



Rapport annuel
2020

Planifier, organiser,
financer et promouvoir
le transport collectif

Résilience et ambition

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

Introduction	5
La COVID-19 et le cadre financier 2020-2022	14
Le développement du transport collectif	21
La refonte tarifaire	36
Les ententes de gestion et de délégation	40
Promouvoir le transport collectif en temps de pandémie	45
Gouvernance	55
États financiers consolidés	75
Annexe	108



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 un coup d'œil

Le réseau



4

lignes de métro



6

lignes de train



Plus de

600

lignes de bus

13

terminus
métropolitains

12

stationnements
incitatifs

11

billetteries
métropolitaines

Le territoire



83

municipalités



4 000
km²



4 M

d'habitants



8 M

de déplacements
quotidiens

Deux consultations publiques fructueuses



47 000

visites sur la
plateforme Web



156

mémoires, avis,
résolutions ou
lettres reçus et
analysés



Plus de
40
heures
d'audiences
publiques



Plus de
3 000
participants
associés aux
démarches depuis
2018

La pandémie de la COVID-19



Achalandage
en baisse de

56 %



Revenus
tarifaires de

447,7 M\$

en baisse de 52 %



Aide
gouvernementale

483,7 M\$

➤ Le rôle de l'Autorité en temps de pandémie

- › Réviser le cadre financier en lien avec la baisse d'achalandage
- › Fixer les paramètres de l'offre de services
- › En collaboration avec les partenaires, mettre au point un plan d'optimisation
- › Assurer une liaison étroite avec les autorités gouvernementales
- › Épauler les sociétés de transport dans la mise en place de mesures sanitaires
- › Innover et prendre des mesures pour soutenir les usagers

L'année 2020

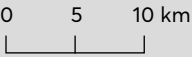
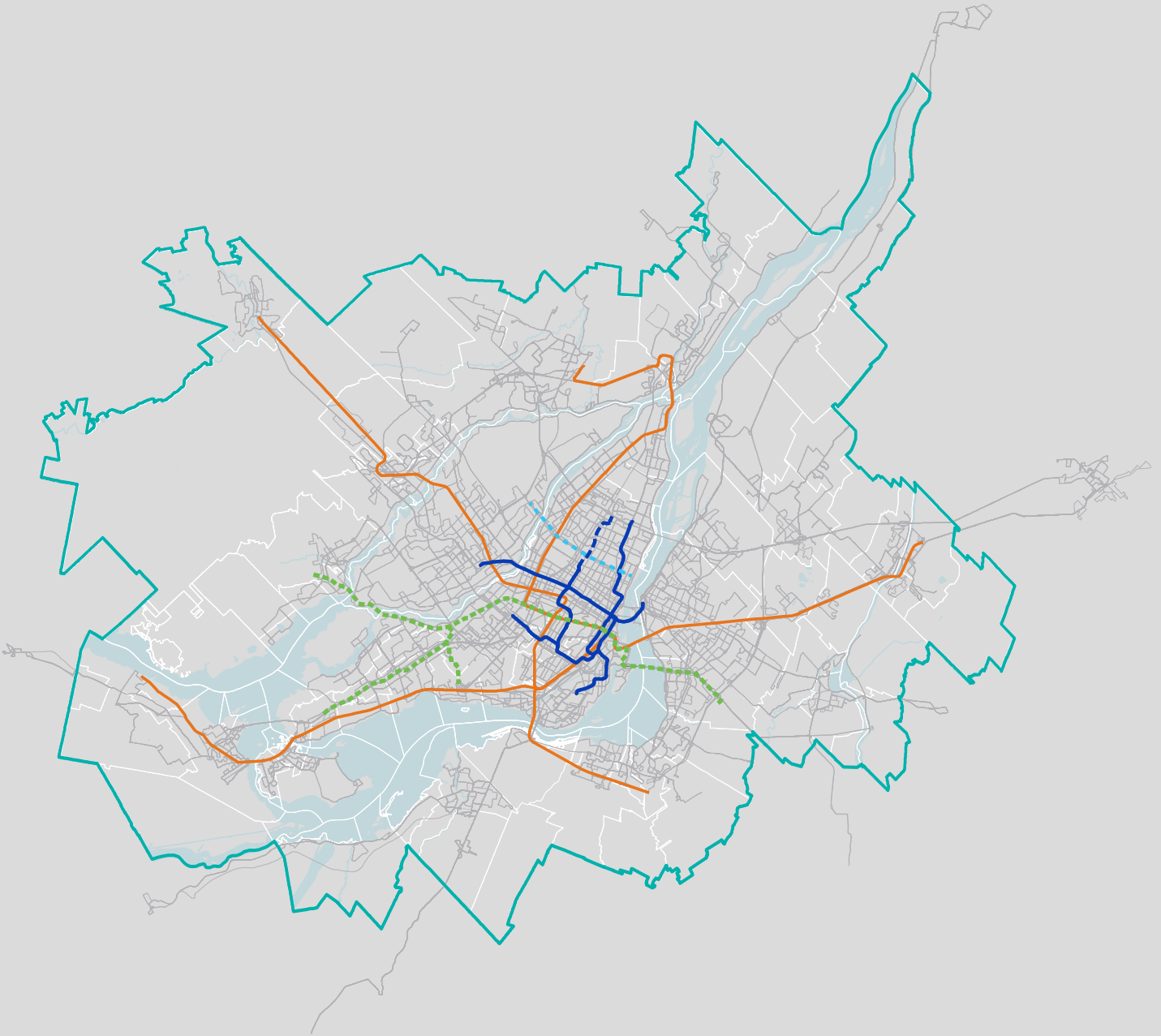
- › Consultation publique et adoption du projet de refonte tarifaire
- › Dépôt du projet de Plan stratégique de développement pour consultation publique
- › Adoption d'un cadre financier 2020-2022













INTRODUCTION

La région métropolitaine de Montréal



-  Territoire de l'ARTM
-  Limites municipales
-  Métro
-  Train de banlieue
-  Autobus
-  Prolongement ligne bleue
-  REM
-  SRB Pie-IX

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.

Agglomération de Longueuil

Boucherville
Brossard
Ville de Longueuil
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Lambert

Agglomération de Montréal

Baie-d'Urfé
Beaconsfield
Côte-Saint-Luc
Dollard-des-Ormeaux
Dorval
Hampstead
Kirkland
L'Île-Dorval
Mont-Royal
Ville de Montréal
Montréal-Est
Montréal-Ouest
Pointe-Claire
Sainte-Anne-de-Bellevue
Senneville
Westmount

Laval

Ville de Laval

Couronne nord

Blainville
Bois-des-Filion
Boisbriand
Charlemagne
Deux-Montagnes
L'Assomption
Lorraine
Mascouche
Mirabel
Oka
Pointe-Calumet
Repentigny
Rosemère
Saint-Eustache
Saint-Joseph-du-Lac
Saint-Sulpice
Sainte-Anne-des-Plaines
Sainte-Marthe-sur-le-Lac
Sainte-Thérèse
Terrebonne

Couronne sud

Beauharnois
Beloeil
Calixa-Lavallée
Candiac
Carignan
Chambly
Châteauguay
Contrecoeur
Delson
Hudson

L'Île-Cadieux
L'Île-Perrot
La Prairie
Les Cèdres
Léry
McMasterville
Mercier
Mont-Saint-Hilaire
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
Otterburn Park
Pincourt
Pointe-des-Cascades
Richelieu
Saint-Amable
Saint-Basile-le-Grand
Saint-Constant
Saint-Isidore
Saint-Jean-Baptiste
Saint-Lazare
Saint-Mathias-sur-Richelieu
Saint-Mathieu
Saint-Mathieu-de-Beloeil
Saint-Philippe
Sainte-Catherine
Sainte-Julie
Terrasse-Vaudreuil
Varenes
Vaudreuil-Dorion
Vaudreuil-sur-le-Lac
Verchères

Kahnawake
Saint-Jérôme



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

L'année 2020 aura été, plus qu'aucune autre, une année remplie de défis sans précédent. L'écosystème du transport collectif, partout dans le monde, a subi de plein fouet les impacts de la pandémie de la COVID-19.

En plus de devoir mettre en place des mesures sanitaires en peu de temps afin d'assurer la sécurité des usagères et des usagers ainsi que du personnel, les sociétés de transport ont observé une baisse marquée de leur achalandage et de leurs revenus tarifaires, qui s'est traduite par d'importants manques à gagner.

Il est remarquable, dans de telles circonstances, que nous ayons réussi à faire face à la crise. Je tiens à souligner la contribution financière du gouvernement du Québec, qui a aidé les sociétés de transport à maintenir une offre de service pour les travailleuses et les travailleurs. Je veux aussi rendre hommage à celles et ceux qui veillent au développement et à la gestion quotidienne du transport collectif dans la région métropolitaine, et qui ont répondu à l'appel de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) pour déployer des solutions rapidement. Nous aurons un autre défi de taille dans les prochains mois, soit celui d'être prêts pour la reprise des activités avec une offre de service à la hauteur des besoins de la population, en dépit des enjeux financiers déjà présents et amplifiés par la crise de surcroît.

Malgré l'ampleur des défis auxquels nous avons fait face, l'année 2020 nous aura tout de même permis de franchir des étapes importantes en matière de transport collectif, en mettant au point une refonte tarifaire attendue depuis longtemps et en soumettant à la population le tout premier projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD).

La refonte tarifaire constitue un vaste projet d'intégration et de simplification de la tarification du transport collectif, dont l'élaboration a reposé sur nombre de consultations au cours des deux dernières années, y compris une vaste consultation publique qui s'est tenue à l'automne 2020. Le projet a été adopté en décembre 2020 et l'implantation commencera en 2021.

De son côté, le projet de PSD, rendu public à l'automne, contribuera à bonifier et structurer le réseau de transport collectif de la région métropolitaine en plus d'accélérer la transition en faveur de la mobilité durable. Ce projet de PSD s'inscrit en cohérence avec les objectifs poursuivis par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, incluant la lutte contre l'étalement urbain, et contribuera à atteindre les objectifs de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec.

La vision d'ensemble s'appuie avant tout sur la nécessité et sur notre volonté de répondre aux besoins des citoyennes et des citoyens, afin d'accroître la part de déplacements effectués en transport collectif, de lutter contre les changements climatiques, d'améliorer la qualité de vie sur notre territoire et de contribuer au dynamisme économique de la région.

En tant que membre du conseil d'administration de l'Autorité, j'ai été, en 2020, aux premières loges. J'ai pu constater l'ampleur des défis et l'énergie déployée par l'ensemble des parties prenantes pour les relever. Grâce à la détermination et à l'engagement de toutes et de tous ainsi qu'au soutien du gouvernement, nous avons pu assurer un service essentiel fiable, tout en faisant avancer les grands projets de transport collectif dans la bonne direction.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

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

Je suis heureux, à titre de président du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), de vous présenter notre rapport annuel pour l'exercice 2020, qui à plus d'un égard a été exceptionnel. En deux mots, ce fut l'année de la résilience et de l'ambition.

Nous avons collectivement démontré notre volonté et notre capacité de résister au choc de la pandémie de la COVID-19, tout en faisant progresser des chantiers majeurs qui sont essentiels pour l'avenir de notre collectivité. Les défis n'ont manqué ni pour l'Autorité, ni pour nos partenaires, ni pour les gouvernements. Nos employés et nos clients, eux aussi, ont dû faire preuve de résilience. Nos concitoyens, toujours aux prises avec la pandémie, peuvent compter sur nous.

En mars 2020, le gouvernement du Québec a déclaré l'état d'urgence sanitaire, et bien que les mesures de confinement aient été adoucies quelque peu pendant la période estivale, elles ont dû être resserrées fortement à l'automne, lorsque la deuxième vague est apparue.

La pandémie a bien sûr entraîné d'importants défis opérationnels, que nos collègues des organismes publics de transport en commun (OPTC) ont relevés. Cette crise sans précédent a demandé l'implantation de mesures spéciales et bousculé les façons de faire, mais grâce à la collaboration de tous, le transport collectif est demeuré sécuritaire et ne constitue pas un foyer de contagion. La pandémie a aussi entraîné, comme ce fut le cas partout ailleurs dans le monde, une chute d'achalandage brutale, et donc une chute tout aussi brutale des revenus.

De concert avec les OPTC, nous nous sommes efforcés, avec succès, de maintenir un service accessible et fiable pour la population, tout en nous attaquant à la question du financement. Dès le mois de juin, le gouvernement du Québec a annoncé la mise en place d'un Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif des personnes (PAUTC), dont les modalités ont été connues en juillet, puis significativement bonifiées en octobre. Combinée aux efforts de l'Autorité et des OPTC, l'aide promise dans le cadre du PAUTC, que nous estimons à quelque 915 M\$ sur trois ans, nous a permis de compléter l'exercice 2020 et de déposer un budget équilibré pour 2021. Il va sans dire que nous remercions le gouvernement du Québec, qui a rapidement réagi et fait preuve de leadership dans la gestion de cette crise.

Personne ne peut prédire à quelle vitesse les choses reviendront à la normale ni dans quelle mesure les changements de comportement de la population et le télétravail auront un impact durable sur la mobilité et le transport collectif. Cela dit, il est déjà évident que l'année 2021 sera, elle aussi, fortement marquée par la pandémie. Nous avons donc, avec nos partenaires, pris le parti de planifier la reprise sur une période de trois ans (2020-2022) et le conseil d'administration a adopté un plan en ce sens à sa séance du 18 décembre 2020.

Ce cadre financier a demandé une dérogation temporaire à la Politique de financement, qui a été acceptée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en novembre. Il prévoit entre autres un service et des dépenses comparables à ceux de 2019, des contributions municipales stables en 2020 et indexées de 2 % en 2021, et des mesures d'optimisation de tous les acteurs. Il faut noter, cependant, que le cadre financier repose sur des hypothèses qui pourraient devoir être revues en 2021, selon l'évolution de la pandémie.

Malgré les ressources considérables qui ont dû être consacrées à la pandémie et à ses effets, deux projets majeurs, tous deux mis au point de concert avec l'ensemble des partenaires municipaux, gouvernementaux, et bien sûr avec les OPTC, ont progressé de manière significative. Bien que la crise sanitaire ait entraîné des retards, l'équipe de l'Autorité est fière d'avoir présenté en septembre le projet de refonte tarifaire, lequel a fait l'objet d'une consultation publique qui s'est terminée en novembre. Accueilli favorablement et bonifié, le projet a été adopté en décembre par le conseil d'administration. L'implantation des premières mesures est prévue en juillet 2021.

Autre avancée majeure, l'Autorité a rendu public le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), fruit d'un vaste effort de concertation, et lancé à son sujet une consultation publique qui mènera à son adoption au début de 2021. Ce plan ambitieux, une première au Québec, découle d'une vision métropolitaine qui confirme un rôle vital et structurant au transport collectif, et à la complémentarité de celui-ci avec les modes actifs et alternatifs. D'ici une dizaine d'années, nous visons à faire passer de 25 % à 35 % la part des déplacements qui seront effectués par le biais d'un mode durable aux heures de pointe.

L'Autorité travaille de très près avec les élus de la région et s'assure que les grandes orientations métropolitaines tiennent compte des réalités et des besoins spécifiques des communautés sur tout le territoire. Dans cette perspective, nous travaillons présentement à améliorer le mode de fonctionnement des cinq bureaux de coordination et d'intégration (BCI), qui réunissent les parties prenantes de chacun des grands secteurs métropolitains (Longueuil, Montréal, Laval, couronnes nord et sud).

En 2022, un premier segment du Réseau express métropolitain (REM) entrera en service, une première section du service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX sera complétée et les travaux du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal auront débuté. Ces projets, bien entendu, figurent parmi les éléments clés du développement du réseau structurant identifiés dans le projet de PSD.

La mise en exploitation de ces nouvelles infrastructures entraînera à compter de 2022 des coûts d'exploitation additionnels pour l'ensemble de l'écosystème, lesquels seront absorbés en partie par l'accroissement de l'achalandage que nous visons. Cependant, l'expansion du système va commander à brève échéance une révision de la Politique de financement, qui doit s'accompagner d'une recherche de nouveaux revenus. À ce titre, nous avons fait des propositions et entamé des discussions avec le gouvernement du Québec, qui mène un exercice en ce sens dans le cadre de la Politique de mobilité durable 2030.

En terminant, je tiens à remercier nos partenaires ainsi que toute l'équipe et les membres du conseil d'administration, et à témoigner de nouveau notre reconnaissance envers le gouvernement du Québec. Ce fut une année très exigeante, alors que nous avons navigué, tous ensemble, sur des eaux inconnues. La rigueur a été au rendez-vous, et je suis très heureux de constater la mobilisation et l'engagement exceptionnels dont chacun a fait preuve.



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



Mot du directeur général Benoît Gendron

L'année 2020 a été exigeante pour l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), et ce n'est certes pas ainsi que nous l'envisagions quand elle a commencé. La pandémie a bousculé nos projets et demandé une attention de tous les instants. Nous avons néanmoins fait des pas de géant dans plusieurs dossiers majeurs, tout en gérant cette crise, et notre équipe peut à juste titre éprouver un sentiment de fierté.

Nous avons rendu public en septembre un projet de refonte tarifaire mis au point de concert avec les organismes publics de transport en commun (OPTC) et qui résulte d'efforts de concertation auprès des parties prenantes et de la société civile, menés depuis 2018. Ce projet a fait l'objet d'une consultation publique à l'automne, à la suite de laquelle il a été bonifié et adopté par le conseil d'administration de l'Autorité le 18 décembre. Fruit d'un travail colossal, la refonte tarifaire simplifiera considérablement la vie des usagers. Nous passerons de 17 grilles tarifaires à une seule et de plus de 700 titres à une centaine. La réforme en question n'entraînera une hausse tarifaire que pour 5 % des usagers et des mesures d'atténuation seront mises en place pour ceux-ci. Mais surtout, ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que tous les usagers, sans exception, auront accès à davantage de services et à un service plus fluide.

En 2021, comme nous en avons pris l'engagement, nous examinerons plus avant le dossier de la tarification sociale, comme nous le demande d'ailleurs la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). De nombreux groupes, au cours de la consultation publique, ont insisté sur cet enjeu et réclamé des mesures pour faciliter l'accès du transport collectif aux personnes moins favorisées. Nous entendons faire des recommandations à cet effet en cours d'année.

En octobre, nous avons déposé notre projet de Plan stratégique de développement (PSD), lui aussi le fruit de consultations avec de nombreuses parties prenantes et d'une collaboration étroite avec les OPTC. Il s'agit d'une première pour la région. Le PSD propose une amélioration des services de transport collectif à l'échelle métropolitaine, à partir d'une vision intégrée basée sur les besoins de la population. Il s'appuie sur une vision à long terme qui a pour but une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, tout en contribuant à la vitalité sociale et économique de toute la région. Le PSD vise à répondre aux orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de

développement (PMAD) de la CMM et de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec. La consultation publique portant sur le PSD s'est terminée au début de 2021.

Plusieurs milliers de citoyens et de nombreux organismes ont participé à ces deux consultations. Les deux initiatives, attendues depuis longtemps, ont été bien accueillies par le public et les parties prenantes, et les commentaires constructifs permettront de bonifier les projets.

Le transport collectif et le transport adapté sont des services essentiels. Grâce aux efforts des OPTC et à leurs équipes, le service est demeuré accessible et sécuritaire en 2020, et il demeurera pour l'avenir prévisible comparable à ce qu'il était juste avant la pandémie. En outre, les mesures de précaution sanitaires mises en place en 2020 seront maintenues. Avec le port du couvre-visage, obligatoire et vite adopté par les usagers, elles contribuent à ce que le transport collectif demeure sécuritaire.

Le dossier de la pandémie a évidemment exigé beaucoup de travail de l'équipe de l'Autorité. Lors de la première vague, au printemps, il a fallu prendre et coordonner une foule de mesures visant à réduire le risque sanitaire et un impact financier qui s'annonçait substantiel. Des ajustements ont été apportés à l'offre de services. Ils ont été sans grandes conséquences sur le public, l'achalandage ayant alors très fortement diminué. La période estivale a permis de mieux cartographier les conséquences financières et de mettre au point des plans d'optimisation, un chantier complexe. Enfin, lorsque les modalités de l'aide gouvernementale ont été connues, en octobre, il a fallu, de concert avec les OPTC, compléter l'exercice budgétaire de 2021.

Le transport collectif est essentiel et contribuera à la relance économique. Dans la région métropolitaine, de grands projets sont en cours ou à l'étude, sur lesquels nous faisons le point plus loin dans le rapport annuel. Des projets qui génèrent une activité économique considérable et qui contribueront à diminuer la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre. Qui contribueront également à l'accomplissement de la vision que met de l'avant le Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Au chapitre des bonnes nouvelles, je suis heureux de signaler que les projets d'infrastructures en cours ont continué d'avancer à bon rythme pendant l'année.

L'Autorité, dans le cadre de la responsabilité exclusive que lui confie la loi en matière de planification, étudiera en 2021 le projet d'expansion du Réseau express

métropolitain (REM), tel que proposé en décembre 2020 par CDPQ Infra. Cette évaluation portera entre autres sur la conformité du projet avec les orientations du PSD et sur sa contribution à l'atteinte des cibles ainsi que sur les impacts sur le développement urbain et les réseaux existants, y compris au chapitre du financement.

L'année 2021 s'annonce, elle aussi, exigeante. La pandémie continue de perturber considérablement toutes les activités et la vie collective en général. Heureusement, des vaccins ont été rapidement développés et ont fait leur arrivée en fin d'année. Il est permis d'espérer une sortie de crise graduelle en 2021. Cela dit, le retour à la normale ne sera pas aussi rapide que nous le souhaiterions tous.

Comme on le voit, les circonstances ont fait de 2020 une année difficile, et ce sera la même chose en 2021. Dans ce contexte, nous sommes fort satisfaits de constater les progrès majeurs de nos grands projets et la mise au point d'une stratégie financière qui a exigé beaucoup de travail de notre part, mais aussi de nos partenaires. J'aimerais donc remercier toutes les parties prenantes et les équipes des sociétés de transport, qui ont fait preuve en 2020 de beaucoup de résilience.

Je remercie surtout, très sincèrement, les administrateurs et tous les membres de l'équipe de l'Autorité. Nos employés ont travaillé à distance presque toute l'année, dans des conditions exigeantes, tandis que notre secteur était sous pression. Alors qu'il s'agissait de ma première année comme directeur général, je suis choyé d'avoir pu compter sur le dévouement hors pair et le professionnalisme d'un groupe tissé serré, passionné par notre mission. Je tiens à mettre en valeur la contribution de tous et à leur exprimer ma reconnaissance.

Enfin, je joins ma voix à celles de la présidente de la CMM et du président du conseil d'administration pour remercier le gouvernement du Québec de l'attention qu'il a portée au transport collectif, alors qu'il était fortement sollicité par les multiples impacts de la pandémie.



Benoit Gendron

Directeur général

A close-up photograph of a person's hand holding a dark red fabric, likely a face mask, in a laboratory or industrial setting. The background is blurred, showing a white sink and a red container. The image is partially obscured by a large white triangular shape on the right side.

LA COVID-19 ET LE CADRE FINANCIER 2020-2022

La pandémie de la COVID-19 a eu un impact important sur l'écosystème du transport collectif. Au-delà des enjeux opérationnels, qui ont représenté un défi, elle s'est traduite par une forte baisse des besoins de déplacement et, donc, de l'achalandage et des recettes tarifaires.

D'autres sources de revenus ont également subi de fortes baisses, notamment les subventions liées aux opérations et les revenus tirés de la taxe sur l'essence. En 2020, les revenus tarifaires ont été de 447,7 M\$, soit 46,2 % du montant prévu au budget de 968,6 M\$.

Bien qu'il soit impossible, au début de 2021, de prédire avec précision les conséquences d'une situation qui demeure volatile, l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) anticipe un manque à gagner d'au moins 1,2 G\$, sur trois ans, de 2020 à 2022. Ce manque à gagner sera principalement compensé par l'aide consentie par le gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif de personnes (PAUTC).

Ce cadre financier a demandé une dérogation temporaire à la Politique de financement adoptée en 2017, approuvée par le conseil d'administration et la Communauté métropolitaine de Montréal. Il exige le respect des modalités du PAUTC, adoptées par le Conseil du Trésor en octobre, notamment le dépôt par l'Autorité de plans d'optimisation des ressources et de rétablissement de l'offre, qui ont été soumis au gouvernement du Québec en fin d'année.

Le respect des paramètres du PAUTC a supposé une compression des dépenses, aussi bien pour l'Autorité que pour les organismes publics de transport en commun (OPTC) qui sont sous sa responsabilité, tout en maintenant une offre et une qualité de service similaires à ce qui prévalait avant la pandémie. Cet effort d'optimisation et l'aide promise par le gouvernement du Québec ont permis à l'Autorité d'approuver en décembre 2020 un budget équilibré (après conciliation fiscale) pour l'exercice 2021. Ce budget prévoit une augmentation de 2 % des contributions municipales liées aux déficits résiduels et une indexation des tarifs aux usagers de 2 %.



Destination	Quai	Information
L-L'Allier	1	
L-L'Allier	1	
L-L'Allier	1	

16.37

masque obligatoire depuis le



Une pandémie mondiale

La pandémie a touché de plein fouet les sociétés de transport collectif de toutes les grandes villes du monde. La chute de l'achalandage a été brutale, des mesures sanitaires exceptionnelles ont été prises et des efforts de sensibilisation de la clientèle ont été nécessaires. Daniel Bergeron, directeur exécutif, Planification des transports et mobilité de l'Autorité, préside le comité des autorités organisatrices de l'Union internationale des transports publics (UITP), qui a procuré aux sociétés membres une plateforme de concertation exceptionnelle pour faire face à la crise. Des contacts et des échanges soutenus ont stimulé la réflexion et permis aux membres de l'UITP de bonifier leurs stratégies en s'inspirant des pratiques et des expériences de chacun.

L'Union internationale des transports publics, basée à Bruxelles, regroupe quelque 1800 entreprises et organismes voués au transport collectif. Cette organisation fondée en 1885 fait la promotion des transports collectifs dans une perspective de développement durable et elle met de l'avant des projets de recherche et de formation en vue de faire progresser la connaissance. Elle procure un forum de discussion exceptionnel pour toutes les organisations engagées dans le transport collectif en zone urbaine.

Le plan d'aide d'urgence au transport collectif des personnes

Confronté à la pandémie, le gouvernement du Québec a rapidement mis en place des mesures visant à prévenir la propagation de la COVID-19 et il a décrété l'état d'urgence sanitaire le 13 mars 2020.

Annoncé en juin et bonifié en octobre, le PAUTC offre aux organismes de transport collectif et de transport adapté une aide financière exceptionnelle afin de pallier les pertes de revenus et les dépenses supplémentaires entraînées par la pandémie, entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022.

L'objectif poursuivi est de garantir la continuité des services de transport collectif et de contribuer à la relance économique.

L'accès à l'aide gouvernementale implique le respect de certaines conditions, comme :

- › le maintien d'une offre de services répondant aux besoins de la population;
- › l'adoption d'un plan de rétablissement de l'offre de services;
- › l'adoption d'un plan d'optimisation des ressources afin de limiter les répercussions de la pandémie sur les résultats financiers. L'effort doit cibler les dépenses ayant le moins d'incidence sur la clientèle et viser un maintien des dépenses récurrentes au niveau de 2019, et ce, pour la durée du programme;
- › le maintien, en 2020, des contributions municipales prévues au budget.

Les catégories de revenus et de coûts admissibles sont principalement :

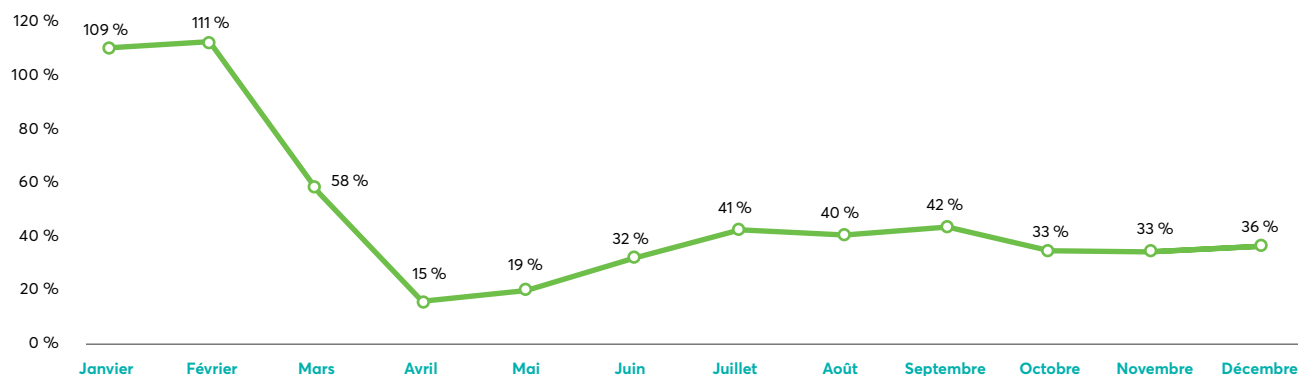
- › les recettes tarifaires provenant des usagers;
- › les revenus autonomes;
- › les revenus provenant des subventions gouvernementales à l'exploitation;
- › les revenus provenant de la taxe sur l'essence;
- › le coût des mesures spéciales entraînées par la pandémie (équipements de protection, dépenses de nettoyage des infrastructures, etc.).

Pour la région métropolitaine de Montréal, à titre d'organisme admissible, l'Autorité a la responsabilité de veiller à la mise au point des plans nécessaires et de rendre des comptes en fonction du cadre financier et des plans convenus, adoptés à l'unanimité par le conseil d'administration de l'Autorité le 18 décembre 2020.

Le confinement mis en place pour lutter contre la première vague de la pandémie, au printemps 2020, a entraîné une forte baisse des besoins en déplacements et donc une baisse d'achalandage qui par moments a atteint environ 90 %.

On a constaté par la suite une lente remontée, mais à l'automne, de nouvelles mesures de confinement ont renversé la tendance. Dans la région métropolitaine, le train a été plus affecté que le métro et le bus. Le bilan a été semblable dans les autres grandes villes du monde.

Un achalandage en baisse de 56 % en 2020 par rapport à 2019





La Politique de financement

La Politique de financement représente l'assise principale sur laquelle s'appuie le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine. Elle procure un portrait complet, cohérent et rigoureux des besoins financiers et des sources de revenus à court et à moyen terme. Elle établit le niveau de financement qui provient des 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.

La Politique de financement poursuit les objectifs suivants :

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

Ses principes directeurs sont les suivants :

- › La simplicité et la cohérence des règles de financement;
- › L'équilibre des revenus et des dépenses;
- › La régionalisation des sources de financement consenties à l'Autorité;
- › Le respect du principe utilisateur-payeur dans l'établissement des contributions municipales;
- › L'atténuation des impacts du cadre financier sur les contributions municipales par le recours à des mesures financières transitoires.

Une mise à jour de la Politique de financement est à prévoir et permettra notamment d'y intégrer le Réseau express métropolitain (REM) et d'apporter certains ajustements.





LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Le projet de Plan stratégique de développement

Le projet de Plan stratégique de développement (PSD) a été rendu public en octobre 2020 et a fait ensuite l'objet d'une consultation publique qui a suscité un grand intérêt de la part de nombreuses parties prenantes.

Fruit d'un travail de longue haleine en collaboration avec les organismes publics de transport en commun (OPTC) et le milieu, le PSD proposé vise à améliorer la qualité de vie des résidents de la région métropolitaine en facilitant leurs déplacements, à contribuer à la lutte contre les changements climatiques et à soutenir la vitalité économique de la région.

Le PSD prévoit augmenter l'offre de services de transport collectif de 60 % d'ici 2035 au plus tard, renforcer le réseau structurant, assurer une couverture harmonisée des services et améliorer l'expérience des usagers, et enfin accroître le financement de façon à maintenir la qualité du réseau. À terme, nous aspirons à ce que la majorité des déplacements des quelque 4 millions de citoyens de la région métropolitaine soit réalisée en modes collectifs ou actifs et à ce que, d'ici 2031-2035, quelque 35 % des déplacements en période de pointe du matin soient réalisés en transport collectif, plutôt que 25 % présentement. Tel que proposé, le projet suppose des investissements additionnels qui pourraient atteindre 37 G\$ sur une période de 10 à 15 ans.

Épine dorsale du système, le réseau de transport collectif structurant (RTCS) capte actuellement plus de 70 % de l'achalandage. Il se définit non par le mode, mais par la fréquence, la rapidité, la fiabilité et l'amplitude des heures de service. Il inclut donc les modes lourds, les services rapides par bus (SRB) et les services directs en période de pointe. Le PSD met l'accent sur la réalisation des projets en cours que sont le Réseau express métropolitain (REM), dont la mise en service est prévue en 2022, le SRB Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

Le PSD suggère de relier les différentes communautés de la région, non seulement dans une perspective pendulaire, mais aussi sur des axes est-ouest, de déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles, et de favoriser une utilisation efficiente des ressources. Il s'appuie sur six grandes stratégies.

Orientations

1 Relier les différentes communautés de la région à l'aide de services de transport collectif performants

2 Déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles offrant une expérience simplifiée et attrayante

3 Favoriser une utilisation efficiente des ressources

Stratégies



Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant

- › Réaliser les grands projets en cours
- › Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant
- › Mettre en place des voies réservées à travers la région métropolitaine



Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire

- › Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité et milieux de vie
- › Articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants



Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins

- › Assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens
- › Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux
- › Améliorer la mobilité des usagers du transport adapté



Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

- › Simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité
- › Favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers
- › Promouvoir une culture de la mobilité durable
- › Maîtriser les avancées technologiques et soutenir l'essor des services de mobilité émergents



Optimiser l'utilisation du système de transport

- › Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif
- › Établir un Réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement
- › Faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif



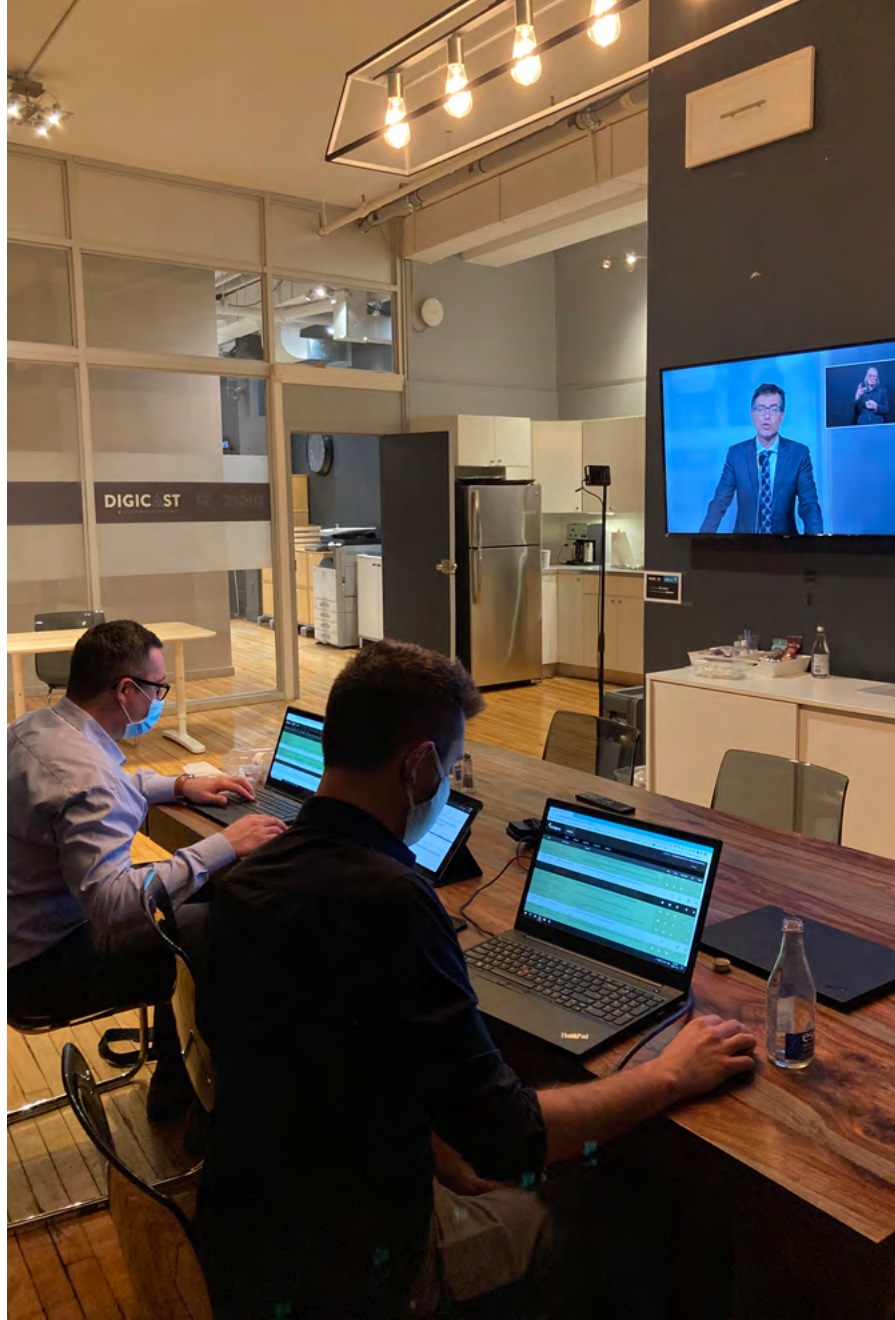
Assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif

- › Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif
- › Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques



PSD : une consultation publique réussie

Le projet de PSD a fait l'objet d'une vaste consultation publique qui s'est déroulée du 27 octobre 2020 au 20 janvier 2021. Pandémie oblige, l'exercice s'est déroulé entièrement en visioconférence. Quatre rencontres d'information ont été tenues, de même que sept séances d'audition de mémoires. Une plateforme Web et une importante campagne de communication ont été mises de l'avant pour susciter la participation du grand public. Des centaines de citoyens se sont exprimés et plus de 100 mémoires, avis, résolutions ou lettres ont été reçus.



ARTM

Diagnostic et enjeux

Défis du système de transport collectif

- RÉDUIRE la saturation du système desservant le centre
- DÉVELOPPER des liens est-ouest dans les différents secteurs
- OFFRIR davantage d'options durables pour éviter la congestion dans certains secteurs
- CONSOLIDER les pôles économiques, des milieux de vie et l'essor des modes actifs
- INTRÉGRER les nouveaux services de mobilité et nouvelles technologies
- RELANCER l'achatandage à la suite de la pandémie de COVID-19
- ADAPTER les services de transport collectif aux besoins d'une population vieillissante et accroître l'offre de transport adapté
- DISPOSER des ressources financières requises pour accroître l'offre de service en transport régulier et en transport adapté

6



Le Plan des initiatives de développement du transport collectif

Adopté en 2018, le Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) comporte une vingtaine d'initiatives importantes qui pavent la voie à la mise en œuvre du PSD. Elles concernent notamment :

- › le développement d'un réseau structurant régional et l'amélioration des dessertes par bus sur le réseau routier supérieur;
- › l'amélioration des déplacements par mode actif en ce qui concerne l'accès aux stations du Réseau express métropolitain (REM), des terminus de bus, des stations et des gares, de l'aménagement urbain et du réseau cyclable métropolitain;
- › la refonte des réseaux de bus 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.

Certains des projets figurant au PIDTC ont été complétés et d'autres se poursuivent, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités, les OPTC et CDPQ Infra.

Les cinq bureaux de coordination et d'intégration (BCI) – un pour chacun des secteurs de la région (agglomérations de Montréal et de Longueuil, Ville de Laval, couronnes nord et sud) – jouent un rôle central dans la coordination de ces projets. Leur mode de fonctionnement sera revu en 2021, afin d'accroître leur efficacité. En outre, un comité d'orientations stratégiques (COS) permet d'assurer une liaison étroite entre l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), les BCI et les autorités gouvernementales.



Le programme des immobilisations

Le Programme des immobilisations 2021-2030 (PDI) de l'Autorité a été adopté le 30 octobre 2020 par le conseil d'administration et le 25 février 2021 par le Conseil de la CMM.

Le PDI, étroitement lié au PSD, trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs qui sont sous la responsabilité directe de l'Autorité, aux projets structurants à l'étude, aux projets technologiques et à d'autres projets qui requièrent des dépenses en capital. Pour la période 2021-2030, les investissements s'élèvent à 426,7 M\$ (dont 161,7 M\$ en 2021), incluant 64,1 M\$ destinés au maintien des actifs existants et incluant également 262,6 M\$ pour compléter le projet du service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX). Le PDI peut être consulté sur le site Web de l'Autorité.

Certaines études (préliminaires, exploratoires ou préparatoires) figurent pour leur part au budget d'exploitation de l'Autorité, par exemple en matière d'accessibilité universelle, de mobilité urbaine ou de développement des réseaux.

Afin de s'assurer d'un encadrement optimal de la gestion de ces investissements, et donc d'une saine gestion des fonds publics, l'Autorité a adopté en 2020 une Politique relative à la gestion de portefeuille de projets de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Cette politique formalise les étapes et les dispositifs de reddition de comptes. Elle a été mise au point en tenant compte des pratiques reconnues en la matière et de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques du Secrétariat du Conseil du Trésor du gouvernement du Québec. Ce processus facilite la planification, la réalisation, le suivi des investissements et, ultimement, aide l'Autorité à mieux remplir sa mission.



La Politique prend en compte les meilleures pratiques reconnues dans le domaine. Ce document circonscrit la gouvernance et les processus d'approbation des investissements en immobilisations et chapeaute les processus d'encadrement corporatif.

Le PDI comprend aussi un plan de maintien des actifs, qui porte sur les interventions et investissements nécessaires pour assurer la pérennité de ceux-ci. 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.).

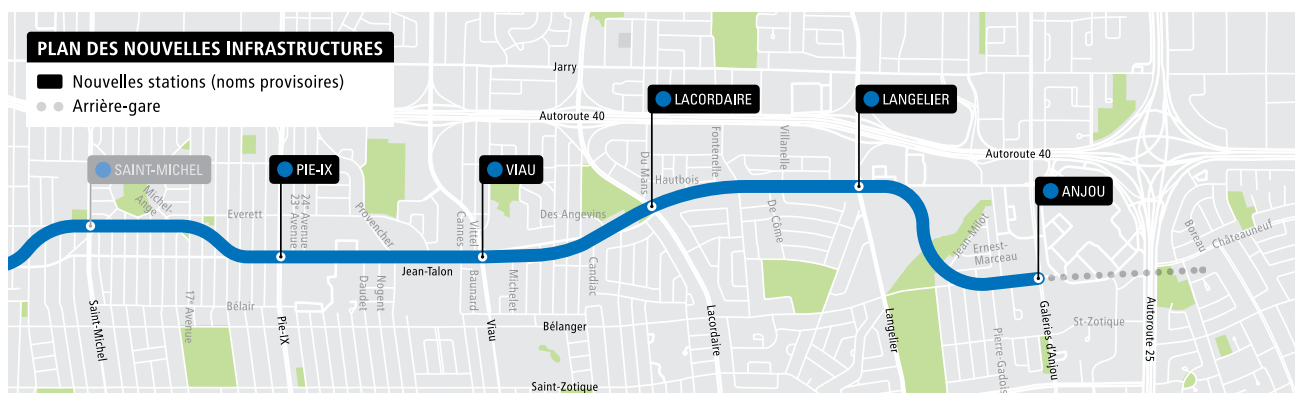
Les grands projets

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Le prolongement de la ligne bleue du métro prévoit l'ajout de cinq stations, sur une distance de 5,8 kilomètres, depuis la station Saint-Michel jusqu'à l'arrondissement d'Anjou. Elles seront situées aux intersections Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier et boulevard des Galeries d'Anjou, en grande partie le long de l'axe Jean-Talon. Ce projet majeur permettra à environ 25 000 usagers en période de pointe du matin de profiter d'un service fiable et rapide, et surtout d'un accès amélioré au réseau de transport collectif structurant, la ligne bleue croisant la ligne orange à la station Jean-Talon.

Deux terminus à vocation métropolitaine sont prévus au projet, de même qu'un stationnement incitatif de 1200 places et un nouveau centre d'attache qui sera localisé à la station Snowdon. Celui-ci permettra notamment le remisage et l'entretien du matériel roulant additionnel que nécessite le prolongement de la ligne bleue.

L'Autorité et la Société de transport de Montréal (STM) partagent le rôle d'organisme public initiateur de projet au sens de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. La STM assure la gestion du projet, qui est en phase de planification.





Crédit photo : Projet intégré SRB Pie-IX

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

Le SRB du boulevard Pie-IX est un projet d'infrastructure de transport collectif qui reliera le boulevard Saint-Martin à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal. Sur une distance de 13 km (11 km à Montréal et 2 km à Laval), il comptera 20 stations et permettra à 70 000 personnes par jour de se déplacer plus rapidement sur cet axe nord-sud majeur et de profiter d'aménagements sécuritaires, universellement accessibles et confortables.

Le SRB Pie-IX prévoit des voies réservées aux bus en site propre (séparation physique avec les voies pour les autres véhicules), des stations d'attente pour les voyageurs ainsi que des feux de circulation prioritaires automatisés permettant d'améliorer la fluidité et la vitesse des bus. Cette performance accrue permettra l'ajout de bus, d'où une fréquence de passage qui pourrait atteindre les deux minutes en période de pointe.

Ce SRB s'intégrera aux réseaux de transport collectif en place et à venir en permettant des correspondances avec la ligne de train de

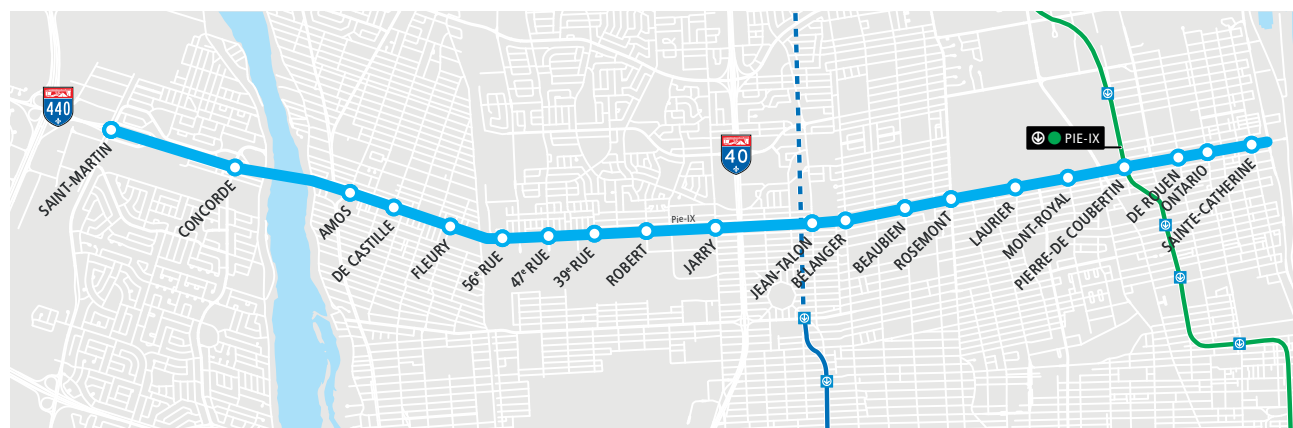
Mascouche, la ligne verte du métro et le futur prolongement de la ligne bleue. Il contribuera ainsi à la décongestion de la branche est de la ligne orange du métro.

L'amélioration du confort et de l'expérience des usagers est au cœur de ce projet puisque chaque station sera munie d'un accès sécuritaire et universellement accessible depuis l'intersection, d'un abri protégé de la circulation, spacieux et confortable, d'une signalétique claire et d'un environnement végétalisé. Des écrans donneront de l'information en temps réel sur les lignes et les heures de passage des bus.

Le projet entraîne la reconstruction et la requalification de cette artère, et l'ensemble des aménagements réalisés en étroite collaboration par l'Autorité et la Ville de Montréal donnera un nouveau visage au boulevard Pie-IX, le rendant plus accueillant et convivial.

Le projet est pris en main conjointement par la Ville de Montréal et par l'Autorité, qui a mandaté la STM pour le réaliser. Le SRB Pie-IX est en construction et la mise en service des premiers tronçons est prévue pour la fin de 2022.

Plan du tracé du SRB Pie-IX



Source : Projet intégré SRB Pie-IX



Crédit photo : REM

Le Réseau express métropolitain

Le REM est un projet de transport collectif dont la réalisation est menée par CDPQ Infra, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Présentement en construction, ce métro léger électrique constituera lors de sa mise en service un ajout stratégique de taille au réseau structurant métropolitain. Le REM comptera dans un premier temps sur un réseau de 67 km et sur 26 stations universellement accessibles, dont trois permettront la correspondance avec le réseau du métro de Montréal. Intégré à la trame métropolitaine et aux réseaux existants, le REM offrira un service rapide et fiable 20 heures par jour, de même qu'un lien direct vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

Initialement prévue pour la fin de l'année 2021, l'inauguration de la branche sud du REM est maintenant prévue pour 2022. Le projet a subi en 2020 des retards attribuables en partie à des

imprévus sur le chantier et à la pandémie. Cela dit, les premières des 212 voitures du REM ont été livrées en cours d'année.

L'Autorité travaille étroitement avec les organismes publics de transport en commun (OPTC) et avec CDPQ Infra à la planification de la mise en service du REM, qui entraîne le besoin d'ajustements dans le réseau de bus, dans un premier temps sur la Rive-Sud. La desserte directe vers le centre-ville sera alors remplacée par une approche de rabattement vers le REM. L'Autorité est également responsable de fournir tous les équipements de billettique.

La construction du REM cause des perturbations qui affectent le service de transport collectif. Depuis 2019, dans le cadre d'une entente formelle à ce titre, l'Autorité orchestre la planification et la mise en place des mesures d'atténuation dont le succès repose sur l'apport de toutes les parties prenantes (OPTC, CDPQ Infra, MTQ, NouvLR, et Mobilité Montréal) et des municipalités ou arrondissements touchés, afin de limiter au minimum les impacts négatifs pour les usagers. Ces mesures sont financées par le ministère des Transports du Québec.

En 2020, les mesures d'atténuation ont permis d'offrir un service de qualité aux usagers des trains de banlieue dans les axes Deux-Montagnes et Mascouche, affectés par la fermeture du tunnel du Mont-Royal en mai et la fermeture définitive de la ligne Deux-Montagnes le 31 décembre 2020. Des services par bus ont été mis en place, en direction du centre-ville ou vers le réseau du métro, et des mesures tarifaires spéciales ont été offertes.



Crédit photo : REM

Projets structurants de transport collectif sur la Rive-Sud

CDPQ Infra a été mandatée par le gouvernement du Québec pour proposer des scénarios pour un projet structurant de transport collectif électrique répondant aux besoins de mobilité dans un axe est-ouest pour les citoyens de Longueuil et de la Rive-Sud, dans l'axe Taschereau-Roland-Therrien. Elle s'appuiera pour ce faire sur des études préliminaires initiées par l'Autorité en 2019.

L'agglomération de Longueuil, avec sa population de plus de 415 000 habitants, est constituée des villes de Boucherville, de Brossard, de Longueuil, de Saint-Lambert et de Saint-Bruno-de-Montarville. Elle constitue le principal centre d'activités de la Rive-Sud de Montréal et de la région de la Montérégie. Les bénéfices de ce projet de transport collectif vont s'étendre aux résidents de la couronne sud qui se rendent dans ce secteur ou vers l'île de Montréal.

Le tracé étudié court de la station Panama du REM jusqu'au boulevard Roland-Therrien, pavant la voie à d'éventuelles extensions vers l'ouest jusqu'à Châteauguay et vers l'est jusqu'à Boucherville. Bref, ce projet innovateur est hautement complémentaire au réseau actuel de transport collectif métropolitain.

Vers un réseau métropolitain de voies réservées

Présentement à l'étape du démarrage, le projet de réseau métropolitain de voies réservées (RMVR) est un projet du MTQ mené en étroite collaboration avec l'Autorité. Il prévoit le déploiement de mesures préférentielles à l'intérieur de l'emprise des autoroutes et routes principales de la région métropolitaine de Montréal. Ce projet, identifié comme intervention prioritaire dans le PSD, a pour principal objectif de mettre en place un réseau structurant de voies réservées accueillant des bus, du covoiturage et des véhicules collectifs à guidage autonome notamment, mais ne s'y limitant pas, dans les corridors autoroutiers 13, 20, 25, 440, 640 et la route 116.



De nouveaux mécanismes de financement

Le développement du transport collectif, s'il demande des ressources financières importantes, entraîne des bénéfices économiques significatifs pour la collectivité dans son ensemble et pour nombre de parties prenantes. Le gouvernement du Québec, les municipalités et l'Autorité collaborent étroitement à l'implantation de nouveaux mécanismes de financement, notamment dans le dossier du REM, mais qui pourront être adaptés à d'autres projets.

Au cours de l'année 2020, environ 34 M\$ ont ainsi été collectés par le biais de la redevance de transport, versée par les promoteurs de certains projets immobiliers. Cette somme s'ajoute aux 64 M\$ encaissés depuis la mise en place du mécanisme en 2018 pour contribuer directement au financement du REM. 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*.

En 2019, l'Autorité a consulté les municipalités qui accueilleront une station du REM, qui sont responsables de la perception de la redevance, afin d'améliorer les modalités d'application du *Règlement concernant la redevance de transport*, ce qui a été fait en 2020.

D'autres dispositifs alternatifs de financement, qui font l'objet d'expériences un peu partout dans le monde, sont examinés et pourraient être mis en place pour les projets à venir, tels que la captation anticipée de revenus fiscaux, une taxe d'amélioration locale, le développement conjoint dans le cadre de l'exploitation des droits aériens et la valorisation foncière dans les zones moins denses.

Crédit photo : REM





Des alliances porteuses

Depuis sa création en 2017, l'Autorité s'efforce de conclure des alliances et des ententes de collaboration avec des groupes de recherche et des institutions d'enseignement qui s'intéressent aux grands défis du transport collectif, aussi bien localement qu'à l'international. Ce faisant, l'Autorité accumule du savoir-faire et participe à

des échanges fructueux, auxquels elle contribue grâce aux compétences de ses experts. L'Autorité peut en effet compter sur une équipe de professionnels passionnés, fermement engagés dans l'amélioration de la mobilité.



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

L'Autorité appuie la Chaire In.SITU, Innovations en stratégies intégrées Transport-Urbanisme de l'Université du Québec à Montréal et siège à son 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.

Les systèmes de transport intelligents

Si les technologies numériques ont déjà permis des innovations qui ont rendu le transport collectif plus efficace et plus attrayant, le meilleur demeure à venir.

L'Autorité, en collaboration avec de nombreux acteurs de la mobilité, travaille à développer un portail intégré regroupant l'ensemble des services de transport, qui permettra aux usagers de mieux planifier leurs déplacements et, à partir d'un compte mobilité personnalisé, de faire leurs achats de titres de transport. Cette plateforme offrira aux voyageurs des informations et des outils permettant de prendre en compte toute la chaîne du déplacement des usagers.

Il s'agit d'un projet de longue haleine, dont la livraison sera graduelle. Sur la base de la vision mise au point en 2019, et de concert avec de nombreux partenaires, l'Autorité a mené en 2020 une étude qui a permis de définir le cheminement critique de ce projet et les facteurs de succès.

L'application Chrono

Propriété de l'Autorité, et premier pas dans le projet de développement d'une centrale de mobilité, Chrono est une application qui permet aux utilisateurs de transport collectif de la région métropolitaine de consulter les horaires, de planifier un trajet mettant en jeu plusieurs modes de transport et de recevoir des alertes personnalisées sur l'état du service en temps réel.

Depuis 2019, les utilisateurs de Chrono ont également accès au réseau de vélopartage BIXI et à la possibilité de planifier un trajet à vélo.



Des améliorations ont été apportées à Chrono en 2020, notamment pour rendre l'application plus aisément accessible aux personnes ayant des limitations fonctionnelles et pour y ajouter le titre « Bus – sans contact ». Autre innovation, l'Autorité a commencé le déploiement d'une fonctionnalité permettant aux usagers de connaître le niveau d'achalandage. 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. D'autres améliorations sont prévues en 2021, dans la foulée d'une étude menée auprès des usagers en 2020.

La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

En collaboration avec ses partenaires, l'Autorité s'efforce de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et de combler les besoins en déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Elle assure également la coordination et l'intégration des services de transport adapté et réguliers. Les besoins, à cet égard, sont appelés à augmenter, en fonction du vieillissement de la population. Il s'effectuait environ 6 millions de déplacements par année en transport adapté avant la pandémie, mais ce chiffre a considérablement diminué en 2020.

L'Autorité a adopté en mai 2019 une Politique d'accessibilité universelle, dans laquelle elle identifie neuf principes directeurs qui guident l'élaboration de son premier plan d'action en accessibilité universelle, qui sera finalisé en 2021. Celui-ci vise à identifier des actions et des mesures spécifiques à mettre

en œuvre sur une période de cinq ans afin de permettre l'atteinte de différents objectifs. Le plan spécifiera aussi les indicateurs de suivi permettant de mesurer les progrès. La démarche s'inscrit en cohérence avec le PSD et est axée sur la participation et la collaboration avec les différents partenaires, dont les OPTC et le milieu associatif. D'ailleurs, le PSD propose d'accélérer et d'harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux afin d'accroître l'autonomie et la flexibilité de toutes les clientèles, notamment les aînés, les personnes en situation de handicap ainsi que les familles et les enfants, dans leurs déplacements.

Le PSD vise à améliorer les outils de planification des trajets, de vente et de perception, les aménagements physiques, la signalétique et l'information à la clientèle, les équipements et les infrastructures. L'application Chrono a fait l'objet d'améliorations à ce titre en 2020.



En 2020, l'Autorité a également mené une démarche d'analyse et d'évaluation de la performance d'accessibilité de certains actifs métropolitains. Un diagnostic des aménagements intérieurs et extérieurs, compris dans la chaîne de déplacement des usagers, a été réalisé pour la gare Parc, la gare d'autocar de Montréal et quatre terminus métropolitains (Côte-Vertu, Radisson, Montmorency et Angrignon). Les résultats ont permis de tracer un portrait des améliorations à réaliser et de déterminer leur niveau de complexité et de faisabilité. Ces améliorations concernent notamment la signalisation, l'élimination d'obstacles à la mobilité, le mobilier et les équipements.

Les 26 stations du REM seront universellement accessibles. Dans le cadre de ce projet, l'Autorité est responsable de la fourniture, de l'installation, de l'entretien, de l'approvisionnement, de la réparation et du remplacement des équipements de vente et de perception des titres de transport dans les stations.

En 2020, l'Autorité a mené une étude qui dresse un large portrait de la clientèle, des services et de la mobilité des usagers du transport adapté, en plus d'aborder l'ensemble des enjeux et défis relatifs au transport adapté et au développement des services. Cette étude témoigne de la volonté de l'Autorité d'améliorer la qualité et l'offre en transport adapté sur le territoire, de favoriser la coordination et l'intégration des services, dans un contexte où la demande s'accroît et se diversifie.

L'Autorité a aussi réalisé en 2020 une étude portant sur la mobilité des usagers du transport adapté. Celle-ci a permis d'avoir une meilleure connaissance des habitudes et des besoins de déplacement des usagers du transport adapté de la région métropolitaine de Montréal. Cet effort aura des suites en 2021, alors que des ateliers de travail permettront d'identifier les principaux enjeux et problématiques relatifs au transport adapté.

Ce travail de planification et de mise en œuvre est effectué en étroite coordination avec les milieux associatifs et les parties prenantes (notamment les OPTC, CDPQ Infra, MTQ, CMM et l'Office des personnes handicapées du Québec). Malgré la pandémie, l'Autorité continue à renforcer ses liens étroits avec le milieu associatif. Ses partenaires et elle-même se sont adaptés afin de maintenir des rencontres de concertation virtuelles tout au long de l'année pour la Table métropolitaine sur la mobilité des personnes handicapées et pour les sous-comités de transport adapté et d'accessibilité universelle. D'ailleurs, l'Autorité entreprendra en 2021 une réflexion sur le fonctionnement et la composition de ses instances de concertation de même que sur leurs objectifs et mandats respectifs. Cette réflexion se fera dans un esprit d'amélioration constante afin d'encourager la concertation entre les partenaires, le partage de positions et d'opinions ainsi que la proposition de recommandations.

LA REFONTE TARIFAIRE



Un des volets majeurs de la mission de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) consiste à simplifier et à harmoniser la tarification des services de transport collectif et de transport adapté dans la région métropolitaine.

Ce chantier majeur a été mis en branle dès 2018. Mené de concert avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), les municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le gouvernement du Québec et CDPQ Infra, appuyé sur un important effort de consultation et sur de nombreuses recherches, il s'est traduit par le projet de refonte tarifaire que l'Autorité a rendu public le 3 septembre 2020.

Le projet de refonte a fait l'objet d'une vaste consultation publique, menée du 3 septembre au 23 octobre 2020, qui a suscité un très grand intérêt du milieu et des citoyens.

- › Plus de 30 000 personnes ont visité le site Web mis sur pied à cette fin et 400 ont laissé un commentaire ou voté sur les questions qui leur étaient proposées.
- › Quelque 300 personnes ou organismes ont assisté à l'une des quatre séances d'information publiques tenues par visioconférence et plus de 130 questions ont été posées.
- › L'Autorité a reçu 56 mémoires, avis, résolutions ou lettres exprimant des commentaires sur le projet.

M^{me} Andrée Lafortune et M. Jean-Pierre Revéret, membres du conseil d'administration de l'Autorité, ont présidé l'exercice et les auditions. L'ensemble des commentaires et des mémoires a ensuite fait l'objet d'un rapport rédigé par l'Institut du Nouveau Monde, un organisme indépendant, lequel a été rendu public en décembre 2020. Dans la foulée, l'Autorité a apporté des clarifications et des bonifications au projet de refonte, qui a été adopté à l'unanimité par le conseil d'administration de l'Autorité le 18 décembre 2020.

La refonte a été favorablement accueillie, notamment par les parties prenantes et la société civile. Elle aura des bénéfices pour tous les citoyens de la région, qui, pour un tarif donné, auront tous accès à davantage de services. La refonte tarifaire, en elle-même, n'entraîne pas d'augmentation des recettes de l'Autorité. D'ailleurs, sur le plan purement tarifaire, elle aura un effet favorable ou neutre pour 95 % des citoyens, et pour les autres, des mesures de lissage permettront d'étaler sur quatre ans l'augmentation. L'Autorité consacre présentement ses efforts à la planification de l'implantation du projet, qui sera graduelle, avec une première phase en juillet 2021.

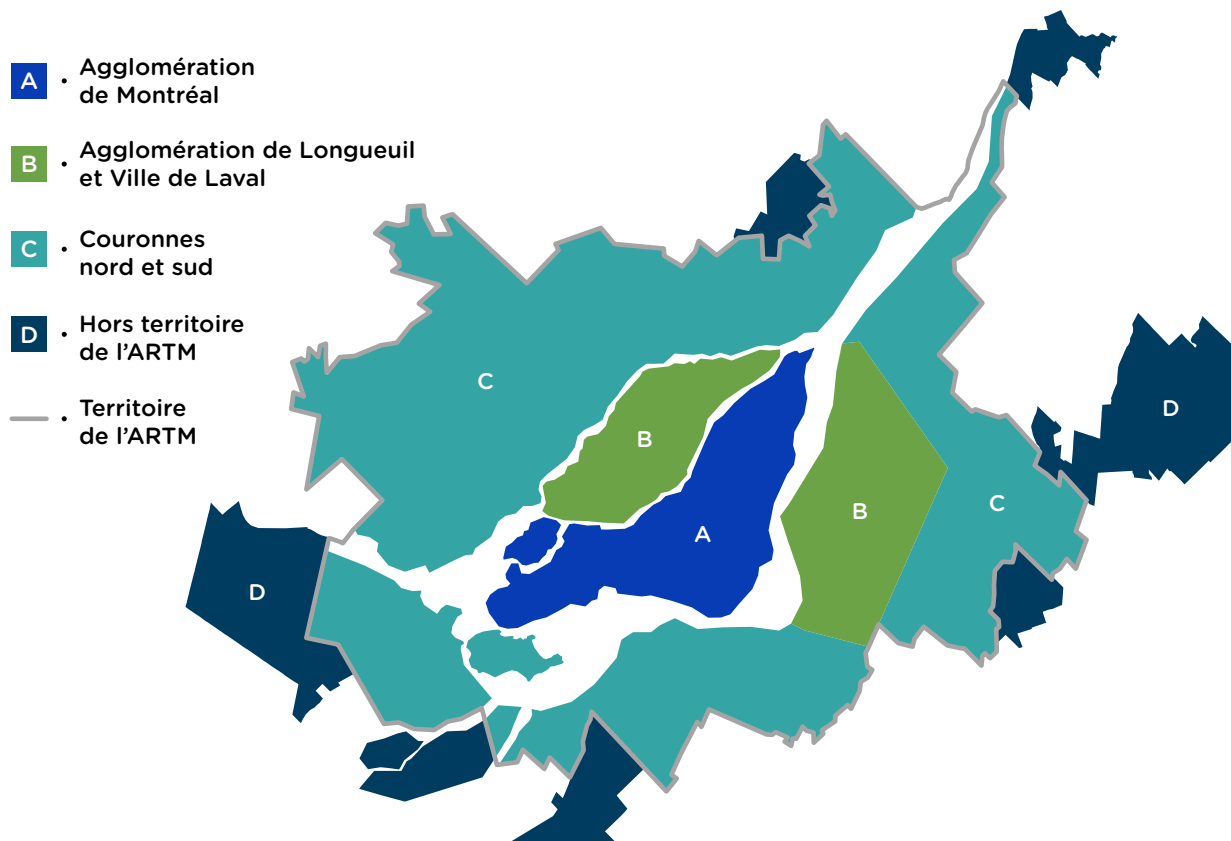
La refonte repose principalement sur le découpage du territoire en quatre zones et sur la mise sur pied de deux grandes catégories tarifaires. Les titres « Tous modes » permettront l'utilisation pour un tarif donné de tous les modes disponibles (bus, métro, train, REM, transport adapté), le tarif variant avec le nombre de zones franchies. Les titres « Bus partout », pour leur part, permettront d'utiliser l'ensemble du réseau de bus, sans égard au nombre de zones franchies, dans les zones situées sur le territoire de l'Autorité.



La refonte tarifaire : faits saillants

- › Découpage du territoire en quatre zones au lieu de huit.
- › Une seule grille tarifaire au lieu de 17, une centaine de titres au lieu de 700.
- › Des titres « Tous modes » dont le tarif varie selon le nombre de zones franchies.
- › Un titre « Bus partout » qui donne accès aux services de bus des zones situées sur le territoire de l'Autorité.
- › Harmonisation des rabais aux étudiants à 40 %.
- › Élargissement de la gratuité aux enfants de 6 à 11 ans.
- › Maintien de certaines initiatives tarifaires municipales existantes.
- › Mise en place de mesures d'atténuation pour faciliter la mise en œuvre.

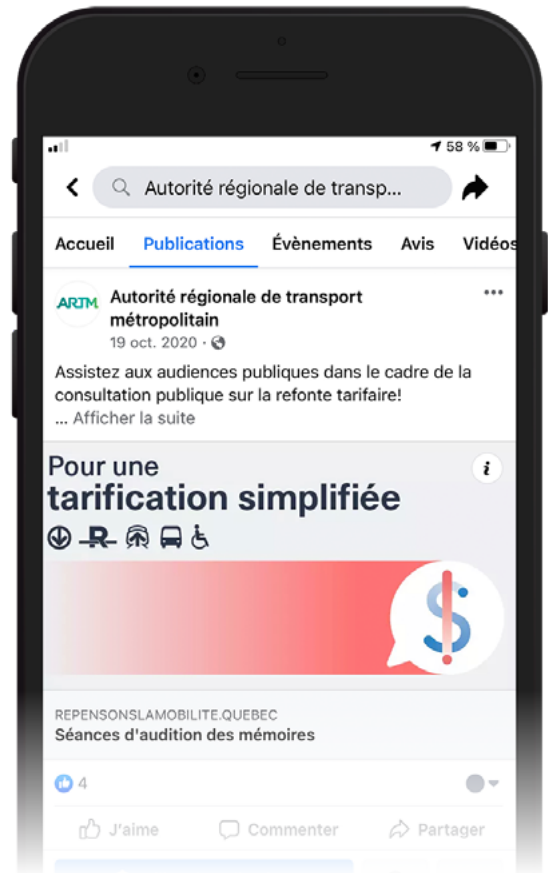
Les zones du projet de refonte tarifaire





Une consultation publique entièrement virtuelle

L'Autorité a innové à l'automne 2020, alors que la pandémie l'a amenée à tenir des rencontres d'information et des séances d'audition de mémoires de manière entièrement virtuelles, notamment dans le dossier de la refonte tarifaire. Environ 300 personnes ont assisté aux séances d'information et ont eu la possibilité de poser des questions, et une vingtaine d'organismes ont opté pour une présentation de leur mémoire lors d'une des quatre séances tenues à cet effet.



LES ENTENTES DE GESTION ET DE DÉLÉGATION



PONT Samuel-De Champlain BRIDGE
ALERTE AMBER
INFORMEZ-VOUS !

Le fonctionnement quotidien de l'écosystème du transport collectif est assuré par quatre organismes publics de transport en commun (OPTC), bientôt cinq avec le Réseau express métropolitain (REM), soit la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et le Réseau de transport métropolitain (exo).

L'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) conclut trois types d'ententes avec les OPTC :

- › Les ententes de services, qui précisent les obligations liées à la prestation des services de transport collectif et aux immobilisations, à la performance et à la reddition de compte ainsi qu'à la rémunération;
- › Les ententes de délégation de gestion, par le biais desquels l'Autorité leur confie la gestion et l'exploitation d'équipements métropolitains, tels que les terminus, les voies réservées, les stationnements incitatifs, les billetteries métropolitaines et le système de billetterie OPUS;
- › Les ententes de délégation de gestion des projets majeurs de l'Autorité, tels que le service rapide par bus (SRB) Pie-IX, la ligne bleue du métro de Montréal et les projets liés aux équipements métropolitains.

Les ententes de services

Une première génération d'ententes de services, venue à échéance le 31 décembre 2019, a été renouvelée pour un an, jusqu'au 31 décembre 2020. En cours d'exercice, de nouvelles ententes ont été mises au point, pour les années 2021 et 2022. La rémunération totale versée aux OPTC en 2020 a été de 2 205,2 M\$ et on prévoit au budget de 2021 qu'elle sera de 2 278,3 M\$. Dans le contexte de la pandémie, les ententes prévoient que la rémunération sera ajustée en fonction des dépenses réelles. Les ententes prévoient aussi des comités de suivi pour chacune d'elles, qui ont pour mandat d'assurer une saine gestion des ententes et l'identification de pistes d'amélioration.

Les ententes de délégation

L'Autorité est propriétaire de certains équipements à vocation métropolitaine, dont elle confie l'exploitation et l'entretien aux OPTC. Il s'agit notamment de 12 stationnements incitatifs, de 13 terminus et de 10 billetteries métropolitaines. Deux nouvelles billetteries seront ouvertes en 2022 au moment de la mise en exploitation de l'antenne sud du REM. Une autre billetterie, celle de Longueuil, sera déplacée en 2021 pour permettre des travaux d'envergure dans le cadre d'un projet de développement urbain.

En 2020, la chute d'achalandage résultant des mesures prises pour lutter contre la pandémie a amené l'Autorité à fermer temporairement deux billetteries et à prendre des mesures pour réduire les dépenses. En outre, toujours pour faire face à la pandémie, une plateforme numérique de prise de rendez-vous a été développée par la STM pour permettre une gestion plus efficace de l'émission de cartes OPUS pour les étudiants. À l'initiative de l'Autorité, cette plateforme a été déployée à l'échelle métropolitaine et a permis de faciliter la distanciation physique.

D'autres ententes de délégation sont en place, notamment pour la gestion des grands projets, l'implantation de la signalétique métropolitaine et la mise en place de mesures d'atténuation.

Dans le cadre du projet du REM, l'Autorité est également responsable de la fourniture, de l'installation, de l'entretien et de l'approvisionnement des équipements de vente et de perception des titres de transport, de même que de l'intégration du REM à l'écosystème OPUS. Le projet a été délégué à la STM, et il suppose une concertation étroite, sous les auspices de l'Autorité, avec NouvLR, le constructeur, et GPMM, le futur exploitant du REM.





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.





PROMOUVOIR LE TRANSPORT COLLECTIF EN TEMPS DE PANDÉMIE

L / **Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) a notamment pour mission la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine, dans la perspective d'en augmenter la part modale.**

Avant la pandémie, on comptait environ 8 millions de déplacements par jour sur le territoire desservi par l'Autorité, dont 1,5 million était effectué en transport collectif. Les deux tiers des déplacements étaient effectués en voiture. À l'heure de pointe du matin, le quart des déplacements étaient réalisés en transport collectif.

La vision de l'Autorité, telle que présentée dans le Plan stratégique de développement (PSD), consiste à augmenter de manière significative la part modale du transport collectif, pour la porter à 35 % à l'heure de pointe du matin et à faire en sorte qu'en 2050 la majorité des déplacements soient effectués par un mode durable. Étant donné les tendances constatées ailleurs dans le monde, et prenant en compte les impacts durables, encore difficiles à évaluer, de la pandémie, ces objectifs sont ambitieux. Ils témoignent de la ferme volonté de l'Autorité et des autorités gouvernementales, municipales et paramunicipales, de faire du transport collectif un vecteur de développement économique et d'aménagement du territoire, de même qu'un pilier crucial de la lutte contre les changements climatiques.

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 et mettent de l'avant des rabais. Environ 90 000 usagers étaient abonnés à l'un de ces programmes en début d'année. Ces programmes sont également accessibles par le biais des employeurs, qui peuvent alors contribuer au coût en octroyant un rabais supplémentaire. Plus de 500 entreprises ont adhéré à l'un de ces programmes.

L'année 2020 a demandé des ajustements importants aux stratégies de promotion. La situation d'urgence sanitaire et les mesures de confinement imposées par le gouvernement ont en effet considérablement réduit les besoins de déplacement de la population de la région métropolitaine.

Une partie importante des efforts de communication consentis par les organismes publics de transport en commun (OPTC) et l'Autorité a consisté à sensibiliser les usagers aux mesures de précaution et à l'importance de les respecter. Ainsi, en juillet 2020, le port du couvre-visage a été rendu obligatoire dans le transport collectif. Par l'entremise des OPTC, et avec l'aide financière du gouvernement du Québec, l'Autorité s'est assurée d'une distribution gratuite de couvre-visages à grande échelle. Les OPTC, par ailleurs, ont pris plusieurs mesures additionnelles pour protéger le public et le personnel : augmentation de la fréquence de nettoyage des équipements, parois de protection dans les véhicules, signalisation et marquage encourageant la distanciation physique, installation de distributeurs de désinfectant, etc. L'Autorité a innové avec le développement et le lancement du titre « Bus – sans contact », qui permet d'acheter en ligne un titre que

l'usager valide au moment de monter dans le bus. Cette innovation, qui évite la manipulation d'argent comptant et une transaction en personne, a fait partie de l'arsenal de mesures déployées pour faire face à la pandémie de la COVID-19. Plus de 75 000 titres ont été vendus dans les quatre derniers mois de l'année, à partir des applications Transit et Chrono, et le niveau de satisfaction des utilisateurs a atteint les 95 %. Ce projet d'expérimentation, très bien reçu par la clientèle, a été prolongé jusqu'au 31 juillet 2021. L'ensemble de ces mesures a été accompagné d'un important effort de communication, permettant à l'ensemble du réseau de demeurer sécuritaire. En fait, dans la région métropolitaine, bien que la situation se soit détériorée dans la deuxième moitié de l'année, le transport collectif n'a pas été identifié comme un foyer de propagation du virus.



Crédit : STL



Crédit : exo



Crédit : STM



Crédit : RTL

Le transport collectif est un service public essentiel. En 2020, des ajustements ont été apportés à l'offre prévue, afin de réduire l'impact financier de la pandémie, mais de manière générale les OPTC ont maintenu une offre de services qui a dépassé largement les besoins et l'achalandage réel. Les usagers, dont les travailleurs œuvrant dans le domaine de la santé et dans les autres secteurs essentiels, comme l'alimentation, ont pu compter sur le service fiable auquel ils sont habitués.

Dans cette veine, l'Autorité a mis de l'avant des mesures tarifaires adaptées aux circonstances. Dès le début de la pandémie, les abonnés annuels ont ainsi pu suspendre leur abonnement, une mesure spéciale qui, à la fin de l'année a été prolongée en 2021. L'indexation tarifaire annuelle, prévue le 1^{er} juillet, a été reportée au 1^{er} octobre.

Bien que certaines campagnes initialement prévues pour 2020 aient été suspendues, l'Autorité est demeurée 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.



Faits saillants

- › Le nombre d'abonnés à nos plateformes sociales a presque doublé à 9 500 et notre portée totale sur les réseaux sociaux est évaluée à 6,25 millions.
- › Le site Web dont les contenus ont été enrichis en cours d'année, entre autres avec une section sur la pandémie, a reçu près de 230 000 visites, une augmentation de 40 %.
- › L'application Chrono, pour laquelle une nouvelle image de marque a été développée, a fait l'objet d'une vaste campagne promotionnelle en quatre volets, en liaison notamment avec BIXI.
- › Deux importantes campagnes de communication ont permis de faire connaître le projet de refonte tarifaire et le projet de PSD.
- › Le lancement de trois nouveaux titres : le titre « Bus – sans contact » ainsi que les titres « Soirées illimitées » et « Week-end illimités ».

Les Centres de gestion des déplacements

L' Autorité maintient son appui aux trois Centres de gestion des déplacements (CGD) de la région, dont la mission consiste à favoriser les alternatives à l'auto solo, auprès des entreprises, des organisations et des institutions.



Il s'agit donc pour l'Autorité d'une contribution stratégique, qui permet de décupler les efforts déployés directement sur le terrain.

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 (Voyagez Futé, MOBA et CGDEML) ont chacun la responsabilité d'une partie du territoire métropolitain, mais ils collaborent étroitement et partagent un même cadre administratif et bon nombre d'outils de travail.

Les CGD ont dû s'adapter au contexte particulier de cette année 2020, notamment :

- › en créant des webinaires et des tables interentreprises/panels virtuels;
- › en adoptant le mode virtuel pour leurs événements;
- › en intégrant le télétravail à leurs politiques de mobilité.

Les partenariats avec le milieu

L'Autorité maintient des relations étroites avec de nombreuses organisations qui font la promotion du transport collectif, militent en faveur de son développement et défendent les intérêts des usagers, dans une perspective de développement durable.

Ces organisations sont des parties prenantes importantes de l'écosystème du transport collectif et, en les appuyant, l'Autorité soutient des initiatives porteuses qui contribuent à faire connaître les bénéfices du transport collectif et des modes actifs. Certains partenariats s'inscrivent dans la durée, d'autres, ponctuels, permettent de créer des occasions de faire valoir la contribution et les avantages du transport collectif. L'Autorité collabore notamment avec l'Union internationale des transports publics (UITP), l'Association canadienne du transport urbain et l'Association des transports du Canada. 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. L'Autorité soutient également des événements pilotés par Trajectoire Québec et par le Conseil régional de l'environnement de Montréal.



Promotion de l'intermodalité



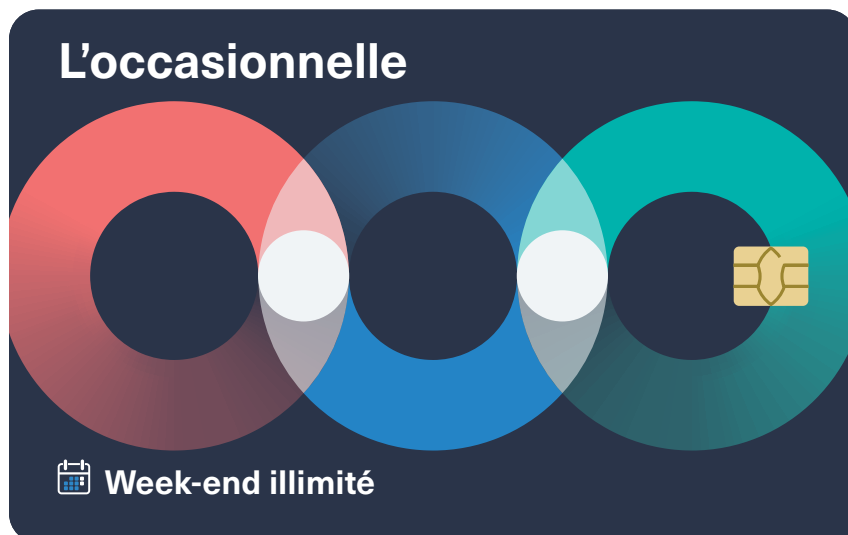
L'Autorité maintient des ententes avec BIXI et Communauto afin de promouvoir les modes de transport durable qui sont complémentaires au transport collectif. Ces ententes prévoient par exemple des rabais sur ces services de vélopartage et d'autopartage pour les usagers du transport collectif.






Deux nouveaux titres lancés en 2020

Dans le but de faciliter les déplacements, l'Autorité a introduit en 2020 deux titres métropolitains, « Soirée illimitée » et « Week-end illimité », qui donnent accès à tous les modes, respectivement entre 18 h et 5 h le lendemain, et entre 16 h le vendredi et 5 h le lundi matin. Il s'agit d'une première dans la région.



 Place Ville Marie

DCM 008

Pour
planifier l'avenir



Exprimez-vous !

Consultation publique
sur le transport collectif

→ reponslamobilite.quebec

ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

astral



Des consultations publiques fructueuses

La refonte tarifaire et le PSD ont été l'occasion de susciter une vaste conversation sur le transport collectif. Huit rencontres d'information ont été tenues en mode virtuel pendant l'automne. Elles ont attiré plusieurs centaines de participants et près de 150 mémoires, avis, résolutions et lettres ont été reçus. Malgré la pandémie, le transport collectif, son potentiel, son impact, son avenir soulèvent un très grand intérêt de la part des collectivités, des groupes d'usagers, du milieu associatif et de citoyens qui ont investi du temps pour faire valoir leur point de vue. La plateforme Web « Repensons la mobilité », le portail développé pour l'occasion, a reçu plus de 45 000 visites. La consultation publique sur la refonte tarifaire s'est terminée le 14 décembre 2020 et celle portant sur le PSD en janvier 2021.





GOUVERNANCE

Le conseil d'administration

Le conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain (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 Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a nommé huit membres, dont trois membres indépendants.

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. Il a obtenu en 2008 une certification en gouvernance de sociétés. 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 actuellement membre du comité ministériel d'audit de la Commission de la fonction publique du Canada (2020 – 2024) et fut membre des comités ministériels d'audit d'Affaires mondiales Canada de 2014 à 2020 et 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 DG du Groupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal (GAPHRSM) et de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), elle a été représentante du transport adapté au conseil d'administration du RTL de 2002 à 2017 et, depuis 2006, elle siège au CA d'Amélys, entreprise d'économie sociale en soutien à domicile. Elle est membre de l'Association des auteurs en Montérégie (AAM).

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 retraité, 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. 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 a en particulier agi comme expert externe pour le ministère des Ressources naturelles et de la Faune lors des consultations publiques tenues en région à l'occasion de l'étude environnementale stratégique de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures dans le golfe du Saint-Laurent. 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 écosensible.

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

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



NICOLAS MARIN

Directeur principal du commerce électronique et de la mise en marché des plateformes numériques, Québecor

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

Avec plus de 20 ans d'expérience dans le secteur du marketing, des médias et des technologies, Nicolas Marin a le mandat d'implanter des pratiques de commerce électronique et de voir à maximiser et à diversifier les revenus des plateformes de contenu du groupe Québecor.

Au cours des trois dernières années, il a été président de Mishmash Média où il a piloté le mandat de redressement de l'entreprise, tout en augmentant l'impact numérique de *L'actualité* et en s'assurant de mettre en place les pratiques nécessaires pour que l'abonnement devienne le premier pilier de revenus. 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

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

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 le coéditeur en chef de *Transport Reviews*, en plus de son rôle d'éditeur de *Transportation* et *Journal of Transport and Land Use*. Il est également sur le conseil éditorial de plusieurs revues scientifiques internationales.

Ses travaux de recherche abordent entre autres le développement de mesures d'équité et d'accessibilité aux opportunités urbaines, la planification et les opérations des transports en commun ainsi que les comportements de mobilité durable.

Il travaille en étroite collaboration avec plusieurs villes et organismes de transport au Canada, tels que la Société de transport de Montréal, Metrolinx (Toronto), Translink (Vancouver), la Ville de Montréal et la Ville de Québec. Son expertise l'amène aussi à s'impliquer auprès d'institutions à l'international comme l'Institution Brookings (États-Unis), l'Institute for Transport and Development Policy (Brésil) et ONU-Habitat (Kenya).



PAUL LEWIS

Professeur retraité de l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

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

Paul Lewis 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 locale, 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

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

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, Diane Marleau détient une double formation en gestion et en économie. À titre d'économiste-conseil, elle œuvre depuis plus de trente-cinq ans pour une clientèle diversifiée composée d'organisations privées, d'agences publiques, de gouvernements et d'institutions de développement international.

Ses mandats l'ont amenée à collaborer avec des organismes de plusieurs secteurs d'activité, dont le transport et le développement économique et social, tant au Canada qu'en Afrique, en Asie et en Europe de l'Est.

En matière de transport, elle a piloté une variété de projets, en transport de personnes et de marchandises, traitant entre autres des problématiques de réglementation, de planification, de tarification, d'infrastructures, d'intermodalité et des besoins de la clientèle.

Madame Marleau possède aussi une expérience en formation dans le cadre de programmes universitaires et de programmes de renforcement des capacités et de transfert de connaissances au sein de projets de développement international.

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

Les cinq membres élus désignés par la CMM



VALÉRIE PLANTE

MAIRESSE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Date de nomination : 14 décembre 2017

Fin du mandat : 13 décembre 2021

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

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

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

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



MARC DEMERS

MAIRE DE LA VILLE DE LAVAL

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

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)

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

Diplômée de l'Université Laval et détentriche d'un doctorat en psychopédagogie, madame Chantal Deschamps est mairesse de la Ville de Repentigny depuis novembre 1997. Elle est la première femme à occuper ce poste. Elle est préfète de la MRC de L'Assomption depuis janvier 1999 ainsi que présidente de la Table des préfets et élus de la couronne nord.

Madame Deschamps préside le Conseil de gouvernance du Centre régional universitaire de Lanaudière et siège à l'Union des municipalités du Québec (UMQ), notamment à titre de membre du conseil d'administration et de présidente de la Commission de la formation des élus depuis 2002.

En plus de présider la Table métropolitaine sur la culture depuis 2019, Chantal Deschamps est membre du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) depuis 2001 et est également membre du comité exécutif.

Durant deux mandats (2002-2004 et 2006-2008), madame Deschamps a présidé la Commission du transport de la CMM et elle a été membre du comité avisier de la CMM sur le financement du transport métropolitain de 2007 à 2009. Enfin, elle a été vice-présidente de la Commission de l'aménagement de la CMM et vice-présidente de la Commission du développement économique, des équipements métropolitains et des finances de la CMM de 2010 à 2014.



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 comme 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, de la Société d'économie mixte de l'est de la couronne sud (président) ainsi que de la Table des préfets des élus de la couronne sud et délégué à la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent.

De plus, il est membre du comité environnement, du comité des assises, du comité maritime, du comité Femmes et gouvernance, du conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) ainsi que du comité exécutif et du conseil d'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal et du comité du suivi politique – projet de modernisation de l'écosystème communicationnel de l'UMQ.



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 2020, ce comité a tenu seize rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › les modifications et suivis au plan d'effectifs de l'Autorité;
- › le rapport annuel 2019;
- › le télétravail des employés dans le contexte de la pandémie;
- › la préparation de la séance publique du conseil d'administration dans le contexte de la pandémie;
- › les augmentations salariales et de structures 2020;
- › la révision des diverses politiques et règlements de l'Autorité;
- › l'élaboration du processus et du formulaire d'auto-évaluation du fonctionnement du conseil d'administration et le déploiement de l'évaluation;
- › la formation pour les membres du conseil d'administration;
- › le plan de relève à court terme et à long terme de l'Autorité;
- › la sélection du nouveau directeur exécutif – Relation exploitants et gestion des infrastructures de l'Autorité;
- › la sélection du nouveau directeur exécutif – Affaires publiques, marketing et expérience client de l'Autorité;
- › la sélection du nouveau directeur exécutif – Technologies de l'information de l'Autorité;
- › le calendrier 2021 du conseil d'administration;
- › la fixation des objectifs du directeur général.

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 2020, ce comité a tenu vingt-six rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le budget 2021;
- › le cadre budgétaire 2021-2025;
- › la préparation des états financiers 2019;
- › l'audit des états financiers 2019;
- › l'impact de la COVID-19 sur les revenus tarifaires;
- › l'impact de la COVID-19 sur les services de transport collectif;
- › le cadre tarifaire 2020;
- › le report de l'indexation des tarifs du 1^{er} juillet 2020;
- › le financement du manque à gagner découlant de la COVID-19;
- › la stratégie de financement du cadre financier 2020-2022;
- › la mise à jour de la Politique de financement de l'Autorité;
- › 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 2020-2021;
- › le Règlement sur le contrôle et le suivi budgétaires de l'Autorité;
- › la COVID-19 et l'autorisation de dépenses pour la distribution des couvre-visages aux usagers;
- › la COVID-19 et l'implantation temporaire du titre « Bus – sans contact »;
- › l'octroi d'un contrat au nouveau fournisseur pour les assurances collectives de l'Autorité;
- › la dotation des postes de la direction – Finances et trésorerie.

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 le domaine des projets majeurs de l'Autorité, dont ceux portant sur les technologies.

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

- › Diane Marleau – présidente du comité
 - › Andrée Lafortune, FCPA, FCA
 - › Paul Lewis
 - › 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 2020, ce comité a tenu treize rencontres, notamment sur les sujets suivants :
- › le projet service rapide par bus (SRB) Pie-IX;
 - › le projet de prolongement de la ligne bleue du métro;
 - › le projet de Centre d'attachement nord-ouest de la Société de transport de Montréal;
 - › les mesures d'atténuation liées aux travaux du Réseau express métropolitain (REM) et aux chantiers majeurs dans la région métropolitaine, dont l'échangeur Turcot et la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine;
 - › les projets de modes structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro à Longueuil;
 - › le projet de construction de la billetterie métropolitaine à Longueuil;
 - › la convention de transport collectif de personnes de l'Express métropolitain Chevrier pour 2021;
 - › les équipements de vente et perception des titres du REM;
 - › le projet de compte mobilité mis en œuvre par l'Autorité dans le cadre du Défi des villes intelligentes d'Infrastructure Canada remporté par la Ville de Montréal;
 - › l'avant-projet des mesures pour autobus dans le cadre de la mise en service du REM et de la nouvelle station Brossard sur la Rive-Sud;
 - › la Politique de gestion de portefeuille de projets de l'Autorité et la mise en place d'un guide de gestion et d'outils de suivi;
 - › le positionnement stratégique et le plan d'action en matière de technologies de l'information;
 - › l'entente d'impartition des services informatiques avec le Réseau de transport métropolitain (exo) pour 2021;
 - › le programme de Centrale de mobilité métropolitaine;
 - › le projet de refonte de la gouvernance du système OPUS;
 - › la mise en œuvre du Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS pour 2020 et 2021.

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 2020, ce comité a tenu sept rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › la centrale de mobilité intégrée;
- › les émissions de GES par catégories d'usagers dans la région métropolitaine et développement durable;
- › les faits saillants de l'enquête Origine-Destination 2018;
- › les mesures d'atténuation liées aux travaux du REM;
- › l'harmonisation des normes de service et tarifs en transport adapté (exo);
- › la mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles;
- › le réseau des navettes fluviales du Grand Montréal;
- › projet pilote pour un système de covoiturage dans le cadre des travaux du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine;
- › le rapport annuel 2019;
- › la COVID-19 et le transport collectif, plans de continuité;
- › l'offre de services 2020 du transport collectif;
- › la campagne de promotion des modes actifs 2020.

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 du transport collectif de l'Autorité (PSD);
- › les stratégies de consultations publiques dans le cadre des consultations sur le projet de refonte tarifaire et le projet de PSD;
- › le projet d'élaboration d'un guide d'encadrement pour les évaluations environnementales stratégiques des politiques, plans et programmes, dont le PSD;
- › le suivi du Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021;
- › le Plan d'actions priorisées en transport collectif appuyant la relance de l'économie au sortir de la pandémie COVID-19 et présenté au gouvernement du Québec;
- › le Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS 2020-2024;
- › le projet de navettes fluviales pour 2021;
- › les ententes relatives au projet de REM et aux mesures d'atténuation;
- › les ententes relatives aux projets de l'Autorité, dont le SRB Pie-IX;
- › les ententes de services entre l'Autorité et les organismes publics de transport en commun (OPTC) pour 2021;
- › les ententes de délégation de gestion des équipements métropolitains entre l'Autorité et les OPTC pour 2021;
- › l'entente de délégation de gestion relative à la réalisation d'études et d'activités nécessaires à la mise en œuvre d'une refonte des réseaux d'autobus desservant l'antenne Rive-Sud du REM;
- › les ententes d'initiatives tarifaires existantes;
- › COVID-19 : les impacts financiers et la baisse des revenus tarifaires;
- › COVID-19 : les enjeux et actions pour les services de transport collectif;
- › COVID-19 : le plan de continuité des services TI 2020-2023;
- › COVID-19 : le remboursement des dépenses liées aux mesures sanitaires déployées par les OPTC;
- › COVID-19 : la veille stratégique des impacts potentiels de la pandémie, entre autres sur le projet de PSD de l'Autorité;
- › COVID-19 : le Plan d'optimisation des ressources et le Plan de rétablissement de l'offre de services pour la période 2020-2022;
- › le Programme des immobilisations de l'Autorité pour 2021-2030;
- › le Plan de maintien des actifs de l'Autorité pour 2020;
- › les stratégies de consultations publiques;
- › le programme de Centrale de mobilité métropolitaine;
- › le projet de compte mobilité mis en œuvre par l'Autorité dans le cadre du Défi des villes intelligentes d'Infrastructure Canada remporté par la Ville de Montréal;
- › la mise en œuvre d'un programme d'environnement analytique et d'intelligence d'affaires au sein de l'Autorité;
- › la mise en œuvre du Programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration OPUS pour la période 2020 à 2024;
- › le pacte fiscal métropolitain sur le transport collectif.

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

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	CONSEIL D'ADMINISTRATION	SÉANCE PUBLIQUE	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT/ÉLARGI	REVENU (\$)*
Dampousse, Martin	15/16	1/1	-	-	7/7	-	-	23 503 \$
Demers, Marc	15/16	1/1	-	-	-	-	-	19 282 \$
Deschamps, Chantal	16/16	1/1	-	-	-	-	-	19 885 \$
El-Geneidy Ahmed	16/16	1/1	-	-	7/7	-	29/30	41 593 \$
Lafortune, Andrée	16/16	1/1	13/13	26/26	-	16/16	44/44	82 290 \$
Laperle, Pierrette	10/16	1/1	-	-	4/7	-	4/12	21 091 \$
Leduc, Liette	15/16	1/1	-	-	-	16/16	-	32 241 \$
Lewis, Paul	13/16	1/1	11/13	13/26	-	-	29/44	49 432 \$
Marin, Nicolas	16/16	1/1	-	25/26	7/7	-	26/27	54 256 \$
Marleau, Diane	16/16	1/1	13/13	26/26	-	16/16	44/44	82 290 \$
Parent, Sylvie	16/16	1/1	-	-	-	-	-	19 885 \$
Plante, Valérie	16/16	1/1	-	-	-	-	-	19 885 \$
Revéret, Jean-Pierre	16/16	1/1	-	23/26	7/7	16/16	42/44	75 657 \$
Rose, Owen Alexander	16/16	1/1	12/13	-	7/7	-	28/32	48 226 \$
Shedleur, Pierre	16/16	1/1	13/13	26/26	7/7	16/16	44/44	128 982 \$

* La rémunération des administrateurs de l'Autorité, versée en 2020, est conforme au décret 1132-2016 adopté 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.



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 2020. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes :

DEMANDES REÇUES	26
Acceptées en totalité	12
Acceptées partiellement	6
Refusées	2
Qui relèvent d'un autre organisme public	6

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. Néanmoins, considérant la situation particulière de télétravail causé par la pandémie de COVID-19, le délai de réponse de 30 jours a été appliqué de facto à partir de la fin mars 2020, afin de pouvoir répondre adéquatement aux demandes d'accès.

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.

L'équipe de direction

Le comité de direction




Benoît Gendron
Directeur général




Daniel Bergeron
Directeur exécutif,
Planification des transports
et mobilité




Marc Blanchet
Directeur exécutif,
Gestion des infrastructures
et portefeuille de projets




Robert Guertin
Secrétaire général et directeur
exécutif, Affaires juridiques




Manon Lavoie
Chef, Ressources humaines




Michel Lemay
Directeur exécutif, Affaires
publiques, marketing et
expérience client




Sylvain Perras
Directeur exécutif,
Technologies de l'information
(depuis janvier 2021)




Annie Schanzenbach
Directrice exécutive,
Finances et trésorerie

Rémunération, rémunération variable et autres avantages des dirigeants

	RÉMUNÉRATION 2020	ASSURANCES	RÉGIME RETRAITE	VACANCES
Benoît Gendron Directeur général ¹	282 961 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie		5 semaines/an
Daniel Bergeron Directeur exécutif Planification des transports et mobilité	205 608 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	5 semaines/an
Marc Blanchet Directeur exécutif Gestion des infrastructures et portefeuille de projets ²	107 508 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	6 semaines/an
Robert Guertin Secrétaire général et directeur exécutif Affaires juridiques	198 458 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Michel Lemay Directeur exécutif Affaires publiques, marketing et expérience client ³	106 923 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Annie Schanzenbach Directrice exécutive Finances et trésorerie	185 467 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an

1 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.

2 Depuis le 29 juin 2020.

3 Depuis le 15 juin 2020.





ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

de l'exercice terminé
le 31 décembre 2020

Table des matières

Rapport de la direction	77
Rapport de l'auditeur indépendant	78
État consolidé des résultats et excédent accumulé	81
Excédent de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales	82
État consolidé de la situation financière	83
État consolidé des flux de trésorerie	84
État consolidé de la variation de la dette nette	85
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	86
Renseignements complémentaires	105

Les états financiers sont audités par la firme RCGT et les honoraires versés au cours de l'exercice s'élèvent à 241 K\$, incluant les taxes.

Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020, 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.

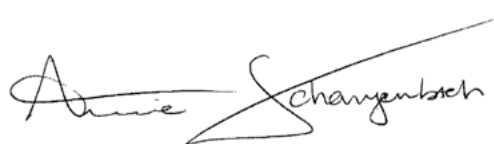
C'est principalement par l'intermédiaire de son comité de vérification et des finances que le conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers consolidés inclus dans le rapport financier. Le comité de vérification et des finances examine les états financiers consolidés 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 29 avril 2021

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 2020 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 2020 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observation – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que l'Autorité inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de

l'Habitation (MAMH) et présentées à la page 7, portent sur l'établissement de l'excédent (du déficit) de l'exercice à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

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

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

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

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

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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l’audit afin de concevoir des procédures d’audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d’exprimer une opinion sur l’efficacité du contrôle interne de l’Autorité;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l’utilisation par la direction du principe comptable de continuité d’exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l’existence ou non d’une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l’Autorité à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l’existence d’une incertitude significative, nous sommes tenus d’attirer l’attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d’exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s’appuient sur les éléments probants obtenus jusqu’à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l’Autorité à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d’ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d’une manière propre à donner une image fidèle;
- nous 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 29 avril 2021

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

État consolidé des résultats et excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2020

[en milliers de dollars]	Budget 2020	2020	2019
REVENUS			
Revenus tarifaires	968 553	447 697	939 934
Contributions municipales [note 3]	924 034	865 753	808 674
Subventions à l'exploitation [note 4]	322 132	216 845	247 597
Subventions aux immobilisations [note 4]	101 892	48 180	30 176
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 5]	–	483 719	–
Soutien à l'Autorité	92 000	92 000	99 000
Subventions – Réseau express métropolitain [note 4]	71 871	50 974	10 584
Contributions automobilistes [note 6]	158 898	142 140	159 692
Autres revenus	52 552	72 838	62 348
Total des revenus	2 691 932	2 420 146	2 358 005
DÉPENSES			
Ententes de services			
<i>Contrats de services [note 7]</i>	2 373 288	2 205 234	2 160 758
<i>Délégation – Équipements métropolitains</i>	20 582	17 422	16 361
<i>Délégation – Billetteries métropolitaines</i>	5 348	2 667	4 659
<i>Délégation – Express métropolitain</i>	7 071	6 702	6 791
<i>Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain</i>	55 857	24 639	11 727
	2 462 146	2 256 664	2 200 296
Frais d'administration	25 315	22 202	22 848
Frais d'exploitation	79 395	32 140	29 274
Autres frais	17 467	17 795	17 046
Total des dépenses	2 584 323	2 328 801	2 269 464
Excédent de l'exercice	107 609	91 345	88 541
Excédent accumulé au début	–	324 249	235 708
Excédent accumulé à la fin	107 609	415 594	324 249

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

Les renseignements complémentaires présentent le détail des charges par objet.

Excédent de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2020

[en milliers de dollars]	Budget 2020	2020	2019
FONCTIONNEMENT			
Excédent de l'exercice	107 609	91 345	88 541
Moins revenus d'investissement	(105 743)	(69 104)	(31 194)
Excédent de fonctionnement avant conciliation	1 866	22 241	57 347
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	10 362	11 965	12 633
Perte de cession	–	–	401
Prêts et placements			
Produit de cession	–	26	–
Gain sur cession	–	(26)	–
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	–	1	(12 983)
Remboursement de la dette à long terme	(6 848)	(4 546)	(3 471)
Affectations			
Activités d'investissement	(4 690)	(171)	(2 759)
Réserves financières et fonds réservés	(690)	1 140	(48 039)
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	–	30 630	3 129
INVESTISSEMENT			
Revenus d'investissement	105 743	69 104	31 194
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisition d'immobilisations	(155 277)	(94 379)	(44 131)
Prêts et placements			
Émission ou acquisition	(209)	–	–
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	45 053	14 849	8 165
Affectations			
Activités de fonctionnement	4 690	171	2 759
Déficit d'investissement à des fins fiscales	–	(10 255)	(2 013)

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre

[en milliers de dollars]	2020	2019
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	132 094	27 710
Placements temporaires [note 9]	40 770	130 000
Débiteurs [note 10]	498 882	467 466
Placements	104	104
	671 850	625 280
PASSIFS		
Emprunts temporaires [note 11]	–	41 500
Créditeurs et charges à payer [note 12]	194 166	192 672
Revenus reportés	20 169	40 795
Subventions reportées	409 428	332 502
Dettes à long terme [note 13]	112 349	111 560
	736 112	719 029
Dette nette	(64 262)	(93 749)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles [note 14]	284 018	201 604
Stocks	5	4
Autres actifs non financiers [note 15]	195 833	216 390
	479 856	417 998
Excédent accumulé [note 16]	415 594	324 249

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 2020

[en milliers de dollars]	2020	2019
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	91 345	88 541
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	11 965	12 633
Autres		
– Perte sur disposition d'immobilisations	–	401
– Gain sur disposition de placement	(26)	–
– Amortissement des frais d'émission	184	173
	103 468	101 748
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(31 414)	(24 483)
Créditeurs et charges à payer	(14 876)	47 614
Revenus reportés	(20 627)	1 805
Subventions reportées	76 926	136 611
Stocks	(1)	–
Autres actifs non financiers	20 557	(20 928)
	134 033	242 367
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition	(78 010)	(54 762)
	(78 010)	(54 762)
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Cession de placements	26	–
Variation nette des placements temporaires	89 230	(130 000)
	89 256	(130 000)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	14 731	35 280
Remboursement de dettes à long terme	(14 126)	(10 294)
Variation nette des emprunts temporaires	(41 500)	(58 500)
	(40 895)	(33 514)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	104 384	24 091
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	27 710	3 619
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	132 094	27 710

Les intérêts payés sur les dettes à long terme s'établissent à 3 385 \$ (3 164 \$ en 2019).

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

État consolidé de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre 2020

[en milliers de dollars]	Budget 2020	2020	2019
Excédent de l'exercice	107 609	91 345	88 541
Variation des immobilisations			
Acquisitions	(155 277)	(94 379)	(44 131)
Amortissement	10 362	11 965	12 633
Perte sur disposition	–	–	401
	(144 915)	(82 414)	(31 097)
Variation des stocks de fournitures	–	(1)	–
Variation des autres actifs non financiers	–	20 557	(20 928)
	–	20 556	(20 928)
Variation de la dette nette	(37 306)	29 487	36 516
Dette nette au début de l'exercice		(93 749)	(130 265)
Dette nette à la fin de l'exercice		(64 262)	(93 749)

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(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'OPTC doit 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 contenues dans le *Manuel de comptabilité de CPA Canada 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 de fonctionnement et le déficit d'investissement 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers consolidés, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur le montant présenté au titre des actifs et des passifs, sur les informations à fournir concernant les actifs et les passifs éventuels à la date des états financiers consolidés et sur les montants comptabilisés au titre des produits et des charges pour les exercices visés. Les résultats réels peuvent différer des prévisions établies par la direction. Au moment de la préparation des présents états financiers consolidés, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

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

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 transactions 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.

Subventions et aides financières

Les subventions et aides financières 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.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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.

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 de vie estimative de chacun des actifs visés.

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 2020

(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.

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.

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 rachetables au gré de l'émetteur 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 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

3. 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.

4. 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.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Subvention Réseau express métropolitain (REM)

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

Montréal en commun

L'Autorité est partenaire de la Ville de Montréal pour le volet mobilité intégrée de Montréal en commun dans le cadre du Défi des villes intelligentes. Le Défi est une compétition pancanadienne ouverte à toutes les municipalités, administrations locales ou régionales, et collectivités autochtones (Premières Nations, Métis et Inuits). Le Défi permet d'adopter une approche de ville intelligente pour améliorer la vie de leurs résidents grâce à l'innovation, aux données et aux technologies connectées.

5. AIDE FINANCIÈRE RELIÉE À LA COVID-19

Programme d'aide d'urgence au transport en commun (PAUTC)

En réponse à la pandémie de COVID-19, le PAUTC a été mis en place afin de couvrir les coûts additionnels ainsi que les pertes de revenus occasionnés par la pandémie. Au cours de l'exercice, l'Autorité a reçu 608 342 \$. De ce montant, 477 720 \$ a été comptabilisé dans les revenus d'aide financière liée à la COVID-19 pour compenser des dépenses admissibles de 25 341 \$ incluses dans les contrats de services des OPTC, ainsi que les pertes de revenus tarifaires, revenus autonomes, revenus provenant des subventions gouvernementales à l'exploitation et les revenus de la taxe sur les carburants. L'excédent des sommes encaissées sur les revenus constatés de 130 622 \$ est présenté dans les subventions reportées.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Aide gouvernementale pour l'achat et la distribution de couvre-visages

L'Autorité a reçu une aide gouvernementale de 6 000 \$ pour l'achat et la distribution de couvre-visages aux usagers du transport collectif par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Ce montant a été comptabilisé dans les revenus d'aide financière liée à la COVID-19.

6. CONTRIBUTIONS AUTOMOBILISTES

	2020	2019
Immatriculation (A)	63 179	62 288
Taxes sur les carburants (B)	78 961	97 404
	142 140	159 692

(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

L'Autorité reçoit du gouvernement du Québec une portion des taxes à titre de revenus, d'une valeur de 0,03 dollar pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire.

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.

Considérant que les ententes 2020 ne sont pas signées et, tel que prévu à l'entente 2017-2019, une clause de reconduction prévoit que les paramètres financiers et de services doivent être convenus. De plus, à la suite de la pandémie de la COVID-19, les dépenses concernant les contrats de services ont été révisées pour que celles-ci représentent les coûts réels des OPTC, tout en limitant la dépense au budget autorisé.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Le coût annuel des ententes s'établit comme suit :

	Exploitation	Immobilisations	Total 2020	Total 2019
Société de transport de Montréal (STM)	1 317 109	172 758	1 489 867	1 428 977
Réseau de transport métropolitain (RTM)	385 616	37 939	423 555	435 430
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	146 399	6 117	152 516	158 631
Société de transport de Laval (STL)	133 952	4 346	138 298	136 667
Équipements à transférer	998	–	998	653
Société des Traversiers du Québec (STQ)	–	–	–	400
	1 984 074	221 160	2 205 234	2 160 758

8. RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

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 658 \$ (529 \$ en 2019).

9. PLACEMENTS TEMPORAIRES

Le certificat de placement garanti porte intérêt à un taux effectif de 0,85 % (taux effectifs allant de 2,45 % à 2,5 % en 2019), et son échéance est en octobre 2021.

10. DÉBITEURS

	2020	2019
Municipalités	64 224	68 245
Ministère des Transports du Québec (MTQ)	397 097	305 018
OPTC	2 341	48 618
Gouvernement du Québec	33 236	36 719
Gouvernement du Canada	92	435
Autres	1 892	8 431
	498 882	467 466

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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 \$ (200 000 \$ en 2019). Les avances à taux variable portent intérêt aux taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 1 %, les avances à taux fixe avec un terme défini de un à douze mois au taux CDOR majoré de 0,4 % et les avances par acceptations bancaires au taux CDOR majoré des frais d'estampillage de 0,4 % (les conditions étaient identiques en 2019).

De plus, afin de faire face aux importantes pertes de revenus engendrées par la COVID-19, l'Autorité a négocié une seconde facilité de crédit d'exploitation échéant en juin 2021. Cette dernière peut 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 250 000 \$. Les avances à taux variable portent intérêt aux taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 0,35 %, les avances à taux fixe avec un terme défini de un à douze mois au taux CDOR majoré de 1,4 % et les avances par acceptations bancaires au taux CDOR majoré des frais d'estampillage de 1,4 %. Cette facilité de crédit comporte également des frais d'attente sur la portion non utilisée à un taux annuel de 0,4 %.

Au 31 décembre 2020, le solde des facilités de crédit d'exploitation et utilisé s'établit à 0 \$ (41 500 \$ en 2019).

12. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2020	2019
Fournisseurs et charges à payer	140 896	98 128
Subventions à remettre au MTQ	20 361	20 361
Solde de prix de transfert	–	33 194
Redevances REM	26 252	37 101
Autres	6 657	3 888
	194 166	192 672

À la suite d'échanges avec exo, il a été convenu d'un commun accord de radier le solde de prix de transfert entre les deux organismes. L'Autorité dégage donc un revenu dû à la radiation de cette somme relative aux opérations de restructuration de 2017 suite à la création de l'Autorité et exo.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(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 dettes, capital et intérêts. Pour certains remboursements, l'Autorité accepte que le versement de la subvention soit transmis directement au prêteur. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces dettes a atteint 9 577 \$ de capital (6 820 \$ en 2019), dont 4 536 \$ (1 802 \$ en 2019) ont été payés directement par le MTQ au prêteur. Le montant de la subvention du MTQ visant le remboursement des intérêts a atteint 2 236 \$ (2 094 \$ en 2019).

Les dettes suivantes portent intérêt à taux fixe :

	2020	2019
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	406	592
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – Échéance en 2024	6 462	7 874
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – Échéance en 2025	2 472	2 949
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 3,865 % et 4,235 % – Échéance en 2020	–	1 577
Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – Échéance en 2024	2 544	3 204
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 2,911 % et 3,000 % – Échéance en 2022	3 514	4 676
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,510 % et 3,645 % – Échéance avec des périodes variant entre 2023 et 2042	7 401	7 863
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – Échéance en 2025	2 427	2 876
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – Échéance en 2026	9 864	11 395
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	10 497	11 467
Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3,000 % et 3,031 % – Échéance avec des périodes variant entre 2028 et 2033	19 157	20 521
Billets à payer avec taux d'intérêt variant entre 2,247% et 2,548% – Échéance en 2029	24 427	27 141
Obligations à payer avec taux d'intérêt variant de 2,25 % à 2,6 % – Échéance en 2024	7 346	8 400
Obligations à payer avec taux d'intérêt variant de 0,6 % à 2,2 % – Échéance en 2025	14 849	–
	111 366	110 535
Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	(845)	(915)
Allocation forfaitaire pour amélioration locative, actualisée au taux de 3,95 %, échéance en 2033	1 802	1 910
Frais d'émission financés à long terme	26	30
	112 349	111 560

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets et obligations à payer :

	Dettes totales		Subventionnée par le MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2021	14 146	3 009	8 986	1 922
2022	15 609	2 580	9 214	1 626
2023	16 762	2 115	8 764	1 328
2024	15 736	1 555	8 588	1 041
2025	17 219	1 120	6 553	795
2026 et années suivantes	31 894	3 003	24 883	2 065
	111 366	13 382	66 988	8 777

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

	Capital	Intérêts
2021	109	69
2022	113	65
2023	117	61
2024	122	55
2025	127	51
2026 et années suivantes	1 214	204
	1 802	505

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts				
Classe d'actifs	Soldes d'ouverture	Acquisitions	Radiation	Soldes de clôture
Bâtiments	114 281	1 234	–	115 515
Infrastructures	84 387	10 268	–	94 655
Équipements	8 459	33	–	8 492
Informatique et téléphonie	37 311	5 187	–	42 498
Terrains	23 154	–	–	23 154
Immobilisations en cours	58 712	77 657	–	136 369
	326 304	94 379	–	420 683

Amortissements cumulés				
Classe d'actifs	Soldes d'ouverture	Augmentation	Radiation	Soldes de clôture
Bâtiments	36 550	3 264	–	39 814
Infrastructures	52 753	4 057	–	56 810
Équipements	6 308	418	–	6 726
Informatique et téléphonie	29 089	4 226	–	33 315
	124 700	11 965	–	136 665

Valeur comptable nette			
Classe d'actifs	2020		2019
Bâtiments	75 701		77 732
Infrastructures	37 845		31 634
Équipements	1 766		2 151
Informatique et téléphonie	9 183		8 221
Terrains	23 154		23 154
Immobilisations en cours	136 369		58 712
	284 018	201 604	

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les créditeurs et charges à payer représentent 25 805 \$ (9 436 \$ au 31 décembre 2019).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

15. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2020	2019
Dépôt acquisition d'immobilisations	59 664	59 664
Frais payés d'avance – REM	135 549	135 549
Frais payés d'avance – Autres	620	21 177
	195 833	216 390

Dans le cadre du projet du REM, l'Autorité a fait un dépôt pour l'acquisition d'immobilisations qui seront construites et a payé d'avance la location de terminus sur une période de 25 ans.

16. EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2020	2019
Excédent de fonctionnement non affecté	3 763	6 329
Excédent de fonctionnement affecté	33 194	–
Réserves financières et fonds réservés	162 727	162 898
Dépenses constatées à pourvoir	(15 368)	(17 455)
Financement des investissements en cours	(21 857)	(10 636)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	253 135	183 113
	415 594	324 249

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(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 2020, 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'Autorité 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 2020, 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 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

18. OBLIGATIONS ET DROITS CONTRACTUELS

Ententes pour la prestation de services de transport collectif

Au 31 décembre 2020, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 2 203 435 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services de transport collectif au cours de l'année 2021, conformément aux ententes conclues à cet égard.

Gestion d'équipements métropolitains

Au 31 décembre 2020, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 22 727 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur gestion d'équipements métropolitains au cours de l'année 2021.

Gestion des billetteries métropolitaines

Au 31 décembre 2020, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 1 668 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leurs services de gestion de billetteries métropolitaines au cours de l'année 2021.

Service d'express métropolitain

Au 31 décembre 2020, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 6 641 \$ afin de rémunérer le RTL pour sa prestation d'un service d'express métropolitain au cours de l'année 2021.

Mesures d'atténuation de la construction du REM

Au 31 décembre 2020, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 25 720 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services supplémentaires au cours de l'année 2021, 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 1 221 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur gestion, au cours de l'année 2021, 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 33 070\$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2024. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2021	24 978
2022	2 708
2023	2 692
2024	2 692
	33 070

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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 des 5 prochains exercices sont les suivants :

2021	–
2022	145
2023	215
2024	473
2025	574
	1 407

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 2020

(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 186 758 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2021	6 458
2022	6 476
2023	6 535
2024	6 563
2025 et années suivantes	160 726
	186 758

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 13 869 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2021	10 134
2022	2 893
2023	562
2024	280
	13 869

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 256 391 \$. 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 :

2021	122 250
2022	79 218
2023	49 909
2024	5 014
	256 391

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 décembre 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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 :

2021	116 996
2022	63 864
2023	40 211
2024	6 540
	227 611

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 2020, 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 1^{er} 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 2020

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Incidences résultant de la pandémie de COVID-19

En mars 2020, le décret d'un état de pandémie de COVID-19 et les nombreuses mesures mises en place par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux pour protéger la population ont eu des effets sur les activités de l'Autorité. Ces mesures ont notamment entraîné une diminution importante de l'achalandage du transport en commun et la mise en place du PAUTC par le gouvernement du Québec (note 5). Cette crise est susceptible 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.

20. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

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 2020, 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, frais d'exploitation et autres frais consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2020

[en milliers de dollars]	Budget 2020	2020	2019
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Salaires et charges sociales	15 282	14 993	12 858
Honoraires professionnels	3 072	2 360	2 801
Services informatiques	2 774	1 498	3 386
Loyer	1 525	1 557	1 401
Autres dépenses	2 662	1 794	2 402
	25 315	22 202	22 848
FRAIS D'EXPLOITATION			
Salaires et charges sociales	–	143	–
Ventes et perceptions	22 057	12 024	14 196
Études	27 671	6 539	1 651
Communication et marketing	2 074	1 402	1 432
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 262	1 264	1 246
Honoraires professionnels	4 347	1 055	1 869
Services informatiques	1 112	1 438	–
Enquêtes et sondages	1 840	284	563
Loyers	2 096	3 815	3 702
Autres dépenses	8 655	2 630	3 624
Plan des initiatives de développement du transport collectif	8 281	1 546	991
	79 395	32 140	29 274
AUTRES FRAIS			
Amortissement	10 362	11 965	12 633
Variation de valeur de la filiale	(209)	–	–
Intérêts et frais bancaires	784	2 261	864
Frais de financement	6 530	3 569	3 549
	17 467	17 795	17 046

Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2020

[en milliers de dollars]	Budget 2020	2020	2019
Rémunération	12 892	12 926	11 001
Charges sociales	2 390	2 210	1 856
Biens et services	94 203	44 816	52 204
Frais de financement	7 297	5 786	4 244
Contributions à des organismes	2 457 388	2 251 098	2 187 125
Amortissement des immobilisations	10 362	11 965	12 633
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	(209)	–	401
	2 584 323	2 328 801	2 269 464

Renseignements complémentaires – État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2020

[en milliers de dollars]	Budget	Autorité	9227-9702 Québec inc.	Consolidation
REVENUS				
Revenus tarifaires	968 553	447 697	–	447 697
Contributions municipales [note 3]	924 034	865 753	–	865 753
Subventions à l'exploitation [note 4]	322 132	216 845	–	216 845
Subventions aux immobilisations [note 4]	101 892	48 180	–	48 180
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 5]	–	483 719	–	483 719
Soutien à l'Autorité	92 000	92 000	–	92 000
Subventions – Réseau express métropolitain [note 4]	71 871	50 974	–	50 974
Contributions automobilistes [note 6]	158 898	142 140	–	142 140
Autres revenus	52 552	69 733	3 138	72 838
Total des revenus	2 691 932	2 417 041	3 138	2 420 146
DÉPENSES				
Ententes de services				
<i>Contrats de services [note 7]</i>	2 373 288	2 205 234	–	2 205 234
<i>Délégation – Équipements métropolitains</i>	20 582	17 422	–	17 422
<i>Délégation – Billetteries métropolitaines</i>	5 348	2 667	–	2 667
<i>Délégation – Express métropolitain</i>	7 071	6 702	–	6 702
<i>Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain</i>	55 857	24 639	–	24 639
	2 462 146	2 256 664	–	2 256 664
Frais d'administration	25 315	21 557	645	22 202
Frais d'exploitation	79 395	27 842	4 298	32 140
Autres frais	17 467	19 633	341	17 795
Total des dépenses	2 584 323	2 325 696	5 284	2 328 801
Excédent (déficit) de l'exercice	107 609	91 345	(2 146)	91 345

A large, abstract graphic on the left side of the page, composed of several overlapping teal-colored triangles and polygons that point towards the right. The colors range from a light, almost white teal to a dark, saturated teal.

ANNEXE

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



TITRE :

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

Date de l'approbation initiale au conseil d'administration :	2017-11-23	Entrée en vigueur :	2017-11-23	N° de résolution :	17-CA(ARTM)-71
Date de révision par le conseil d'administration :	2018-12-20		2018-12-20		18-CA(ARTM)-139
Document de référence :	Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (chapitre A-33.3)				
Responsable de l'émission et de la mise à jour :	Secrétaire général et directeur exécutif - Affaires juridiques				
Version :	R01				
Fréquence de révision :	Annuelle				

TABLE DES MATIÈRES

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

INTERPRÉTATION ET APPLICATION

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

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

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

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

PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. **Candidature à une charge publique élective.** Lorsque le président du conseil d'administration a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective, il doit en informer le secrétaire général du gouvernement du Québec.

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

12. **Temps et attention.** Les Membres doivent veiller à consacrer à leur fonction le temps et l'attention raisonnablement requis dans les circonstances.

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

13. **Situation de conflit.** Le président du conseil ainsi que tous les Membres du conseil et des comités du conseil doivent éviter de se placer dans une situation de conflit entre leur intérêt personnel et les obligations de leurs fonctions. Notamment :
 - a. Ils doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, prendre des décisions indépendamment de toutes considérations politiques partisans;

- b. Ils ne peuvent utiliser à leur profit ou au profit de tiers l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions. Cette obligation n'a pas pour effet d'empêcher un Membre représentant, ou lié à, un groupe d'intérêts particulier, de le consulter sous réserve de ce qui est prévu à la section *Discrétion et confidentialité* ni de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité;
- c. Ils doivent dans la prise de leurs décisions, éviter de se laisser influencer par des offres d'emploi; et
- d. Lorsqu'ils cessent d'exercer leurs fonctions, ils doivent se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de leurs fonctions antérieures.

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

14. **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 :
- a. L'avis a été obtenu avant que les faits sur lesquels il se fonde ne se réalisent;
 - b. L'avis a été déposé auprès du conseil d'administration;
 - c. Les faits pertinents ont tous été intégralement dévoilés au conseil d'administration de façon exacte et complète; et
 - d. Le Membre s'est conformé à toutes les prescriptions de l'avis.
29. **Anonymat.** Le président et le secrétaire général et directeur exécutif- Affaires juridiques préservent l'anonymat des plaignants, requérants et informateurs à moins d'intention manifeste à l'effet contraire. Ils ne peuvent être contraints de révéler une information susceptible de dévoiler leur identité, sauf si la loi ou un tribunal l'exige.

PROCESSUS DISCIPLINAIRE ET SANCTIONS

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

ANNEXE A – DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

AVERTISSEMENT

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

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

Tout autre fait, situation ou 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
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
exo	Réseau de transport métropolitain – maintenant appelé exo
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAUTC	Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif des personnes
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
RTCS	Réseau de transport collectif structurant
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