un stationnement incitatif de 750 cases. L'aménagement de la voie réservée au centre du boulevard nécessite une série d'interventions au mobilier urbain (modification de l'éclairage de rue et des feux de signalisation, élargissement des trottoirs et des terre-pleins) et à l'aménagement paysager, en plus des travaux de la chaussée et des réseaux d'égout et d'aqueduc. Ces interventions seront effectuées dans le cadre du projet intégré, en partenariat avec la Ville de Montréal.

Ce projet regroupe plusieurs volets: transport, urbanisme, environnement, économie, technologie et architecture. Il tient compte aussi des intérêts des citoyens riverains et des commerçants, et celui des différents partenaires que sont le MTMDET, les villes de Montréal (incluant quatre arrondissements) et de Laval, Hydro-Québec, Gaz Métro, Bell, Vidéotron, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et le Réseau de transport métropolitain (RTM).

Le bureau de projet intégré est en place depuis janvier 2016. La station Amos, un prototype grandeur nature, a été mise en service à l'automne 2016. La réalisation du dossier d'affaires du projet du SRB Pie-IX, en cours depuis février 2016, devrait être terminée à l'automne 2017, pour un dépôt du document pour fins d'autorisation par le gouvernement du Québec, d'ici la fin 2018.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
33,006	44,268	66,397	63,116	50,349	34,264	-	-	-	-	-	-	258,394	291,400

À ce total, s'ajouteront les coûts liés à l'achat d'autobus qui seront acquis par les sociétés de transport en commun.

Voie réservée dans le corridor de l'A-13 et l'A-440

IDENTIFIANT	-
CATÉGORIE	Amélioration et développement
SOUS-CATÉGORIE	Inscription en réalisation
TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU	100%
AUTORISATION	Autorisé

Le corridor de l'A-13 et l'A-440 est l'un des principaux axes de transports collectifs entre la région de l'ouest des Laurentides et Laval. Ces autoroutes permettent aux autobus en provenance de Saint-Eustache (RTM) et de Fabreville (STL) de rejoindre la station de métro Montmorency ou le terminus d'autobus Le Carrefour. Ce projet qui comprend trois tronçons de voies réservées (deux sur l'A-13 en direction sud, et une en direction ouest sur l'A-440) est en cours de réalisation dans ce secteur. Lorsque complété, ce projet diminuera les temps de parcours des autobus et améliorera la fiabilité et la ponctualité des circuits qui l'empruntent. Ces bénéfices se concrétiseront sans incidence sur les conditions de circulation des voitures.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
3,538	1,635	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,635	5,173

Acquisition de terrains et améliorations locatives

Provision pour l'acquisition de terrains

IDENTIFIANT	-
CATÉGORIE	Amélioration et développement
SOUS-CATÉGORIE	Inscription identifiée et à l'étude
TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU	0%
AUTORISATION	n/a

Afin de répondre aux besoins croissants en transports collectifs, il est nécessaire d'identifier de potentiels sites pouvant permettre la réalisation, l'agrandissement ou l'amélioration des infrastructures tels que des stationnements ou des terminus, ou encore permettre l'ajout de services sur le territoire. Cette provision offre la flexibilité requise pour saisir les occasions d'affaires lorsque celles-ci se présentent.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
-	1,000	5,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	14,000	14,000

Provision pour les améliorations locatives

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription identifiée et à l'étude

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

0%

AUTORISATION

n/a

L'Autorité est locateur de plusieurs emplacements commerciaux sur des sites dont elle est propriétaire. Cette provision offre la flexibilité requise pour assurer une saine gestion des espaces locatifs. Cette provision permet, entre autres, le développement de nouveaux locaux commerciaux, l'aménagement de locaux ainsi que la rénovation de certains espaces actuels. La présence de divers commerces aux abords des sites permet à la clientèle des services de transports collectifs d'avoir accès à de nombreux services de proximité.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
-	0,120	0,250	0,120	0,120	0,120	0,120	0,120	0,120	0,120	0,120	-	1,330	1,330

Billetterie

Billetterie du terminus Angrignon

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription identifiée et à l'étude

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

0%

AUTORISATION

n/a

Une billetterie métropolitaine est présentement située à l'extérieur du terminus Angrignon. Cette infrastructure présente des signes de détérioration et sa superficie ne répond plus aux besoins de la clientèle. La construction d'une nouvelle billetterie plus spacieuse sur le terrain du terminus permettra d'améliorer l'expérience des clients qui la fréquentent, en plus d'offrir aux employés un espace de travail plus adéquat. La billetterie métropolitaine sera équipée d'une marquise permettant d'abriter la distributrice automatique de titres de transport (DAT), qui sera accessible en tout temps et à l'abri des intempéries. Cette nouvelle construction permettra également d'augmenter le nombre de guichets disponibles pour la vente de titres et pour le service à la clientèle.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
-	0,150	0,050	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,200	0,200

Mesures d'atténuation

Provision pour les mesures d'atténuation en transports collectifs pendant la construction du Réseau électrique métropolitain

IDENTIFIANT	-	Le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) est un projet mené par CDPQ Infra. Au moment de la préparation du programme des immobilisations, les échéanciers de réalisation ainsi que les impacts attendus des travaux du REM sur les réseaux de transports collectifs ne sont pas encore connus. Toutefois, il est acquis que ces travaux débuteront en 2018. Ainsi, une provision a été prévue afin de mettre en place des mesures d'atténuation, lesquelles seront à définir lorsque les informations sur le projet de REM auront été raffinées. Les mesures d'atténuation visent à maintenir la capacité d'exploitation pendant la construction du REM afin de conserver l'achalandage actuel en transport collectif et pourraient être, par exemple, la mise en place de stationnements incitatifs, de voies réservées et de bretelles d'accès autoroutier.
CATÉGORIE	Amélioration et développement	
SOUS-CATÉGORIE	Inscription identifiée et à l'étude	
TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU	67%	
AUTORISATION	non autorisé	

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
-	15,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,000	15,000

Provision pour les mesures d'atténuation en transports collectifs pour réduire l'impact des grands chantiers routiers

IDENTIFIANT	-	En 2011, en réponse à la congestion causée par les grands travaux routiers, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et les partenaires ont mis sur pied Mobilité Montréal, afin de mettre en commun les informations liées aux travaux sur le territoire, et pour favoriser la mise en place de mesures d'atténuation comprenant le développement des équipements de transports collectifs, la bonification des services, la promotion de mesures tarifaires ainsi que l'amélioration de la diffusion des informations sur les travaux. Ainsi, l'Autorité a réservé une enveloppe budgétaire pour la mise en place de mesures d'atténuation à vocation métropolitaine à l'automne 2018. Ces mesures seront développées au cours de l'année et auront pour but de maintenir la capacité d'exploitation du réseau et de conserver l'achalandage actuel en transports collectifs, en plus d'inciter les automobilistes à changer leurs habitudes de déplacements.
CATÉGORIE	Amélioration et développement	
SOUS-CATÉGORIE	Inscription identifiée et à l'étude	
TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU	100%	
AUTORISATION	Non autorisé	

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
-	1,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000	1,000

Voie réservée Bonaventure, phase 2

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription identifiée et à l'étude

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

100%

AUTORISATION

Autorisé

Cette mesure d'atténuation consiste à réaliser une voie réservée aux autobus sur l'autoroute Bonaventure en direction du centre-ville de Montréal, entre le pont Clément et la sortie Pierre-Dupuy. Le projet a obtenu le financement nécessaire par le MTMDET et Mobilité Montréal et pourrait être réalisé à l'été 2018. Le projet devra toutefois obtenir d'abord l'approbation de la Société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), puisque les voies routières utilisées sont sous sa responsabilité.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
0,001	0,133	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,133	0,134

Technologies

Cadre technologique et systèmes de transport intelligents

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription identifiée et à l'étude

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

Variable

AUTORISATION

Variable

L'Autorité a reçu plusieurs mandats, dont la coordination des services de transports collectifs du territoire, leur amélioration et leur intégration, ainsi que la gestion rigoureuse et transparente des recettes tarifaires des services de transports collectifs. Afin de soutenir ses mandats, l'Autorité doit se doter de systèmes technologiques et de systèmes de transport intelligents, ou bonifier les systèmes actuellement en place. Ainsi, les investissements présentés ci-dessous se composent des éléments suivants:

- équipements de vidéosurveillance et de gestion des accès
- équipements technologiques en billetteries
- système de gestion des abonnements
- entreposage de données
- site web transactionnel
- système de gestion des données de validation des titres
- système de gestion des données de ventes de titres
- application mobile Chrono

La réflexion entourant les besoins technologiques sera bonifiée dans les mois à venir et les investissements requis se préciseront lors de la prochaine programmation des immobilisations.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
0,092	4,552	2,432	2,280	1,590	1,000	1,734	0,520	0,530	0,540	0,550	-	15,728	15,820

Administration

Évolution des outils de gestion

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription identifiée et à l'étude

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

0%

AUTORISATION

n/a

L'Autorité devra acquérir et développer certains modules du progiciel de gestion intégrée qu'elle possède afin de gérer efficacement et de façon intégrée tous les aspects financiers de ses mandats, notamment ses actifs immobiliers, les liquidités et les emprunts, ainsi que les subventions gouvernementales. Une portion des sommes ainsi réservées servira aussi à l'amélioration des fonctionnalités mobiles pour les employés, ainsi qu'au développement de rapports de contrôle. Les données provenant de ces modules du progiciel de gestion intégrée serviront d'intrants pour le suivi financier des projets.

La réflexion entourant les besoins technologiques sera bonifiée dans les mois à venir et les investissements requis se préciseront lors de la prochaine programmation des immobilisations.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
-	1,720	1,025	0,230	-	-	-	-	-	-	-	-	2,975	2,975

Relocalisation des bureaux

IDENTIFIANT

-

CATÉGORIE

Amélioration et développement

SOUS-CATÉGORIE

Inscription identifiée et à l'étude

TAUX DE SUBVENTION DES DÉPENSES ADMISSIBLES ATTENDU

0%

AUTORISATION

n/a

La mise en place de la nouvelle gouvernance des transports collectifs dans la région signifiait l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la création de deux nouvelles entités indépendantes, l'Autorité et le RTM, formées en partie des anciens employés de l'AMT. Il a été convenu, lors de la période de transition vers cette nouvelle gouvernance, que l'Autorité serait relocalisée et que le RTM continuerait à utiliser les locaux de la défunte AMT, puisqu'ils répondent à ses besoins organisationnels. Depuis le 1^{er} juin 2017, l'Autorité occupe de façon temporaire des locaux qui ne sont pas adaptés à ses besoins, non plus qu'à l'arrivée prochaine de nouveaux employés. L'organisation devra donc trouver d'autres espaces de bureau, mieux adaptés à ses besoins.

ANTÉRIEURS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ULTÉRIEURS	TOTAL 10 ANS	TOTAL PROJET
-	3,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,500	3,500

Études 2018

L'Autorité prévoit réaliser en 2018, des études qui lui permettront de lui fournir les intrants nécessaires à la réalisation de ses mandats. Ces projets d'études alimenteront la réflexion de l'Autorité sur des projets de développement des transports collectifs, et permettront de poursuivre le travail amorcé dans certains dossiers.

Il est à noter que les études préliminaires des projets, tout comme, par exemple, les mesures actuellement prévues dans le Plan de continuité de la mission transport pour le Chantier pont Champlain, ne sont pas considérées comme des inscriptions capitalisables au PDI, mais qu'elles sont plutôt incluses dans le budget d'exploitation de l'Autorité. Ces démarches d'études pourraient, dans un programme des immobilisations subséquent, donner lieu à de nouvelles inscriptions ou à des ajustements aux inscriptions existantes.

- Optimisation des terminus métropolitains
- Développement des voies réservées et mesures préférentielles aux autobus
- État des actifs métropolitains et plan de maintien
- Études préalables à l'implantation de mesures d'atténuation pendant la construction du REM
- Chantier pont Champlain – Programme de mesures pour le plan de continuité de la mission transport
- Chantier pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine – Études complémentaires pour bonifier l'infrastructure et les équipements devant permettre l'exploitation du transport collectif dans l'axe A-20 et A-25

Annexe C

Actifs de l'ARTM

Le tableau ci-dessous présente un aperçu des stationnements incitatifs, terminus et voies réservées dont l'Autorité est propriétaire. Pour certains équipements et infrastructures, la propriété est partagée avec un OPTC. C'est le cas pour le terminus Longueuil, le terminus Angrignon, le terminus Côte-Vertu et le terminus Radisson.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

Stationnement Chevrier (express 90)
Stationnement De Montarville
Stationnement Panama
Stationnement Cartier
Stationnement Le Carrefour
Stationnement Montmorency
Stationnement Saint-Martin (et terminus)
Stationnement Radisson

TERMINUS

Terminus Brossard-Panama
Terminus De Montarville
Terminus Dorval
Terminus Longueuil
Terminus Centre-Ville
Terminus Centre-Ville Mansfield
Terminus Cartier
Terminus Le Carrefour
Terminus Montmorency
Terminus Angrignon
Terminus Côte-Vertu
Terminus Radisson

AUTRE ACTIF

Gare d'autocars de Montréal

VOIES RÉSERVÉES

VR bretelle Chevrier
VR Lafayette/accès terminus Longueuil
VR Lapinière
VR axe Taschereau (Taschereau/bretelle Taschereau)
VR Approches TCV (Duke/De L'inspecteur/De la Cathédrale/Notre-Dame)
VR axe Carrie-Derick (Carrie-Derick/Marc-Cantin)
VR Route 132/134
VR axe A10 (A10/Pont Champlain/Bonaventure/A10-A35)
VR axe A25 (A25/A25-A440)
VR Chomedey/Lachapelle/Laurentien/Marcel-Laurin
VR Concorde
VR Des Laurentides/Pont Viau
VR Parc/René-Lévesque/CDN
VR 125/Pie-IX
VR Côte-Vertu
VR Henri-Bourassa
VR Mesure préférentielle Sherbrooke
VR Newman
VR Sherbrooke Est

BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES

Terminus Cartier
Terminus Montmorency
Terminus Longueuil
Terminus Radisson
Terminus Angrignon
Terminus Centre-ville
Gare Vendôme
Gare Lucien l'Allier
Gare Centrale
Gare Ste-Thérèse
Gare Parc



CONTACT

700, rue De La Gauchetière Ouest,
bureau 2110, Montréal (Québec)
H3B 5M2
