



Rapport annuel 2019

Planifier, organiser,
financer et promouvoir

Pour faire avancer la mobilité

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

L'Autorité en 2019	2	4. Financer	46
1. Introduction	4	La Politique de financement	48
Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal	7	Le cadre tarifaire	49
Mot du président du conseil d'administration	8	Le cadre financier 2020	50
Mot du directeur général	10	Les redevances de transport	51
2. Planifier	12	5. Promouvoir	52
Le Plan stratégique de développement	14	Des campagnes publicitaires	55
Le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021	18	Des mesures tarifaires incitatives	60
La refonte tarifaire	22	Des alliances stratégiques qui soutiennent la mobilité durable	62
Les enquêtes	24	6. Gouvernance	66
Le programme des immobilisations 2020-2029	28	Le conseil d'administration	68
Des projets de transport collectif structurants	29	Les comités du conseil d'administration	79
La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles	34	L'équipe de direction	84
Les systèmes de transport intelligents	36	7. États financiers consolidés	86
3. Organiser	38	8. Annexe	120
La contractualisation	40	Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration	121
La délégation des équipements métropolitains	42	Acronymes et abréviations	136
Une démarche collaborative en gestion de portefeuille de projets	45		

Le rapport annuel 2019 de l'Autorité a été adopté par son conseil d'administration le 29 mai 2020 sous la résolution 20-CA(ARTM)-51. Veuillez noter que ce document a été rédigé au début de 2020 et qu'il fait référence au contexte qui prévalait avant la crise sanitaire de la COVID-19.



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.

L'Autorité en 2019

Le réseau



4

lignes de métro



6

lignes de train

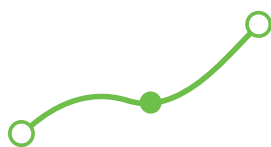


Plus de

600

lignes d'autobus

Les déplacements



Près de

570 M

de déplacements
annuels en transport
collectif



Dont plus de

6 M

de déplacements
en transport
adapté



Hausse de plus de

2,8 %

des déplacements
par rapport
à 2018

› Planifier › Organiser › Financer › Promouvoir

3,4 G\$ 

de dépenses en transport collectif réinjectés dans l'économie québécoise



Signature des premières ententes de services avec exo, le RTL, la STL et la STM

1 200 

personnes et organismes consultés dans le cadre de l'élaboration des projets de PSD et de refonte tarifaire



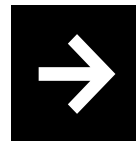
Première politique d'accessibilité universelle de l'Autorité

80 km

de transport collectif rapide et fréquent en cours de réalisation : REM, SRB Pie-IX et prolongement de la ligne bleue du métro

5 initiatives

du PIDTC ont permis l'inscription de projets de transport collectif au Plan québécois des infrastructures 2019-2029



Une première signalétique métropolitaine saluée de tous



Chrono

+ 29 %

du nombre d'utilisateurs de l'application

6

campagnes promotionnelles à grand déploiement

3 M



de personnes rejointes sur les médias sociaux

>1

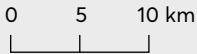
INTRODUCTION





Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal	7
Mot du président du conseil d'administration	8
Mot du directeur général	10

Région métropolitaine de Montréal



➤ Territoire de l'ARTM
 ➤ Limites municipales



Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal Valérie Plante



La mobilité est un puissant outil sur lequel le Grand Montréal s'appuie pour accroître son dynamisme économique, assurer son développement social, réduire ses émissions de gaz à effet de serre et améliorer sa qualité de vie. Voilà autant de bonnes raisons qui expliquent pourquoi elle est au cœur des priorités de la CMM et de l'ensemble de ses 82 municipalités.

Afin de maintenir la région parmi les leaders mondiaux en matière de mobilité, celle-ci doit répondre aux besoins des populations et s'appuyer sur une vision intégrée de l'aménagement du territoire et de la planification du transport collectif. Elle doit aussi reposer sur des réseaux et des équipements performants qui permettront de soutenir l'augmentation de l'offre de services et l'utilisation du transport en commun dans toute la région. En ce sens, la collaboration entre l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) et ses partenaires joue un rôle clé.

En tant que membre du conseil d'administration de l'Autorité, j'ai été témoin en 2019 de cette collaboration étroite et de l'évolution du plus grand mandat de planification du transport collectif jamais entrepris dans la région métropolitaine : l'élaboration de notre premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif ainsi que la simplification et l'intégration tarifaire à l'échelle régionale que ce plan d'avenir requiert.

Les efforts déployés par l'Autorité, conjugués à l'apport d'acteurs provenant de tous les secteurs d'activité et de tout le territoire, ont ainsi permis de raffiner ce projet de plan stratégique et les scénarios de refonte tarifaire afin de proposer des orientations claires visant la mise en place d'un réseau structurant, répondant aux objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Grâce à la volonté et à l'engagement de tous, nous avons avancé à grands pas dans la bonne direction, celle qui nous permettra d'atteindre les cibles ambitieuses que nous nous sommes fixées.

En 2020, une étape cruciale sera franchie avec, entre autres, la tenue des consultations publiques sur le PSD. Je vous invite donc toutes et tous à contribuer à ce grand projet collectif et à participer en grand nombre. Ensemble, travaillons à réaliser notre vision d'avenir.

Valérie Plante

Mairesse de Montréal et présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal



Mot du président du conseil d'administration Pierre Shedleur

FCPA, FCA, ASC



À titre de président du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain, je suis fier de vous présenter le rapport annuel 2019 de l'organisation.

Depuis ce 1^{er} juin 2017 où on nous a collectivement confié la responsabilité de mettre en pratique la nouvelle gouvernance du transport collectif métropolitain, la volonté et l'appétit de la région pour les dossiers de mobilité sont manifestes. Partout, le souhait d'avoir une mobilité plus fluide est unanime. La congestion routière a un coût et, alors que nous allons devoir faire des choix de société, nous avons l'occasion de repenser notre façon de vivre notre mobilité. Nous savons que les décisions que nous prenons maintenant en matière de planification du transport collectif auront un impact sur les trois ou quatre prochaines décennies. Dans ce contexte, le mandat confié à l'Autorité de simplifier la structure tarifaire et d'élaborer le premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif métropolitain est névralgique.

Une vision commune, un plan stratégique concerté et des initiatives d'avenir

Tout au cours de 2019, le conseil d'administration et ses comités se sont activement impliqués en soutenant cet immense chantier où l'Autorité a assuré son rôle afin d'assurer une collaboration active, flexible et constante. Après tout, la concertation est au cœur de l'ADN de l'Autorité. Il y a urgence d'agir et tous sont interpellés : au niveau gouvernemental et municipal, chez les organismes publics de transport en commun (OPTC), dans le milieu économique comme au sein de la société civile. Devant les défis qui nous attendent tous, il est aussi nécessaire de prendre le temps de rallier le plus grand nombre de partenaires métropolitains afin de mettre en place des fondations pérennes. C'est ainsi que nous pourrons mettre en pratique une vision intégrée des prochaines années, simplifier la structure tarifaire et, au cours de la prochaine décennie, réaliser une feuille de route à la hauteur de nos ambitions collectives.

Autant de chantiers sur lesquels les équipes et le Conseil d'administration de l'Autorité planchent avec tous les acteurs du milieu et pour lesquels une ultime phase de consultation publique sera de mise en 2020.

Alors qu'avance ce travail collectif et que nous prenons le temps de rassembler les forces vives de notre région, il n'est cependant pas question de ralentir. Il faut aussi alimenter le dynamisme de notre région et continuer d'inspirer. Le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC), qui comporte une vingtaine d'initiatives clés, a été mis en place dans l'objectif de poser dès maintenant des actions concrètes pour répondre aux défis croissants de la mobilité, et ce, dans l'attente du PSD. Les études et les travaux menés dans le cadre du PIDTC ont été fort fructueux. Ils seront aussi bien sûr des intrants pour le PSD et ces projets d'avenir seront ensuite priorisés. Toutefois, je suis heureux de constater que les différents acteurs qui y ont participé ont exprimé le souhait que les mécanismes mis en place perdurent. Ainsi, les différents bureaux de coordination et d'intégration (BCI) se poursuivront afin que l'on demeure bien connecté aux réalités, aux aspirations et aux besoins des communautés de tout le territoire. Legs d'un travail de concertation régional, les BCI, au nombre de cinq pour les cinq grands secteurs métropolitains, soit Longueuil, Montréal, Laval, la couronne nord et la couronne sud, ont permis la création de nouveaux forums privilégiés, puisque l'on y retrouve les différentes parties prenantes dans une structure collaborative qui n'existe nulle part ailleurs.

Une gestion responsable

Le processus qui a mené à l'adoption du budget 2020 de l'Autorité est un autre bel exemple de collaboration. Nous travaillons tous dans l'objectif de favoriser le plein essor du transport collectif et ce troisième budget annuel exprime la volonté des partenaires du milieu ainsi que des municipalités du territoire de travailler ensemble afin de répondre aux défis de la mobilité. Cet exercice financier démontre l'engagement de tous les

partenaires de la région à assurer une gestion rigoureuse des fonds publics et à considérer des cibles de croissance budgétaire respectueuses de la capacité de payer de l'ensemble des contributeurs. En 2020, la région métropolitaine continuera d'avancer sous l'impulsion de l'Autorité et le leadership de M. Benoît Gendron, qui débutera son mandat de directeur général en janvier 2020. Nous travaillerons ensemble à l'adoption du premier Plan stratégique de développement du transport collectif qui vise à améliorer la qualité de vie des résidents, à contribuer à la lutte aux changements climatiques et à soutenir la vitalité économique et sociale de la région.

Des administrateurs dévoués et rigoureux

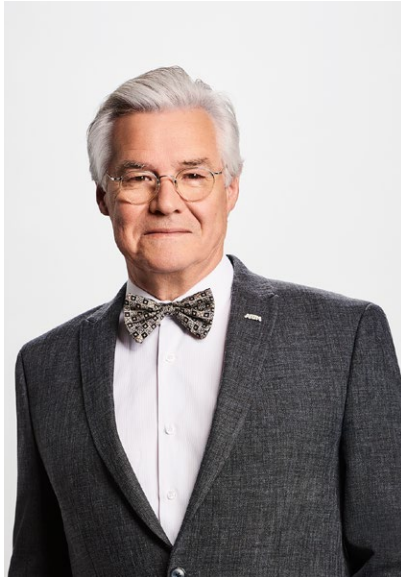
Encore une fois cette année, je me dois de souligner le travail des administrateurs qui forment le conseil d'administration de l'Autorité. Leur mobilisation est incontestable, leur rigueur exemplaire. La nature de l'organisation fait en sorte que le forum que constitue ce conseil est nécessaire à l'harmonisation de nos objectifs. Nous devons avoir une vision commune, métropolitaine. Ceci explique certainement pourquoi cette instance est si dynamique et présente dans le déploiement de la nouvelle gouvernance.

Bonne lecture!



Pierre Shedleur, FCPA, FCA, ASC

Président du conseil d'administration



Mot du directeur général Paul Côté



En 2019, l'Autorité a vu prendre forme les premiers fruits de la nouvelle gouvernance en transport collectif. Après plusieurs consultations, réflexions, analyses et propositions, les dossiers majeurs que sont le Plan stratégique de développement (PSD) en transport collectif et la refonte tarifaire seront déposés pour consultation dans les mois qui viennent.

Le comité de direction est bien conscient de l'effort colossal déployé par nos équipes et nos partenaires, de l'ampleur du travail accompli cette année. C'est tout à l'honneur des employés de l'Autorité, d'exo, du RTL, de la STL et de la STM de s'être investis à ce point pour faire du transport collectif un vecteur de changement. Je leur en suis reconnaissant et je les remercie de leur dévouement, en mon nom et en celui du comité de direction.

Une organisation à l'écoute

L'année 2019 nous a permis d'entamer une démarche pour apporter à l'organisation les ajustements nécessaires liés à son évolution naturelle et nous assurer de bien réaliser tous les mandats qui nous sont confiés. Ainsi, c'est avec une grande satisfaction que j'ai vu croître et se raffiner la collaboration au sein de nos équipes comme avec celles de nos partenaires, afin de continuer à veiller à ce qu'il n'y ait ni angle mort ni dédoublement. Au cours de la prochaine année, l'Autorité continuera à travailler dans cette voie afin d'assurer un fonctionnement optimal dans un contexte en constante évolution. C'est en ce sens que nous nous sommes engagés dans l'élaboration du premier exercice de plan corporatif dont le déploiement commencera en 2020.

Consultations publiques : quand les citoyens s'approprient leur mobilité

Pour aller de l'avant avec des projets structurants, nous avons besoin d'un imaginaire collectif, d'objectifs communs. C'est pour cela que nous avons mis en place un processus de consultation publique dans le cadre de l'élaboration du PSD et de la refonte de la structure tarifaire. L'Autorité est certes formée d'experts dans plusieurs domaines, mais, dès le départ, le souhait a été de mettre les citoyens au cœur de cette démarche, pour qu'ils aient la possibilité de prendre la parole et qu'ils soient bien entendus. Les sites Web « Parlons mobilité » et « Parlons tarification » ont d'ailleurs été créés pour permettre à tous de s'approprier les dossiers : il s'agit d'outils pour que l'on puisse avoir un échange enrichissant, en collectivité.

Les usagers n'ont pas souvent l'occasion de s'exprimer ainsi sur les modes de transport qu'ils utilisent quotidiennement. Cette approche, induite par la nouvelle gouvernance du transport collectif, s'inspire des meilleures pratiques dans le monde. Nous sommes allés à la rencontre des gens durant l'été dans des parcs et des festivals. Nous avons créé un groupe consultatif de citoyens issus de tous les milieux et de tout le territoire. Nous avons également consulté les élus municipaux ainsi que les partenaires de la mobilité. Et les résultats sont au rendez-vous : nos experts ont pu bénéficier d'une vision plus globale dans le cadre de l'élaboration du PSD.

Sous le thème de la collaboration

C'est sur le principe de la collaboration que l'Autorité a été créée, et la dernière année a fourni plusieurs exemples à cet effet. Les mesures d'atténuation pour le projet du Réseau express métropolitain (REM) l'illustrent bien : les différents acteurs ont compris qu'il n'y avait pas d'autre avenue que celle de la collaboration. Le projet du REM a suscité de l'inquiétude, particulièrement de la part des usagers des lignes Deux-Montagnes et Mascouche. Ces derniers seront directement touchés par la fermeture du tunnel du Mont-Royal qui nécessite des travaux pour adapter la technologie et accueillir le nouveau train léger. Dès le printemps 2018, des comités de travail ont été mis en place avec les équipes de Mobilité Montréal, de la CDPQ-Infra, du bureau du REM, de la STM, de la STL, du RTL, d'exo et de l'Autorité. Une fois la stratégie présentée en février 2019, c'est tout un travail de préparation, d'anticipation et d'analyse qui s'est poursuivi, et ce, de manière systématique et rigoureuse. C'est un bel exemple de collaboration au sein duquel nous avons beaucoup appris collectivement : une réalisation d'équipe pour un premier grand projet métropolitain.

Encore une fois, je tiens à exprimer ma grande satisfaction quant à la qualité du travail accompli par les équipes de l'Autorité et de nos partenaires. J'ai bien sûr une émotion particulière à la rédaction de ces mots, puisque cette année était la dernière pour moi, la dernière à la tête de l'organisation.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont collaboré à la mise en place de l'Autorité, et je demeure confiant en l'avenir de l'organisation.

Merci!



Paul Côté

Directeur général,
Autorité régionale de transport métropolitain

» 2

168 Cité du Havre

PLANIFIER





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

Le Plan stratégique de développement.....	14
Le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021.....	18
La refonte tarifaire.....	22
Les enquêtes.....	24
Le programme des immobilisations 2020-2029.....	28
Des projets de transport collectif structurants.....	29
La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles.....	34
Les systèmes de transport intelligents.....	36

Le Plan stratégique de développement

Lors de sa création, l'Autorité s'est vu confier le mandat d'établir un Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif et de la mobilité sur l'ensemble de son territoire. Ce plan propose notamment une vision et des actions prioritaires pour assurer le développement et l'amélioration des services de mobilité dans la région à l'horizon de 2050.

Amorcée en 2018, la démarche d'élaboration du PSD se déploie en trois phases distinctes, auxquelles le public et les partenaires de l'Autorité sont appelés à participer : DÉCOUVRIR, CONTRIBUER, AGIR.

Cette démarche est réalisée avec la collaboration étroite des principaux partenaires de l'Autorité, notamment la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités, les organismes publics de transport en commun (OPTC) et le ministère des Transports du Québec (MTQ). Elle met également les citoyens et la société civile au cœur de la réflexion.

La phase DÉCOUVRIR

Initiée par la mise en ligne de la plateforme Web « Parlons mobilité » au début de l'année 2019, cette phase a permis d'amorcer une discussion auprès du grand public au sujet du diagnostic et des enjeux de mobilité dans la région.

La phase CONTRIBUER

Cette phase s'est ensuite amorcée au printemps 2019 avec la publication du cadre stratégique du PSD. Celui-ci proposait une vision, un objectif stratégique et des orientations à long terme en réponse aux diagnostics et enjeux identifiés au cours de la première phase d'élaboration du plan. À cet effet, plusieurs activités de participation publique ont eu lieu.

Les partenaires de la mobilité, la société civile et les citoyens au cœur de la réflexion



Le groupe consultatif de citoyens et le panel d'experts

Le groupe consultatif de citoyens a rassemblé 32 personnes bénévoles sélectionnées aléatoirement dans tous les secteurs de la région métropolitaine de Montréal. Au terme de quatre jours de délibérations, le groupe consultatif de citoyens a transmis ses recommandations pour l'avenir de la mobilité dans la région. Celles-ci s'appuyaient notamment sur la variété des points de vue qui leur ont été présentés par plus d'une dizaine de professionnels œuvrant dans des domaines aussi diversifiés que les transports, l'environnement, l'aménagement du territoire, entre autres. Ces recommandations ont alimenté l'élaboration du PSD.



Le panel d'experts, composé de huit spécialistes des domaines de la planification des transports, de l'aménagement du territoire, de l'économie, de l'environnement et des changements climatiques, de la santé publique, des nouvelles technologies et de la transition énergétique, a été mis sur pied pour assister l'Autorité dans sa démarche de planification et transmettre ses recommandations.



Membres du panel d'experts

- › Philippe Dunsky, président, DUNSKY Expertise en énergie, Montréal
- › Mathieu Goetzke, vice-président – planification, Metrolinx, Toronto
- › Sarah Houde, présidente-directrice générale, Propulsion Québec, Montréal
- › Mario Iacobacci, associé, service-conseils en économie, Deloitte, Montréal
- › Caroline Larrivée, directrice de la programmation scientifique, Ouranos, Montréal
- › Mohamed Mezghani, secrétaire général, Union internationale des transports publics, Bruxelles
- › Patrick Morency, chercheur associé, Institut de recherche en santé publique, UdeM
- › Florence Paulhiac, professeure, Département d'études urbaines et touristiques, UQAM

Une plateforme consultative et des escouades terrain pour animer la consultation citoyenne

À l'été 2019, les citoyens de la région métropolitaine étaient invités à s'exprimer sur l'avenir de la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal, en visitant la plateforme consultative Repensons la mobilité. Ce site Web consultatif a été développé par l'Autorité dans le cadre de la démarche d'élaboration du PSD. Cette première phase de participation publique donnait le coup d'envoi de la consultation publique qui se poursuivra au cours des prochains mois.



La plateforme consultative www.repensonslamobilite.quebec comportait une série de questions sur différents thèmes liés à la mobilité.

L'Autorité a également profité de l'été pour aller à la rencontre de la population des cinq secteurs de la région avec des escouades terrain qui interpelaient les citoyens sur les grandes orientations et stratégies concrètes à prioriser pour les décennies à venir, par le biais d'activités ludiques animées par l'Institut du Nouveau Monde.

La participation de plus de 1200 personnes et organismes en ligne et sur le terrain a permis de prendre le pouls de la population et d'amorcer la rédaction du projet de PSD.

Des travaux mobilisant tous les partenaires de la région

De plus, une vingtaine de rencontres avec les représentants du gouvernement du Québec, de la CMM, des municipalités et des sociétés de transport des cinq secteurs de la CMM (agglomération de Montréal, agglomération de Longueuil, Ville de Laval, couronne nord, couronne sud) ont eu lieu en 2019 pour alimenter l'élaboration du PSD et recueillir les commentaires des partenaires aux différents jalons de sa production.



Un projet de PSD alimenté par plusieurs études

Plusieurs études ont été réalisées au cours de l'année 2019 pour alimenter l'élaboration du PSD.

- › **Travaux portant sur l'arrimage transport et aménagement** – Ces travaux ont permis de mettre en lumière les liens entre l'aménagement du territoire et le transport. La relation entre la densité de l'occupation du territoire urbanisé et l'efficacité des services de transport collectif dans la région métropolitaine a été analysée, permettant d'établir des principes d'organisation du réseau structurant de transport collectif. Les travaux sur ce sujet se poursuivront en 2020.
- › **Étude de segmentation** – En sondant un large panel de citoyens, cette étude a permis d'identifier les besoins et préférences des individus en matière de mobilité, selon différents segments de la population. Les conclusions de cette étude permettront de planifier des services répondant adéquatement aux besoins de différents profils d'utilisateurs.
- › **Étude prospective** – La démarche « Futurs Résilients » a permis d'analyser les grandes tendances susceptibles d'influencer la mobilité dans un horizon de trente ans, soit les changements climatiques, l'adoption graduelle des véhicules autonomes et connectés, les changements démographiques et économiques, ainsi que les nouvelles tendances liées au travail et à la consommation de biens. Les travaux menés dans le cadre de cette démarche ont permis d'identifier des pistes d'actions concrètes en réponse à ces grandes tendances, qui ont été intégrées au PSD.
- › **Évaluation d'impact sur la santé** – Cette démarche, réalisée en collaboration avec la Direction de la santé publique de la Montérégie, permet d'évaluer les impacts des mesures proposées dans le PSD sur la santé publique, notamment en matière d'équité sociale, d'activité physique liée aux déplacements, de sécurité routière et d'environnement.

L'ensemble des travaux réalisés en 2019 ont permis d'établir les grandes orientations, les stratégies et les actions à entreprendre dans un horizon de trente ans, de même que les cibles à atteindre d'ici 2030 et les interventions à prioriser. Le projet de PSD s'articule autour de trois orientations stratégiques :

- › Relier les différentes communautés de la région métropolitaine à l'aide de services de transport collectif performants;
- › Déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles, en offrant une expérience de mobilité simplifiée et attrayante;
- › Favoriser une utilisation efficiente des ressources.

Le projet de PSD comprendra une feuille de route détaillant les investissements à réaliser au cours des dix prochaines années.

Le projet de PSD sera ajusté à la suite de la consultation publique, puis sera transmis à la CMM pour approbation et au gouvernement du Québec pour fins d'évaluation de conformité aux orientations gouvernementales.

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

L' Autorité poursuit la collaboration avec ses partenaires, dont le MTQ, la CMM, les municipalités, les OPTC et la CDPQ Infra, pour l'avancement de son Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC).



Rappelons que le PIDTC de l'Autorité comporte une vingtaine d'initiatives clés, identifiées dans l'objectif de poser dès maintenant des actions concrètes pour répondre aux défis croissants de la mobilité, et ce, dans l'attente du PSD.

Les initiatives identifiées au PIDTC concernent notamment :

- › le développement d'un réseau structurant régional et l'amélioration des dessertes par autobus sur le réseau routier supérieur;
- › l'amélioration des déplacements par mode actif au niveau de l'accès aux stations du REM, des terminus d'autobus, des stations et gares, de l'aménagement urbain et du réseau cyclable métropolitain;
- › la refonte des réseaux d'autobus et voies réservées nécessaires au rabattement des usagers vers les nouvelles stations du REM;
- › le projet de navette fluviale entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal.

Les travaux se déroulent également en assurant la mise en place de mesures d'accessibilité universelle.

Une gouvernance efficace

Au cours de l'année 2019, l'Autorité et ses partenaires ont œuvré au bon fonctionnement du PIDTC au sein des différents comités de travail mis en place depuis 2018.

Le comité d'orientations stratégiques (COS) est mandaté pour soumettre des recommandations au conseil d'administration de l'Autorité. Trois rencontres ont eu lieu en 2019.

Les bureaux de coordination et d'intégration (BCI), au nombre de cinq pour chacun des secteurs de la région (agglomération de Montréal, agglomération de Longueuil, Ville de Laval, couronne nord, couronne sud), sont mandatés pour assurer une coordination des différentes initiatives en cours. Les BCI se sont rencontrés, tous secteurs confondus, environ une fois par mois en 2019. Des séances conjointes ont permis d'aborder des défis métropolitains avec tous les partenaires concernés à la même table.

Les bureaux de projet, au nombre de douze, ont été mis en place pour assurer une coordination étroite avec les partenaires impliqués dans chacune des initiatives. Ils sont formés d'experts techniques provenant des OPTC, du MTQ, des municipalités et de CDPQ Infra, le cas échéant, qui se rencontrent pour discuter des actions et défis techniques d'une initiative en particulier. Ils sont chargés de la rédaction des fiches d'avant-projet (FAP), des estimations de coûts de projet et de l'élaboration des programmes d'étude.

Des résultats concrets

Le bilan de mi-parcours du programme d'études du PIDTC démontre que les efforts de collaboration entre l'Autorité et ses partenaires ont porté leurs fruits. Sur la vingtaine d'initiatives prévues au départ, plus de la moitié témoignent d'avancées concrètes et les résultats sont au rendez-vous.

Cinq initiatives inscrites au PIDTC ont été intégrées au budget du gouvernement en mars 2019. Il s'agit de :

- › l'implantation d'un mode structurant dans l'axe de la ligne jaune du métro;
- › l'implantation d'un mode structurant dans l'axe du boulevard Taschereau;
- › l'implantation d'un mode structurant dans l'axe Notre-Dame à Montréal;
- › l'implantation d'un réseau métropolitain de voies réservées (RMVR);
- › le prolongement du service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX jusqu'à la rue Notre-Dame à Montréal.

De plus, trois autres initiatives ont aussi fait l'objet d'études qui documentent les bénéfices attendus et les coûts estimés des projets. Ces études ont été résumées à travers des fiches d'avant-projet (FAP) déposées au MTQ en juin 2019 pour évaluation. Il s'agit de l'implantation d'un mode structurant dans l'axe du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro sur l'île de Montréal ainsi qu'à Laval, l'implantation d'un mode structurant dans l'axe Notre-Dame/Concorde et, finalement, dans l'axe du boulevard des Laurentides sur le territoire de la Ville de Laval.



Des études pour agir rapidement au cœur des sujets chauds en mobilité

Les différentes initiatives à l'étude au sein du PIDTC permettent de franchir les étapes préliminaires d'approbation. Elles seront parallèlement intégrées au projet de PSD.

En 2019, le travail réalisé par l'Autorité et ses proches partenaires a ainsi permis de faire progresser de façon importante différents projets au bénéfice de l'amélioration de la mobilité des citoyens et citoyennes de la région. En voici quelques exemples probants.

Un mode structurant dans l'axe de la ligne jaune du métro et du boulevard Taschereau

L'Autorité a travaillé de concert avec la Ville de Longueuil et le gouvernement du Québec afin de développer une vision intégrée du développement du transport collectif dans ce secteur métropolitain et de mettre sur pied un bureau de projet commun piloté conjointement avec l'agglomération de Longueuil.

Depuis la fin de l'année 2019, ce bureau, dont la gestion a été déléguée au RTL, intègre l'ensemble des partenaires nécessaires à la réalisation des études, dont les recommandations sont attendues pour 2022.

Au cours de l'année, ces projets d'implantation de modes structurants de transport collectif ont entamé une nouvelle phase d'études qui vise notamment à définir le mode de transport collectif, le tracé le plus approprié ainsi que les échéanciers et les budgets des scénarios à retenir. Les budgets relatifs à cette phase ont été retenus dans le cadre du Plan québécois des infrastructures (PQI) 2019-2029.

Cette initiative a le potentiel d'améliorer l'efficacité des déplacements, de stimuler le développement économique, ainsi que de contribuer à la revitalisation des quartiers et à la création ou au maintien de pôles d'emploi. De plus, elle pourrait avoir un impact sur la réduction de la congestion de la circulation automobile et, par conséquent, sur la qualité de vie des citoyens.

Vers un réseau métropolitain de voies réservées

En 2019, l'Autorité a participé à l'identification et au suivi des études concernant l'implantation de voies réservées au transport collectif et au covoiturage sur le réseau routier supérieur (autoroutes, routes nationales ou régionales). Ce projet majeur constitue une occasion unique d'améliorer la mobilité des usagers du transport collectif. En plus de l'ajout de voies réservées, une attention particulière sera portée au lien entre le réseau routier supérieur, les pôles d'échange et l'accès aux modes structurants.

Décongestionner la branche est de la ligne orange

Au mois de mai, le MTQ a mandaté l'Autorité pour réaliser une étude d'opportunité afin de trouver des solutions tangibles à la congestion de la branche est de la ligne orange du métro, avec un budget de 5 M\$ pour une durée de 18 mois. Un bureau de projet, regroupant l'Autorité, le MTQ, la Ville de Montréal et la STM, a été mis sur pied. Son mandat est de déterminer des pistes de solutions pouvant être mises en œuvre à court, moyen et long terme. Les conclusions seront déposées à la fin de l'année 2020.

La refonte tarifaire

La mise en place de la nouvelle gouvernance du transport collectif, qui a donné lieu à la création de l'Autorité, représente une occasion unique pour harmoniser la tarification des services de transport collectif, y compris le transport adapté, dans la région métropolitaine de Montréal.



Une harmonisation nécessaire

Dans ce contexte, la démarche de refonte tarifaire amorcée en 2018, qui vise la simplification et l'harmonisation des services de transport collectif, y compris le transport adapté, dans la région métropolitaine de Montréal, s'est poursuivie en 2019.

Cherchant à s'appuyer sur l'expertise de ses principaux partenaires – les OPTC, les municipalités, la CMM, le gouvernement du Québec et CDPQ Infra –, l'Autorité les a réunis au sein de quatre chantiers portant sur le cadre et les pratiques tarifaires, la tarification sociale, la mobilité intégrée et la technologie.

Ils ont notamment contribué à :

- › l'adoption des principes directeurs guidant l'exercice de refonte tarifaire;
- › l'élaboration puis l'analyse des différents scénarios de simplification de la tarification des services de transport collectif ayant mené au projet qui sera soumis à la consultation publique;
- › l'analyse de la technologie et du mode de fonctionnement du système de billettique associé aux scénarios tarifaires considérés;
- › la définition de la tarification sociale et l'identification des scénarios à évaluer.

L'année 2019 a été axée sur la collaboration entre partenaires et la participation citoyenne. Différentes activités de consultation rassemblant les partenaires de la mobilité, des citoyens et des représentants de la société civile ont été organisées afin d'enrichir la réflexion.



Les activités de participation citoyenne proposées ont été :

- › le lancement en avril 2019 de la plateforme Web informative et interactive Parlons tarification, qui a permis d'alimenter la réflexion des citoyens et a jeté des bases communes d'un dialogue sur la tarification des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal;
- › l'exploration du volet tarification durant les rencontres du groupe consultatif de citoyens mis sur pied dans le cadre de l'élaboration du Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif;
- › la tenue de huit groupes de discussion pour évaluer les perceptions des citoyens, usagers ou non du transport collectif, issus de l'ensemble des secteurs de la région métropolitaine sur les grands paramètres de tarification du transport collectif;
- › la réalisation d'un sondage permettant aux participants d'évaluer les principes de tarification zonale et modale en vue de pouvoir apprécier des scénarios de structure tarifaire à l'étude.

À la suite de la consultation publique sur le projet de refonte tarifaire, prévue en 2020, le cadre tarifaire simplifié en découlant et son plan de mise en œuvre associé seront déposés pour adoption au conseil d'administration de l'Autorité, puis implantés progressivement au cours des années suivant son adoption.

Les enquêtes

A fin de mener à bien les différents mandats et démarches qui lui ont été confiés, l'Autorité a réalisé, en 2019, plusieurs études qualitatives et quantitatives auprès des citoyens du territoire.

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

L'enquête Origine-Destination

L'année 2019 a permis de finaliser les traitements de l'enquête Origine-Destination (OD), réalisée à l'automne 2018. Cette étude quantitative menée auprès de plus de 74 000 ménages représente la plus vaste enquête sur la mobilité des personnes au Québec.

Depuis 1970, les enquêtes OD régionales sont réalisées tous les cinq ans auprès d'environ 4 % des ménages de la région métropolitaine de Montréal et de ses environs. À cet égard, l'année 2019 a été axée sur l'analyse des entrevues complétées auprès d'environ 74 000 ménages, qui ont permis de décrire les caractéristiques de 360 000 déplacements réalisés par les 170 000 personnes qui composent ces ménages.

Cet exercice est essentiel à la planification des services de transport collectif, actif et adapté dans la région.

L'enquête OD profite du soutien financier du gouvernement du Québec. Elle est réalisée avec l'étroite collaboration du MTQ, du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, du RTL, de la STM, de la STL, d'exo et de la CMM.



Les principaux documents d'information produits à partir des données de l'enquête OD regroupent :

- › les faits saillants de la mobilité des personnes et de son évolution;
- › le portrait détaillé de la mobilité des personnes par secteurs municipaux;
- › les matrices présentant les déplacements entre les secteurs municipaux;
- › le fichier de données désagrégées, c'est-à-dire la base de données sur les déplacements qui découle de l'enquête;
- › une plateforme numérique de visualisation de l'information sur la mobilité des personnes.

L'enquête OD 2018 a également permis d'établir le diagnostic sur l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine nécessaire à l'élaboration du Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif, notamment :

- › l'usage des différents modes;
- › l'évolution du transport collectif;
- › l'évolution des déplacements bimodaux;
- › l'évolution des taux de déplacement.



Étude de segmentation

Afin d'approfondir la compréhension de la perception et des comportements de mobilité des citoyens de la région métropolitaine, les résultats d'une vaste étude quantitative ayant débuté en 2018 ont été minutieusement analysés en 2019 et ces derniers ont permis de nourrir la réflexion sur le futur PSD du transport collectif. Les résultats de cette étude réalisée auprès de 4 406 citoyens de la région permettent également d'orienter les différentes actions de communication et de promotion pour les prochaines années.

De plus, cette étude a permis d'identifier huit segments de résidents de la région métropolitaine ayant chacun un profil sociodémographique, psychographique et des habitudes de mobilité spécifiques. Par la suite, des profils types ont été créés afin de personnifier chacun de ces segments et servir de source d'inspiration pour orienter la réflexion de l'équipe de planification stratégique.

À cet égard, un minutieux travail d'arrimage aux initiatives du projet de PSD a été réalisé afin que ce dernier propose des solutions concrètes en phase avec les attentes et besoins de mobilité de ces segments.

Finalement, la richesse des résultats de cette enquête a également permis de nourrir les réflexions entourant le développement et la promotion des modes alternatifs de transport, du transport adapté et des modes actifs, tels que la marche ou le vélo.

Groupes de discussion sur les paramètres de la tarification

Dans le cadre de la démarche de refonte tarifaire, l'Autorité souhaitait évaluer le niveau de compréhension et la perception des citoyens de la région métropolitaine de Montréal à l'égard de certains grands paramètres de tarification du transport collectif et de tarification sociale.

Les résultats de cette étude ont permis d'obtenir une compréhension approfondie de la perception des citoyens quant aux différents paramètres de tarification. Ils ont également permis d'élaborer un projet de refonte tarifaire qui sera soumis à une consultation publique.

Plus spécifiquement, cette démarche a notamment permis de présenter :

- › la tarification zonale (découpage du territoire en différentes zones tarifaires) et son impact potentiel sur le tarif à payer pour les usagers;
- › la tarification par mode de transport (autobus, métro, train, REM) et son impact potentiel sur le tarif à payer pour les usagers;
- › la situation actuelle en matière de tarification ainsi que quatre propositions potentielles de refonte;
- › le concept de tarification sociale, les mesures présentement en vigueur pour les étudiants et les aînés, ainsi que diverses propositions de tarification sociale potentielles.

Sondage sur les grands paramètres de tarification

Alors qu'un premier sondage sur la perception de la tarification du transport collectif a été mené en 2018, une deuxième phase de sondage a été réalisée à l'automne 2019. Elle avait comme objectif de sonder les citoyens face à différentes options de tarification porteuses, issues des premiers échanges avec les citoyens et les partenaires de la mobilité, tels que la tarification par zones et par modes de transport (autobus, métro, train, REM, par exemple), ainsi que l'impact de chacun sur les tarifs du transport collectif.

Les résultats de ce sondage ont notamment permis d'évaluer :

- › des scénarios de tarification hypothétiques pour la grande région métropolitaine;
- › le niveau d'adhésion, d'équité et de pertinence aux besoins de mobilité des citoyens.

La collecte de données de cette étude a été réalisée du 28 novembre au 15 décembre 2019 auprès de 2 800 usagers et non-usagers du transport collectif âgés de 18 ans et plus.



Sondage sur la complémentarité des modes actifs et collectifs

Un sondage portant sur la complémentarité des modes de déplacement actifs (tels que le vélo ou la marche) et collectifs a permis d'enrichir une étude de Vélo Québec commandée par l'Autorité qui portait sur l'accès à pied et à vélo aux sites de transport collectif. Ce sondage a été réalisé du 18 au 26 juin 2019 auprès de 370 usagers hebdomadaires du transport collectif âgés de 18 ans et plus.

L'exercice a permis d'estimer l'accès actuel au transport collectif en modes actifs, de mesurer l'intérêt à l'égard de nouveaux aménagements des points d'accès et l'impact que ceux-ci pourraient avoir. Il a également permis d'identifier les facteurs de succès pour favoriser l'accès au transport collectif en modes actifs.

Le programme des immobilisations 2020-2029

Le Programme des immobilisations 2020-2029 (PDI 2020-2029) de l'Autorité a été adopté le 27 septembre 2019 par son conseil d'administration et le 12 décembre par le Conseil de la CMM. Ce document présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité, pour son territoire constitué des 82 municipalités qui forment la CMM, la réserve indienne de Kahnawake et la Ville de Saint-Jérôme.

Le PDI 2020-2029 repose sur trois grands piliers : les nouveaux projets structurants à l'étude, les actifs métropolitains et les innovations technologiques. À cela s'ajoutent d'autres projets permettant à l'Autorité de réaliser sa mission.

Pour la période décennale concernée, les investissements s'élèvent à 646,10 M\$, dont 211,70 M\$ en 2020. Le plan de maintien des actifs pour sa part y représente 49,58 M\$ pour la période décennale.

Par ailleurs, des sommes réservées à des études sont prévues au budget d'exploitation 2020 de l'Autorité afin de soutenir les travaux préparatoires qui seront menés pour le compte de l'Autorité dans le développement de ses différents mandats, notamment l'élaboration du PIDTC, du PSD et de la refonte tarifaire, mais également pour des sujets d'intérêt pour le milieu du transport collectif, comme l'accessibilité universelle, la mobilité urbaine et le développement des réseaux.

Le programme a été élaboré dans un contexte où l'Autorité prépare son premier PSD. Ce dernier 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 des services et des infrastructures pour la décennie à venir. Le PSD indiquera également les équipements, les infrastructures et les services nécessaires pour y arriver.



Le plan de maintien des actifs

Le PDI a l'obligation de présenter un plan de maintien des actifs comportant les interventions visant à favoriser la pérennité de ceux-ci, ainsi que le niveau des investissements nécessaires pour y parvenir.

À ce sujet, en 2019, l'Autorité, avec l'appui d'une firme spécialisée, a identifié les interventions à effectuer pour les domaines de la construction suivants : civil, bâtiment, aménagement paysager. Les travaux à réaliser sont de deux types : le maintien des actifs (réfection de surfaces de roulement et de revêtement intérieur ou extérieur de bâtiments, mise aux normes de la signalisation de voies réservées, remplacement de feux bus-bus, etc.) et la résorption du déficit de maintien d'actifs (réfection de système de drainage, réfection de marquise, etc.).

Des travaux sont en cours afin d'affiner la stratégie d'investissements requise pour assurer le maintien des actifs de l'Autorité dans un bon état. Dans l'attente du développement de la stratégie d'investissements, l'Autorité poursuit les actions de maintien visant à conserver ses actifs en bon état de fonctionnement et de service, afin de préserver leur valeur et de minimiser le déficit de maintien de ceux-ci.

Des projets de transport collectif structurants

Des chantiers de grands projets de transport collectif sont en cours. Ces projets, une fois terminés, offriront de nouvelles options en matière de mobilité.

Ainsi, trois améliorations importantes au réseau de transport collectif structurant entreront en service au cours des prochaines années :

- › Le Réseau express métropolitain (REM) dont la mise en service sera graduelle entre 2021 et fin 2023;
- › le service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX, à Montréal et à Laval, en 2023;
- › le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est dont la mise en service est prévue en 2026.

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

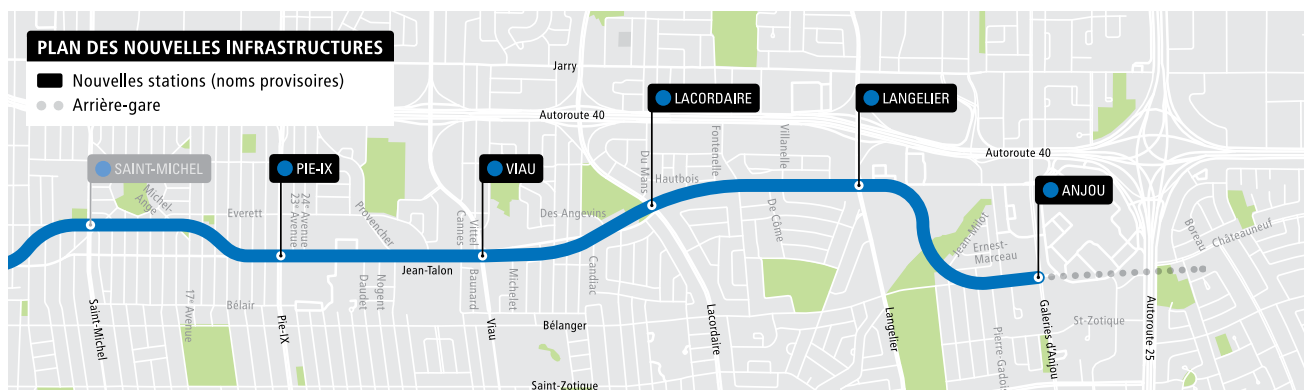
Conformément à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le gouvernement du Québec a procédé en 2017 à l'approbation du dossier d'opportunité (DO) du projet du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et a autorisé l'élaboration du dossier d'affaires (DA).

Rappelons que le projet de prolongement de la ligne bleue du métro comprend cinq nouvelles stations à l'est de la station Saint-Michel dont les noms temporaires sont Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier et Anjou, et qu'il s'étend en tunnel sur plus de 5,5 km de distance, dans l'axe de la rue Jean-Talon. Les travaux de réalisation du métro comprennent également l'ajout de deux terminus d'autobus métropolitains (stations Pie-IX et Anjou) et un stationnement incitatif métropolitain (station Anjou).

La réalisation du DA été confiée au bureau de projet implanté par la STM en 2018. Il est actuellement en cours d'élaboration. L'Autorité demeure toutefois coresponsable du suivi des coûts, de l'échéancier et de la portée du projet.

Un plan de mise en œuvre des mécanismes de financement innovant a été chapeauté par l'Autorité. Ce plan décrit l'usage ainsi que la gouvernance des sommes qui seront nouvellement perçues, tout en définissant et en encadrant les responsabilités des divers partenaires. Ce plan sera annexé au DA.

Le dépôt du DA est prévu en 2020. Les travaux de réalisation débuteront à la suite de l'adoption de ce document très important par le Conseil des ministres et s'échelonneront sur une période d'environ cinq ans.



Source : STM

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

Le projet de SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX, considéré comme l'axe en transport collectif le plus important à l'est de la ligne orange du métro, se caractérise notamment par la mise en place de voies réservées entièrement dédiées aux autobus au centre de la chaussée ainsi que par l'aménagement de stations protégées. Il permettra aux quelque 40 000 usagers quotidiens des services de transport collectif circulant dans cet axe de profiter d'une expérience améliorée grâce à des aménagements sécuritaires, efficaces et agréables.

En 2019, le SRB Pie-IX est passé en phase réalisation. Les principaux travaux de génie civil, dont les travaux de mise à niveau et de déplacement des réseaux techniques urbains, ont débuté. La reconstruction de la chaussée et des trottoirs a été réalisée dans la travée ouest de la chaussée sur les 9 km de la portion montréalaise du projet.

De plus, l'intégration du projet du SRB Pie-IX au prolongement de la ligne bleue a été complétée au début de l'année 2019 afin d'assurer une



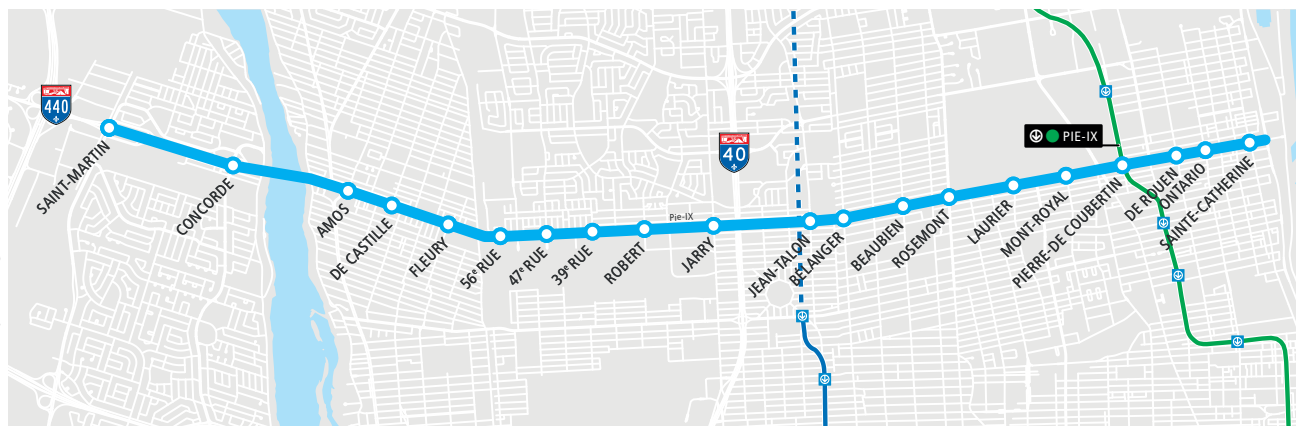
Crédit photo : Projet intégré SRB Pie-IX

connexion avec la future station de métro par un tunnel piétonnier, à l'intersection des rues Jean-Talon et du boulevard Pie-IX.

En mars 2019, le gouvernement du Québec inscrivait dans son budget 2019-2020 le prolongement du projet SRB Pie-IX, dans l'axe du boulevard du même nom, de la rue Pierre-de-Coubertin à la rue Notre-Dame. Le prolongement ajoute 1,7 km et trois nouvelles stations, portant le projet à 20 stations (18 à Montréal et 2 à Laval), réparties sur près de 13 km (11 km à Montréal et 2 km à Laval).

Le bureau de projet SRB Pie-IX, dont la gestion a été déléguée à la STM, a ainsi été mandaté par l'Autorité pour réaliser une mise à jour des coûts du prolongement. Le 25 avril 2019, suivant les conclusions du bureau de projet, le conseil d'administration de l'Autorité a demandé au gouvernement d'autoriser ce changement majeur au projet actuel du SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX. L'Autorité a reçu l'aval du gouvernement. L'année 2020 sera ainsi une année marquante pour la réalisation de ce projet.

Plan du tracé du SRB Pie-IX



Source : Projet intégré SRB Pie-IX



Le Réseau express métropolitain

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 en ajoutant un réseau de transport collectif long de 67 km desservi par un mode de type métro léger.

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 et fiable. De plus, le REM permettra d'offrir un lien direct vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à partir de la Rive-Sud, du centre-ville et de l'Ouest-de-l'Île de Montréal ainsi que depuis le secteur de Deux-Montagnes.

Ententes

En 2019, l'Autorité a poursuivi le travail de coordination des partenaires dans la planification, la mise en œuvre et le financement des mesures d'atténuation des impacts des travaux d'implantation du REM. Ces mesures d'atténuation comprennent des mesures transitoires maintenant un lien en transport collectif concurrentiel à la voiture, des mesures préférentielles, des mesures tarifaires et des mesures d'information et de communication. Une convention d'aide financière entre le gouvernement du Québec et l'Autorité a été signée en mars 2019 pour le versement d'une subvention.

L'Autorité et ses partenaires ont également conclu l'Entente de transition relative aux mesures d'atténuation liées aux travaux du projet du REM. Cette dernière a permis de fixer le cadre budgétaire permettant le déploiement des mesures pour toute la durée de la construction.

Ainsi, le gouvernement du Québec et CDPQ Infra contribuent à hauteur de 192 M\$ pour la mise en place du réseau transitoire du REM.



Atténuation des impacts du chantier du REM

Très rapidement, après l'annonce des diverses phases de travaux du REM au printemps 2018, l'Autorité a réuni l'expertise des partenaires en transport de la région pour planifier et déployer les mesures d'atténuation qui permettront de relever le défi 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 se sont réunis au sein d'une gouvernance flexible qui regroupe les niveaux opérationnel, stratégique et décisionnel.

Cet important travail de concertation et de coordination s'est maintenu en 2019 avec la poursuite des travaux des comités techniques et du comité de coordination qui regroupent les acteurs impliqués dans l'évaluation et la planification des mesures d'atténuation des perturbations dues au chantier du REM.

La fermeture du tunnel sous le Mont-Royal, initialement prévue le 6 janvier 2020 mais repoussée par CDPQ Infra, 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 de nombreuses mesures d'atténuation. Des mesures de services seront déployées, entre autres de nouvelles navettes express, la bonification de services existants, des mesures préférentielles et la transformation de la ligne Deux-Montagnes en navette ferroviaire. De nouvelles infrastructures ont été aménagées pour accueillir certains des services par autobus, dont des voies réservées et de nouveaux quais ou aménagements dans certains terminus.

De concert avec les partenaires de Mobilité Montréal, l'Autorité a également mis en place des mesures d'atténuation tarifaires pour les usagers particulièrement touchés par les travaux du REM. À l'automne 2019, une nouvelle phase de mesures tarifaires en transport collectif a été déployée pour pallier l'interruption de service du train des lignes Deux-Montagnes et Mascouche à venir en 2020. Les usagers de la ligne Deux-Montagnes bénéficieront de la gratuité à bord de la navette ferroviaire entre les gares Deux-Montagnes et Bois-Franc, de même que dans les navettes 964 entre la gare Bois-Franc et la station de métro Côte-Vertu et 405 entre la gare Deux-Montagnes et la gare Sainte-Thérèse. De plus, les usagers inscrits à la mesure tarifaire 2018-2019 de la ligne Deux-Montagnes pourront profiter, au cours de 2020, de cinq mois gratuits sur l'abonnement annuel OPUS+ ou OPUS+ entreprise qui donne accès aux services de transport collectif sur l'Île de Montréal et, par la suite, d'un tarif mensuel de 86,50 \$. Pour les usagers de la ligne Mascouche, un rabais pouvant aller jusqu'à 30 % sur les titres de transport TRAIN ou TRAM sera effectif dès 2020, et ce, jusqu'à la mise en service du REM à la station de correspondance Côte-de-Liesse prévue en 2022.

De nombreuses rencontres citoyennes ont eu lieu en 2019 dans tous les secteurs impactés, afin de rendre disponible l'information aux citoyens. La stratégie d'atténuation a été présentée publiquement le 28 février 2019 et une conférence de presse s'est tenue le 9 septembre 2019 où les représentants de l'Autorité, du gouvernement du Québec et de CDPQ Infra étaient accompagnés par tous les partenaires afin de présenter le détail de l'ensemble des mesures qui seront déployées au cours de cette phase impliquant la fermeture du tunnel sous le mont Royal.

Début des travaux de construction

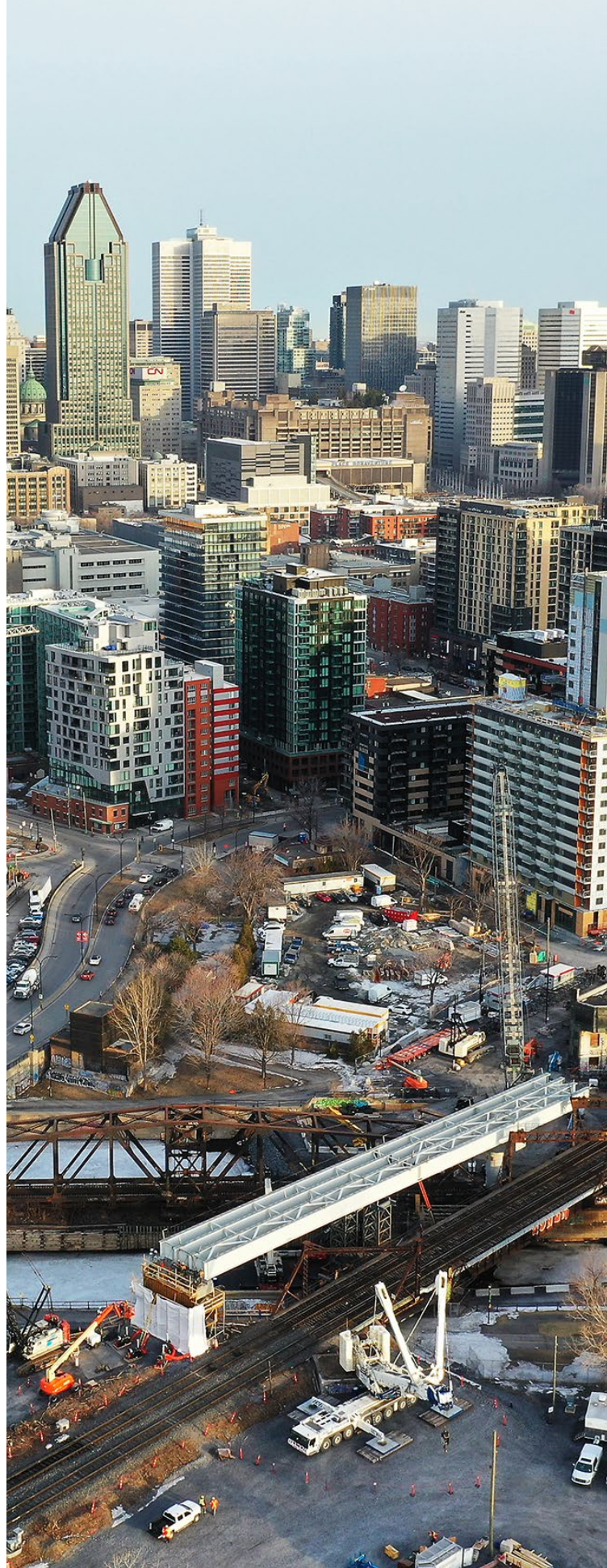
En 2019, les travaux de construction des différents terminus et boucles d'autobus du REM se sont poursuivis, et l'Autorité a assuré un rôle de coordination auprès de l'ensemble des partenaires impliqués pour que la réalisation se fasse en minimisant l'impact sur les usagers des services de transport collectif. Notamment, la fermeture du site propre de la voie réservée sur l'autoroute 10 est survenue en 2019, ce qui a mené à l'aménagement de voies réservées, par CDPQ Infra, pour assurer les déplacements d'environ 25 000 usagers quotidiennement.

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 démarche menée par CDPQ Infra en coordonnant les efforts des OPTC sous sa gouverne et en assurant la liaison avec la CDPQ Infra, les municipalités où le projet est implanté et le gouvernement du Québec.

À cet égard, la mise en service du REM est une occasion de procéder à une refonte de la desserte des réseaux d'autobus, dont – en premier lieu – ceux de la Rive-Sud qui achemineront directement les usagers du transport collectif vers une des nouvelles stations de ce réseau rapide et fréquent, soit la station Rive-Sud ou la station Panama.

D'ailleurs, l'année 2019 a été propice à la concertation et à la consultation de toutes les parties prenantes, dont les citoyens des différentes villes de la Rive-sud qui se sont exprimés sur leurs besoins et leurs attentes envers un service d'autobus révisé et de nouvelles options de trajet et d'intermodalité. En lien avec cette mobilisation, des propositions de plans de desserte seront élaborées par le RTL et exo pour être fin prêt pour l'ouverture du REM à la fin de 2021.



Crédit photo : REM

La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

En collaboration avec ses partenaires, l'Autorité assure la coordination et l'intégration des services de transport adapté et réguliers, afin que les personnes ayant des limitations fonctionnelles puissent bénéficier de services de transport collectif répondant à leurs besoins et habitudes de déplacement, incluant le projet du REM.

Crédit photo: STM



Les activités des instances de concertation de l'Autorité se sont poursuivies avec les milieux associatifs et les différents partenaires (OPTC, CDPQ Infra, MTQ, CMM, OPHQ (Office des personnes handicapées du Québec)). Trois instances ont été mises en place, soit la *Table métropolitaine sur la mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles* et les sous-comités Transport adapté et Accessibilité universelle.

Dans le cadre d'ateliers de travail, nos partenaires ont élaboré une série de recommandations qui ont été déposées comme intrants au Plan stratégique de développement.

L'accessibilité universelle

En mai 2019, l'Autorité a adopté sa Politique d'accessibilité universelle, à laquelle sera rattaché un plan d'action qui sera élaboré en 2020 pour la concrétiser.

Depuis l'automne 2019, la mise en service des ascenseurs au Terminus Centre-ville permet

un cheminement accessible entre le métro Bonaventure, le Terminus Centre-ville et la rue.

L'Autorité procède également au diagnostic de l'accessibilité universelle de ses autres actifs, notamment les terminus, billetteries et stationnements incitatifs afin de permettre aux partenaires impliqués d'avoir une meilleure connaissance de ceux-ci.

Un autre mandat a pour objectif d'identifier des indicateurs d'accessibilité universelle à l'échelle métropolitaine, en collaboration avec les OPTC, la CDPQ Infra et avec la participation du MTQ et de l'OPHQ. La livraison de ce mandat est prévue au cours du premier semestre de 2020. La réflexion entourant l'identification d'indicateurs d'accessibilité universelle à l'échelle métropolitaine (OPTC, CDPQ Infra) se poursuivra en 2020.

En 2019, l'Autorité a également procédé à une étude qualitative portant sur les besoins, les comportements, les aspirations et les défis des personnes ayant des limitations fonctionnelles



et des personnes âgées dans la grande région de Montréal, lors de leur utilisation des réseaux réguliers de transport collectif. Pour ce faire, l'Autorité a mis en place des groupes de discussion où étaient présents des usagers ayant utilisé les services de transport collectif sur l'ensemble du territoire.

Le développement d'une charte de couleurs accessibles, la mise en accessibilité de l'application Chrono et l'élaboration d'une signalétique métropolitaine respectant les critères d'accessibilité universelle ont été amorcés.

Le transport adapté

En 2019, l'Autorité a mis en branle un vaste chantier sur le transport adapté qui permettra de brosser le portrait de la clientèle, de la mobilité et des services de transport adapté sur son territoire. Ce chantier se conclura en 2020, et il est prévu que soit élaborée une vision du développement du transport adapté pour les dix prochaines

années, en tenant compte de l'évolution de l'achalandage, du vieillissement de la population et des besoins de déplacements.

Également, un sondage sur les besoins de déplacements et la mobilité des usagers du transport adapté sera conduit au courant de 2020. Cette étude quantitative permettra d'approfondir nos connaissances sur la part modale en transport adapté de la clientèle, les habitudes de mobilité en fonction de la saison et de la période de la journée, ainsi que le niveau de dépendance à l'automobile.

En collaboration avec exo, l'Autorité mène une démarche visant à harmoniser les services de transport adapté sur le territoire des couronnes nord et sud, afin de permettre à la clientèle d'exo de bénéficier d'une offre de services harmonisée. En 2020, avec le soutien des OPTC, l'Autorité va travailler à ce que des normes minimales de services sur l'ensemble de son territoire soient élaborées.

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, en collaboration avec les OPTC, travaille à développer une 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 pour la mise en place de la mobilité intégrée.

À terme, la centrale de mobilité offrira de l'information voyageur et des outils permettant de prendre en compte toute la chaîne du déplacement des usagers. Il peut notamment s'agir de la préparation au déplacement ou encore de la possibilité de créer un compte mobilité personnalisé, incluant l'achat de titres et forfaits sur mesure. L'utilisateur aura ainsi une vision 360° des offres de services de mobilité pour l'ensemble du territoire. Les informations fournies par la centrale de mobilité permettront également aux planificateurs de l'offre de transport collectif d'obtenir des indications précieuses sur la nature et la quantité de déplacements sur le territoire. Ceci permettra à terme d'améliorer efficacement le service au bénéfice des usagers.

L'année 2019 a permis de consolider une vision inspirée des meilleures pratiques à l'international ainsi que de poser les premiers jalons d'un plan d'affaires. Une feuille de route guidera ensuite la mise en place progressive de la centrale au cours des prochaines années.

La Ville de Montréal a également remporté le grand prix du Défi des villes intelligentes lancé par le gouvernement du Canada. L'Autorité et la STM sont les partenaires de la Ville de Montréal pour le volet mobilité intégrée de l'initiative. L'Autorité assure la portée métropolitaine de ce grand projet, dont les premiers dispositifs seront visibles à la fin de 2020.

Le Défi offrait la possibilité de concrétiser des projets afin d'adopter une approche de ville intelligente dans le but d'améliorer la vie des citoyens grâce à l'innovation, aux données et aux technologies connectées.



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 impliquant plusieurs modes de transport et de recevoir des alertes personnalisées sur l'état du service en temps réel.

L'année 2019 a été marquée par une première phase d'intégration de BIXI à l'application. Ainsi, les usagers sont désormais en mesure de localiser les bornes et de savoir si des vélos y sont disponibles. Il sera éventuellement possible de réserver les vélos. Les prochains mois verront arriver l'intégration du réseau cyclable métropolitain ainsi que les premiers arrimages avec la centrale de mobilité, tels que l'accès au compte mobilité.

À terme, l'Autorité souhaite bonifier l'application avec l'ajout d'autres services de mobilité durable, dont l'autopartage et le covoiturage, dans une perspective de mobilité intégrée.

De plus, une étude concernant l'accessibilité de l'application a été réalisée en collaboration avec la STM au cours de l'année. Les résultats de celle-ci permettront d'améliorer l'accessibilité universelle de Chrono.

Depuis septembre, une application de bureau est également disponible. En plus du planificateur de trajets offert sur l'application mobile, il est maintenant possible d'anticiper les options de déplacements plusieurs semaines à l'avance. Ainsi, les déplacements des usagers s'en trouvent simplifiés, particulièrement pour ceux touchés par les travaux liés à la construction du REM.

» 3

ORGANISER





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

La contractualisation	40
La délégation des équipements métropolitains.	42
Une démarche collaborative en gestion de portefeuille de projets	45

La contractualisation

L' Autorité s'est vu confier, dans sa loi constitutive, la responsabilité de planifier les services de transport collectif y compris le 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 qui lient l'Autorité et les OPTC doivent notamment contenir :

- › une description détaillée des services 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 mécanismes 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.

La concrétisation de la première génération d'ententes s'est faite en février 2019, dans le cadre d'un colloque international sur la planification et la contractualisation du transport collectif organisé par l'Association québécoise des transports.

Ces ententes ont permis de verser, pour l'année 2019, aux quatre OPTC une rémunération totale de 2,161 G\$.

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 les rôles et responsabilités respectifs, comme prévu 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 2020 – La prochaine génération d'ententes et la mise en œuvre des comités

La première entente signée s'est terminée le 31 décembre 2019 et a fait l'objet d'une reconduction pour l'année 2020, et ce, en conformité avec les modalités prévues à l'entente.

Pour l'année 2021, la prochaine génération d'ententes aura un terme de plusieurs années et introduira des mécanismes liés à la performance.

Afin de favoriser la conclusion d'un accord menant à la signature de ces ententes d'ici au 31 décembre 2020, un comité de concertation réunissant les quatre OPTC et l'Autorité sera mis en œuvre. Ce comité a comme mandat de convenir du contenu des prochaines ententes et des modalités contractuelles sur la base des bonnes pratiques.

Par ailleurs, quatre comités de suivi réunissant un OPTC et l'Autorité seront également mis en œuvre en 2020. Ces comités, qui ont pour mandat de maintenir une saine gestion des ententes, pourront également être mis à contribution pour la bonification des ententes pluriannuelles, notamment par l'identification de pistes d'amélioration des ententes en cours.

La délégation des équipements métropolitains

Bien qu'elle n'exploite pas les services de transport collectif sur son territoire, l'Autorité est propriétaire de certains équipements à vocation métropolitaine. Elle en confie l'entretien et l'exploitation aux OPTC. Parmi eux se trouvent des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées à caractère métropolitain.

Au cours de l'année 2019, les discussions se sont poursuivies avec chacun des OPTC pour les ententes de délégation de gestion des équipements métropolitains. Une première entente a été signée avec la STM.

Les chantiers 2020 des équipements métropolitains

Les dernières ententes pour la délégation de gestion des équipements métropolitains et des billetteries métropolitaines devraient être conclues au début de l'année 2020. Par ailleurs, une table de travail pour amorcer une démarche d'identification d'indicateurs de performance sera mise sur pied avec les OPTC afin d'identifier les meilleures pratiques en la matière.



Liste des équipements métropolitains

Stationnements incitatifs

Cartier
Chevrier
De Montarville
Dorval
Le Carrefour
Montmorency
Namur (est et ouest)
Panama
Radisson
Saint-Martin
Seigneurial
Sherbrooke-Est

Terminus

Angrignon
Cartier
Centre-ville
Côte-Vertu
De Montarville
Dorval
Henri-Bourassa Sud
Le Carrefour
Longueuil
Mansfield
Montmorency
Panama
Radisson

Billetteries métropolitaines

Angrignon
Cartier
Centre-ville (TCV)
Gare Centrale
Gare Lucien-L'Allier
Gare Ste-Thérèse
Gare Parc
Gare Vendôme
Longueuil
Montmorency
Radisson



Les billetteries métropolitaines

L'Autorité a la responsabilité des onze billetteries métropolitaines de la région. Celles-ci font office de guichets intégrés d'information qui permettent à tous les usagers d'avoir un accès simplifié à un ensemble de services harmonisés à travers le territoire métropolitain.

En 2018, la prise en charge par les différents OPTC de la gestion des billetteries métropolitaines s'est concrétisée de façon harmonieuse et sans impact pour la clientèle. Arborant les couleurs de l'Autorité, les billetteries offrent notamment la disponibilité de l'ensemble des titres du RTL, d'exo et de la STL, ainsi que les titres TRAM.

En 2019, un projet-pilote visant à offrir pour une première fois des titres de tous les exploitants de la région au même endroit a été réalisé en collaboration avec la STM.

En effet, depuis le 20 novembre dernier, les services offerts à la billetterie métropolitaine du terminus Angrignon sont dorénavant disponibles à l'Espace client de la STM à l'intérieur de l'édicule de la station de métro. Afin de bien communiquer l'offre de titres de transport aux usagers, un habillage spécifique a été réalisé à l'Espace client de la station.

Une étude de satisfaction de la clientèle au regard des différents services offerts aux billetteries métropolitaines sera réalisée en 2020. Les résultats de l'étude permettront d'identifier les leviers stratégiques d'optimisation du service à la clientèle offert et de suivre l'impact des différentes initiatives mises en place au cours des derniers mois.

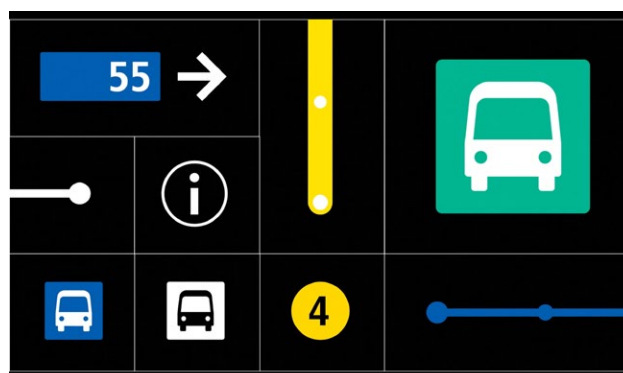
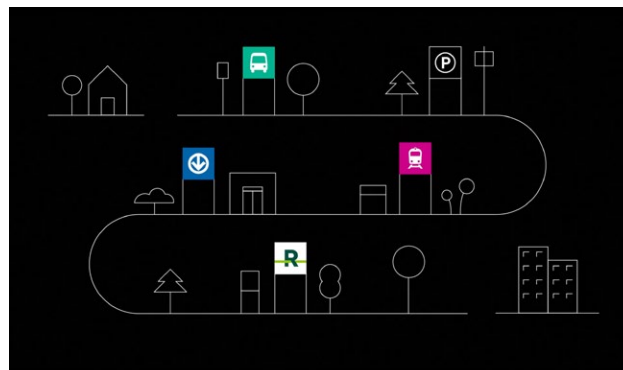
Une première signalétique métropolitaine, plus simple et harmonisée

Pour la première fois de son histoire, la région métropolitaine s'est dotée en 2019 de normes afin d'harmoniser la signalétique dans les équipements de transport collectif sur son territoire.

Ces nouvelles normes seront progressivement déployées dans le métro, les terminus de bus, les gares de trains, les stations du REM, les stationnements incitatifs ou toute autre infrastructure de transport collectif du territoire. Plus simple, intégrée et cohérente, la signalétique métropolitaine est inspirée des meilleures pratiques dans le monde.

En 2018, l'Autorité a mandaté la STM pour développer des normes de signalétique métropolitaine, en collaboration avec exo, le RTL, la STL et le REM qui ont uni leurs efforts au sein d'un bureau de projet.

À terme, cette nouvelle signalétique métropolitaine offrira une expérience simplifiée à l'utilisateur, qui est au cœur de la démarche. Elle a pour but d'informer, de guider et de faciliter les déplacements dans les différents réseaux. Conformément aux principes d'accessibilité universelle, une couleur a été attribuée à chaque mode de transport, laquelle sera utilisée dans l'ensemble des installations.



Source : STM



Qu'est-ce que la signalétique?

La signalétique est un système de communication visuelle regroupant l'ensemble des mots, des signes, des éléments visuels et/ou d'affichage nécessaire à l'orientation et au déplacement des utilisateurs d'un espace physique.

La billettique REM

Dans le cadre du projet du REM, l'Autorité est responsable de la fourniture, de l'installation, de l'entretien, de l'approvisionnement 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.

D'ailleurs, en 2019, l'entente déléguant la gestion du projet à la STM a été signée entre les deux organisations. Cette entente établit notamment les rôles et responsabilités des parties ainsi que la gouvernance du projet, dont l'Autorité reste le maître d'œuvre. L'Autorité demeure responsable d'entériner toutes les orientations en matière d'expérience client et de choix des équipements.

En 2020, l'Autorité et la STM poursuivront leurs travaux. L'Autorité devra également procéder à l'octroi du contrat pour la fabrication des équipements de vente et de perception.



Une démarche collaborative en gestion de portefeuille de projets

L'Autorité réalise de nombreux projets pour soutenir l'exécution de sa mission et de ses activités courantes. Par conséquent, afin de mieux planifier ses investissements, l'Autorité a entamé une démarche visant à se doter de processus et d'outils, basés sur les meilleures pratiques qui permettront de mieux soutenir sa mission.

Les objectifs prioritaires de la démarche sont les suivants :

- › apporter une clarté sur les investissements;
- › encadrer l'approbation des investissements;
- › adopter une gouvernance adaptée et encourager l'apport multidisciplinaire.

La démarche se veut simple et incrémentale afin d'avoir un impact rapidement et sera par la suite bonifiée en 2020, notamment avec l'arrivée de documents fondateurs, dont le PSD.

>4

FINANCER





Pour se donner les moyens de réaliser nos ambitions

La Politique de financement.....	48
Le cadre tarifaire	49
Le cadre financier 2020	50
Les redevances de transport.....	51

La Politique de financement

En vertu de l'article 72 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, l'Autorité doit élaborer et adopter une Politique de financement. Adoptée en 2017, la première politique de l'Autorité vise à assurer la continuité des services de transport collectif dans le contexte de la nouvelle gouvernance et à introduire de manière progressive les principes d'établissement des contributions municipales et des ententes de services entre l'Autorité et les OPTC.

La Politique de financement représente l'assise principale sur laquelle s'appuie le financement et le développement des services de transport collectif de la région métropolitaine. Son application permet de poser un portrait complet, cohérent et rigoureux des besoins financiers à court et moyen termes du transport collectif.

La Politique considère l'ensemble des revenus et dépenses du transport collectif de la région métropolitaine. Elle établit le niveau du financement des services de transport collectif par les recettes tarifaires, les modalités d'évaluation de la contribution financière des municipalités et les modalités de la contractualisation des services de transport collectif fournis par les OPTC.

Les objectifs de la Politique de financement sont :

- › d'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;
- › d'établir un équilibre entre les contributeurs au financement du transport collectif en balisant les parts relatives;
- › d'assurer l'utilisation efficiente des revenus de l'Autorité et des ressources allouées aux exploitants;
- › de 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 sont :

- › 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 principe 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.

Une mise à jour de la Politique de financement permettra notamment d'y intégrer le REM et d'apporter certains ajustements découlant des enseignements tirés de ses premières années d'application.



En 2018, l'Autorité a amorcé, en collaboration avec ses principaux partenaires, la démarche de la refonte tarifaire. Cet exercice vise à mettre en place une structure tarifaire simple, équitable et harmonisée sur l'ensemble du territoire.

Le cadre tarifaire

L'Autorité possède les compétences exclusives pour établir le cadre tarifaire des services de transport collectif sur son territoire, y compris ceux du transport adapté. C'est du cadre tarifaire des services de transport collectif que découlent les titres et forfaits de transport utilisés au quotidien par les usagers du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Le cadre tarifaire renvoie à l'encadrement du tarif, c'est-à-dire le prix associé à chaque titre ou forfait de transport. À l'intérieur du cadre tarifaire, le tarif peut être modifié ou indexé. Le conseil d'administration de l'Autorité adopte le cadre tarifaire l'année qui précède son entrée en vigueur. Le cadre tarifaire de l'année 2020 a été approuvé par le conseil d'administration de l'Autorité le 31 octobre 2019. Il tient compte à la fois de l'inflation, de l'augmentation des coûts d'exploitation des services de transport collectif et du maintien de l'équilibre du financement des services par les usagers.

Le cadre financier 2020

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'adoption de son budget annuel ainsi qu'à la ratification des ententes avec les OPTC. Ce processus permet à la direction de l'Autorité et à ses partenaires d'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 partenaires financiers (municipalités, gouvernements, automobilistes et usagers) identifiés dans la Politique de financement de l'Autorité.

Le cadre financier constitue 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 collaborative qui respecte un échéancier établi au préalable. Le cadre financier 2020 a été amorcé en début

d'année 2019 par des rencontres avec les municipalités et chacun des OPTC. Il a donné lieu à plusieurs échanges tout au long de l'année 2019 jusqu'à l'adoption en octobre du budget 2020 de l'Autorité.

L'élaboration du cadre financier de l'Autorité a permis de statuer sur les niveaux de services souhaités, les besoins financiers associés à la fourniture des services de transport collectif et la capacité de payer des partenaires financiers.

En 2020, les dépenses totales pour la région métropolitaine de Montréal relevant de l'Autorité s'élèvent à 3,4 G\$, soit 2,3 G\$ pour les dépenses d'exploitation et 1,1 G\$ pour les dépenses d'immobilisations. Ces dépenses totales sont en hausse de 7,5 % par rapport à celles établies au budget 2019.

À cet égard, le budget 2020 de l'Autorité prévoit une augmentation des dépenses des OPTC de 7,4 %. Les contributions municipales pour l'année 2020 s'élèvent à 924 M\$, soit une hausse moyenne de 8,3 % par rapport à celles de 2019.

Finalement, le budget 2020 de l'Autorité tient compte des paramètres de contributions fixés par sa Politique de financement : il s'agit d'une cible comprise entre 29 et 33 % pour les contributions des usagers par les recettes tarifaires (28,2 % en 2020) et d'un plafond maximal de 30 % pour les contributions municipales (27,8 % en 2020). Cette dernière mesure a été respectée grâce, notamment, à l'utilisation de 90,3 M\$ de la subvention gouvernementale à titre de soutien à l'Autorité.

Les redevances de transport

La redevance de transport permet de diversifier les sources de revenus pour financer l'implantation de nouveaux services de transport collectif. Ce mécanisme de financement consiste en une contribution des promoteurs immobiliers et des propriétaires fonciers qui bénéficient de la proximité d'une infrastructure majeure de transport collectif.

L'Autorité a mis en place un premier règlement encadrant la perception de redevances de transport pour contribuer au financement du REM en 2018. Au cours de l'année 2019, un peu plus de 41 M\$ ont été collectés par le biais de la redevance de transport et contribueront au financement du REM. Ce montant s'ajoute aux 23 M\$ recueillis au cours des huit premiers mois de l'entrée en vigueur de la redevance en 2018.

Ce mécanisme de financement demeurera en vigueur jusqu'à l'atteinte de la cible de financement de 600 M\$, ou jusqu'à l'expiration du délai de 50 ans prévu par la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*.

La redevance de transport prend la forme d'une contribution versée au moment de la délivrance d'un permis de construction. Encadrée par le Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du REM, la perception de la redevance de transport engage la collaboration des 14 municipalités qui accueilleront une station du REM.

Au cours de l'année 2019, l'Autorité a réuni les représentants des municipalités responsables de la perception de la redevance au sein d'un comité de rétroaction.

Les rencontres de rétroaction ont permis de raffiner l'application du Règlement pour certains types de travaux, soit les travaux visant un changement d'usage. Une révision du Règlement a conséquemment été effectuée et devrait entrer en vigueur en 2020.

Au cours de l'année 2020, l'Autorité continuera d'assurer un rôle de soutien auprès des municipalités dans l'application du Règlement, notamment par la tenue de rencontres de rétroaction et la mise à jour des outils d'aide à l'application du Règlement.

L'Autorité étudiera également la possibilité d'avoir recours à une redevance de transport ou à d'autres mécanismes de financement innovant pour financer l'implantation de nouvelles infrastructures majeures de transport collectif dans la région métropolitaine.

» 5

PROMOUVOIR





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

Des campagnes publicitaires	55
Des mesures tarifaires incitatives.....	60
Des alliances stratégiques qui soutiennent la mobilité durable	62



Ayant pour mission la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine, l'Autorité élabore des campagnes d'information, publicitaires et promotionnelles, en plus de forger divers partenariats avec les forces vives de la mobilité sur le territoire.

Dans les campagnes grand public développées au cours de l'année, l'Autorité se positionne comme un leader en matière de promotion de la mobilité durable.

L'année 2019 a notamment vu naître les premières manifestations de campagnes sociétales à grand déploiement mettant en valeur les avantages du transport collectif ainsi que la participation du public aux grands chantiers de planification en cours.

L'Autorité a ainsi été présente de façon soutenue tout au long de l'année sur différentes plateformes, afin de joindre le plus grand nombre de citoyens et citoyennes de la région, et a ainsi confirmé son positionnement sur la place publique tout en augmentant sa visibilité et sa notoriété.

Faits saillants :

- › 6 campagnes promotionnelles multimédias
- › 2000 inscrits à l'infolettre
- › Plus de 5500 abonnés aux plateformes sociales
- › Portée de près de 3 millions de personnes sur les médias sociaux
- › Près de 236 000 visites, toutes plateformes Web confondues
- › Hausse de 47 % du nombre de visites sur le site artm.quebec, bonifié pour héberger tous les détails en lien avec la mission de l'Autorité
- › Plusieurs commandites et partenariats, entre autres avec BIXI et les Centres de gestion des déplacements (CGD)
- › Plusieurs mesures tarifaires

Des campagnes publicitaires

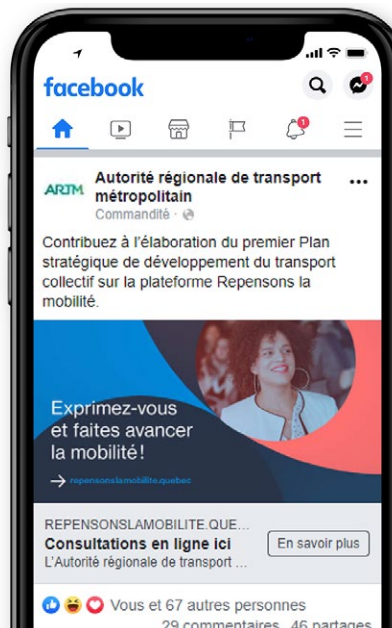
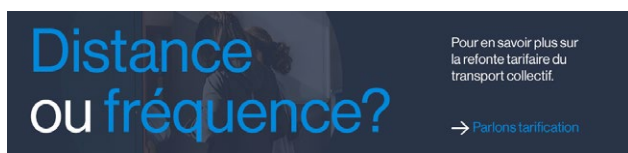


Parlons mobilité

Dans le cadre de la démarche de participation publique entourant l'élaboration du PSD du transport collectif, l'Autorité a développé la plateforme Web « Parlons mobilité ». Cette plateforme informative et interactive présente à la population un portrait global de la mobilité dans la grande région métropolitaine, en vue des consultations publiques à venir.

Initiative inédite en matière de consultation publique sur la mobilité métropolitaine, la plateforme « Parlons mobilité » couvre plusieurs thématiques, dont les modes de transport privilégiés par les citoyens de la région, l'application de la technologie au service de la mobilité et les aménagements propices à la mobilité durable. La plateforme a été visitée près de 30 000 fois et repartagée par de nombreux partenaires institutionnels et de la société civile.

Une campagne promotionnelle 100 % numérique a été déployée sur plusieurs semaines afin d'inviter la population à s'informer sur la plateforme. Mettant l'accent sur les choix collectifs à faire dans le cadre de l'exercice de planification métropolitain en cours, les visuels mettaient en lumière autant des options en lien avec les modes de transport que l'arrimage entre l'aménagement du territoire et le développement de l'offre en transport collectif. Six capsules vidéo informatives ont également été produites et diffusées sur les médias sociaux.



Parlons tarification

À l'image de « Parlons mobilité », l'Autorité a mis en ligne la plateforme Web « Parlons tarification » au printemps 2019. Au cœur de la démarche de refonte tarifaire, qui vise à favoriser et à simplifier l'utilisation du transport collectif et du transport adapté, cette plateforme informative et interactive présente à la population un portrait global des thématiques liées à la tarification, dans le but d'enrichir leur participation aux consultations publiques à venir. Elle a été visitée à près de 35 000 reprises, en plus d'avoir suscité un engouement sur les médias sociaux.

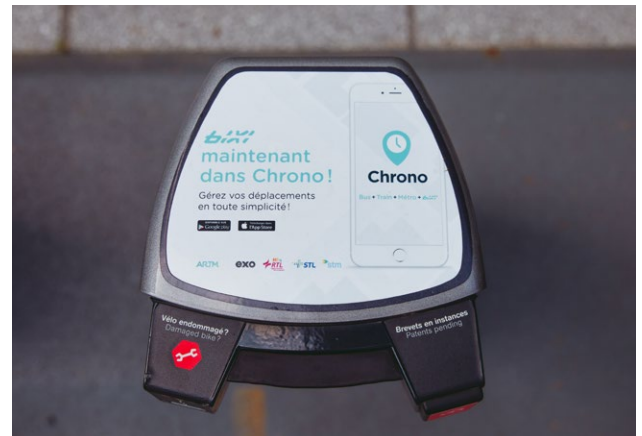
Une campagne promotionnelle 100 % numérique a également été déployée pendant plusieurs semaines afin d'inviter la population à s'informer sur les différents aspects liés à la tarification du transport collectif. Les visuels avaient comme objectif de stimuler une première réflexion sur les paramètres de la tarification. Trois capsules vidéo informatives ont également été produites et diffusées sur les médias sociaux.

Repensons la mobilité : une première étape de consultation publique attendue

L'Autorité est allée à la rencontre des citoyens de la région à l'été 2019 par le biais d'une plateforme de consultation en ligne et d'escouades qui ont sillonné la région afin de recueillir leurs commentaires et préoccupations en matière de mobilité sur le territoire. Cet exercice a permis d'amorcer la rédaction du projet de PSD du transport collectif, qui sera ensuite soumis à une vaste consultation au cours de 2020.

Une campagne publicitaire a appuyé les efforts de mobilisation du public et de la société civile. Tant dans les médias sociaux que sur le Web, les différentes déclinaisons publicitaires mettaient de l'avant la notion de mobilité, de mouvement et de fluidité. Il s'agissait d'une première phase promotionnelle, en prémisses d'une deuxième phase à plus grand déploiement, prévue pour 2020.

Les activités de participation publique de l'été 2019 se sont avérées un franc succès, avec plus de 1 200 personnes et organismes y ayant participé.



Chrono

Chrono est une application mobile, développée de concert avec exo, le RTL, la STL et la STM, qui permet aux utilisateurs du transport collectif de la région métropolitaine de consulter les horaires, de planifier un trajet et de recevoir des alertes personnalisées sur l'état du service.

En plus d'une page Web dédiée à l'application comprenant une vidéo explicative, un blogue et une foire aux questions, des campagnes promotionnelles ont été diffusées au cours de 2019 afin de faire la promotion de Chrono. Plus spécifiquement, des efforts ont été déployés afin de soutenir l'intégration de BIXI dans l'application. De plus, comme les étudiants de la région métropolitaine représentent un segment de la population enclin à télécharger l'application, une campagne publicitaire et un concours leur étant dédiés ont vu le jour à l'automne.

Ces différentes actions promotionnelles ont engendré une hausse des utilisateurs de 29 % par rapport à l'année dernière, portant ce nombre à 82 000.

BIXI maintenant dans Chrono!

350 publicités Chrono réparties sur plusieurs stations BIXI.

Concours et promotion auprès des étudiants

Publicités dans les agendas étudiants, sur le site Web, dans l'infolettre et sur le campus de l'UQAM.

**Vous faites
la différence**

Chacun de vos déplacements
en transport collectif
contribue à une
communauté plus en santé



artm.quebec/repensonslamobilite

ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

**Vous faites
la différence**

Chacun de vos déplacements
en transport collectif
a des effets positifs
sur l'environnement



artm.quebec/repensonslamobilite

ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

**Vous faites
la différence**

Chacun de vos déplacements
en transport collectif
améliore la vitalité
économique de notre région



artm.quebec/repensonslamobilite

ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

Campagne de valorisation du transport collectif

Les déplacements en transport collectif ont de nombreux avantages pour la région, que ce soit sur le plan environnemental, économique ou pour la santé publique. C'est avec l'objectif de valoriser les usagers du transport collectif qu'une campagne publicitaire a été déployée, tant dans les grands quotidiens, les journaux locaux qu'en affichage dans le réseau de transport collectif.

Un article portant sur les grands thèmes exploités par la campagne permettait d'en apprendre davantage sur l'impact positif du transport collectif et sur la démarche d'élaboration du PSD.

D'une portée métropolitaine, cette campagne sociétale a permis de joindre largement les citoyens du territoire, tant dans les médias traditionnels que numériques.

Vous faites
la différence



Chacun de vos déplacements
en transport collectif
a des effets positifs
sur l'environnement

ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

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 à fidéliser les usagers actuels du transport collectif.

Atténuer l'impact des chantiers sur la mobilité

L'Autorité est responsable de la planification et de la coordination de différentes mesures tarifaires, en collaboration avec les OPTC.

Des mesures tarifaires incitatives encourageant les automobilistes à délaissier leur voiture et à utiliser le transport collectif ont été mises en place dans un contexte où plusieurs chantiers routiers majeurs se sont poursuivis en 2019. Des titres de transport ont été remis gracieusement aux automobilistes et certaines lignes de train et d'autobus ont été proposées sans frais aux citoyens.

En effet, les chantiers du pont Mercier et de l'échangeur Turcot ont amené l'Autorité, Mobilité Montréal et le MTQ à bonifier leurs campagnes d'information publique sur les travaux et, ainsi, à faire la promotion du transport collectif comme alternative.

Promouvoir l'intermodalité par des offres tarifaires incitatives

Encore cette année, l'Autorité et les OPTC ont conclu des ententes avec BIXI et Communauto afin de promouvoir les modes de transport durable en complémentarité avec le transport collectif.

Vélopartage

Dans le but d'inciter l'inclusion des modes actifs dans leurs déplacements, les usagers du transport collectif ont pu bénéficier de rabais intéressants sur le service de vélopartage BIXI.

Que ce soit pour un abonnement annuel, un abonnement de 30 jours ou une location de 30 minutes, les usagers du transport collectif ont pu, à certaines conditions, bénéficier de rabais sur BIXI allant de 20 % à 50 %.

Autopartage

Pour les occasions où l'usage d'une voiture est nécessaire, les abonnés du transport collectif ont pu souscrire au service d'autopartage Communauto et bénéficier de privilèges tarifaires intéressants sur les forfaits Liberté et Économique. Les offres tarifaires comme celles-ci permettent de limiter le nombre de voitures qui se retrouvent sur le territoire métropolitain.

Travaux au pont Honoré-Mercier

TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT*

du 26 au 28 juin pour les services suivants :

- Ligne exo4 Candiac
- Autobus des secteurs Sud-Ouest et Haut-St-Laurent qui empruntent le pont

* Des titres de la STM seront remis gratuitement aux usagers du train et des autobus

Mobilité Montréal | Chrono | transports.gouv.qc.ca/pont-honore-mercier | Québec

Récompenser financièrement les usagers fidèles du transport collectif

Deux programmes d'abonnement annuel sont offerts aux usagers du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Ces programmes facilitent le renouvellement du titre mensuel. Selon le programme, sous certaines conditions, des rabais tarifaires peuvent aussi s'appliquer, variant de 6 % à 8 %. En décembre 2019, près de 90 000 usagers étaient abonnés à l'un de ces programmes individuels.

Chacun de ces deux programmes est également disponible en formule corporative, où un employeur peut contribuer financièrement au coût de transport de ses employés en leur octroyant un rabais supplémentaire. En décembre 2019, plus de 500 entreprises avaient adhéré à l'un ou l'autre de ces programmes, incitant ainsi plus de 30 000 employés à demeurer fidèles au transport collectif avec un abonnement corporatif.

En somme, des 7,5 millions de titres mensuels vendus en 2019, plus de 1 million d'entre eux l'ont été par le biais d'un programme d'abonnement annuel.

Gratuité du transport collectif pour la marche pour le climat

Alors que plusieurs centaines de milliers de personnes ont manifesté pour la préservation du climat le 27 septembre 2019, l'Autorité et les membres élus de son conseil d'administration se sont concertés afin d'offrir la gratuité du transport collectif dans l'ensemble du territoire de la région métropolitaine.

Cette initiative a permis de faciliter les déplacements vers le centre-ville de Montréal avec une mesure tarifaire harmonisée à l'échelle métropolitaine, alors que plusieurs rues étaient fermées et que des tracés d'autobus avaient été modifiés.



Des alliances stratégiques qui soutiennent la mobilité durable



Les employeurs : des partenaires de premier plan dans l'amélioration de la mobilité

Plus que jamais, l'apport des employeurs contribue au développement et à la promotion de la mobilité durable auprès de leurs employés.

L'Autorité est fière de maintenir son appui financier aux Centres de gestion des déplacements (CGD) dont la mission consiste à favoriser, auprès des entreprises, des organisations et des institutions situées sur le territoire métropolitain de Montréal, des alternatives à l'auto solo. Par son financement, l'Autorité assure le fonctionnement et la croissance de ces organismes essentiels à la poursuite de notre mission.

En 2019, un troisième CGD, le Centre de gestion des déplacements de l'Est de Montréal et Lanaudière (CGDEML) s'est déployé afin de répondre aux besoins particuliers de ce secteur.

Bien que chaque CGD existant (Voyagez Futé, MOBA et CGDEML) se dédie spécifiquement à une partie du territoire métropolitain de Montréal, tous collaborent en synergie, partagent un même cadre administratif et bon nombre d'outils de travail.

Chaque année, les CGD accompagnent près de 300 organisations dans l'élaboration ou le suivi d'un plan de gestion des déplacements. Ainsi, ils incitent plus de 200 000 employés à choisir les modes de transport durable pour leurs déplacements, par la mise en place d'infrastructures ou de services, comme l'installation d'un stationnement pour vélos sécuritaire, l'accessibilité à une douche, la mise en place d'un programme de covoiturage ou la distribution de clés multiusages BIXI.

Les CGD vont aussi à la rencontre des employeurs et des employés dans le cadre d'activités de représentation. Chaque année, ils organisent neuf grands événements portant sur la mobilité durable et plus d'une soixantaine d'activités de promotion auprès des employeurs et de leurs employés.

Autres partenariats

Dans une perspective de rayonnement, de collaboration et d'échanges soutenus auprès de la communauté œuvrant en mobilité et en développement durable, l'Autorité entretient des liens étroits avec plusieurs organismes, tant sur la scène internationale que locale.

L'Autorité collabore notamment avec des organismes internationaux tels que l'Union internationale des transports publics (UITP), la Fondation du Centre Jacques Cartier, l'Association canadienne du transport urbain, l'European Metropolitan Transport Authorities et l'Association des transports du Canada.

De plus, à l'échelle locale, 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 2019, l'Autorité a contribué à divers événements de l'AQTr en tant que commanditaire et a délégué ses experts à titre de conférencier ou d'animateur. Le colloque « La planification et la contractualisation du transport collectif », au cours duquel les ententes de contractualisation avec les OPTC pour la période 2017-2019 ont été signées, a été un moment fort de l'année.

Le 54^e congrès de l'AQTr, organisé sous le thème « Le transport en 4D : Diversité, Durabilité, Développement et Défis », s'est avéré être l'un des grands événements mobilisateurs du domaine des transports au Québec. L'Autorité a aussi participé au colloque « Le MaadS : plus qu'une tendance », la mobilité intégrée étant au cœur de la mission de l'Autorité.

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 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'événement s'est tenu au mois de septembre 2019. L'Autorité a également soutenu financièrement de nouvelles initiatives liées à sa mission, particulièrement dans le milieu universitaire.

Des alliances avec le milieu de la recherche

Depuis sa création en 2017, l'Autorité soutient plusieurs partenariats avec des chaires et groupes de recherche afin de soutenir un haut niveau d'expertise, tant à l'interne que régionalement.

En s'associant ainsi à la recherche et à l'innovation, l'Autorité agit comme un vecteur d'excellence dans le monde du transport.



Chaire mobilité et MADITUC

L'Autorité soutient la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité en transport de Polytechnique Montréal, qui assure la recherche, le développement et la formation d'étudiants et de professionnels de recherche pour améliorer les méthodes de planification et de développement du système de transport de personnes en milieu urbain. L'Autorité travaille aussi avec le Groupe MADITUC (Modèle d'Analyse Désagrégée des Itinéraires de Transport Urbain Collectif) de Polytechnique Montréal.



Chaire In.SITU

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



Kheops

L'Autorité est partenaire du consortium international de recherche multisectoriel Kheops qui a pour mission de développer un savoir de pointe sur la gouvernance et la gestion des grands projets d'infrastructure. Kheops réalise présentement une étude sur les implications du transport électrique autonome, notamment sur les activités urbaines et la mobilité.



Des experts pour la communauté

L'Autorité peut compter sur une équipe de professionnels passionnés au service de l'amélioration de la mobilité. Que ce soit par leur apport dans le milieu universitaire ou en participant activement aux réflexions entourant les grands défis en matière de mobilité, de concert avec les professionnels du milieu, plusieurs membres de l'équipe ont apporté leur contribution aux communautés locales et internationales.

Les experts de l'Autorité ont ainsi pris part au cours de l'année à de nombreux échanges fertiles, sur des thèmes aussi variés que la planification des transports, la tarification du transport collectif, la gestion de projet ou les finances, entre autres.

Que ce soit dans le cadre de présentations ou de participations à des colloques ou à des congrès, l'équipe de l'Autorité a contribué aux organismes et événements suivants :

- › HEC Montréal
- › Université Concordia
- › Université du Québec à Montréal
- › Université de Montréal et Polytechnique Montréal
- › Association des économistes du Québec
- › Association québécoise des transports
- › Union internationale des transports publics
- › Association canadienne du transport urbain
- › Association des transports du Canada
- › Regroupement des usagers du transport adapté et accessible
- › Transport Research Board
- › Symposium international TransitData2019
- › Congrès Rail Live 2019
- › Colloque « Mobilizing Justice »

>6

GOUVERNANCE





Le conseil d'administration	68
Les comités du conseil d'administration.	79
L'équipe de direction.	84

Le conseil d'administration



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

Le président du conseil d'administration et six membres indépendants ont été nommés par le gouvernement du Québec. La CMM a nommé huit membres, dont trois membres indépendants.



 **Pierre Shedleur**
Administrateur
de sociétés



 **Valérie Plante**
Mairesse
de la Ville de Montréal



 **Martin Damphousse**
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 Révêret**
Professeur associé,
ESG-UQAM



 **Owen Alexander Rose**
Architecte principal,
ROSE architecture



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



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



 **Paul Lewis**
Vice-recteur associé,
Université de Montréal



 **Nicolas Marin**
Président
de Mishmash Média

Les sept membres indépendants désignés par le gouvernement du Québec



PIERRE SHEDLEUR, FCPA, FCA, ASC

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

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 (FCPA). Elle est membre du comité ministériel d'audit d'Affaires mondiales Canada depuis 2014 et fut membre du comité ministériel d'audit de Santé Canada de 2011 à 2019.

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 membre du conseil d'administration de la Caisse Desjardins des Versants du mont Royal, dont elle a assumé la présidence jusqu'en 2019.

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 directrice générale 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 conseil d'administration d'Amélys, entreprise d'économie sociale en soutien à domicile. Elle est membre de l'Association des auteurs en Montérégie (AAM).

En 2013, Mme Laperle a publié *Les mots ravalés*, et en 2016, *Les mots de miel et de fiel*.

M^E LIETTE LEDUC

Directrice principale aux affaires juridiques,
Fonds de solidarité FTQ
Date de nomination : 31 mai 2017
Fin du mandat : 30 mai 2021
Présidente du comité de gouvernance, d'éthique et de
ressources humaines

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

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

JEAN-PIERRE REVÉRET

Professeur associé, département de stratégie,
responsabilité sociale et environnementale de l'ESG-UQAM
Date de nomination : 31 mai 2017
Fin du mandat : 30 mai 2021
Président du comité chargé de la qualité des services
aux usagers des services de transport collectif, membre du
comité de vérification et des finances et membre du comité
de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Docteur en sciences économiques et DEA en écologie appliquée, Jean-Pierre Revéret est retraité de l'Université du Québec à Montréal où il a été professeur depuis 1979. Il y a été premier directeur de l'Institut des sciences de l'environnement. En 1992 et 1993, il a été directeur du département de gestion de l'environnement de l'Université Internationale de langue française pour le développement africain (Université Senghor) à Alexandrie (Égypte). De 1993 à 1995, il a été vice-directeur de l'Académie internationale de l'environnement à Genève. Il a été 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 de 2007 à 2012, il a participé en 2013 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).

NICOLAS MARIN

Président de Mishmash Média
Date de nomination : 19 juin 2019
Fin du mandat : 18 juin 2023
Membre du comité de vérification et des finances et du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Nicolas Marin est président de Mishmash Média, entreprise qui publie *L'actualité*, *Voir* et des publications thématiques comme *Tour du Québec*. Il compte plus de quinze ans d'expérience en gestion dans le secteur du marketing, des médias et des technologies. Précédemment, il était directeur général du bureau montréalais d'OMD, chef de file canadien en planification média. Il a commencé sa carrière en stratégie-conseil chez Deloitte Consulting avant de se joindre au Cirque du Soleil et il a été associé fondateur chez Espace M, une firme spécialisée en stratégie et recherche média.

Nicolas Marin a été président du Conseil des directeurs Médias du Québec (CDMQ), administrateur de la Jeune Chambre de commerce de Montréal JCCM et il a siégé à plusieurs concours visant à souligner l'excellence en marketing. Titulaire d'un M.Sc. Marketing de HEC Montréal, il a reçu en 2008 la bourse CTV Globemedia pour son mémoire de maîtrise à HEC Montréal sur l'encombrement publicitaire.

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

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 (*Transportation, 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

Vice-recteur associé aux relations avec les diplômés, aux partenariats et à la philanthropie de l'Université de Montréal

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

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

Paul Lewis est vice-recteur associé aux relations avec les diplômés, aux partenariats et à la philanthropie à l'Université de Montréal. Il est professeur retraité de 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.

Il participe à d'autres conseils d'administration : Vivre en ville, Vélo Québec et Organisation du Sommet mondial du design.

DIANE MARLEAU

VICE-PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Économiste

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

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

Diplômée de HEC Montréal et disposant d'une double formation de gestionnaire et d'économiste, Diane Marleau œuvre depuis plus de 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 conseil d'administration de Montréal international;
- › Membre du conseil d'administration de la Fondation Montréal inc.;
- › Membre du caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités (FCM);
- › Coprésidente de Métropolis;
- › Ambassadrice mondiale ICLEI pour la biodiversité locale.

MARC DEMERS

Maire de la Ville de Laval

Date de nomination : 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2020

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 d'administration de la CMM, membre du comité exécutif et du conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec, membre du caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités et membre du comité directeur du Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR).

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 détentricrice 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.

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 1986, 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.

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 sont :

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

En 2019, ce comité a tenu quinze rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › les modifications et suivis au plan d'effectifs de l'Autorité;
- › le rapport annuel 2018;
- › la séance publique du conseil d'administration;
- › les augmentations salariales et de structures 2019;
- › la révision de diverses politiques et règlements de l'Autorité;
- › la révision des codes d'éthique;
- › les nominations des membres des comités pour 2019;
- › la révision de l'assurance collective des employés de l'Autorité;
- › l'élaboration du processus et du formulaire d'auto-évaluation du fonctionnement du conseil d'administration;
- › le plan de relève de l'Autorité;
- › la sélection du nouveau directeur général de l'Autorité.

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, à la planification financière, à la tarification, 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
- › Jean-Pierre Revéret
- › Nicolas Marin
- › Paul Lewis
- › Pierre Shedleur, FCPA, FCA, ASC – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2019, ce comité a tenu vingt-neuf rencontres, dont deux téléphoniques, notamment sur les sujets suivants :

- › le budget 2019;
- › le cadre budgétaire 2020-2024;
- › le cadre tarifaire 2019-2020;
- › la préparation des états financiers 2018;
- › la grille tarifaire 2019;
- › le financement des mesures d'atténuation liées aux travaux du REM;
- › la validation des emprunts à long terme effectués par l'Autorité;
- › la mise à jour de la Politique de financement;
- › la gestion de la trésorerie de l'Autorité;
- › la gestion des risques de l'Autorité;
- › le suivi des litiges de l'Autorité;
- › le renouvellement du portefeuille d'assurances de l'Autorité 2019-2020.

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 d'une saine gouvernance et du respect de la politique de gestion contractuelle adoptée par le conseil d'administration. Son rôle de vigie s'exerce sur ce qui concerne le portefeuille de projets de l'Autorité et dans le domaine des projets majeurs de l'Autorité, incluant 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
- › Robert Proulx, membre externe indépendant
- › Owen Alexander Rose
- › Pierre Shedleur, FCPA, FCA, ASC – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2019, ce comité a tenu treize 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 contrats de services de gestion et d'entretien des sites de l'Autorité situés sur son territoire;
- › les mesures d'atténuation liées aux travaux du REM;
- › la gestion de portefeuille de projets de l'Autorité;
- › les équipements de vente et perception des titres du REM;
- › le plan d'action en matière de technologies de l'information;
- › la mobilité intégrée régionale.

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

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

Il a pour fonction d'élaborer des orientations dans 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 notamment le suivi et l'évaluation de la qualité des services offerts dans les billetteries métropolitaines et l'harmonisation des normes et politiques des exploitants.

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

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

En 2019, ce comité a tenu six rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › les billetteries métropolitaines – sondages;
- › les perspectives de développement durable;
- › les méthodes d'évaluation de la qualité des services dans certaines OPTC;
- › les mesures d'atténuation liées aux travaux du REM;
- › l'harmonisation des normes de services et tarifs en transport adapté (exo);
- › la mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles;
- › le positionnement de marque de l'Autorité.

La tenue de rencontres de comités conjoints ou élargis

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 afin de réunir une expertise variée apportée par les membres. Ces rencontres ont porté notamment sur les sujets suivants :

- › la refonte tarifaire du transport collectif;
- › le projet de Plan stratégique de développement de l'Autorité;
- › le projet de Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 de l'Autorité;
- › le programme des immobilisations 2020-2029 de l'Autorité;
- › les ententes relatives au projet de REM et aux mesures d'atténuation;
- › les ententes de services entre l'Autorité et les OPTC;
- › les mesures d'atténuation relatives à la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine;
- › la mobilité intégrée;
- › le projet pilote de la navette fluviale (Pointe-aux-Trembles);
- › le projet pilote d'un système de covoiturage.

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

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	CONSEIL D'ADMINISTRATION	SÉANCE PUBLIQUE	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT/ ÉLARGI/ TRIPARTITE	REVENU (\$)*
Dampousse, Martin	13/15	1/1	-	-	5/6	-	2/2	21 995 \$
Demers, Marc	14/15	1/1	-	-	0/1	-	-	18 679 \$
Deschamps, Chantal	15/15	1/1	-	-	-	-	-	18 980 \$
El-Geneidy, Ahmed	15/15	1/1	-	-	4/6	-	26/28	37 070 \$
Lafortune, Andrée	14/15	1/1	13/13	28/29	-	7/7	41/42	75 657 \$
Laperle, Pierrette	8/15	0/1	-	-	3/6	-	4/8	18 679 \$
Leduc, Liette	13/15	1/1	-	-	-	15/15	1/1	30 432 \$
Lewis, Paul	10/15	1/1	10/13	14/29	-	-	27/42	46 718 \$
Marin, Nicolas**	7/7	-	-	3/4	1/1	-	2/2	12 649 \$
Marleau, Diane	14/15	1/1	13/13	29/29	-	15/15	42/42	81 386 \$
Parent, Sylvie	14/15	0/1	-	-	-	-	-	18 076 \$
Plante, Valérie	15/15	1/1	-	-	-	-	-	18 980 \$
Revéret, Jean-Pierre	14/15	1/1	-	22/29	6/6	14/15	39/42	70 230 \$
Rose, Owen Alexander	15/15	1/1	11/13	-	6/6	-	32/36	48 527 \$
Shedleur, Pierre	15/15	1/1	13/13	29/29	6/6	15/15	41/42	126 273 \$

* 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.

** Nicolas Marin a été nommé membre indépendant du conseil d'administration de l'Autorité, par décret #639-2019 du gouvernement du Québec, le 19 juin 2019.

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 26 demandes d'accès à l'information en 2019. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes :

DEMANDES REÇUES	26
Acceptées en totalité	4
Acceptées partiellement	5
Refusées	7
Qui relèvent d'un autre organisme public	10

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

L'équipe de direction



Le comité de direction

Annie Schanzenbach

Directrice exécutive,
Finances et trésorerie

Benoît Gendron

Directeur exécutif,
Relation exploitants
et gestion des infrastructures

Daniel Bergeron

Directeur exécutif,
Planification des transports et mobilité

Paul Côté

Directeur général

Marieke Tremblay

Directrice exécutive,
Affaires publiques, marketing
et expérience client

Robert Guertin

Secrétaire général et directeur exécutif,
Affaires juridiques

Manon Lavoie

Chef, Ressources humaines

Rémunération, rémunération variable et autres avantages des dirigeants

	RÉMUNÉRATION 2019	ASSURANCES	RÉGIME RETRAITE	VACANCES
Paul Côté Directeur général	281 981 \$*	Collectives comprenant l'assurance-vie		6 semaines/an
Daniel Bergeron Directeur exécutif Planification des transports et mobilité	196 443 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	5 semaines/an
Benoît Gendron Directeur exécutif Relations exploitants et gestion des infrastructures	197 087 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Robert Guertin Secrétaire général et directeur exécutif Affaires juridiques	189 254 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Annie Schanzenbach Directrice exécutive Finances et trésorerie	175 209 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Marieke Tremblay Directrice exécutive Affaires publiques, marketing et expérience client	196 443 \$	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.

» 7

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS





De l'exercice terminé le 31 décembre 2019

Rapport de la direction	88
Rapport de l'auditeur indépendant.....	89
État consolidé des résultats et excédent accumulé. . .	92
Excédent de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales.....	93
État consolidé de la situation financière	94
État consolidé des flux de trésorerie	95
État consolidé de la variation de la dette nette.	96
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	97
Renseignements complémentaires	117

Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019, 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.

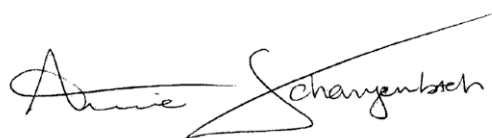
C'est principalement par l'intermédiaire de son comité de vérification et des finances que le conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers consolidés inclus dans le rapport financier. Le comité de vérification et des finances examine les états financiers consolidés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



Benoît Gendron

Directeur général
Autorité régionale de transport métropolitain



Annie Schanzenbach, CPA, CA

Directrice exécutive
Finances et trésorerie

Montréal, le 1^{er} mai 2020

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 2019 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 2019 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 8, 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 obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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 1 mai 2020

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

État consolidé des résultats et excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2019

[en milliers de dollars]	Budget 2019	2019	2018
REVENUS			
Revenus tarifaires	916 030	939 934	901 204
Contributions municipales [note 4]	853 429	808 674	781 822
Subventions à l'exploitation [note 5]	238 007	247 597	258 021
Subventions aux immobilisations [note 5]	69 209	30 176	9 703
Soutien à l'Autorité	99 000	99 000	74 000
Subventions – Réseau express métropolitain	7 060	10 584	3 343
Contributions automobilistes [note 6]	159 278	159 692	157 916
Autres revenus	57 942	62 348	64 954
Total des revenus	2 399 955	2 358 005	2 250 963
DÉPENSES			
Ententes de services			
<i>Contrats de services [note 7]</i>	2 216 278	2 160 758	2 065 182
<i>Délégation – Équipements métropolitains</i>	18 990	16 361	17 174
<i>Délégation – Billetteries métropolitaines</i>	6 903	4 659	4 251
<i>Délégation – Express métropolitain</i>	6 150	6 791	5 720
<i>Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain</i>	10 525	11 727	2 767
	2 258 846	2 200 296	2 095 094
Frais d'administration	28 656	25 041	20 594
Frais d'exploitation	45 526	40 578	41 200
Frais de financement	3 238	3 549	2 742
Total des dépenses	2 336 266	2 269 464	2 159 630
Excédent de l'exercice	63 689	88 541	91 333
Excédent accumulé au début	–	235 708	144 375
Excédent accumulé à la fin	63 689	324 249	235 708

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 2019

[en milliers de dollars]	Budget 2019	2019	2018
FONCTIONNEMENT			
Excédent de l'exercice	63 689	88 541	91 333
Moins revenus d'investissement	(68 579)	(31 194)	(17 201)
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation	(4 890)	57 347	74 132
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	9 415	12 633	8 239
Produit de cession	–	–	2 190
(Gain) perte de cession	–	401	(110)
Prêts et placements			
Remboursement ou produit de cession	–	–	1 630
Gain sur remboursement ou sur cession	–	–	(79)
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	202	(12 983)	(364)
Remboursement de la dette à long terme	(4 604)	(3 471)	(5 556)
Affectations			
Activités d'investissement	(680)	(2 759)	(21 791)
Excédent de fonctionnement affecté	1 286	(48 039)	(74 000)
Dépenses constatées à pourvoir	(99)	–	–
Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales	630	3 129	(15 709)
INVESTISSEMENT			
Revenus d'investissement	68 579	31 194	17 201
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisition d'immobilisations	(97 693)	(44 131)	(29 025)
Prêts et placements			
Émission ou acquisition	(630)	–	–
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	28 434	8 165	2 016
Affectations			
Activités de fonctionnement	680	2 759	21 791
Réserves financières et fonds réservés	–	–	(12 525)
Déficit d'investissement à des fins fiscales	(630)	(2 013)	(542)
Excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales	–	1 116	(16 251)

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre

[en milliers de dollars]	2019	2018
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	27 710	3 619
Placements temporaires [note 9]	130 000	–
Débiteurs [note 10]	467 466	442 983
Placements de portefeuille	104	104
	625 280	446 706
PASSIFS		
Emprunts temporaires [note 11]	41 500	100 000
Créditeurs et charges à payer [note 12]	192 672	155 689
Revenus reportés	40 795	38 990
Subventions reportées	332 502	195 891
Dettes à long terme [note 13]	111 560	86 401
	719 029	576 971
Dette nette	(93 749)	(130 265)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles [note 14]	201 604	170 507
Stocks	4	4
Autres actifs non financiers [note 15]	216 390	195 462
	417 998	365 973
Excédent accumulé [note 16]	324 249	235 708

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

Obligations et droits contractuels [note 18]

Éventualités [note 19]

Événements postérieurs à la date de clôture [note 20]



Benoît Gendron

Directeur général
Autorité régionale de transport métropolitain



Pierre Shedleur, FCPA, FCA, ASC

Président du conseil d'administration

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2019

[en milliers de dollars]	2019	2018
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	88 541	91 333
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissements	12 633	8 239
Autres		
– Don	–	(7 498)
– Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	401	(110)
– Gain sur cession	–	(79)
– Amortissement des frais d'émission	173	(159)
	101 748	91 726
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(24 483)	(186 490)
Créditeurs et charges à payer	47 614	20 897
Revenus reportés	1 805	2 951
Subventions reportées	136 611	192 972
Stocks	–	(2)
Dépôt pour acquisition d'immobilisations	–	(59 664)
Autres actifs non financiers	(20 928)	(135 573)
	242 367	(73 183)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition	(54 762)	(10 030)
Produit de cession	–	2 889
	(54 762)	(7 141)
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Placements temporaires	(130 000)	–
Prêts et participation dans une entreprise publique		
Cession	–	104
Encaisse transférée de la filiale lors de la première consolidation	–	1 673
	(130 000)	1 777
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	35 280	4 398
Remboursement de dettes à long terme	(10 294)	(10 775)
Variation nette des emprunts temporaires	(58 500)	30 000
	(33 514)	23 623
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	24 091	(54 924)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	3 619	58 543
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	27 710	3 619

Les intérêts payés sur les dettes à long terme s'établissent à 3 164 \$.

État consolidé de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre 2019

[en milliers de dollars]	2019	2018
Excédent de l'exercice	88 541	91 333
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(44 131)	(29 025)
Amortissement	12 633	8 239
Produit de cession	–	2 191
Perte (gain) sur disposition	401	(110)
	(31 097)	(18 705)
Variation des stocks de fournitures	–	(2)
Variation des autres actifs non financiers	(20 928)	(195 237)
	(20 928)	(195 239)
Dette nette de la filiale lors de la première consolidation	–	(1 310)
Variation de la dette nette	36 516	(123 921)
Dette nette au début de l'exercice	(130 265)	(6 344)
Dette nette à la fin de l'exercice	(93 749)	(130 265)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

1. STATUTS ET OBJECTIFS 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 service 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 leur 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 établis conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus doit être cohérente avec ces normes.

Les états financiers 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.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Périmètre de consolidation

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

incidence sur le montant présenté au titre des actifs et des passifs, sur les informations à fournir concernant les actifs et les passifs éventuels à la date des états financiers 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, la dépréciation des actifs financiers, la durée de vie utile des immobilisations corporelles ainsi que certaines subventions gouvernementales à l'exploitation.

Comptabilisation des revenus

Revenus tarifaires

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

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

Contributions municipales

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Comptabilisation des charges

Frais reportés liés aux dettes à long terme

Les frais d'émission liés aux dettes 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 aux dettes à long terme. Les dettes à long terme sont présentées déduction faite 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.

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 majeurs 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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'Autorité à 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 charges à payer pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice de même que pour des cotisations à verser dans les exercices subséquents relativement à des services déjà rendus.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Placements temporaires

Les placements temporaires sont constitués de certificats de placement garanti dont les échéances vont de 91 jours à 12 mois, à partir de la date d'acquisition.

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 consolidés de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats consolidés lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

3. ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

L'Autorité n'a adopté aucune nouvelle norme comptable au cours de l'exercice 2019.

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 métropolitain 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, l'Autorité reçoit une subvention du gouvernement du Québec 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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 des 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.

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 exploiter jusqu'en 2024.

Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC)

Le PAFFITC vise à devancer, avec l'aide d'une contribution du gouvernement du Québec et du Canada, la réalisation de projets déjà prévus ou à permettre la réalisation à court terme d'un plus grand nombre de projets d'infrastructures en transport en commun. Plus spécifiquement, il a pour objectif de soutenir les investissements visant la remise en état et l'amélioration des réseaux de transport en commun existants et ceux visant la réalisation d'études en appui aux projets d'expansion de réseau, dont la réalisation est planifiée à plus long terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

6. CONTRIBUTIONS AUTOMOBILISTES

	2019	2018
Immatriculation (A)	62 288	61 239
Taxes sur les carburants (B)	97 404	96 677
	159 692	157 916

(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.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Par ailleurs, le conseil d'administration de l'Autorité a autorisé la signature d'une entente de financement avec la Société des traversiers du Québec prévoyant le versement d'une somme pour un service de navette fluviale.

Le coût annuel des ententes s'établit comme suit :

	Exploitation	Immobilisations	Total 2019	Total 2018
Société de transport de Montréal (STM)	1 280 556	148 421	1 428 977	1 366 497
Réseau de transport métropolitain (RTM)	392 269	43 161	435 430	417 724
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	153 865	4 766	158 631	150 976
Société de transport de Laval (STL)	131 958	4 709	136 667	128 910
Équipements à transférer	653	–	653	1 075
Société des Traversiers du Québec (STQ)	400	–	400	–
	1 959 701	201 057	2 160 758	2 065 182

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 consolidés de l'exercice s'élèvent à 529 \$ (369 \$ en 2018).

9. PLACEMENTS TEMPORAIRES

Les certificats de placement garanti portent intérêt à des taux effectifs allant de 2,45 % à 2,5 %, et leurs échéances se situent au plus tard en mai 2020.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

10. DÉBITEURS

	2019	2018
Municipalités	31 144	11 443
Ministère des Transports du Québec (MTQ)	305 018	337 125
OPTC	48 618	35 949
Gouvernement du Québec	36 719	33 186
Gouvernement du Canada	435	510
Autres	45 532	24 770
	467 466	442 983

11. EMPRUNTS TEMPORAIRES

L'Autorité dispose, pour ses opérations, d'une facilité de crédit d'exploitation échéant en décembre 2023 et pouvant être utilisée sous trois formes différentes, soit des avances à taux variable, des avances à taux fixe ou des avances sous forme d'acceptations bancaires pour un montant maximum autorisé de 200 000 \$ (150 000 \$ en 2018). Les avances à taux variable portent intérêt aux taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 1 % (taux de base canadien de la Banque Nationale du Canada en 2018), les avances à taux fixe avec un terme défini de un à douze mois au taux CDOR majoré de 0,4 % (taux CDOR majoré de 0,35 % en 2018) et les avances par acceptations bancaires au taux CDOR majoré des frais d'estampillage de 0,4 % (taux CDOR majoré des frais d'estampillage de 0,35 % en 2018).

Au 31 décembre 2019, le solde de la facilité de crédit d'exploitation utilisé s'établit à 41 500 \$, porte intérêt à un taux de 2,44 % (taux moyen pondéré de 2,28 % en 2018) et vient à échéance le 6 janvier 2020.

12. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2019	2018
Fournisseurs et charges à payer	98 128	82 931
Subventions à remettre au MTQ	20 361	20 361
Solde de prix de transfert	33 194	33 194
Redevances REM	37 101	18 355
Autres	3 888	848
	192 672	155 689

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

13. DETTES À LONG TERME

En vertu du 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 6 820 \$ de capital et 2 094 \$ d'intérêts.

Les dettes suivantes portent intérêt à taux fixe :

	2019	2018
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	592	767
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – Échéance en 2024	7 874	9 212
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – Échéance en 2025	2 949	3 403
Billet à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt de 4,453 % – Échéance en 2019	–	628
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 3,865 % et 4,235 % – Échéance en 2020	1 577	2 720
Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – Échéance en 2024	3 204	3 836
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 2,911 % et 3 % – Échéance en 2022	4 676	5 805
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,51 % et 3,645 % – Échéance avec des périodes variant entre 2023 et 2042	7 863	8 309
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – Échéance en 2025	2 876	3 314
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – Échéance en 2026	11 395	12 894
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	11 467	12 412
Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3 % et 3,031 % – Échéance avec des périodes variant entre 2028 et 2033	20 521	21 877
Billets à payer avec taux d'intérêt variant entre 2,247 % et 2,548 % – Échéance en 2029	27 141	–
Obligations à payer avec taux d'intérêt variant entre 2,25 % et 2,6 % – Échéance en 2024	8 400	–
	110 535	85 177
Frais d'émission et de gestion des dettes à long terme reportés	(915)	(827)
Allocation forfaitaire pour amélioration locative, actualisée au taux de 3,95 %, échéance en 2033	1 910	2 016
Frais d'émission financés à long terme	30	35
	111 560	86 401

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	Dette totale		Prise en charge par MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2020	14 017	3 213	9 577	2 237
2021	12 777	2 767	8 986	1 922
2022	14 212	2 358	9 214	1 626
2023	15 336	1 916	8 764	1 328
2024	14 281	1 380	8 588	1 041
2025 et années suivantes	39 912	4 027	31 436	2 860
	110 535	15 661	76 565	11 014

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

	Capital	Intérêts
2020	104	74
2021	109	69
2022	113	65
2023	117	61
2024	122	55
2025 et années suivantes	1 345	255
	1 910	579

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts				
Classe d'actifs	Soldes d'ouverture	Acquisitions	Radiation	Soldes de clôture
Bâtiments	106 316	7 965	–	114 281
Infrastructures	84 090	297	–	84 387
Équipements	8 244	215	–	8 459
Informatique et téléphonie	33 817	3 494	–	37 311
Terrains	23 154	–	–	23 154
Immobilisations en cours	26 953	32 160	(401)	58 712
	282 574	44 131	(401)	326 304

Amortissements cumulés				
Classe d'actifs	Soldes d'ouverture	Augmentation	Cession	Soldes de clôture
Bâtiments	33 457	3 092	–	36 549
Infrastructures	48 630	4 123	–	52 753
Équipements	5 886	422	–	6 308
Informatique et téléphonie	24 094	4 996	–	29 090
	112 067	12 633	–	124 700

Valeur comptable nette		
Classe d'actifs	2019	2018
Bâtiments	77 732	72 859
Infrastructures	31 634	35 460
Équipements	2 151	2 358
Informatique et téléphonie	8 221	9 723
Terrains	23 154	23 154
Immobilisations en cours	58 712	26 953
	201 604	170 507

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les créditeurs et charges à payer représentent 9 436 \$ (20 067 \$ au 31 décembre 2018).

Au cours de l'exercice, l'Autorité n'a acquis aucune immobilisation sans contrepartie monétaire.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

15. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2019	2018
Dépôt pour acquisition d'immobilisations – REM	59 664	59 664
Frais payés d'avance – REM	135 549	135 549
Frais payés d'avance – Autres	21 177	249
	216 390	195 462

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.

16. EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2019	2018
Excédent de fonctionnement non affecté	6 329	3 200
Réserves financières et fonds réservés	162 898	113 000
Dépenses constatées à pourvoir	(17 455)	(32 346)
Financement des investissements en cours	(10 636)	(6 763)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	183 113	158 617
	324 249	235 708

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

17. 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 l'organisme à subir une perte financière. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison de ses créances. Au 31 décembre 2019, l'Autorité considère que ces parties seront en mesure de s'acquitter de leurs obligations, puisqu'elle traite majoritairement avec des instances municipales et gouvernementales.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'organisme éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison de ses dettes à long terme et de ses créanciers et charges à payer. Au 31 décembre 2019, 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 des taux fixes au niveau de ses emprunts à court et à long terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

18. OBLIGATIONS ET DROITS CONTRACTUELS

Ententes pour la prestation de services de transport collectif

Au 31 décembre 2019, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 2 366 472 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services de transport collectif au cours de l'année 2020, conformément à la clause de reconduction dans l'entente pluriannuelle de 2017 à 2019.

Gestion d'équipements métropolitains

Au 31 décembre 2019, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 3 434 \$ afin de rémunérer la STM pour sa gestion d'équipements métropolitains au cours de l'année 2020. De plus, le conseil d'administration avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 15 313 \$ pour la gestion par les autres OPTC d'équipements métropolitains au cours de l'année 2020.

Gestion des billetteries métropolitaines

Au 31 décembre 2019, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 3 335 \$ (rapportés sur une base annuelle) afin de rémunérer les OPTC pour leurs services de gestion de billetteries métropolitaines au cours de l'année 2020 et de 1 668 \$ au cours de l'année 2021.

Service d'express métropolitain

Au 31 décembre 2019, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 7 218 \$ afin de rémunérer le RTL pour sa prestation d'un service d'express métropolitain au cours de l'année 2020.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Mesures d'atténuation de la construction du REM

Au 31 décembre 2019, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 33 248 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services supplémentaires au cours de l'année 2020, au titre des mesures d'atténuation de la construction du REM. De plus, le conseil d'administration avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 480 \$ afin de rémunérer la STM pour sa gestion, au cours de l'année 2020, d'équipements métropolitains aménagés dans le cadre de ces mesures d'atténuation.

De plus, l'Autorité s'est engagée, en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de mesures d'atténuation, pour des infrastructures temporaires totalisant 2 521 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2022. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2020	2 491
2021	15
2022	15
	2 521

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 débours 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 de passagers-kilomètres. 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.

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Baux à long terme

L'Autorité s'est engagée par baux, qui viennent à échéance jusqu'en 2067, à verser une somme de 192 719 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2020	6 333
2021	6 359
2022	6 378
2023	6 447
2024 et années suivantes	167 202
	192 719

Autres contrats

L'Autorité s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2024, à verser une somme de 16 674 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2020	13 324
2021	2 003
2022	827
2023	268
2024	252
	16 674

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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 311 930 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2024. 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 :

2020	121 016
2021	118 065
2022	62 517
2023	10 210
2024	122
	311 930

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 :

2020	94 135
2021	88 406
2022	46 911
2023	7 680
2024	30
	237 162

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

19. ÉVENTUALITÉS

Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés à l'Autorité s'établit à 1 507 829 \$. Ces réclamations incluent entre autres une action collective de 1 500 000 \$. Quant au solde des réclamations de 7 829 \$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques. Au 31 décembre 2019, 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 seraient inaccessibles, 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.

Une action collective, intentée au nom des usagers des lignes de train Deux-Montagnes et Mascouche qui ont subi des retards et annulations de services de novembre 2017 à février 2018, a été autorisée en partie par la Cour supérieure le 1er avril 2020. La requête pour autorisation d'exercer une action collective allègue que l'Autorité et exo ont fait défaut de prendre les mesures nécessaires pour assurer les besoins des usagers de ces deux lignes. 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 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

20. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

COVID-19

Après la fin d'exercice, l'écllosion d'une nouvelle souche de coronavirus (COVID-19) a entraîné une crise sanitaire mondiale majeure qui continue d'avoir des incidences sur l'économie globale et sur les marchés financiers à la date de mise au point définitive des états financiers consolidés.

Ces événements sont susceptibles d'entraîner des modifications importantes de l'actif ou du passif au cours du prochain exercice ou d'avoir des répercussions importantes sur les activités futures. L'Autorité a pris et continuera à prendre des mesures à la suite de ces événements afin de minimiser les répercussions. Cependant, il est impossible de déterminer toutes les incidences financières de ces événements pour le moment.

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. L'Autorité devra acquérir ces actifs à la valeur comptable nette, 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 2019, 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.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2019

[en milliers de dollars]	Budget 2019	2019	2018
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Salaires et charges sociales	13 733	12 858	10 190
Honoraires professionnels	4 025	2 801	2 290
Services informatiques	3 262	3 386	3 216
Loyer	1 137	1 401	1 041
Amortissement	923	1 329	843
Intérêts et frais bancaires	828	864	1 397
Autres dépenses	4 748	2 402	1 617
	28 656	25 041	20 594
FRAIS D'EXPLOITATION			
Frais de commission pour ventes de titres	12 043	14 196	13 205
Études	4 247	1 651	1 316
Communication et marketing	2 293	1 432	841
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 244	1 246	1 225
Honoraires professionnels	630	1 869	730
Enquêtes et sondages	927	563	2 053
Frais de restructuration	–	–	6 895
Loyers	226	3 702	3 531
Amortissement	8 492	11 304	7 396
Autres dépenses	8 600	3 624	3 952
Plan des initiatives de développement du transport collectif	6 824	991	56
	45 526	40 578	41 200

Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2019

[en milliers de dollars]	Budget 2019	2019	2018
Rémunération	11 567	11 001	8 737
Charges sociales	2 167	1 856	1 453
Biens et services	67 019	52 204	55 977
Frais de financement	4 050	4 244	3 993
Contributions à des organismes	2 241 418	2 187 125	2 081 231
Amortissement des immobilisations	9 415	12 633	8 239
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	630	401	–
	2 336 266	2 269 464	2 159 630

Renseignements complémentaires – État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2019

[en milliers de dollars]	Budget	Autorité	9227-9702 Québec inc.	Consolidation
REVENUS				
Revenus tarifaires	916 030	939 934	–	939 934
Contributions municipales [note 4]	853 429	808 674	–	808 674
Subventions à l'exploitation [note 5]	238 007	247 597	–	247 597
Subventions aux immobilisations [note 5]	69 209	30 176	–	30 176
Soutien à l'Autorité	99 000	99 000	–	99 000
Subventions – Réseau express métropolitain	7 060	10 584	–	10 584
Contributions automobilistes [note 6]	159 278	159 692	–	159 692
Autres revenus	57 942	56 157	6 200	62 348
Total des revenus	2 399 955	2 351 814	6 200	2 358 005
DÉPENSES				
Ententes de services				
<i>Contrats de services [note 7]</i>	2 216 278	2 160 758	–	2 160 758
<i>Délégation – Équipements métropolitains</i>	18 990	16 361	–	16 361
<i>Délégation – Billetteries métropolitaines</i>	6 903	4 659	–	4 659
<i>Délégation – Express métropolitain</i>	6 150	6 791	–	6 791
<i>Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain</i>	10 525	11 727	–	11 727
	2 258 846	2 200 296	–	2 200 296
Frais d'administration	28 656	23 993	1 049	25 041
Frais d'exploitation	45 526	35 435	5 313	40 578
Frais de financement	3 238	3 549	9	3 549
Total des dépenses	2 336 266	2 263 273	6 371	2 269 464
Excédent (déficit) de l'exercice	63 689	88 541	(171)	88 541

A large teal arrow graphic pointing to the right, starting from the left edge of the page and ending at the word 'ANNEXE'.

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. **Discrétion 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. **Divulgation.** 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 :
- L'avis a été obtenu avant que les faits sur lesquels il se fonde ne se réalisent;
 - L'avis a été déposé auprès du conseil d'administration;
 - Les faits pertinents ont tous été intégralement dévoilés au conseil d'administration de façon exacte et complète; et
 - 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 évènement dont j'ai connaissance et qui serait susceptible de me placer dans une situation de conflit d'intérêts avec l'Autorité.

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

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

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

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

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

Signature : _____

ANNEXE 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 : _____

Acronymes et abréviations

OBJET	DESCRIPTION
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
BCI	Bureau de coordination et d'intégration
CDPQ Infra	Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
CGD	Centre de gestion des déplacements
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
FAP	Fiche avant-projet
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OD	Enquête Origine-Destination
OPTC	Organisme public de transport en commun
PDI	Programme des immobilisations
PIDTC	Plan des initiatives de développement du transport collectif
PSD	Plan stratégique de développement
REM	Réseau express métropolitain
RMVR	Réseau métropolitain de voies réservées
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SRB	Service rapide par bus
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

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