
Rapport
annuel
2017

Des transports collectifs en mouvement

planifier | organiser | financer



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec


Liste des acronymes et abréviations

OBJET	DESCRIPTION
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
AMT	Agence métropolitaine de transport
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
Loi	Loi sur l’Autorité régionale de transport métropolitain
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports
OPTC	Organisme public de transport en commun
PDI	Programme des immobilisations
PSD	Plan stratégique de développement
REM	Réseau électrique métropolitain dont l’appellation commerciale a été modifiée pour « Réseau express 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

Le rapport annuel 2017 de l’Autorité a été adopté par son conseil d’administration le 4 juin 2018 sous la résolution 18-CA(ARTM)-53.

Table des matières

INTRODUCTION	5
Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal.....	6
Mot du président du conseil d'administration.....	8
Mot du directeur général.....	10
LA NOUVELLE GOUVERNANCE EN TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE.....	12
UNE ORGANISATION À BÂTIR, DES DÉFIS À RELEVER.....	14
PLANIFIER	17
LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF.....	18
LE PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2018-2027.....	20
DES PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANTS.....	22
Le Réseau express métropolitain.....	22
Le prolongement de la ligne 5 (bleue) du métro de Montréal.....	24
Service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX.....	25
LES GRANDES ENQUÊTES.....	26
Partenariats scientifiques.....	26
Quelques exemples des études à venir.....	26
L'enquête Origine-Destination 2018.....	27
ORGANISER	29
LES PREMIÈRES ENTENTES ET LA CONTINUITÉ DES SERVICES.....	30
LES ALLIANCES ET PROMOTIONS POUR LA MOBILITÉ.....	34
Promotion et offres tarifaires.....	34
Des alliances pour la mobilité.....	36
Des partenariats riches en retombées.....	37
LES BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES.....	38
LE TRANSPORT INTELLIGENT, DE PLUS EN PLUS INTÉGRÉ.....	41
FINANCER	43
LA POLITIQUE DE FINANCEMENT.....	44
LES REDEVANCES DE TRANSPORT.....	46
LE CADRE TARIFAIRE.....	47
LA GOUVERNANCE	49
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	50
LES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	60
LES DIRIGEANTS.....	64
ÉTATS FINANCIERS	67
ANNEXE	95
LE CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	97



Le 19 mai 2016, l'Assemblée nationale du Québec adoptait le projet de loi 76, Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et créait, par l'édiction de deux nouvelles lois, l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) et le Réseau de transport métropolitain (RTM).

Après avoir confié à un comité de transition la tâche de préparer la mise en place de la nouvelle structure de gouvernance, celle-ci était finalement instaurée le 1^{er} juin 2017.

La nouvelle gouvernance en transport collectif est venue clarifier les responsabilités politiques, stratégiques et opérationnelles des organisations de transport du territoire et a confié à l'Autorité les responsabilités d'élaborer le plan stratégique de développement du transport collectif, de financer l'ensemble des services et d'en revoir le cadre tarifaire intégré, en plus de favoriser l'intégration des services de transport collectif et de transport adapté du territoire et d'en faire la promotion.

Ce premier rapport annuel de l'Autorité présente une vue d'ensemble des activités et réalisations des sept premiers mois d'existence de l'organisation, du 1^{er} juin au 31 décembre 2017, qui se sont inscrites dans un esprit de continuité et de collaboration avec les partenaires, tant sur le plan des opérations des modes de transport que des services offerts à la clientèle.

INTRODUCTION





Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal

Valérie Plante

C'est avec beaucoup de fierté que j'amorce mon mandat de présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ce rôle, je l'exercerai avec conviction afin d'assurer aux 82 municipalités qui constituent la CMM une voix forte.

En tant que mairesse de Montréal et présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal, je plaiderai vigoureusement pour l'accélération et l'augmentation de nos investissements en transport collectif. L'aménagement de quartiers durables et l'augmentation de la pratique du vélo et de la marche feront aussi partie de mes priorités.

En relevant ces importants défis, nous ferons du Grand Montréal une région à la mobilité durable.

L'année 2017 a marqué le début d'une ère nouvelle avec la mise en place de la réforme de la gouvernance et de l'organisation du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. C'est désormais notre responsabilité de faire en sorte que cette réforme porte fruit.

Entrée en vigueur en juin, la réforme a créé deux nouvelles organisations, l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain, et a confié à la Communauté métropolitaine de Montréal un rôle plus important en matière de planification de la mobilité.

La CMM est en effet désormais chargée d'approuver le plan stratégique de développement que propose l'ARTM et d'effectuer les choix financiers. L'ARTM, quant à elle, a pour mission de planifier, développer, soutenir et promouvoir le transport collectif.

La réforme a permis de mettre en place une structure métropolitaine simplifiée. Grâce à celle-ci, la région se trouve aujourd'hui en meilleure position pour relever les défis qui se posent en matière de transport et de mobilité.

Au fil des ans, nous nous sommes donné des objectifs ambitieux pour réduire notre dépendance à l'automobile, augmenter l'offre de service en transport collectif, mieux aménager notre territoire et réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Ces objectifs ne doivent pas rester des vœux pieux.

J'invite ainsi la population à se prononcer sur les choix que nous devons faire en matière de mobilité dans le cadre de la consultation sur le futur plan stratégique de l'ARTM. Ce plan établira notre vision du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes pour les dix prochaines années. Il fixera des cibles et des objectifs et précisera les équipements, infrastructures et services de transport collectif qui seront requis dans la région.

L'avenir est une page blanche qu'il nous appartient à tous d'écrire en gardant à l'esprit les objectifs d'un développement durable de la région métropolitaine et les intérêts des usagers du transport collectif. Ensemble, faisons du Grand Montréal une région à la mobilité durable.



Valérie Plante
Mairesse de Montréal et présidente de la
Communauté métropolitaine de Montréal



Mot du président du conseil d'administration

Pierre Shedleur
FCPA, FCA

Autorité régionale de transport métropolitain

La mobilité est au centre des transformations que connaissent aujourd'hui les grandes villes du monde, et des changements sans précédent se dessinent à l'horizon. En effet, les grandes organisations de transport collectif de partout dans le monde réagissent aux besoins changeants des usagers face à une mobilité accrue et diversifiée, et tentent d'ajuster leur offre à l'évolution rapide des meilleures pratiques. À ce chapitre, la grande région de Montréal n'est pas en reste. Les importants changements démographiques et environnementaux que vit la région exercent une pression considérable sur tout le transport.

Le projet de loi 76

La réforme du transport collectif du gouvernement du Québec, mise de l'avant par le projet de loi 76, s'est inscrite dans ce courant en proposant des changements dans l'organisation et la gouvernance du transport collectif de la région métropolitaine. Elle visait à établir de nouvelles bases sur lesquelles allait éventuellement s'appuyer une structure ayant fait ses preuves dans plusieurs grandes villes du monde. La clarification des responsabilités de nature politique, stratégique et opérationnelle, la bonne intégration des services et une coordination à l'échelle métropolitaine étaient attendues depuis longtemps.

La mise en opération

Ayant officiellement vu le jour le 1^{er} juin 2017, l'Autorité ne compte que sept mois d'existence pour les fins de ce premier rapport d'activités. Cependant, cette période aura été suffisante pour apprécier la détermination des membres du conseil d'administration et de nos équipes sur le terrain à mettre en branle notre nouvelle entité et la rendre pleinement fonctionnelle.

Ainsi, dès le premier jour, le conseil d'administration s'est donné pour mandat urgent de mettre en place ses opérations financières, et ainsi assumer l'une de ses responsabilités premières: assurer la continuité des activités par le financement des projets des sociétés de transport de la grande région métropolitaine.

Parallèlement, le conseil d'administration a mis le cap sur la formation de quatre comités chargés de gérer certains aspects de notre gouvernance, à savoir le comité de vérification et des finances, le comité de gouvernance, d'éthique et des ressources humaines, le comité de suivi des projets et des technologies, et le comité de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif. Des administrateurs indépendants ont été nommés pour siéger au cœur de chacun de ces comités.

De plus, le conseil d'administration a procédé à la lecture, à l'ajustement et à l'approbation de la première politique de financement de l'Autorité, tel que requis par le projet de loi 76, tout en préparant le terrain en vue de la prochaine politique de financement. Quant au plan d'effectifs de l'Autorité, il a été vérifié et approuvé, et a porté à 70 le nombre d'employés au sein de l'organisation au 31 décembre 2017. Presque au même moment, le conseil approuvait le budget des opérations pour 2017 et assurait la viabilité du budget de 2018.

Ces sept premiers mois d'existence ont évidemment été consacrés à la mise en place de l'organisation. Dès le début de nos activités, nous avons pu constater que nous étions en quelque sorte responsables d'une entreprise en démarrage de 2,4 G\$ qui devait agilement et rapidement atteindre sa vitesse de croisière avec, à son bord, un équipage de 38 personnes, des immobilisations de 1 G\$ et une mission définie par le gouvernement.

Le changement en mode continu

À titre de président du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain, j'aimerais exprimer ma satisfaction à l'égard de l'atteinte de notre ambitieux objectif de 2017, celui de mettre sur pied l'organisation de gestion du transport collectif qu'est l'Autorité, et de lui donner une solide fondation pour poursuivre son élan en 2018 et au cours des prochaines années. Avec mes collègues du Conseil, nous avons été en mesure de reconnaître et d'apprécier les compétences et l'énergie déployée par les employés de l'Autorité et les membres du comité de direction, et de constater que la collaboration dont ils ont fait preuve a mené au succès de la mise en marche de notre organisation. Je les remercie chaleureusement.

J'aimerais remercier également les membres du conseil d'administration ainsi que les employés œuvrant au sein des quatre organisations de transport qui sont nos partenaires pour leur niveau d'engagement et leur collaboration dans ce projet sans précédent.

Enfin, je remercie nos collègues de la Communauté métropolitaine de Montréal et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour leur appui indéfectible.



Pierre Shedleur, FCPA, FCA
Président du conseil d'administration



Mot du directeur général

Paul Côté

L'année 2017 a vu la naissance de l'Autorité régionale de transport métropolitain qui est devenue, le 1^{er} juin, l'organisation responsable de la planification, de l'organisation et du financement des services de transports collectifs pour la grande région métropolitaine.

Beaucoup de travail a été accompli au cours des sept premiers mois d'existence de notre organisation, mais tant de travaux sont encore à venir! J'aimerais exprimer ma satisfaction quant à la rigueur avec laquelle nous avons mené nos premiers grands chantiers. Bien sûr, avec la pratique vient l'expérience et la nouvelle gouvernance apporte son lot d'adaptation et de difficultés, mais je crois fermement qu'en grande partie nous avons été en mesure de livrer la marchandise.

Pour ce faire, nous avons pu compter sur l'expertise et la grande compétence de nos équipes internes, sans que la transition et la livraison rapide des premiers travaux nécessaires aux besoins opérationnels de notre organisation auraient été impossibles. Nous avons aussi travaillé avec les organismes publics de transport en commun (OPTC) afin d'établir un cadre de collaboration dans la conduite de nos affaires.

Pour la pleine réalisation de ces importants défis et une première année qui s'est déroulée sous le signe de la collaboration, je remercie les personnes qui, de près ou de loin, ont largement contribué à cette réussite.

Retour sur les grands travaux de 2017

La politique de financement

Tel que requis par le projet de loi 76, la politique de financement (Politique) constituait la pierre d'assise d'un nouveau modèle dans l'écosystème du transport collectif. Ses principaux objectifs consistaient à établir les besoins financiers des services de transport collectif, le niveau de contribution de chaque source de financement aux coûts de ces services, l'allocation des sources de financement aux charges financières, les parts relatives des contributeurs (usagers et municipalités), les modalités des contributions municipales et les mesures de transition entre l'ancien et le nouveau cadre financier.

Plusieurs principes nous ont guidés dans l'élaboration de cette Politique, dont l'équilibre, la cohérence et l'équité. Ces notions se retrouveront aussi dans les prochaines étapes de cet important jalon.

Le programme des immobilisations 2018-2027

Le premier programme des immobilisations de l'Autorité, adopté par notre conseil d'administration en octobre dernier, présentait les dépenses en immobilisation relatives aux actifs sous la responsabilité de l'Autorité, mais excluait les projets des organismes de transport qui ont leur propre programme d'immobilisations. Cette logique respectait notre engagement à prioriser la poursuite des projets en cours et, surtout, à ne pas anticiper l'exercice de consultation et de concertation lié au développement du premier plan stratégique métropolitain à venir.

Les ententes de services

En 2017, l'Autorité a entrepris la négociation des ententes de services avec les quatre OPTC. Ces ententes balisent l'ensemble des services offerts par chaque exploitant et définissent, ultimement, leur rémunération. La première génération d'ententes, qui a cours jusqu'au 31 décembre 2018, s'inscrit dans une optique de continuité. Les prochaines générations seront pluriannuelles et aborderont de nouvelles notions. Cet exercice, effectué de concert avec nos partenaires, est une formidable occasion d'unir nos efforts et de démontrer que nous agissons tous pour le bénéfice de nos clients.

Collaboration avec les partenaires

Pour pleinement activer le projet de loi 76 et ses objectifs, créer un réel consensus autour des grands enjeux du transport collectif dans la région et obtenir une qualité de services rehaussée auprès des usagers, l'Autorité a choisi de miser sur la collaboration avec ses partenaires immédiats.

Nous croyons fortement que la communication et le maintien de relations serrées avec les OPTC permettront d'approfondir la collaboration et le lien qui nous unit, en plus d'atteindre notre but commun : la satisfaction des usagers du transport collectif. À cet effet, en 2018, nous prévoyons travailler encore plus étroitement avec les organismes de transport sur nos prochains travaux entourant la planification du processus budgétaire 2019, du plan stratégique de développement et de la refonte tarifaire.

Le plan d'effectifs

Au moment de lancer ses activités le 1^{er} juin 2017, l'Autorité comptait 38 employés. À la suite du dépôt et de l'approbation de notre plan d'effectifs auprès du conseil d'administration, l'Autorité pouvait compter au 31 décembre 2017 sur quelque 70 experts pour assumer ses nouvelles responsabilités et mener à bien ses projets d'envergure. Je tiens à les remercier tous et chacun pour leur enthousiasme, leur générosité, la rigueur et la patience avec lesquelles ils ont su gérer une période de grands changements et d'incertitude parfois.



Paul Côté
Directeur général
Autorité régionale de transport métropolitain

La nouvelle gouvernance en transport collectif dans la région métropolitaine

Le 1^{er} juin 2017 marquait le début du nouveau modèle de gouvernance dans le transport collectif de la grande région métropolitaine de Montréal. Ce modèle a fait ses preuves en matière d'efficacité dans les plus grandes villes du monde.

En voici les faits saillants:

- En raison des missions confiées à chacun des nouveaux organismes, le projet de loi 76 a prévu l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la modification des fonctions exercées par les sociétés de transport en commun de la région et le démantèlement des conseils intermunicipaux de transport (CIT).
- Le projet de loi 76 a accordé au Réseau de transport métropolitain (RTM) la compétence exclusive pour la desserte de son territoire par des services de transport collectif par trains de banlieue. Le RTM exploite également les services de transport collectif réguliers par autobus, ainsi que le service de transport adapté. Ainsi, le RTM a intégré l'expertise des 13 anciens organismes de transport des couronnes nord et sud du territoire.
- Les autres organismes de transport, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM) continuent d'offrir leurs services sur leur territoire respectif.
- La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (la Loi) définit l'organisme, sa mission et ses responsabilités.

Les responsabilités en bref:

Le gouvernement du Québec

Fixe les priorités pour la province et détermine dans son budget les sommes particulières dédiées au transport collectif.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Établit les orientations métropolitaines et procède aux approbations du plan stratégique de développement du transport collectif, du programme des immobilisations et de la politique de financement de l'Autorité.

L'Autorité régionale de transport métropolitain

Planifie, finance et organise les services offerts sur le territoire. Elle est liée par contrat avec les OPTC, responsables de l'exploitation des services.

Une organisation à bâtir, des défis à relever

Annoncé en 2015 par le gouvernement du Québec et adopté le 19 mai 2016, le projet de loi 76 a dû franchir plusieurs grandes étapes avant de concrétiser la nouvelle gouvernance, le 1^{er} juin 2017, et que s'amorcent les activités des deux nouvelles organisations que sont l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain.

Un an avant la création de ces deux nouvelles entités, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) créait un comité de transition et nommait les experts chargés de réaliser la transition vers la nouvelle structure de gouvernance. Ses cinq membres, désignés par le ministre, se sont vu confier des responsabilités précises. Le comité de transition a accompli un énorme travail en vue de la mise en place de la nouvelle structure. Parmi ses réalisations, mentionnons l'élaboration des premiers fondements de la nouvelle gouvernance, soit l'établissement du profil de compétence des membres indépendants des conseils d'administration de l'Autorité et du RTM et l'intégration des employés des organismes abolis à ceux nouvellement créés.

Parallèlement, le comité a dressé l'esquisse de la première politique de financement de l'Autorité, établi les premiers budgets de deux nouvelles entités et effectué le transfert de l'ensemble des actifs et des passifs détenus par l'AMT et les CIT.

Le comité de direction de l'Autorité

Hélène Malo

Conseillère développement organisationnel

Rolland Morier

Directeur exécutif, par intérim, Finances et trésorerie (nommé par le conseil d'administration)

Daniel Bergeron

Directeur exécutif, Planification du transport et de la mobilité

Marieke Tremblay

Directrice exécutive, Affaires publiques, marketing et expérience client

Paul Côté

Directeur général

Robert Guertin

Secrétaire général et directeur exécutif, Affaires juridiques (nommé par le conseil d'administration)

Benoît Gendron

Directeur exécutif, Relation avec les exploitants (nommé par le conseil d'administration)

Manon Lavoie

Conseillère ressources humaines





Les sept premiers mois

La création et la définition rapides des premiers jalons de fonctionnement d'une nouvelle organisation responsable du financement, de la tarification et de la planification des services sur le territoire représentent un défi de taille. Au moment d'entrer en fonction, et afin d'entreprendre la réalisation de sa mission, l'Autorité était composée d'un conseil d'administration de 15 membres et de 38 employés répartis dans 5 directions exécutives.

Le conseil d'administration a rapidement approuvé le plan d'effectifs qui confirmait que l'organisation compterait ultimement 109 employés à temps complet. Ainsi, de juillet à décembre 2017, d'importants efforts ont été déployés en recrutement et en dotation et ont mené à l'embauche et à la nomination de plus d'une trentaine de personnes. L'année 2018 verra l'organisation poursuivre cet exercice.

Parallèlement, les dirigeants de l'Autorité et leurs équipes établissaient un premier plan de travail et priorisaient les dossiers et projets des sept premiers mois d'existence de l'Autorité. Parmi ces dossiers se trouvent d'incontournables livrables souvent prévus dans la Loi et essentiels à la poursuite des activités, ou jetant les bases de travaux futurs liés à la mission même de l'organisation.

Le changement nourri par la collaboration: facteur clé de succès

Rapidement après la naissance de l'Autorité, ses dirigeants ont fait part de leur intention de mettre la collaboration au cœur de leurs actions. Les changements organisationnels et le bouleversement du cadre de référence habituel pour tous les acteurs du transport collectif touchés par la nouvelle gouvernance ont mis l'accent sur l'efficacité de la communication, tant chez les partenaires qu'au sein de l'équipe de l'Autorité.

Des comités de travail et des forums d'échange ont été créés pour permettre aux équipes des différentes organisations de prendre contact, d'échanger l'expérience et l'expertise de chacun, et de réévaluer les rôles et responsabilités dans ce contexte de changement.

La culture et les fondements organisationnels de l'Autorité

Comme dans toute nouvelle structure, la culture et les fondements organisationnels de l'Autorité étaient à bâtir. En 2017, la direction générale a mandaté une équipe de travail composée de membres du personnel de l'Autorité pour planifier et réaliser les actions permettant d'identifier et d'officialiser ces fondements, lesquels se déclinent par la mission, les valeurs et les comportements associés à ces valeurs. Les principales actions qui seront déployées visent l'appropriation de la mission – édictée par la Loi – et l'identification des valeurs organisationnelles.

Ainsi, la direction générale a défini les orientations en matière de gestion des ressources humaines à l'Autorité, qui se sont traduites par diverses initiatives, dont l'adoption d'un code d'éthique, et qui se poursuivront au cours de l'année 2018 par l'implantation de politiques et de programmes.



PLANIFIER

POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE VISION
RÉGIONALE INTÉGRÉE ET COHÉRENTE



Le plan stratégique de développement du transport collectif



L'Autorité amorcera au printemps 2018 ses travaux sur l'élaboration du plan stratégique de développement des services de transport collectif pour la région, sur une période d'au moins 10 ans, tel que le requiert la Loi. Cette importante réflexion sera réalisée en collaboration avec les OPTC et les autres acteurs en transport de la région, et orientera les actions pour l'ensemble du transport collectif dans la région métropolitaine.

Le transport collectif métropolitain en mode vision

Le plan stratégique de développement de l'Autorité sera élaboré en conformité avec le plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM et les orientations du gouvernement du Québec. Au cœur de ce plan devrait se trouver une vision confectionnée à l'image de la nouvelle gouvernance et axée sur une mobilité intégrée sur l'ensemble du territoire, notamment grâce à l'intégration des plus récentes technologies et de pratiques visant à faciliter l'utilisation des transports collectifs.



Une vision porteuse d'avenir

Au moment d'écrire les premières lignes du plan stratégique de développement et pour guider sa pensée, l'Autorité sera inspirée de deux principes directeurs :

1. Il sera essentiel d'y retrouver une vision à long terme du transport métropolitain. En effet, pour assurer la pérennité du transport sur le territoire et permettre la mise en place d'infrastructures qui suffiront à l'affluence projetée, il sera nécessaire de penser le transport collectif et de l'intégrer à une vision qui le sous-tendra pendant plusieurs dizaines d'années. Car, en définitive, le transport collectif se planifie sur 20, 25, voire 30 ans.
2. Le plan stratégique de développement devra maintenir une approche globale en matière de transport collectif et de mobilité intégrée, de façon à faciliter et à rendre encore plus accessibles pour les usagers les différents moyens de transport du territoire. Puisque l'Autorité souhaite que ce plan devienne une référence pour la région et que les usagers d'ici et d'ailleurs s'y retrouvent, le plan stratégique de développement intégrera la mobilité des personnes sous toutes ses formes.

C'est ainsi que l'ensemble des travaux de réflexion du plan stratégique de développement mènera à la définition d'une vision cohérente et à très long terme du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine.

Le programme des immobilisations 2018-2027

Le premier programme des immobilisations d'une portée de 10 ans (PDI 2018-2027) a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité le 26 octobre 2017, puis adopté par la CMM au printemps 2018.



Dans une volonté claire d'assurer la continuité des affaires et de constamment rehausser le service pour le bénéfice des usagers sur le territoire, le premier programme des immobilisations de l'Autorité présente les investissements associés aux actifs qui lui appartiennent et intègre majoritairement des projets et actifs précédemment identifiés par la défunte AMT.

Le premier programme en est un de transition, puisque l'organisation entreprendra en 2018 la démarche élaborant son plan stratégique de développement.

Les projets inscrits dans les programmes des immobilisations de chacun des OPTC complètent le portrait des investissements prévus pour la période couverte. D'ailleurs, un premier exercice d'inventaire des projets en transport collectif dans la région métropolitaine a permis de découvrir une planification des investissements qui représente plus de 450 projets, regroupés sous la responsabilité des 4 OPTC et de l'Autorité.

Les chantiers de 2018

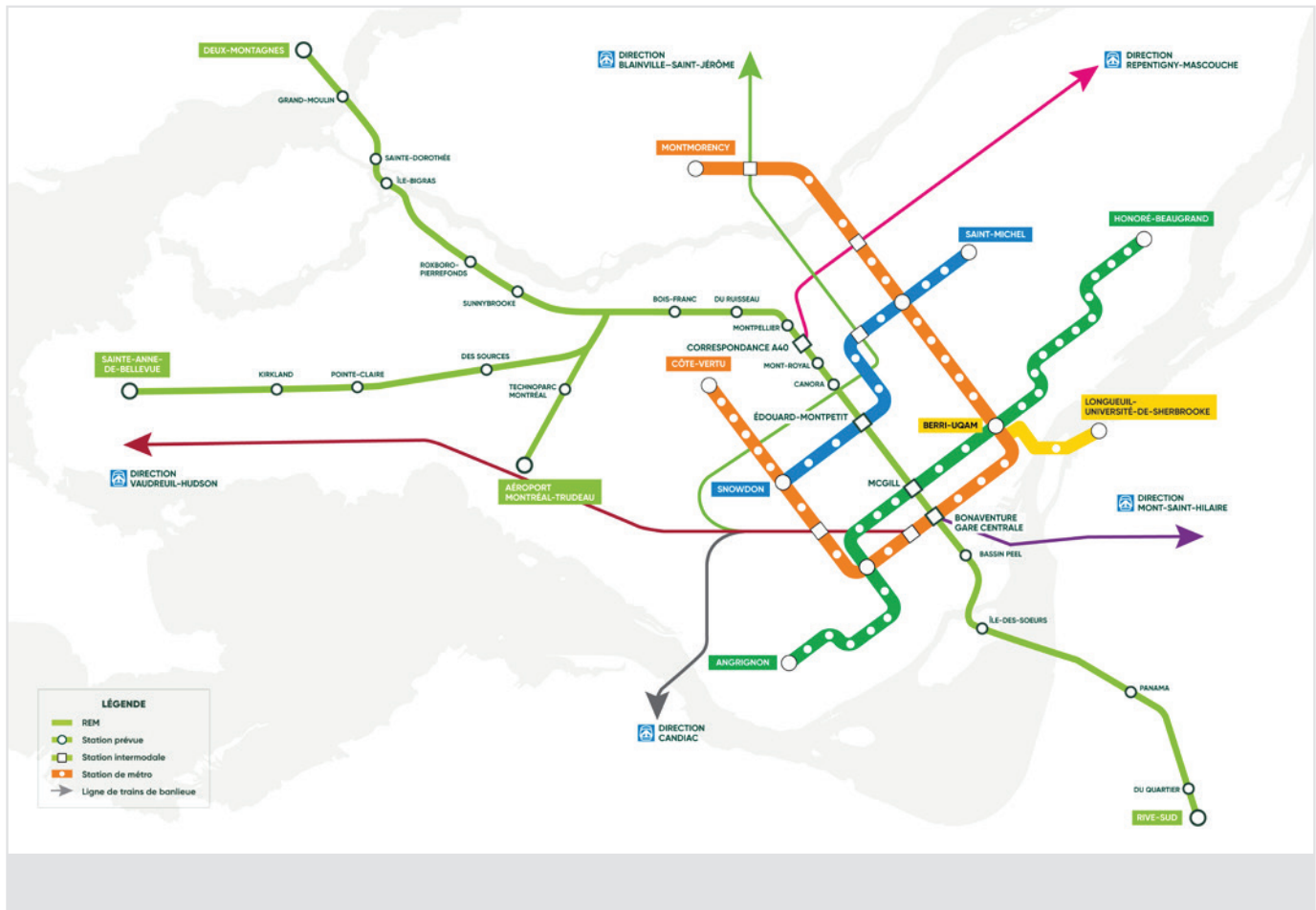
En 2018, en collaboration avec ses partenaires, l'Autorité précisera sa vision et son approche en matière de gestion de portefeuille de projets. Elle souhaitera ainsi raffiner sa compréhension du cycle de vie des projets qui seront sous sa responsabilité et mettra en place des processus de gestion de ce cycle de vie.

En plus de faire progresser les projets inscrits à son PDI 2018-2027, l'Autorité visera la mise en place de processus d'accompagnement et d'encadrement des projets auprès de ses partenaires, la définition d'une méthodologie de gestion de ses projets et l'élaboration d'un plan de maintien des actifs métropolitains dont elle est responsable, à savoir des terminus, des stationnements incitatifs et certaines voies réservées sur le territoire. L'exploitation de ces équipements sera déléguée aux OPTC et des ententes de délégation de gestion seront prévues à cet effet.



Des projets de transport collectif structurants

Le Réseau express métropolitain



Un projet qui doit s'intégrer au réseau actuel de transport collectif

Le REM est un projet de transport collectif mené par CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui transformera considérablement l'offre de services dans la région métropolitaine de Montréal. Ce nouveau réseau offrira aux usagers un service fréquent et régulier et reliera le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport.

Pour mener à bien cet important projet qui aura un impact significatif sur le transport collectif de la région, l'Autorité assure son entière participation en mettant des experts à la disposition de la Caisse de dépôt et placement du Québec, en échangeant de l'information et en négociant des ententes visant la pleine intégration de ce nouveau service sur le territoire.

En vertu des lois et des ententes négociées entre le gouvernement du Québec et CDPQ Infra depuis l'annonce du projet du REM en avril 2016, l'Autorité s'est vu confier depuis sa création, la responsabilité de convenir avec CDPQ Infra de diverses ententes nécessaires à la réalisation du projet. Ainsi, depuis juin 2017, l'Autorité a participé aux travaux visant l'élaboration de cinq ententes qui fixent les contributions financières de l'Autorité au projet du REM, de même que les modalités d'intégration du projet et de ses actifs au réseau actuel de transport collectif de la région métropolitaine.

.....

En 2018, l'Autorité effectuera une tournée des municipalités du territoire pour informer ses partenaires de la teneur des ententes.

.....

L'Autorité consent tous les efforts nécessaires à anticiper les changements apportés par le projet du REM, tant dans sa phase de planification et de construction, où il sera souhaitable d'atténuer les impacts des travaux pour les clients circulant sur le réseau, que dans sa mise en place, où l'arrimage complet avec les autres modes de transport sur le territoire est essentiel. Elle travaille d'ailleurs de concert avec les équipes techniques des OPTC, de CDPQ Infra et du MTMDET afin de planifier les mesures d'atténuation qui seront mises en place pour maintenir des services de transport collectif durant les travaux du REM. Ces mesures devraient être annoncées au printemps 2018.



Source: Réseau express métropolitain

Le prolongement de la ligne 5 (bleue) du métro de Montréal

Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue une solution hautement efficace à long terme. Le réseau de métro représente une infrastructure de transport névralgique, avec près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal.

À l'époque où l'exercice du PDI 2018-2027 de l'Autorité a été réalisé, l'évolution du projet de prolongement de la ligne bleue du métro ne permettait pas son inscription au document. En effet, puisque les investissements en études requis à l'étape du dossier d'opportunité du projet soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques s'arrêtaient en 2017, il n'était donc pas nécessaire de les inscrire au PDI, en fonction de la période couverte par cette première programmation.

Le dossier d'opportunité du projet a été approuvé par les instances gouvernementales. Le projet pourra suivre son cours à l'étape du dossier d'affaires.

Les principales activités prévues en 2018 sont:

- la mise sur pied d'un bureau de projet (STM);
- le contrat de délégation de l'Autorité à la STM pour la gestion du projet;
- la revue indépendante des coûts, de l'échéancier, des risques et des pistes d'optimisation (menée par la SQL);
- l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet.



.....
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 SRB Pie-IX permettra aux quelque 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.
.....



Source : Projet intégré SRB Pie-IX

Service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX

Le projet de service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX) a pour objectif d'y assurer la performance des déplacements en transport collectif afin de concurrencer les déplacements automobiles et de favoriser le transfert modal des automobilistes vers le transport collectif. Il vise également la reconstruction et la requalification de l'axe du boulevard Pie-IX.

Considérant son caractère métropolitain, le SRB Pie-IX deviendra un actif de l'Autorité qui en coordonnera l'offre de services par le biais de contrats de service et de délégation de gestion avec les OPTC.

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.

Les grandes enquêtes

Partenariats scientifiques



Afin de maintenir le plus haut niveau d'expertise dans ses travaux, l'Autorité s'associe à la recherche et l'innovation dans le monde des transports. Elle soutient notamment la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité en transport de l'École polytechnique de Montréal, qui assure la recherche, le développement et la formation d'étudiants et de professionnels de recherche pour améliorer les méthodes de planification et de développement du système de transport de personnes en milieu urbain.



Au même titre, l'Autorité soutient la Chaire In.SITU Innovations en stratégies intégrées Transport-Urbanisme de l'Université du Québec à Montréal, et est membre du comité directeur. Cette chaire se consacre à la problématique de l'intégration des stratégies d'aménagement de l'espace, d'urbanisation et de transport durable, et regroupe un réseau de 24 chercheurs canadiens et européens ainsi que des étudiants de maîtrise et de doctorat de six universités.



L'Autorité travaille aussi avec le Groupe MADITUC (Modèle d'Analyse Désagrégée des Itinéraires de Transport Urbain Collectif) de l'École polytechnique.

Quelques exemples des études à venir

L'année 2018 s'amorcera sous le signe de la recherche et de l'interprétation des perceptions et des besoins de la population de la grande région de Montréal en matière de mobilité. En effet, plusieurs études et sondages qualitatifs et quantitatifs seront réalisés auprès des usagers du transport collectif et des citoyens du territoire. Ces études fourniront à l'Autorité et ses partenaires des informations essentielles qui la guideront dans ses efforts d'optimisation de l'expérience des clients dans le réseau, et qui l'alimenteront dans sa réflexion lors de l'élaboration de son plan stratégique de développement.

Étude sur la mobilité

Au cours du premier trimestre de 2018, des séances de groupes de discussion rassemblant des citoyens de la grande région métropolitaine seront organisées, afin d'obtenir une compréhension approfondie de leurs habitudes de déplacement, de leur perception des différents modes de transport disponibles sur le territoire, ainsi que des freins et motivations liés à leur utilisation.

Étude de segmentation

Au cours de la deuxième moitié de 2018, une étude quantitative d'envergure sera menée auprès de la population de plus de 14 ans habitant la grande région de Montréal afin de quantifier et d'identifier ses segments de déplacement privilégiés en transport, tous modes confondus. Ces données seront traduites en « segments clés » définis selon des caractéristiques sociodémographiques, psycho-graphiques et comportementales, et seront ensuite classées en fonction de leur potentiel de croissance ou de conversion en modes de transport collectif.

Étude qualitative sur le transport adapté

À l'automne 2018, des groupes de discussion composés de citoyens à mobilité réduite permettront de cerner les principaux enjeux touchant le transport adapté et l'accessibilité des infrastructures dans la grande région métropolitaine. Cette étude sera une source d'information indispensable à la bonne compréhension des besoins et désirs de cette clientèle quant aux solutions de transport et aux outils technologiques facilitant leur mobilité.



Parcours clients métropolitains

L'analyse de ces parcours permettra d'identifier les moments critiques pour les usagers du transport collectif ainsi que les principaux irritants auxquels ils sont confrontés au quotidien. L'étude verra à alimenter la réflexion quant aux solutions pouvant être implantées pour optimiser l'expérience des usagers sur l'ensemble du territoire métropolitain.

L'enquête Origine-Destination 2018

Les enquêtes Origine-Destination (OD) régionales sont réalisées tous les cinq ans depuis 1970 auprès d'environ 4 % des ménages de la région métropolitaine de Montréal. Ces enquêtes permettent de tracer un portrait des déplacements effectués par les résidents de la région, peu importe le mode de transport utilisé.

Plusieurs étapes préparatoires ont été complétées en 2017, en prévision de la prochaine enquête OD qui aura lieu à l'automne 2018.

Rappelons que ces grandes enquêtes servent de base à l'ensemble des études de développement des services en transport collectif.



ORGANISER

LES SERVICES POUR AMÉLIORER
L'EXPÉRIENCE DES CLIENTS



Les premières ententes et la continuité des services



L’Autorité a la responsabilité de planifier les services et d’établir l’offre de transport collectif, une responsabilité qui s’exerce par l’intermédiaire d’ententes conclues avec les OPTC; une première en Amérique de Nord.

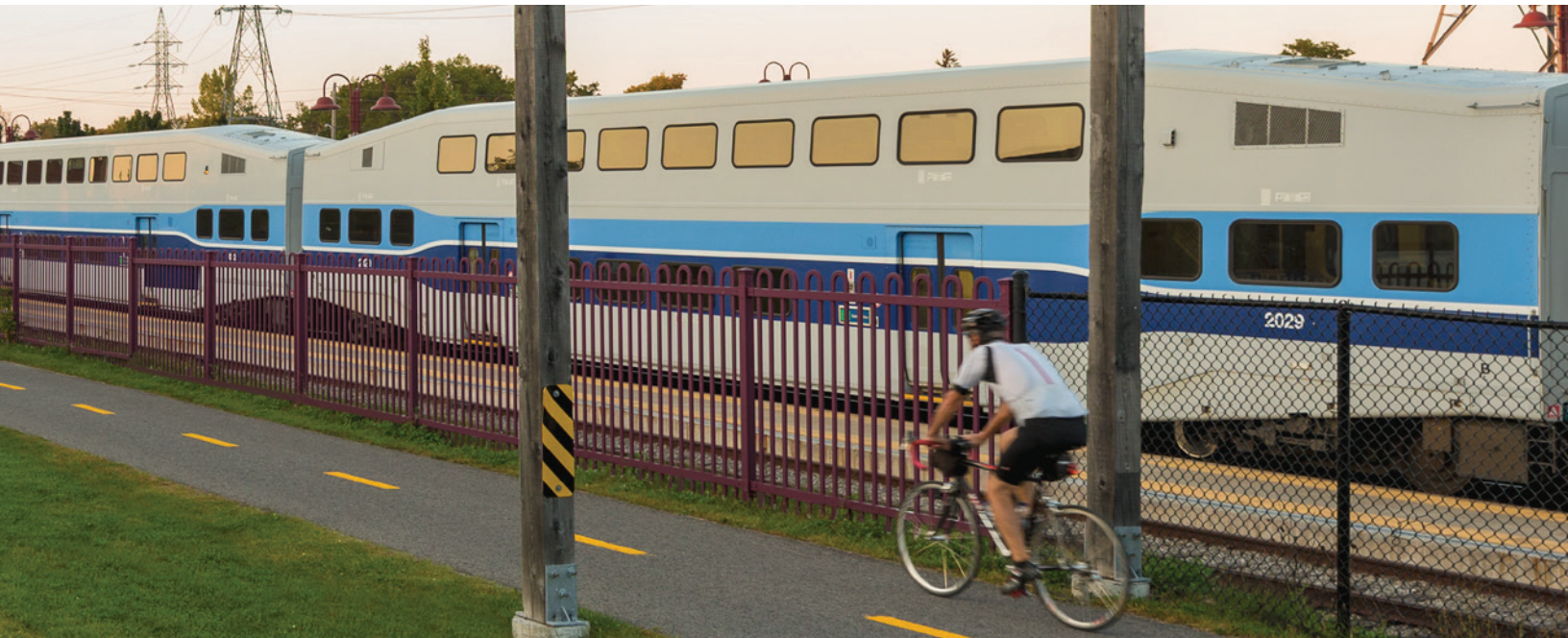
À cet égard, les modalités de contractualisation établies par la Loi sont les suivantes:

- une description détaillée des services fournis et de la rémunération convenue;
- les objectifs de performance et de qualité de services;
- des mesures visant à simplifier et à favoriser l’accès aux divers services de transport collectif par les usagers;
- des initiatives visant à améliorer l’efficacité et l’efficacités des services et leur intégration.

Le cadre de l’entente

La politique de financement de l’Autorité établit les modalités de contractualisation des ententes entre l’Autorité et chacun des OPTC. L’entente contractuelle vient quant à elle préciser les modalités de services et de réalisation des immobilisations ainsi que la performance, tant dans le transport collectif régulier que dans celui destiné aux personnes à mobilité réduite.

L’entente définit également les paramètres de la rémunération ainsi que la durée et les modalités de son renouvellement. La période couverte par la présente entente est du 1^{er} juin 2017 au 31 décembre 2018.



Les principes directeurs de l'entente

L'Autorité et les OPTC ont convenu de principes directeurs devant guider l'élaboration de l'entente, tels qu'inscrits dans la politique de financement:

- Établir un processus décisionnel souple, efficace et efficient, et ce, au bénéfice du client;
- Respecter la gouvernance prévue par la Loi et ses paliers décisionnels politique, stratégique et opérationnel;
- Favoriser une approche axée sur les résultats, la transparence et la reddition de comptes;
- Travailler dans le respect des responsabilités, miser sur les compétences de chaque intervenant et s'appuyer sur les meilleures pratiques;
- Faciliter la collaboration et la cohésion entre les divers intervenants;
- Privilégier une approche progressive et assurer la continuité des services.

En juin 2017, les directeurs généraux de l'Autorité et des quatre OPTC ont adopté une entente type. Au cours du troisième et du quatrième trimestre, un travail collaboratif et transparent entre l'Autorité et ses partenaires a été accompli afin d'assurer une prise en compte des particularités respectives des organisations au sein de l'entente de service.

Les discussions se poursuivent pour arriver à un premier accord de principe sur les éléments majeurs de l'entente transitoire entre l'Autorité et les OPTC. Dans l'attente imminente de cet accord, une rémunération provisoire pour l'année 2017 et le premier trimestre 2018 a été autorisée par le conseil d'administration de l'Autorité.

.....
En l'absence de contrats de service et de délégation de gestion signés, l'orientation adoptée consistait à assurer la continuité des affaires en matière d'offre de services et de gestion des équipements et infrastructures métropolitains afin de maintenir la transparence du changement de gouvernance pour la clientèle des transports collectifs de la région métropolitaine.
.....





La délégation de gestion des actifs métropolitains

Suivant l'adoption d'un décret ministériel sur le partage des biens de la défunte AMT, des équipements de transport collectif à caractère métropolitain comme des stationnements incitatifs, des terminus et certaines voies réservées sont devenus la propriété de l'Autorité. Au dernier trimestre de l'année 2017, les démarches en vue de la délégation de gestion et du transfert des activités d'exploitation de ces équipements vers les OPTC ont été entreprises.

Pour y parvenir, un important travail de collaboration et d'échange entre l'Autorité et les OPTC a été réalisé afin de tendre vers une transition harmonieuse des responsabilités antérieurement confiées à l'AMT. La gestion déléguée des équipements métropolitains a été transférée en fonction du principe d'utilisateur prépondérant de l'équipement.

Les chantiers 2018 des ententes de services

L'année 2018 sera une année charnière en matière de contractualisation. L'approbation des parties aux ententes transitoires permettra de verser la rémunération complète des 2 143 M\$ liés aux quatre ententes de services.

À la suite de la signature des ententes transitoires de services, un comité de concertation réunissant l'Autorité et les OPTC sera instauré. Ce comité de concertation sera un lieu d'échange entre l'Autorité et les OPTC, et les sujets qui y seront abordés porteront notamment sur les modalités contractuelles, le contenu de la prochaine entente et les bonnes pratiques applicables en matière de transport collectif.

Par ailleurs, des comités bipartites assureront le suivi des éléments contractualisés entre l'Autorité et chacun des OPTC. Ils seront le lieu d'échange privilégié pour assurer la saine gestion de l'entente transitoire. Les thèmes abordés par ces comités seront notamment les services de transport collectif réguliers et adaptés, l'achalandage, les immobilisations, la performance et la qualité des services.

Les chantiers 2018 des actifs métropolitains

Les premières ententes de délégation de gestion couvrant les stationnements incitatifs, les terminus, les voies réservées et les billetteries métropolitaines pourraient être signées d'ici la fin du deuxième trimestre. Quant aux équipements cédés aux OPTC, un arpentage et un rapport sur l'état des actifs devraient être complétés en vue d'une approbation de transfert définitif en 2018 ou 2019.

Les alliances et promotions pour la mobilité

Telle que définie par la Loi, la mission de l'Autorité est d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire incluant celles à mobilité réduite. À cette fin, l'organisation doit planifier, développer, soutenir et faire la promotion du transport collectif.

Promotion et offres tarifaires

Dans la poursuite de son objectif de promouvoir le transport collectif dans la région métropolitaine, l'Autorité a développé et déployé des campagnes de publicité de portée régionale en étroite collaboration avec ses partenaires.

Campagne étudiants 26 ans et plus

Depuis le 1^{er} septembre dernier, tous les étudiants de 26 ans et plus inscrits à temps plein dans un établissement d'enseignement reconnu peuvent bénéficier du tarif préférentiel étudiant. L'élargissement de ce tarif a été bien reçu pour cette clientèle qui se déplace massivement en transport collectif. Une campagne promotionnelle à l'échelle métropolitaine a appuyé cette initiative.



Campagne abonnement OPUS avec photo

La période de la rentrée, particulièrement achalandée, est une occasion de sensibiliser la clientèle à de meilleures habitudes et d'améliorer le service. Ainsi, la campagne de l'automne 2017 invitait les étudiants à faire à l'avance leur demande de carte OPUS avec photo. Un concours promotionnel offrant trois bourses d'étude d'une valeur de 1 000 \$ a d'ailleurs été instauré afin de récompenser les clients qui ont pris la bonne décision de se procurer leur carte OPUS avec photo avant la période critique de la rentrée.

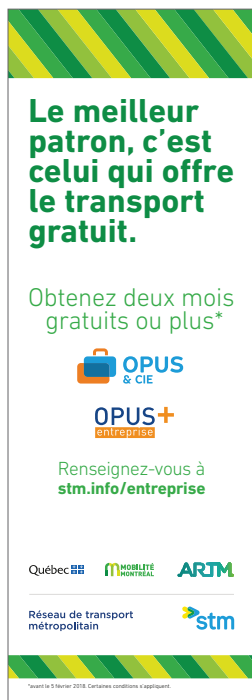
De plus, pour améliorer l'expérience des clients qui se présentent en grand nombre aux billetteries à cette époque de l'année, l'Autorité a ajouté du personnel attiré à la gestion de la file d'attente, ce qui a permis de mieux assister les clients utilisant les distributrices automatiques de titres et d'allonger les heures de service pour prendre en charge les clients encore présents à la fermeture des billetteries.

Mesures d'atténuation tarifaires

Plusieurs promotions financées par Mobilité Montréal et ses partenaires, dont l'Autorité, ont été déployées sur le territoire en 2017 afin d'atténuer les répercussions des grands chantiers routiers sur la fluidité de la circulation. Parmi celles-ci, on retrouvait des promotions offrant des rabais tarifaires dans le but de promouvoir le transport collectif. Ces promotions ont été orchestrées en collaboration avec la STM et le RTM. Les voici en images :



Campagne de promotion du programme d'abonnement OPUS à l'année



Campagne de promotion des programmes d'abonnement au transport collectif en entreprise: OPUS &CIE et OPUS+ entreprise



Campagne de promotion du programme d'abonnement OPUS+

Puisqu'elle est responsable de l'établissement du cadre tarifaire et des initiatives qui en découlent pour la région, l'Autorité, de concert avec la STM et le RTM, produira un bilan des impacts des mesures d'atténuation déployées en 2017 et travaillera, dès le printemps 2018, à l'élaboration de la nouvelle stratégie de promotion avec le MTMDET et ses partenaires.

Des alliances pour la mobilité



Dans le cadre de sa mission, l'Autorité s'associe avec d'autres partenaires de la mobilité afin de faire la promotion du transport actif et collectif. En 2017, elle a soutenu les initiatives déployées par Voyagez Futé et Moba, des centres de gestion des déplacements (CGD).

Ces organismes ont comme objectif de faire la promotion des transports alternatifs à l'auto-solo auprès des entreprises. Les CGD accompagnent les entreprises dans l'identification d'opportunités et de moyens d'encourager leurs employés à utiliser davantage les modes de transport collectif et actif.



Les programmes OPUS & Cie et OPUS+ entreprise, des programmes d'abonnement aux titres de transport sous la responsabilité de la STM et du RTM, s'adressent aux employeurs désirant encourager l'utilisation du transport collectif auprès de leurs employés. Ils s'appliquent aux abonnements annuels à tarif ordinaire des services de transport des territoires desservis par ces deux organismes.



En 2017, les objectifs d'abonnement aux programmes OPUS & Cie et OPUS+ entreprise ont été dépassés. En effet, 57 nouvelles entreprises (34% de plus qu'en 2015-2016) et 3 198 nouveaux employés se sont abonnés à OPUS+ entreprise (56% de plus) et 43 nouvelles entreprises (16% de plus qu'en 2015-2016) et 3 843 nouveaux employés ont adhéré à OPUS & Cie (34% de plus).



Le système de vélopartage créé

en 2014 par la Ville de Montréal est plus populaire que jamais. En effet, en 2017, les déplacements ont augmenté de 8,5% et le nombre de nouveaux clients de 35%. Depuis le 1^{er} juin 2017, l'Autorité est responsable du système OPUS, mais elle a délégué à la STM la poursuite de la gestion du système.

En 2017, la STM a renouvelé avec BIXI l'entente qui permettait aux détenteurs d'une carte OPUS qui utilisent le système de vélo libre-service de se procurer un aller simple BIXI à toutes les stations. Le 6 juillet 2017, la location d'un BIXI avec la carte OPUS dans 540 stations intelligentes a été officialisée, permettant ainsi un nouveau mode d'accès qui devrait inciter davantage son utilisation.

En 2018, l'Autorité compte poursuivre avec les OPTC le développement de projets qui facilitent les déplacements en transport collectif et actif sur l'ensemble du territoire de la grande région de Montréal.

Des partenariats riches en retombées

La mission de l'Autorité lui confère de nouvelles responsabilités qui l'amènent à construire et à maintenir des liens avec de nombreux partenaires. Qu'il s'agisse d'associations régionales ou internationales, le réseau de contacts que l'organisation a établi permet à ses experts de participer à de nombreuses activités qui donnent lieu à un partage de connaissances et d'expériences dans le domaine de la mobilité.

Au 31 décembre 2017, l'Autorité était membre de plusieurs associations professionnelles. Parmi celles-ci mentionnons l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) où un représentant de l'Autorité siège au conseil d'administration, l'Association québécoise des transports, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, l'European Metropolitan Transport Authorities, la Fondation du Centre Jacques Cartier et l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) où un employé de l'Autorité est également représentant au conseil d'administration.

L'Autorité est aussi partenaire ou commanditaire d'évènements plus locaux qui corroborent sa mission de mobilité durable dans la grande région métropolitaine. Parmi ceux-ci, notons le Gala des Prix Guy-Chartrand de l'organisme Trajectoire Québec où quatre prix de mérite sont remis à ceux qui contribuent, bénévolement ou professionnellement, à développer la mobilité durable. Aussi le colloque *La mobilité pour tous* de l'AQTr qui a pour objectif d'aborder les enjeux de mobilité des différents types de piétons (personnes à mobilité réduite, aînés, enfants) et de proposer des solutions qui répondent à l'ensemble des besoins.



Les billetteries métropolitaines

Au moment de la transition et de la création de l'Autorité, un transfert de l'ensemble des actifs et des passifs détenus par l'AMT et les CIT a été effectué. Il a alors été prévu que certains équipements, dont l'utilisation est partagée par plusieurs opérateurs, deviennent des actifs métropolitains. Cela permettra d'envisager des services d'information à la clientèle et de vente de titres de transport mieux intégrés et plus efficaces pour les usagers, et ce, sur l'ensemble du territoire.

Les billetteries métropolitaines au nombre de onze (11), ont été confiées à l'Autorité et offrent des services de vente de titres et d'information aux clients des services de transport collectif sur tout le territoire.



STATIONNEMENTS (8)
Cartier
Chevrier
De Montarville
Le Carrefour
Montmorency
Panama
Radisson
Saint-Martin

TERMINUS (11)
Angrignon
Cartier
Centre-Ville
Côte-Vertu
De Montarville
Le Carrefour
Longueuil
Mansfield
Montmorency
Brossard-Panama
Radisson

BILLETTERIES (11)
Gare Vendôme
Gare Lucien L'Allier
Gare Centrale
Gare Sainte-Thérèse
Gare Parc
Terminus Radisson
Terminus Angrignon
Terminus Centre-ville
Terminus Cartier
Terminus Montmorency
Terminus Longueuil

Afin de développer un modèle de gestion pour ces billetteries basé sur les meilleures pratiques et pour maintenir l'uniformité et la plus grande efficacité possible dans leur opérationnalisation, l'Autorité a regroupé au sein d'un groupe de travail l'expertise et l'expérience des organismes de transport du territoire. Ce groupe de travail, créé en 2017, a recommandé le transfert de gestion des opérations des billetteries métropolitaines à trois OPTC, soit le RTL, le RTM et la STL, en fonction du territoire sur lequel elles se situent. Cette opération se concrétisera à l'été 2018, et le groupe de travail veillera à préparer le transfert de responsabilité des billetteries, dans une perspective de continuité des services offerts aux clients.

Le groupe de travail poursuivra ses travaux portant sur une nouvelle image de marque des billetteries, la bonification des services offerts aux clients et mènera un exercice d'harmonisation des politiques d'échange et de remboursement des titres de transport.

Ce travail permettra de simplifier et d'améliorer l'expérience des clients. La première étape de ce processus visera particulièrement les billetteries métropolitaines, puis s'élargira au reste des équipements du territoire au cours de l'année.



La fluidité dans les transports, une grande priorité

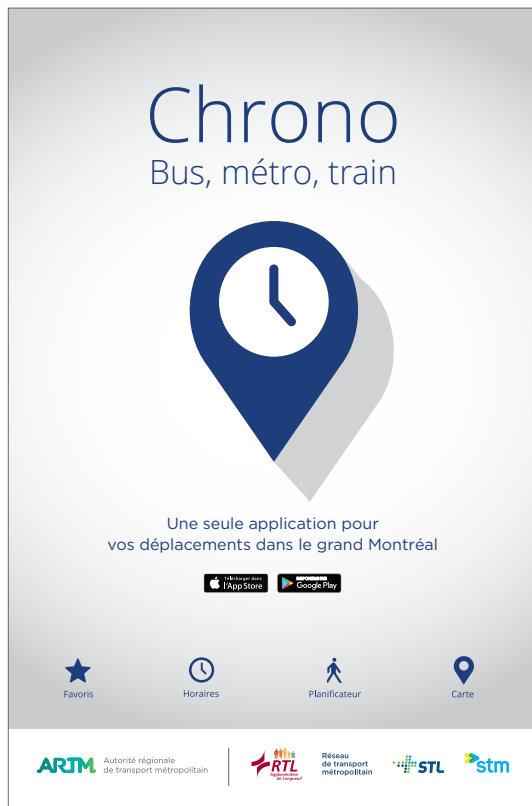
En 2017, l'Autorité et ses partenaires ont également amorcé un important chantier d'harmonisation des normes de comportement à bord du métro, des autobus et des trains de banlieue. Un groupe de travail formé de représentants des quatre OPTC et de l'Autorité s'est fixé pour premier objectif d'assurer à la clientèle le parcours le plus fluide et uniforme possible, et de retirer ou d'amoindrir toute forme d'irritant entre les points d'entrée et de sortie de leur parcours, et ce, sur l'ensemble des réseaux du territoire.

Durant l'année 2018, le groupe se penchera sur la rédaction et la diffusion de nouveaux règlements qui assureront des assises solides et permanentes en matière de fluidité et d'uniformité des services de transport collectif.



Le transport intelligent, de plus en plus intégré

Depuis le 1^{er} juin 2017, les actifs liés au système billettique OPUS sont devenus la propriété de l'Autorité, qui en confie la gestion à la STM. L'adaptation de cet outil de vente et de perception des titres de transport collectif sur le territoire représente un défi de taille, qui nécessitera une grande collaboration entre l'Autorité et les OPTC.



En 2017, cette collaboration a joué un rôle fondamental dans le succès de la mise à jour de l'application mobile Chrono, qui offrira sous peu de nouvelles fonctionnalités. Cette application, qui appartient à l'Autorité, est confiée en gestion au RTM. Elle permet aux usagers de planifier leurs déplacements et de choisir la meilleure combinaison de modes de transport possible, en intégrant l'ensemble de l'information provenant des différents services de transport collectif du territoire métropolitain.

En 2016, le gouvernement du Canada annonçait un investissement immédiat allant jusqu'à 3,4 G\$ dans le transport en commun par l'intermédiaire du nouveau Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC). En décembre 2017, le RTM recevait la confirmation de l'approbation du financement de la phase 2 de développement de l'application mobile Chrono pour un montant de 1,775 M\$. Ce projet vise à améliorer l'expérience client en bonifiant les fonctionnalités de l'application mobile Chrono, le tout dans le but de simplifier le service et d'attirer de nouveaux clients vers l'utilisation du transport collectif.

Des sondages effectués auprès d'utilisateurs de l'application ont priorisé les nouvelles fonctionnalités à développer. Ainsi, d'ici mars 2019, ce budget sera destiné notamment à l'amélioration de la performance de l'application, de la carte géographique et à la mise en place d'un planificateur de trajet intermodal dans l'application. Ce dernier permettra à l'utilisateur de trouver rapidement le meilleur itinéraire pour se rendre à destination en transport collectif.

Chrono est maintenant en mesure de diffuser de l'information sur les heures de passage aux arrêts en temps réel. Cette information est actuellement disponible pour les réseaux STM, STL et une partie du réseau RTM. Le déploiement du temps réel se fait en parallèle avec l'implantation des outils SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageur) pour le RTL et le RTM. D'autre part, une refonte de l'ergonomie de Chrono sera complétée à l'été 2018. Cette opération vise à améliorer considérablement son intuitivité et sa convivialité.



FINANCER

POUR SE DONNER LES MOYENS
DE RÉALISER NOS AMBITIONS



La politique de financement

En vertu de la Loi et de la nature stratégique des responsabilités qui lui sont confiées, l'organisation a adopté, en 2017, sa première politique de financement.



La première politique de financement

- Considère l'ensemble des revenus et des charges financières du transport collectif de la région métropolitaine.
- Établit notamment les cibles de financement par les recettes tarifaires, les modalités d'établissement des contributions municipales ainsi que les modalités de contractualisation des services de transport collectif.
- En est une de transition et vise à assurer la continuité des services de transport, à mettre en place, de manière progressive, les nouvelles modalités d'établissement des contributions municipales et de contractualisation des services de transport collectif.

Les objectifs de la politique de financement

- Assurer un financement suffisant des besoins qui seront identifiés dans le plan stratégique de développement, les plans de maintien des actifs et le niveau de prestation convenu dans les ententes de services.
- Établir un équilibre entre les contributeurs au financement du transport collectif en balisant les parts relatives.
- Assurer l'utilisation efficiente des revenus de l'Autorité et des ressources allouées aux exploitants.
- Viser l'équité entre les territoires des municipalités desservies en tenant compte de leurs particularités respectives quant à leur contribution financière relative à leur utilisation du transport collectif.

.....
La Politique permet un financement équilibré et prévisible de l'ensemble des services de transport collectif de la région, et l'application de règles d'évaluation plus simples, uniformes et cohérentes des contributions municipales.
.....

Les principes directeurs de la politique de financement

- Simplicité et cohérence des règles de financement entre les différents services de transport collectif et les territoires:
 - équilibre des revenus et des dépenses;
 - régionalisation des sources de financement consenties à l'Autorité;
 - respect du principe utilisateur-payeur pour établir les contributions municipales.
- Atténuation des impacts du nouveau cadre financier sur les contributions municipales par le recours à des mesures financières transitoires.

Les étapes d'approbation de la première politique de financement de l'Autorité

Le travail d'élaboration de la politique de financement a été effectué par le Comité de transition dans les mois qui ont précédé la création de l'Autorité. Ainsi, après plusieurs consultations auprès des municipalités du territoire et des présentations auprès des autorités municipales, le projet de la politique de financement ajusté a été adopté le 31 mars 2017 par le comité de transition et transmis au MTMDET et à la CMM.

Le 13 avril 2017, la politique de financement était présentée au comité exécutif de la CMM qui a résolu, séance tenante (CE17-109), de donner un accord de principe à celle-ci.

Le 29 juin 2017, le conseil d'administration de l'Autorité prenait acte du projet de politique de financement et en confiait l'analyse au comité de vérification et des finances.

Le 20 septembre 2017, le conseil d'administration de l'Autorité approuvait la première politique de financement.

Le 27 septembre 2017, le conseil de la CMM approuvait à son tour la Politique, un nouveau cadre financier pour l'ensemble des services de transport collectif dans la région métropolitaine.

Les redevances de transport

L'Autorité s'est vu confier par la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain la responsabilité d'identifier les zones de son territoire propices à l'établissement des services de transport collectif qu'elle pourrait financer, même en partie, avec l'imposition d'une redevance de transport. Cette nouvelle source de financement doit être dédiée à la réalisation d'un projet de transport collectif en particulier.

L'augmentation de la valeur foncière, de l'achalandage potentiel pour les commerces, de l'accessibilité des lieux d'emplois et une meilleure fluidité des déplacements sont au nombre des bénéfices dont profitent les municipalités, les entreprises, les développeurs et les citoyens des secteurs desservis par une nouvelle infrastructure de transport.

.....
Les redevances de transport visent à faire participer les bénéficiaires de proximité au financement de l'infrastructure, comme c'est le cas dans plusieurs grandes villes et régions du monde.
.....

Ces redevances prennent la forme d'une contribution versée lors de la délivrance d'un permis de construction par une municipalité. Les zones visées et les travaux assujettis à la redevance sont définis dans le Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du Réseau express métropolitain.

Pour élaborer ce premier règlement encadrant la perception de redevances de transport, l'Autorité a mené des consultations auprès du gouvernement du Québec, des municipalités touchées et des groupes d'intérêts. L'Autorité a également réalisé des études lui permettant de définir certains paramètres du règlement.

Le Règlement a été édicté par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, et il entrera en vigueur au printemps 2018.

Le cadre tarifaire

Un premier cadre tarifaire en vigueur

L'Autorité a la compétence d'établir le cadre tarifaire des services de transport collectif sur son territoire en incluant ceux du transport adapté. Son premier cadre tarifaire, entré en vigueur le 1^{er} septembre 2017, a reconnu l'ensemble des titres de transport, tarifs et initiatives établis par les OPTC de la région. Il a aussi élargi l'accès aux rabais tarifaires à tous les étudiants admissibles.

.....
Depuis le 1^{er} septembre 2017, les étudiants à temps plein fréquentant un établissement reconnu par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur du Québec, peu importe leur âge, bénéficient d'un tarif préférentiel.
.....

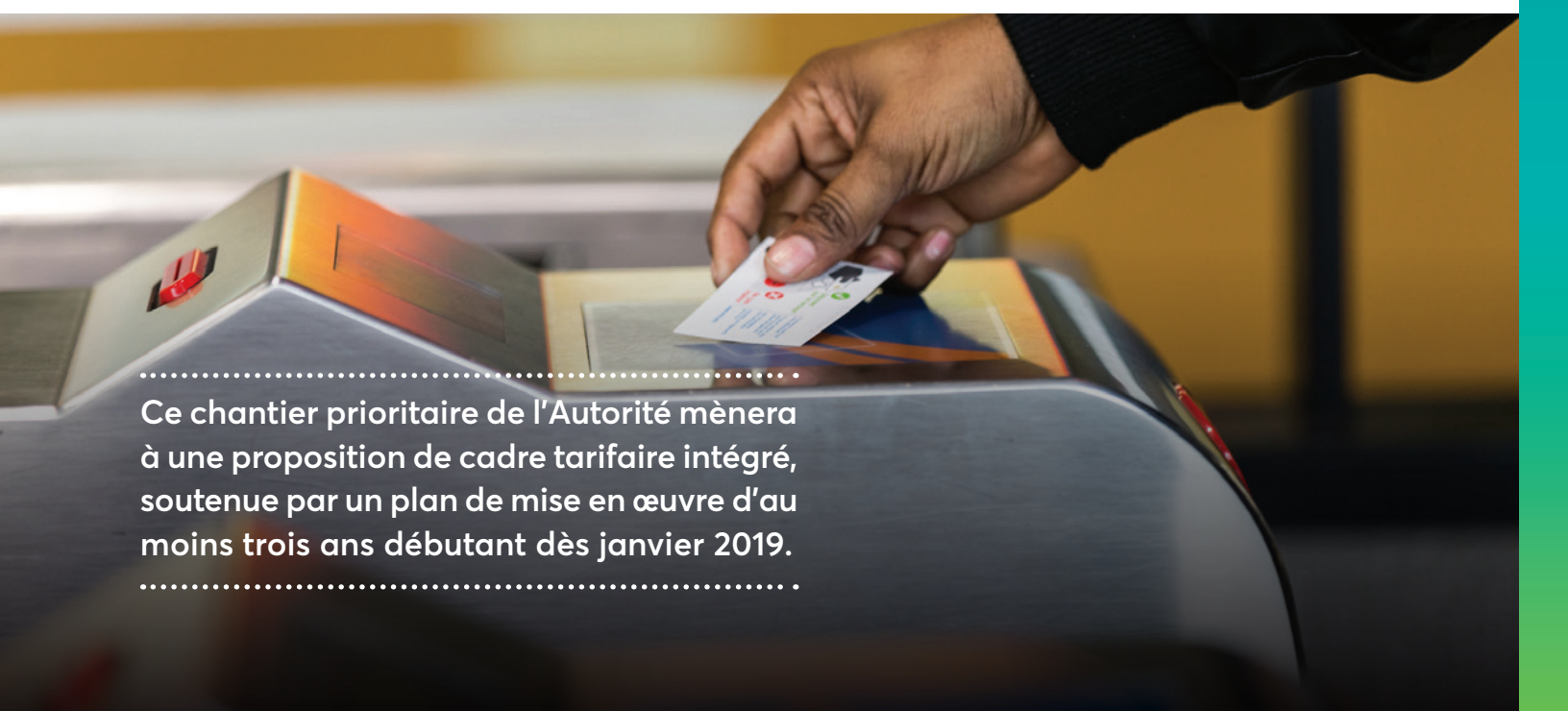
Un cadre tarifaire pour tout le transport collectif de la région

En 2017, l'organisation a reçu le mandat de son conseil d'administration d'amorcer les travaux sur la refonte tarifaire. Ces travaux débuteront au cours de l'année 2018 et se feront sur une base de consultation et de concertation.

Les principaux objectifs de la refonte tarifaire seront de favoriser et de simplifier l'accès aux services de transport collectif, dont le REM dès sa mise en service, en tablant sur l'intermodalité et l'intégration tarifaire pour le bénéfice des usagers et citoyens de la région métropolitaine de Montréal.

Le cadre tarifaire proposé devra aussi générer des revenus permettant d'atteindre les cibles financières de la politique de financement.

Au cours de l'exercice, les OPTC, les citoyens, les usagers, les autorités municipales et la CMM, les acteurs gouvernementaux, les groupes d'intérêt, les experts indépendants et les entreprises en démarrage du domaine du transport seront invités à s'exprimer par le biais d'une large consultation.



.....
Ce chantier prioritaire de l'Autorité mènera à une proposition de cadre tarifaire intégré, soutenue par un plan de mise en œuvre d'au moins trois ans débutant dès janvier 2019.
.....



An aerial photograph of a city, likely Montreal, with a teal color overlay. The image shows a dense urban landscape with various buildings, including a prominent mosque with a large dome in the lower-left foreground and a Gothic-style cathedral with tall spires in the middle ground. The foreground is filled with lush green trees. The text 'LA GOUVERNANCE' is centered in the upper half of the image in a white, sans-serif font.

LA GOUVERNANCE

Le conseil d'administration

Le conseil d'administration de l'Autorité est formé de 15 membres. Plus des deux tiers, dont le président, sont des administrateurs indépendants au sens de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État.

Le président du conseil d'administration et six (6) membres indépendants ont été nommés par le gouvernement du Québec. Quant à elle, la CMM a nommé huit (8) membres, dont au moins trois (3) membres indépendants.





Pierre Shedleur
Administrateur de sociétés



Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal



Martin Dampousse
Maire de la Ville de Varennes



Marc Demers
Maire de la Ville de Laval



Chantal Deschamps
Mairesse de la Ville de Repentigny



Sylvie Parent
Mairesse de la Ville de Longueuil



Andrée Lafortune
Professeure titulaire, HEC Montréal



Liette Leduc
Directrice principale aux affaires juridiques, Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (FTQ)



Diane Marleau
Économiste



Jean-Pierre Révêret
Professeur associé, ESG-UQAM et École polytechnique de Montréal



Owen Alexander Rose
Architecte principal, ROSE architecture



Luc Côté
Urbaniste – Conseil en mobilité urbaine



Ahmed El-Geneidy
Professeur – École d'urbanisme, Université McGill



Pierrette Laperle
Intervenante, nouvelliste, animatrice d'ateliers d'écriture



Paul Lewis
Doyen, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

Les sept (7) membres indépendants désignés par le gouvernement du Québec

Pierre Shedleur, FCPA, FCA, président du conseil d'administration

Administrateur de sociétés

Date de nomination: 31 mai 2017

Fin du mandat: 30 mai 2022

Membre d'office de tous les comités du conseil d'administration

Pierre Shedleur est diplômé de l'École des hautes études commerciales de Montréal. Il détient le titre de Fellow de l'Ordre des comptables professionnels agréés. Après avoir œuvré dans le secteur privé, monsieur Shedleur a amorcé une carrière dans le secteur public en 1980. Il a notamment travaillé au ministère de l'Éducation et au Secrétariat du Conseil du trésor, a été président-directeur général de la Commission de la santé et de la sécurité au travail de 1993 à 1997 et premier vice-président à Bell Canada de 1998 à 2004. Il a également été président-directeur général de la Société générale de financement du Québec, de 2004 à 2010. Monsieur Shedleur est membre du conseil d'administration et président du comité de vérification de Abilis IP Inc. depuis 2012, et président du conseil d'administration du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal depuis 2016.

Luc Côté

Urbaniste – Conseil en mobilité urbaine

Date de nomination: 31 mai 2017

Fin du mandat: 30 mai 2021

Membre du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Passionné des transports, Luc Côté est titulaire d'un baccalauréat en urbanisme de l'UQAM. Il a débuté sa carrière au ministère des Ressources naturelles, puis l'a poursuivie à la Société d'habitation du Québec. Par la suite, il a été embauché à l'Agence métropolitaine de transport à titre d'analyste à l'exploitation, et a occupé le poste de directeur des transports et de la mobilité urbaine à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu de 2013 jusqu'à ce jour. Président du conseil de Transport 2000 pendant plus de huit ans, Luc Côté a reçu en 2016 le prix Guy-Chartrand.

Andrée Lafortune, FCPA, FCA

Professeure titulaire, département de sciences comptables, HEC Montréal

Date de nomination: 31 mai 2017

Fin du mandat: 30 mai 2021

Présidente du comité de vérification et des finances, membre du comité de suivi des projets et des technologies

Andrée Lafortune est professeure titulaire, spécialisée en comptabilité financière et en gouvernance financière, à HEC Montréal et détient le titre de Fellow comptable professionnelle agréée. Elle est membre du comité ministériel de vérification d'Affaires mondiales Canada et membre du comité ministériel de vérification de Santé Canada. Elle est également membre du conseil d'administration de la Chambre de commerce et d'industrie française au Canada et gouverneure de la Fondation du Centre des sciences de Montréal.

Après plusieurs années (2001 à 2016) comme membre du conseil d'administration du Mouvement Desjardins, Madame Lafortune demeure impliquée à titre de présidente du conseil d'administration de la Caisse Desjardins des Versants du mont Royal. En mars 2017, Andrée Lafortune a reçu l'Ordre du mérite coopératif et mutualiste québécois – 3^e degré, décerné par le Conseil québécois de la coopération et de la mutualité. À l'automne 2017, le prix «Madeleine Timmermans» lui a été attribué pour son cheminement de carrière en tant que femme engagée.

Pierrette Laperle

Intervenante, nouvelliste, animatrice d'ateliers d'écriture

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

Membre du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Pierrette Laperle a poursuivi des études universitaires en communication, littérature et histoire de l'art. Elle a agi comme membre fondateur et directrice générale du Groupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal et de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil. Madame Laperle a également été représentante du transport adapté au conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil de 2002 à 2017 et, depuis 2006, est membre du conseil d'administration d'Amélys, entreprise d'économie sociale en soutien à domicile. Elle est également membre de l'Association des auteurs en Montérégie (AAM).

M^e Liette Leduc

Directrice principale aux affaires juridiques, Fonds de solidarité FTQ

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

Présidente du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Liette Leduc est titulaire d'une licence en droit civil (LL.L.) de l'Université d'Ottawa et est membre du Barreau du Québec depuis 1989. Elle détient aussi une certification en gouvernance de sociétés, décernée par le Collège des administrateurs de sociétés de l'Université Laval (promotion 2014).

M^e Leduc s'est jointe au Fonds de solidarité FTQ en 2000 comme conseillère juridique sénior et, dans ce cadre, elle a participé à de nombreuses transactions de financement. En 2003, elle a été nommée directrice aux affaires juridiques puis, en 2008, directrice principale aux affaires juridiques. Depuis, elle dirige les activités de nature juridique liées aux transactions d'investissement du Fonds de solidarité FTQ. Dans ses fonctions, elle est aussi membre du comité de gestion des investissements et du comité interne de gestion intégré des risques. Avant de se joindre au Fonds de solidarité FTQ, M^e Leduc a pratiqué pendant une dizaine d'années au sein de cabinets privés à Montréal.

Jean-Pierre Revéret

Professeur associé, département de stratégie, responsabilité sociale et environnementale de l'ESG-UQAM et département de mathématiques et de génie industriel, de l'École polytechnique de Montréal

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

Président du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif, membre du comité de vérification et des finances, et membre du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Docteur en sciences économiques et DEA en écologie appliquée, Jean-Pierre Revéret est retraité de l'Université du Québec à Montréal où il a été professeur depuis 1979. Il y a été premier directeur de l'Institut des sciences de l'environnement. En 1992 et 1993, il a été directeur du département de gestion de l'environnement de l'Université Internationale de langue française pour le développement africain (Université Senghor) à Alexandrie (Égypte). De 1993 à 1995, il a été vice-directeur de l'Académie internationale de l'environnement à Genève. Il a été co-titulaire de la chaire internationale sur le cycle de vie (Polytechnique Montréal/ESG-UQAM) de 2012 à 2016, en charge de la dimension sociale et socio-économique.

Il a agi comme expert dans le domaine du développement durable et de l'évaluation environnementale et sociale, entre autres auprès de l'UNESCO, de la Banque mondiale, de l'ACDI, de l'Institut de la Francophonie pour le développement durable, de la ville de Montréal et de plusieurs ministères (Québec et Canada). Il est actuellement membre du conseil d'administration de Fondation et membre du conseil scientifique d'OURANOS.

Owen Alexander Rose

Architecte principal, ROSE architecture

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

Membre du comité de suivi des projets et des technologies et du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Owen Rose est originaire de Vancouver et habite Montréal depuis 1996. Architecte fondateur de ROSE architecture, concepteur principal et professionnel agréé LEED, il complète une maîtrise en architecture de l'Université McGill en 2001 et poursuit le développement de ses connaissances en design durable autour du concept « écosensuel ».

Professeur invité à l'École d'architecture de l'Université de Montréal depuis 2016, monsieur Rose cumule les expériences d'implication sociale et citoyenne. Membre du conseil d'administration du Centre d'écologie urbaine de Montréal de 2004 à 2015, dont il a été le président entre 2007 et 2012, et en 2013, il a participé à la réalisation de quatre rapports de recherche sur l'implantation des toitures végétales à Montréal. Il a fait partie du comité de l'Agora métropolitaine dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement 2011-2016, a siégé au conseil d'administration du Conseil régional de l'environnement de Montréal entre 2009 et 2016, et a été vice-président du comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (2010-2016).

Owen Rose est présentement membre du conseil d'administration de la Croisée des ateliers (2015 – présent) et coordonnateur du Groupe de travail sur les toitures végétalisées du Conseil du bâtiment durable du Québec (2014 – présent).

Les trois (3) membres indépendants désignés par la CMM

Ahmed El-Geneidy

Professeur et coordonnateur de la concentration du transport à l'École d'urbanisme de l'Université McGill

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

Membre du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Ahmed El-Geneidy est professeur et coordonnateur de la concentration du transport à l'École d'urbanisme de l'Université McGill. Il est également le président de la World Society for Transport and Land Use Research et éditeur au Journal of Transport and Land Use et au Journal of Public Transport: Planning and Operations.

Ses travaux de recherche abordent entre autres le développement de mesures d'équité et d'accessibilité au territoire, la planification et les opérations des transports en commun ainsi que les comportements de mobilité durable. Il travaille en étroite collaboration avec plusieurs villes et organismes de transport au Canada tels que la Société de transport de Montréal, Metrolinx (Toronto), Translink (Vancouver), la Ville de Montréal, la Ville de Québec et la défunte Agence métropolitaine de transport. Son expertise l'amène aussi à s'impliquer auprès d'institutions à l'international telles que l'Institution Brookings (États-Unis), l'Institute for Transport and Development Policy (Brésil) et Transport for London (United Kingdom).

Paul Lewis

Doyen de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

Membre du comité de vérification et des finances et du comité de suivi des projets et des technologies

Paul Lewis est doyen de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal et professeur titulaire à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Titulaire d'une maîtrise en planification de l'Université d'Ottawa et d'un doctorat (Ph. D.) en aménagement de l'Université de Montréal, il s'intéresse aux questions liées à la mobilité, à la planification et à la gouvernance des transports.

Ses nombreux mandats, travaux et conférences dans ces domaines lui confèrent une connaissance approfondie de la problématique des transports dans la région de Montréal, tant à l'échelle de la région métropolitaine que micro locale, et ce, pour tous les modes de transport.

Diane Marleau

Économiste

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

Présidente du comité de suivi des projets et des technologies, membre du comité de vérification et des finances et membre du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Diplômée de HEC Montréal et disposant d'une double formation de gestionnaire et d'économiste, Diane Marleau œuvre depuis plus de 35 ans dans le secteur de la consultation au Canada ainsi qu'à l'international, pour une clientèle diversifiée composée d'organisations privées, d'agences publiques, de gouvernements et d'institutions de développement international. Elle a développé une expertise dans plusieurs domaines, dont ceux du transport et du développement économique et social.

Madame Marleau a été membre du conseil d'administration et membre du comité des ressources humaines de la Monnaie royale canadienne de 1995 à 2001. Elle a aussi siégé au conseil d'administration de la Société générale de financement du Québec de 1995 à 2003, au sein duquel elle a été membre du comité exécutif et du comité de vérification dont elle a assumé la présidence de 2001 à 2003.

Les cinq membres élus désignés par la CMM

Valérie Plante

Mairesse de la Ville de Montréal

Date de nomination : 14 décembre 2017

Fin du mandat : 13 décembre 2021

Après des études en anthropologie, en muséologie et en intervention multiethnique, et forte d'une longue expérience de terrain au sein de plusieurs organismes communautaires, dont la Fondation Filles d'action, Valérie Plante a fait le saut dans l'arène politique en 2013. D'abord élue conseillère du district de Sainte-Marie, elle est devenue cheffe de Projet Montréal en 2016 et mairesse de Montréal lors de l'élection municipale de novembre 2017. Sa grande force est de rallier les gens grâce à sa passion et sa vision progressiste et rassembleuse.

Profondément habitée par la démocratie participative, Valérie Plante propose une vision audacieuse pour Montréal. Elle s'intéresse notamment aux questions liées au transport, à l'aménagement, à l'économie et à l'environnement, et se préoccupe des écarts qui existent entre les quartiers dans ces domaines.

Marc Demers

Maire de la Ville de Laval

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

Membre du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Marc Demers a été élu maire de Laval le 3 novembre 2013. Avant son élection, il a occupé les fonctions d'enquêteur assigné à la section des crimes majeurs au sein du Service de police de Laval, en plus d'agir à titre d'administrateur du Fonds de pension des employés de la Ville de Laval et d'assumer la vice-présidence de la Fraternité des policiers de Laval.

Retraité de la Ville en 2001, monsieur Demers a ensuite travaillé pendant quelques années à sa propre compagnie en tant que consultant en sécurité et en investigation. Très engagé dans sa communauté, il a été directeur fondateur des Jeux du Québec pour la mission Laval en 1974 et a été président fondateur de Loisir-Jeunesse Animex inc., un organisme qui œuvrait auprès de la jeunesse lavalloise. Il s'est aussi beaucoup impliqué en politique provinciale avant de faire le saut dans le monde municipal en 2013, où il a été élu maire de Laval. Monsieur Demers a été réélu en novembre 2017.

Marc Demers est membre du Comité exécutif et vice-président du conseil de la CMM, membre du comité exécutif et du Conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec, et il est membre du caucus des grandes villes de la Fédération Canadienne des Municipalités.

Marc Demers est également membre du Comité Centre-ville de la Ville de Laval et membre du comité directeur du Fond d'appui au rayonnement des régions (FARR).

Sylvie Parent

Mairesse de la Ville de Longueuil

Date de nomination : 14 décembre 2017

Fin du mandat : 13 décembre 2021

Mairesse de la Ville de Longueuil depuis le 5 novembre 2017, madame Sylvie Parent a d'abord siégé comme conseillère municipale du district de Fatima-du Parcours-du-Cerf pendant huit ans.

Sylvie Parent détient un baccalauréat en psychoéducation de l'Université de Trois-Rivières. Résidente de Longueuil depuis 30 ans, elle s'est grandement impliquée dans le milieu scolaire. Dans son rôle de conseillère municipale, madame Parent était présidente de la Commission des finances et des ressources humaines de la Ville et de la Commission du budget, des finances et de l'administration de l'agglomération de Longueuil.

Madame Parent est présidente du comité exécutif de la Ville de Longueuil et de l'agglomération de Longueuil, vice-présidente du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), membre du comité consultatif agricole de la CMM, membre du Caucus des grandes villes de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), membre du Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités et membre du comité exécutif de l'UMQ.

Chantal Deschamps

Mairesse de la Ville de Repentigny (couronne nord)

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

Diplômée de l'Université Laval et détentrice d'un doctorat (Ph. D.) en psychopédagogie, madame Chantal Deschamps est mairesse de la Ville de Repentigny depuis novembre 1997. Elle est la première femme à occuper ce poste de toute l'histoire de cette ville. Elle est préfète de la MRC de L'Assomption depuis janvier 1999 et occupe le poste de présidente de la Table des préfets et élus de la couronne nord. Elle préside le Conseil de gouvernance du Centre régional universitaire de Lanaudière et siège à l'Union des municipalités du Québec, notamment à titre de membre du conseil d'administration et de présidente de la Commission de la formation des élus depuis 2002.

Elle est membre du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal depuis 2001 et est également membre du comité exécutif. Elle est représentante de la CMM pour le secteur couronne nord à la Table de concertation régionale du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal.

Martin Damphousse

Maire de la Ville de Varennes (couronne sud)

Date de nomination : 14 décembre 2017

Fin du mandat : 13 décembre 2021

Membre du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Martin Damphousse est citoyen varennois depuis plus de 25 ans. Sa passion pour Varennes et ses nombreuses implications l'ont amené à servir davantage la population en agissant tout d'abord à titre de conseiller municipal, de 2007 à 2009, et de maire depuis novembre 2009.

Monsieur Damphousse est membre des conseils d'administration de la Régie intermunicipale de l'eau potable, de la Municipalité régionale de comté de Marguerite-D'Youville et du Comité de sécurité civile municipale. Entre autres, il est délégué à la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent, à la Communauté métropolitaine de Montréal, à la Fondation québécoise en environnement, au Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités, à la Société d'économie mixte de l'est de la couronne sud, à la Table des préfets des élus de la couronne sud et à l'Union des municipalités du Québec (comité environnement et comité des assises).

Les trois (3) membres sortants en 2017

Denis Coderre

Maire sortant de la Ville de Montréal

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 14 décembre 2017

Maire de Montréal de 2013 à 2017, Denis Coderre a assumé les responsabilités du développement économique, des relations internationales, du mont Royal, ainsi que du 375^e anniversaire de Montréal au sein du comité exécutif. Réélu à six reprises à la Chambre des communes, il a représenté le comté de Bourassa de 1997 à 2013.

Diplômé en science politiques de l'Université de Montréal et titulaire d'une maîtrise en administration pour cadres de l'Université d'Ottawa, M. Coderre a occupé plusieurs fonctions ministérielles au sein du gouvernement du Canada. Il a joué un rôle déterminant dans plusieurs dossiers significatifs pour Montréal, dont celui de l'établissement du siège social de l'Agence mondiale antidopage, et est devenu, en décembre 2015, président de Metropolis, la principale organisation internationale de villes et de régions métropolitaines de plus d'un million d'habitants.

Caroline St-Hilaire

Mairesse sortante de la Ville de Longueuil

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 14 décembre 2017

Caroline St-Hilaire est diplômée de l'UQAM en administration des affaires et gestionnaire de formation. Comme mairesse de Longueuil de 2009 à 2017, elle occupait le poste de présidente du comité exécutif de la Ville et de vice-présidente du comité exécutif de la CMM. Elle a été membre du comité exécutif de l'Union des municipalités du Québec et présidente du Caucus des grandes villes, composé des maires des villes de plus de 100 000 citoyens.

Madame St-Hilaire a fait ses premières armes en politique en 1997 en devenant députée fédérale de la circonscription de Longueuil – Pierre-Boucher, fonction qu'elle a occupée pendant 11 ans. Comme députée fédérale, elle a notamment occupé le poste de leader parlementaire adjointe et de vice-présidente du comité des priorités du Bloc Québécois, et a œuvré dans de nombreux dossiers, dont ceux des droits humains, du transport, de la coopération internationale, du sport, de la condition féminine et de la défense des personnes handicapées.

Normand Dyotte

Maire de la Ville de Candiac

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 14 décembre 2017

A été membre du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Maire de Candiac depuis 2011, Normand Dyotte est membre du conseil et du comité exécutif de la CMM à titre de représentant et porte-parole des municipalités de la couronne sud et est membre du conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec. Il œuvre au sein de l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal à titre de vice-président et siège au comité directeur de Mobilité Montréal.

Monsieur Dyotte s'intéresse au dossier du transport en commun et du transport actif depuis de nombreuses années et est impliqué de près dans la conception de deux nouveaux quartiers de sa municipalité. Auparavant, monsieur Dyotte a occupé le poste de conseiller municipal de la Ville de Candiac pendant six ans et a travaillé à Hydro-Québec pendant plus de 30 ans.

Les comités du conseil d'administration

Conformément aux articles 56 et 58 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, le conseil d'administration a constitué quatre comités. Ces comités sont chargés d'étudier divers dossiers ainsi que de faire des recommandations au conseil d'administration.

Le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines (CGERH)

Le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines a pour principal objectif de guider le conseil d'administration dans l'acquittement de ses responsabilités en matière de pratiques de gouvernance et de questions relatives à la déontologie, à l'éthique et à l'organisation des ressources humaines, chacun des volets ayant des spécificités techniques à la fois distinctes et interreliées.

Les membres du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines sont:

- Liette Leduc, présidente du comité;
- Diane Marleau;
- Jean-Pierre Revéret;
- Luc Côté;
- Pierre Shedleur, membre d'office, sans droit de vote ni participation au quorum.

En 2017, ce comité a tenu 12 rencontres, qui ont notamment porté sur les sujets suivants:

- le plan d'effectifs;
- la nomination des directeurs exécutifs;
- le code d'éthique des administrateurs de l'Autorité;
- la politique de rémunération des administrateurs de l'Autorité;
- le règlement sur la gestion contractuelle;
- le code d'éthique et de déontologie des employés de l'Autorité;
- le règlement intérieur de l'Autorité;
- les chartes des comités du conseil d'administration.

Le comité de vérification et des finances (CVF)

Le comité de vérification et des finances s'intéresse principalement à l'intégrité de l'information financière, à la fonction d'audit, aux états financiers, aux budgets, aux mécanismes de contrôle interne, à la gestion des risques et à la gestion optimale des ressources financières.

Les membres du comité de vérification et des finances sont :

- Andrée Lafortune, présidente du comité;
- Diane Marleau;
- Paul Lewis;
- Jean-Pierre Revéret;
- Pierre Shedleur, membre d'office, sans droit de vote ni participation au quorum.

En 2017, ce comité a tenu 12 rencontres, qui ont notamment porté sur les sujets suivants :

- la politique de financement;
- le cadre tarifaire 2018;
- le budget 2018;
- le choix de l'auditeur externe;
- le règlement sur la délégation d'autorité;
- l'établissement des normes comptables;
- la préparation des états financiers;
- le règlement établissant une redevance de transport à l'égard du Réseau express métropolitain.

Le comité de suivi des projets et des technologies (CSPT)

Le comité de suivi des projets et des technologies s'intéresse principalement aux règles et aux pratiques relatives à la gouvernance contractuelle de l'Autorité et à la vigie de ses projets majeurs. Il s'assure du respect de la politique de gestion contractuelle adoptée par le conseil d'administration. Il exerce aussi un rôle de vigie par rapport aux projets majeurs de l'Autorité, dont ceux portant sur les technologies.

Les membres du comité de suivi des projets et des technologies sont :

- Diane Marleau, présidente du comité;
- Andrée Lafortune;
- Paul Lewis;
- Owen Alexander Rose;
- Pierre Shedleur, membre d'office, sans droit de vote ni participation au quorum.

En 2017, ce comité a tenu six rencontres, qui ont notamment porté sur les sujets suivants :

- le cheminement et les mécanismes de contrôle des projets majeurs de développement et de maintien;
- le processus de réalisation du programme des immobilisations;
- les ententes de services de transport collectif;
- les ententes de délégation de gestion des équipements métropolitains;
- le projet SRB Pie-IX;
- le projet du prolongement de la ligne bleue du métro.

Le comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif (CQSU)

Le comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif s'intéresse principalement à l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des déplacements par transport collectif des usagers sur le territoire de l'Autorité.

Il a pour fonction d'élaborer des orientations dans les dossiers concernant la qualité des services aux usagers, y compris la mobilité réduite et les services aux personnes vivant avec un handicap. Les dossiers comprennent notamment le suivi et l'évaluation de la qualité des services offerts dans les billetteries métropolitaines et l'harmonisation des normes et politiques des exploitants.

Les membres du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif où des membres indépendants et élus siègent sont :

- Jean-Pierre Revéret, président du comité;
- Martin Damphousse*;
- Marc Demers;
- Pierrette Laperle;
- Owen Alexander Rose;
- Ahmed El-Geneidy;
- Pierre Shedleur, membre d'office, sans droit de vote ni participation au quorum.

En 2017, ce comité a tenu deux rencontres qui ont porté sur la revue des pratiques existantes en matière d'évaluation de la performance et de la qualité de services et l'intégration de la perspective de développement durable dans le déploiement des activités de l'Autorité.

La tenue de rencontres de comités conjoints

En 2017, des rencontres permettant d'unir l'expertise des membres de certains comités sur des sujets spécifiques ont eu lieu. Parmi ceux-ci, notons le Programme des immobilisations et le Règlement établissant la redevance de transport dans le cadre de la contribution à long terme de l'Autorité à la réalisation du projet Réseau express métropolitain.

*Monsieur Martin Damphousse a été nommé au comité CQSU le 21 décembre 2017, en remplacement de monsieur Normand Dyotte.

Présences des administrateurs aux rencontres du conseil d'administration et des comités, et rémunération

CONSEIL D'ADMINISTRATION	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT / ÉLARGI	REVENU (\$)
Côté, Luc	5/9			11/12	0/1	10 483
Damphousse, Martin	1/1				0/1	0
Demers, Marc	8/9		2/2		1/1	4 029
Deschamps, Chantal	6/9				1/1	5 345
El-Geneidy, Ahmed	9/9		1/2		0/1	10 333
Lafortune, Andrée	9/9	6/6	12/12		2/2	18 490
Laperle, Pierrette	9/9		2/2		0/1	10 197
Leduc, Liette	7/9			12/12	0/1	14 200
Lewis, Paul	6/9	5/6*	11/12		2/2	14 405
Marleau, Diane	9/9	6/6	12/12	12/12	2/2	23 583
Parent, Sylvie	1/1				1/1	0
Plante, Valérie	1/1				0/1	0
Revéret, Jean-Pierre	9/9		12/12	2/2	9/12**	21 064
Rose, Owen Alexander	9/9	6/6		2/2	2/2	11 913
Shedleur, Pierre	9/9	6/6	12/12	2/2	12/12	36 379

MEMBRES SORTANTS	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT / ÉLARGI	REVENU (\$)
Coderre, Denis	7/8					0
Dyotte, Normand	8/8		2/2			10 349
St-Hilaire, Caroline	6/8					0

*Monsieur Paul Lewis remplace madame Liette Leduc au CSPT suivant la 1^{re} séance de ce comité.

**Par décision du conseil d'administration, monsieur Jean-Pierre Revéret est nommé membre du CGERH suivant la 1^{re} séance de ce comité.

Le code d'éthique et de déontologie du conseil d'administration de l'Autorité

Le code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration de l'Autorité est disponible sur le site Web de l'Autorité et en annexe du rapport annuel.

Accès à l'information et protection des renseignements personnels

Les demandes d'accès à l'information sont traitées par le personnel du Secrétariat général et des Affaires juridiques de l'Autorité, et ce, conformément à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (Loi sur l'accès), à laquelle elle est assujettie.

Entre le 1^{er} juin et le 31 décembre 2017, l'Autorité a reçu sept demandes d'accès à l'information. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes.

DEMANDES REÇUES	7
Acceptées en totalité	2
Acceptées partiellement	2
Refusée	1
Informations non existantes	1
Retirée par le demandeur	1

Conformément au délai légal de traitement d'une demande d'accès à l'information en vertu de la Loi sur l'accès, un maximum de 20 jours est fixé pour faire parvenir la réponse à compter de la date de réception de la demande. Un délai supplémentaire de 10 jours peut être demandé par l'Autorité, qui répond en moyenne dans un délai de 21 jours.

Les dirigeants

Rémunération, rémunération variable et autres avantages des dirigeants



Paul Côté
Directeur général



Daniel Bergeron
Directeur exécutif, Planification
du transport et de la mobilité



Benoit Gendron
Directeur exécutif,
Relation avec les exploitants
(nommé par le conseil
d'administration)



Robert Guertin
Secrétaire général et directeur
exécutif, Affaires juridiques
(nommé par le conseil
d'administration)



Rolland Morier
Directeur exécutif, par intérim,
Finances et trésorerie (nommé
par le conseil d'administration)



Marieke Tremblay
Directrice exécutive, Affaires
publiques, marketing et
expérience client

	RÉMUNÉRATION 1 ^{er} juin au 31 décembre 2017	DÉPENSES dans l'exercice de ses fonctions	ASSURANCES	RÉGIME RETRAITE	VACANCES
Paul Côté Directeur général	148 709 \$	0 \$	Collectives comprenant l'assurance vie		5 semaines/an
Daniel Bergeron Directeur exécutif Planification des transports et mobilité	100 429 \$	7 653 \$	Collectives comprenant l'assurance vie	à cotisation déterminée	5 semaines/an
Benoit Gendron Directeur exécutif Relations exploitants et gestion des infrastructures*	103 706 \$	336 \$	Collectives comprenant l'assurance vie**	à cotisation déterminée	4 semaines/an
Robert Guertin Secrétaire général et directeur exécutif Affaires juridiques	73 202 \$	0 \$	Collectives comprenant l'assurance vie	à cotisation déterminée	4 semaines/an
Rolland Morier Directeur exécutif Finances et trésorerie (intérim)***	139 242 \$	408 \$			
Marieke Tremblay Directrice exécutive Affaires publiques, marketing et expérience client	98 234 \$	466 \$	Collectives comprenant l'assurance vie	à cotisation déterminée	4 semaines/an

* Benoit Gendron a été nommé Directeur exécutif - Relations exploitants et gestion des infrastructures le 4 décembre 2017. Avant cette date, il agissait à titre de consultant et sa rémunération était effectuée sur la base d'un contrat de travail.

** Depuis le 4 décembre 2017.

*** Rolland Morier est directeur Finances et trésorerie par intérim. Il œuvre à titre de consultant et sa rémunération est effectuée sur la base d'un contrat de travail jusqu'au 30 avril 2018.



ÉTATS FINANCIERS

DE L'EXERCICE INITIAL DE SEPT MOIS
TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2017





Table des matières

RAPPORT DE LA DIRECTION	70
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	71
ÉTAT DES RÉSULTATS ET EXCÉDENT ACCUMULÉ	73
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE	74
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE	75
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE	76
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS	77
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES - ÉTAT DES RÉSULTATS BUDGÉTÉS	91
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES - CHARGES PAR OBJET	92

Rapport de la direction

Les états financiers de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), pour l'exercice initial de sept mois terminé le 31 décembre 2017, ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation. Les états financiers contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel et d'estimations et leur présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité.

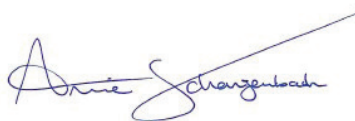
Le directeur général et la directrice exécutive Finances et trésorerie attestent que la direction maintient des systèmes de contrôle internes de qualité qui ont pour objet de fournir une assurance raisonnable que les états financiers publiés donnent une image fidèle de l'Autorité et ne contiennent pas de fausses informations. Ils attestent également de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

C'est principalement par l'intermédiaire de son Comité de vérification et des finances que le conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers inclus dans le rapport financier. Le comité de vérification et des finances examine les états financiers et en recommande leur approbation au conseil d'administration.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. a procédé à l'audit des états financiers de l'Autorité, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion.



Paul Côté
Directeur général
Autorité régionale de transport métropolitain



Annie Schanzenbach, CPA, CA
Directrice exécutive
Finances et trésorerie

Montréal, le 4 juin 2018

Rapport de l'auditeur indépendant

Raymond Chabot
Grant Thornton S.E.N.C.R.L.
Bureau 2000
Tour de la Banque Nationale
600, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H3B 4L8

T 514 878-2691

Aux administrateurs de
l'Autorité régionale de transport métropolitain

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Autorité régionale de transport métropolitain, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2017 et les états des résultats et excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice initial de sept mois terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des

méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité régionale de transport métropolitain au 31 décembre 2017 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice initial de sept mois terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

1

Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.

Montréal
Le 4 juin 2018

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A117472

État des résultats et excédent accumulé

Exercice initial de sept mois terminé le 31 décembre 2017

[en milliers de dollars]

REVENUS	2017
Revenus tarifaires	506 938
Contributions municipales [note 4]	454 187
Subventions à l'exploitation [note 5]	130 398
Subventions aux immobilisations [note 5]	5 477
Soutien à l'Autorité	39 000
Contributions automobilistes [note 6]	93 642
Autres revenus	39 706
	1 269 348
CHARGES	
Ententes de services [note 7]	1 197 342
Frais de fonctionnement	
<i>Frais d'administration</i>	8 313
<i>Billetteries, promotions et frais commerciaux</i>	5 805
<i>Perte provenant d'une filiale [note 10]</i>	224
Services et équipements métropolitains	16 652
Frais de financement	1 664
Amortissements	4 824
Autres dépenses	151
	1 234 975
Excédent avant élément de restructuration	34 373
Effet net des opérations de restructuration [note 3]	110 002
Excédent de l'exercice et excédent accumulé à la fin de l'exercice	144 375

Les notes et les renseignements complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la situation financière

Au 31 décembre 2017

[en milliers de dollars]

ACTIFS FINANCIERS	2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie	58 543
Débiteurs [note 9]	256 384
Prêts	1 525
Placements de portefeuille	128
Participation dans une filiale [note 10]	1 196
	317 776
PASSIFS	
Emprunts temporaires [note 11]	70 000
Créditeurs et charges à payer [note 12]	121 400
Revenus reportés	36 038
Subventions reportées	2 920
Dettes à long terme [note 13]	93 762
	324 120
Dettes nettes	(6 344)
ACTIFS NON FINANCIERS	
Immobilisations corporelles [note 14]	150 525
Autres actifs non financiers	194
	150 719
Excédent accumulé	144 375

Les notes et les renseignements complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Obligations contractuelles [note 16]

Éventualités [note 17]

Évènements postérieurs à la date de clôture [note 18]



Paul Côté
Directeur général
Autorité régionale de transport métropolitain



Pierre Shedleur, FCPA, FCA
Président du conseil d'administration

État des flux de trésorerie

Exercice initial de sept mois terminé le 31 décembre 2017

[en milliers de dollars]

ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT	2017
Excédent de l'exercice	144 375
Éléments sans effet sur la trésorerie	
Amortissements	4 824
Autres	
- Effet net de restructuration	(110 002)
- Perte sur radiation d'actifs	151
- Gain sur cession	(17)
- Amortissement des frais d'émission	62
- Perte sur dévaluation d'actifs	224
	39 617
Variation nette des éléments hors caisse	
Débiteurs	(71 172)
Créditeurs et charges à payer	(3 337)
Revenus reportés	11 618
Subventions reportées	(895)
Autres actifs non financiers	(194)
	(63 980)
ACTIVITÉS DE PLACEMENT	
Encaissement de prêt	76
Cession de placement de portefeuille	23
Encaisse transférée dans le cadre de l'opération de restructuration	20 764
	20 863
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	
Émission de dettes à long terme	4 649
Remboursement de la dette à long terme	(12 606)
Variation nette des emprunts temporaires	70 000
	62 043
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	58 543

Les intérêts payés sur la dette à long terme s'établissent à 2 654\$.

État de la variation de la dette nette

Exercice initial de sept mois terminé le 31 décembre 2017

[en milliers de dollars]

	2017
Excédent de l'exercice	144 375
Variation des immobilisations	
Acquisitions	(155 500)
Amortissement	4 824
Perte sur radiation	151
	(150 525)
Variation des autres actifs non financiers	(194)
	(194)
Variation de la dette nette et dette nette à la fin de l'exercice	(6 344)

Notes complémentaires aux états financiers

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

1. Statut et objectif de l'entité

L'Autorité est une personne morale de droit public régie principalement par la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (Chapitre A-33.3) qui a commencé ses activités le 1^{er} juin 2017.

La Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (RLRQ, chapitre O-7.3), adoptée le 19 mai 2016, prévoyait l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et son remplacement par deux organismes distincts pour gérer le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, soit l'Autorité et le Réseau de transport métropolitain (RTM). Selon le décret 1025-2016 du gouvernement du Québec, ces nouvelles entités entraient en activité le 1^{er} juin 2017, à la suite de l'abolition de l'AMT au 31 mai 2017. Par conséquent, les actifs et passifs de l'AMT ont été transférés à ces deux entités, de même que ses droits et obligations.

Conformément à la Loi, l'Autorité a le mandat d'élaborer le plan stratégique de développement et le cadre tarifaire intégré des services pour l'ensemble du territoire, de financer les services de transport collectif et le transport adapté, d'assurer la bonne intégration des services et d'établir les objectifs et les normes de services visant à simplifier la mobilité des clients du transport collectif sur le territoire. Le territoire de l'Autorité est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

En vertu de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (RLRQ, chapitre O-7.3), l'Autorité conclut des ententes avec chaque organisme public de transport en commun (OPTC) sur les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence. L'ensemble des revenus tarifaires, des contributions, des aides gouvernementales et des autres formes de rémunération pour les biens et services offerts devient la propriété de l'Autorité à compter du 1^{er} juin 2017.

L'Autorité est exonérée d'impôt sur le revenu des sociétés selon le paragraphe 149 (1) (c) de la Loi de l'impôt sur le revenu et selon l'article 984 de la Loi sur les impôts du Québec.

2. Principales méthodes comptables

Les états financiers sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus doit être cohérente avec ces normes. Les principales méthodes comptables sont les suivantes:

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

incidence sur le montant présenté au titre des actifs et des passifs, sur les informations à fournir concernant les actifs et les passifs éventuels à la date des états financiers et sur les montants comptabilisés au titre des produits et des charges pour les exercices visés. Les résultats réels peuvent différer des prévisions établies par la direction. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

Les principales estimations portent sur les passifs éventuels et autres réclamations contre l'Autorité, ainsi que sur la dépréciation des actifs financiers et sur la durée de vie utile des immobilisations corporelles.

Comptabilisation des revenus

Revenus tarifaires

Les revenus, perçus par l'Autorité, tirés du transport des voyageurs qui utilisent les titres unitaires ou les carnets sont constatés au moment où les paiements ont lieu. Les revenus provenant de la vente de titres mensuels sont constatés en fonction de la période de validité des titres.

Concernant les ventes effectuées par les OPTC, les revenus sont constatés selon les déclarations de ventes de chacun.

Contributions municipales et contributions des automobilistes

Les contributions des municipalités et des automobilistes sont comptabilisées à titre de revenus lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir, si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Autres revenus

Les autres revenus sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée, qu'une estimation raisonnable des montants est possible et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

Paiements de transfert

Les subventions en provenance des gouvernements sont constatées et comptabilisées à titre de revenus dans l'année financière au cours de laquelle elles sont autorisées par le cédant et que les critères d'admissibilité ont été respectés par l'Autorité, sauf dans la mesure où les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. L'Autorité comptabilise alors un revenu reporté qui est constaté lorsque les stipulations sont rencontrées.

Comptabilisation des charges

Participation dans une filiale

La participation dans l'entreprise 9227-9702 Québec inc. (connue aussi sous le nom de Gare d'autocars de Montréal) est comptabilisée selon la méthode modifiée de comptabilisation à la valeur de consolidation. Selon cette méthode, la participation est enregistrée au coût, lequel est ajusté annuellement de la quote-part de l'Autorité dans les résultats de cette entreprise. Cette méthode ne requiert aucune harmonisation des méthodes comptables de la filiale avec celles de l'Autorité.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

Frais reportés liés à la dette à long terme

Les frais d'émissions liés à la dette à long terme sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt concerné selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés à la dette à long terme. La dette à long terme est présentée nette des frais à l'état de la situation financière.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et sont amorties en fonction de leur durée de vie utile estimative à compter de leur date de mise en service, à l'exception des terrains et des immobilisations en cours qui ne sont pas amortis.

Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des composantes distinctes des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. Les coûts de remise en état, de réfection ainsi que les coûts associés aux améliorations des immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations. Autrement, ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les mesures d'atténuation sont des mesures temporaires pour pallier l'impact des travaux de chantier majeur sur la circulation. La période d'amortissement de ces mesures est établie sur la durée prévue de la mesure, tant qu'elle ne dépasse pas la durée par type d'actifs prévue aux directives de capitalisation.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les immobilisations en cours de construction et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

Les immobilisations sont amorties, en fonction de leur durée de vie utile estimative, moins leur valeur résiduelle, selon la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes:

Bâtiments	10 à 50 ans ou selon la durée du bail
Infrastructures	10 à 40 ans
Équipements	5 à 15 ans
Informatique et téléphonie	3 à 25 ans

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'Autorité de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

Avantages sociaux futurs

Régime de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

Un passif est constaté dans les créditeurs et frais courus pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice, de même que pour des cotisations à être versées dans les exercices subséquents relativement à des services déjà rendus.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de l'Autorité consiste à présenter, dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les soldes bancaires incluant les découverts bancaires dont les soldes fluctuent entre le découvert et le montant disponible.

Placements

Les placements se composent de billets à terme adossés à des actifs (BTAA) et sont comptabilisés au coût. Ces titres constituent des créances adossées à une variété d'instruments financiers. Lorsqu'un placement subit une moins-value durable, sa valeur comptable est réduite pour tenir compte de cette moins-value. Cette réduction est imputée directement aux résultats de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

3. Opération de restructuration

L'Autorité a adopté par anticipation les directives du nouveau chapitre 3430 «Opérations de restructuration». Ce nouveau chapitre établit des recommandations relatives à la comptabilisation des actifs et passifs reçus lors d'une opération de restructuration à la valeur comptable à la date de restructuration, après ajustements si nécessaire. L'effet net d'une opération de restructuration doit être présenté en tant qu'élément distinct à l'état des résultats.

L'opération de restructuration prend origine dans l'application de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal au 1^{er} juin 2017. Le décret 527-2017, concernant le transfert des actifs et des passifs de l'AMT à l'Autorité et au RTM, donne des indications quant au transfert. La transaction est effectuée à la valeur comptable en date du 31 mai 2017.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

Par ailleurs, étant une nouvelle entité, l'Autorité doit prendre position sur certaines méthodes comptables. Ces choix comptables engendrent des ajustements sur les soldes reçus lors de l'enregistrement initial.

Voici les éléments d'actifs et de passifs, à la valeur comptable, transférés de l'AMT à l'Autorité au 1^{er} juin 2017 ainsi que les ajustements apportés à cette date :

	AMT	AJUSTEMENTS	AUTORITÉ
Actifs financiers	125 388	83 744	209 132
Passifs	(249 235)	3 175	(246 060)
Actifs non financiers	158 388	(11 458)	146 930
Effet net des opérations de restructuration (Gain)/Perte	(34 541)	(75 461)	(110 002)

Principaux ajustements en fonction des choix de méthodes comptables

Solde de prix de transfert

À la suite de la séparation des actifs et passifs de l'AMT, le RTM s'est retrouvé en position déficitaire. L'annexe 1 du décret 527-2017 indique que, advenant que le transfert total des actifs et des passifs de l'AMT à l'Autorité et au RTM rende une de ces entités déficitaires, un solde de prix de transfert entre l'Autorité et le RTM sera établi en date du 1^{er} juin 2017, permettant aux deux organisations de présenter un bilan d'ouverture équilibré. L'Autorité doit donc reconnaître un solde de prix de transfert envers le RTM. Ceci a pour effet d'augmenter la valeur comptable des passifs de 33 194\$.

Paiements de transfert

L'ajustement est en lien avec le moment où a lieu la constatation de ces revenus pour se conformer à la méthode sur la constatation des paiements de transfert décrite à la note 2. L'Autorité considère les paiements de transfert autorisés dès l'approbation de la demande d'aide de financement et constate immédiatement les revenus de paiements de transfert lorsque le projet fait l'objet d'une approbation et que les coûts sont engagés. Cet ajustement a pour effet d'augmenter la valeur comptable des actifs financiers de 82 386\$ et de diminuer les passifs de 23 681\$.

Contrat de location

Un ajustement a été effectué au niveau du traitement comptable d'un contrat de location. L'Autorité considère que le bail dans lequel elle est engagée représente un contrat de location-exploitation plutôt qu'un contrat de location-acquisition tel que comptabilisé par l'AMT. Cet ajustement a pour effet de diminuer la valeur comptable des passifs de 15 754\$ et des actifs non financiers de 10 422\$.

Évaluation des immobilisations

Des ajustements ont été effectués au niveau du traitement comptable des immobilisations transférées à l'Autorité. L'Autorité a révisé les durées de vie et la classification des immobilisations reçues de l'AMT pour les harmoniser avec ses directives de capitalisation des immobilisations. Ces ajustements ont pour effet de diminuer la valeur comptable des actifs non financiers de 2 477\$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

4. Contributions municipales

L'Autorité finance en partie ses activités par le biais de contributions municipales aux services de trains de banlieue, de métro, d'autobus, d'express métropolitains et de transport adapté.

5. Subventions

L'Autorité bénéficie de diverses aides gouvernementales qui se déclinent comme suit:

Contribution du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation

En vertu d'une entente avec le gouvernement du Québec visant le financement des mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal, ce dernier subventionne l'Autorité pour les coûts encourus à la suite de la bonification de l'offre de service. D'autres mesures comme les rabais tarifaires sur les titres offerts à la clientèle et l'amélioration de certaines infrastructures sont financées par le biais de cette entente.

Contribution du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable

Le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) vise à soutenir les efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun, à favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région et à promouvoir des modes de transport alternatifs à l'automobile.

Programme de subvention au transport adapté (PSTA)

En vertu de ce programme, l'Autorité est admissible à une subvention qui comprend une enveloppe de base ainsi qu'un montant alloué en fonction de la croissance des déplacements réalisés jusqu'à concurrence des fonds disponibles.

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)

En vertu du PAGTCP du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, l'Autorité est admissible à des subventions relatives aux acquisitions d'immobilisations incluant les intérêts des dettes à long terme afférentes, entre autres pour l'acquisition de terrains, la construction de stationnements incitatifs, de terminus et d'autres équipements requis aux fins d'exploitation, ainsi que pour la construction de voies réservées.

Le PAGTCP s'étend également à l'exploitation des services de transport en commun. Cette aide financière est en lien avec les recettes usagers, les études portant sur la desserte de transport en commun et la réduction des tarifs pour les usagers utilisant deux réseaux de transport en commun.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

6. Contributions automobilistes

	2017
Immatriculation (A)	38 094
Taxes sur les carburants (B)	55 548
	93 642

(A) Immatriculation

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'Autorité reçoit des droits sur l'immatriculation de 30 dollars.

(B) Taxes sur les carburants

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'Autorité reçoit du gouvernement du Québec les revenus d'une portion des taxes, d'une valeur de 3 cents.

7. Ententes de services

En vertu de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (RLRQ, chapitre O-7.3), l'Autorité conclut des ententes avec chaque OPTC sur les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence.

L'Autorité rémunère les OPTC pour leurs dépenses en exploitation ainsi que leurs dépenses en immobilisations en remboursant leur service de dettes non subventionnées. Le coût de l'entente annuelle de l'Autorité aux OPTC, au prorata pour son exercice financier de sept mois, s'établit comme suit:

	EXPLOITATION	IMMOBILISATION	TOTAL
Société de transport de Montréal (STM)	714 143	64 125	778 268
Réseau de transport métropolitain	218 345	32 879	251 224
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	87 133	2 827	89 960
Société de transport de Laval (STL)	75 447	2 443	77 890
	1 095 068	102 274	1 197 342

À la date d'approbation des états financiers, l'Autorité poursuivait des négociations avec les OPTC pour finaliser les ententes sur les services de transport collectif. Par conséquent, la rémunération de 2017 reflète ce qui a été convenu à la suite des discussions entre les diverses parties prenantes.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

8. Avantages sociaux futurs

L'Autorité a mis en place un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du salaire annuel de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations salariales des employés, jusqu'à un maximum de 3 % du salaire annuel en cotisations supplémentaires. Les cotisations de l'Autorité imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 112\$.

9. Débiteurs

	2017
Municipalités	39 206
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)	154 602
OPTC	24 074
Gouvernement du Québec	36 216
Autres	2 286
	256 384

10. Participation dans une filiale

	PRÊTS ET AVANCES	VALEUR DE CONSOLIDATION	2017
9227-9702 Québec inc.	23 900	(22 704)	1 196

Les avances à la filiale portent intérêt au taux de base des prêts aux entreprises moins 1,75%.

Sommaire des états financiers de 9227-9702 Québec inc. au 31 décembre 2017

BILAN	2017
Actifs	3 084
Passifs	25 788
Capitaux propres	(22 704)

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS	2017
Produits	3 697
Charges	3 921
Perte nette	224

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

9227-9702 Québec inc. s'est engagée par bail jusqu'en 2031 pour la location d'une bâtisse. Le solde des obligations contractuelles s'établit à 26 442\$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants:

2018	1 900
2019	1 900
2020	1 900
2021	1 900
2022 et années subséquentes	18 842
	26 442

11. Emprunts temporaires

L'Autorité dispose, pour ses opérations, d'une facilité de crédit d'exploitation pouvant être utilisée sous trois formes différentes, soit des avances à des taux variables, des avances à des taux fixes ou des avances sous forme d'acceptation bancaire pour un maximum autorisé de 100 000\$. Les avances à taux variable portent intérêt aux taux de base canadiens de la Banque Nationale du Canada, les avances à taux fixes avec un terme défini de un à douze mois au taux CDOR majoré de 0,35% et les avances par acceptations bancaires au taux CDOR majoré des frais d'estampillage de 0,35%.

Au 31 décembre 2017, le solde des facilités de crédit d'exploitation utilisée s'établit à 70 000\$.

12. Crédoeurs et charges à payer

	2017
Fournisseurs et frais courus	66 733
Subventions à remettre au MTMDET	20 361
Solde de prix de transfert [note 3]	33 194
Autres	1 112
	121 400

13. Dettes à long terme

En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le MTMDET s'est engagé à verser à l'Autorité une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement des billets qui ont été transférés de l'AMT, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTMDET visant le remboursement de ces billets a atteint 4 997\$ de capital et 1 771\$ d'intérêts.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

Les dettes suivantes portent des intérêts à taux fixe :

	2017
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2024	932
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – Échéance en 2024	10 482
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – Échéance en 2025	3 834
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,410 % et 4,659 % – Échéance en 2018	2 405
Billet à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt de 4,453 % – Échéance en 2019	673
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 3,865 % et 4,235 % – Échéance en 2020	3 818
Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – Échéance en 2024	4 442
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 2,911 % et 3,000 % – Échéance en 2022	6 901
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,5097 % et 3,645 % – Échéance avec des périodes variant entre 2023 et 2042	8 739
Billet à payer, émis en 2014, avec taux d'intérêt de 2,262 % – Échéance en 2018	18 549
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – Échéance en 2025	3 741
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – Échéance en 2026	14 363
Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 2,158 % et 2,886 % – Échéance avec des périodes variant entre 2026 et 2036	14 612
	93 491
Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	(510)
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 11,26 %, échéance en novembre 2031	722
Frais d'émission financés à long terme	59
	93 762

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer:

	DETTE TOTALE		ASSUMÉE MTMDET	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2018	28 822	2 878	25 359	1 840
2019	8 985	2 110	5 463	1 187
2020	9 047	1 783	5 499	978
2021	7 735	1 467	4 866	772
2022 et années subséquentes	38 902	3 933	18 537	1 369
	93 491	12 171	59 724	6 146

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser:

	CAPITAL	INTÉRÊTS
2018	23	80
2019	25	77
2020	29	74
2021	32	71
2022 et années subséquentes	613	407
	722	709

14. Immobilisations corporelles

Classe d'actifs	COÛTS				
	Solde d'ouverture	Acquisition	Ajustement (note 3)	Radiation	Solde de clôture
Bâtiments	–	675	101 631	–	102 306
Infrastructures	–	3 101	79 019	–	82 120
Équipements	–	328	6 340	–	6 668
Informatique et téléphonie	–	2 190	2 065	–	4 255
Terrains	–	–	23 154	–	23 154
Immobilisations en cours	–	2 276	12 923	(151)	15 048
	–	8 570	225 132	(151)	233 551

Classe d'actifs	AMORTISSEMENTS CUMULÉS			
	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession / Ajustement	Solde de clôture
Bâtiments	–	2 086	29 145	31 231
Infrastructures	–	2 333	42 151	44 484
Équipements	–	77	5 361	5 438
Informatique et téléphonie	–	328	1 545	1 873
	–	4 824	78 202	83 026

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

Classe d'actifs	VALEUR NETTE COMPTABLE
	Solde de clôture
Bâtiments	71 075
Infrastructures	37 636
Équipements	1 230
Informatique et téléphonie	2 382
Terrains	23 154
Immobilisations en cours	15 048
	150 525

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les créditeurs et charges à payer représentent 8 571\$.

Au cours de l'exercice, l'Autorité a acquis des immobilisations d'une valeur nette comptable de 146 930 \$, en date du 1^{er} juin 2017, en lien avec le transfert des actifs et passifs de l'AMT, en lien avec le décret 527-2017 [note 3].

15. Risques financiers

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

L'Autorité, par le biais de ses instruments financiers, est exposée à divers risques, sans pour autant être exposée à des concentrations de risques. Les principaux sont :

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un actif financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait la société à subir une perte financière. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison de ses créances. Au 31 décembre 2017, l'Autorité considère que ces parties seront en mesure de s'acquitter de leurs obligations puisqu'elle traite majoritairement avec des instances municipales et gouvernementales.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que la société éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison de sa dette à long terme, de ses créditeurs et charges à payer. Au 31 décembre 2017, l'Autorité considère qu'elle dispose de facilités de crédit suffisantes pour répondre à ses obligations financières.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

instrument financier fluctuent en raison des variations de taux d'intérêt. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison de taux fixes au niveau de ses emprunts à court et à long terme.

16. Obligations contractuelles

Ententes sur les services de transport collectif

Au 31 décembre 2017, l'Autorité n'a aucun engagement concernant les ententes sur le service de transport collectif puisque les contrats sont en cours de négociation avec les OPTC. Le montant prévu au budget 2018 pour ces contrats s'établit à 2 142 206 \$.

Baux à long terme

L'Autorité s'est engagée par baux, qui viennent à échéance jusqu'en 2067, à verser une somme de 77 145 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants:

2018	1 455
2019	880
2020	892
2021	904
2022 et années subséquentes	73 014
	77 145

Autres contrats

L'Autorité s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2020, à verser une somme de 6 251 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants:

2018	4 520
2019	1 531
2020	200
	6 251

17. Éventualités

Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés à l'Autorité s'établit à 1 515 891 \$. Ces réclamations incluent entre autres une action collective de 1 500 000 \$. Quant au solde des réclamations de 15 891 \$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques. Au 31 décembre 2017, l'Autorité a provisionné un montant jugé suffisant relativement à ces réclamations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

L'action collective de 1 500 000 \$ intentée par le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (R.A.P.L.I.Q.) a été autorisée par la Cour le 26 mai 2017. Selon R.A.P.L.I.Q., le réseau de transport en commun que gèrent l'AMT (et les entités qui lui succèdent), la STM et la Ville de Montréal serait inaccessible, violant ainsi les droits et libertés des personnes ayant un handicap physique. Aucune provision n'a été prise pour cette action collective puisque l'issue est indéterminable.

18. Événements postérieurs à la date de clôture

Réseau express métropolitain (REM)

En mars 2018, l'Autorité s'est engagée, en vertu d'une entente contractuelle, à effectuer des paiements pour l'offre de service de transport du REM. Ces paiements seront calculés sur la base de l'achalandage exprimé en passagers-kilomètres, qui varie annuellement, multiplié par un taux de rémunération d'au plus 72 cents par passager-kilomètre, indexé annuellement. À titre d'exemple, sur la base d'un achalandage projeté de 600 millions de passagers-kilomètres pour une année donnée, et si celui-ci se situe en deçà de 690 millions de passagers-kilomètres, le paiement de l'Autorité sera de 72 cents par passager-kilomètre. Pour un achalandage se situant entre 690 et 840 millions de passagers-kilomètres, le taux de rémunération sera réduit de 20 % (ex. 57,6 cents) pour la tranche excédant le seuil de 690 millions de passagers-kilomètres. Si le nombre de passagers-kilomètres dépasse 840 millions de passagers-kilomètres, seul le tarif usager sera versé au service de transport du REM pour la tranche excédant ce seuil.

L'entente de 99 ans est renouvelable, en 2117, au gré du fournisseur, pour une durée supplémentaire de 99 ans. Les versements prévus débiteront en 2021 et le montant estimatif représente, pour cette même année, 52 millions de dollars et 142 millions de dollars pour 2022.

Il est prévu que le passager-kilomètre soit financé, en premier lieu, par une portion des recettes tarifaires et que la part résiduelle soit assumée à 85 % par le gouvernement du Québec et à 15 % par les contributions municipales.

Relocalisation du siège social

En février 2018, l'Autorité s'est engagée, en vertu d'une entente contractuelle, à effectuer des versements relativement à l'aménagement et à la location de son siège social à la suite de sa relocalisation prévue en novembre 2018. L'entente, venant à échéance le 31 décembre 2033, entraînera des déboursés de l'ordre de 22 824 \$. Les versements prévus sont de 113 \$ en 2018, 1 248 \$ en 2019, 1 374 \$ en 2020, 1 385 \$ en 2021 et 18 704 \$ pour les années subséquentes à 2021.

Impartition d'activités de soutien

En mars 2018, l'Autorité s'est engagée, en vertu d'une entente de principe, à effectuer des paiements au RTM relativement à l'impartition de certaines de ses activités. L'entente, venant à échéance le 31 mai 2019, entraînera des déboursés d'au plus 4 388 \$. Les charges prévues des prochains exercices sont de 2 821 \$ en 2018 et 1 567 \$ en 2019.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2017

(Les montants sont en milliers de dollars)

Cession de biens à caractère local et acquisition de biens à caractère métropolitain

Selon la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, il est prévu que l'Autorité doit acquérir les équipements et infrastructures appartenant aux OPTC qui ont un caractère métropolitain. Le contrat de transfert des actifs devra préciser la date et les modalités de transfert du bien. Elle devra acquérir ces actifs à la valeur nette comptable, déduction faite de toute aide gouvernementale reçue. Inversement, les actifs auparavant désignés comme métropolitains, dont l'usage est exclusif aux clients d'un seul organisme de transport, seront transférés à ce dernier et verront leur désignation métropolitaine retirée.

Au 31 décembre 2017, les cessions d'actifs n'ont pas encore été réalisées, mais il est prévu que l'Autorité transfère des actifs. Elle recevra aussi, par voie de transfert, divers actifs des OPTC.

19. Opérations entre apparentés

L'Autorité est apparentée avec 9227-9702 Québec inc. et l'ensemble des opérations entre ces deux entités ont été comptabilisées à la valeur d'échange. L'Autorité n'a conclu aucune opération commerciale avec 9227-9702 Québec inc. autre que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

20. Budget comparatif

Les chiffres du budget adopté ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme aux règles appliquées aux fins de la présentation des résultats de l'exercice. Aucun budget n'a été préparé pour l'état de la variation de la dette nette.

Renseignements complémentaires – État des résultats budgétés

Exercice initial de sept mois terminé le 31 décembre 2017

[en milliers de dollars]

REVENUS	2017
Revenus tarifaires	490 231
Contributions municipales	466 284
Subventions à l'exploitation	122 420
Subventions aux immobilisations	6 191
Soutien à l'Autorité	39 000
Contributions automobilistes	95 285
Autres revenus	47 642
	1 267 053
CHARGES	
Ententes de services	1 201 687
Frais de fonctionnement	
<i>Frais d'administration</i>	11 597
<i>Billetteries, promotions et frais commerciaux</i>	4 496
<i>Perte provenant d'une filiale</i>	446
Services et équipements métropolitains	18 667
Frais de financement	3 775
Amortissements	12 686
Autres dépenses	–
	1 253 354
Excédent avant élément de restructuration	13 699
Effet net des opérations de restructuration	–
Excédent de l'exercice et excédent accumulé à la fin de l'exercice	13 699

Renseignements complémentaires – Charges par objet

Exercice initial de sept mois terminé le 31 décembre 2017

[en milliers de dollars]

	2017
Rémunération	2 445
Charges sociales	401
Biens et services	11 930
Frais de financement	2 040
Contributions à des organismes	1 212 960
Amortissement des immobilisations	4 824
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	375
	1 234 975



ANNEXE





CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



TITRE DE LA POLITIQUE :

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Date de l'approbation initiale au conseil d'administration :	23-11-2017	Entrée en vigueur :	23-11-2017	N° de résolution :	17-CA(ARTM)-71
Document de référence :	Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (chapitre A-33.3)				
Responsable de l'émission et de la mise à jour :	Secrétaire général et directeur exécutif - Affaires juridiques				
Fréquence de révision :	Annuelle				

TABLE DES MATIÈRES

INTERPRÉTATION ET APPLICATION	3
PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE	4
DEVOIRS ET OBLIGATIONS DES MEMBRES EU ÉGARD AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS	5
ATTESTATION	8
APPLICATION DU CODE.....	8
AUTORITÉS COMPÉTENTES	8
PROCESSUS DISCIPLINAIRE ET SANCTIONS.....	9
ANNEXE 1 - DÉCLARATION D'INTÉRÊTS.....	10
ANNEXE 2 – ATTESTATION ANNUELLE.....	14

INTERPRÉTATION ET APPLICATION

1. **Définitions.** Dans le présent code, à moins que le contexte n'indique un sens différent :

- a. « **Membre** » désigne un membre du conseil d'administration de l'Autorité ou de l'une de ses filiales et les membres des comités de leur conseil respectif;
- b. « **Autorité** » désigne l'Autorité régionale de transport métropolitain et ses filiales;
- c. « **Intérêt** » inclut tout intérêt direct ou indirect qui peut raisonnablement être considéré comme étant susceptible d'influencer une prise de décision de la part d'un membre;
- d. « **Personne liée** » désigne une personne liée à un Membre soit :
 - i. Un membre de la famille immédiate du Membre ou de son conjoint ;
 - ii. Son associé;
 - iii. La succession ou la fiducie dans laquelle il a un droit appréciable de la nature de ceux d'un bénéficiaire ou à l'égard de laquelle il remplit des fonctions de liquidateur de succession, de fiduciaire ou autre membre du bien d'autrui, de mandataire ou de dépositaire;
 - iv. La personne morale dont il détient des titres lui assurant plus de 10 % d'une catégorie d'actions comportant le droit de voter à toute assemblée des actionnaires, le droit de recevoir tout dividende déclaré ou celui de partager le reliquat de ses biens en cas de liquidation.
- e. « **Règlement** » désigne le *Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics* (Décret 824-98 du 17 juin 1998 [1998] 130 G.O. II, 3474, pris en vertu des articles 3.01 et 3.02 de la *Loi sur le ministère du Comité exécutif*, L.R.Q., c. M -30), tel qu'amendé et modifié à l'occasion.

2. **Interprétation.** Pour les fins d'application du présent Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration, l'interdiction de poser un geste inclut la tentative de poser ce geste et toute participation ou incitation à le poser.

3. **Application.** Le présent code s'applique aux Membres, tel que défini à l'article 1.

PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE

4. **Principe général.** Le Membre est nommé pour contribuer à la réalisation de la mission de l'Autorité et à la bonne administration de ses biens. Dans ce cadre, il doit mettre à profit ses connaissances, ses aptitudes et son expérience de manière à favoriser l'accomplissement efficient des objectifs de l'Autorité.

Sa contribution doit être faite dans le respect du droit, avec honnêteté, loyauté, prudence, diligence, efficacité, assiduité et équité et dans le respect des valeurs qui sous-tendent l'action de l'Autorité et ses principes généraux de gestion.

5. **Traitement équitable.** Dans l'exercice de ses fonctions, un Membre doit traiter de façon équitable les autres Membres de l'Autorité ainsi que les employés, clients, partenaires d'affaires et fournisseurs de l'Autorité. Un Membre ne doit en aucun temps entreprendre ou soutenir des activités ou des programmes discriminatoires fondés notamment sur l'âge, la couleur, la déficience, la situation familiale, le sexe, l'orientation sexuelle, la langue, l'origine ethnique, l'état matrimonial, la religion, ou tout autre motif de discrimination prévu par la loi.

6. **Respect des lois et règlements.** Un Membre se doit, dans l'exercice de ses fonctions, d'agir dans le respect et en conformité avec les lois et leurs règlements applicables y compris notamment avec les articles du Code civil du Québec qui régissent les droits et obligations des administrateurs. En outre, un Membre est tenu, dans l'exercice de ses fonctions, de respecter les principes d'éthique et les règles de déontologie prévus par le Règlement, ainsi que ceux établis par le présent code. En cas de divergence, les principes et les règles les plus exigeants s'appliquent.

7. **Discretion et confidentialité.** Un Membre est tenu à la discrétion sur ce dont il a eu connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Il doit à tout moment respecter le caractère confidentiel de l'information dont il a connaissance. Ce principe général trouve notamment application dans le devoir de réserve dont doivent faire preuve le président et les Membres du conseil d'administration de l'Autorité dans la manifestation de leurs opinions.

Le Membre qui a cessé d'exercer ses fonctions demeure aussi tenu à la discrétion et ne doit pas divulguer une information confidentielle qu'il a obtenue ni donner à quiconque des conseils fondés sur de l'information non disponible au public concernant l'Autorité, ou un autre organisme ou entreprise avec lequel l'Autorité avait des rapports directs importants au cours de l'année qui a précédé la fin de son mandat.

Il lui est interdit, dans l'année qui suit la fin de ses fonctions, d'agir au nom ou pour le compte d'autrui relativement à une procédure, à une négociation ou à une autre opération à laquelle l'Autorité est partie et sur laquelle il détient de l'information non disponible au public.

Les Membres ne peuvent traiter, dans les circonstances qui sont prévues à l'alinéa précédent, avec le Membre qui y est visé dans l'année où celui-ci a quitté ses fonctions.

8. **Biens de l'Autorité et information.** Un Membre ne peut confondre les biens de l'Autorité avec les siens. Il ne peut utiliser, à son profit ou au profit d'un tiers, les biens de l'Autorité ni l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Ces obligations subsistent même après que le Membre ait cessé d'occuper ses fonctions.
9. **Obligation de dénonciation.** Un Membre a l'obligation de dénoncer tout manquement au présent code dont il est témoin dans l'exercice de ses fonctions. La dénonciation doit être rapportée promptement au secrétaire général et directeur exécutif – Affaires juridiques de l'Autorité qui évaluera la situation en assurant la confidentialité de la dénonciation.
10. **Avantage et cadeaux.** Un Membre ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour une personne liée. Il ne peut notamment accepter ni solliciter un avantage d'une personne ou entité faisant affaire avec l'Autorité, si cet avantage est destiné à l'influencer ou susceptible de l'influencer dans l'exercice de ses fonctions, ou de générer des attentes en ce sens.

Un Membre ne peut accepter de cadeaux ou marques d'hospitalité. Tout cadeau doit être retourné au donateur promptement.

11. **Candidature à une charge publique élective.** Un Membre qui a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective doit en informer le président du conseil d'administration, lequel informera le secrétaire général du Conseil exécutif du gouvernement du Québec lorsqu'il s'agit d'un titulaire d'une charge administrative prévue par la loi.
12. **Temps et attention.** Les Membres doivent veiller à consacrer à leur fonction le temps et l'attention raisonnablement requis dans les circonstances.

DEVOIRS ET OBLIGATIONS DES MEMBRES EU ÉGARD AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS

13. **Situation de conflit.** Le président du conseil ainsi que tous les Membres du conseil et des comités du conseil doivent éviter de se placer dans une situation de conflit entre leur intérêt personnel et les obligations de leurs fonctions. Notamment :
 - a. Ils doivent dans l'exercice de leurs fonctions, prendre des décisions indépendamment de toutes considérations politiques partisans;
 - b. Ils ne peuvent utiliser à leur profit ou au profit de tiers l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions. Cette obligation n'a pas pour

effet d'empêcher un Membre représentant, ou lié à, un groupe d'intérêts particulier, de le consulter sous réserve de ce qui est prévu à la section *Discrétion et confidentialité* ni de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité;

- c. Ils doivent dans la prise de leurs décisions, éviter de se laisser influencer par des offres d'emploi; et
- d. Lorsqu'ils cessent d'exercer leurs fonctions, ils doivent se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de leurs fonctions antérieures.

Tout Membre ayant un intérêt dans une personne ou une entité doit se conformer aux dispositions des articles 14, 15 et 18.

14. **Divulgarion.** Un Membre qui a un intérêt dans un contrat ou une opération avec l'Autorité doit divulguer par écrit au président du conseil d'administration la nature et l'étendue de son intérêt, sous peine de révocation.

Il en est de même du Membre qui a un intérêt dans toute autre question considérée par le conseil d'administration.

Un Membre doit s'abstenir de délibérer et de voter sur toute question liée à cet intérêt et éviter de tenter d'influencer la décision s'y rapportant. Il doit également se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote sur cette question.

15. **Moment de la divulgation.** La divulgation requise à l'article 14 se fait, le cas échéant, lors de la première séance :

- a. Au cours de laquelle est à l'étude le contrat, l'opération ou la question concernée;
- b. Suivant le moment où le Membre qui n'avait aucun intérêt dans le contrat, l'opération ou la question concernée en acquiert un; ou
- c. Suivant le moment où devient Membre toute personne ayant un intérêt dans un contrat, une opération ou une question à l'étude.

Un Membre doit également effectuer la divulgation requise à l'article 14 dès qu'il a connaissance d'un contrat ou d'une opération visé par cet article et qui dans le cadre de l'activité commerciale normale de l'Autorité ne requiert pas l'approbation des Membres.

16. **Intérêt d'une personne liée.** Les articles 14 et 15 s'appliquent également à un intérêt qui émane d'une personne liée.

17. **Droits contre l'Autorité.** Un Membre doit dénoncer par écrit au président du conseil d'administration les droits qu'il ou qu'une Personne Liée peut faire valoir contre l'Autorité, en indiquant leur nature et leur valeur, dès la naissance de ces droits ou dès qu'il en a connaissance.
18. **Déclaration annuelle.** Un Membre doit remettre au président du conseil d'administration, dans les trente (30) jours de sa nomination, une déclaration en la forme prévue à l'Annexe 1 du présent code, contenant, au meilleur de sa connaissance, les informations suivantes :
- a. Le nom de toute personne ou entité, incluant son domaine d'activité et son lieu d'opération, dans laquelle il détient, directement ou indirectement des titres, incluant des parts sociales, lorsque la détention des titres est supérieure à 10 % de l'ensemble du capital émis et en circulation de la personne ou entité;
 - b. Le nom de toute personne ou entité pour laquelle il exerce des fonctions ou dans laquelle il a un intérêt sous forme de créance, droit, priorité, hypothèque ou avantage financier ou commercial susceptible de mettre en conflit son intérêt personnel et ses fonctions en sa qualité de Membre; et
 - c. Tout autre fait, situation ou évènement dont il a connaissance qui pourrait le placer dans une situation de conflit d'intérêts.

La déclaration doit également couvrir, au meilleur de la connaissance du Membre, tout intérêt détenu par les personnes liées qui lui sont associées.

19. **Autre déclaration.** Un Membre pour qui les dispositions des paragraphes 18a) à 18c) ne trouvent pas d'application doit remplir une déclaration à cet effet et la remettre au président du conseil d'administration.
20. **Changement à la déclaration.** Un Membre doit également produire une telle déclaration dans les trente (30) jours de la survenance d'un changement à son contenu.

Les déclarations remises en vertu du présent article sont traitées de façon confidentielle.

21. **Rôle du secrétaire.** Le président du conseil d'administration remet les déclarations reçues en application des articles 14 à 17 au secrétaire du conseil d'administration, pour revue au Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines qui se chargera de faire rapport au conseil.

De plus, le secrétaire général et directeur exécutif – Affaires juridiques avise le président du conseil d'administration de tout manquement aux obligations prévues aux articles 14 à 17 dès qu'il en a connaissance.

22. **Dispenses.** Pour les fins du présent code, un Membre sera présumé ne pas posséder un intérêt dans un contrat, ou dans une opération si cet intérêt se limite :
- a. À la détention d'intérêts dans un fonds commun de placement à la gestion duquel le Membre ne participe ni directement ni indirectement;
 - b. À la détention d'intérêts par l'intermédiaire d'une fiducie sans droit de regard dont le bénéficiaire ne peut prendre connaissance de la composition;
 - c. À un intérêt qui, de par sa nature et son étendue, est commun à la population en général ou à un secteur particulier dans lequel œuvre le Membre; ou
 - d. À la détention de titres émis ou garantis par un gouvernement ou une municipalité à des conditions identiques pour tous.

ATTESTATION

23. **Attestation annuelle.** Dans les trente (30) jours de l'adoption du présent code par le conseil d'administration, chaque Membre doit produire au président du conseil d'administration et au secrétaire du conseil d'administration l'attestation contenue à l'Annexe 2. Chaque nouveau Membre doit faire de même dans les trente (30) jours de sa nomination à ce poste.

APPLICATION DU CODE

AUTORITÉS COMPÉTENTES

24. **Responsabilité quant à l'application du code.** Conformément à l'article 37 du Règlement, le secrétaire général associé responsable des emplois supérieurs au ministère du Comité exécutif est l'autorité compétente pour l'application du présent code à l'égard du président du conseil d'administration et des autres Membres du conseil d'administration nommés par le gouvernement.

Le président du conseil d'administration doit s'assurer du respect des principes d'éthique et des règles de déontologie par tous les Membres du conseil d'administration.

25. **Enquête.** Lorsqu'un manquement à l'éthique ou à la déontologie est reproché à un Membre, le secrétaire général et directeur exécutif – Affaires juridiques est chargé de recueillir toute information pertinente requise selon le président du conseil d'administration. Il fait rapport de ses constatations au président du conseil d'administration et lui recommande les mesures appropriées, s'il y a lieu.

L'autorité compétente fait part au Membre des manquements reprochés.

26. **Avis.** Le secrétaire général et directeur exécutif – Affaires juridiques peut donner des avis aux Membres sur l'interprétation des dispositions du présent code et leur application à des cas particuliers, même hypothétiques. Il n'est pas tenu de limiter un avis aux termes contenus dans la demande.
27. **Conseillers externes.** Le président et/ou le secrétaire général et directeur exécutif – Affaires juridiques peuvent consulter et recevoir des avis de conseillers ou experts externes sur toute question qu'ils jugent à propos.
28. **Effet de l'obtention d'un avis.** Un Membre est présumé ne pas contrevenir aux dispositions du présent code s'il a préalablement obtenu un avis favorable du président et/ou du secrétaire général et directeur exécutif – Affaires juridiques, aux conditions suivantes :
- a. L'avis a été obtenu avant que les faits sur lesquels il se fonde ne se réalisent;
 - b. L'avis a été déposé auprès du conseil d'administration;
 - c. Les faits pertinents ont tous été intégralement dévoilés au conseil d'administration de façon exacte et complète; et
 - d. Le Membre s'est conformé à toutes les prescriptions de l'avis.
29. **Anonymat.** Le président et le secrétaire général et directeur exécutif- Affaires juridiques préservent l'anonymat des plaignants, requérants et informateurs à moins d'intention manifeste à l'effet contraire. Ils ne peuvent être contraints de révéler une information susceptible de dévoiler leur identité, sauf si la loi ou un tribunal l'exige.

PROCESSUS DISCIPLINAIRE ET SANCTIONS

30. **Sanctions.** Sur conclusion d'une contravention par un Membre aux lois, règlements ou au présent code, l'Autorité compétente informe le représentant du gouvernement du Québec ou celui de la communauté métropolitaine de Montréal selon le cas.
31. **Reddition de compte.** Un Membre doit rendre compte et remettre au conseil d'administration sans délai les profits qu'il a réalisés ou l'avantage qu'il a reçu en raison ou à l'occasion d'une contravention aux dispositions du présent code.
32. **Vote en contravention au code.** Le vote d'un Membre donné en contravention des dispositions du présent code ou lié à une telle contravention, ou alors que ce Membre est en défaut de produire la déclaration visée par l'article 18 ne peut être pris en compte dans le cadre d'une prise de décision par le conseil d'administration.

ANNEXE 1 - DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

AVERTISSEMENT

Le déclarant, pour comprendre la portée de ses obligations, devrait se référer au Code d'éthique et de déontologie des Membres du conseil d'administration de l'Autorité (le « **code** ») et, en particulier, à la notion d'intérêt décrite aux articles 14 à 16 du code.

Nom :	_____
Adresse du domicile :	_____
Employeur :	_____
Poste occupé :	_____
Conjoint(e) :	_____
Employeur :	_____
Poste occupé :	_____
Nom des enfants	_____

Je, _____, (Membre du conseil d'administration de l'Autorité), déclare, au meilleur de ma connaissance, les intérêts suivants à mon égard et à l'égard de mon (ma) conjoint(e) ou de mes enfants mineurs :

Personne ou entité, incluant son domaine d'activité et son lieu d'opération, dans laquelle je détiens ou mon (ma) conjoint(e) ou mes enfants mineurs détiennent, directement ou indirectement, des titres, incluant des parts sociales, lorsque la détention des titres est supérieure à 10% de l'ensemble du capital émis et en circulation de la personne ou entité:

Nature du lien ou de l'intérêt

Personne ou entité	Domaine d'activité et lieu d'opération	Actionnaire, détenteur ou propriétaire	% de participation et valeur des titres détenus

Ne s'applique pas (prière de cocher si ce n'est pas applicable)

Nom de toute personne ou entité pour laquelle moi-même ou mon (ma) conjoint(e) ou mes enfants mineurs exercent des fonctions ou dans laquelle l'un ou plusieurs d'entre nous a un intérêt sous forme de créance, droit, priorité, hypothèque ou avantage financier ou commercial susceptible de me placer dans une situation de conflit entre mon intérêt personnel et celui de l'Autorité :

Nature du lien ou de l'intérêt

Personne ou entité	Domaine d'activité et lieu d'opération	Fonction	Lien ou intérêt (ex. créancier)	Valeur de l'intérêt détenu

Ne s'applique pas (prière de cocher si ce n'est pas applicable)

Tout autre fait, situation ou évènement dont j'ai connaissance et qui serait susceptible de me placer dans une situation de conflit d'intérêts avec l'Autorité.

Ne s'applique pas (prière de cocher si ce n'est pas applicable)

Je demande un avis sur les questions suivantes et une recommandation sur les mesures appropriées afin d'assurer le respect du code :

Je reconnais que la présente déclaration constitue, au meilleur de ma connaissance, une dénonciation fidèle de mes intérêts, de ceux de mon (ma) conjoint(e) et de ceux de mes enfants mineurs. Je m'engage à m'abstenir de participer à toute délibération et à toute décision portant sur l'entité dans laquelle mon (ma) conjoint(e), mes enfants mineurs ou moi-même avons un intérêt ou à toute partie du conseil d'administration au cours de laquelle un tel intérêt serait débattu.

Même si cette déclaration sera renouvelée chaque année, je m'engage à la tenir à jour et à informer le président du conseil d'administration de toute situation qui pourrait me placer en situation de conflit d'intérêts avec l'Autorité.

En foi de quoi j'ai signé à _____ ce ____^e jour du mois de _____ 201__

Signature : _____

ANNEXE 2 – ATTESTATION ANNUELLE

ATTESTATION

Je, soussigné, _____, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des Membres adopté par le conseil d'administration le 23 novembre 2017, tel que modifié de temps à autre, en comprendre le sens et la portée et être lié par chacune de ses dispositions, tout comme s'il s'agissait d'un engagement contractuel de ma part envers l'Autorité.

En foi de quoi j'ai signé à _____ ce ____^e jour du mois de _____ 201__

Signature : _____



ADRESSE

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