

Rapport annuel 2018



planifier | organiser | financer | promouvoir

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Acronymes et abréviations



OBJET	DESCRIPTION
AMT	Agence métropolitaine de transport
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
BCI	Bureau de coordination et d'intégration
CDPQ Infra	Filiale de la Caisse de dépôt et de placement du Québec
COS	Comité d'orientations stratégiques
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
DA	Dossier d'affaires
DO	Dossier d'opportunité
exo	Réseau de transport métropolitain – maintenant appelé exo
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OD	Enquête Origine-Destination
OPTC	Organisme public de transport en commun
PDI	Programme des immobilisations
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PIDTC	Plan des initiatives de développement du transport collectif
PSD	Plan stratégique de développement
REM	Réseau express métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SQI	Société québécoise des infrastructures
SRB Pie-IX	Service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX
STI	Systèmes de transport intelligents
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Table des matières



INTRODUCTION

6

Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal	8
Mot du président du conseil d'administration	10
Mot du directeur général	12
Une organisation et des projets qui vont de l'avant	14

PLANIFIER

18

Le Plan stratégique de développement	20
Le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC)	26
La refonte tarifaire	28
Les enquêtes	30
L'enquête Origine-Destination	30
Le programme des immobilisations 2019-2028	34
Des projets de transport collectif structurants	36
Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal	36
Le service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX	37
Le Réseau express métropolitain (REM)	38
Les systèmes de transport intelligents	40
La centrale de mobilité métropolitaine	40
L'application Chrono	40

ORGANISER

42

La contractualisation	44
La délégation des actifs métropolitains	46
Les billetteries métropolitaines	47
La signalétique métropolitaine	48
La billettique REM	48
Une démarche collaborative en gestion de portefeuille de projets	49

FINANCER

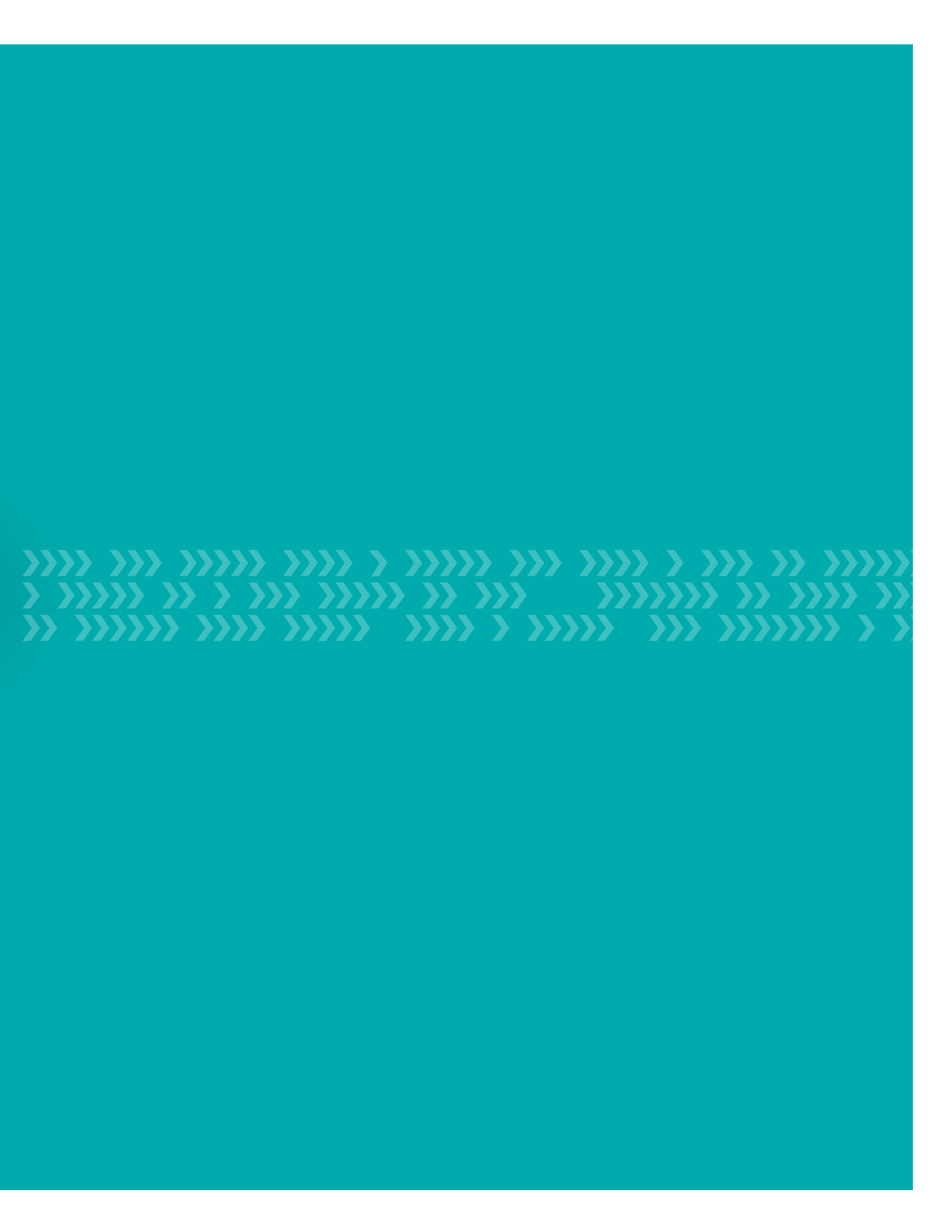
50

La Politique de financement	52
Le cadre tarifaire	53
Le cadre financier 2019	54
Les redevances en transport	56

PROMOUVOIR	58
Des campagnes publicitaires	60
Des mesures tarifaires incitatives	63
Des alliances qui portent leurs fruits.	65
GOVERNANCE	68
Le conseil d'administration	70
Les comités du conseil d'administration	80
Les dirigeants	84
LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	86
ANNEXE	118
Le code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration	120



INTRODUCTION





Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal

Valérie Plante

Il me fait plaisir, à titre de mairesse de Montréal et présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal, de présenter ce deuxième rapport annuel de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Très rapidement après mon élection, en 2017, j'ai joint le conseil d'administration de l'Autorité et constaté l'importance et la nécessité de la réforme de la gouvernance en matière de transport collectif. Cette réforme créait l'Autorité régionale de transport métropolitain, responsable de planifier, de développer, de soutenir et de promouvoir le transport collectif, mais confiait du même coup à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) un rôle plus important en matière de planification de la mobilité.

Ma volonté de voir la CMM devenir une référence en matière de mobilité et de faire de la région métropolitaine de Montréal une région réputée pour son dynamisme et sa qualité de vie trouve écho dans les réalisations et projets menés par l'Autorité. En effet, les priorités de la CMM et les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, qui visent à réduire notre dépendance à l'automobile ainsi qu'à augmenter l'offre de services en transport collectif et à mieux l'intégrer à l'aménagement du territoire, répondent aux intérêts des citoyennes et citoyens de la région et des usagers du transport collectif.

Je suis très enthousiaste face à la démarche d'élaboration du premier Plan stratégique de développement du transport collectif entreprise par l'Autorité en 2018. Ce plan, qui établira pour les prochaines décennies notre vision du développement de la mobilité et les équipements et services requis pour l'appuyer, est celui de toute la population de la région métropolitaine de Montréal. Je vous invite d'ailleurs à vous informer, à vous prononcer, à intervenir dans la démarche de consultation publique. La plateforme informative et interactive Parlons mobilité ainsi que les séances publiques qui auront cours en 2019 sont autant d'occasions de nous exprimer sur l'avenir de la mobilité durable de la région métropolitaine de Montréal.

Valérie Plante

Mairesse de Montréal et présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal

Région métropolitaine de Montréal





Mot du président du conseil
d'administration

Pierre Shedleur

FCPA, FCA

À titre de président du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain, j'ai le plaisir de vous présenter ce rapport annuel 2018 qui fait état des réalisations de l'organisation dans sa première année complète d'existence.

Alors que les projets de développement des services en transport collectif se multiplient et que la nouvelle gouvernance connaît ses premiers succès, nous avons poursuivi sur l'élan amorcé en 2017 lors de la création de l'Autorité et connu une année fructueuse. Animée par la volonté constante de travailler en collaboration avec les partenaires de la mobilité de la région, et grâce aux nombreux processus de consultation et de concertation mis en place, l'organisation a réuni les conditions nécessaires pour relever avec brio les défis liés aux premiers travaux de la mission qui lui a été confiée.

DES PROJETS PORTEURS POUR LA MOBILITÉ ET LE TRANSPORT COLLECTIF

Preuve de la pertinence de l'approche collaborative que démontre l'Autorité depuis sa création, la dernière année a permis de mettre en place la structure nécessaire à la réalisation de plusieurs projets découlant de ses responsabilités, avec la participation des partenaires, essentielle à leur réussite. Parmi ces projets, soulignons l'élaboration du Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC) et la mise en place de sa gouvernance inclusive et souple, de concert avec les OPTC, les municipalités et avec l'apport de la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la région métropolitaine de Montréal. Le PIDTC a permis d'identifier les initiatives en cours d'élaboration dans la région et celles qui méritent d'être étudiées plus en profondeur.

Les études menées dans le cadre du PIDTC seront des plus pertinentes dans le contexte de l'élaboration du Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. C'est d'ailleurs avec enthousiasme que l'organisation a entrepris cette année le volet public de la démarche du PSD, une responsabilité phare de l'Autorité qui aura des retombées majeures pour les citoyens et les familles de la région en contribuant à l'amélioration des services de transport, mais aussi à leur qualité de vie, par l'émergence d'une mobilité plus simple. Le travail a été accompli dans un esprit de collaboration et de concertation qui laissait place à l'expertise des partenaires qui participent à ce projet porteur pour le territoire.

CONSOLIDATION DES RELATIONS AVEC LES PARTENAIRES

L'année 2018 a été l'occasion de concrétiser les liens qui unissent l'Autorité et ses partenaires responsables de l'exploitation des services de transport collectif et adapté sur le territoire, et de consolider le rôle établi pour chacun dans le nouveau modèle de gouvernance mis en place depuis juin 2017. La négociation et la signature des premières ententes contractuelles entre l'Autorité et les organismes publics de transport en commun (OPTC) ont permis de préciser les modalités de livraison et de performance des services, d'encadrer la réalisation des immobilisations et d'établir les paramètres de reddition de compte et de rémunération, ainsi que la durée et les modalités de leur renouvellement. En plus du travail des équipes internes au dossier, il m'apparaît important de souligner la contribution des directeurs généraux et des présidents des conseils d'administration des OPTC qui, par leur bonne volonté et leur ouverture, sont parvenus à conclure cette première génération d'ententes de services sur le territoire.

DES ADMINISTRATEURS MOBILISÉS

La réalisation de la mission de l'Autorité ne serait pas possible sans l'engagement dont font preuve les administrateurs, en veillant à la bonne marche et à l'avancement des dossiers majeurs de l'organisation. J'aimerais d'ailleurs leur exprimer ma reconnaissance pour les efforts et la vision dont ils ont fait preuve tout au long de l'année.

L'année 2018 a permis d'équilibrer et de consolider les forces en présence au Conseil, pour accompagner les équipes internes dans une gouvernance favorable au maintien du lien de confiance établi. La grande croissance connue par l'organisation cette année a été soutenue par le Conseil, qui s'est assuré que la direction avait les ressources nécessaires et les coudées franches pour réaliser les travaux sous sa responsabilité.

J'aimerais profiter de cette occasion pour souligner la compétence et l'ardeur des employés de l'Autorité qui font preuve d'une grande passion à l'égard des transports collectifs. C'est en poursuivant dans cette voie que nous serons en mesure d'élaborer notre vision commune au cours des prochaines années et de réaliser la mission qui nous a été confiée par le législateur.

Nous entamons l'année 2019 avec la ferme volonté de maintenir des relations constructives avec nos partenaires, alors que nous entrerons dans le cœur de notre mission par la livraison du PSD, l'avancement des études du PIDTC et la planification de l'arrivée du REM, notamment. Nous poursuivrons le travail avec les municipalités du territoire afin de développer des projets de transport collectif qui viendront soutenir l'essor économique de la région.

Sur ce, bonne lecture.



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



Mot du
directeur
général

Paul Côté

En 2018, l'Autorité a renforcé sa position d'organisme responsable de la planification, de l'organisation, du financement et de la promotion des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Poursuivant sur l'élan que nous avons connu depuis notre création, nous avons accompli d'ambitieux projets nécessaires à l'établissement de notre organisation et jeté les bases d'une vision intégrée du transport collectif à l'échelle de la région.

Je tiens à exprimer ma satisfaction quant à la qualité du travail accompli par les employés de l'Autorité et à leur adaptabilité en cette période de grands changements. Avec respect, engagement et dans un esprit d'équipe digne de mention, ils ont relevé de nombreux défis tout au long de l'année. Je tiens aussi à remercier tous ceux et celles qui ont collaboré, de près ou de loin, à la consolidation de la plus importante refonte de la gouvernance du transport collectif de l'histoire du Québec.

Retour sur les grands travaux de 2018

MISE SUR PIED DE L'ORGANISATION

Le 1^{er} juin 2018, nous avons célébré notre premier anniversaire. L'année a donc été charnière pour l'Autorité et nous a permis de construire les fondements de notre organisation.

Nous avons établi notre mission, nos valeurs et notre modèle de gestion, tout en doublant nos effectifs et entamé la relocalisation de nos bureaux dans des locaux permanents. Quatre principes ont dirigé cette démarche, soit la collaboration, l'adaptabilité, l'agilité et l'écosensibilité. Nous avons relevé ce défi avec brio et sommes maintenant plus de 100 employés installés ensemble, dans nos nouveaux locaux conçus à l'image de l'Autorité.

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

En 2018, l'Autorité a négocié et signé des ententes de gestion et de réalisation du projet du Réseau express métropolitain, dont l'entente qui permettra d'intégrer le REM au réseau actuel de transport collectif. En plus de préciser les rôles et responsabilités de chacun des partenaires, ces ententes permettent de baliser et d'encadrer différents aspects liés à la réalisation du REM, à son exploitation et à son intégration sur le territoire.

Je suis enthousiasmé par ce projet qui dotera la région métropolitaine de Montréal d'un réseau intégré de transport collectif de calibre international, nous positionnant sur un même pied que les plus grandes villes modernes. Ce projet phare représente une avancée notoire pour la mobilité des citoyens de la région. Modèle de mobilité durable, efficace et accessible universellement, le REM exprime bien la vision qu'a l'Autorité de la mobilité de demain.

LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Ayant la responsabilité exclusive d'établir un Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur son territoire, l'Autorité a amorcé, en 2018, la démarche d'élaboration du premier plan de ce genre dans l'histoire de la région. Le PSD prévoit une vision du développement des transports collectifs et, plus généralement, de la mobilité des personnes sur une période de trente ans. Il permettra d'établir des objectifs et des stratégies cohérentes en matière de développement des transports collectifs et de la mobilité durable, et ce, dans une perspective métropolitaine.

Première étape publique de cette démarche, la plateforme Web « Parlons mobilité » a été mise en ligne en janvier dernier. Elle invite les citoyens à s'informer et à découvrir le portrait de la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal. Elle précède une importante démarche de consultation publique sur l'avenir de la mobilité dans la région, qui placera les usagers au cœur de sa réflexion.

COLLABORATION AVEC LES PARTENAIRES

Pour pleinement activer la mission édictée par sa loi constitutive, l'Autorité a créé et cultivé des partenariats avec ses principaux interlocuteurs tout au long de l'année. Je suis fier de pouvoir confirmer que, grâce au travail des experts de l'Autorité et de ses partenaires des organismes de transport, nous sommes parvenus à concrétiser, en février dernier, la première génération d'ententes de services de transport collectif sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine de Montréal. Ces ententes démontrent que nous avons été en mesure d'appriivoiser nos nouveaux rôles au cours de la dernière année et demie, tous rassemblés par l'objectif de satisfaire les attentes des usagers du transport collectif.

À la lecture de ce rapport annuel, vous constaterez l'importance des travaux réalisés par notre équipe en 2018. Je tiens à adresser mes plus vifs remerciements à chacun de nos employés pour leur dynamisme, leur dévouement au travail et leur passion envers notre mission.

Sans eux et sans l'appui de notre conseil d'administration, dont je salue l'engagement et la grande disponibilité, l'Autorité ne serait qu'une grande idée couchée dans un texte de loi. Grâce à nos employés, nos partenaires, nos administrateurs et toutes les parties prenantes qui nous accompagnent tout au long de l'année, l'Autorité est vivante, efficiente et plus pertinente que jamais.



Paul Côté
Directeur général,
Autorité régionale de transport métropolitain

Une organisation et des projets qui vont de l'avant



Depuis sa création le 1^{er} juin 2017 et à la lumière des directives de sa loi constitutive, l'Autorité a entamé ses activités tout en établissant les bases de son fonctionnement organisationnel.

Si les sept premiers mois de fonctionnement de l'Autorité ont été consacrés à mettre en place les fondations d'une nouvelle organisation initialement constituée de quinze membres du conseil d'administration et de trente-huit employés répartis dans cinq directions exécutives, les défis se sont rapidement transformés, au cours de l'année 2018, en réalisations concrètes. Parmi ces réalisations, on compte l'embauche et la nomination de plus d'une trentaine de personnes au sein de l'Autorité, l'établissement d'un premier plan de travail sur les dossiers prioritaires liés à la mission de l'organisation ainsi que la mise en place d'un cadre de travail collaboratif avec les différents acteurs impliqués dans le paysage du transport collectif sur le territoire.

Le comité de direction de l'Autorité



Benoit Gendron

Directeur exécutif
Relation exploitants et
gestion des infrastructures

Annie Schanzenbach

Directrice exécutive
Finances et trésorerie

Paul Côté

Directeur général

Daniel Bergeron

Directeur exécutif Planification
des transports et mobilité

Marieke Tremblay

Directrice exécutive
Affaires publiques, marketing
et expérience clients

Robert Guertin

Secrétaire général et directeur
exécutif Affaires juridiques

Manon Lavoie

Chef Ressources humaines

L'AUTORITÉ CÉLÈBRE SON PREMIER ANNIVERSAIRE

En 2018, l'Autorité a connu sa première année complète de fonctionnement. Les travaux et la collaboration de ses employés ont fait progresser de manière significative les dossiers prioritaires de l'Autorité et les projets issus du premier plan de travail, conformément à la mission de l'organisation.

PARMI SES GRANDS TRAVAUX, MENTIONNONS LA DÉMARCHE VISANT À ÉLABORER UN PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF, UN DÉFI D'ENVERGURE QUI EST RÉALISÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.

Parallèlement à l'élaboration du Plan stratégique de développement, l'Autorité s'est vu confier la mission de réaliser le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC); cela en vue d'assurer la poursuite des projets de transport collectif évoqués avant la création de l'Autorité et des études liées à ces derniers. Le PIDTC servira d'intrant au Plan stratégique de développement.

La mise en place de structures de gouvernance liées à ces deux grands mandats a été complétée et entérinée par le conseil d'administration et celui-ci a approuvé un plan d'effectifs amendé, autorisant l'organisation à recruter un total de 120 employés à temps complet à terme, dans le but de relever ces défis de taille.

Ces avancées, qui sont au cœur de la mission qu'elle s'est donnée, permettent à l'Autorité d'assumer son rôle stratégique sur l'ensemble du territoire qui lui a été assigné.

LA COLLABORATION : TOUJOURS AU CŒUR DES ÉCHANGES

Puisque la nouvelle gouvernance en transport collectif apporte son lot de changements, l'Autorité poursuit et renforce son intention de mettre la collaboration au cœur de ses actions, tant auprès de tous ses partenaires qu'au sein même de son organisation. Tout au long de l'année 2018, l'Autorité et ses dirigeants se sont efforcés de continuer à multiplier les occasions d'échanges et de partage. La création d'un milieu de travail propice, permettant à chaque acteur de mieux naviguer dans le nouveau cadre de référence du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal, a été au cœur de nos préoccupations.

Ces efforts doivent être maintenus dans l'avenir, puisque le rôle que joue l'Autorité requiert la collaboration des différentes parties prenantes en vue d'offrir une mobilité bonifiée pour tous les citoyens du territoire.

LA CULTURE ET LES FONDEMENTS ORGANISATIONNELS DE L'AUTORITÉ

MISSION :

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

La direction générale a continué à travailler au développement de la gestion des ressources humaines en suivant les orientations définies en 2017. En 2018, plusieurs comités ont été impliqués dans la mise en place des fondements de l'organisation.

Ainsi, en impliquant l'ensemble des employés dans une démarche collaborative, l'Autorité a pu raffiner sa mission, ses valeurs ainsi que les comportements associés à ces valeurs, entérinées par le conseil d'administration. Aux yeux des dirigeants, ces comportements représentent les pratiques à privilégier au quotidien afin de bien transmettre les valeurs établies.

Ces fondements reflètent la mission de l'Autorité et ont été communiqués dans l'ensemble de l'organisation par l'intermédiaire de différents mécanismes. Ils viennent appuyer les dirigeants qui s'engagent à en assurer la diffusion aux membres de leurs équipes.

Dans l'optique de mettre quotidiennement de l'avant les valeurs organisationnelles de l'Autorité, la direction générale a mandaté un comité d'employés pour en assurer l'intégration dans différentes procédures et politiques de l'organisation.

Il est à noter que les valeurs de l'organisation sont incluses dans le code d'éthique et de déontologie de l'Autorité, et que la révision de ce code a été approuvée par le conseil d'administration.

ENGAGEMENT — ESPRIT D'ÉQUIPE — RESPECT

Dans le but de soutenir la culture organisationnelle en émergence, des mécanismes de communication ont été mis en place au cours de l'année 2018, assurant ainsi une circulation fluide de l'information au sein de l'organisation.

En attendant l'achèvement des travaux d'aménagement des bureaux de l'Autorité, complétés à la fin de l'année 2018, ces procédures ont notamment permis au personnel installé dans des espaces de travail temporaires de maintenir un sens de la collaboration accru. Les nouveaux locaux de l'Autorité, dans lesquels sont maintenant installés tous les employés, sont à son image et insufflent un nouveau sens aux comportements découlant de ses valeurs.

La communication était également au cœur des échanges entre les employés des différents comités de travail mandatés pour élaborer un modèle de gestion et des politiques en matière de ressources humaines qui seront implantés en 2019.

Enfin, la direction générale entend poursuivre cette année ses efforts d'intégration de la culture et des fondements de l'Autorité, et ce, en misant sur une démarche de planification organisationnelle stratégique et en précisant le modèle de gestion à adopter.





PLANIFIER

Pour l'établissement
d'une vision régionale
intégrée et cohérente



Le Plan stratégique de développement



Lors de sa création, l'Autorité s'est vu confier le mandat d'établir le Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) et de la mobilité des personnes sur l'ensemble de son territoire, incluant les personnes à mobilité réduite.

Le PSD tiendra compte du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et du schéma d'aménagement et de développement de la MRC de La Rivière-du-Nord pour le territoire de la Ville de Saint-Jérôme.

Le PSD exposera une vision du développement de la mobilité durable sur le territoire jusqu'en 2050, soit pour les trente prochaines années, et présentera une planification plus précise des services et des infrastructures pour la décennie à venir.

Le PSD indiquera également les équipements, les infrastructures et les services essentiels à l'atteinte de ses objectifs.

Un cadre de référence bien établi

Les grandes orientations préliminaires du PSD sont établies à la fois en cohérence avec la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec et le PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal.

- 1 Offrir une expérience de mobilité simplifiée, confortable, accessible, intelligente et de qualité.
- 2 Faciliter l'accès aux emplois et aux lieux d'activités afin de soutenir le développement économique et durable de la région, en misant sur des services de transport collectif fiables et efficaces qui s'intègrent aux milieux de vie.
- 3 Anticiper les grandes transformations démographiques, climatiques et technologiques et en assurer une intégration harmonieuse.

Rappelons que la Politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec trace les grandes orientations en matière de mobilité durable pour le Québec, et ce, jusqu'en 2030. Sa vision de la mobilité est résolument orientée vers les besoins des citoyens et de l'entreprise, puisqu'elle inscrit ceux-ci au centre de la planification des transports, tout en favorisant une mobilité à plus faible empreinte carbone. Parmi les onze cadres d'intervention ciblés, on retrouve le transport collectif urbain et régional, le transport actif, le transport adapté et les nouvelles mobilités. Les dix cibles de la Politique de mobilité durable – 2030 sont :

- › un accès à au moins quatre services de mobilité durable pour 70 % de la population québécoise;
- › une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- › une baisse de 25 % du nombre d'accidents mortels ou graves par rapport à 2017;
- › une diminution de 20 % de la part des déplacements en auto solo à l'échelle nationale;
- › une réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports par rapport à 2013;
- › une baisse de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports par rapport à 1990;
- › des ventes annuelles de 15 milliards de dollars pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre;
- › une augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec;
- › une diminution des coûts associés à la congestion pour les entreprises des régions métropolitaines;
- › une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017).

En vigueur depuis 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) vise à assurer la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine dans une perspective de développement durable en intervenant sur l'aménagement, le transport et l'environnement. Il s'articule autour de trois grandes orientations :

- › L'établissement de milieux de vie durables – > Orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant de transport collectif;
- › La mise en place de réseaux et d'équipements de transport performants et structurants – > Hausser de 35 % la part modale du transport collectif en période de pointe matinale;
- › La protection et la mise en valeur de l'environnement – > Réduire les émissions de gaz à effet de serre.



L'ensemble de ces objectifs encadrent et reconnaissent des principes préliminaires qui soutiendront l'identification et l'élaboration des initiatives clés du PSD. Celles-ci seront :

- 1** Respectueuses des orientations du gouvernement et de la CMM en matière d'aménagement du territoire et de mobilité des personnes, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs et cibles fixés par ces orientations;
- 2** Orientées vers les résultats : elles contribueront à l'atteinte de ces objectifs pour l'avenir de la région métropolitaine et leurs résultats seront évalués par des mesures de performance élaborées en fonction des orientations régionales et gouvernementales;
- 3** Centrées sur les besoins de mobilité des personnes, et ce, dans un souci d'équité spatiale et économique tout en tenant compte de la diversité des besoins;
- 4** Cohérentes : réfléchies comme un tout, elles miseront sur la complémentarité des modes, s'intégreront aux réseaux existants et contribueront à la vision régionale arrimant la planification des transports et celle de l'aménagement;
- 5** Financièrement responsables : leur développement et exploitation seront réalisés en respectant les ressources financières disponibles et en contribuant à la recherche et à l'identification de nouvelles sources de financement;
- 6** Efficientes : elles permettront d'améliorer la mobilité du plus grand nombre possible de personnes en se fondant sur une utilisation judicieuse des ressources;
- 7** Résilientes : elles pourront résister ou s'adapter en cas de perturbations ou de changements importants et difficiles à prévoir.

Bien planifier pour mieux se déplacer

Élaborée en trois phases distinctes, la démarche du PSD permettra au public et aux partenaires de l'Autorité de DÉCOUVRIR toute l'information pertinente sur les thèmes qui seront abordés et de CONTRIBUER à l'élaboration du Plan stratégique lors des consultations publiques, avant que le Plan soit mis en œuvre par l'Autorité lors de la phase AGIR, qui se déroulera en 2020.

Toute la démarche d'élaboration du PSD met l'accent sur la concertation et la consultation, éléments clés qui permettront d'en assurer le succès. Ainsi, plusieurs moments d'échanges sont prévus avec différents acteurs clés, notamment du domaine du transport collectif et de l'aménagement du territoire, afin de favoriser un exercice collaboratif tout au long du processus. En ce sens, l'Autorité a mené plusieurs activités innovantes de concertation depuis l'été 2018.





La première phase du PSD, appelée DÉCOUVRIR, a débuté en juillet 2018. Cette étape visait à donner la parole aux partenaires et a permis de recueillir une multitude d'informations sur les grands thèmes abordés dans le PSD. Les partenaires ont émis des constats et identifié des enjeux de mobilité auxquels ils sont confrontés : cela a permis de dresser un portrait précis de la situation à l'échelle de la région métropolitaine.

- › Plus de vingt rencontres de réflexion ont été organisées avec les représentants du gouvernement, de la CMM, des municipalités, des OPTC et de la société civile afin d'élaborer une vision régionale intégrée de la mobilité dans la grande région de Montréal.
- › Des rencontres ont également eu lieu dans les cinq secteurs de la CMM (agglomération de Montréal, agglomération de Longueuil, Ville de Laval, Table des préfets et élus de la couronne nord, Table des préfets et élus de la

couronne sud), afin de faire ressortir les enjeux et la vision spécifiques à chaque territoire.

- › Deux journées d'ateliers ont été réalisées avec les partenaires institutionnels et la société civile dans le but de mettre en commun les idées, de faire émerger des objectifs pour l'ensemble du territoire, de dégager des principes qui pourraient sous-tendre la planification à long terme et de définir une vision régionale cohérente.
- › Plusieurs activités visaient aussi à prendre le pouls des citoyens, usagers ou non du transport collectif. En plus d'une vaste étude de marché réalisée au courant de l'automne 2018, les experts de l'Autorité ont rassemblé sur une plateforme Web informative et interactive une foule d'informations permettant aux citoyens de se renseigner sur l'état de la mobilité dans la région et d'établir ainsi des bases communes d'un dialogue.



LA PHASE DÉCOUVRIR A CULMINÉ LORS DU LANCÉMENT DE CETTE PLATEFORME INFORMATIVE ET INTERACTIVE APPELÉE « PARLONS MOBILITÉ », AU DÉBUT DE 2019.

La deuxième phase de la démarche d'élaboration du PSD, appelée CONTRIBUTER, se déroulera tout au long de l'année 2019. Au cours de cette étape, l'Autorité recueillera les commentaires des citoyens et de partenaires dans le cadre de rencontres, de sondages, de consultations ciblées, de séances de consultation publique et, enfin, d'un appel de mémoires.

› Deux instances vouées exclusivement à la consultation ont été mises sur pied dans la première moitié de 2019, soit un groupe de citoyens chargé de formuler des recommandations pour la vision et les orientations en matière de mobilité, puis un conseil d'experts qui se penche sur les grandes tendances pouvant avoir une incidence sur la planification de la mobilité à long terme.

- › Une approche innovante a aussi été développée pour les consultations publiques, qui se tiendront de juin à septembre 2019. Les citoyens seront alors appelés à s'exprimer sur les grandes orientations qui guideront la planification de la mobilité à court et à long terme et les priorités métropolitaines pour les prochaines décennies.
- › Des séances de consultation publique et un appel de mémoires auront aussi lieu dans tous les secteurs de la CMM en 2019, en prévision de la mise en œuvre du PSD.

L'ultime étape du processus se nomme AGIR et correspond au déploiement du PSD en 2020.

Le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC)



Le gouvernement du Québec a confié à l'Autorité la responsabilité de définir une vision cohérente et à long terme du développement et de l'optimisation des services de transport collectif sur tout le territoire métropolitain, par le Plan stratégique de développement. Durant cette démarche, l'Autorité veut demeurer proactive et être à l'écoute des besoins exprimés par les municipalités et les partenaires de la mobilité.

C'est en vue de soutenir cet élan qu'elle a élaboré, en juin 2018, le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC). Le PIDTC regroupe les nouvelles initiatives et études déjà en cours de réalisation. Les études qui seront réalisées dans le cadre du PIDTC serviront d'intrant au PSD. Cet ambitieux plan a été développé de concert avec les proches partenaires de l'Autorité, à savoir: les municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal, les OPTC, le MTQ et le MAMH.

La vingtaine d'initiatives identifiées dans tous les secteurs du territoire concernent notamment:

- › le développement d'un réseau structurant régional (métro, trains, REM, tramways, SRB);
- › l'amélioration des dessertes par autobus sur le réseau routier supérieur;
- › l'aménagement urbain, le réseau cyclable métropolitain et les modes actifs;
- › la préparation à la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

Une gouvernance rassembleuse

Le mode de gestion mis en place pour l'exécution du PIDTC vise à :

- › favoriser une collaboration étroite entre le ministère des Transports, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les OPTC et l'Autorité dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur le territoire métropolitain afin d'identifier les besoins en transport collectif, conformément aux articles 5 et 6 de la Loi sur l'Autorité;
- › assurer un rôle prépondérant à l'identification et à la priorisation des interventions à l'échelle de la région et pour chacun des secteurs de la CMM;
- › mobiliser et regrouper l'expertise pertinente à chaque secteur de la CMM (municipalités, OPTC, MTQ, Autorité, etc.) et à chaque domaine d'intervention;
- › développer l'agilité et l'efficacité nécessaires aux actions requises à court terme.

Pour ce faire et pour mettre à profit l'expertise des partenaires dans une perspective métropolitaine, l'Autorité a mis en place :

- › **un comité d'orientations stratégiques (COS)** mandaté pour développer pour le PIDTC une vision complète et intégrée de la mobilité sur le territoire métropolitain et pour soumettre des recommandations au Conseil de l'Autorité;
- › **cinq bureaux de coordination et d'intégration (BCI)** mandatés pour assurer une proximité avec le terrain et pour soutenir la concertation au sein de chacun des cinq secteurs métropolitains;
- › **des bureaux de projet** mandatés pour mettre à profit l'expertise opérationnelle et technique des opérateurs publics. Ces bureaux sont formés d'experts des OPTC, du MTQ, des municipalités et du REM, le cas échéant. Regroupés par type d'intervention ou par initiative, ils sont aussi soutenus par des ressources externes œuvrant dans le cadre de mandats particuliers.

La refonte tarifaire



Les nouvelles règles de gouvernance du transport collectif mises en place en 2017 ont attribué à l'Autorité la responsabilité exclusive d'établir le cadre tarifaire des services de transport collectif sur son territoire, y compris ceux du transport adapté.

Une nécessaire harmonisation

Ainsi, en 2018, l'Autorité a entrepris une démarche qui mènera à une refonte du système tarifaire des services de transport collectif.

CE PROCESSUS VISE LA SIMPLIFICATION, L'HARMONISATION ET L'INTÉGRATION TARIFAIRE DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF, DE TRANSPORT ADAPTÉ ET DE TRANSPORT ACTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE, AFIN DE PERMETTRE AUX CITOYENS ET AUX USAGERS DE VIVRE UNE EXPÉRIENCE PLUS SIMPLE, FLUIDE ET ADAPTÉE À LEURS BESOINS.

L'implantation de la refonte tarifaire devra être amorcée à compter de 2020, en prévision de la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

La démarche proposée :

- › contribue à l'orientation du Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine (PSD) qui consiste à « Offrir une expérience de mobilité simplifiée, confortable, accessible, intelligente et de qualité » et souscrit aux principes du PSD;
- › vise à favoriser et à faciliter l'utilisation du transport collectif par les citoyens de la région métropolitaine;
- › permet l'implantation progressive d'améliorations tarifaires tout au long de la démarche jusqu'en décembre 2024;
- › est menée en concertation avec les nombreux partenaires de l'Autorité, soit les organismes publics de transport en commun (OPTC), les municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le gouvernement du Québec et CDPQ Infra.

Dans ce contexte, quatre chantiers portant sur les thèmes «Cadre et pratiques tarifaires», «Tarification sociale», «Mobilité intégrée» et «Technologie» ont été mis sur pied en 2018. Les principes directeurs guidant l'exercice de refonte tarifaire ont été élaborés en collaboration avec les partenaires en vue d'être déposés et approuvés par le conseil d'administration de l'Autorité en 2019.

Une plateforme Web informative et interactive, qui sera mise en ligne en avril 2019, permettra d'amorcer la conversation publique sur le projet de refonte tarifaire. Par la suite, différentes activités de consultation, rassemblant des citoyens, des usagers du transport collectif, des membres de la société civile et des experts, viendront enrichir la démarche.



Les enquêtes



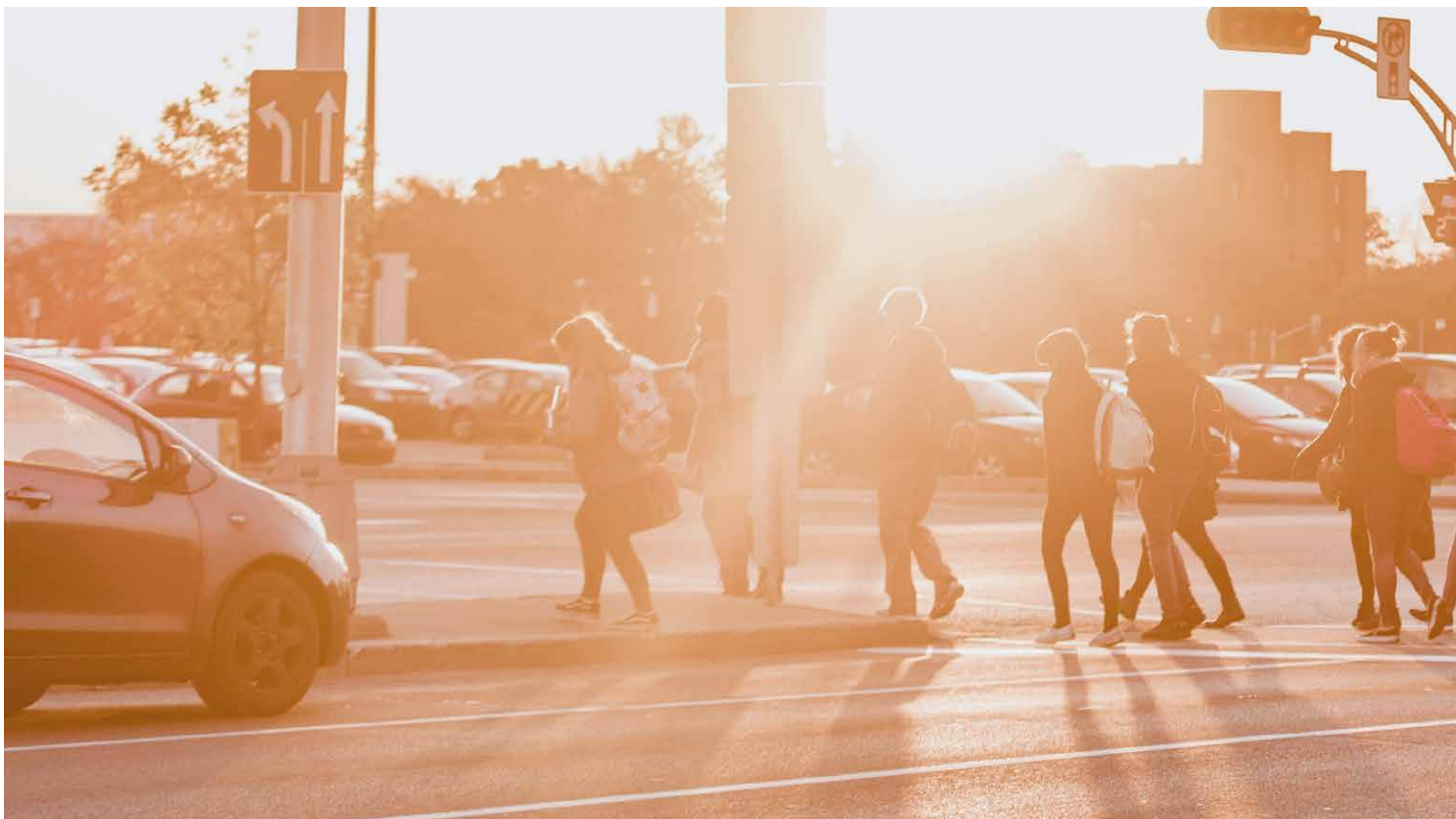
Afin de mener à bien les différents mandats et démarches qui lui ont été confiés, l'Autorité a réalisé, en 2018, plusieurs enquêtes et sondages auprès des citoyens du territoire.

Cet exercice est primordial pour planifier les services de transport collectif, actif et adapté dans la région, puisque les résultats des enquêtes sont des intrants essentiels à une meilleure compréhension de plusieurs aspects de la mobilité et, ultimement, à la concrétisation de la mission de l'Autorité.

L'enquête Origine-Destination

Depuis 1970, les enquêtes Origine-Destination (OD) régionales sont réalisées tous les cinq ans auprès d'environ 4 % des ménages de la région métropolitaine de Montréal, ce qui représente

en 2018 près de 77 000 personnes. Il s'agit de l'enquête qui rejoint le plus grand nombre de ménages au Québec, exception faite du recensement canadien.



La plus récente édition de l'enquête OD a été conduite par l'Autorité, en étroite collaboration avec le ministère des Transports (MTQ), le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), et conjointement avec la Communauté métropolitaine de Montréal et les partenaires transporteurs exo, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval et la Société de transport de Montréal.

Au total, 68 500 ménages ont répondu aux questions par voie téléphonique (ligne fixe ou cellulaire) et, pour la première fois, 6 000 ménages ont pu répondre aux questions de l'enquête via la plateforme Web après avoir reçu une invitation postale. Cette nouveauté a permis d'obtenir un meilleur taux de réponse auprès des jeunes ménages et une meilleure représentativité de la diversité socio-démographique de la population.

L'enquête OD permet de brosser un portrait fidèle des habitudes de déplacement de la population afin de mieux définir les besoins de mobilité et de planifier les grands projets de transport de

demain. S'intéressant à la fois aux déplacements des automobilistes, des usagers des transports collectifs, des cyclistes et des piétons, elle permet de décrire l'ensemble des déplacements d'une journée ouvrable typique de toutes les personnes âgées de cinq ans et plus, tous modes de transport confondus.

L'enquête OD 2018 permettra de mieux évaluer les déplacements réalisés avec les modes émergents comme l'autopartage et le vélopartage. Elle permettra aussi de mieux comprendre les nouvelles tendances de la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal et présentera les aspects suivants :

- › le bilan de mobilité selon les secteurs municipaux;
- › l'usage des différents modes;
- › l'évolution des parts de marché;
- › l'évolution du transport collectif et actif.

Les résultats de l'enquête seront traités et pondérés au courant de l'année en vue d'en publier le bilan à la fin de 2019.





Groupes de discussion sur la mobilité

Cette étude qualitative et exploratoire, menée à l'hiver 2018 auprès d'adultes habitant la région métropolitaine de Montréal, poursuivait les objectifs suivants :

- › comprendre la vision des citoyens face à leur expérience de mobilité actuelle et saisir leur vision d'une expérience de mobilité optimale pour l'avenir;
- › identifier les critères de sélection, les facteurs de motivation et les freins sous-jacents au choix de chacun des modes de transport utilisés;
- › comprendre les comportements de déplacement et les modes de transport utilisés;
- › évaluer la familiarité et la perception des différents modes de transport existants (collectifs,

actifs et solo), leur fréquence d'utilisation et l'intérêt envers ceux-ci;

- › comprendre les perceptions et évaluer le niveau d'utilisation des applications mobiles conçues pour la planification des déplacements;
- › examiner l'intérêt envers de nouveaux modes de paiement pour le TC.

En plus de mettre en lumière l'opinion et les perceptions de la population concernant la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal, les résultats de cette enquête ont servi d'intrant au développement du questionnaire pour l'étude de segmentation, réalisée au cours de l'été et de l'automne 2018.

Étude de segmentation

Cette vaste étude quantitative a été menée à l'été et à l'automne 2018 auprès de 4 406 résidents de la grande région de Montréal âgés de 15 ans ou plus. Elle visait les objectifs suivants :

- › obtenir une compréhension approfondie des habitudes de déplacement des citoyens, incluant le choix de modes de transport spécifiques en fonction des situations, des occasions ou des saisons;
- › mesurer le niveau de familiarité et la fréquence d'utilisation des différents modes de transport;
- › identifier les facteurs de motivation et les freins sous-jacents au choix de chacun des modes de transport utilisés;
- › déterminer l'importance de différents critères dans le choix d'un mode de transport idéal;

- › comprendre les perceptions (positives et négatives) liées aux différents modes de transport;
- › identifier, quantifier et géolocaliser les principaux segments clés en termes de transport (sur la base de variables sociodémographiques, psychographiques, habitudes médias et réseaux sociaux, codes postaux, etc.);
- › identifier les segments clés offrant le plus fort potentiel de croissance ou de conversion en ce qui concerne le transport collectif ou actif.

Les résultats de cette étude alimenteront la réflexion stratégique de l'Autorité pour le développement du réseau de transport collectif dans la région et orienteront les différentes actions de communication et de promotion pour les cinq prochaines années.

Groupe de discussion auprès de personnes ayant des limitations fonctionnelles

Cette étude qualitative et exploratoire a été menée à l'automne 2018 auprès d'usagers du transport collectif ayant des limitations fonctionnelles (auditives, visuelles, motrices). Elle visait principalement la compréhension approfondie des aspects suivants :

- › leur attitude et leurs comportements par rapport aux modes de transport collectif existants;
- › leurs défis, leurs vécus et les barrières à l'utilisation du transport collectif;
- › leurs impressions sur la mobilité en général ainsi que leur degré de connaissance et leur perception des différents modes de transport existants;

- › leurs besoins et aspirations en termes de mobilité, les solutions qu'ils proposent en réponse aux défis et aux obstacles rencontrés lors de l'utilisation du réseau de transport collectif, ainsi que les initiatives ou actions qui les motiveraient à utiliser plus souvent le réseau.

Les résultats de cette étude permettront à l'Autorité d'approfondir sa réflexion sur l'amélioration de l'accessibilité au réseau de transport collectif de manière à faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, y compris celui des personnes âgées.

Sondage sur la perception des grands principes de tarification du transport collectif

Une première étude quantitative visant à évaluer la perception des citoyens face à certains grands principes de tarification du transport collectif a été réalisée à l'automne 2018 auprès de 3 565 usagers et non-usagers du transport collectif âgés de dix-huit ans et plus. Elle a permis d'évaluer :

- › les perceptions, les attitudes et les attentes des citoyens de la grande région de Montréal quant aux différentes options tarifaires potentielles pour le transport collectif;
- › le niveau d'intérêt et la probabilité d'adopter certaines options technologiques pour le paiement et la validation des titres de transport;
- › le niveau d'intérêt envers la création d'un compte-client afin d'obtenir diverses offres promotionnelles, telles que des réductions sur les titres de transport ou des réductions auprès de partenaires d'affaires de l'Autorité.

Les résultats de cette première phase d'étude serviront d'intrant à la démarche de refonte du système tarifaire. Une seconde phase d'étude auprès des citoyens est prévue au printemps 2019, en complément aux grandes consultations publiques qui se tiendront au cours de la deuxième moitié de l'année 2019.



Le programme des immobilisations 2019-2028



La version 2019-2028 de ce programme constitue la première révision annuelle du Programme des immobilisations 2018-2027 de l'Autorité, adopté le 26 octobre 2017 par son conseil d'administration. La première version du document avait été réalisée dans la foulée de la refonte de la gouvernance des transports collectifs dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Adopté par la CMM le 21 mars 2019, le programme présente les projets relatifs aux actifs de l'Autorité. Il intègre, entre autres, les premiers investissements requis pour la progression du Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 de l'Autorité (PIDTC).

Les initiatives inscrites dans les programmes des immobilisations de chacun des organismes publics de transport en commun (OPTC) ainsi que celles liées au Réseau express métropolitain (REM) complètent le portrait des investissements prévus dans la région métropolitaine de Montréal.

La mobilité des personnes, notamment grâce au développement des services de transport collectif, connaît actuellement une importante croissance. Celle-ci sera soutenue par de nombreux projets comme la réalisation du REM et du SRB Pie-IX, le prolongement de la ligne bleue du métro et l'annonce d'une importante bonification des sources de financement provinciales et fédérales.

Le PDI 2019-2028 de l'Autorité s'inscrit dans cet élan, en assurant par exemple une meilleure connaissance des projets dans le contexte de la nouvelle gouvernance en transport collectif. Il favorise également la mobilité en arrimant les dépenses en immobilisations relatives aux actifs qui sont sous sa responsabilité aux travaux préparatoires au premier Plan stratégique de développement.



Le plan de maintien des actifs

Ayant l'obligation de produire et de mettre en application un plan de maintien de ses actifs qui doit être inclus à son PDI, l'Autorité a mandaté une firme spécialisée pour l'élaboration d'un plan de maintien de ses actifs métropolitains sur dix ans. Ce mandat prévoit l'inventaire des terminus, des stationnements incitatifs, des billetteries et des voies réservées, l'évaluation de leur état et de leur indice de vétusté, ainsi que l'élaboration d'un plan d'action pour en assurer le maintien sur une période de dix ans, tout en réduisant le déficit de maintien, le cas échéant. Ces experts élaboreront également un plan directeur de maintien d'actifs (PDMA), incluant un plan d'investissement sur une période de dix ans.

Les résultats sont attendus à l'automne 2019 et devraient figurer au PDI 2020-2029. La mise en œuvre dudit plan est prévue pour 2020.

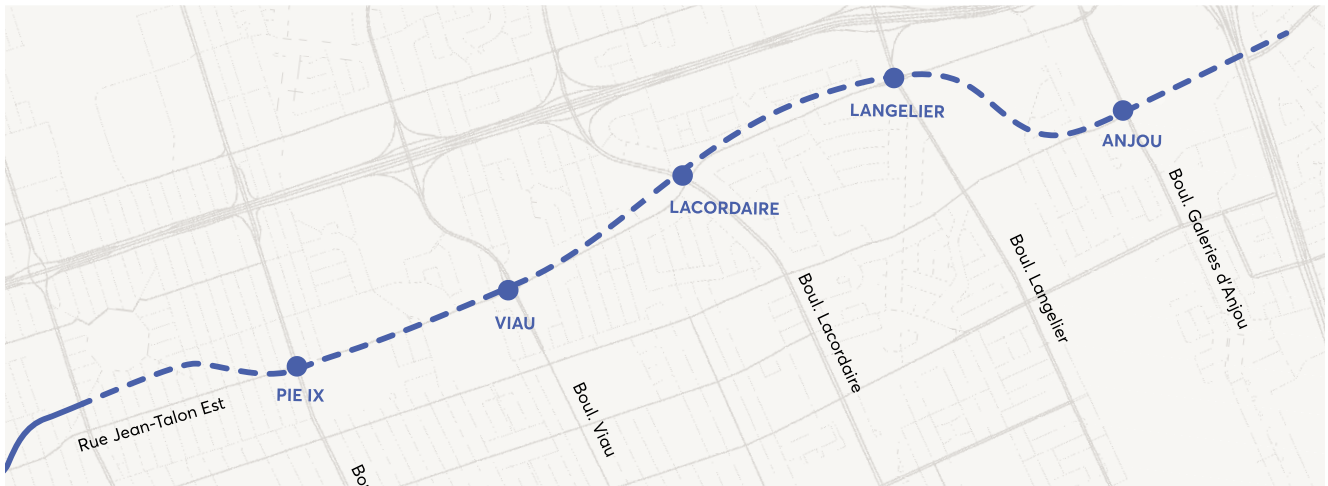
En misant sur une connaissance approfondie de ses actifs et de ses besoins en matière d'investissement, l'Autorité pourra ainsi veiller à la bonne gestion de son parc d'actifs diversifié, mais également mettre sur pied une stratégie d'investissement en lien avec les travaux d'élaboration du Plan stratégique de développement.

Dans l'attente de l'élaboration d'un plan de maintien d'actifs pour les dix prochaines années, l'Autorité continue d'appliquer les actions du plan qui était en vigueur à l'époque de la défunte Agence métropolitaine de transport.

Des projets de transport collectif structurants



Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal



En réponse à la croissance des besoins en mobilité de la région, le déploiement de nouveaux modes de transport permettant de déplacer une grande quantité de personnes constitue une solution hautement efficace à long terme. Le réseau du métro constitue une infrastructure de transport névralgique en accueillant près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal.

En décembre 2017, conformément à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le gouvernement du Québec a procédé à l'approbation du dossier d'opportunité (DO) du projet et a autorisé l'élaboration du dossier d'affaires (DA). L'Autorité a confié la réalisation du prolongement de la ligne bleue à la STM: en effet,

celle-ci possède déjà les ressources humaines et techniques dédiées à la réalisation des projets de métro, et elle deviendra propriétaire et responsable de l'exploitation de ces nouvelles installations dès leur mise en service. L'Autorité demeure toutefois responsable du suivi des coûts, de l'échéancier et de la portée du projet.

En 2018, la STM a implanté un bureau de projet qui a procédé à la revue indépendante des coûts, de l'échéancier, des risques et des pistes d'optimisation du projet. Une étude de marché a aussi été réalisée en collaboration avec l'Autorité, la Société québécoise des infrastructures et le ministère des Transports du Québec. L'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet s'est également poursuivie.

Les principales activités prévues en 2019 sont :

- › le dépôt d'un mémoire auprès du Secrétariat du Conseil du trésor pour l'approbation du mode de réalisation et la poursuite des activités du DA;
- › une entente quadripartite (Autorité, MTQ, STM, SQI) relative à la gouvernance du projet;
- › une entente de délégation entre l'Autorité et la STM pour la réalisation du dossier d'affaires;

- › la planification des modifications aux réseaux techniques urbains (RTU);
- › la planification et l'initiation des interfaces municipales et commerciales;
- › la préparation d'une liste de spécifications techniques des équipements du métro;
- › la poursuite du processus d'acquisition des terrains.

Le service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX

Le service consiste en l'implantation de nouveaux équipements de transport (voies réservées aux autobus, stations protégées, systèmes de transport intelligent, mesures de prévention aux feux, etc.) afin d'accueillir des lignes d'autobus à haut niveau de service. Intégré à la requalification complète du boulevard Pie-IX menée par la Ville de Montréal, le projet a pour objectif d'assurer la fiabilité et la performance des déplacements en transport collectif dans le but d'offrir une alternative aux déplacements en automobile.

Le dossier d'affaires de ce projet a été autorisé au mois de mai 2018 par le Conseil des ministres. Considérant son caractère métropolitain, le SRB Pie-IX est réalisé conjointement par la Ville de Montréal, l'Autorité et le ministère des Transports. La gestion du projet a été confiée à un bureau de projet intégré dans lequel la STM agit comme gestionnaire délégué de l'Autorité.

Le Bureau de projet a ainsi achevé l'ingénierie détaillée du projet au printemps 2018, avant de

lancer les appels d'offres pour la construction des trois principaux lots à Montréal et pour des mandats de services professionnels tels que la surveillance de chantier. Les contrats ont été octroyés en septembre 2018 et des travaux préliminaires ont débuté au mois de novembre suivant.

Les principaux travaux de génie civil ont commencé au début de l'année 2019 sur les tronçons montréalais et la STM a déjà planifié les détours de certains de ses circuits d'autobus afin d'atténuer l'impact du chantier sur le service. Le lancement des appels d'offres pour les travaux à Laval est prévu au printemps 2019.

Enfin, l'intégration du projet du SRB Pie-IX avec le prolongement de la ligne bleue a été complétée au début de l'année 2019 afin d'assurer une connexion avec la future station de métro, à l'intersection des rues Jean-Talon et du boulevard Pie-IX, et ce, dès que les travaux du SRB seront amorcés.

Source: Projet intégré SRB Pie-IX



Le Réseau express métropolitain (REM)



Source: REM

Le REM est un projet de transport collectif mené par CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Il transformera considérablement l'offre de services dans la région métropolitaine de Montréal.

Ce nouveau réseau viendra combler des lacunes dans l'offre de mobilité sur le territoire en offrant aux usagers du transport collectif et à l'ensemble des citoyens du territoire un service fréquent, régulier et à haute capacité sur deux axes de transport collectif (A-10 vers le Centre-Ville et l'Ouest-de-l'Île), identifiés depuis longtemps comme ayant du potentiel de développement. De plus, le REM fera le lien entre le Centre-Ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île de Montréal, la Rive-Nord et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

ENTENTES

En 2018, l'Autorité a conclu les ententes nécessaires à la mise en place du projet du REM, fixant 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. L'entente de transition du REM sera complétée au cours du premier trimestre de l'année 2019. Une tournée des municipalités du territoire a été réalisée par l'Autorité pour informer ses partenaires de la teneur des ententes conclues.

PLANIFICATION DE LA MISE EN SERVICE

Pour mener à bien cet important projet qui aura un impact significatif sur l'offre de transport collectif aux citoyens de la région, l'Autorité assure son entière participation dans la planification du projet et partage son expertise avec la Caisse de dépôt et placement du Québec. Elle collabore activement à l'amélioration de la conception des futures installations en partenariat avec les OPTC et les municipalités où le projet est implanté. Puisqu'il est primordial de tirer le maximum de la capacité d'accueil de ce futur système de

transport, l'Autorité participera activement à la réflexion touchant le rabattement de la clientèle au REM par services d'autobus. Ce travail débutera en 2019, toujours en collaboration avec les partenaires du territoire, en vue de la mise en service de la première antenne du REM, soit de la Rive-Sud à la Gare Centrale, prévue en décembre 2021.

ATTÉNUATION DES IMPACTS DU CHANTIER DU REM

Très rapidement après l'annonce des diverses phases de travaux du REM, l'Autorité a réuni l'expertise des partenaires en transport du territoire pour planifier et déployer les mesures d'atténuation qui permettront de maintenir des services de transport collectif dans les secteurs touchés par cet important chantier et de limiter le plus possible les impacts pour les usagers. Pour ce faire, les équipes et dirigeants des OPTC, de CDPQ Infra, du MTQ, de Mobilité Montréal de NouvLR et des villes touchées sont réunis dans une structure de gouvernance flexible qui regroupe tant le niveau opérationnel que stratégique et décisionnel.

Cet important travail de concertation et de coordination a commencé en début d'année 2018 avec la mise en place de comités techniques et d'un comité de coordination qui regroupent les acteurs impliqués dans l'évaluation et la planification des mesures d'atténuation au chantier du



REM. Ces comités se rencontrent sur une base régulière, analysent et recommandent le déploiement de diverses solutions en transport collectif pour chacune des phases du chantier du REM.

La fermeture du tunnel sous le Mont-Royal, prévue en janvier 2020, représente l'impact le plus important de la deuxième phase du chantier du REM. En prévision de cette phase majeure, l'Autorité et ses partenaires ont élaboré, en 2018, la stratégie d'atténuation de référence. En 2019, ils passeront en mode tactique et planifieront le réseau d'atténuation jusque dans ses moindres détails. La stratégie de référence qui sera mise en place à compter de 2020 comporte l'implantation de mesures préférentielles pour autobus sur plusieurs grands axes routiers, notamment des voies réservées, en plus de la bonification des services d'autobus sur de nombreux circuits. Elle a été annoncée au début de l'année 2019.



Les systèmes de transport intelligents



La centrale de mobilité métropolitaine

Ayant la responsabilité de mettre en place un guichet unique permettant un accès simplifié à l'ensemble des services sur son territoire, l'Autorité travaille à développer un concept de centrale de mobilité métropolitaine qui offrira aux usagers un portail intégré regroupant l'ensemble des services de transport, collectifs et actifs, et permettant aux usagers de mieux planifier leurs déplacements et achats de titres de transport. Cette initiative est fondamentale dans la mise en place des principes de mobilité intégrée.

À terme, la centrale de mobilité offrira de l'information voyageur et des outils permettant la préparation du déplacement, ainsi que la possibilité de créer un compte mobilité personnalisé incluant l'achat de titres et forfaits sur mesure. L'utilisateur aura une vision 360° des offres de transport et des services associés pour l'ensemble du territoire.

Les travaux effectués jusqu'à maintenant ont permis la réalisation de quelques initiatives concrètes au cours de l'année 2018, notamment par la STM qui a conduit, en septembre dernier, une expérimentation auprès d'environ 350 employés des organisations de transport

se déplaçant dans la région. À partir du système OPUS existant, le système électronique de vente et de perception des titres de transport, l'initiative visait à simuler le fonctionnement d'un compte mobilité, en permettant de consulter les déplacements effectués.

Le concept de centrale de mobilité a aussi retenu l'attention de la Ville de Montréal dans le cadre du Défi des villes intelligentes lancé par le gouvernement du Canada. L'Autorité et la STM ont été désignées coresponsables du volet mobilité de la candidature de Montréal. L'Autorité assurera ainsi la portée métropolitaine de cette candidature.

L'application Chrono

Chrono est une application mobile, propriété de l'Autorité, qui permet aux utilisateurs de transport collectif de la région métropolitaine de consulter les horaires, de planifier un trajet multimodal et de recevoir des alertes personnalisées sur l'état du service en temps réel.

Chrono a fait l'objet de plusieurs améliorations en 2018 et sa deuxième mouture a été lancée officiellement en août 2018. Les données recueillies grâce à la réalisation de deux études qualitatives dans la première moitié de 2018 ont permis

d'améliorer de manière significative l'expérience client de cette application.

La première, une étude qualitative exploratoire, a été menée par le biais d'une communauté en ligne auprès d'utilisateurs du transport collectif utilisant certaines applications mobiles de gestion de déplacement (notamment Chrono, Transit et Google Maps). Cette première phase d'étude visait à :

- › comprendre et connaître les besoins en termes de planification en transport collectif des différentes clientèles desservies sur le territoire de l'Autorité;
- › connaître les besoins des usagers du transport collectif lors de la planification de leurs déplacements, ainsi que les fonctionnalités appréciées, perfectibles et à développer sur les applications mobiles qu'ils utilisent actuellement;
- › recueillir les réactions spontanées à l'utilisation de l'application Chrono;
- › identifier les forces et les éléments à améliorer dans l'application Chrono par rapport à ses concurrents;
- › déterminer l'intérêt des usagers à l'égard de différentes idées de nouvelles fonctionnalités et l'ordre de priorité dans lequel celles-ci doivent être développées.

Les résultats de l'étude ont permis d'orienter les décisions liées à la refonte de l'application Chrono incluant, entre autres, l'optimisation de l'expérience utilisateur et la priorisation des fonctionnalités à développer au sein de cette dernière, afin qu'elle puisse répondre adéquatement aux attentes et aux besoins des utilisateurs actuels et potentiels de l'application.

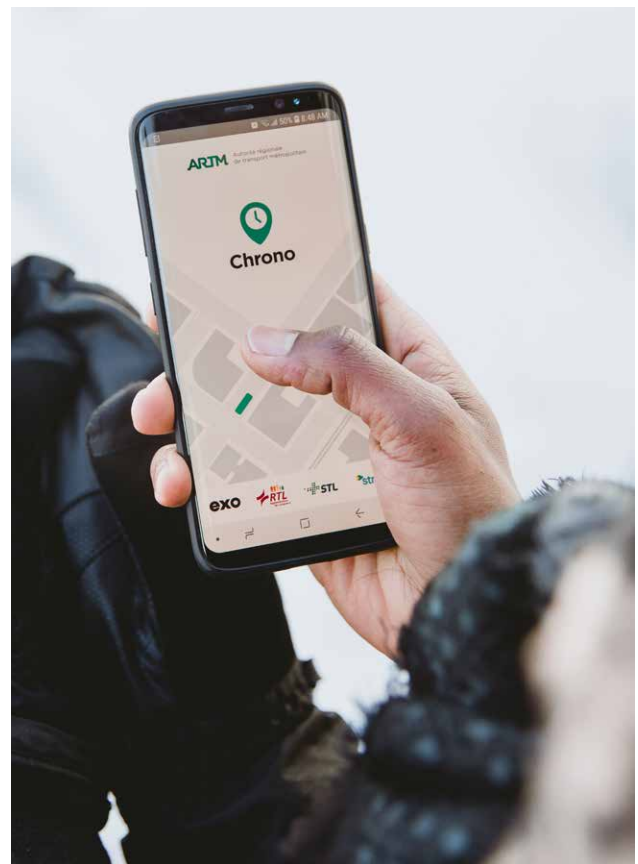
Une refonte ergonomique et graphique complète de l'application Chrono a donc été effectuée en tenant compte des commentaires recueillis auprès des utilisateurs interrogés.

À la suite de ce travail de refonte, une seconde étude qualitative, consistant en une série d'entrevues en face à face avec des usagers du transport collectif adeptes d'applications de gestion de déplacement, a été menée en juin 2018. Elle visait à évaluer l'expérience d'utilisation et l'ergonomie de la nouvelle application Chrono et la compréhension de l'information présentée à la clientèle en ce qui a trait aux horaires et aux messages sur l'état du service envoyés en temps réel.

Les résultats de l'étude ont permis de valider les modifications apportées à l'application Chrono dans le cadre de sa refonte. Ils ont également permis certains ajustements sur le plan des fonctionnalités et de la présentation de l'information avant le lancement de la nouvelle version de l'application, de façon à offrir l'expérience utilisateur la plus optimale possible.

Lors du lancement de la nouvelle version de l'application Chrono à l'été 2018, le nombre de téléchargements a aussitôt bondi de 25 %.

Chrono a aussi permis de renforcer la diffusion des renseignements portant sur les modifications de services reliées au chantier du REM.



A person wearing a black beanie, a dark puffer jacket, and light blue jeans stands with their back to the camera. They are wearing a large black VAUDE backpack. In the background, a white bus is visible with a driver in the window. A red sign on the bus reads "Réseau de transport de Longueuil". The image is split vertically, with the left side showing the person and bus, and the right side being a solid teal color.

ORGANISER

Réseau de transport
de Longueuil

VAUDE

WORTA 30

Pour assurer l'efficience,
l'efficacité et l'intégration
des services



La contractualisation



L'Autorité s'est vu confier, dans sa loi constitutive, la responsabilité de planifier les services de transport collectif et de transport adapté sur le territoire et d'établir l'offre de ces services, une responsabilité qui s'exerce par l'intermédiaire d'ententes conclues avec les organismes publics de transport en commun (OPTC).

Les ententes contractuelles qui lient l'Autorité et les OPTC doivent notamment contenir :

- › une description détaillée des services fournis et de la rémunération convenue;
- › les objectifs de performance et de qualité des services;
- › des mesures visant à simplifier et à favoriser l'accès aux divers services de transport collectif par les usagers;
- › des dispositions permettant aux OPTC de mettre en œuvre des initiatives visant à améliorer l'efficacité, l'efficacité et l'intégration des services.

Le cadre des ententes

Les ententes viennent préciser les modalités de services et de réalisation des immobilisations ainsi que la performance du service de transport collectif régulier et du transport adapté. Elles définissent également les paramètres de la reddition de comptes et de la rémunération ainsi que la durée et les modalités de son renouvellement. La période couverte par la première génération d'ententes s'étend du 1^{er} juin 2017 au 31 décembre 2019.

LES PRINCIPES DIRECTEURS DES ENTENTES

Afin de convenir des balises nécessaires à l'élaboration des ententes, l'Autorité et les OPTC ont établi les principes directeurs suivants :

- › privilégier une approche progressive et assurer la continuité des services;
- › établir un processus décisionnel efficace et efficient, et ce, au bénéfice du client;
- › respecter les missions ainsi que leurs rôles et responsabilités respectifs, comme stipulé dans les lois constitutives des organismes;
- › reconnaître l'autonomie et les compétences des conseils d'administration respectifs;
- › favoriser une approche axée sur les résultats, la transparence et la reddition de comptes;
- › faciliter la collaboration et la cohésion entre les divers intervenants.

Le chantier 2019 — Nouvelle génération d'ententes de services

L'année 2019 sera une année charnière en matière de contractualisation, alors que la signature de la première génération d'ententes (2017-2018-2019) permettra à l'Autorité de verser aux OPTC la rémunération complète de 2 216 millions de dollars prévue pour 2019, des comités bipartites assureront le suivi des éléments contractualisés entre l'Autorité et chacun des OPTC. Ils auront pour mandat de maintenir une saine gestion des ententes actuellement en vigueur. Les thèmes abordés par ces comités porteront notamment sur les services de transport collectif régulier

et adapté, sur l'achalandage, sur les immobilisations, sur la performance et la qualité des services.

Finalement, un comité de concertation réunissant l'Autorité et les OPTC sera instauré pour discuter notamment des modalités contractuelles et des bonnes pratiques en transport collectif, et pour établir les bases des grands principes de la prochaine génération d'ententes pluriannuelles à compter de l'année 2020.



Source: STM

La délégation des actifs métropolitains



Bien qu'elle n'exploite pas les services de transport collectif sur son territoire, l'Autorité est propriétaire de certains équipements et actifs à vocation métropolitaine. Elle confie l'entretien et l'exploitation de ces équipements aux OPTC.

Au cours de l'année 2018, la prise en charge par les différents OPTC de la gestion des équipements métropolitains et des billetteries métropolitaines s'est concrétisée de façon harmonieuse et sans impact pour la clientèle. Les premières bases d'un modèle d'entente de délégation de gestion ont aussi été établies.

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

LES CHANTIERS 2019 DES ACTIFS MÉTROPOLITAINS

Des ententes de principe pour la délégation de gestion des stationnements incitatifs, des terminus, des voies réservées et des billetteries métropolitaines ont été conclues en 2018 et pourraient être finalisées d'ici la fin du deuxième trimestre 2019. De même, les démarches subséquentes de transfert de ces équipements métropolitains sous la responsabilité des OPTC ont été démarrées et un plan d'action a été établi.

Finalement, un mandat pour la réalisation d'un plan de maintien des actifs métropolitains a été octroyé, à la fin de 2018, à des experts du domaine qui accompagneront les équipes notamment dans l'évaluation de l'état actuel des actifs et du plan de maintien à mettre en place afin d'assurer la pérennité de ces actifs en adéquation avec les exigences du Conseil du trésor. Ce mandat débutera en 2019.

Les billetteries métropolitaines

Lors de sa création, l'Autorité s'est vu confier la responsabilité des onze billetteries métropolitaines de la région. Les billetteries métropolitaines font office de guichet intégré d'informations qui permet à l'ensemble des usagers sur le territoire de l'Autorité d'avoir un accès simplifié à un ensemble de services harmonisés à travers le territoire métropolitain.

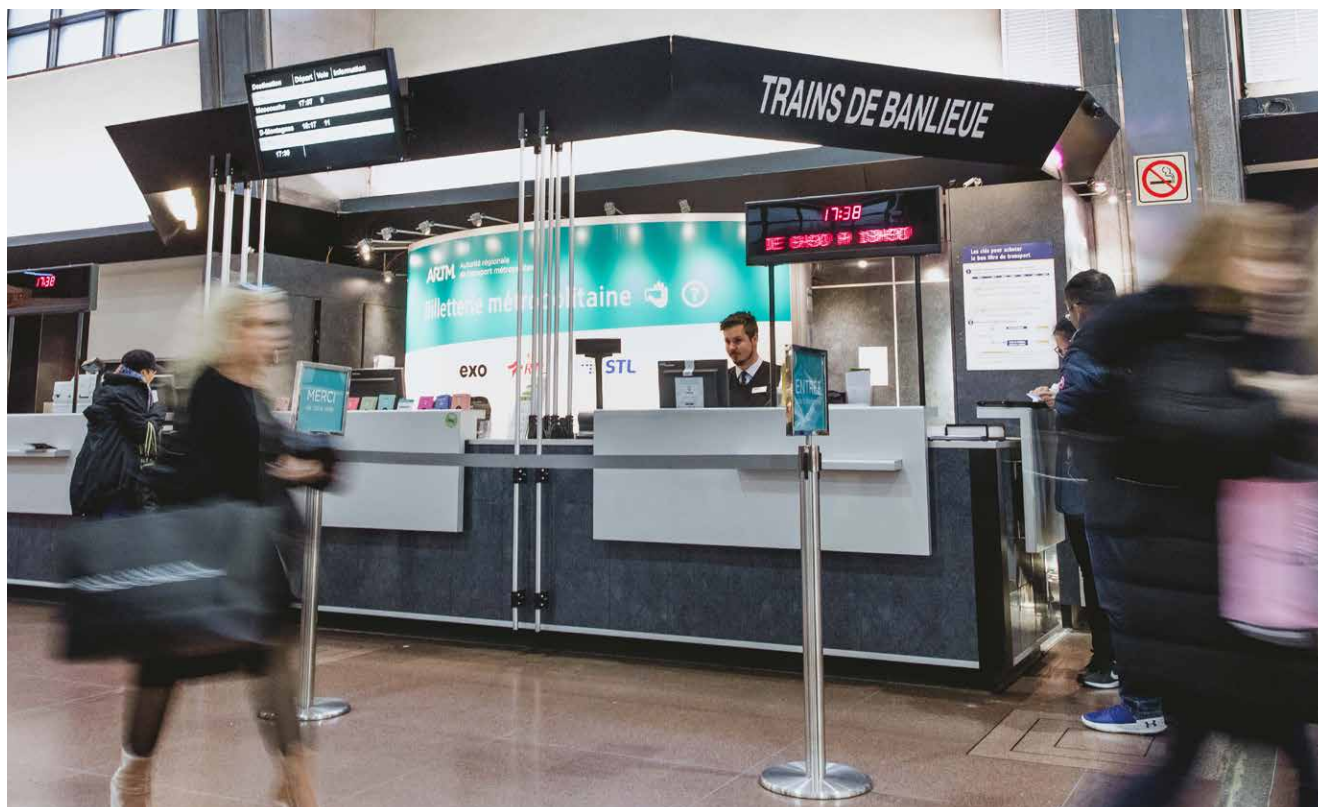
En juillet 2018, la gestion des opérations de ces billetteries a été déléguée à trois OPTC, soit exo, le RTL et la STL, en fonction des sites sur lesquels sont situées ces billetteries. Grâce à un groupe de travail multipartenaire réunissant les meilleures expertises, ce transfert s'est fait de façon harmonieuse et en toute transparence pour les usagers. Ce groupe de travail se réunit sur une base régulière afin d'échanger et de partager l'expertise de chacun, de façon à maximiser la qualité des services offerts aux clients.

De plus, un programme de client mystère en continu permet d'évaluer la qualité d'accueil et

de prestation de services offerte dans les billetteries métropolitaines. Cette analyse permet de mesurer si la prestation de services rendus correspond aux normes de services fixées.

Au courant de l'été 2018, les billetteries métropolitaines ont dévoilé une toute nouvelle image de marque. Arborant désormais les couleurs de l'Autorité, les billetteries offrent notamment la disponibilité de l'ensemble des titres du RTL, d'exo TRAIN et de la STL, ainsi que les titres TRAM. Les billetteries métropolitaines sont désormais un lieu incontournable pour se prévaloir d'un titre de transport ou obtenir de l'information en lien avec un déplacement sur le territoire métropolitain.

Toujours dans le but de simplifier et d'améliorer l'expérience des usagers, une politique d'échange et de remboursement uniformisée est en cours d'élaboration, de concert avec les OPTC. Celle-ci devrait être déployée au courant de 2019 sur l'ensemble du territoire métropolitain.



La signalétique métropolitaine

La signalétique contribue à l'amélioration de l'expérience client en facilitant la prise de décisions des usagers en cours de déplacement et en rendant leurs parcours plus fluides et efficaces. L'importance d'une signalétique cohérente et constante, à travers les différents réseaux de transport utilisés par les usagers et dans les équipements de la région métropolitaine, a mené à la création d'un Bureau de signalétique métropolitaine.

En 2018, en collaboration avec la STM et en s'appuyant sur son expertise, notamment à l'issue d'une démarche étendue et sur la base des meilleures pratiques dans ce domaine,

l'Autorité a mis sur pied un bureau de projet qui regroupe les experts des différents OPTC et qui a pour mission de développer une signalétique dans tout le réseau de transport collectif. Au terme de ce mandat, une signalétique harmonisée sera déployée par étapes à l'échelle métropolitaine.

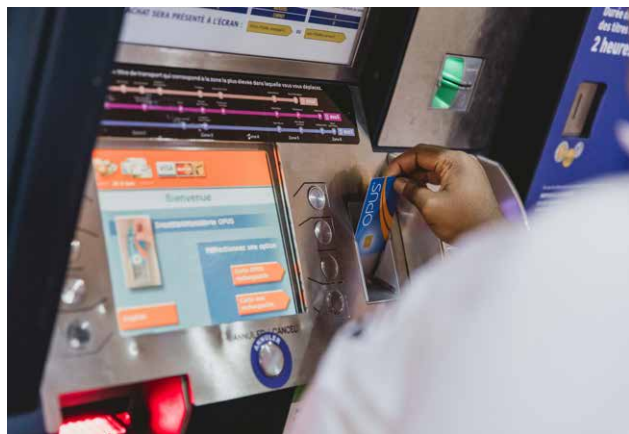
Ce projet de vaste envergure contribuera à améliorer l'expérience des usagers au cours de leurs déplacements dans les différents réseaux et sur l'ensemble du territoire, le tout dans un esprit d'accessibilité universelle et en s'inspirant des meilleures pratiques mondiales.

La billettique REM

Dans le cadre du projet de Réseau express métropolitain (REM), l'Autorité est responsable de la fourniture, de l'installation, de l'entretien, de l'approvisionnement, de la réparation et du remplacement des équipements de vente et de perception des titres de transport dans les stations du REM, de même que de l'intégration du REM à l'écosystème OPUS. Elle en assume les coûts d'acquisition et d'exploitation.

Pour mener à bien ce projet, l'Autorité collabore étroitement avec la STM qui apporte son soutien et son expertise en matière d'intégration des équipements en station, et qui est responsable au quotidien de la gestion et de la réalisation du projet.

Les travaux d'un groupe d'experts ont débuté en 2018 et celui-ci veille notamment à la compatibilité des futurs équipements de billettique du REM avec le système intégré actuel de vente et de perception, essentielle à une bonne intégration des services. L'expérience dont fait preuve la STM, qui possède un parc d'équipement similaire, est précieuse tant pour faire l'acquisition que pour procéder à l'installation des équipements. Au cours de l'année 2019, il sera prioritaire de définir les besoins à venir afin de préciser le type et le nombre d'équipements requis.



Une démarche collaborative en **gestion de portefeuille** de projets



L'Autorité, qui possède une vue d'ensemble des dépenses en immobilisations sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, a entamé avec ses partenaires des travaux entourant les investissements en transport collectif envisagés dans la région et l'élaboration d'une première démarche métropolitaine de gestion de portefeuille de projets.

La gestion de portefeuille de projets permettra à l'Autorité de s'assurer que les capacités financières, matérielles et humaines seront disponibles au moment de la mise en œuvre des projets. De plus, elle servira d'outil d'aide à la décision quant à la priorisation des projets, tout en respectant la volonté d'optimiser la réalisation de ces derniers.

ÉLABORÉE EN COLLABORATION AVEC LES PARTENAIRES CONCERNÉS, LA DÉMARCHE AIDERA L'AUTORITÉ ET LES OPTC À BÂTIR UNE VISION MÉTROPOLITAINE COHÉRENTE DES INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS, EN TENANT COMPTE DES DÉFIS, DES OPPORTUNITÉS ET DES ENJEUX QUI CARACTÉRISENT CHACUN D'ENTRE EUX.

Les travaux réalisés en collaboration avec les partenaires sont notamment menés pour assurer :

- › l'atteinte des objectifs et des cibles établis dans le Plan stratégique de développement de l'Autorité;
- › un meilleur arrimage des processus d'approbation des exercices de planification des investissements en transport collectif;
- › une plus grande harmonisation des investissements en transport collectif, tant en matière de développement que de maintien d'actifs sur le territoire.

La démarche vise également à mettre en valeur la pratique de gestion de portefeuille de projets et à augmenter la visibilité de ses retombées pour la région métropolitaine.



FINANCER

Pour se donner les
moyens de réaliser
nos ambitions



La Politique de financement



En vertu de sa loi constitutive et de la nature stratégique des responsabilités qui lui sont confiées, l'Autorité 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 et 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.

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.

Les principes directeurs de la Politique de financement :

- › La simplicité et la cohérence des règles de financement entre les différents services de transport collectif et les territoires;
- › L'équilibre des revenus et des dépenses;

- › La régionalisation des sources de financement consenties à l'Autorité;
- › Le respect du modèle utilisateur-payeur pour établir les contributions municipales;
- › L'atténuation des impacts du nouveau cadre financier sur les contributions municipales par le recours à des mesures financières transitoires.

La présente Politique de financement en est une de transition et visait à assurer la continuité des services de transport collectif dans le contexte de la nouvelle gouvernance et à mettre en place de manière progressive les nouvelles modalités d'établissement des contributions municipales et de contractualisation des services de transport collectif.

L'année 2019 permettra à l'Autorité et à ses partenaires municipaux d'entreprendre les discussions sur la prochaine version de la Politique de financement, qui devra être adaptée en prévision de l'arrivée du REM en 2021 et qui viendra en bonifier certains aspects après ses premières années d'application.

Le cadre tarifaire



L'Autorité possède les compétences exclusives pour établir le cadre tarifaire des services de transport collectif sur son territoire, incluant ceux du transport adapté. Ce cadre tarifaire est représenté dans le quotidien des usagers par la grille tarifaire annuelle des services.

Le cadre tarifaire d'une année donnée est établi l'année précédente. Conséquemment, c'est le 19 octobre 2018 que le cadre tarifaire de l'année 2019 a été approuvé par le conseil d'administration de l'Autorité. La décision d'indexer en moyenne de 2 % les tarifs au 1^{er} juillet 2019 a été prise au même moment.

EN 2018, L'AUTORITÉ A AMORCÉ UN EXERCICE DE REFONTE TARIFAIRE QUI S'ÉCHELONNERA TOUT AU LONG DE L'ANNÉE 2019 ET QUI VISE LA SIMPLIFICATION ET L'INTÉGRATION TARIFAIRE DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. LES TRAVAUX QUI EN DÉCOULENT SONT EFFECTUÉS EN COLLABORATION AVEC SES PRINCIPAUX PARTENAIRES.



Le cadre financier 2019



L'Autorité s'est vu confier, par sa loi constitutive, la responsabilité de financer l'ensemble des services de transport collectif et de transport adapté sur son territoire. Elle doit répondre aux besoins grandissants de la population sur le plan des services de transport collectif, et ce, dans le respect des ressources financières puisées auprès des usagers, des municipalités, des automobilistes et des gouvernements.

L'élaboration du cadre financier de l'Autorité est un processus qui conduit à l'élaboration et à l'adoption de son budget annuel ainsi qu'à la ratification des ententes avec les OPTC. Il a été créé principalement pour aider la direction de l'Autorité et ses partenaires à établir des ententes définissant l'offre de services de transport collectif, sa rémunération et les investissements requis. Ces ententes doivent tenir compte de la capacité de payer des divers contributeurs (municipalités, gouvernements et usagers) identifiés dans la Politique de financement de l'Autorité.

Le cadre financier se veut également un outil pour actualiser les orientations relatives à la gestion de l'offre de services en transport collectif dans la région et à l'octroi des ressources financières afférentes. Il permet aux instances

de l'Autorité de consulter les municipalités sur les limites budgétaires qu'elles sont prêtes à consentir et d'effectuer les arbitrages nécessaires dans les décisions. Ultimement, les orientations du conseil d'administration permettent la réalisation du budget annuel de l'Autorité ainsi que la détermination de la rémunération des OPTC et des contributions municipales requises.

La mise en œuvre du cadre financier de l'Autorité est donc une démarche itérative qui respecte un échéancier financier établi au préalable. Le cadre financier 2019 a été amorcé en février 2018 par des rencontres avec les municipalités et chacun des OPTC. Il a donné lieu à plusieurs échanges tout au long de l'année 2018 pour finalement se terminer en novembre avec l'adoption du budget 2019 de l'Autorité.



Cette démarche a permis de statuer sur les niveaux de services anticipés, les besoins financiers associés à la fourniture des services de transport collectif et la capacité de payer des partenaires financiers.

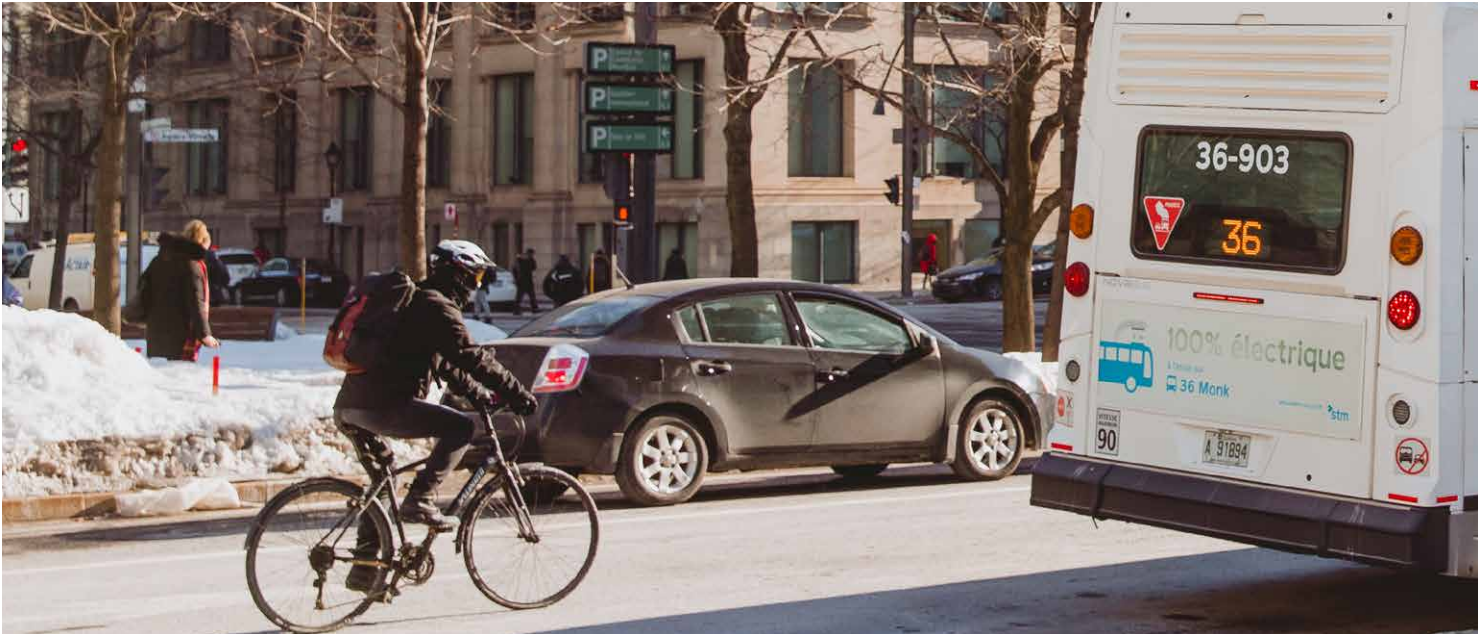
Le budget 2019 a été élaboré dans un contexte d'augmentation importante des dépenses de transport collectif. Ces dépenses, entre autres liées aux immobilisations, connaissent une hausse de 11,7% par rapport à celles de 2018. Ce budget est également le reflet d'un important travail de concertation qui aura permis d'établir avec les partenaires municipaux des cibles budgétaires répondant à la fois au besoin de financement des services de transport collectif des OPTC et à la capacité de payer des contributeurs.

À cet égard, le budget 2019 de l'Autorité prévoit une augmentation des dépenses des OPTC de 4,6%. Les contributions municipales pour l'année 2019 s'élèvent à 853,4 millions de dollars, soit une hausse moyenne de 2,3% par rapport à celles de 2018. Également, les tarifs des titres de transport seront indexés en moyenne de 2% à compter du 1^{er} juillet 2019.

Finalement, le budget 2019 de l'Autorité tient compte des paramètres de contributions fixés par sa Politique de financement: il s'agit d'un plafond maximal de 30% pour les contributions municipales (27,1% en 2019) et d'une fourchette de cibles entre 29 et 33% pour les contributions des usagers par les recettes tarifaires (29% en 2019). Ces différentes cibles ont été respectées grâce, notamment, à l'utilisation de la subvention gouvernementale de 99 millions de dollars au titre de soutien à l'Autorité.



Les redevances en transport



L'augmentation de la valeur foncière, de l'achalandage potentiel pour les commerces, de l'accessibilité des lieux d'emploi 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.

C'est dans cette optique que l'Autorité s'est vu confier par la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (REM)*, la responsabilité d'encadrer la perception de redevances de transport pour contribuer au financement du REM. À cet effet, le

Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du REM, élaboré par l'Autorité et édicté par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est entré en vigueur le 1^{er} mai 2018.

Par le biais de ce règlement, l'Autorité identifie les zones de son territoire propices à l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif où certains types de travaux de construction sont assujettis à la redevance de transport. Le règlement précise le taux de la redevance et ses modalités de perception.



La redevance de transport prend la forme d'une contribution versée au moment de la délivrance d'un permis de construction. De portée régionale, l'application du Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du REM engage la collaboration de 14 municipalités différentes qui accueilleront une station du REM.

Au cours de 2018, l'Autorité a mis à la disposition des municipalités et du public divers outils de communication qui facilitent la compréhension du règlement. Un guide d'application du règlement et un formulaire permettant de calculer le

montant de la redevance à payer en fonction des caractéristiques du projet de construction sont disponibles sur le site Web de l'Autorité. Un guide administratif détaillant les nouveaux processus d'affaires a également été produit à l'intention des municipalités concernées par l'application du règlement.

Au 1^{er} novembre 2018, tel que le prévoit la Loi concernant le REM, l'Autorité a reçu le premier versement des redevances perçues par les municipalités entre le 1^{er} mai et le 30 septembre 2018.

Au cours de l'année 2019, l'Autorité continuera de perfectionner ses processus d'affaires et réunira les représentants des municipalités concernées par le règlement afin d'assurer un suivi de son application.



PROMOUVOIR

Pour augmenter l'utilisation
du transport collectif
et du transport actif



Des campagnes publicitaires



Dans la poursuite de sa mission de promouvoir le transport collectif dans la grande région métropolitaine, l'Autorité élabore des campagnes d'information, publicitaires et promotionnelles, en plus de forger divers partenariats avec d'autres joueurs de la mobilité sur le territoire.

La campagne 1 an

En juin 2018, soit un an après sa création, l'Autorité a diffusé une campagne informative dans plusieurs grands quotidiens afin de faire connaître sa mission auprès des citoyens de la région métropolitaine. Il s'agissait de la première campagne de communication grand public aux couleurs de l'organisation. Alors que les initiatives pour promouvoir la mobilité durable se font de plus en plus nombreuses, l'Autorité souhaitait clarifier la nature de son rôle et de certaines de ses missions sur le territoire.



Planifier

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



Orchestre les projets d'amélioration des transports collectifs.

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



Rassemble les forces vives du milieu des transports collectifs.



Organiser

pour améliorer l'expérience client



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

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



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

- › (exo, RTL, STL, STM)



Financer

pour se donner les moyens de réaliser nos ambitions



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



Promouvoir

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



Élabore des campagnes de publicité et des offres promotionnelles.



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

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

Votre planificateur
de trajet personnalisé.



L'année 2018 marquait le lancement de la version 2.0 de l'application mobile Chrono, destinée aux usagers réguliers ou occasionnels du transport collectif de l'ensemble de la région.

Cette application mobile, développée de concert avec exo, le RTL, la STL et la STM, permet aux utilisateurs de transport collectif de la région métropolitaine de consulter les horaires, de planifier un trajet, de recevoir des alertes personnalisées sur l'état du service. D'ici la fin de 2019, l'objectif est que Chrono permette de suivre en temps réel l'état des déplacements des services d'autobus dans l'ensemble des réseaux de transport collectif du territoire.

Une campagne promotionnelle, développée en collaboration avec les OPTC, a été diffusée de septembre à décembre 2018 dans tout le réseau de transport collectif. Elle comportait un important volet numérique. L'objectif de la campagne était de faire connaître l'application et ses fonctionnalités au plus grand nombre de clients pour les inviter à la télécharger.

Afin de mesurer l'impact de cette campagne sur le niveau de notoriété de l'application Chrono au sein de la clientèle ciblée, l'Autorité a fait appel à une firme de recherche pour mener une étude quantitative de type « pré-test / post-test publicitaire » auprès de 1 750 adultes habitant la grande région de Montréal et utilisant le transport collectif sur une base mensuelle. Une première phase d'étude a donc été réalisée préalablement au lancement de la campagne publicitaire (pré-test), alors qu'une seconde phase est survenue quelques mois après la sortie de la version 2.0 de l'application (post-test).

Les résultats de cette étude ont révélé que la campagne promotionnelle 2018 a généré une hausse significative du niveau de notoriété de l'application Chrono. En effet, au terme de cette campagne, le taux de notoriété de l'application Chrono avait atteint 40 % chez les usagers mensuels du transport collectif (comparativement à 32 % avant la campagne) et près de 20 000 nouveaux utilisateurs l'avaient adoptée.

De plus, les résultats du post-test publicitaire ont démontré que la grande majorité (89 %) de la clientèle cible de l'application Chrono est satisfaite de la nouvelle version 2.0.

La campagne enquête Origine-Destination

En 2018, l'Autorité a chapeauté la réalisation de l'enquête Origine-Destination (OD) pour la première fois. Cette enquête, figurant parmi les plus importantes études de transport au Québec, a intégré une nouveauté cette année, soit l'utilisation d'un formulaire en ligne pour un des volets de questions de l'étude.

L'enquête OD est une source d'information fiable et complète sur les déplacements des personnes dans la grande région métropolitaine de Montréal, tous modes confondus. Elle est essentielle à la planification des réseaux de transport collectif et routier ainsi qu'à l'amélioration des plans de développement urbain de la grande région de Montréal.

L'enquête Origine-Destination a fait l'objet, cette année, d'une campagne de communication à la

fois pour faire valoir son importance en matière de planification des transports sur l'ensemble du territoire et pour sensibiliser les citoyens à l'importance de leur implication dans la démarche. L'objectif de cette campagne était donc d'inciter les citoyens sollicités à participer à l'enquête en fournissant les détails de leurs déplacements. Des publiereportages à vocation éditoriale ont été développés et déployés dans plusieurs quotidiens, dans des publications spécialisées ainsi que sur le Web. Un logo a spécifiquement été conçu pour favoriser la reconnaissance du projet et mettre en valeur les différents modes de transport offerts sur le territoire. La campagne a été déployée du 2 octobre au 22 décembre 2018. Soixante-quatorze mille cinq cents (74 500) ménages ont participé à l'enquête.



La publication des résultats de l'enquête est prévue pour la fin de l'année 2019.

Des mesures tarifaires incitatives



De concert avec Mobilité Montréal, le MTQ, CDPQ Infra et les OPTC, l'Autorité offre aussi diverses mesures tarifaires incitatives qui visent à encourager les automobilistes à délaissier leur voiture, notamment dans le cadre de grands chantiers routiers, ou encore afin de fidéliser les usagers actuels du transport collectif.

Atténuer l'impact des chantiers sur la mobilité

En 2018, Mobilité Montréal, le MTQ et CDPQ Infra ont fait appel à l'Autorité pour la planification et la coordination de différentes mesures tarifaires incitatives, en collaboration avec les OPTC. Rappelons que l'Autorité a la responsabilité exclusive du financement et de la tarification des services de transport collectif sur le territoire.

Deux chantiers routiers importants, celui du pont Mercier et de l'échangeur Turcot ont amené Mobilité Montréal et le MTQ à bonifier leurs campagnes d'information publique sur les travaux, par le déploiement de mesures tarifaires incitatives encourageant les automobilistes à délaissier leur voiture et à utiliser le transport collectif. Dans le cadre de ces chantiers, selon le contexte et le lieu, des titres de transport ont été remis gracieusement aux automobilistes, et certaines lignes de trains et d'autobus ont été proposées sans frais aux citoyens.

En plus des chantiers affectant le réseau routier, l'Autorité a mis en place des mesures d'atténuation tarifaire pour les travaux du REM qui touchent particulièrement les lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche. C'est

ainsi que, dès avril 2018, une première phase de mesures d'atténuation en transport collectif a été déployée pour pallier l'interruption de service du train des lignes Deux-Montagnes et Mascouche les vendredis soirs et les fins de semaine.

Afin de soutenir la clientèle touchée par ces travaux et pour leur permettre de tester d'autres modes de transport collectif comme l'autobus et le métro, des mesures d'atténuation tarifaires ont été déployées, en avril et depuis juin 2018, dont la plus importante consiste en un rabais allant jusqu'à 30% sur le prix des titres mensuels TRAM et TRAIN. Cette mesure sera déployée au moins jusqu'à la fin de l'année 2019.

Ligne Deux-Montagnes
Rentrée 2018

TRAIN BONDÉ?

- 
- 
- 

DES OPTIONS S'OFFRENT À VOUS

À CONSERVER

Promouvoir l'abonnement annuel au transport collectif



Quatre programmes d'abonnement annuel sont offerts aux usagers du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal, soit OPUS à l'année et OPUS & Cie pour les titres de la STM, et OPUS+ et OPUS+ entreprise pour tous les autres titres de transport (exo, RTL, STL) gérés par exo.

Ces programmes d'abonnement facilitent le renouvellement des titres de transport et fidélisent les usagers réguliers du transport collectif. Deux de ces programmes ciblent les organisations et permettent aux employeurs de contribuer au mieux-être de leurs employés en leur offrant l'abonnement au transport collectif à prix réduit.

- › En 2018, plus de 25 000 usagers du transport collectif se sont inscrits à l'un ou l'autre de ces quatre programmes d'abonnement.
- › En 2018, plus de 80 % des ententes pour les programmes destinés aux organisations prévoient également une contribution financière des employeurs, bonifiant ainsi l'escompte offert aux employés. La contribution moyenne de ces employeurs se chiffrait à 8 % pour chacun des deux programmes.

Afin d'inciter les usagers à s'inscrire à l'un des programmes et de favoriser l'utilisation du transport collectif, le MTQ finance depuis quelques années une mesure tarifaire incitative qui offre un mois gratuit à tout nouvel abonné.

Cette offre tarifaire fait l'objet d'une vaste campagne promotionnelle. Cette année encore, l'offre s'est déployée en collaboration avec la STM et exo, dans les médias, sur les réseaux des OPTC et par l'entremise des Centres de gestion des déplacements.



Payez deux fois rien

Nouveaux abonnés, obtenez un mois gratuit de plus que celui déjà offert à l'abonnement annuel OPUS+.

exo.quebecopus

Quebec | MONTREAL | ARTM | exo

PARCE QUE CHAQUE MOIS C'EST RÉGLÉ

1 MOIS GRATUIT*
POUR UN TEMPS LIMITÉ

AVEC OPUS À L'ANNÉE

- Paiements automatiques mensuels
- Une carte toujours prête à utiliser
- Débitement facile et tout temps

stm.info/1mois

Quebec | MONTREAL | ARTM | stm

Le meilleur patron, c'est celui qui offre le transport gratuit.

Obtenez deux mois gratuits ou plus*

OPUS & CIE
OPUS+ entreprise

Renseignez-vous à
stm.quebec/opusemployeurs

Quebec | MONTREAL | ARTM

Réseau de transport métropolitain | stm

*Sauf le 1er février 2018. Conditions d'adhésion à l'abonnement.

Des alliances qui portent leurs fruits



Les centres de gestion des déplacements (CGD)



L'Autorité est fière d'être associée aux CGD dont le mandat est de favoriser le développement et la promotion des alternatives viables à l'automobile en solo auprès des entreprises, des institutions, des promoteurs et des gestionnaires immobiliers. Les CDG agissent à titre de mobilisateurs et de facilitateurs pour la mise en place de solutions de transport durable adaptées à la réalité des citoyens de la région.

Dans la poursuite du travail de la défunte AMT, l'Autorité assure un soutien financier aux CGD de la grande région métropolitaine de Montréal. Elle collabore étroitement avec ces centres par une participation active à certaines de leurs activités et par l'échange d'expertise dans divers comités et rencontres de discussion.

En 2018, l'Autorité a renforcé son partenariat avec les CGD desservant la région métropolitaine, Voyagez Futé et MOBA, afin de les soutenir dans leur croissance constante. En effet, depuis les trois dernières années, on observe une hausse importante du nombre d'activités organisées par les CGD pour promouvoir leurs services auprès des entreprises. Le nombre d'entreprises démarchées et d'employeurs adhérant aux programmes d'abonnement a aussi fortement augmenté.

Dans le cadre de leurs activités, les CGD participent à la gestion et à la promotion des programmes d'abonnement OPUS+ entreprise et OPUS & Cie, en collaboration avec les OPTC et d'autres partenaires de la mobilité tels que Communauto et Bixi.

Ces programmes permettent aux entreprises qui y adhèrent de contribuer financièrement à l'achat d'abonnements au transport collectif, ou actif, de leurs employés. Ces entreprises se démarquent en offrant un avantage social concurrentiel grandement apprécié.

En 2018, les efforts des CGD et de la STM pour présenter le programme d'abonnement OPUS & Cie à la Ville de Montréal ont permis à cette dernière de conclure une entente pour rendre ce programme d'abonnement disponible à ses 31 000 employés.





L'AUTORITÉ EST MEMBRE DE PLUSIEURS ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ. CES COLLABORATIONS DONNENT LIEU AU PARTAGE D'EXPERTISE ET D'INFORMATION ET STIMULENT LES INTERACTIONS ENTRE PARTENAIRES AFFILIÉS.



Autres partenariats

Présente sur la scène nationale et internationale, l'Autorité entretient des liens étroits avec l'Union internationale des transports publics (UITP), la Fondation du Centre Jacques-Cartier, l'Association canadienne du transport urbain, l'European Metropolitan Transport Authorities, l'American Public Transportation Association et l'Association des transports du Canada.

À l'échelle régionale, l'Autorité participe aux activités de l'Association québécoise des transports (AQTr), du Conseil Patronal de l'Environnement du Québec (CPEQ), du comité stratégique sur le transport de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et de la Fédération des chambres de commerce du Québec, où elle compte un représentant au comité Infrastructure, transport et logistique.

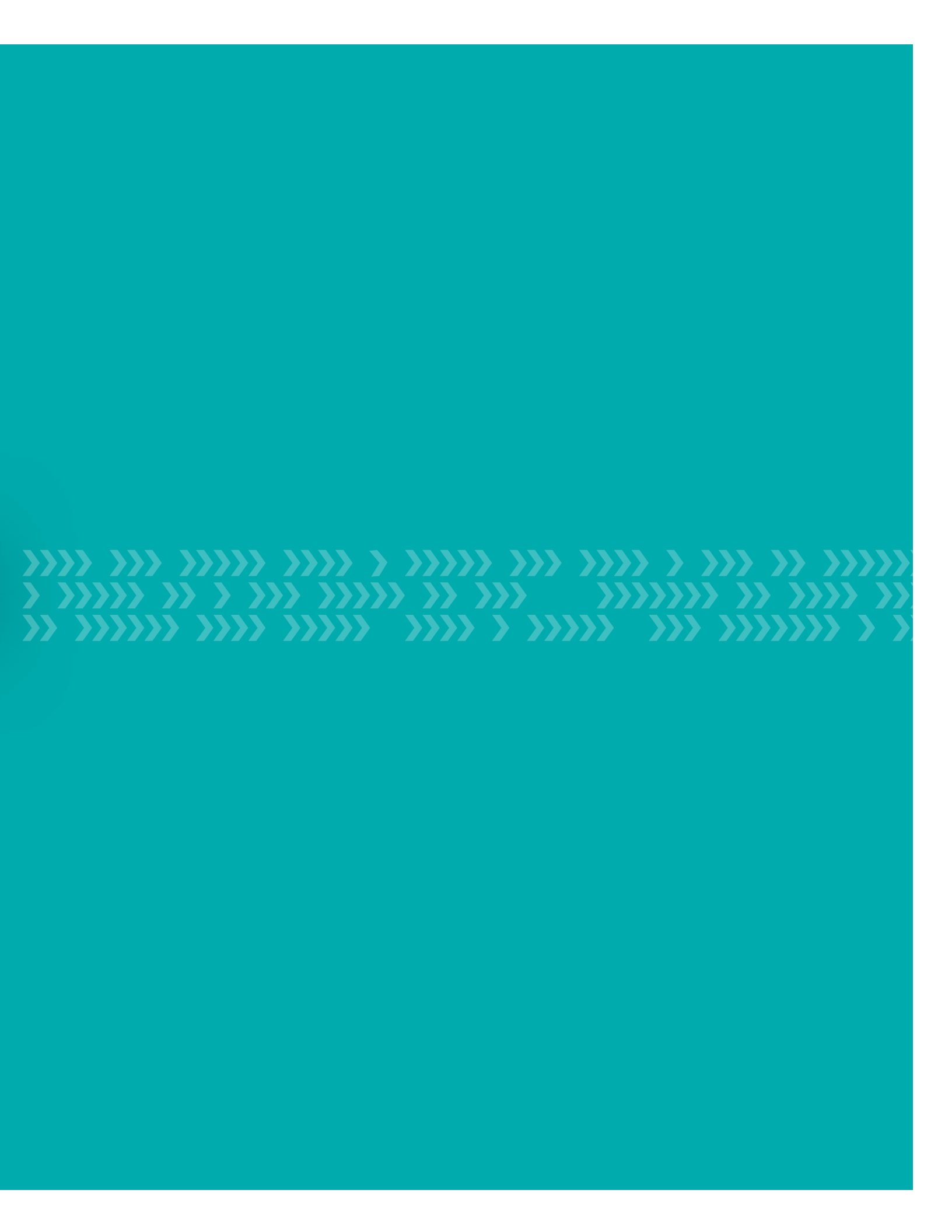
En 2018, l'Autorité a participé à divers événements de l'AQTr en tant que commanditaire, mais également en déléguant l'un de ses experts à titre de conférencier ou d'animateur de table ronde. Le 53^e congrès de l'AQTr, organisé sous le thème «L'innovation, ça nous transporte!», s'est avéré être l'un des grands événements mobilisateurs du domaine des transports au Québec. Le colloque «Réseau express métropolitain» a aussi connu beaucoup de succès.

Dans le contexte de la nouvelle gouvernance des transports collectifs dans la métropole montréalaise, l'AQTr a organisé une mission technique internationale portant sur la planification des transports collectifs et les méthodes de contractualisation des services dans les grandes métropoles. L'Autorité a participé à cet événement qui a réuni plusieurs décideurs et organismes du milieu du transport à travers l'Europe et au Québec, en déléguant des participants qui ont pu découvrir et s'inspirer des expériences et modèles retenus à Londres, Paris et Barcelone.

Le soutien financier offert par l'Autorité à des événements pilotés par Trajectoire Québec ou par le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal a également corroboré la mission de développement de la mobilité durable de l'Autorité. Celle-ci était notamment partenaire principale des Semaines de la mobilité, un rendez-vous qui réunit différentes initiatives de valorisation des déplacements collectifs et actifs. L'évènement s'est tenu du 10 au 30 septembre 2018 dans la région métropolitaine.



GOUVERNANCE



Le conseil d'administration



Le conseil d'administration de l'Autorité est formé de quinze membres¹. 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 membres indépendants ont été nommés par le gouvernement du Québec. La CMM a nommé huit membres, dont trois membres indépendants.



¹ Depuis la démission de monsieur Luc Côté, le 12 septembre 2018, un poste est vacant et en attente d'être comblé par le Gouvernement du Québec.



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 FTQ



Diane Marleau

Économiste



Jean-Pierre Revéret

Professeur associé, ESG-UQAM et École polytechnique de Montréal



Owen Alexander Rose

Architecte principal, ROSE architecture



Ahmed El-Genaidy

Professeur, École d'urbanisme-Université McGill



Pierrette Laperle

Intervenante, nouvelliste, animatrice d'ateliers d'écriture



Paul Lewis

Professeur et vice-recteur associé, Université de Montréal

Les sept 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.

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 d'audit d'Affaires mondiales Canada et membre du comité ministériel d'audit de Santé Canada.

Après plusieurs années (2001 à 2016) comme membre du conseil d'administration du Mouvement Desjardins et de ses composantes (Caisse centrale Desjardins, Fiducie Desjardins, Capital Desjardins inc., Desjardins Capital de risque inc.) et ayant assumé la présidence des comités de vérification de ces entités, ainsi que la présidence du Conseil régional des caisses Desjardins de l'Ouest de Montréal, madame Lafortune demeure impliquée à titre de présidente du conseil d'administration de la Caisse Desjardins des Versants du mont Royal. À l'automne 2010, elle fut nommée l'une des « 8 Femmes incontournables » en Finance au Québec, par le magazine Premières en affaires. 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 effectué des études universitaires en communication, littérature et histoire de l'art. Membre fondateur et DG du Groupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal (GAPHRSM) et de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), elle a été représentante du transport adapté au conseil d'administration du RTL de 2002 à 2017 et, depuis 2006, elle siège au CA d'Amélys, entreprise d'économie sociale en soutien à domicile. Elle est membre de l'Association des auteurs en Montérégie (AAM).

ME 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).

Me 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. Avant de se joindre au Fonds de solidarité FTQ, Me 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, membre du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines et membre du comité de suivi des projets et des technologies élargi

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 cotitulaire 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 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 du consortium de recherche sur les changements climatiques, 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 il a été vice-président du comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (2010-2016).

Owen Rose est coordonnateur du Groupe de travail sur les toitures végétalisées du Conseil du bâtiment durable du Québec (2014 – présent).

LUC CÔTÉ

Urbaniste - Conseil en mobilité urbaine

Date de nomination: 31 mai 2017

Fin du mandat: 12 septembre 2018²

A été 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 commencé 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.

² M. Côté a remis sa démission du conseil d'administration en date du 12 septembre 2018.

Les trois 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, membre du comité de vérification et des finances élargi, membre du comité de suivi des projets et des technologies élargi

Ahmed El-Geneidy est professeur et coordonnateur de la concentration du transport à l'École d'urbanisme de l'Université McGill. Il donne plusieurs cours liés à l'urbanisme et au transport, dont un cours d'économie des transports, un cours sur les transports actifs ainsi qu'un cours portant sur la planification des transports et l'aménagement du territoire.

Il est également le président de la World Society for Transport and Land Use Research et éditeur pour plusieurs revues scientifiques (*Journal of Transport and Land Use*, *Journal of Public Transport: Planning and Operations* et *Transport Findings Journal*).

Ses travaux de recherche abordent entre autres le développement de mesures d'équité et d'accessibilité aux opportunités urbaines, 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 et la Ville de Québec. Son expertise l'amène aussi à s'impliquer auprès d'institutions à l'international comme l'Institution Brookings (États-Unis), l'Institute for Transport and Development Policy (Brésil) et ONU-Habitat (Kenya).

PAUL LEWIS

Professeur et vice-recteur associé aux relations avec les diplômés, aux partenariats et à la philanthropie, 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 vice-recteur associé aux relations avec les diplômés, aux partenariats et à la philanthropie à 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 microlocale, et ce, pour tous les modes de transport.

DIANE MARLEAU

Économiste

Date de nomination: 10 novembre 2016

Fin du mandat: 9 novembre 2020

Vice-présidente du conseil d'administration

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 trente-cinq 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, en intervention multiethnique et 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. Sa force: rallier les gens grâce à sa passion et à sa vision progressiste et rassembleuse. D'abord élue conseillère du district de Sainte-Marie, elle est devenue cheffe de Projet Montréal en 2016.

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.

Elle a été élue mairesse de Montréal lors de l'élection municipale de novembre 2017. En tant que mairesse de Montréal, Valérie Plante siège à différents conseils consultatifs et conseils d'administration:

- › Présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);
- › Membre du CE de l'Union des Municipalités du Québec (UMQ);
- › Membre du CA de Montréal international;
- › Membre du CA de la Fondation Montréal inc.;
- › Membre du caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités (FCM);
- › Coprésidente de Métropolis.

MARC DEMERS

Maire de la Ville de Laval

Date de nomination: 10 novembre 2017

Fin du mandat: 9 novembre 2021

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

Marc Demers est élu maire de Laval le 3 novembre 2013 et réélu le 5 novembre 2017. Retraité de la Ville de Laval en 2001, il avait auparavant 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.

Après 2001, monsieur Demers a travaillé pendant quelques années pour 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.

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 Fonds 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 trente 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 vingt-cinq 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 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 Fondation québécoise en environnement, à la Société d'économie mixte de l'est de la couronne sud, à la Table des préfets des élus de la couronne sud.

De plus, il est membre du Comité environnement, du Comité des Assises, du Comité maritime, du conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec ainsi que du Comité exécutif et du Conseil d'administration de la Communauté métropolitaine.

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 est constitué de 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 sont³ :

- › Liette Leduc – présidente du comité
- › Diane Marleau
- › Jean-Pierre Revéret
- › Pierre Shedleur, FCPA, FCA – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2018, ce comité a tenu quatorze rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le plan d'effectifs;
- › le rapport annuel 2017;
- › la séance publique du conseil d'administration;
- › la définition de la mission et des valeurs de l'organisation;
- › les nominations des membres des comités pour 2018;
- › le programme d'accueil et de formation continue aux membres du conseil d'administration;
- › les politiques de ressources humaines de l'Autorité;
- › la politique de gestion intégrée des documents de l'Autorité;
- › la révision des politiques de rémunération;
- › la révision du règlement intérieur et des codes d'éthique;
- › la révision du régime de retraite des employés.

³ M. Côté était membre du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines et a remis sa démission du conseil d'administration en date du 12 septembre 2018.

Le comité de vérification et des finances (CVF)

Le comité de vérification et des finances s'intéresse 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, FCPA, FCA – présidente du comité
- › Diane Marleau
- › Paul Lewis
- › Jean-Pierre Revéret
- › Pierre Shedleur, FCPA, FCA – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2018, ce comité a tenu vingt rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › la Politique de financement;
- › le budget 2019;
- › le cadre de préparation budgétaire 2019-2023;
- › le cadre tarifaire 2019;
- › la refonte tarifaire;
- › la préparation des états financiers;
- › l'établissement des normes comptables;
- › la politique relative aux signalements de fraudes et d'irrégularités;
- › la grille tarifaire;
- › la politique relative à la gestion de la trésorerie;
- › l'enveloppe monétaire pour les mesures d'atténuation;
- › l'emprunt à long terme de l'Autorité;
- › la rémunération aux OPTC;
- › la quote-part des municipalités;
- › les mesures d'atténuation REM.

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, FCPA, FCA
- › Paul Lewis
- › Owen Alexander Rose
- › Pierre Shedleur, FCPA, FCA – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2018, ce comité a tenu quatorze rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le projet SRB Pie-IX;
- › le projet de prolongement de la ligne bleue du métro;
- › les ententes de services de transport collectif;
- › les ententes de délégation de gestion des équipements métropolitains;
- › les ententes de services pour le transport régulier par autobus et le transport adapté avec des municipalités hors territoire;
- › les mesures d'atténuation REM;
- › les principes directeurs de mise en valeur et de gestion des actifs de l'Autorité;
- › l'entente d'impartition des technologies de l'information et des services administratifs;
- › l'aménagement des nouveaux bureaux de l'Autorité.

Le comité chargé de la qualité des services aux usagers des transports collectifs (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 des 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 entre autres 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 sont des membres indépendants et des élus :

- › Jean-Pierre Revéret – président du comité
- › Martin Damphousse
- › Marc Demers
- › Pierrette Laperle
- › Owen Alexander Rose
- › Ahmed El-Geneidy
- › Pierre Shedleur, FCPA, FCA – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2018, ce comité a tenu six rencontres régulières et une conjointe avec le comité de suivi des projets et des technologies, notamment sur les sujets suivants :

- › les billetteries métropolitaines;
- › l'enquête Origine-Destination 2018;
- › les défis et opportunités pour les systèmes de transport collectif dans une perspective usager;
- › l'enquête à bord des express métropolitains;
- › les perspectives de développement durable à l'Autorité;
- › les méthodes d'évaluation de la qualité des services dans certaines OPTC;
- › les évolutions de l'application mobile Chrono;
- › les mesures d'atténuation des travaux du REM;
- › l'harmonisation des normes de sécurité et de comportement à bord;
- › le plan de communication/visibilité 2018 de l'Autorité;
- › la mobilité des personnes avec des limitations fonctionnelles.

La tenue de rencontres de comités conjoints

Certains sujets touchent le mandat de plus d'un comité et sont alors discutés au cours de rencontres conjointes des comités concernés ou de comités élargis. Ces rencontres permettent de réunir une expertise variée apportée par les membres. Les sujets spécifiques ont été, entre autres :

- › le projet de refonte du cadre tarifaire du transport collectif de l'Autorité;
- › le projet de Plan stratégique de développement de l'Autorité;
- › le projet de Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021;
- › le programme des immobilisations 2019-2028;
- › les ententes REM;
- › les mesures tarifaires Turcot;
- › les ententes de services entre l'Autorité et les exploitants;
- › les mesures d'atténuation du REM sur la ligne Deux-Montagnes;
- › la politique d'accessibilité universelle;
- › l'application mobile Chrono;

- › la perspective de développement durable;
- › le traitement de données de masse et l'intelligence artificielle;
- › les enjeux de l'intelligence artificielle au service du transport.

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION		SÉANCE PUBLIQUE	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT/ÉLARGI	REVENU (\$)*
Dampousse Martin	15/16	1/1	-	-	4/6	-	0/1	22 339 \$
Demers Marc	13/16	1/1	-	-	3/6	-	0/1	20 546 \$
Deschamps Chantal	14/16	1/1	-	-	-	-	-	19 433 \$
El-Geneidy Ahmed	16/16	0/1	-	-	5/6	2/2	19/20	34 727 \$
Lafortune Andrée	15/16	1/1	12/14	20/20	-	2/2	30/31	63 003 \$
Laperle Pierrette	11/16	1/1	-	-	6/6	1/2	5/7	24 308 \$
Leduc Liette	14/16	0/1	-	-	-	14/14	-	30 813 \$
Lewis Paul	14/16	1/1	8/14	16/20	-	2/2	19/31	47 516 \$
Marleau Diane	15/16	1/1	14/14	20/20	-	14/14	31/ 31	76 048 \$
Parent Sylvie	15/16	0/1	-	-	-	-	-	19 417 \$
Plante Valérie	14/16	1/1	-	-	-	-	-	19 417 \$
Revéret Jean-Pierre	14/16	1/1	-	19/20	6/6	13/14	29/31	68 551 \$
Rose Owen Alexander	13/16	1/1	13/14	-	6/6	2/2	21/25	43 390 \$
Shedleur Pierre	16/16	1/1	13/14	20/20	6/6	13/14	30/31	110 967 \$

MEMBRE SORTANT		SÉANCE PUBLIQUE	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT/ÉLARGI	REVENU (\$)
Luc Côté**	10/11	1/1	-	-	-	8/8	-	19 434 \$

* La rémunération des administrateurs de l'Autorité est conforme au décret 1132-2016 pris par le gouvernement du Québec le 21 décembre 2016 ainsi qu'à la résolution CC18-020 adoptée par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 26 avril 2018.

**M. Côté a remis sa démission du conseil d'administration en date du 12 septembre 2018.

Code d'éthique

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

L'Autorité est assujettie à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, RLRQ, c. A-2.1. Les demandes d'accès à l'information sont traitées par la direction du Secrétariat général et des affaires juridiques de l'Autorité.

L'Autorité a reçu seize demandes d'accès à l'information en 2018. Le tableau ci-contre illustre le résultat de ces demandes.

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 vingt jours est fixé pour faire parvenir la réponse à compter de la date de réception de la demande. Un délai supplémentaire de dix jours peut être demandé selon la Loi. En 2018, l'Autorité a répondu dans une moyenne de vingt jours.

DEMANDES REÇUES	16
Acceptées en totalité	3
Acceptées partiellement	4
Refusées	3
Qui relèvent d'un autre organisme public	6

Les dirigeants



Paul Côté

Directeur général



Daniel Bergeron

Directeur exécutif,
Planification des transports
et mobilité



Benoit Gendron

Directeur exécutif,
Relation exploitants et
gestion des infrastructures



Robert Guertin

Secrétaire général
et directeur exécutif,
Affaires juridiques



Annie Schanzenbach

Directrice exécutive,
Finances et trésorerie



Marieke Tremblay

Directrice exécutive,
Affaires publiques, marketing
et expérience client

Rémunération, rémunération variable et autres avantages des dirigeants

	RÉMUNÉRATION 2018	ASSURANCES	RÉGIME RETRAITE	VACANCES
Paul Côté Directeur général	271 023 \$*	Collectives comprenant l'assurance-vie		5 semaines/an
Daniel Bergeron Directeur exécutif Planification des transports et mobilité	194 420 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	5 semaines/an
Benoit Gendron Directeur exécutif Relations exploitants et gestion des infrastructures**	191 120 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Robert Guertin Secrétaire général et directeur exécutif Affaires juridiques	172 673 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Annie Schanzenbach Directrice exécutive Finances et trésorerie	141 211 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Marieke Tremblay Directrice exécutive Affaires publiques, marketing et expérience client	191 120 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an

* Le salaire annuel inclut une somme forfaitaire de 26 000\$ en compensation de la renonciation du directeur général au régime de retraite de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

** Depuis le 29 mars 2018

A photograph of an elderly man in winter attire (blue jacket, brown pants, black hat, glasses) standing in a snowy street. He is holding two ski poles. In the background, there is a white bus, a street sign for 'Rue Saint-Louis', and residential buildings. The image is split vertically, with the right half having a teal color overlay.

LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

De l'exercice terminé
le 31 décembre 2018



Table des matières



RAPPORT DE LA DIRECTION	89
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	90
ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET EXCÉDENT ACCUMULÉ	93
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES	94
ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE	95
ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE	96
ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE	97
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	98
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	115

Rapport de la direction



Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018, ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation. Les états financiers consolidés 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 consolidés 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 consolidés 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 consolidés inclus dans le rapport financier. Le comité de vérification et des finances examine les états financiers consolidés 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 consolidés 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 21 mai 2019

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés (ci-après les «états financiers») de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « l'Autorité »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2018 et les états des résultats et excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables et les renseignements complémentaires.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité au 31 décembre 2018 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Autorité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Observation – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que l'Autorité inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes

comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et présentées à la page 7, portent sur l'établissement de l'excédent (du déficit) de l'exercice à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Autorité à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Autorité ou de cesser son activité, ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Autorité.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'elles, individuellement ou collectivement, puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative

résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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'Autorité;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Autorité à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Autorité à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L. ¹

Montréal
Le 21 mai 2019

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

État consolidé des résultats et excédent accumulé



Exercice terminé le 31 décembre 2018

<i>(en milliers de dollars)</i>	BUDGET 2018 12 mois	2018 12 mois	2017 7 mois
REVENUS			
Revenus tarifaires	861 500	901 204	506 938
Contributions municipales [note 4]	834 122	781 822	454 187
Subventions à l'exploitation [note 5]	241 302	258 021	130 398
Subventions aux immobilisations [note 5]	5 836	9 703	5 477
Soutien à l'Autorité	74 000	74 000	39 000
Subventions – Réseau express métropolitain	-	3 343	-
Contributions automobilistes [note 6]	158 335	157 916	93 642
Autres revenus	50 265	64 954	39 706
Total des revenus	2 225 360	2 250 963	1 269 348
DÉPENSES			
Ententes de services			
<i>Contrats de services [note 7]</i>	2 118 515	2 065 182	1 195 214
<i>Délégation – Équipements métropolitains</i>	17 635	17 174	13 734
<i>Délégation – Billetteries métropolitaines</i>	6 757	4 251	3 625
<i>Délégation – Express métropolitain</i>	6 000	5 720	2 837
<i>Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain</i>	-	2 767	-
	2 148 907	2 095 094	1 215 410
Frais d'administration	26 882	20 594	8 896
Frais d'exploitation	46 656	41 200	8 957
Frais de financement	2 915	2 742	1 712
Total des dépenses	2 225 360	2 159 630	1 234 975
Effet net des opérations de restructuration	-	-	110 002
Excédent de l'exercice	-	91 333	144 375
Excédent accumulé du début	-	144 375	-
Excédent accumulé à la fin	-	235 708	144 375

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

Excédent de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales



Exercice terminé le 31 décembre 2018

<i>(en milliers de dollars)</i>	BUDGET 2018 12 mois	2018 12 mois	2017 7 mois
FONCTIONNEMENT			
Excédent de l'exercice	-	91 333	144 375
Moins revenus d'investissement	(5 296)	(17 201)	(5 254)
Excédent de fonctionnement avant conciliation	(5 296)	74 132	139 121
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	9 342	8 239	4 824
Produit de cession	-	2 190	-
(Gain) perte de cession	-	(110)	151
Prêt et placement			
Remboursement ou produit de cession	-	1 630	23
(Gain) perte sur remboursement ou sur cession	-	(79)	(17)
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	(364)	36 596
Remboursement de la dette à long terme	(9 342)	(5 556)	(2 853)
Affectations			
Activités d'investissement	-	(21 791)	(119 802)
Excédent de fonctionnement affecté	-	(74 000)	-
Dépenses constatées à pourvoir	-	-	(510)
Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales	(5 296)	(15 709)	57 533
INVESTISSEMENT			
Revenus d'investissement	5 296	17 201	5 254
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisition d'immobilisations	-	(29 025)	(155 500)
Prêts et placements			
Émission ou acquisition	-	-	(1 331)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	-	2 016	13 029
Affectations			
Activités de fonctionnement	-	21 791	119 802
Réserves financières et fonds réservés	-	(12 525)	12 525
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales	5 296	(542)	(6 221)
Excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales	-	(16 251)	51 312

État consolidé de la situation financière



Au 31 décembre

(en milliers de dollars)	2018	2017
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 619	58 543
Débiteurs [note 9]	442 983	256 384
Prêts	-	1 525
Placements de portefeuille	104	128
Participations dans une filiale	-	1 196
	446 706	317 776
PASSIFS		
Emprunts temporaires [note 10]	100 000	70 000
Créditeurs et charges à payer [note 11]	155 689	121 400
Revenus reportés	38 990	36 038
Subventions reportées	195 891	2 920
Dettes à long terme [note 12]	86 401	93 762
	576 971	324 120
Dettes nettes	(130 265)	(6 344)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles [note 13]	170 507	150 525
Stocks	4	-
Autres actifs non financiers [note 14]	195 462	194
	365 973	150 719
Excédent accumulé [note 15]	235 708	144 375

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

Obligations et droits contractuels [note 17]

Éventualités [note 18]

Événements postérieurs à la date de clôture [note 19]

Paul Côté
 Directeur général
 Autorité régionale de transport métropolitain

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

État consolidé des flux de trésorerie



Exercice terminé le 31 décembre 2018

<i>(en milliers de dollars)</i>	2018 12 mois	2017 7 mois
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	91 333	144 375
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissements	8 239	4 824
Autres		
- Effet net de restructuration	-	(110 002)
- Don	(7 498)	-
- Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	(110)	151
- Gain sur cession	(79)	(17)
- Amortissement des frais d'émission	(159)	62
- Perte sur dévaluation d'actifs	-	224
	91 726	39 617
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(186 490)	(71 172)
Créditeurs et charges à payer	20 897	(3 337)
Revenus reportés	2 951	11 618
Subventions reportées	192 972	(895)
Stocks	(2)	-
Dépôt pour acquisition d'immobilisations	(59 664)	-
Autres actifs non financiers	(135 573)	(194)
	(73 183)	(24 363)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition	(10 030)	-
Produit de cession	2 889	-
	(7 141)	-
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Prêts et participation dans une entreprise publique		
Remboursement	-	76
Cession	104	23
Encaisse transférée dans le cadre de l'opération de restructuration	-	20 764
Encaisse transférée de la filiale lors de la première consolidation	1 673	-
	1 777	20 863
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	4 398	4 649
Remboursement de la dette à long terme	(10 775)	(12 606)
Variation nette des emprunts temporaires	30 000	70 000
	23 623	62 043
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(54 924)	58 543
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	58 543	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	3 619	58 543

Les intérêts payés sur la dette à long terme s'établissent à 2 926\$.

État consolidé de la variation de la dette nette



Exercice terminé le 31 décembre 2018

<i>(en milliers de dollars)</i>	2018 12 mois	2017 7 mois
Excédent de l'exercice	91 333	144 375
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(29 025)	(155 500)
Amortissement	8 239	4 824
Produit de cession	2 191	-
Perte (gain) sur disposition	(110)	151
	(18 705)	(150 525)
Variation des stocks de fournitures	(2)	-
Variation des autres actifs non financiers	(195 237)	(194)
	(195 239)	(194)
Dette nette de la filiale lors de la première consolidation	(1 310)	-
Variation de la dette nette	(123 921)	(6 344)
Dette nette au début de l'exercice	(6 344)	-
Dette nette à la fin de l'exercice	(130 265)	(6 344)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(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.

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 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.

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 sont la propriété de l'Autorité.

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 consolidés 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.

Ils contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Celles-ci comprennent l'excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Certains faits au cours de l'exercice ont mené à cesser de considérer 9227-9702 Québec inc. (connue aussi sous le nom de Gare d'autocars de Montréal) comme une entreprise publique. De ce fait, l'Autorité doit consolider les comptes, et ce, de manière prospective, plutôt que de comptabiliser sa participation selon la méthode modifiée de comptabilisation à la valeur de consolidation.

Les états financiers consolidés regroupent les comptes de l'Autorité et de l'organisme qu'elle contrôle, soit 9227-9702 Québec inc. détenue en totalité. Les transactions interorganismes et les soldes réciproques sont éliminés.

Le budget de l'Autorité a été préparé selon la méthode modifiée de comptabilisation à la valeur de consolidation. Ce faisant, les résultats prévisionnels de 9227-9702 Québec inc. sont sur une même ligne.

UTILISATION D'ESTIMATIONS ET INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

Contributions municipales

Les contributions des municipalités 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.

Contributions des automobilistes

Les contributions des automobilistes sont comptabilisées 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.

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 renversé et constaté à titre de produit lorsque les stipulations sont rencontrées.

COMPTABILISATION DES CHARGES

Frais reportés liés à la dette à long terme

Les frais d'émission 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 consolidé 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

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.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

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. Adoption de nouvelles normes comptables

Le 1^{er} janvier 2018, l'Autorité a adopté cinq nouvelles normes comptables. Il s'agit des chapitres SP 2200 – *Information relative aux apparentés*, SP 3210 – *Actifs*, SP 3320 – *Actifs éventuels*, SP 3380 – *Droits contractuels* et SP 3420 – *Opérations interentités*.

Le chapitre SP 2200 définit et établit des normes relatives aux informations à fournir sur les transactions entre apparentés qui pourraient avoir une incidence financière importante sur les états financiers.

Le chapitre SP 3210 définit les actifs et établit des normes relatives aux informations à fournir sur les grandes catégories d'actifs non constatées.

Le chapitre SP 3380 définit et établit des normes relatives aux informations à fournir sur les droits contractuels. Des informations doivent être fournies sur les droits contractuels et comprendre une description de la nature et de l'ampleur des droits contractuels ainsi que de leur échéancier.

Le chapitre SP 3320 définit et établit des normes relatives aux informations à fournir sur les actifs éventuels. Des informations doivent être fournies sur les actifs éventuels s'il est probable que l'événement futur déterminant se produira.

Le chapitre SP 3420 établit des normes de comptabilisation et de présentation des opérations conclues entre des entités comprises dans le périmètre de consolidation.

L'adoption de ces normes n'a eu aucune incidence sur les résultats et sur la situation financière de l'Autorité. Les incidences se limitent, le cas échéant, à des informations présentées sur les notes complémentaires.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(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 réalisation des mesures. 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 CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

SUBVENTION RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

Le financement des mesures d'atténuation nécessaires au maintien de la mobilité des personnes durant les travaux de construction du REM est assuré conjointement par le gouvernement du Québec et CDPQ-Infra en vertu d'une entente et d'une convention d'aide financière convenue avec l'Autorité.

Cette entente couvre les mesures d'atténuation tarifaire et d'information, des infrastructures temporaires à construire et à maintenir ainsi que des services de transport collectif de remplacement, de renfort ou de maintien à opérer pour les années 2018 à 2024.

FONDS POUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN (FITC)

Le FITC du gouvernement fédéral vise à accélérer les investissements municipaux en vue d'appuyer la remise en état des réseaux de transport en commun, les nouveaux projets d'immobilisations ainsi que la planification et les études portant sur les agrandissements à venir des réseaux de transport en commun. Certains projets de l'Autorité se qualifient au financement du FITC.

6. Contributions automobilistes

	2018	2017
Immatriculation (A)	61 239	38 094
Taxes sur les carburants (B)	96 677	55 548
	157 916	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 0,03 dollar.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

7. Contrats 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 pour leurs dépenses en immobilisations en remboursant leur service de dettes et les paiements effectués au comptant non subventionnés. Le coût de l'entente annuelle de l'Autorité aux OPTC s'établit comme suit :

	EXPLOITATION	IMMOBILISATION	TOTAL 2018	TOTAL 2017
Société de transport de Montréal (STM)	1 233 840	132 657	1 366 497	778 268
Réseau de transport métropolitain (RTM)	384 374	33 350	417 724	248 861
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	144 650	6 326	150 976	89 960
Société de transport de Laval (STL)	123 805	5 105	128 910	77 890
Équipements à transférer	1 075	-	1 075	235
	1 887 744	177 438	2 065 182	1 195 214

Le 5 février 2019, le conseil d'administration de l'Autorité a approuvé les montants globaux concernant les ententes de services de transport collectif avec les OPTC pour les années 2017, 2018 et 2019.

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 369 \$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

9. Débiteurs

	2018	2017
Municipalités	11 443	39 206
Ministère des Transports du Québec (MTQ)	337 125	154 602
OPTC	35 949	24 074
Gouvernement du Québec	33 186	36 216
Gouvernement du Canada	510	-
Autres	24 770	2 286
	442 983	256 384

10. Emprunts temporaires

L'Autorité dispose, pour ses opérations, d'une facilité de crédit d'exploitation, échéant le 30 septembre 2019, 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 150 000 \$. 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 2018, le solde des facilités de crédit d'exploitation utilisé s'établit à 100 000 \$. Le premier 10 000 \$ d'avance directe porte intérêt au taux de 2,223 % et le 90 000 \$ porte intérêt au taux de 2,289 %.

11. Crédoeurs et charges à payer

	2018	2017
Fournisseurs et frais courus	82 931	66 733
Subventions à remettre au MTQ	20 361	20 361
Solde de prix de transfert	33 194	33 194
Redevances REM	18 355	-
Autres	848	1 112
	155 689	121 400

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

12. Dettes à long terme

En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le MTQ 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 MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 6 022 \$ de capital et 1 840 \$ d'intérêts.

Les dettes suivantes portent des intérêts à taux fixe :

	2018	2017
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	767	932
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – Échéance en 2024	9 212	10 482
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – Échéance en 2025	3 403	3 834
Billet à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt de 4,453 % – Échéance en 2019	628	673
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 3,865 % et 4,235 % – Échéance en 2020	2 720	3 818
Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – Échéance en 2024	3 836	4 442
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 2,911 % et 3,000 % – Échéance en 2022	5 805	6 901
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,510 % et 3,645 % – Échéance avec des périodes variant entre 2023 et 2042	8 309	8 739
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – Échéance en 2025	3 314	3 741
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – Échéance en 2026	12 894	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	12 412	14 612
Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3,000 % et 3,031 % – Échéance avec des périodes variant entre 2028 et 2033	21 877	-
Billets à payer avec taux d'intérêt variant entre 4,410 % et 4,659 %	-	2 405
Billets à payer avec taux d'intérêt de 2,262 %	-	18 549
	85 177	93 491
Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	(827)	(510)
Allocation forfaitaire remboursée au cours de l'exercice	-	722
Allocation forfaitaire pour amélioration locative, actualisée au taux de 3,95%, échéance en 2033	2 016	-
Frais d'émission financés à long terme	35	59
	86 401	93 762

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer:

	DETTE TOTALE		ASSUMÉE MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2019	10 183	2 698	6 820	1 804
2020	10 249	2 367	6 863	1 587
2021	8 975	2 013	6 272	1 340
2022	10 375	1 699	6 500	1 113
2023	11 463	1 352	6 050	882
2024 et années suivantes	33 932	4 106	23 739	2 650
	85 177	14 235	56 244	9 376

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

	Capital	Intérêts
	2019	107
2020	104	74
2021	109	69
2022	113	65
2023	117	61
2024 et années suivantes	1 466	311
	2 016	651

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

13. Immobilisations corporelles

Classe d'actifs	COÛTS				
	Soldes d'ouverture	Acquisitions	Ajustements	Radiation	Soldes de clôture
Bâtiments	102 306	4 261	1 587	(1 838)	106 316
Infrastructures	82 120	3 375	-	(1 405)	84 090
Équipements	6 668	1 264	312	-	8 244
Informatique et téléphonie	4 255	8 198	21 364	-	33 817
Terrains	23 154	-	-	-	23 154
Immobilisations en cours	15 048	11 927	-	(22)	26 953
	233 551	29 025	23 263	(3 265)	282 574

Classe d'actifs	AMORTISSEMENTS CUMULÉS				
	Soldes d'ouverture	Augmentation	Ajustements	Cessions	Soldes de clôture
Bâtiments	31 231	2 924	440	(1 138)	33 457
Infrastructures	44 484	4 192	-	(46)	48 630
Équipements	5 438	226	222	-	5 886
Informatique et téléphonie	1 873	897	21 324	-	24 093
	83 026	8 239	21 986	(1 184)	112 067

Classe d'actifs	VALEUR NETTE COMPTABLE	
	2018	2017
Bâtiments	72 859	71 075
Infrastructures	35 460	37 636
Équipements	2 358	1 230
Informatique et téléphonie	9 723	2 382
Terrains	23 154	23 154
Immobilisations en cours	26 953	15 048
	170 507	150 525

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les créditeurs et charges à payer représentent 20 067 \$ (8 571 \$ au 31 décembre 2017).

Au cours de l'exercice, l'Autorité a acquis des immobilisations sans contrepartie monétaire, d'une valeur nette comptable de 7 498 \$ à la suite du transfert d'actifs métropolitains.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

14. Autres actifs non financiers

	2018	2017
Dépôt pour acquisition d'immobilisations – REM	59 664	-
Frais payés d'avance – REM	135 549	-
Frais payés d'avance – Autres	249	194
	195 462	194

L'Autorité a fait un dépôt pour l'acquisition d'immobilisations qui seront construites, ainsi que pour la location de terminus sur une période de 25 ans dans le cadre du projet du REM.

15. Excédent accumulé

	2018	2017
Excédent de fonctionnement non affecté (A)	3 200	45 465
Réserves financières et fonds réservés	113 000	-
Dépenses constatées à pourvoir	(32 346)	(34 732)
Financement des investissements en cours	(6 763)	(6 221)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	158 617	139 863
	235 708	144 375

(A) EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT NON AFFECTÉ

Une affectation de l'excédent de fonctionnement non affecté de 2017 de 39 000 \$ a été effectuée à la suite de la création du fonds de transition au cours de l'exercice.

16. 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 2018, 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

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 créiteurs et charges à payer. Au 31 décembre 2018, 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 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.

17. Obligations et droits contractuels

ENTENTES SUR LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Au 31 décembre 2018, l'Autorité n'a aucun engagement concernant les ententes sur le service de transport collectif puisque le conseil d'administration de l'Autorité n'a approuvé qu'en 2019 les montants globaux concernant ces ententes. Le montant prévu au budget 2019 pour ces contrats s'établit à 2 215 255 \$.

BAUX À LONG TERME

L'Autorité s'est engagée par baux, qui viennent à échéance jusqu'en 2067, à verser une somme de 181 129 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2019	4 805
2020	4 786
2021	4 812
2022	4 839
2023 et années subséquentes	161 887
	181 129

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

AUTRES CONTRATS

L'Autorité s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2023, à verser une somme de 10 452\$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2019	4 998
2020	3 081
2021	2 218
2022	138
2023	17
	10 452

CONTRATS MAJEURS DE CONSTRUCTION

L'Autorité s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations en cours totalisant 379 555\$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2023. Pour ces investissements en immobilisations, le MTQ s'est engagé auprès de l'Autorité à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2019	119 387
2020	152 488
2021	80 002
2022	25 918
2023	1 760
	379 555

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 prévoient des déboursés estimatifs qui sont calculés sur la base, qui varie annuellement, de l'achalandage selon un coût de base d'au plus 0,72 dollar par passager-kilomètre avec indexation annuelle. À titre d'exemple, sur la base d'un achalandage projeté de 400 millions de passagers-kilomètres pour une année donnée et si celui-ci se situe en deçà de 460 millions de passagers-kilomètres, le paiement de l'Autorité sera de 0,72 dollar par passager-kilomètre. Pour un niveau de passagers-kilomètres se situant entre 460 et 560 millions de passagers-kilomètres, le paiement de l'Autorité se situera entre 0,55 dollar et 0,58 dollar par passager-kilomètre, excédant le seuil de 460 millions passager-kilomètre. Si le nombre de passagers-kilomètres va au-delà de 560 millions, le revenu réel réalisé par passagers-kilomètres sera versé au service de transport du REM.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

L'entente de 99 ans est renouvelable, en 2117, au gré du fournisseur, pour une durée supplémentaire de 99 ans. Les versements prévus débuteront 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.

DROITS CONTRACTUELS

Le MTQ, par l'intermédiaire du PAGTCP et de subventions spécifiques, s'est engagé à rembourser entre 75 % et 100 % des dépenses de certains projets admissibles. Les revenus de subventions des prochains exercices sont les suivants :

2019	88 749
2020	113 525
2021	59 160
2022	18 597
2023	1 320
	281 351

18. Éventualités

RÉCLAMATIONS ÉVENTUELLES

Le total des montants réclamés à l'Autorité s'établit à 1 508 748 \$. Ces réclamations incluent entre autres une action collective de 1 500 000 \$. Quant au solde des réclamations de 8 748 \$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques. Au 31 décembre 2018, l'Autorité a provisionné un montant jugé suffisant relativement à ces réclamations.

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 le 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 puisque le montant de dommages que l'Autorité pourrait être appelée à verser advenant que sa responsabilité soit retenue ne peut être estimé de façon fiable.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2018

(Les montants sont en milliers de dollars)

19. Événements postérieurs à la date de clôture

SIGNATURE DES ENTENTES SUR LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Les ententes de service pour les années 2017, 2018 et 2019 sont conclues et entérinées par les conseils d'administration des différentes entités postérieurement à la fin de l'exercice. Ces ententes portent notamment sur les volumes d'offre de service pour les différents modes de transport et la rémunération convenue, la liste des immobilisations et les sommes prévues, les éléments de reddition de compte, les indicateurs de performance et les mécanismes d'interactions entre l'Autorité et les OPTC.

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 2018, certaines 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.

LOCATION D'ESPACE À BUREAUX

En février 2019, l'Autorité s'est engagée, en vertu d'une entente contractuelle, à effectuer des versements relativement à la location d'espace à bureaux. L'entente, venant à échéance le 30 septembre 2024, entraînera des déboursés de l'ordre de 169 \$ par année totalisant 972 \$.

20. Budget et chiffres comparatifs

Les chiffres du budget adopté et les chiffres comparatifs 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 consolidé de la variation de la dette nette.

Les données comparatives pour les *Frais de commission pour ventes de titres* présentés dans les frais d'exploitation n'ont pas été reclassées.

Renseignements complémentaires – Frais d'administration et frais d'exploitation consolidés



Exercice terminé le 31 décembre 2018

<i>(en milliers de dollars)</i>	BUDGET 2018 12 mois	2018 12 mois	2017 7 mois
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Salaires et charges sociales	12 281	10 190	2 847
Honoraires professionnels	4 080	2 290	1 110
Services informatiques	2 512	3 216	1 565
Loyer	1 601	1 041	239
Amortissement	528	843	840
Intérêts et frais bancaires	1 190	1 397	336
Autres dépenses	4 690	1 617	1 959
	26 882	20 594	8 896

FRAIS D'EXPLOITATION			
Frais de commission pour ventes de titres	11 300	13 205	-
Études	5 389	1 316	758
Communication et marketing	2 539	841	90
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 227	1 225	762
Honoraires professionnels	510	730	134
Enquêtes et sondages	3 303	2 053	308
Frais de restructuration	6 164	6 895	2 362
Loyers	210	3 531	559
Amortissement	8 814	7 396	3 984
Autres dépenses	7 200	3 952	-
Plan des initiatives de développement du transport collectif	-	56	-
	46 656	41 200	8 957

Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées



Exercice terminé le 31 décembre 2018

<i>(en milliers de dollars)</i>	BUDGET 2018 12 mois	2018 12 mois	2017 7 mois
Rémunération	10 143	8 737	2 445
Charges sociales	2 138	1 453	401
Biens et services	30 408	55 977	11 930
Frais de financement	4 105	3 993	2 040
Contributions à des organismes	2 168 684	2 081 231	1 212 960
Amortissement des immobilisations	9 342	8 239	4 824
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	540	-	375
	2 225 360	2 159 630	1 234 975

Renseignements complémentaires – État consolidé des résultats



Exercice terminé le 31 décembre 2018

<i>(en milliers de dollars)</i>	BUDGET	AUTORITÉ	9227-9702 QUÉBEC INC.	CONSOLIDATION
REVENUS				
Revenus tarifaires	861 500	901 204	-	901 204
Contributions municipales [note 4]	834 122	781 822	-	781 822
Subventions à l'exploitation [note 5]	241 302	258 021	-	258 021
Subventions aux immobilisations [note 5]	5 836	9 703	-	9 703
Soutien à l'Autorité	74 000	74 000	-	74 000
Subventions – Réseau express métropolitain	-	3 343	-	3 343
Contributions automobilistes [note 6]	158 335	157 916	-	157 916
Autres revenus	50 265	82 052	30 597	64 954
Total des revenus	2 225 360	2 268 061	30 597	2 250 963
DÉPENSES				
Ententes de services				
<i>Contrats de services [note 7]</i>	2 118 515	2 065 182	-	2 065 182
<i>Délégation – Équipements métropolitains</i>	17 635	17 174	-	17 174
<i>Délégation – Billetteries métropolitaines</i>	6 757	4 251	-	4 251
<i>Délégation – Express métropolitain</i>	6 000	5 720	-	5 720
<i>Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain</i>	-	2 767	-	2 767
	2 148 907	2 095 094	-	2 095 094
Frais d'administration	26 882	43 462	1 050	20 594
Frais d'exploitation	46 656	35 430	5 770	41 200
Frais de financement	2 915	2 742	-	2 742
Total des dépenses	2 225 360	2 176 728	6 820	2 159 630
Effet net des opérations de restructuration	-	-	-	-
Excédent de l'exercice	-	91 333	23 777	91 333



ANNEXE



CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN



TITRE :

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

Date de l'approbation initiale au conseil d'administration :	2017-11-23	Entrée en vigueur :	2017-11-23	N° de résolution :	17-CA(ARTM)-71
Date de révision par le conseil d'administration :	2018-12-20		2018-12-20		18-CA(ARTM)-139
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				
Version :	R01				
Fréquence de révision :	Annuelle				

TABLE DES MATIÈRES

INTERPRÉTATION ET APPLICATION.....	1
PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE.....	2
DEVOIRS ET OBLIGATIONS DES MEMBRES EU ÉGARD AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS.....	3
ATTESTATION	6
APPLICATION DU CODE	6
AUTORITÉS COMPÉTENTES	6
PROCESSUS DISCIPLINAIRE ET SANCTIONS	7
ANNEXE A – DÉCLARATION D'INTÉRÊTS	8
ANNEXE B – ATTESTATION ANNUELLE.....	12

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 réel, direct ou indirect, apparent ou potentiel 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 prévues 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.** Lorsque le président du conseil d'administration a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective, il doit en informer le secrétaire général du gouvernement du Québec.

Les membres du conseil qui ont l'intention de se présenter à pareille charge doivent pour leur part en informer le président du conseil d'administration.

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. **Divulgestion.** 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 reliée 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 visée 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 d'intérêts.** 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 A 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 général et directeur exécutif – Affaires juridiques, 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, une opération ou dans une question concernée 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 30 jours de sa nomination et dans les trois premiers mois de chaque année où il demeure en fonction, chaque Membre doit remettre au président du conseil d'administration et au secrétaire du conseil d'administration l'attestation contenue à l'Annexe B.

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 du conseil 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 A – 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 événement 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 B – 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 20 décembre 2018, 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 : _____



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