

Planifier, organiser, financer,
développer et promouvoir

Vers de nouvelles perspectives

Rapport annuel 2024



Table des matières

| | |
|---|------------|
| Introduction | 4 |
| Revue des activités | 14 |
| Investir dans l'avenir | 16 |
| Financement du transport collectif | 18 |
| Une indexation responsable qui protège l'abordabilité | 18 |
| Un financement plus prévisible à long terme | 18 |
| Gouvernance, performance et optimisation | 19 |
| Les ententes de services | 20 |
| Le Plan stratégique de développement | 22 |
| Des données au cœur de la planification | 23 |
| Enquête métropolitaine Perspectives mobilité: un éclairage essentiel pour la planification des transports | 23 |
| Des alliances porteuses | 24 |
| Le panel Parlons mobilité | 26 |
| Développer des solutions grâce aux données | 27 |
| Partager et valoriser l'expertise dans l'espace public | 27 |
| Grands projets | 28 |
| Le Réseau express métropolitain | 30 |
| Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal | 34 |
| Le service rapide par bus du boulevard Pie-IX | 36 |
| Le projet structurant de l'Est | 38 |
| Le projet du grand Sud-Ouest | 39 |
| Les navettes fluviales | 40 |
| Le projet structurant en transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval | 41 |
| Le service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval | 42 |
| Les mesures d'atténuation | 43 |
| Le Réseau métropolitain de mesures préférentielles en transport collectif | 45 |
| Les systèmes de transport intelligents | 46 |
| Le projet Concerto | 46 |
| Application mobile Chrono | 49 |
| La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles | 50 |
| Accessibilité universelle | 50 |
| Mobilité inclusive | 52 |
| Un transport adapté en pleine transformation | 53 |
| Promotion du transport collectif | 54 |
| Campagnes et activités de promotion | 54 |
| Appui des Centres de gestion des déplacements | 57 |
| Gouvernance | 58 |
| Les états financiers consolidés | 80 |
| Annexes | 114 |

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'ARTM planifie, organise, finance, développe 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'ARTM en un coup d'œil

Le réseau

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| 4 lignes de métro | 5 stations du REM | 5 lignes de train | Plus de 600 lignes de bus | Près de 600 km de mesures préférentielles pour bus |

Le territoire

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| 83 municipalités | 4 500 km ² | 4,4 M d'habitants | 350 M de déplacements liés régionaux en transport collectif en 2024 | 5,8 M de déplacements en transport adapté en 2024 |

Faits saillants 2024



Une région, une Vision 2050 pour le transport collectif



Projet structurant du grand Sud-Ouest : la population confirme son appui



Conclusion d'une entente de financement pluriannuelle pour faciliter la planification et le développement du service



86 % d'achalandage lié régional en décembre par rapport à 2019



Dévoilement des faits saillants de la plus vaste enquête sur la mobilité au Québec

30

projets inscrits au Plan québécois des infrastructures 2024-2034



Chrono

Fini les files d'attente : recharger sa carte OPUS avec l'application Chrono

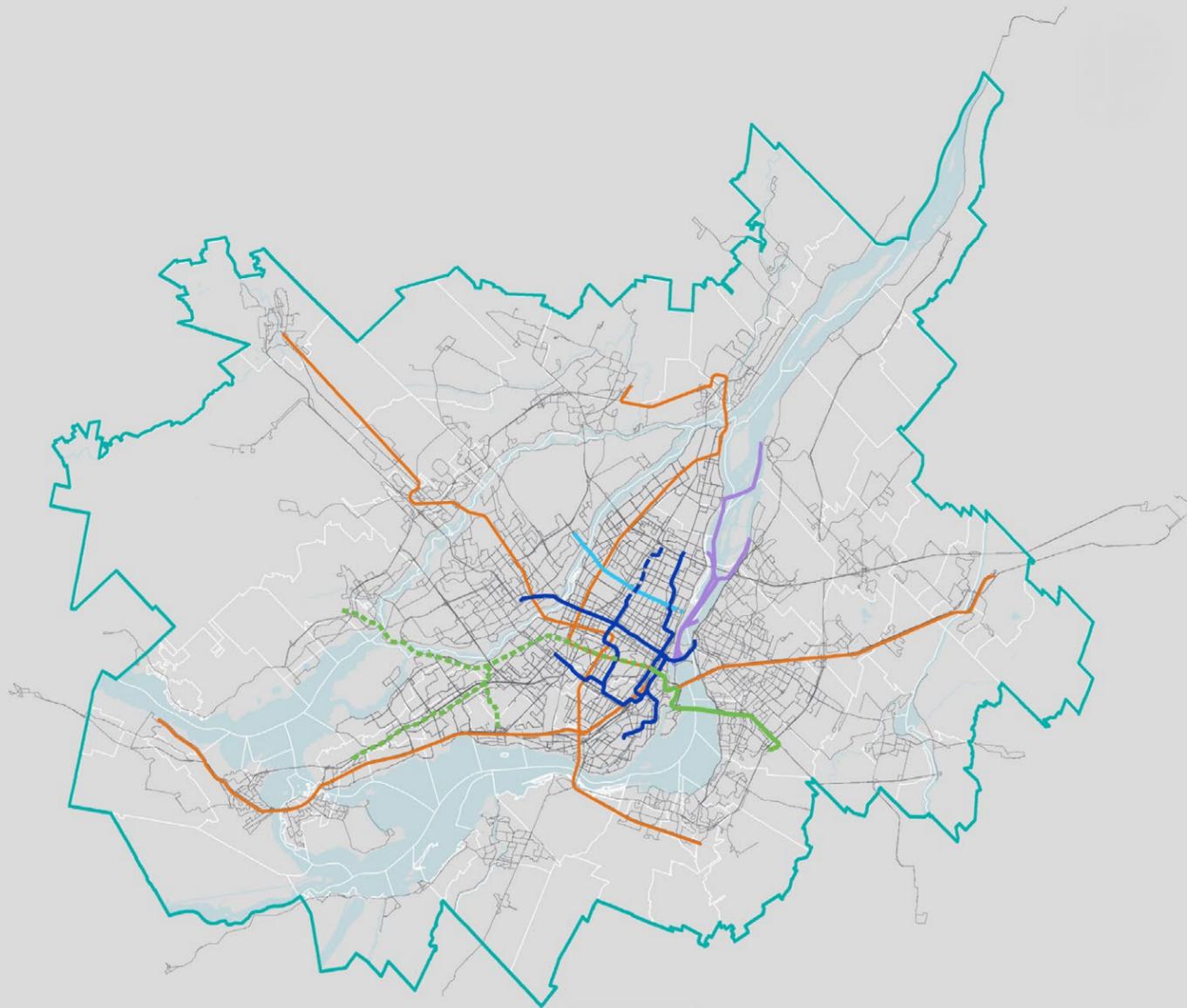


Projet structurant de l'Est : une proposition performante, attrayante, financièrement responsable et rassembleuse

An aerial photograph of a city, likely Montreal, Quebec, Canada. The image shows a wide river (St. Lawrence River) in the middle ground, with a large steel truss bridge spanning across it. In the foreground, there is a dense urban area with many multi-story brick buildings. A prominent church with two green domes is visible in the center. To the right, a roller coaster with red tracks and blue supports is situated on a small island or peninsula in the river. The background shows more city buildings and greenery under a clear sky. The image is framed by a teal and blue geometric design on the left and bottom right sides.

Introduction

La région métropolitaine de Montréal



0 5 10 km

- Territoire de l'ARTM
- Limites municipales
- Métro
- Train de banlieue
- Autobus
- REM
- SRB Pie-IX
- Navettes fluviales

Le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la communauté mohawk 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

En 2024, la mobilité urbaine continue de transformer la région métropolitaine de Montréal. Oui, la congestion routière nous coûte cher – 6,13 G\$ en 2023 – et pourrait atteindre 10 G\$ d’ici 2030 si nous ne changeons pas nos habitudes. Mais nous avons entre les mains une solution puissante: un réseau de transport collectif et actif structuré et efficace.

Le télétravail, bien implanté, transforme nos habitudes de déplacement. Cette évolution nous offre l’occasion de repenser notre mobilité. Alors que la part des déplacements en voiture se stabilise, l’achalandage du transport collectif, lui, a atteint 111 % des niveaux de 2023 – nos plus récentes données. Les déplacements actifs, comme la marche et le vélo, connaissent aussi une croissance impressionnante: +30 % durant les heures de pointe et +4 % sur l’ensemble de la journée. Ces chiffres nous montrent une chose: le changement est en cours, et nous devons tout faire pour appuyer ce mouvement.

Opter pour le transport collectif et actif, c’est aussi choisir une solution économiquement avantageuse. En effet, le coût du transport en commun demeure nettement inférieur à celui de la possession d’un véhicule personnel, tant pour les individus que pour la société. Pourtant, il est encore trop souvent perçu comme une charge plutôt qu’un investissement. En réalité, il constitue un levier essentiel.

À l’échelle mondiale, les grandes régions métropolitaines investissent massivement dans le transport collectif pour relever les défis de mobilité. En améliorant les services et en misant sur des infrastructures modernes et écologiques, la région métropolitaine de Montréal peut s’inscrire dans une dynamique de mobilité durable et performante. Nous avons le talent, la vision et la volonté d’innover pour une ville où chacun a accès à des services de transport collectifs efficaces.

Nous avons aussi la chance de compter sur un leadership fort pour poursuivre cette transformation. Depuis juillet 2024, madame Ginette Sylvain préside le conseil d’administration de l’ARTM; elle a insufflé un vent de changement positif dès ses premiers mois. Son approche rassembleuse et son engagement envers le développement du transport collectif sont déjà palpables, et je me réjouis de collaborer avec elle pour bâtir l’avenir de notre mobilité.

C’est dans cet élan que nous poursuivons avec ardeur l’avancement de nos grands projets. L’ajout de nouveaux kilomètres de voies réservées aux bus améliore la rapidité et la fiabilité du service, facilitant ainsi les déplacements quotidiens. Parallèlement, l’expansion du réseau cyclable, qui atteint désormais 1 065 kilomètres de pistes et comprend un réseau express accessible douze mois par année, encourage le choix du vélo pour se déplacer. Enfin, l’électrification du transport collectif progresse, marquant une étape clé vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Chaque dollar investi dans nos infrastructures doit être maximisé au bénéfice de tous et toutes. Cela signifie concevoir chaque projet avec rigueur pour que nos ressources profitent directement

aux citoyens. Dans le but de renforcer le soutien financier des efforts de l’ARTM en ce sens, la Communauté métropolitaine de Montréal a procédé, en mai dernier, à une majoration de la taxe d’immatriculation sur les véhicules de promenade. Mais pour aller plus loin, l’aide du gouvernement demeure un levier essentiel pour accélérer le développement du réseau et garantir des solutions de mobilité accessibles et performantes. Cela passe notamment par l’exploration de nouvelles sources de financement reconnues, alignées sur notre vision et nos objectifs.

Une chose est claire: la mise en commun de nos efforts porte fruit. Le bilan de l’année 2024, déjà encourageant, témoigne de notre engagement collectif – celui de l’ensemble des acteurs du transport collectif – qui soutiennent ces initiatives et, bien sûr, des citoyennes et citoyens qui font chaque jour le choix d’une collectivité plus en mouvement, plus verte et plus solidaire. Nous avons pris un virage, et nous devons maintenant accélérer. Continuons ensemble à nous mobiliser, notre région en sortira grandie.

Valérie Plante

Mairesse de Montréal
Présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal



Mot de la présidente du conseil d'administration

Ginette Sylvain

En juillet dernier, j'ai eu le privilège de me joindre à une organisation engagée et tournée vers l'avenir. Dès mon arrivée, un objectif clair s'est imposé: doter la région métropolitaine d'un véritable plan d'action pour le transport collectif. Aujourd'hui, grâce au travail exceptionnel de l'équipe de l'ARTM et à la collaboration précieuse de tous les partenaires, nous sommes sur le point de concrétiser cet engagement avec le Plan stratégique de développement. Ce document fondateur représente bien plus qu'un simple cadre d'orientation. Il définit une vision cohérente et ambitieuse du transport collectif pour les dix prochaines années, arrimée au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, une avancée majeure pour notre organisation et pour la région.

L'année 2025 nous amènera également à relever un défi collectif de taille: continuer à améliorer et à développer notre réseau avec les ressources dont nous disposons. L'optimisation des services, la modernisation des infrastructures et l'innovation devront guider nos actions afin d'offrir aux citoyens des solutions de transport toujours plus performantes et accessibles.

Ainsi, la mise en service des antennes nord et ouest du REM, prévue en 2025, constitue un projet majeur qui transformera la mobilité dans la région métropolitaine, et plus particulièrement dans les axes de Deux-Montagnes et de l'Ouest de l'île. Le projet Concerto poursuivra son déploiement et offrira aux usagers de nouvelles options de paiement de leurs titres de transport dans le réseau.

Il est essentiel de soutenir le développement de projets structurants qui répondent aux besoins croissants de la population. Parmi eux, le projet structurant de l'Est, le projet structurant sur Taschereau, le projet sur Notre-Dame et de la Concorde à Laval et l'axe est-ouest dans les deux couronnes sont des initiatives qui retiennent toute notre attention. Notre rôle sera de continuer à travailler avec l'ensemble des parties prenantes pour qu'ils puissent se concrétiser dans les meilleures conditions possibles.

Mon arrivée à l'ARTM coïncide avec la fin des mandats de trois administrateurs dévoués et engagés: madame Diane Marleau, messieurs Paul Lewis et Ahmed El-Geneidy. Leur apport et leur appui ont été significatifs et déterminants pour l'organisation et je les en remercie très sincèrement. Pour combler leur poste, la CMM a désigné madame Patricia Jasmin et messieurs Luc Gagnon et Guy Picard, qui se joindront à nous dès 2025. Je sais que nous pourrions compter sur leur expertise et leur vision stratégique pour mener à bien nos travaux et faire avancer la mobilité.

Nous avons toutes les raisons d'être fiers du chemin parcouru, et nous devons rester mobilisés pour la suite. Ensemble, en misant sur la collaboration et l'innovation, nous continuerons de bâtir un réseau de transport collectif à la hauteur des attentes et des aspirations de notre région. Merci à toutes et à tous de votre engagement et de votre confiance.

Ginette Sylvain

Présidente du conseil d'administration



Mot du directeur général

Benoît Gendron

L'année 2024 a marqué un tournant décisif pour le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Alors que nous nous efforçons jour après jour de rendre la mobilité plus simple, plus fluide et plus accessible, nous avons franchi des étapes déterminantes, tout en faisant face à des défis de taille.

L'un de ces défis est sans conteste le financement de notre réseau. Depuis plusieurs années, il est reconnu que le modèle actuel a atteint ses limites et qu'il faut trouver de nouvelles sources pérennes. La pandémie a profondément bouleversé nos habitudes, et bien que l'achalandage soit en progression constante depuis 2021, il représente environ 85 % de ce qu'il était en 2019. Les résultats de notre enquête Perspectives mobilité sont éloquentes: en 2023, 41 % des travailleurs du centre-ville de Montréal étaient toujours en télétravail et près de 27 % des citoyens n'effectuaient aucun déplacement en semaine. Nous devons nous adapter à cette nouvelle réalité et ajuster nos approches afin de proposer une offre de transport collectif toujours plus attrayante et efficace.

C'est dans ce contexte que nous avons poursuivi, avec rigueur et détermination, nos discussions avec nos partenaires financiers afin de se doter d'un cadre budgétaire stable et prévisible. Grâce à un effort collectif et à l'engagement du gouvernement du Québec, nous avons obtenu un financement structurant de 776,2 M\$ pour la période 2025-2028, ainsi qu'un soutien supplémentaire de 24,6 M\$ pour les couronnes nord et sud. Cette aide est précieuse et nous en sommes reconnaissants. Cependant, elle ne comble pas tous les besoins et exige de la part de l'ARTM et des OPTC des efforts récurrents de réduction de dépenses de l'ordre de 155,8 M\$ d'ici à 2028. À ce sujet, nous

avons mis en place des chantiers d'optimisation permettant d'améliorer la prestation de service tout en dégagant des pistes d'économies.

Au-delà de ces défis, en 2024, des réalisations tangibles, ont fait une réelle différence dans le quotidien des usagers. La fonction Recharge OPUS via l'application Chrono, mise en service en avril, illustre notre engagement à simplifier la vie des citoyens. Les quelque trois millions de transactions déjà effectuées témoignent d'ailleurs du succès de cette innovation. Il en est de même de l'intégration réussie du REM à nos réseaux de transport et des navettes fluviales qui ont enregistré cette année un nombre record de déplacements.

Notre regard est désormais tourné vers l'avenir. L'adoption de la Vision 2050 nous donne un cap pour les décennies à venir. Nous avons désormais posé les bases d'une mobilité repensée, plus efficace, et mieux alignée sur les réalités des usagers d'aujourd'hui et de demain. La prochaine étape consistera à traduire cette ambition en actions concrètes, avec un Plan stratégique de développement révisé qui orientera nos décisions pour les dix prochaines années.

Je tiens à saluer l'engagement exceptionnel de celles et ceux qui font vivre notre organisation au quotidien. Chaque membre de notre équipe, par son expertise et son dévouement, a contribué à planifier le transport collectif de demain.

Je remercie également nos partenaires du gouvernement du Québec, de la Communauté métropolitaine de Montréal, des municipalités, les OPTC et la CDPQ Infra pour leur confiance et leur soutien indispensable. Ensemble, tant avec nos employés qu'avec nos partenaires, nous partageons la volonté d'accomplir notre mission. Grâce à ce travail d'équipe, ce sont plus de 350 millions de déplacements liés régionaux

en transport collectif qui ont été effectués cette année, soit une hausse notable de 11 % par rapport à 2023.

En terminant, l'année 2024 a été marquée par plusieurs changements au sein de notre conseil d'administration. En effet, le gouvernement du Québec a nommé, le 22 juillet dernier, madame Ginette Sylvain au poste de présidente du conseil d'administration. Son expertise en finances publiques et sa compréhension approfondie des enjeux de la mobilité seront des atouts majeurs pour guider notre organisation en ces temps de changements. Nous tenons à exprimer notre sincère reconnaissance à monsieur Patrick Savard pour son engagement envers la mobilité durable durant son mandat de 2022 à 2024.

L'année qui s'ouvre s'annonce décisive, notamment au chapitre de l'optimisation des ressources et des services. Nous aurons à faire des choix cruciaux pour l'avenir du transport collectif; nous devons faire preuve d'agilité pour proposer une offre de transport qui réponde véritablement aux besoins de la population. Je suis convaincu que nous avons, ensemble, l'énergie, la vision et la volonté nécessaires pour relever ces défis.

Bonne lecture.

Benoît Gendron
Directeur général

Revue des activités



Investir dans l'avenir

Pour des villes plus vertes

Le transport collectif est une solution incontournable à la crise climatique.



32 % des émissions de GES sont causées par le transport routier.

Un bus = 50 autos de moins sur la route.

Économie verte : le transport collectif a un impact économique 3 fois supérieur à l'auto tout en émettant 2 fois moins de polluants atmosphériques par passager-kilomètre.

Pour des villes plus fluides

La congestion routière coûte cher et nuit à l'économie.



Le coût de la congestion routière dans la région métropolitaine était évalué à **6,1 G\$** en 2023.

L'auto coûte très cher à la société. Chaque fois qu'un individu dépense 1 \$ pour se déplacer, la société doit dépenser 5 fois plus pour un déplacement effectué en voiture contrairement à un déplacement effectué en autobus.

Au Québec, Statistique Canada évalue que dépenser 1 \$ pour l'industrie du transport collectif permet de faire **augmenter le PIB** de base de 2,50 \$.

Pour des villes plus saines

Le transport collectif améliore la qualité de l'air et la santé, tout en favorisant l'inclusion.



Le transport collectif favorise **l'inclusion et la mixité sociale** en offrant un accès équitable aux emplois, aux services sociaux et de santé, aux institutions d'éducation et aux loisirs.

Un aller-retour en transport collectif peut fournir 25 % de l'activité physique quotidienne recommandée pour une bonne santé. En effet, la plupart des déplacements en transport collectif commencent et se terminent par une forme ou une autre de déplacement actif, contribuant ainsi à améliorer la **santé des citoyens** et à réduire l'incidence des maladies chroniques.

En 2024, le transport collectif a consolidé son rôle central au sein de l'écosystème métropolitain, se présentant comme un moteur de transformation sociale et un pilier essentiel de la mobilité durable. Plus qu'un simple moyen de déplacement, il s'impose comme une réponse aux défis majeurs de notre époque: contribuer à une économie verte, renforcer la cohésion sociale et améliorer la qualité de vie des citoyens.

L'année 2024 a été marquée par des avancées importantes, notamment avec l'adoption d'une vision ambitieuse pour 2050, dont la mise en œuvre a déjà été enclenchée par des initiatives stratégiques, telles que l'ajout de la fonction de Recharge OPUS sur l'application Chrono et le développement du projet structurant de l'Est. En parallèle, une étape charnière vers la prévisibilité du financement du réseau a été franchie, assurant ainsi une base solide pour répondre aux besoins croissants de la population, aujourd'hui et demain.

En développant et en encourageant des alternatives concrètes à l'auto solo, le transport collectif joue un rôle clé dans la vitalité économique de la région métropolitaine. Il connecte chaque jour des milliers de personnes à leurs lieux de travail, d'études et de loisirs, tout en soutenant le dynamisme des entreprises locales. L'engagement des équipes et la collaboration des partenaires renforcent les liens entre les communautés et participent activement au développement économique durable du territoire, tout en construisant un réseau inclusif et résilient pour les générations futures.

Financement du transport collectif

Une indexation responsable qui protège l'abordabilité

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, l'ARTM a renforcé son engagement envers l'accessibilité des transports collectifs pour toute la population de la région métropolitaine de Montréal et a ainsi maintenu des augmentations inférieures aux taux d'inflation. En 2024, faisant toujours face à des défis de financement importants, l'ARTM a fixé une indexation moyenne de 3 %, alignée sur l'inflation régionale, afin de concilier viabilité financière et accessibilité des services. De plus, le maintien du tarif à 3,75 \$ du passage unitaire Tous modes en zone A et Bus, a limité l'incidence de l'indexation sur les clientèles plus vulnérables. Ultiment, cette mise à jour tarifaire a permis de limiter l'impact financier sur les usagers. Enfin, avec la mise en service progressive des nouvelles antennes du REM à travers le réseau métropolitain, les usagers bénéficieront de plus d'options efficaces pour répondre à leurs besoins en matière de déplacement. Ainsi, tout est en œuvre pour maintenir l'offre de services et favoriser une mobilité plus durable dans la région.

Un financement plus prévisible à long terme

En mai 2024, après des années marquées par les effets de la pandémie de COVID-19 et une forte inflation portée au cadre financier du transport collectif, l'ARTM a adopté, avec la CMM, une stratégie de financement visant à faciliter l'atteinte de l'équilibre budgétaire, tout en favorisant une forme de prévisibilité. Parallèlement, le 30 mai 2024, la CMM adoptait une majoration du tarif de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade,

dont les revenus sont versés à l'ARTM pour soutenir le transport collectif métropolitain. Cette majoration, en vigueur dès le 1^{er} janvier 2025, permettra de générer près de 200 M\$ par année en revenus additionnels et récurrents. Ces fonds contribueront à répondre aux besoins croissants en mobilité durable, en finançant notamment l'exploitation et l'entretien du réseau. Par sa nature, cette taxe jouera également un rôle dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

À l'automne 2024, une entente de financement historique a été conclue avec le gouvernement du Québec, prévoyant que soit versée à l'ARTM une aide financière de 776,2 M\$ pour la période 2025-2028. Cette aide financière est composée de trois volets: un montant maximal de 186,1 M\$ pour couvrir le déséquilibre budgétaire conjoncturel; un montant maximal de 440,1 M\$ pour soutenir la transition postpandémique et les coûts reliés à la mise en œuvre de mesures d'optimisation vers l'équilibre budgétaire et enfin un montant maximal de 150 M\$ réservé pour soutenir des projets qui contribueraient à réduire les dépenses d'exploitation ou d'immobilisation et qui permettraient à l'ARTM et aux OPTC de réaliser des économies récurrentes annuelles de 155,8 M\$ à l'horizon 2028.

Par ailleurs, en décembre 2024, le gouvernement du Québec a annoncé la remise d'une aide supplémentaire de 24,6 M\$ à l'ARTM, destinée au développement du transport collectif dans les couronnes nord et sud de Montréal. Ce financement réparti à parts égales entre les deux couronnes servira à financer des projets pilotes de transport collectif en collaboration avec le secteur privé. Ces projets devront cibler en priorité les grands générateurs de déplacements et favoriser les regroupements d'entreprises sur le territoire des deux couronnes.

Enfin, toujours dans l'optique de favoriser la prévisibilité du financement du transport collectif, le cadre financier de l'ARTM prévoit une augmentation progressive des contributions des municipalités. Une hausse de 6 % est prévue en 2025, suivie d'une augmentation minimale de 5 % par année entre 2026 et 2028. En outre, une contribution additionnelle sera requise pour couvrir les coûts d'exploitation associés à la mise en service des projets liés au programme BUS+.

Gouvernance, performance et optimisation

À l'instar des OPTC du Québec, l'ARTM a participé à l'audit de performance commandé par la vice-première ministre du Québec et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault. Ce mandat, confié à la firme RCGT (Raymond Chabot Grant Thornton), consistait en une évaluation indépendante des pratiques, des contrôles, des processus et des systèmes mis en place par chaque organisme de transport collectif au Québec pour s'assurer que les ressources dont il dispose sont utilisées de manière efficace et efficiente.

Le rapport final d'audit de performance a été déposé le 7 novembre 2024. Il présente le portrait financier et organisationnel de chaque organisme de transport au Québec ainsi qu'un diagnostic sur leurs activités. En outre, ce rapport identifie des pistes d'optimisation pour améliorer la performance financière et formule des constats et des recommandations afin d'augmenter les revenus, de diminuer les dépenses et de viser une plus grande efficacité opérationnelle.

L'ARTM et les OPTC de la région métropolitaine de Montréal travaillaient déjà sur des chantiers d'optimisation, sachant qu'ils avaient à produire un plan d'action pour réduire significativement

leurs dépenses d'ici 2028. Cet objectif constitue une exigence posée par le MTMD pour répondre à la convention d'aide financière selon laquelle une aide additionnelle de plus de 150 M\$ par année leur serait allouée pour assurer la transition postpandémique et pour soutenir des projets qui permettront d'optimiser les dépenses d'exploitation ou d'immobilisations qui généreront des économies récurrentes pouvant atteindre 155,8 M\$ à l'horizon de 2028, la cible fixée par la ministre. Ainsi, dans le cadre de l'audit, 53 pistes d'optimisation avec un potentiel d'économies différent et une complexité très variable ont été identifiées.

Dans son rapport, RCGT recommande de prioriser huit pistes d'optimisation, dont les économies potentielles s'élèvent à 134 M\$ par année. Il s'agit des pistes suivantes: transport à la demande, impartition d'une part des services, réduction des taux de réserve des bus, impartition d'activités connexes, standardisation des aménagements des bus à acquérir, mutualisation des activités de sûreté et de contrôle, clarification des rôles et des responsabilités et création de nouveaux revenus (comme les droits aériens pour des projets immobiliers). Il évalue les autres pistes, soit la réduction des kilomètres improductifs et des coûts d'entretien et la mutualisation des contrats d'achat de carburant (swap de pétrole) à 32 M\$ et à 180 M\$ les initiatives présentées par les organismes de transport du Québec, pour un total de 346 M\$.

Bien que le rôle de l'ARTM diffère de celui des OPTC du fait qu'elle n'exploite pas des services, elle a participé à l'exercice en mettant à profit toute son expertise. Dans le sommaire des constats qui la concernent figure une augmentation de 15 % du nombre total d'employés à temps complet (ETC) de 2019 à 2023. Cette croissance s'explique par

la réalisation de grands projets dont Concerto, le PSE, le projet structurant du grand Sud-Ouest ainsi que la mise en place de mesures d'atténuation dans le cadre des grands chantiers routiers et d'infrastructures de transport. Le rapport a également fait ressortir que l'ARTM détenait l'un des plus bas ratios d'encadrement, soit 1 cadre pour 4 ETC. Cette situation a été corrigée vers la fin de l'année avec la mise en place d'une nouvelle organisation qui élève ce ratio à 1 cadre pour 7 ETC, l'ARTM ayant aboli une trentaine de postes, soit 15 % de son effectif total, ce qui lui permettra de générer des économies annuelles récurrentes de quelque 3 M\$.

RCGT s'est aussi penchée sur les enjeux relatifs à la gouvernance des OPTC qui peuvent affecter la performance financière de ceux-ci. La firme considère qu'il serait intéressant pour les instances de la région métropolitaine de Montréal de viser la professionnalisation des conseils d'administration des OPTC afin qu'ils soient représentés par des membres indépendants seulement; de clarifier les responsabilités des villes vis-à-vis des OPTC dans le contexte où il n'y a plus de lien direct entre les OPTC et la contribution municipale; de clarifier des rôles et responsabilités en vue de tendre vers une meilleure collaboration entre les OPTC et l'ARTM; de définir des objectifs de performance et de qualité de services dans les ententes de services que l'ARTM conclut avec les OPTC; d'élaborer un plan de financement régional à moyen et à long terme et de réaliser une analyse détaillée sur la réduction du nombre d'entités.

L'exercice mené par RCGT a permis de réfléchir sur la gouvernance, la performance et l'optimisation du transport collectif. L'ARTM a participé positivement à la démarche et a démontré qu'elle était prête et déterminée



à remettre en question les façons de faire et à mettre en œuvre des mesures pour accroître la performance du transport collectif.

Les ententes de services

Les ententes annuelles convenues entre l'ARTM et les OPTC définissent les services offerts sur le territoire desservi, de même que les obligations liées à la prestation des services de transport collectif (régulier et adapté), à la réalisation des projets d'immobilisations, à la performance et à la reddition de comptes.

Ces ententes, conclues entre l'ARTM et chacun des OPTC, établissent la répartition des responsabilités:

- › Le Réseau de transport métropolitain (RTM), opérant sous la marque exo, gère les services de bus et de transport adapté dans les couronnes nord et sud de Montréal, ainsi que l'exploitation des trains de banlieue;

- › La STM est responsable des services de bus, de transport adapté et de métro sur son territoire;
- › Le RTL et la STL assurent les services de bus et de transport adapté dans leurs réseaux respectifs.

Par ces ententes, l'ARTM est responsable de rémunérer les quatre OPTC de la région métropolitaine de Montréal. La rémunération maximale totale versée aux OPTC en 2024 est de l'ordre de 2,6 G\$.

En ce qui concerne le REM, suivant le cadre de rémunération et les mécanismes d'indexation prévus dans l'Entente concernant la gestion et la réalisation du Réseau express métropolitain entre le gouvernement et CDPQ Infra, l'ARTM et Projet REM s.e.c. ont signé une entente d'intégration en mars 2018. Ainsi, Projet REM s.e.c. est rémunéré selon un tarif par passager-kilomètre indexé annuellement. Pour 2024, l'ARTM a versé à Projet REM s.e.c. 0,7843 \$ pour chaque passager-kilomètre effectué en REM.

En tant que responsable des équipements à vocation métropolitaine, l'ARTM en confie l'exploitation et l'entretien aux OPTC par le biais d'ententes de délégation de gestion. Cela inclut entre autres une trentaine d'abris-SRB, une dizaine de billetteries, une vingtaine de stationnements incitatifs, une quinzaine de terminus et une trentaine de voies réservées. D'autres ententes de gestion déléguée sont également en place, notamment pour la gestion des grands projets et l'implantation de la signalétique métropolitaine.

Le Plan stratégique de développement

En vertu de la Loi, l'ARTM détient la compétence exclusive pour établir un Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. L'ARTM a entamé une démarche de révision du PSD afin d'y intégrer les effets de la pandémie de COVID-19 sur les habitudes de déplacement. Cette démarche est menée en concertation avec la CMM, les municipalités et les organismes publics de transport en commun (OPTC). Un arrimage particulier a été établi avec la CMM et les orientations du projet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé, notamment en matière d'intégration de l'aménagement et du transport.

Dans le cadre de la révision du PSD, le conseil d'administration a adopté en mai 2024 la Vision 2050. Son objectif principal est de faire passer de 35 %¹ à 50 % la part des déplacements quotidiens en modes actifs et collectifs d'ici 2050.

S'appuyant sur la Vision 2050, le PSD, adopté en décembre par le conseil d'administration, définit les priorités d'action pour la prochaine décennie, soit la période 2025-2034. Ce document établira les orientations guidant le développement du plus grand réseau de transport collectif québécois.

Les stratégies énoncées dans le PSD présentent des actions en matière de mobilité pour répondre aux besoins de déplacement, encourager le transfert modal des automobilistes et améliorer la qualité des déplacements des usagers du transport collectif. Ces stratégies ciblent les principales composantes du réseau métropolitain, dont les réseaux de transport, les infrastructures et équipements, la tarification, le financement et le service à la clientèle. Un volet central de ces stratégies repose sur la mise en place du programme BUS+, qui permettra, à terme, d'assurer l'accès à un service de bus plus fiable, plus fréquent et plus attractif, et ce, à distance de marche pour plus de 70 % de la population du Grand Montréal.

Les priorités énoncées dans le PSD sont définies en fonction des capacités de la région métropolitaine et en tenant compte des paramètres de financement prévus à l'entente 2025-2028 convenue avec le gouvernement du Québec.

L'adoption du PSD par la CMM est prévue en 2025.

Des données au cœur de la planification

Enquête métropolitaine Perspectives mobilité: un éclairage essentiel pour la planification des transports

En 2024, l'ARTM a présenté le premier portrait postpandémique de la mobilité grâce à l'enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité (auparavant appelée *Origine-Destination*), couvrant un territoire un peu plus grand que la région métropolitaine de Montréal. Cette enquête, essentielle pour planifier les réseaux de transport collectif et routier, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, fournit des données détaillées et précises sur les déplacements effectués par les citoyens. Grâce aux efforts de préparation et aux leçons apprises lors des deux années d'enquêtes pilotes, les données ont été rendues disponibles plus tôt que par le passé, permettant d'intégrer la nouvelle réalité des déplacements dans les dossiers en cours, comme le Plan stratégique de développement.

Cette année, le passage de la collecte à la validation et au traitement des données a été effectué. Les faits saillants résumant les grands changements entre 2018 et 2023, une période marquée par la pandémie, ont été préparés en un temps record. Fruit d'un travail collaboratif à toutes les étapes, de la conception à la présentation des données, toutes les informations ont été partagées et validées en amont avec les partenaires, notamment le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), les quatre OPTC de la région (STM, RTL, STL et exo) et la CMM. Le [rapport des faits saillants](#) a été rendu public le 30 octobre.

Principaux résultats de l'enquête

Parmi les principaux constats de cette enquête de 2023, on observe une baisse historique de 4 % des déplacements, tous modes confondus, principalement attribuable à la montée du télétravail, et ce, malgré une croissance de 4 % de la population globale. Néanmoins, la part des déplacements en mode durable est demeurée stable à 35 % chez les résidents du territoire de l'ARTM, notamment grâce à l'augmentation de l'usage des modes actifs, comme la marche et le vélo. L'objectif demeure d'atteindre 50 % de déplacements en mode durable d'ici 2050.

Prochaines étapes

Des fiches régionales et détaillées seront publiées en 2025, accompagnées de matrices de déplacement. À la suite d'un processus assurant l'anonymat des données, celles-ci seront accessibles aux professionnels et aux chercheurs en 2025. L'ARTM prévoit aussi des initiatives pour mieux exploiter ces données et envisage d'en reprendre la collecte d'ici 2028.



1 Source: Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité, version 1a.

Des alliances porteuses

Depuis sa création, l'ARTM s'emploie à établir des partenariats et des ententes de collaboration avec des groupes de recherche et des institutions d'enseignement qui s'intéressent aux grands défis du transport collectif. Ces échanges permettent de repousser les limites de l'innovation, d'affiner les approches et de contribuer activement à l'évolution des connaissances dans le domaine. En 2024, ces alliances ont permis des avancées dans plusieurs domaines.

Mobilité durable et planification urbaine

L'ARTM a continué en 2024 sa collaboration avec la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal pour le développement d'outils adaptés à la réalisation d'enquêtes telles que Perspectives mobilité. Les prochaines recherches soutenues par l'ARTM seront axées sur les indicateurs de mobilité durable ainsi que sur les interactions entre l'habitation et le transport. L'impact des travaux de la chaire est reconnu, comme en témoignent les nombreuses citations des travaux de sa chercheuse principale.

Évaluation des projets structurants

Le partenariat avec le Groupe MADITUC de Polytechnique Montréal a permis en 2024 de perfectionner le logiciel MADIGAS, qui permet d'évaluer l'impact des projets structurants de l'ARTM sur l'achalandage. Ces travaux se poursuivront en 2025, avec un accent en début d'année sur un nouvel environnement de simulation basé sur les données de l'enquête Perspectives mobilité 2023.

Inclusivité et accessibilité sociale des infrastructures

Par sa collaboration avec le groupe Mobilité, sécurité et partage du réputé Institut des villes nouvelle génération de Concordia, l'ARTM a soutenu en 2024 le développement d'un outil de consultation visant à améliorer l'acceptabilité sociale des projets de transport collectif. En 2025, les efforts se concentreront sur l'intégration des préoccupations des usagers dans cet outil interactif, favorisant une approche inclusive et durable.

Anticipation de la croissance urbaine et économique

Le Laboratoire en statistiques spatiales et développement urbain (LADU) de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) élabore, en partenariat avec l'Université Laval, un modèle de projection de l'évolution des emplois à l'horizon 2033. En 2024, ce modèle, actuellement en phase finale, a mis en évidence une diminution modérée des emplois entre 2016 et 2021, ainsi qu'une stagnation prévue entre 2021 et 2031, indiquant l'absence d'une augmentation significative du nombre de postes

disponibles sur cette période. Cette tendance constitue un indicateur clé pour la planification des infrastructures de transport: un faible dynamisme de l'emploi peut réduire la pression sur les réseaux de transport, mais aussi affecter la demande pour certaines infrastructures.

Justice en transport

Le projet *Mobilizing Justice* en partenariat avec l'Université de Toronto vise à comprendre et à résoudre les inégalités en matière de transport dans les villes canadiennes. En 2024, le groupe de recherche a notamment réalisé la première enquête nationale sur la justice en transport au Canada et publié une étude sur la compréhension de l'équité en transport par les élus locaux. Il a aussi lancé plusieurs projets pilotes. De nombreux résultats devraient être publiés en 2025.

Transfert modal et réduction des GES

L'ARTM collabore aussi avec l'Université Laval sur le projet de recherche interuniversitaire « *Simulate travel demand under carrots and sticks measures* ». Ce projet vise à développer des modèles, méthodes et outils évaluant l'effet de différentes stratégies, tant incitatives que dissuasives, afin de favoriser le transfert modal de la voiture vers des modes de transport plus durables, tout en mesurant l'impact potentiel sur les émissions de GES.

En 2024, ces travaux ont intégré des modèles basés sur l'intelligence artificielle pour affiner la modélisation des choix de transport et des itinéraires. Les recherches se poursuivront en 2025 avec une analyse qualitative approfondie des motivations et obstacles au transfert modal.

Modélisation des déplacements urbains

En partenariat avec Polytechnique Montréal et le *Travel Modelling Group* (TMG) de l'Université de Toronto, l'ARTM a progressé dans le développement du Planificateur d'activités de déplacements urbains de Montréal (PADUM), un outil permettant de modéliser les impacts des politiques tarifaires, des projets structurants et des comportements en période postpandémique. Finalisé à 90 %, cet outil sera opérationnel en 2025.

Synergie entre mobilité durable et aménagement urbain

Depuis 2023, l'ARTM collabore avec le réseau Villes Régions Monde (VRM), un regroupement de chercheurs et chercheuses issus d'une dizaine d'universités québécoises. Cette collaboration permet d'approfondir des champs de recherche universitaire liés à la mobilité durable et, plus particulièrement, à la relation entre le transport collectif et l'aménagement du territoire.

En 2024, les résultats d'une étude sur la densité urbaine et les corridors de transport collectif ont guidé la planification d'axes structurants, en collaboration avec les municipalités de cinq secteurs de la région métropolitaine.

Des discussions sont en cours pour de nouvelles collaborations avec VRM en 2025, en parallèle de la participation de l'ARTM à ses conférences et colloques.

Le panel Parlons mobilité

Depuis 2021, le panel Parlons mobilité est un moyen privilégié pour l'ARTM d'engager la discussion avec les usagers du transport collectif, mais aussi avec l'ensemble de la population du Grand Montréal. Ce panel, ouvert à tous les adultes de la région métropolitaine, offre à la population l'occasion de contribuer à l'amélioration de la mobilité sur le territoire en répondant à divers sondages en ligne, quels que soient leurs modes de transport privilégiés.

Constitué de plus de 56 000 citoyens, le panel a permis en 2024 de réaliser une quinzaine d'études portant sur différents aspects de la mobilité. Les panélistes ont ainsi pu exprimer leurs besoins et attentes,

contribuant directement à l'orientation de divers projets. Par exemple, le panel a permis de tester et d'améliorer la fonctionnalité Recharge OPUS avant son lancement en avril 2024.

L'ARTM a aussi fait appel à ce panel pour mesurer la performance de ses différentes campagnes publicitaires afin d'apporter les ajustements nécessaires pour encore mieux communiquer avec les usagers.

Les données recueillies grâce au panel Parlons mobilité jouent un rôle clé dans l'orientation des décisions et des actions de l'ARTM, permettant de répondre de manière toujours plus pertinente aux besoins de mobilité de la population.

Développer des solutions grâce aux données

En 2024, l'ARTM a optimisé l'utilisation des données statistiques en vue de perfectionner la planification et l'aménagement des services de transport. Dans cette optique, l'ARTM a notamment développé deux nouvelles solutions visant à affiner la compréhension des enjeux de mobilité et d'accessibilité.

Des indicateurs pour mesurer l'accessibilité

Cette année, les équipes ont conçu deux indicateurs clés pour mesurer l'accessibilité spatiale et optimiser la planification du transport collectif. L'accessibilité au transport collectif évalue la proximité et la fréquence des services (bus, métro, train), tandis que l'accessibilité aux opportunités urbaines mesure la part des emplois accessibles en 45 minutes en transport collectif comparativement à la voiture, mettant ainsi en lumière les écarts de mobilité.

Ces outils permettent d'affiner l'analyse de l'équité territoriale et d'orienter les décisions stratégiques. Les prochaines étapes viseront à élargir ces indicateurs à d'autres services essentiels, comme la santé, l'éducation et les établissements commerciaux, afin d'offrir une vision encore plus complète de l'accessibilité urbaine.

Un outil de calcul des temps de trajet en voiture: FalocoRo

Développé en 2024, FalocoRo permet aux analystes de l'ARTM d'estimer rapidement des temps de trajet réalistes en intégrant des données de congestion mises à jour toutes les 15 minutes.

Il cartographie avec précision l'accessibilité aux opportunités urbaines selon l'heure et les conditions réelles de circulation.

Contrairement aux solutions commerciales, FalocoRo se distingue par sa rapidité et sa flexibilité. Il peut analyser des millions d'itinéraires en quelques minutes sur un ordinateur standard, sans les coûts élevés des plateformes tierces. De plus, il offre la possibilité d'enregistrer librement les résultats, un atout essentiel pour des analyses approfondies et reproductibles.

Partager et valoriser l'expertise dans l'espace public

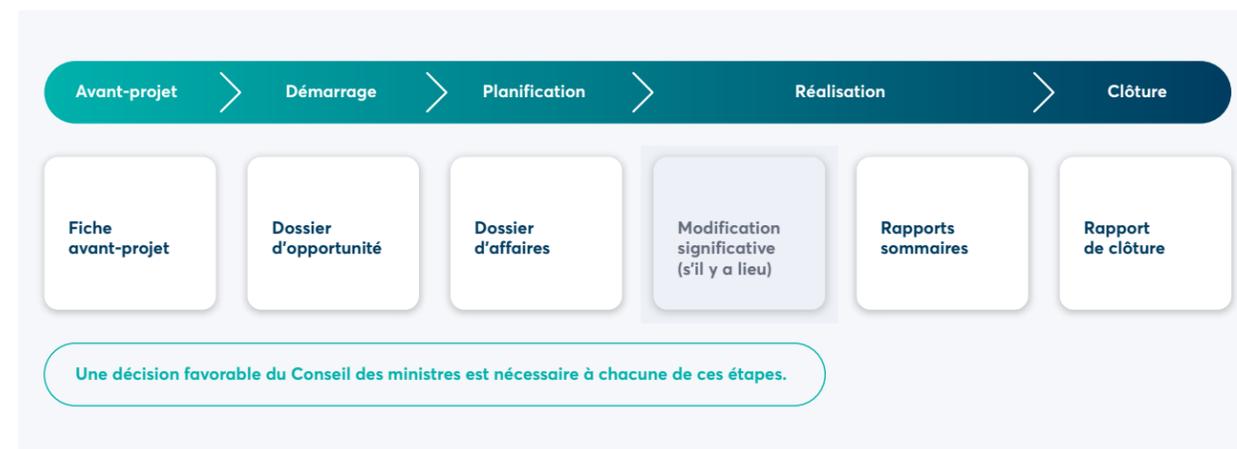
Les équipes disposent d'un savoir-faire unique pour planifier l'offre de transport collectif à l'échelle régionale en tenant compte des besoins de la population. Pour rester à l'avant-garde des tendances en mobilité durable et partager son expertise avec d'autres professionnels de l'industrie, l'ARTM s'investit activement dans divers événements et tribunes publiques. En 2024, l'organisme s'est distingué lors du colloque de l'ATUQ (Association du transport urbain du Québec) avec la présentation de la Vision 2050, ainsi qu'au Sommet AQTr (Association québécoise des transports), où l'ARTM a exposé les avancées du projet structurant de l'Est. Ces interventions publiques consolident le rôle de l'ARTM en tant qu'acteur clé de la mobilité durable et témoignent de sa collaboration avec l'écosystème du transport pour façonner le transport collectif de demain.



Grands projets

En collaboration avec ses partenaires, l'ARTM a poursuivi ardemment l'avancement des grands projets de transport collectif, conçus pour structurer durablement la mobilité et répondre aux besoins d'un territoire regroupant près de la moitié de la population québécoise.

Ces grands projets¹ sont menés en conformité avec la *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique* du gouvernement du Québec, qui encadre les étapes clés et les autorisations nécessaires à leur mise en œuvre, de l'avant-projet à la clôture:



Le Programme des immobilisations (PDI) 2025-2034 de l'ARTM a été adopté le 31 octobre 2024 par le conseil d'administration. Il trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'ARTM. Pour la période 2025-2034, les investissements s'élèvent à 572,3 M\$. Ce montant inclut, entre autres, 51,6 M\$ destinés au maintien des actifs existants ainsi que 89,2 M\$ pour compléter le projet du service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX.

Huit nouvelles initiatives ont été inscrites à la programmation du PDI 2025-2034. Parmi celles-ci, notons l'ajout d'une enveloppe budgétaire pour la réalisation de sept études de mobilité permettant de déterminer les projets prioritaires qui répondront aux besoins de déplacement de la population de la région métropolitaine et d'atteindre les cibles du PSD. Certaines de ces études, en fonction des résultats obtenus, donneront lieu à des dépenses en immobilisations dans une programmation subséquente. Le PDI peut être consulté sur le [site Web de l'ARTM](#)².

Afin de contribuer à l'encadrement de ces investissements et à la mise en œuvre du PDI, l'ARTM s'est dotée d'une approche de gestion de portefeuille de projets permettant de faciliter la planification, la réalisation et le suivi de ses investissements. Cette approche repose sur les principes suivants:

- › L'alignement des projets avec les stratégies, les objectifs d'affaires et la gestion opérationnelle de l'ARTM;
- › Une priorisation de projets arrimée à des cibles d'investissements respectant la capacité financière, humaine et organisationnelle de l'ARTM;
- › Une prise de décision transparente, fondée sur le suivi et la maîtrise de la portée, de l'échéancier, des coûts, des ressources, des risques et des bénéfices des projets qui composent le portefeuille;
- › Des processus et procédures en gestion de projets arrimés à ceux prescrits par les instances gouvernementales auxquelles l'ARTM est assujettie dans l'exécution de ses projets.

¹ À l'exception du REM dont la réalisation est régie par une entente distincte.

² Le PDI de l'ARTM n'inclut pas les actifs sous la responsabilité des OPTC et du REM. Tout comme l'ARTM, les OPTC produisent annuellement un PDI détaillant les dépenses en immobilisations pour les dix prochaines années.



Le Réseau express métropolitain

Le Réseau express métropolitain (REM), développé par la CDPQ Infra (une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec), est un réseau de transport collectif par train léger entièrement automatisé dans la région métropolitaine de Montréal. À terme, le réseau du REM s'étendra sur 67 kilomètres. Les cinq premières stations du REM, reliant le centre-ville de Montréal à Brossard sur 16 kilomètres, ont célébré leur première année de service le 31 juillet 2024, marquant l'aboutissement de la phase 1 de ce projet d'envergure. Le calendrier complet des travaux, mis à jour régulièrement par l'équipe du REM, est accessible [en ligne](#).

Une intégration aux réseaux de transport réussie

En 2024, l'ARTM a poursuivi son rôle clé dans l'intégration du REM aux réseaux de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal, notamment pour s'assurer que les nouvelles antennes répondent aux exigences en matière d'expérience client ainsi qu'aux besoins opérationnels des OPTC qui sont responsables de l'exploitation de plusieurs sites. L'intégration réussie des cinq premières stations, orchestrée par l'ARTM en collaboration avec les OPTC, assure une complémentarité efficace des différents modes de transport.

Conception des pôles intermodaux en correspondance avec le REM

L'ARTM a travaillé avec Projet REM s.e.c., les OPTC et les municipalités concernées afin de réviser et d'adapter aux besoins opérationnels la conception des 10 terminus d'autobus, dont celui de Pointe-Claire, situés à proximité des stations des antennes nord et ouest du REM. Des tests d'autobus sur les différents sites en construction et de nombreux ateliers techniques ont été effectués afin de trouver des solutions d'aménagement qui répondent le mieux aux besoins exprimés par les partenaires. L'ARTM a également coordonné l'intégration des requis techniques d'exo dans la nouvelle gare de train Côte-de-Liesse qui permettra une correspondance directe entre le train en provenance de Mascouche et le REM. Tous ces sites constitueront des pôles intermodaux, c'est-à-dire des lieux de correspondance entre le REM et plusieurs modes de transport (autobus, vélo, covoiturage, dépose-minute, taxis et transport adapté).

Projets complémentaires menés par l'ARTM

En 2024, l'ARTM a pris en charge la réalisation et la livraison de plusieurs projets complémentaires au REM:

- › Une nouvelle billetterie métropolitaine au futur terminus Pointe-Claire;
- › Une signalisation révisée pour les usagers aux terminus Brossard et Panama;
- › Une rampe d'accès universel à la station Édouard-Montpetit, en collaboration avec la STM.

Parallèlement, elle a aussi mené à bien les projets suivants:

- › La finalisation des plans et devis et le lancement de l'appel d'offres de la construction du pôle intermodal dans le secteur Tisserand, à Brossard;
- › Un avant-projet pour l'accessibilité universelle de la station Gare Centrale du REM;
- › La finalisation des plans et devis pour des voies réservées sur le boulevard Taschereau;
- › La construction d'une traverse piétonne à l'approche nord de l'intersection formée par le boulevard Taschereau et la bretelle de sortie de l'autoroute 10 en collaboration avec la Ville de Brossard;
- › Des études pour des infrastructures cyclables aux abords des stations du REM.

Équipements de billettique

Responsable de la fourniture, de l'installation et de la mise en service des équipements de billettique dans le réseau du REM, l'ARTM a poursuivi la conception et l'installation de portillons et de distributrices de titres de nouvelle génération dans 14 stations. Ces équipements, conçus pour être plus simples d'utilisation et universellement accessibles, sont décrits en détail dans la section [Accessibilité universelle](#) (page 50).

L'implantation des nouveaux équipements de billettique dans toutes les stations des segments Ouest-de-l'Île, Rive-Nord et Centre de Montréal sera complétée d'ici l'été 2025.

Améliorations et accessibilité

L'ARTM continue d'améliorer les services existants. Aussi, en cas de panne majeure entraînant une interruption prolongée du REM, des services d'autobus sont désormais déployés afin d'offrir une alternative à la clientèle.

Les projets livrés en 2024 ainsi que l'ouverture prochaine des nouvelles stations du REM améliorent considérablement l'expérience des usagers, tout en préparant l'expansion du réseau. Ces avancées contribuent au développement d'un réseau de transport collectif moderne, efficace et accessible, qui réduit la congestion routière et optimise les déplacements des citoyens de la région métropolitaine de Montréal.



Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Le projet du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal prévoit l'ajout de cinq stations sur près de six kilomètres le long de l'axe Jean-Talon Est. Ces stations seront situées à l'intersection des boulevards Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier et à Anjou, de part et d'autre de l'autoroute 25.

Prévu pour une mise en service en 2031, le prolongement sera directement relié au SRB Pie-IX grâce à un passage piétonnier souterrain, offrant une intégration optimale entre les modes de transport. Par ailleurs, il jouera un rôle clé dans le désenclavement du secteur Anjou grâce à un corridor souterrain qui reliera deux édifices situés de chaque côté de l'autoroute 25.

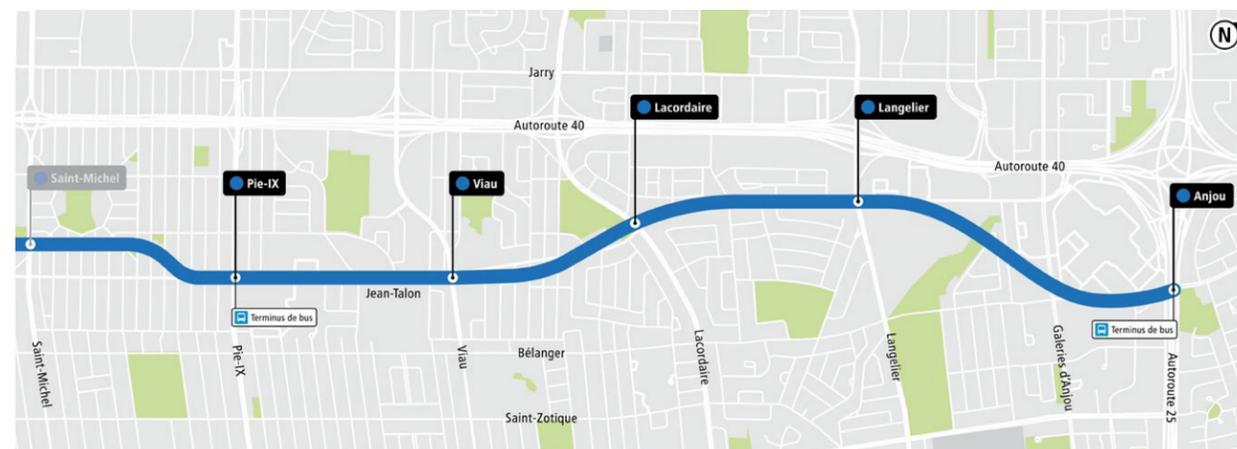
Deux nouveaux terminus d'autobus à caractère métropolitain seront également aménagés aux stations Pie-IX et Anjou. Ces infrastructures,

partagées par plusieurs opérateurs, permettront de renforcer les correspondances avec les réseaux d'autobus de différentes régions, maximisant ainsi l'accessibilité et la fluidité des déplacements pour les usagers.

En tant que bailleur de fonds et futur propriétaire de ces deux nouveaux terminus d'autobus, l'ARTM veille à ce que la conception du projet réponde aux besoins des usagers et à ceux des OPTC.

On estime que ce projet majeur permettra d'offrir, en période de pointe du matin, des déplacements plus rapides et efficaces à plus de 20 000 usagers, tout en incitant 3 400 personnes à abandonner leur voiture au profit du transport collectif. Ce faisant, ce projet contribue activement à l'atteinte de l'objectif de la Vision 2050, soit que 50 % des déplacements quotidiens s'effectuent en modes actifs et collectifs d'ici 2050.

Plan du prolongement de la ligne bleue



■ Nouvelles stations (noms provisoires)

Source : STM



En 2024, l'ARTM a poursuivi son travail en collaboration avec la STM, la Ville de Montréal, le MTMD et la Société québécoise des infrastructures (SQI) sur la conception de pôles de mobilité où plusieurs modes de transport et services s'intégreront. Elle a contribué aux études de mobilité et d'intégration urbaine visant à garantir l'intermodalité aux futures stations et l'accessibilité à plusieurs modes de transport durables tout en améliorant la qualité de vie des citoyens.

La poursuite des travaux préparatoires et de démolition en 2024 a marqué une avancée majeure pour le projet de prolongement de la ligne bleue. Deux contrats importants ont également été octroyés: le premier pour le système de contrôle des trains, le second pour la construction du tunnel et l'excavation de certaines stations et structures auxiliaires, réalisées notamment à l'aide d'un tunnelier.

En 2025, le projet franchira d'autres étapes importantes, dont la poursuite des travaux de conception et le dévoilement des noms et des concepts architecturaux des nouvelles stations. L'ARTM poursuivra son travail de coordination de la refonte des réseaux d'autobus pour répondre aux besoins de mobilité des usagers, à la suite de la mise en service du prolongement de la ligne bleue du métro. Ces progrès témoignent de l'engagement à concrétiser ce projet structurant pour la région métropolitaine.

Le service rapide par bus du boulevard Pie-IX

Le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX est un projet structurant de transport collectif qui, à terme, reliera la rue Notre-Dame à Montréal et le boulevard Saint-Martin à Laval, sur une distance de près de 13 kilomètres. Ce SRB permet à des bus de la STM, de la STL (Société de transport de Laval) et d'exo de circuler plus efficacement dans cet axe névralgique de la région métropolitaine.

Rappelons que le tronçon entre le boulevard Saint-Martin à Laval et l'avenue Pierre-De Coubertin à Montréal a été mis en service le 7 novembre 2022, à l'exception du secteur de l'intersection Jean-Talon, qui, pour permettre la construction d'un tunnel piétonnier vers la future station de la ligne bleue du métro, a été mis en service en décembre 2023.

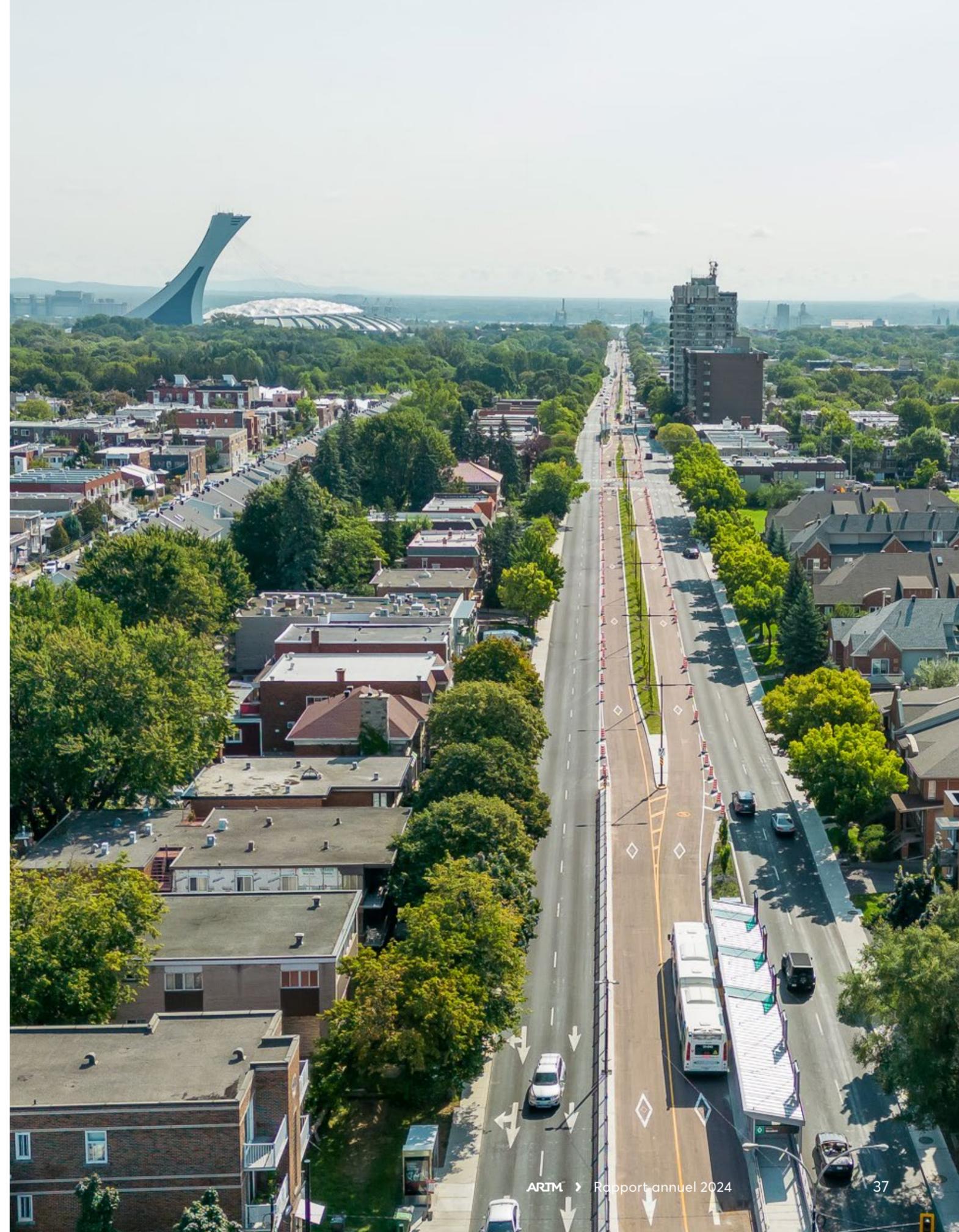
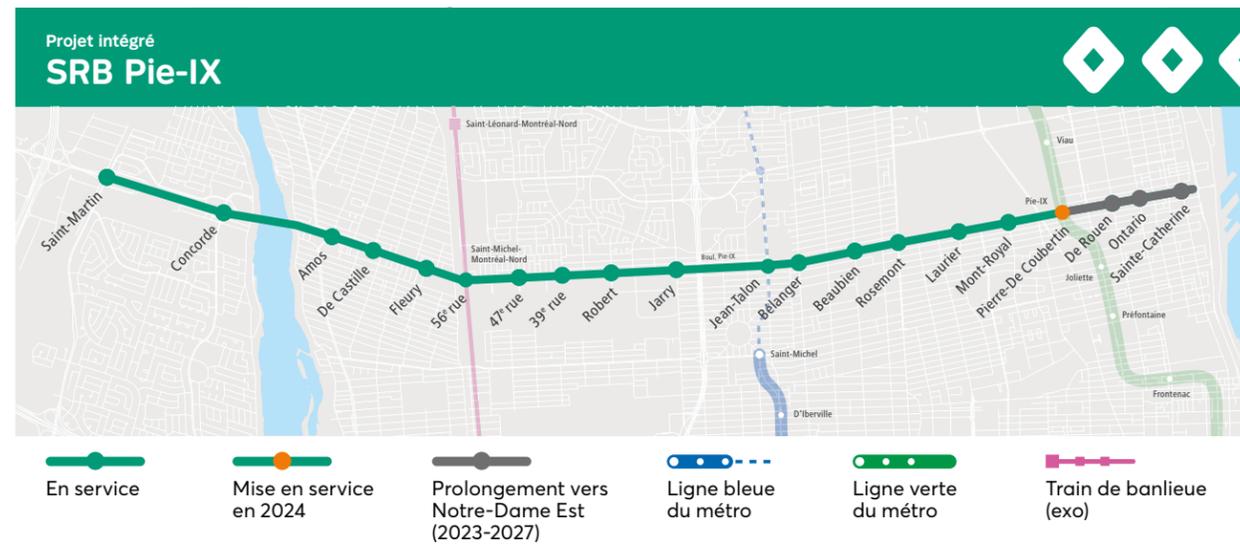
En 2024, des travaux de mise à niveau des infrastructures publiques du secteur touché ont permis l'aménagement d'un boulevard Pie-IX

plus attrayant et convivial. En parallèle, la construction du prolongement du SRB Pie-IX de 1,6 kilomètre, de l'avenue Pierre-De Coubertin jusqu'à la rue Notre-Dame, se poursuit et la mise en service est toujours prévue en 2027.

Au cours de l'année 2024, l'ARTM a mis en place une initiative pour créer une boucle de retournement et une aire d'attente pour les autobus du SRB Pie-IX dont le parcours se terminera à la rue Notre-Dame. En collaboration avec ses partenaires, l'ARTM réalise présentement des études afin de déterminer la meilleure solution parmi les différentes options suggérées. Cet exercice sera complété en 2025.

Tout au long des différentes phases de réaménagement majeur du boulevard Pie-IX, l'expérience des usagers demeure au cœur de cet important projet pour la mobilité dans l'est de Montréal. Le budget prévu pour le volet transport collectif, incluant le prolongement jusqu'à la rue Notre-Dame, est de 442,5 M\$. Il est financé par les gouvernements du Québec et du Canada, de concert avec l'ARTM.

Plan du tracé du SRB Pie-IX



Le projet structurant de l'Est

Le projet structurant de l'Est (PSE) vise à améliorer la mobilité de la population et à contribuer à la vision de revitalisation urbaine dans l'est et le nord-est de la région métropolitaine de Montréal.

En mai 2024, l'ARTM a déposé un [rapport d'analyse complémentaire](#), incluant une étude de faisabilité technique et une évaluation des coûts, qui a conduit à une nouvelle proposition pour le projet. En plus d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement du Québec, le projet recommandé dans cette nouvelle proposition de l'ARTM a été reçu de façon favorable par l'ensemble des intervenants concernés.

Faits saillants de la proposition

- › Implantation d'un système léger sur rail (de type tramway) en surface, sur un tracé de 38 kilomètres joignant 31 stations;
- › Tracé reliant le cœur de Repentigny au secteur de Rivière-des-Prairies, en empruntant les axes de l'autoroute 40, de la rue Sherbrooke Est ainsi que des boulevards Lacordaire et Maurice-Duplessis;

- › Optimisation de l'intégration dans les milieux traversés de même qu'avec les autres modes et réseaux de transport existants et projetés;
- › Apport structurant à la vision de revitalisation de l'est de Montréal;
- › Transfert modal estimé à 22 %, représentant un achalandage de 29 800 personnes en heure de pointe matinale (ou de 97 000 personnes par journée ouvrable);
- › Temps de déplacement compétitifs par rapport à l'automobile;
- › Coûts de projet évalués à 18,6 G\$.

L'ARTM établira la stratégie d'approvisionnement en vue d'une réalisation en mode collaboratif. À cet effet, l'ARTM préparera un appel d'intérêt pour solliciter le marché et obtenir sa rétroaction sur la stratégie de réalisation envisagée. Elle préparera également l'appel de qualification, qui sera publié par Mobilité Infra Québec, en vue d'identifier des partenaires potentiels.

Plan de la proposition de tracé du projet structurant de l'Est



Le projet du grand Sud-Ouest

L'ARTM, en collaboration avec ses partenaires du bureau d'études, la Ville de Montréal et le MTMD, a poursuivi les analyses nécessaires à l'élaboration d'un dossier d'opportunité, visant à évaluer la faisabilité et la pertinence d'un projet structurant en transport collectif, tout en comparant les différents scénarios possibles. Dans ce cas précis, il s'agit de recommander une solution optimale pour desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville. Une étape clé de ce processus a été franchie grâce à une consultation publique, tenue du 15 janvier au 11 février 2024, sur les propositions à l'étude.

Conformément aux meilleures pratiques de planification, l'ARTM a engagé un dialogue avec les communautés dès le début du projet afin de valider leur adhésion aux propositions. Cette approche a permis de s'assurer que les solutions répondent aux besoins de mobilité, s'intègrent harmonieusement au milieu et maximisent les retombées économiques, environnementales et sociales.

Le milieu confirme son appui au projet

Les rencontres d'information organisées à Verdun, Lachine, LaSalle et Dorval ont attiré près de 600 citoyens et représentants de la société civile, venus découvrir les propositions à l'étude

et échanger avec les spécialistes du projet. En complément, une plateforme de consultation en ligne a permis aux personnes intéressées d'explorer les scénarios selon divers critères, de formuler leurs commentaires et de soumettre des mémoires. Cette démarche a généré près de 900 contributions.

Selon les résultats de cette consultation publique, deux personnes participantes sur trois ont confirmé que les propositions présentées contribueraient à améliorer la mobilité dans le grand Sud-Ouest. Elles ont également émis des observations sur certains enjeux prioritaires du projet, liés entre autres à la mobilité, à l'intégration urbaine et à l'environnement. Le rapport de la consultation est disponible sur le [site Web de l'ARTM](#).

L'ensemble des commentaires reçus a été pris en compte par le bureau d'études, qui les intègre dans un cadre d'analyse structuré. Les scénarios sont comparés en fonction de différents critères et domaines d'application: transports et mobilité; urbanisme et design urbain; enjeux techniques; financement; environnement; et acceptabilité sociale. D'autres analyses, notamment de nature économique, financière et de portée, viennent compléter cette évaluation.

Un rapport de la phase de démarrage, incluant le scénario recommandé, sera présenté au MTMD en 2025.

Les navettes fluviales

Entre le 18 mai et le 27 octobre 2024, l'ARTM a chapeauté une nouvelle saison du projet pilote des navettes fluviales, assurant six liaisons pour huit destinations, exploitées par les Croisières AML et Navark. Plusieurs nouveautés ont été apportées en 2024. Le système de réservation des navettes a été amélioré pour mieux planifier les trajets incluant plusieurs arrêts et des départs jusqu'à 22 h 30 sur la liaison reliant Boucherville au Vieux-Port de Montréal ont été ajoutés. Ce prolongement des heures de départ répond aux besoins de la clientèle en quête de solutions pratiques pour ses sorties en soirée.

En outre, de nouvelles installations d'accueil ont été aménagées et la signalisation a été améliorée à quatre points de service: la Marina de Longueuil, le quai Jacques-Cartier du Vieux-Port, le quai du parc de la Promenade Bellerive et l'Île Charron. Ces améliorations de l'aménagement visent à enrichir l'expérience des usagers.

Grâce aux navettes, 462 000 déplacements ont été réalisés en 2024, soit une augmentation de l'achalandage de 9 % par rapport à l'année 2023. Le service de navettes fluviales fidélise sa clientèle d'année en année. En effet, quelque 57 400 personnes ont opté pour un abonnement en 2024, comparativement à 42 500 en 2023.

La croissance des déplacements de plus de 20 % en heure de pointe du matin, soit de 6 h à 9 h, démontre l'intérêt marqué des travailleurs souhaitant se déplacer de manière durable, simple et efficace durant cette période de grand achalandage.



De plus, selon un sondage réalisé par l'ARTM cette année:

- › 98 % des navettes ont respecté leur horaire prévu;
- › 98 % des usagers se déclarent satisfaits du service;
- › 96 % des répondants ont trouvé le système de réservation facile;
- › 40 % ont déclaré effectuer leurs déplacements en automobile en l'absence de navettes;
- › 24 % citent l'absence de trafic comme un facteur d'attractivité des navettes fluviales.

Ces résultats montrent l'intérêt croissant des usagers du transport collectif pour ce mode de déplacement qui contribue à la décongestion routière, réduit le temps de trajet et répond aux besoins de mobilité entre les deux rives, qu'il s'agisse de déplacements liés au travail, aux études, aux loisirs, à la santé ou à tout autre motif.

En vue de la saison 2025, l'ARTM poursuivra l'évaluation de ce projet pilote et formulera des recommandations aux instances concernées.

Le projet structurant en transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval

Ce projet vise l'implantation d'un service de transport collectif structurant à Laval, sur un tronçon de dix kilomètres parcourant le boulevard Saint-Martin entre les boulevards Pie-IX et Curé-Labelle. L'implantation d'un mode structurant vise à offrir à la population un service fréquent et de grande capacité, reliant les principaux corridors de déplacement dans les secteurs à forte concentration d'activité et de population. À terme, cette initiative permettra une amélioration générale de la mobilité des personnes dans la partie nord de la région métropolitaine de Montréal, et plus particulièrement dans l'axe est-ouest de Laval.

Rappelons qu'en septembre 2023, en tant qu'organisme public initiateur du projet, l'ARTM a convenu d'une entente pour la délégation de la réalisation du dossier d'opportunité à la STL.

En 2024, un appel d'offres a été lancé afin de sélectionner une firme ou un consortium d'experts-conseils multidisciplinaires chargés de réaliser des études techniques.

Le service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval

En 2021, par une entente de délégation de gestion, l'ARTM a confié à la STL la réalisation d'un dossier d'opportunité visant l'implantation d'un SRB le long des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval. Ce projet prévoit l'aménagement d'un tronçon de 5,8 kilomètres reliant le boulevard Curé-Labelle à l'ouest au boulevard des Laurentides à l'est, dans le but de bonifier l'offre de transport collectif et d'améliorer la connectivité est-ouest sur ce corridor stratégique.

En 2024, le projet a connu des avancées significatives grâce à une collaboration étroite entre l'ARTM, le MTMD, la Ville de Laval et la STL. Plusieurs analyses approfondies ont été réalisées sur le secteur à l'étude, permettant

aux partenaires d'identifier et de recommander une solution optimale pour répondre aux besoins de déplacement de la population lavalloise en matière de transport collectif. Le dépôt du dossier d'opportunité auprès du MTMD est prévu en 2025.

Ce projet s'inscrit dans une démarche continue en faveur d'une mobilité durable et performante, avec l'objectif d'apporter des bénéfices concrets à la communauté lavalloise tout en améliorant la fluidité des déplacements à l'échelle métropolitaine. Conçu pour s'intégrer harmonieusement à la trame urbaine, le SRB deviendra un levier de développement pour les quartiers qu'il traverse, dans une perspective d'aménagement durable.

Le territoire à l'étude



Les mesures d'atténuation

L'ARTM est mandatée par le MTMD pour participer à la planification, à l'organisation et au déploiement de mesures d'atténuation en transport collectif dans le cadre des grands chantiers routiers et d'infrastructures de transport dans la grande région de Montréal.

En 2024, les efforts ont été poursuivis afin d'instaurer et de bonifier des solutions alternatives à l'automobile dans le but de faciliter les déplacements dans les secteurs affectés par des chantiers d'envergure, comme le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le pont de l'Île-aux-Tourtes et le tracé du REM, en plus d'autres interventions ciblées et ponctuelles.

Tout au long de l'année, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre afin d'offrir des options de transport permettant de diminuer la pression routière engendrée par ces chantiers: bonification de l'offre de services et ajout d'infrastructures temporaires de transport collectif; mesures d'incitation tarifaire; poursuite du projet pilote de covoiturage et des navettes fluviales; et élargissement du réseau de vélopartage sur la Rive-Sud. Ces quelques exemples démontrent l'appui constant de l'ARTM au MTMD, avec l'aide de ses partenaires et de l'expertise du milieu. En 2024, ce sont plus de trois millions de déplacements, soit 20 % de plus qu'en 2023, qui ont été assurés grâce aux mesures d'atténuation mises en place.

Malgré ces initiatives, les travaux peuvent rendre les déplacements plus difficiles et imposer des désagréments aux citoyens. Ces efforts d'atténuation, bien qu'essentiels, ne remplacent pas totalement la fluidité habituelle. L'ARTM est confiante qu'une fois ces grands projets complétés, les citoyens pourront profiter d'infrastructures modernes et efficaces qui transformeront les façons de se déplacer.

Réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

Service d'autobus gratuit

Durant les travaux de réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, cinq nouvelles lignes d'autobus accessibles gratuitement offrent un service efficace avec des temps de parcours performants grâce à l'aménagement de voies réservées.

Un sondage réalisé en mai 2024 auprès de 491 usagers des lignes de bus mises en place dans le cadre des mesures d'atténuation, représentant environ un tiers des 1 500 clients estimés, a révélé les résultats suivants:

- › 46 % des personnes utilisant ces lignes d'autobus sont de nouveaux usagers;
- › 70 % utilisent le service pour se rendre au travail;
- › 78 % se déclarent très satisfaites du service.

Les principales raisons d'utiliser le service incluent la rapidité et la facilité des déplacements.

Navettes fluviales

Deux liaisons de navettes fluviales additionnelles ont été offertes dans le cadre des mesures d'atténuation: l'une gratuite entre Boucherville et Montréal-Mercier, et l'autre reliant Varennes à Pointe-aux-Trembles. Ce service est largement apprécié, comme en témoigne l'augmentation de 27 % du nombre de déplacements sur ces deux liaisons entre 2023 et 2024.

Stations BIXI

Onze stations de vélopartage BIXI sont installées sur la Rive-Sud de Montréal afin d'offrir des alternatives pour faciliter les déplacements pendant les travaux dans le tunnel. Cette offre de vélo en libre-service continue de gagner en popularité auprès des usagers, que ce soit pour rejoindre un arrêt d'autobus, une station de métro ou une navette fluviale.

En 2024, plus de 14 000 déplacements ont été réalisés avec ce mode alternatif, soit une augmentation de 102 % par rapport à 2023.

Application Covoiturage

Développée à titre de projet pilote dans le cadre des mesures d'atténuation des travaux dans le tunnel, l'application mobile Covoiturage ARTM est accessible gratuitement à l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine de Montréal. Son objectif est de réduire les déplacements en auto solo au profit du covoiturage.

Covoiturage ARTM met en relation des conducteurs avec des passagers, en plus d'offrir un incitatif financier aux personnes qui covoiturent pour franchir quatre des ponts reliant Montréal à la Rive-Sud (pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, pont Jacques-Cartier, pont Victoria et pont Samuel-De Champlain). En 2024, la plateforme a enregistré près de 6 000 inscriptions, avec un nombre de déplacements en covoiturage doublé par rapport à l'année précédente.



Chantier du REM

Dans le cadre de la construction du REM, la capacité de certains stationnements incitatifs gratuits situés à proximité des terminus temporaires a été augmentée, notamment à Deux-Montagnes, Sainte-Dorothée et Roxboro-Pierrefonds. Ces stationnements évoluent en fonction de l'avancement des travaux en cours dans les secteurs où se situent les futures stations.

Cette augmentation de la capacité a permis d'encourager l'utilisation des services d'autobus pour les déplacements vers le centre-ville de Montréal. Elle contribue non seulement à améliorer les temps de parcours pour les usagers, mais aussi à réduire la pression sur les axes routiers déjà fortement congestionnés, en limitant le nombre de voitures en circulation.

Travaux de maintien et de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes

Les travaux en cours sur le pont de l'Île-aux-Tourtes ont nécessité la mise en place de mesures d'atténuation pour faciliter les déplacements entre les rives Est et Ouest, à la suite de la réduction du nombre de voies sur le lien.

Pour encourager les citoyens à utiliser le train, dont la fréquence a été bonifiée, 300 nouvelles places de stationnement accessibles gratuitement ont été ajoutées dans le stationnement incitatif temporaire de la gare de Vaudreuil.

Des mesures tarifaires, comme l'offre de titres gratuits et à rabais, ont également contribué à encourager les gens à utiliser davantage le transport collectif durant les travaux et à diminuer ainsi la congestion routière dans ce secteur.

Le Réseau métropolitain de mesures préférentielles en transport collectif

Afin d'encourager le choix du transport collectif, le MTMD, en partenariat avec l'ARTM et les OPTC, travaille à l'implantation de corridors reliés et dédiés aux modes de transport collectif sur les principaux axes autoroutiers et certaines routes nationales. Ce projet, baptisé « Réseau de mesures préférentielles en transport collectif (RMPTC) », vise à répondre aux besoins de mobilité dans la grande région métropolitaine de Montréal.

L'objectif du RMPTC est de développer et de déployer un réseau intégré et flexible de mesures préférentielles, incluant des dispositifs et aménagements routiers réservés aux autobus et au covoiturage. Ces initiatives ont pour but d'améliorer la desserte des banlieues et d'inciter davantage de personnes à opter pour le transport collectif, tout en réduisant la congestion routière.

En 2024, les partenaires ont concentré leurs efforts sur l'identification de zones prioritaires pour l'implantation de nouvelles mesures. Des études d'opportunité ont été lancées afin d'évaluer les solutions les plus adaptées aux emplacements stratégiques, optimisant ainsi l'impact des aménagements sur la mobilité régionale.

En 2025, l'analyse des solutions se poursuivra par zones d'intervention, et sera suivie d'une évaluation des bénéfices en regard des coûts associés. Une priorisation des zones d'intervention sera ensuite établie.

Les systèmes de transport intelligents

L'écosystème billettique de la région métropolitaine de Montréal accuse un retard technologique important. L'infrastructure actuelle, devenue obsolète, ne permet pas l'intégration de services modernes et flexibles, tels que le paiement par carte bancaire et la validation à la borne avec un téléphone intelligent. Cette situation génère de nombreux irritants pour la clientèle, soulignant l'urgence d'une transformation complète des fondations technologiques. Des travaux de modernisation sont déjà en cours.

Le projet Concerto

Adopté à l'automne 2023, le projet Concerto (aussi appelé le projet numérique de mobilité) répond à la nécessité de remplacer le système billettique OPUS, qui supporte la vente, le paiement, le stockage, la perception et la validation des titres de transport. Cette modernisation permettra d'offrir aux usagers du transport collectif des services plus flexibles et mieux adaptés à leurs besoins.

Le projet vise à proposer aux usagers une gamme élargie de modes de paiement, incluant par cartes bancaires, ainsi que de nouveaux supports de titres de transport, notamment numériques, afin de simplifier leur quotidien et de résoudre certaines contraintes actuelles, dont la cohabitation limitée de certains titres sur la carte OPUS.

Toutes les fonctionnalités nécessaires pour réaliser les déplacements en transport collectif seront alors centralisées sous un guichet unique, qui prend actuellement la forme de l'application Chrono. Au terme du projet, le compte client deviendra « LA » plateforme en ligne des usagers pour planifier efficacement

tous leurs déplacements par bus, métro, train et REM, acheter leurs titres de transport et gérer leurs préférences.

L'objectif premier du projet est de répondre aux besoins évolutifs de déplacements de la population et d'améliorer l'expérience des usagers, pour contribuer à la croissance de l'usage du transport collectif et des autres modes durables.

La réalisation du projet Concerto nécessite un investissement de 145,6 M\$ d'ici 2028 et devrait générer une augmentation de 4,5 % de l'achalandage du transport collectif d'ici 2035.

D'importants jalons franchis en 2024

En 2024, l'ARTM et les organismes de transport participants ont formé 16 équipes de travail réparties en deux grandes thématiques: les logiciels et les équipements. Ces équipes ont commencé, comme prévu, à déployer de nouveaux services pour les usagers et poursuivront leurs efforts au cours des deux prochaines années.

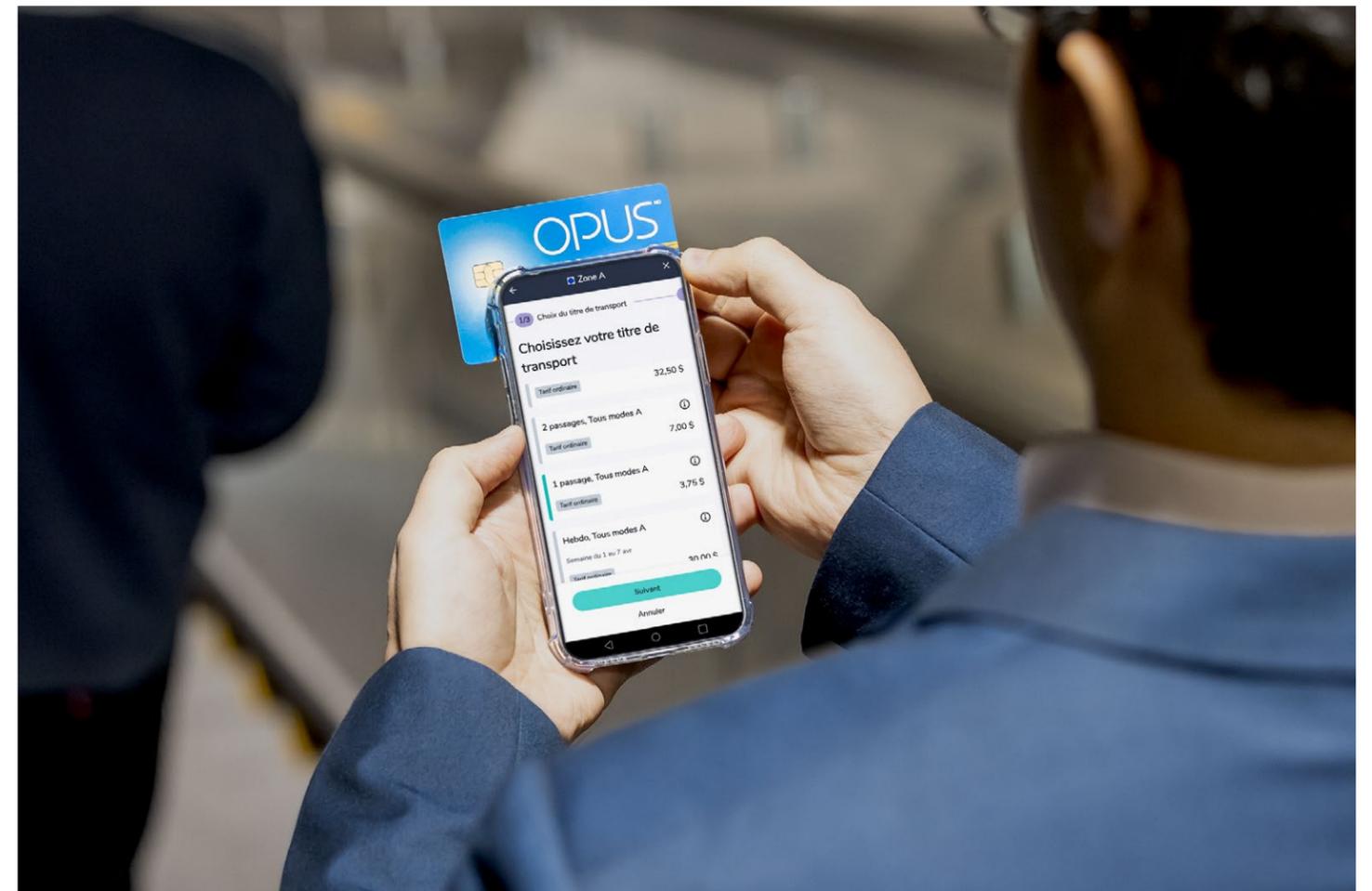
L'une des grandes retombées positives de cette initiative est sans contredit la diminution des files d'attente. En effet, depuis avril dernier, les usagers peuvent se procurer leurs titres de transport directement sur l'application mobile Chrono et les charger sur la carte OPUS. Le succès de cette fonctionnalité a été immédiat. Au terme de 2024, le tiers de l'ensemble des achats de titres sur carte OPUS passaient déjà par Chrono – une proportion qui ne fait que croître. À ce jour, ce sont près de 3 millions de transactions qui ont été réalisées sur l'application.

En prime, puisque les organismes de transport de Québec, Lévis et Joliette sont parties prenantes du projet, les usagers du réseau de ces villes ont

également pu profiter de la solution. Elles ont ainsi pu accéder à cette innovation à des coûts d'implantation et d'exploitation considérablement réduits, peu de temps après son déploiement dans la région métropolitaine de Montréal. Par ailleurs, plusieurs autres organismes de transport à travers le Québec ont été invités à rejoindre le projet et évaluent actuellement leur participation.

Plusieurs appels d'offres ont été lancés en 2024, dont ceux visant la mise en place d'infrastructures de télécommunication dans les véhicules

et l'implantation d'une solution de gestion numérique des identités des utilisateurs. L'ARTM et ses partenaires ont commencé la mise à niveau du réseau mobile dans 3 626 autobus, reliant 124 sites par un réseau de télécommunication filaire, pour réaliser la transition vers un réseau de vente et de perception infonuagique intégré.



De nouvelles solutions pratiques à venir

Carte OPUS virtuelle

Du côté de la carte OPUS, la prochaine étape consiste à développer et à tester une solution d'émulation permettant aux usagers d'utiliser leur appareil intelligent directement à la borne, pour valider leur passage grâce à une carte virtuelle. Cette solution procurera une option additionnelle, plus flexible et misant sur la technologie disponible dans les appareils mobiles pour faciliter le quotidien des usagers et améliorer le service.

Système billettique basé sur le compte de mobilité

L'ARTM procède à un appel d'offres visant à acquérir une solution billettique basée sur des comptes (« Account-Based Ticketing – ABT »). Il s'agit d'une étape essentielle afin de pouvoir offrir le paiement ouvert – par carte bancaire physique ou virtuelle – dans l'ensemble des réseaux de bus, métro, train et REM de la région métropolitaine de Montréal. Les usagers bénéficieront ainsi d'une plus grande autonomie grâce à un compte en ligne, accessible à travers différents canaux, leur permettant d'acheter des titres de transport, de gérer leurs abonnements et préférences ainsi que d'accéder à des services après-vente. La solution billettique infonuagique rendra aussi possible la postfacturation, ainsi que la création et le déploiement rapide d'offres tarifaires promotionnelles.

Outil de gestion de la relation client (CRM)

Connecté à la solution billettique, un nouvel outil numérique transformera la gestion de la relation client au sein des organismes de transport de la région. Cet outil métropolitain s'appuiera sur un référentiel centralisé qui regroupera les données client, facilitant ainsi le service à la clientèle et la gestion des comptes, notamment par procuration.

À terme, l'outil permettra de gérer les contacts et comptes clients, de traiter efficacement les demandes de service et d'améliorer les offres promotionnelles en les personnalisant selon les besoins des usagers.

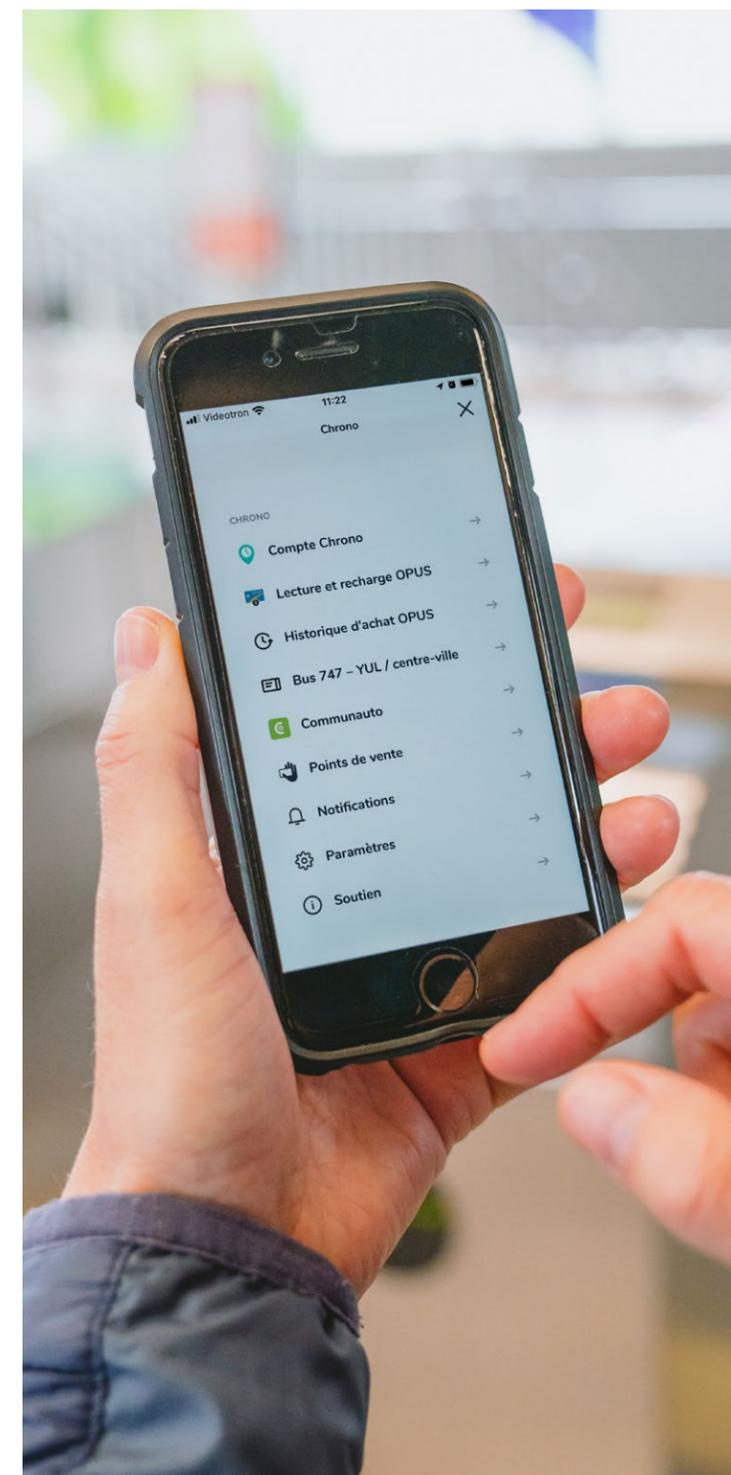
Application mobile Chrono

L'année 2024 a marqué un tournant décisif pour l'application mobile Chrono. Après le succès du projet pilote de 2021 et près d'un an de travail pour les équipes de l'ARTM et ses partenaires, la fonctionnalité tant attendue d'achat et de recharge de titres de transport sur carte OPUS par téléphone intelligent a été officiellement lancée dans Chrono en avril. Ce nouveau service a immédiatement rencontré un fort engouement, faisant bondir le nombre d'utilisateurs actifs de Chrono de 152 % entre janvier et novembre, passant de 182 000 à 457 000.

Pour la première fois depuis sa création, Chrono s'est hissée au premier rang des applications mobiles de gestion de déplacements dans la région, surpassant l'application Transit¹.

À l'été 2024, l'ARTM a aussi démarré le chantier visant à établir les bases de la future version de Chrono dont l'ambition est d'offrir, en plus des nouveaux services billettiques modernes et pratiques, une vitrine unique pour les principaux services de mobilité durable de la région métropolitaine de Montréal. L'année s'est conclue par le lancement d'un nouvel outil de recherche de stations BIXI permettant aux utilisateurs de localiser, en quelques clics, celles situées à proximité ainsi que de connaître la disponibilité des vélos et des ancrages.

L'année 2025 s'annonce tout aussi ambitieuse. À partir du deuxième semestre, Chrono introduira progressivement une carte OPUS virtuelle directement accessible sur un téléphone intelligent. Cette innovation promet de simplifier encore davantage le quotidien des usagers en leur offrant plus de flexibilité et d'options pour l'achat et la validation des titres de transport.



¹ Donnée tirée de l'Étude semestrielle de notoriété, de perception et d'utilisation des applications mobiles de gestion de déplacements.

La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

Accessibilité universelle

En 2024, l'ARTM et la STM ont collaboré pour rendre accessible aux personnes ayant des limitations fonctionnelles l'interconnexion entre la station de métro Édouard-Montpetit et la future station du REM du même nom, en vue de sa mise en service en 2025, en aménageant une rampe d'accès dans le tunnel piétonnier souterrain les reliant. Cette initiative reflète l'engagement des organismes à favoriser l'accessibilité de l'ensemble du réseau de transport collectif afin d'assurer des parcours sans obstacles.

La conception de la nouvelle génération de distributrices automatiques de titres accessibles a été finalisée en 2024. L'implantation de ces équipements s'effectuera de manière progressive à travers les stations du REM dès 2025, visant un total de 53 distributrices en 2025 et de 62 en 2027, en conformité avec le déploiement prévu de l'antenne Aéroport. Leur design et leurs fonctionnalités ont été développés en collaboration avec le milieu associatif pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins spécifiques de toutes les clientèles, incluant les personnes en situation de handicap, et ainsi améliorer leur accessibilité.

Dans le développement de ses outils numériques, l'ARTM s'assure qu'ils pourront être utilisés par tous les usagers, incluant ceux ayant des limitations fonctionnelles. Cette année, par exemple, lors de la mise en service de Recharge OPUS sur l'application mobile Chrono, l'ARTM a collaboré avec l'Institut national canadien pour les aveugles afin que l'accessibilité de l'application mobile soit testée et validée par des experts.

En 2024, les équipes ont poursuivi leurs efforts pour améliorer l'accessibilité de l'application mobile Chrono et du site Web [Mobilité Chrono](#)



Crédit photo: Simon Laroche

en intégrant des informations destinées à la clientèle ayant des limitations fonctionnelles. Parmi les données qui seront rendues disponibles en 2025 figurent des renseignements sur l'accessibilité des points de vente et de service de l'ARTM et des OPTC, ainsi qu'un inventaire des cases de stationnement réservées aux personnes handicapées. Ces initiatives visent à offrir une expérience de mobilité plus inclusive et à répondre aux besoins spécifiques de tous

les usagers, tout en renforçant l'accessibilité universelle des services de transport collectif. En collaboration avec les OPTC, une vaste étude a également été menée en 2024 auprès des bénéficiaires des services de transport adapté, au cours de laquelle près de 15 000 questionnaires ont été envoyés pour évaluer leur satisfaction à l'égard de ces services. L'étude a aussi recueilli des informations sur leurs habitudes de déplacement générales et leur perception de l'accessibilité des

trajets en bus, en métro, en train et en REM. Les résultats, attendus en 2025, offriront un éclairage précieux sur leurs habitudes de mobilité, ainsi que sur les défis rencontrés dans l'utilisation des services de transport collectif. Ces données aideront à continuer d'améliorer l'accessibilité universelle des services.

Cette étude s'inscrit dans le cadre des travaux entourant le PSD et sera réitérée chaque année.



Mobilité inclusive

Le programme métropolitain Mobilité inclusive, un programme de formation destiné aux clientèles ayant des limitations fonctionnelles, a poursuivi sa lancée positive en 2024 pour une deuxième année d'activité réussie. Près de 750 personnes à travers le territoire de l'ARTM ont bénéficié de cette initiative d'apprentissage

au transport collectif. Parmi elles, 92 % ont acquis par cette formation les connaissances et compétences nécessaires pour utiliser de manière autonome les réseaux réguliers de bus, de métro, de train et du REM.

Un transport adapté en pleine transformation

Le chantier d'optimisation du transport adapté vise à améliorer l'uniformité et l'efficacité de ce service dans la région métropolitaine de Montréal. Ce chantier, inscrit dans le processus entamé par l'ARTM et les OPTC, consiste à examiner les processus en place afin d'offrir un service plus performant et efficient, au bénéfice de ses usagers.

Les services de transport adapté des OPTC du Grand Montréal voient leur volume de déplacements augmenter en raison du vieillissement de la population. De plus, la déréglementation de l'industrie du taxi survenue dans les dernières années offre de nouvelles opportunités de déplacement aux usagers.

Les offres de services proposées par les OPTC sur le territoire métropolitain et les règles d'affaires qui y sont associées sont hétérogènes et suivent une logique territoriale plutôt qu'une logique basée sur l'offre d'une expérience client simplifiée.

L'objectif de ce chantier est de revoir les façons de faire afin de mieux travailler avec l'ensemble des partenaires, et d'assurer une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et toujours plus efficace pour l'ensemble des usagers. Il s'agit entre autres de fournir une offre de services harmonisée et efficiente à l'échelle métropolitaine. Tout au long de cette démarche, l'expérience client demeure au cœur des réflexions.

En 2024, l'ARTM et ses partenaires ont travaillé à l'harmonisation de l'offre de services. Ce travail se poursuivra en 2025.

Promotion du transport collectif

Campagnes et activités de promotion

La mission de l'ARTM comprend une importante composante de promotion du transport collectif et de la culture de la mobilité durable. C'est pourquoi, en 2024, l'ensemble des initiatives de promotion avait l'objectif de mettre en valeur le transport collectif, son rôle dans l'innovation, l'amélioration de la qualité de vie et l'attractivité de la métropole, ainsi que ses impacts positifs sur l'économie et la réduction des émissions de carbone.

Grandes initiatives de communication de l'année

Au printemps 2024, l'ARTM a lancé la fonctionnalité Recharge OPUS dans son application mobile Chrono. Cette innovation technologique majeure a fait l'objet de deux importantes vagues de communication: une au printemps, à l'occasion du lancement; l'autre à la rentrée, de la mi-août à la mi-septembre. L'objectif de la campagne était de faire connaître cette fonctionnalité et le message principal « Pour recharger votre carte Opus, passez par Chrono ». Des messages secondaires comme « Rechargez où vous voulez, quand vous voulez » et « Évitez la file » ont permis de promouvoir les bénéfices et l'aspect pratique de l'application.

Nouveau

Évitez la file, rechargez votre carte avec Chrono.

Achetez et ajoutez des titres sur votre carte OPUS en tout temps avec l'appli.

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain | exo | R | RTL | STL | stm

Téléchargez Chrono

Profitez de l'été

Déplacez-vous à volonté

24 HEURES | 3 JOURS | WEEK END | SOIRÉE | HEBDO

En 2024, la promotion du transport collectif s'est également appuyée sur des produits et services éprouvés qui facilitent concrètement les déplacements des usagers; qu'ils soient réguliers, occasionnels ou en mode découverte. Plusieurs campagnes communicationnelles menées en 2024 méritent particulièrement d'être soulignées:

- › Le sélecteur de titres, un outil numérique accessible sur le site Web de l'ARTM, aide les usagers du transport collectif à trouver rapidement les titres de transport adaptés à leurs besoins pour un trajet spécifique, ainsi que les tarifs correspondants.
- › La gratuité pour les enfants a été mise de l'avant grâce à un message actualisé valorisant les sorties familiales rendues plus abordables.
- › Les titres illimités (24 h, 3 jours, week-end, soirée, hebdomadaire) ont été promus durant l'été avec des messages contextuels diffusés sur les médias sociaux. Les messages encourageaient les usagers à profiter de l'été en se déplaçant librement vers des festivals, des feux d'artifice et d'autres activités festives.

Sortez en famille avec le transport collectif

Gratuit pour les enfants*

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain | exo | R | RTL | STL | stm

En savoir plus

Vous travaillez en mode hybride?



Découvrez des titres de transport flexibles et économiques.



artm.quebec/travailleur

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain | exo | R | RTL | STL | stm

- › La gamme complète des titres disponibles (unitaires, carnets de dix passages, titres mensuels, etc.) a particulièrement été valorisée auprès des travailleurs et travailleuses, notamment en mode hybride. Les messages diffusés soulignaient la flexibilité, la variété et les économies offertes par ces titres, permettant à chacun de choisir le format le mieux adapté.
- › Les navettes fluviales ont quant à elles bénéficié d'un service bonifié avec des horaires optimisés sur leurs six liaisons. Une campagne promotionnelle majeure, menée du 27 mai au 16 juin, a mis en lumière les atouts du service: six trajets, huit destinations, des horaires pratiques, des tarifs accessibles (6 \$ par trajet ou paiement avec la carte OPUS) et la gratuité pour les enfants. Le slogan « Laissez le fleuve vous transporter » a marqué cette initiative. Résultat: la saison 2024 a enregistré 462 000 déplacements, une hausse de 9 % par rapport à 2023.

Appui des Centres de gestion des déplacements

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) métropolitains, MOBA et MOVIA, partenaires mandatés par l'ARTM, ont pour mission de promouvoir, auprès des entreprises, organisations et institutions de leur territoire, des alternatives à l'auto solo. Grâce à leur expertise-conseil, à leurs outils et à leurs services variés, ils accompagnent leur clientèle dans la mise en place d'initiatives de mobilité durable.

En 2024, plus de 500 organisations ont bénéficié de leur accompagnement pour élaborer des plans de gestion des déplacements et mettre en œuvre des actions concrètes en transport actif et collectif. Les CGD métropolitains représentent les besoins des usagers auprès des organismes de transport, établissent des partenariats pour enrichir l'offre de services, et encouragent l'adoption des programmes d'abonnement OPUS & Cie et OPUS+ entreprises. Ces efforts incluent également des kiosques d'information en entreprise et des webinaires.

Avec des initiatives telles que des conseils sur les aménagements cyclables, des campagnes d'essai de vélos à assistance électrique, des ateliers de mise au point et des conférences, leur apport au domaine du transport actif demeure essentiel. Par ailleurs, les CGD s'emploient à recenser et à analyser les meilleures pratiques actuelles ainsi que les innovations en matière de mobilité durable.

Cette année a aussi été marquée par la tenue des prix Leaders en mobilité durable, soutenus par l'ARTM, qui ont rassemblé plus d'une centaine de participants. L'événement a mis à l'honneur plusieurs projets inspirants pour la communauté d'affaires et introduit un nouveau prix – le prix ARTM – destiné à récompenser une personne ayant contribué de façon exceptionnelle à la promotion de la mobilité durable dans son organisation.

Navettes Fluviales

Psst...
Sous le pont,
Y'en n'a pas de congestion !

Québec | ARTM Autorité régionale de transport métropolitain | NAVETTES FLUVIALES | NAVARE

Gouvernance



Le conseil d'administration

En date du 31 décembre 2024

Le conseil d'administration de l'ARTM 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 sont nommés par le gouvernement du Québec. Actuellement, l'un de ces sièges est vacant. La CMM a nommé huit membres, dont trois membres indépendants.



Ginette Sylvain
Présidente du conseil d'administration



Diane Marleau
Vice-présidente du conseil d'administration et Économiste



Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal



Stéphane Boyer
Maire de la Ville de Laval



Catherine Fournier
Mairesse de la Ville de Longueuil



Denis Martin
Maire de la Ville de Deux-Montagnes



Lise Michaud
Mairesse de la Ville de Mercier



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



Andrée Lafortune
Professeure titulaire et directrice du Département de sciences comptables, HEC Montréal



Liette Leduc
Avocate, administratrice de sociétés



Paul Lewis
Professeur retraité, Université de Montréal



Nicolas Marin
Vice-Président Offres stratégiques, FX innovation



Jean-Pierre Revéret
Professeur retraité, ESG-UQAM



Owen Alexander Rose
Architecte principal, ROSE architecture



Les six membres indépendants désignés par le gouvernement du Québec



GINETTE SYLVAIN

Présidente du conseil d'administration

Nommée le 17 juillet 2024

Comptable de formation, Mme Sylvain cumule une grande expérience dans le domaine des transports. Membre du Comité de transition lors de l'implantation de la loi sur l'ARTM en 2016-2017, elle était alors responsable du dossier sur le transfert des actifs et passifs et l'élaboration des premiers budgets. Elle a occupé les postes de sous-ministre adjointe d'abord au ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, puis au ministère des Transports où elle était responsable des projets majeurs en transport routier et collectif en plus d'assumer la responsabilité de la région de Montréal. Elle a aussi occupé des fonctions similaires comme cadre supérieure dans la fonction publique et dans le réseau de la santé et des services sociaux.



ANDRÉE LAFORTUNE, FCPA

Professeure titulaire et directrice du Département de sciences comptables, HEC Montréal

Nommée le 31 mai 2017

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 spécialisée en comptabilité et en gouvernance financière à HEC Montréal, où elle dirige le Département de sciences comptables.

Détentrice du titre *Fellow* comptable professionnelle agréée (FCPA), elle est actuellement membre du comité ministériel d'audit d'Environnement et Changement climatique Canada (2023 à 2027) et membre de celui de la Commission de la fonction publique du Canada (2020 à 2028). Elle fut membre des comités ministériels d'audit d'Affaires mondiales Canada (2014 à 2020) et de Santé Canada (2011 à 2019).

Madame Lafortune a siégé 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 a assumé la présidence des comités de vérification de ces entités. De 1990 à 2024, elle fut membre du conseil d'administration de la Caisse Desjardins des Versants du mont Royal (présidente 1994-2019). 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.



LIETTE LEDUC, LL.L., ASC

Avocate, administratrice de sociétés

Nommée le 31 mai 2017

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).

Après avoir pratiqué le droit en cabinets privés à Montréal pendant une dizaine d'années, Mme Leduc s'est jointe en 2000 au Fonds de solidarité FTQ comme conseillère juridique sénior et, dans ce cadre, elle a participé à de nombreuses transactions de financement. Par la suite, elle a dirigé pendant plus de 20 ans, jusqu'à la fin de l'année 2024, la direction principale des affaires juridiques – Placements privés et investissements d'impact, chargée des activités juridiques liées aux transactions d'investissement du Fonds de solidarité FTQ, et elle a été responsable de plusieurs aspects liés à la gouvernance, que ce soit sur le plan de la conformité ou des entreprises partenaires du Fonds de solidarité FTQ. Dans ses fonctions, elle a été appelée à siéger au comité de gestion des investissements et à plusieurs autres comités internes.

Au cours de sa carrière, Mme Leduc a aussi siégé au conseil de divers organismes, dont Réseau Capital, le réseau du capital d'investissement au Québec.

Dès le début de 2025, Mme Leduc deviendra membre du comité de suivi des projets et des technologies de l'ARTM, et sera également vice-présidente du conseil d'administration.



NICOLAS MARIN

**Vice-Président Offres stratégiques,
FX innovation**

Nommé le 19 juin 2019

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

Nicolas Marin est responsable du développement des offres stratégiques chez FX Innovation, leader canadien en services technologiques multcloud et en solutions d'automatisation des flux de travail ServiceNow. Il compte plus de vingt ans d'expérience en gestion dans le secteur du marketing, des médias et des technologies. Précédemment, il était directeur général d'Elmire, le centre d'expertise en marketing numérique de Québec.

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. Il a également été directeur général du bureau montréalais d'OMD, chef de file canadien en planification 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 sur l'encombrement publicitaire.



JEAN-PIERRE REVÉRET

**Professeur retraité, Département de stratégie,
responsabilité sociale et environnementale
de l'ESG-UQAM**

Nommé le 31 mai 2017

Membre du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif et membre du comité de vérification et des finances

Docteur en sciences économiques et D.E.A. 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, chargé de la dimension sociale et socioéconomique.

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 été membre externe du comité « Gouvernance, éthique et développement durable » du Conseil d'administration de la STM de septembre 2014 à mai 2017 et membre du conseil scientifique du consortium de recherche sur les changements climatiques, OURANOS, de 2018 à novembre 2022.



OWEN ALEXANDER ROSE

Architecte principal, ROSE architecture

Nommé le 31 mai 2017

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 où il a complété un baccalauréat en administration (B. Comm.) à UBC en 1993. Il habite à 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, il en a été le président de 2007 à 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 (PMAD) 2011-2016, a siégé au conseil d'administration du Conseil régional de l'environnement de Montréal de 2009 à 2016 et il a été vice-président du comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (2010 à 2016).

Owen Rose est aussi membre du Groupe de travail sur les toitures végétalisées de Bâtiment durable Québec depuis 2014.



Les trois membres indépendants désignés par la CMM



DIANE MARLEAU

Économiste

Vice-présidente du conseil d'administration

Nommée le 10 novembre 2016

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.



AHMED EL-GENEIDY

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

Nommé le 10 novembre 2016

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 en 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 la revue scientifique *Transport Reviews*, en plus de son rôle d'éditeur pour la revue *Transportation*. Il fait également partie du conseil éditorial de plusieurs autres revues scientifiques internationales.

Il est aussi membre du comité « Données, mesures et méthodes analytiques pour évaluer les impacts d'équité des investissements en transport de surface: Phase 2 – Étude pour supporter la prise de décision locale » du Transportation Research Board.

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. En 2022, il a été reconnu par Clarivate comme faisant partie du top 0,1 % des chercheurs académiques les plus cités internationalement dans le domaine des sciences sociales.

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

Nommé le 10 novembre 2016

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. Il a également été doyen de la Faculté de 2014 à 2018 et ensuite vice-recteur associé aux relations avec les diplômés, aux partenariats et à la philanthropie de l'Université de Montréal, de 2018 à 2021. 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 est membre du conseil d'administration de Vélo Québec.

Les cinq membres élus désignés par la CMM



VALÉRIE PLANTE

**Mairesse de la Ville de Montréal,
cheffe de Projet Montréal**

Nommée le 14 décembre 2017

Après des études en anthropologie, en muséologie et en intervention multiethnique ainsi qu'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 ambitieuse pour Montréal. Elle s'intéresse notamment aux questions liées à l'habitation, à la mobilité, à l'aménagement du territoire, au développement économique et à l'environnement et se préoccupe des écarts qui existent entre les quartiers dans ces domaines.

Elle est devenue la toute première mairesse de Montréal lors de l'élection municipale de novembre 2017. La population montréalaise lui a confié un deuxième mandat en novembre 2021.

En tant que mairesse de Montréal, Valérie Plante siège à différents conseils consultatifs et conseils d'administration. Elle est présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), présidente du Caucus des grandes villes de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), membre du CA de Montréal international, membre du CA de la Fondation Montréal inc. et membre du caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités (FCM).

Sur la scène internationale, Valérie Plante est coprésidente de Métropolis. Elle positionne également la métropole comme une cheffe de file de la transition écologique, grâce à son rôle d'ambassadrice mondiale ICLEI pour la biodiversité locale et de vice-présidente de l'Amérique du Nord du réseau C40, qui regroupe les mairesses et les maires de près de 100 grandes villes engagées pour la transition écologique.



STÉPHANE BOYER

Maire de la Ville de Laval

Nommé le 9 décembre 2021

Stéphane Boyer, maire de Laval, incarne le changement générationnel observé lors des récentes élections municipales au Québec. Il est le plus jeune maire élu de l'histoire de Laval, symbole d'un leadership renouvelé et dynamique.

Avant son élection à la mairie, Stéphane Boyer a été conseiller municipal du district Duvernay-Pont-Viau dès 2013, cumulant à partir de 2018 les rôles de vice-président du comité exécutif et de maire suppléant. Reconnu pour son engagement, il a été nommé « élu municipal par excellence » chez les 35 ans et moins par l'Union des municipalités du Québec en 2016, et figurait parmi les « 50 leaders mondiaux de demain » identifiés par le réseau diplomatique français en 2017.

Auteur et entrepreneur, il a publié *Des quartiers sans voitures*, un ouvrage portant sur l'aménagement du territoire. En 2021, il a marqué les esprits avec une marche de plus de 1 100 kilomètres, du rocher Percé au mont Royal, pour sensibiliser la population à l'autisme et collecter des fonds pour cette cause.

Aujourd'hui, en tant que maire, il préside le comité exécutif de la Ville de Laval et occupe plusieurs postes clés à l'échelle régionale et nationale. Il est vice-président du conseil d'administration et membre du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal, membre du comité directeur de Mobilité Montréal, administrateur et membre du comité exécutif de l'Union des municipalités du Québec, et membre du conseil d'administration ainsi que du Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités.

Engagé pour l'efficacité des services municipaux et la mobilité durable, Stéphane Boyer continue de façonner Laval en plaçant les citoyens au cœur de ses priorités.



CATHERINE FOURNIER

Mairesse de la Ville de Longueuil

Nommée le 9 décembre 2021

Diplômée en sciences économiques et science politique de l'Université de Montréal, Catherine Fournier a exercé les fonctions de députée de Marie-Victorin de 2016 à 2021. Elle est la plus jeune femme de l'histoire à avoir été élue à l'Assemblée nationale du Québec, à l'âge de 24 ans.

Autrice de trois livres, dont un collectif, et collaboratrice chez URBANIA, Catherine Fournier a été élue mairesse de la Ville de Longueuil le 7 novembre 2021. Désignée seizième personnalité québécoise la plus influente par le magazine *L'Actualité* au printemps 2024, elle est présidente du comité exécutif de l'agglomération de Longueuil, regroupant cinq villes comptant près d'un demi-million de personnes en termes de population, en plus d'être membre des instances externes suivantes:

- › Comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (vice-présidente);
- › Comité exécutif et Conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec;
- › Caucus des grandes villes et des municipalités de la métropole de l'Union des municipalités du Québec;
- › Comité habitation de l'Union des municipalités du Québec (présidente);
- › Table de concertation régionale de la Montérégie (présidente).



DENIS MARTIN

Maire de la Ville de Deux-Montagnes (couronne nord)

Nommé le 9 décembre 2021

Denis Martin détient un baccalauréat en administration et une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université du Québec à Montréal.

Maire de la Ville de Deux-Montagnes depuis le 3 novembre 2013, il a assuré le titre de préfet de la MRC de Deux-Montagnes de 2017 à 2021. Depuis 2021, il siège au comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à titre de représentant désigné de la couronne nord. À l'Union des municipalités du Québec (UMQ), il préside le comité de la Commission de développement économique. Il préside également, à l'ARTM, le comité sectoriel de la mobilité durable.

Parmi ses expériences passées, Denis Martin a été président de la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal de 2019 à 2021. À l'Union des municipalités du Québec, il a occupé les fonctions de membre du comité exécutif de 2019 à 2021 et de membre du conseil d'administration du caucus des municipalités de la Métropole-Couronne-Nord de 2015 à 2021. Il a aussi présidé la Régie de police du Lac des Deux-Montagnes de 2021 à 2022.



LISE MICHAUD

Mairesse de la Ville de Mercier (couronne sud)

Nommée le 15 juin 2023

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

Farouche défenderesse des intérêts et des besoins de ses citoyens, Lise Michaud est mairesse de la Ville de Mercier depuis 2013.

Lise Michaud participe à de nombreuses instances régionales et nationales, dont l'Union des municipalités du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Table des préfets et élus de la couronne sud, la MRC de Roussillon et la Régie intermunicipale d'aqueduc de la Vallée de la Châteauguay.

Peu importe la tribune politique à laquelle elle participe, Lise Michaud a toujours à cœur l'intérêt supérieur des citoyens de Mercier, mais également de tous ceux de la grande région métropolitaine, car tous bénéficient des impacts des décisions prises dans ces différentes instances. Il en va de même pour les questions de transport collectif, un enjeu important pour l'ensemble du territoire de la grande région métropolitaine.

Les comités du conseil d'administration

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

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

Le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines a pour principal objectif de guider le conseil d'administration dans l'acquiescement 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 de ces volets ayant des spécificités techniques à la fois distinctes et interreliées.

Au 31 décembre 2024, les membres du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines étaient:

- › Liette Leduc – présidente du comité
- › Andrée Lafortune
- › Diane Marleau
- › Nicolas Marin
- › Ginette Sylvain – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2024, ce comité a tenu treize (13) rencontres, notamment sur les sujets suivants:

- › le plan d'effectifs, le plan de gestion de la relève et la revue de la structure organisationnelle de l'ARTM;
- › la structure de rémunération, les ajustements annuels à la structure salariale, les révisions salariales pour 2024 et le processus entourant l'équité salariale;
- › la conception et la revue du tableau de bord d'indicateurs de performance;
- › la formation des membres du conseil d'administration;
- › le rapport annuel 2023;
- › la révision du règlement intérieur de l'ARTM;
- › la Politique du conseil d'administration de l'ARTM concernant les observateurs;
- › le mode de fonctionnement du conseil et de ses comités;
- › la revue des profils de compétences des administrateurs;
- › le processus d'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration et des comités;
- › le programme d'accueil pour les membres du conseil d'administration;
- › le déroulement de la séance publique du conseil d'administration;
- › la nomination des membres externes siégeant aux comités du Conseil;
- › les objectifs annuels du directeur général pour l'année 2024.

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'ARTM.

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.

Au 31 décembre 2024, les membres du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif sont des membres indépendants et des élus:

- › Nicolas Marin – président du comité
- › Lise Michaud
- › Ahmed El-Genaidy
- › Jean-Pierre Revéret
- › Owen Alexander Rose
- › Guillaume Tremblay, membre externe
- › Ginette Sylvain – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2024, ce comité a tenu trois (3) rencontres, notamment sur les sujets suivants:

- › la *Politique relative aux remboursements et échanges de titres de transport*;
- › le projet numérique de mobilité et les aspects usagers;

- › le programme métropolitain Mobilité inclusive;
- › la *Politique relative à la qualité du service aux usagers du transport adapté*;
- › le plan d'accessibilité universelle;
- › la Recharge Opus sur mobile;
- › l'application Chrono et Concerto;
- › le plan de visibilité de l'ARTM et les campagnes publicitaires;
- › la satisfaction envers le transport collectif;
- › la mise en place et le suivi des indicateurs du service à la clientèle;
- › le projet pilote de laissez-passer universel dans le milieu de l'éducation.

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'ARTM et à la vigie de ses projets. 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 et de surveillance s'exerce sur les projets inscrits au portefeuille de projets de l'ARTM et dans le domaine des projets majeurs de l'ARTM, incluant ceux portant sur les technologies.

Au 31 décembre 2024, les membres du comité de suivi des projets et des technologies sont:

- › Diane Marleau – présidente du comité
- › Andrée Lafortune
- › Paul Lewis
- › Robert Proulx, membre externe indépendant
- › Owen Alexander Rose
- › Ginette Sylvain – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2024, ce comité a tenu quatorze (14) rencontres, notamment sur les sujets suivants:

- › le projet SRB Pie-IX;
- › le prolongement de la ligne bleue du métro;
- › les mesures d'atténuation liées aux travaux du REM;
- › les mesures d'atténuation de la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et de la fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes;
- › le programme d'amélioration des accès aux stations du REM;
- › le programme d'investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM (billetterie, réseautique, aménagement des billetteries, demandes additionnelles);
- › le projet structurant de transport collectif électrique reliant le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal au centre-ville;
- › le projet structurant de l'Est de Montréal;
- › le projet de service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval;
- › le projet pilote de service de navette fluviale pour 2024;
- › le projet de contrôle de trains sur la ligne bleue du métro de Montréal;
- › le projet de construction de la billetterie permanente au terminus Longueuil;
- › le projet d'ajout de quais au terminus Montmorency;
- › le plan de maintien des actifs de l'ARTM;
- › les ententes de services avec les OPTC et Projet REM s.e.c., incluant les indicateurs de performance;
- › les ententes de continuité de services dans les municipalités hors territoire;
- › les ententes de délégation de gestion des équipements et des billetteries métropolitaines;
- › les ententes d'exploitation et d'entretien de systèmes de vélos en libre-service;
- › la création de réserve opérationnelle métropolitaine en support des modes lourds;
- › le projet numérique de mobilité;
- › le plan directeur en technologie de l'information au sein de l'ARTM;
- › les projets opérationnels de l'ARTM en technologie de l'information et en cybersécurité;
- › le système intégré OPUS;
- › les redevances de transport;
- › le suivi du portefeuille de projets de l'ARTM;
- › les outils et guides de gestion de projets, incluant la gouvernance et la reddition de comptes;
- › les indicateurs de performance relatifs à l'offre globale de services et à l'état de santé des projets;
- › la gouvernance de données au sein de l'ARTM;
- › la révision du Plan stratégique de développement de l'ARTM à la suite de la pandémie.

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.

Au 31 décembre 2024, les membres du comité de vérification et des finances sont:

- › Andrée Lafortune – présidente du comité
- › Paul Lewis
- › Diane Marleau
- › Jean-Pierre Revéret
- › Ginette Sylvain – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2024, ce comité a tenu onze (11) rencontres, notamment sur les sujets suivants:

- › le cadre financier 2024-2028;
- › la grille tarifaire 2024;
- › la préparation et l'audit des états financiers 2023;
- › les prévisions budgétaires 2025;
- › le suivi des aides financières octroyées par le MTMD;
- › le suivi des flux de trésorerie de l'ARTM;

- › les mesures de réduction de dépenses;
- › les mesures d'optimisation;
- › la Politique de financement;
- › la gestion des risques;
- › le suivi des litiges de l'ARTM;
- › le portefeuille d'assurances de l'ARTM;
- › la revue des contrats octroyés de gré à gré;
- › l'impact financier des grands projets, dont Concerto;
- › le contrat de services bancaires de l'ARTM;
- › le suivi et la mise en œuvre des initiatives tarifaires offertes par l'ARTM.

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:

- › les ententes de services de transport collectif entre l'ARTM et les OPTC pour 2024;
- › le Plan stratégique de développement de l'ARTM;
- › le Programme des immobilisations 2025-2034 de l'ARTM.

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

| | CONSEIL D'ADMINISTRATION | SÉANCE PUBLIQUE | CSPT | CVF | CQSU | CGERH | COMITÉ CONJOINT/ÉLARGI | REVENU (\$)* |
|---------------------|--------------------------|-----------------|-------|-------|------|-------|------------------------|--------------|
| Boyer Stéphane | 13/14 | 0/1 | - | - | - | - | - | 18 862,00 \$ |
| El-Geneidy Ahmed | 14/14 | 1/1 | - | - | 3/3 | - | 3/3 | 24 158,00 \$ |
| Fournier Catherine | 14/14 | 1/1 | - | - | - | - | - | 20 186,00 \$ |
| Lafortune Andrée | 13/14 | 1/1 | 14/14 | 11/11 | - | 13/13 | 6/6 | 52 621,00 \$ |
| Leduc Liette | 14/14 | 1/1 | - | - | - | 13/13 | - | 32 430,00 \$ |
| Lewis Paul | 12/14 | 0/1 | 12/14 | 10/11 | - | - | 6/6 | 36 736,00 \$ |
| Marin Nicolas | 14/14 | 1/1 | - | 1/1 | 3/3 | 12/12 | - | 34 651,02 \$ |
| Marleau Diane | 14/14 | 1/1 | 14/14 | 11/11 | - | 13/13 | 6/6 | 53 283,00 \$ |
| Martin Denis | 14/14 | 1/1 | - | - | - | - | - | 20 186,00 \$ |
| Michaud Lise | 13/14 | 0/1 | - | - | 3/3 | - | - | 20 848,00 \$ |
| Plante Valérie | 12/14 | 1/1 | - | - | - | - | - | 19 193,00 \$ |
| Revéret Jean-Pierre | 14/14 | 1/1 | - | 9/11 | 3/3 | 1/1 | 6/6 | 32 859,98 \$ |
| Rose Owen Alexander | 13/14 | 1/1 | 13/14 | - | 3/3 | - | 6/6 | 34 419,00 \$ |
| Savard Patrick** | 8/8 | 1/1 | 5/8 | 2/6 | 0/2 | 7/7 | 3/4 | 63 269,69 \$ |
| Sylvain Ginette*** | 6/6 | - | 6/6 | 5/5 | 1/1 | 6/6 | 2/2 | 53 787,13 \$ |

* La rémunération des administrateurs de l'ARTM est conforme aux décrets 1132-2016 et 730-2022 adoptés par le gouvernement du Québec respectivement les 21 décembre 2016 et 27 avril 2022 ainsi qu'à la résolution CC18-020 adoptée par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 26 avril 2018.

** Date de fin de mandat : 21 juillet 2024.

*** Date de début du mandat : 22 juillet 2024.

L'équipe de direction

Le comité de direction

En date du 29 novembre 2024

Benoît Gendron
Directeur général

Marc Blanchet
Directeur exécutif, Projets, infrastructures et systèmes de transport en commun

Ludwig Desjardins
Directeur exécutif, Modélisation, organisation et développement des réseaux

Sylvain Perras
Directeur exécutif, Technologies de l'information

Robert Guertin
Secrétaire général et directeur exécutif, Affaires corporatives, juridiques et immobilières

Annie Schanzenbach, CPA
Directrice exécutive, Finances et trésorerie

Houda Slaoui
Directrice exécutive, Planification stratégique, tarification et financement

Philippe Dubé
Directeur, Relations avec les partenaires

Vincent Rabault
Directeur, Relations publiques et gouvernementales

Martin Roy
Directeur, Ressources humaines

En date du 31 décembre 2024 – Après la restructuration



Benoît Gendron
Directeur général



Ludwig Desjardins
Directeur exécutif, Développement et performance



Sylvain Perras
Directeur exécutif, Transformation numérique



Sylvain Ducas
Directeur exécutif, Planification, financement et expérience client, par intérim



Poste vacant
Direction exécutive, Services administratifs



Vincent Rabault
Directeur, Relations publiques et gouvernementales

Rémunération globale des dirigeants

| | REVENU D'EMPLOI 2024 | ASSURANCES (cotisation de l'employeur) | RÉGIME RETRAITE (cotisation de l'employeur) | VACANCES |
|---|----------------------|---|---|---------------|
| Benoît Gendron* Directeur général | 334 024 \$ | 991 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie | N/A | 6 semaines/an |
| Marc Blanchet** Directeur exécutif Projets, infrastructures et systèmes de transport en commun | 250 589 \$ | 6 399 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie | 18 887 \$ À cotisation déterminée | 6 semaines/an |
| Robert Guertin** Secrétaire général et directeur exécutif Affaires corporatives, juridiques et immobilières | 228 708 \$ | 2 478 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie | 17 584 \$ À cotisation déterminée | 4 semaines/an |
| Sylvain Perras Directeur exécutif Technologies de l'information | 227 575 \$ | 7 074 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie | 18 206 \$ À cotisation déterminée | 5 semaines/an |
| Annie Schanzenbach, CPA** Directrice exécutive Finances et trésorerie | 217 737 \$ | 6 967 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie | 18 536 \$ À cotisation déterminée | 4 semaines/an |
| Ludwig Desjardins Directeur exécutif Modélisation, organisation et développement des réseaux | 205 299 \$ | 6 026 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie | 16 420 \$ À cotisation déterminée | 4 semaines/an |
| Houda Slaoui** Directrice exécutive Planification stratégique, tarification et financement | 204 176 \$ | 4 600 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie | 16 334 \$ À cotisation déterminée | 4 semaines/an |

* Le salaire annuel inclut une somme forfaitaire de 30 000 \$ en compensation de la renonciation du directeur général au régime de retraite de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

** En poste jusqu'au 29 novembre 2024.

N/A : non applicable

Accès à l'information

L'ARTM 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'ARTM.

L'ARTM a reçu 36 demandes d'accès à l'information en 2024. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes:

| DEMANDES REÇUES | 36 |
|--|----|
| Acceptées en totalité | 15 |
| Acceptées partiellement | 7 |
| Refusées ou document inexistant | 11 |
| Qui relèvent d'un autre organisme public | 3 |

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. En 2024, l'ARTM a répondu dans une moyenne de 14 jours.

Code d'éthique

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

Les états financiers consolidés

De l'exercice terminé le 31 décembre 2024

Table des matières

| | |
|---|------------|
| Rapport de la direction | 83 |
| Rapport de l'auditeur indépendant | 84 |
| État consolidé des résultats et excédent accumulé | 88 |
| Excédent de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales | 89 |
| État consolidé de la situation financière | 90 |
| État consolidé des flux de trésorerie | 91 |
| État consolidé de la variation de la dette nette | 92 |
| Notes complémentaires aux états financiers consolidés | 93 |
| Renseignements complémentaires | 111 |

Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2024, 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'ARTM.

La direction de l'ARTM, avec le soutien des propriétaires des processus financiers et non financiers, est responsable des systèmes de contrôles internes, lesquels ont pour objectif de fournir une assurance raisonnable que les états financiers consolidés publiés donnent une image fidèle et ne contiennent pas de fausses informations.

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'ARTM, 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



Marie-Claude Guérard
Directrice exécutive,
Services administratifs

Montréal, le 22 avril 2025

Rapport de l'auditeur indépendant

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

T 514 878-2691

Aux administrateurs de
Autorité régionale de transport métropolitain

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés d'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « l'Autorité »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2024 et les états consolidés 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 autres renseignements complémentaires.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité au 31 décembre 2024 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette, de ses gains et pertes de réévaluation 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 consolidés » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Autorité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés 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.

Observations – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que l'Autorité inclut dans ses états financiers consolidés 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 et à la note 19, portent sur l'établissement de l'excédent (du déficit) de l'exercice et sur la ventilation de l'excédent (du déficit) accumulé à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Informations autres que les états financiers consolidés et le rapport de l'auditeur sur ces états

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations. En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Nous avons obtenu le rapport annuel avant la date du présent rapport. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués sur les autres informations, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans celles-ci, nous sommes tenus de signaler ce fait dans le présent rapport. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés 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 consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Autorité à poursuivre son exploitation, 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 consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés 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 que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés 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 consolidés 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 son exploitation. 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 consolidés 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 son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

- nous planifions et réalisons l'audit du groupe afin d'obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant les informations financières des entités ou des unités du groupe pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers consolidés du groupe. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit effectués pour les besoins 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 22 avril 2025

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A117472

État consolidé des résultats et excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| [en milliers de dollars] | Budget 2024 | 2024 | 2023 |
|---|------------------|------------------|------------------|
| REVENUS | | | |
| Revenus tarifaires | 836 723 | 882 133 | 791 688 |
| Contributions municipales [note 4] | 988 242 | 987 781 | 927 408 |
| Subventions de fonctionnement [note 5] | 360 466 | 303 101 | 297 491 |
| Subventions des projets d'immobilisations [note 6] | 125 712 | 68 680 | 29 803 |
| Aide financière à la COVID-19 | – | – | 169 139 |
| Soutien à l'ARTM | 238 000 | 238 100 | 423 700 |
| Subventions des mesures d'atténuation du REM [note 7] | 38 897 | 28 566 | 12 788 |
| Contributions des automobilistes [note 8] | 274 588 | 283 740 | 156 147 |
| Autres revenus [note 9] | 57 136 | 70 881 | 63 090 |
| Total des revenus | 2 919 764 | 2 862 982 | 2 871 254 |
| CHARGES | | | |
| Ententes de services | | | |
| <i>Contrats de service [note 10]</i> | 2 624 272 | 2 628 727 | 2 443 963 |
| <i>Équipements métropolitains</i> | 34 446 | 28 469 | 24 617 |
| <i>Billetteries métropolitaines</i> | 4 400 | 4 253 | 3 994 |
| <i>Express métropolitain</i> | – | – | 3 660 |
| <i>Mesures d'atténuation [note 11]</i> | 83 938 | 63 669 | 72 373 |
| | 2 747 056 | 2 725 118 | 2 548 607 |
| Frais d'administration | 37 286 | 41 963 | 31 722 |
| Frais d'exploitation et de développement du transport en commun | 113 826 | 87 418 | 80 456 |
| Autres frais | 72 626 | 56 173 | 51 872 |
| Total des charges | 2 970 794 | 2 910 672 | 2 712 657 |
| Excédent (déficit) de l'exercice | (51 030) | (47 690) | 158 597 |
| Excédent accumulé au début de l'exercice | | 505 306 | 346 709 |
| Excédent accumulé à la fin de l'exercice | | 457 616 | 505 306 |

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 2024

| [en milliers de dollars] | Budget 2024 | 2024 | 2023 |
|---|------------------|------------------|-----------------|
| FONCTIONNEMENT | | | |
| Excédent (déficit) de l'exercice | (51 030) | (47 690) | 158 597 |
| Moins revenus d'investissement | (105 025) | (62 281) | (20 094) |
| Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation | (156 055) | (109 971) | 138 503 |
| Conciliation à des fins fiscales | | | |
| Immobilisations | | | |
| <i>Amortissement</i> | 44 293 | 38 360 | 34 537 |
| <i>Perte (gain) de cession</i> | (80) | 710 | 471 |
| Prêts et placements | | | |
| <i>Produit de cession</i> | – | 31 | – |
| <i>Gain sur cession</i> | – | (31) | – |
| Financement | | | |
| <i>Financement à long terme des activités de fonctionnement</i> | 7 144 | 6 500 | 2 803 |
| <i>Remboursement des dettes à long terme</i> | (12 600) | (10 047) | (11 732) |
| Affectations | | | |
| <i>Activités d'investissement</i> | (8 747) | (4 214) | (11 308) |
| <i>Réserves financières et fonds réservés</i> | 126 802 | 79 230 | (56 002) |
| <i>Déficit de fonctionnement non affecté</i> | (757) | – | (96 973) |
| Excédent de fonctionnement à des fins fiscales | – | 568 | 299 |
| INVESTISSEMENT | | | |
| Revenus d'investissement | 105 025 | 62 281 | 20 094 |
| Conciliation à des fins fiscales | | | |
| Immobilisations | | | |
| <i>Acquisitions</i> | (137 258) | (83 003) | (83 736) |
| Financement | | | |
| <i>Financement à long terme des activités d'investissement</i> | 23 486 | 14 608 | 21 372 |
| Affectations | | | |
| <i>Activités de fonctionnement</i> | 8 747 | 4 214 | 11 308 |
| <i>Réserves financières et fonds réservés</i> | – | – | 2 757 |
| Déficit d'investissement à des fins fiscales | – | (1 900) | (28 205) |

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2024

| [en milliers de dollars] | 2024 | 2023 |
|---|------------------|------------------|
| ACTIFS FINANCIERS | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 225 871 | 239 161 |
| Débiteurs [note 13] | 633 731 | 672 713 |
| | 859 602 | 911 874 |
| PASSIFS | | |
| Emprunts temporaires [note 14] | 202 492 | 152 943 |
| Créditeurs et charges à payer [note 15] | 260 647 | 162 250 |
| Revenus reportés | 38 694 | 40 407 |
| Subventions reportées | 353 920 | 449 962 |
| Dettes à long terme [note 16] | 247 664 | 259 092 |
| | 1 103 417 | 1 064 654 |
| Dettes nettes | (243 815) | (152 780) |
| ACTIFS NON FINANCIERS | | |
| Immobilisations corporelles [note 17] | 506 409 | 462 476 |
| Autres actifs non financiers [note 18] | 195 022 | 195 610 |
| | 701 431 | 658 086 |
| Excédent accumulé [note 19] | 457 616 | 505 306 |

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

Obligations et droits contractuels [note 21]

Éventualités [note 22]

Événements postérieurs à la date de clôture [note 23]



Benoît Gendron
Directeur général



Ginette Sylvain
Présidente du conseil d'administration

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| [en milliers de dollars] | 2024 | 2023 |
|--|-----------------|-----------------|
| ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT | | |
| Excédent (déficit) de l'exercice | (47 690) | 158 597 |
| Éléments sans effet sur la trésorerie | | |
| Amortissement | 38 360 | 34 537 |
| Perte sur la cession d'immobilisations | 710 | 471 |
| Gain sur la cession de placements | (31) | – |
| Amortissement des frais d'émission | 316 | 576 |
| | (8 335) | 194 181 |
| Variation nette des éléments hors caisse | | |
| Débiteurs | 38 982 | 5 192 |
| Créditeurs et charges à payer | 99 777 | (51 064) |
| Revenus reportés | (1 713) | 2 981 |
| Subventions reportées | (96 042) | 8 923 |
| Dépôt pour acquisition d'immobilisations | – | 2 186 |
| Autres actifs non financiers | 588 | 763 |
| | 33 257 | 163 162 |
| ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS | | |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | (84 383) | (92 807) |
| | (84 383) | (92 807) |
| ACTIVITÉS DE PLACEMENT | | |
| Produit de cession | 31 | – |
| | 31 | – |
| ACTIVITÉS DE FINANCEMENT | | |
| Émission de dettes long terme | 17 388 | 58 898 |
| Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme | – | (437) |
| Remboursement des dettes à long terme | (29 132) | (26 130) |
| Variation nette des emprunts temporaires | 49 549 | 33 208 |
| | 37 805 | 65 539 |
| Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | (13 290) | 135 894 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice | 239 161 | 103 267 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice | 225 871 | 239 161 |

Les intérêts payés sur les dettes à long terme s'établissent à 8 373 \$ (7 856 \$ en 2023).

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 2024

| [en milliers de dollars] | Budget 2024 | 2024 | 2023 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Excédent (déficit) de l'exercice | (51 030) | (47 690) | 158 597 |
| Variation des immobilisations corporelles | | | |
| Acquisitions | (137 258) | (83 003) | (83 736) |
| Amortissement | 44 293 | 38 360 | 34 537 |
| Perte (gain) de cession | (80) | 710 | 471 |
| | (93 045) | (43 933) | (48 728) |
| Variation des autres actifs non financiers | – | 588 | 2 949 |
| | – | 588 | 2 949 |
| Variation de la dette nette | (144 075) | (91 035) | 112 818 |
| Dette nette au début de l'exercice | | (152 780) | (265 598) |
| Dette nette à la fin de l'exercice | | (243 815) | (152 780) |

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

1. STATUTS ET OBJECTIFS DE L'ENTITÉ

L'ARTM 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'ARTM 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'ARTM est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

L'ARTM 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. De plus, l'ARTM conclut une entente avec Projet REM s.e.c. relative à la fourniture et l'intégration du service de transport collectif du Réseau express métropolitain (REM) au réseau de transport collectif de la région.

L'ensemble des revenus tarifaires, des contributions, des diverses aides gouvernementales et des autres formes de rémunération pour les biens et services offerts sont la propriété de l'ARTM.

L'ARTM 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*.

L'état consolidé des gains et pertes de réévaluation n'est pas présenté, car l'ARTM n'a aucune transaction à présenter dans celui-ci.

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 consolidés 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. L'ARTM n'a aucune transaction à présenter à l'état des gains et pertes de réévaluation.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés regroupent les comptes de l'ARTM 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 2024

(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 les autres réclamations à l'ARTM, la dépréciation des actifs financiers, la durée de vie utile des immobilisations corporelles ainsi que certaines aides gouvernementales.

Comptabilisation des revenus

Revenus tarifaires

Les revenus tirés du transport des voyageurs qui utilisent les titres unitaires ou les carnets sont constatés lorsque l'obligation de prestation de services est remplie, ce qui correspond au moment où les titres sont utilisés. Les revenus provenant de la vente de titres mensuels sont constatés en fonction de la période de validité des titres.

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'ARTM, sauf dans la mesure où les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. L'ARTM comptabilise alors un revenu reporté qui est renversé et constaté à titre de revenu à l'état consolidé des résultats lorsque les stipulations sont rencontrées.

Contributions des automobilistes

Les contributions des automobilistes sont composées d'une contribution au transport au commun et d'une nouvelle taxe sur l'immatriculation des véhicules instaurée par le conseil de la CMM et en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2024. Elles sont considérées comme des opérations sans obligation de prestation lorsque l'événement à l'origine de leur constatation a été réalisé et elles sont comptabilisées à titre de revenus lors de leur encaissement.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(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 du taux d'intérêt effectif. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés aux dettes à long terme. Les dettes à long terme sont présentées déduction faite de ces frais reportés 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, des immobilisations hors service et des immobilisations en cours qui ne sont pas amortis.

Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile 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 et 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 de vie utile de ces immobilisations. Autrement, ces coûts sont imputés à titre de charges à l'état consolidé des résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les mesures d'atténuation sont des mesures temporaires pour pallier l'impact des travaux de chantiers 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 utile estimative de chacun des actifs visés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

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 et améliorations locatives | 3 à 50 ans ou selon la durée du bail |
| Infrastructures | 3 à 40 ans |
| Équipements | 3 à 10 ans |
| Informatique et téléphonie | 3 à 25 ans |

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'ARTM 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 constatées à titre de charges à l'état consolidé des résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

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'ARTM 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.

3. MODIFICATIONS COMPTABLES

Au cours de l'exercice, l'ARTM a adopté les normes du chapitre SP 3400, « Revenus », du Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public. Ce chapitre établit des exigences différenciées en matière de comptabilisation en ce qui a trait aux revenus issus des opérations qui comportent des obligations de prestation (appelées « opérations avec contrepartie ») et à ceux issus des opérations sans obligation de prestation (appelées « obligations sans contrepartie ») ainsi qu'aux informations à fournir à leur sujet.

Le chapitre définit une obligation de prestation comme étant une promesse exécutoire de fournir des biens ou des services précis à un payeur en particulier. Le revenu tiré d'une opération avec contrepartie est constaté lorsque l'ARTM remplit (ou à mesure qu'elle remplit) l'obligation de prestation en fournissant les biens ou les services promis au payeur.

Les revenus tirés d'une opération sans contrepartie sont constatés lorsque l'ARTM a le pouvoir de revendiquer ou de prélever une entrée de ressources économiques et qu'elle relève une opération passée ou un événement passé qui est à l'origine d'un actif.

Pour les opérations avec contrepartie, l'ARTM doit déterminer quels biens ou services (ou quels groupes de biens ou de services) sont distincts et doivent, par conséquent, être traités séparément. Lorsque l'ARTM détermine qu'il y a plus d'une obligation de prestation pour une même opération, elle doit utiliser une méthode de répartition du prix de la transaction. Pour ce faire, elle utilise le prix de vente spécifique des biens ou des services attribué à chacune des obligations de prestation lorsque celui-ci est connu ; dans le cas contraire, elle procède à une estimation à l'aide des informations dont elle dispose pour effectuer cette répartition.

Conformément aux dispositions transitoires, ces exigences, applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2023, ont fait l'objet d'une application prospective. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a eu aucune incidence sur les états financiers de l'ARTM.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

4. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

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

5. SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT

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

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)

Ce programme vise à assurer la mobilité des personnes handicapées pour qu'elles puissent avoir accès aux activités de leur communauté et ainsi, favoriser leur participation sociale en couvrant une partie des frais de transport pour leurs déplacements.

Convention d'aide financière dans le cadre de la mise en place du service du REM

En vertu de cette convention d'aide financière conclue avec le gouvernement du Québec, une subvention est versée sous forme de paiements au comptant pour le coût des services de transport du REM, la compensation pour les revenus de stationnement non perçus ainsi que la compensation pour les taxes nettes liées aux services de transport du REM.

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'ARTM reçoit une subvention du gouvernement du Québec pour les coûts engagés à la suite de la réalisation des mesures. D'autres mesures comme les rabais tarifaires sur les titres offerts à la clientèle sont financées par le biais de cette entente.

Subvention des mesures d'atténuation en transport collectif du projet de réfection majeure du Tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

Le financement des mesures d'atténuation nécessaires au maintien de la mobilité des personnes durant les travaux de réfection majeure du Tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine est assuré par le gouvernement du Québec en vertu d'une entente convenue avec l'ARTM.

Cette entente couvre les mesures d'atténuation tarifaire et d'information, des infrastructures temporaires à maintenir, un service de navettes fluviales ainsi que des services de transport collectif de remplacement, de renfort et/ou de maintien à exploiter jusqu'en 2025.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

Aide financière du gouvernement du Québec pour la réalisation du projet de mise en place d'un service de navettes fluviales

En vertu de cette aide, l'ARTM est admissible à une participation financière pour le déploiement d'un projet pilote de navettes fluviales pouvant inspirer un éventuel déploiement à plus grande échelle de l'intégration de ce transport aux réseaux de transports collectifs terrestres dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Les revenus des subventions s'établissent comme suit :

| | 2024 | 2023 |
|--|----------------|----------------|
| PADTC | 132 661 | 159 236 |
| PSTA | 79 440 | 69 502 |
| REM – exploitation | 50 539 | 20 687 |
| Contribution aux mesures d'atténuation | 30 682 | 39 946 |
| Navettes fluviales et autres | 9 779 | 8 120 |
| | 303 101 | 297 491 |

6. SUBVENTIONS DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS

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

En vertu du PAGTCP du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, l'ARTM 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.

Convention d'aide financière Cadre – REM

En vertu de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain*, l'ARTM doit favoriser la réalisation du REM et le maintien de ses services, tout en assurant l'intégration des différents services de transport collectif desservant son territoire. Pour ce faire, le gouvernement du Québec a accordé une subvention pour la réalisation de huit projets dans le cadre de la mise en service du REM.

7. SUBVENTIONS DES MESURES D'ATTÉNUATION DU 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 par CDPQ Infra en vertu d'une entente et d'une convention d'aide financière conclues avec l'ARTM.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

8. CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES

| | 2024 | 2023 |
|------------------------------|----------------|----------------|
| Immatriculation (A) | 191 592 | 63 196 |
| Taxes sur les carburants (B) | 92 148 | 92 951 |
| | 283 740 | 156 147 |

(A) Immatriculation

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'ARTM reçoit des droits sur l'immatriculation de 30 dollars ainsi qu'une nouvelle taxe sur l'immatriculation instaurée le 1^{er} janvier 2024 de 59 dollars.

(B) Taxes sur les carburants

L'ARTM 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.

9. AUTRES REVENUS

Les autres revenus sont composés principalement de revenus commerciaux, des contributions des municipalités hors territoire et de l'exploitation de la filiale.

10. CONTRATS DE SERVICE

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'ARTM 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'ARTM rémunère les OPTC pour leurs charges en exploitation ainsi que pour leurs charges en immobilisation en remboursant leur service de dettes et les paiements effectués au comptant non subventionnés.

L'ARTM a conclu une entente avec Projet REM s.e.c. relative à la fourniture et l'intégration du service de transport collectif du REM au réseau de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Cette entente prévoit notamment le tarif payable pour l'exploitation du REM, la mise en place des services de rabatement au REM et l'établissement d'un plan de relève par l'ARTM pour les interruptions de service de moins de 24 heures.

L'ARTM rémunère les services d'un ou de plusieurs adjudicataires pour l'exploitation de navettes fluviales.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

Le coût annuel des contrats de services s'établit comme suit :

| | Exploitation | Immobilisations | Total 2024 | Total 2023 |
|---|------------------|-----------------|------------------|------------------|
| Société de transport de Montréal (STM) | 1 498 554 | 198 421 | 1 696 975 | 1 616 503 |
| Réseau de transport métropolitain (RTM) | 427 233 | 54 002 | 481 235 | 448 653 |
| Réseau de transport de Longueuil (RTL) | 173 297 | 9 180 | 182 477 | 171 268 |
| Société de transport de Laval (STL) | 163 731 | 6 528 | 170 259 | 161 129 |
| REM | 90 548 | – | 90 548 | 37 191 |
| Navettes fluviales | 7 135 | – | 7 135 | 8 140 |
| Autres | 98 | – | 98 | 1 079 |
| | 2 360 596 | 268 131 | 2 628 727 | 2 443 963 |

11. MESURES D'ATTÉNUATION

Les charges de mesures d'atténuation s'établissent comme suit :

| | 2024 | 2023 |
|----------------|---------------|---------------|
| REM | 29 564 | 34 332 |
| Autres mesures | 34 105 | 38 041 |
| | 63 669 | 72 373 |

12. RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

L'ARTM a mis en place un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés admissibles. 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'ARTM constatées en charges à l'état consolidé des résultats de l'exercice s'élèvent à 1 216 \$ (1 282 \$ en 2023).

13. DÉBITEURS

| | 2024 | 2023 |
|---|----------------|----------------|
| Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) | 546 813 | 554 065 |
| Gouvernement du Québec | 42 174 | 43 464 |
| Municipalités | 41 319 | 35 291 |
| OPTC | – | 18 238 |
| Autres | 3 425 | 21 655 |
| | 633 731 | 672 713 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

14. EMPRUNTS TEMPORAIRES

L'ARTM dispose, pour ses opérations, d'une facilité de crédit d'exploitation échéant le 31 décembre 2028 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 maximal autorisé de 200 000 \$ (200 000 \$ en 2023). Les avances à taux variable porteront intérêt au taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 0,1 % (1 % en 2023). Les avances à taux fixe, avec une durée définie de un à douze mois, porteront intérêt au taux CORRA à terme plus 0,38 % majoré de 1,4 % (taux CDOR majoré de 0,4 % en 2023). Les avances par acceptations bancaires portent intérêt au taux CORRA à terme plus 0,38 % majoré des frais d'estampillage de 1,4 % (0,40 % frais d'estampillage en 2023) et les frais d'attente portent intérêt au taux de 0,1125 %. Au 31 décembre 2024, le solde de la facilité de crédit d'exploitation s'établit à 100 000 \$ (91 000 \$ en 2023).

L'ARTM dispose, pour ses opérations, d'une deuxième facilité de crédit d'exploitation remboursable sur demande et renouvelable annuellement pour un montant maximal autorisé de 100 000 \$ échéant le 31 décembre 2024 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. Cette facilité a été renouvelée le 20 décembre 2024 pour un montant maximal de 100 000 \$ échéant le 31 décembre 2025. Au 31 décembre 2024, le solde de la facilité de crédit d'exploitation s'établit à 0 \$ (0 \$ en 2023). Les avances à taux variable portent intérêt au taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 0,1 %. Les avances à taux fixe, avec une durée définie de un à douze mois, portent intérêt au taux CORRA à terme plus 0,38 % majoré de 1,4 %. Les avances par acceptations bancaires portent intérêt au taux CORRA à terme plus 0,38 % majoré des frais d'estampillage de 1,4 % et les frais d'attente portent intérêt au taux de 0,1125 %.

L'ARTM dispose, pour financer temporairement la part subventionnée par le MTMD de ses projets d'investissement prévus au Plan d'immobilisations en transport collectif, d'une marge de crédit temporaire pour un montant maximal de 153 990 \$ échéant le 31 décembre 2024 (153 990 \$ en 2023). Le taux d'intérêt sur les emprunts temporaires correspond au taux moyen des bons du Trésor du Québec, dont l'échéance est de 91 jours suivant leur date d'émission, majoré des frais de gestion de 0,02 %. Cette facilité a été renouvelée le 29 novembre 2024 avec les mêmes conditions auprès de Financement Québec pour un montant maximal de 220 445 \$ échéant le 31 octobre 2025. Au 31 décembre 2024, le solde de la marge de crédit temporaire s'établit à 102 492 \$ (61 943 \$ en 2023).

15. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

| | 2024 | 2023 |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| Fournisseurs et charges à payer | 175 909 | 109 001 |
| Intérêts à payer | 35 092 | 23 339 |
| Subventions à remettre au MTMD | 22 136 | 20 361 |
| Redevances REM | 8 338 | 8 549 |
| Autres | 19 172 | 1 000 |
| | 260 647 | 162 250 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

16. DETTES À LONG TERME

En vertu du PAGTCP, le MTMD s'est engagé à verser à l'ARTM une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement des dettes, incluant le capital et les intérêts. Pour certains remboursements, l'ARTM accepte que le versement de la subvention soit transmis directement au prêteur. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTMD visant le remboursement de ces dettes a atteint 16 199 \$ en capital (14 398 \$ en 2023), dont 12 375 \$ (10 338 \$ en 2023) ont été payés directement par le MTMD au prêteur. Le montant de la subvention du MTMD visant le remboursement des intérêts a atteint 5 189 \$ (4 869 \$ en 2023).

Les dettes suivantes portent intérêt à taux fixe :

| | 2024 | 2023 |
|---|----------------|----------------|
| Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – échéance en 2024 | – | 1 746 |
| Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – échéance en 2025 | 303 | 888 |
| Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – échéance en 2024 | – | 387 |
| Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,643 % et 3,645 % – échéances variant entre 2041 et 2042 | 2 476 | 2 578 |
| Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – échéance en 2025 | 510 | 1 008 |
| Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – échéance en 2026 | 3 423 | 5 082 |
| Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 2,158 % et 2,886 % – échéances variant entre 2026 et 2036 | 6 356 | 7 431 |
| Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3,000 % et 3,031 % – échéances variant entre 2028 et 2033 | 13 272 | 14 810 |
| Billets à payer, émis en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,247 % et 2,548 % – échéance en 2029 | 13 571 | 16 285 |
| Billets à payer, émis en 2021, avec taux d'intérêt variant entre 2,577 % et 2,757 % – échéance en 2041 | 95 775 | 101 409 |
| Billet à payer, émis en 2023, avec taux d'intérêt variant entre 3,95 % et 4,611 % – échéance avec des périodes entre 2033 et 2043 | 35 549 | 37 526 |
| Obligations à payer, émises en 2019, avec taux d'intérêt de 2,6 % | – | 3 976 |
| Obligations à payer, émises en 2020, avec taux d'intérêt variant de 0,85 % à 2,2 % – échéance en 2025 | 9 202 | 10 657 |
| Obligations à payer, émises en 2021, avec taux d'intérêt variant de 1,00 % à 1,75 % – échéance en 2026 | 10 754 | 12 262 |
| Obligations à payer, émises en 2022, avec taux d'intérêt variant de 4,70 % à 4,95 % – échéance en 2027 | 19 434 | 21 662 |
| Obligations à payer, émises en 2023, avec taux d'intérêt variant de 4,75 % à 5,75 % – échéance en 2028 | 19 556 | 21 372 |
| Obligations à payer, émises en 2024, avec taux d'intérêt variant de 3,40 % à 5,25 % – échéance en 2029 | 17 388 | – |
| | 247 569 | 259 079 |
| Frais d'émission et de gestion des dettes à long terme reportés | (1 258) | (1 466) |
| Allocation forfaitaire pour améliorations locatives, actualisée au taux de 3,95 %, échéance en 2033 | 1 344 | 1 466 |
| Frais d'émission financés à long terme | 9 | 13 |
| | 247 664 | 259 092 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

| | Dettes totales | | Dettes subventionnées par MTMD | |
|--------------------------|----------------|---------------|--------------------------------|---------------|
| | Capital | Intérêts | Capital | Intérêts |
| 2025 | 32 628 | 7 821 | 14 164 | 4 711 |
| 2026 | 34 006 | 6 958 | 13 742 | 4 314 |
| 2027 | 31 670 | 5 989 | 12 564 | 3 930 |
| 2028 | 27 991 | 4 730 | 11 952 | 3 567 |
| 2029 | 20 425 | 3 519 | 11 594 | 3 222 |
| 2030 et années suivantes | 100 849 | 19 060 | 98 744 | 18 569 |
| | 247 569 | 48 077 | 162 760 | 38 313 |

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire pour les améliorations locatives à rembourser :

| | Capital | Intérêts |
|--------------------------|--------------|------------|
| 2025 | 127 | 51 |
| 2026 | 132 | 46 |
| 2027 | 137 | 40 |
| 2028 | 143 | 35 |
| 2029 | 149 | 29 |
| 2030 et années suivantes | 656 | 54 |
| | 1 344 | 255 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

17. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

| Coûts | | | | |
|--------------------------------------|-------------------|---------------|-----------------|------------------|
| Classe d'actifs | Solde d'ouverture | Acquisitions | Cession | Solde de clôture |
| Bâtiments et améliorations locatives | 213 770 | 2 947 | – | 216 717 |
| Infrastructures | 267 669 | 7 787 | (14 735) | 260 721 |
| Équipements | 26 349 | 97 | (2 847) | 23 599 |
| Informatique et téléphonie | 69 644 | 5 623 | (7 892) | 67 375 |
| Terrains | 23 068 | – | (80) | 22 988 |
| Immobilisations en cours | 70 688 | 66 549 | – | 137 237 |
| | 671 188 | 83 003 | (25 554) | 728 637 |

| Amortissements cumulés | | | | |
|--------------------------------------|-------------------|---------------|-----------------|------------------|
| Classe d'actifs | Solde d'ouverture | Augmentation | Cession | Solde de clôture |
| Bâtiments et améliorations locatives | 54 979 | 8 035 | – | 63 014 |
| Infrastructures | 99 621 | 20 589 | (14 130) | 106 080 |
| Équipements | 8 907 | 2 166 | (2 847) | 8 226 |
| Informatique et téléphonie | 45 205 | 7 570 | (7 867) | 44 908 |
| | 208 712 | 38 360 | (24 844) | 222 228 |

| Valeur comptable nette | | |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Classe d'actifs | 2024 | 2023 |
| Bâtiments et améliorations locatives | 153 703 | 158 791 |
| Infrastructures | 154 641 | 168 048 |
| Équipements | 15 373 | 17 442 |
| Informatique et téléphonie | 22 467 | 24 439 |
| Terrains | 22 988 | 23 068 |
| Immobilisations en cours | 137 237 | 70 688 |
| | 506 409 | 462 476 |

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les créditeurs et charges à payer représentent 21 653 \$ (23 033 \$ au 31 décembre 2023).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

18. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

| | 2024 | 2023 |
|--|----------------|----------------|
| Frais payés d'avance – REM | 129 699 | 134 200 |
| Dépôt pour acquisition d'immobilisations | 59 664 | 59 664 |
| Frais payés d'avance – autres | 5 659 | 1 746 |
| | 195 022 | 195 610 |

Dans le cadre du projet du REM, l'ARTM a fait un dépôt pour l'acquisition d'immobilisations et a payé d'avance la location de terminus sur une période de 25 ans. Certains terminus ont été mis en service durant l'exercice 2023. Aucun terminus n'a été mis en service durant l'exercice 2024.

19. EXCÉDENT ACCUMULÉ

| | 2024 | 2023 |
|--|----------------|----------------|
| Excédent de fonctionnement non affecté | 4 901 | 4 076 |
| Réserves financières et fonds réservés | 145 006 | 224 236 |
| Dépenses constatées à pourvoir | (22 903) | (17 932) |
| Financement des investissements en cours | (94 474) | (92 315) |
| Investissement net dans les immobilisations et autres actifs | 425 086 | 387 241 |
| | 457 616 | 505 306 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

20. INSTRUMENTS 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'ARTM, par le biais de ses instruments financiers, est exposée à divers risques, sans pour autant être exposée à des concentrations de risques. Au cours de l'exercice, il n'y a eu aucune modification de politiques, de procédures et de pratiques de gestion des risques concernant les instruments financiers. Les éléments suivants fournissent une mesure des risques à la date de fin d'exercice.

Risques financiers

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'ARTM à subir une perte financière. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses créances. Au 31 décembre 2024, l'ARTM considère que ces parties seront en mesure de s'acquitter de leurs obligations, puisqu'elle traite majoritairement avec des instances municipales et gouvernementales. La valeur comptable des principaux actifs financiers de l'ARTM représente son exposition maximale au risque de crédit. Les actifs en souffrance totalisent 3 256 \$ (2 475 \$ au 31 décembre 2023) et ont tous une échéance inférieure à un an.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'ARTM éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses emprunts temporaires, de ses dettes à long terme et de ses créditeurs et charges à payer. La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et à s'assurer que l'ARTM dispose de sources de financement de montants autorisés suffisants. L'ARTM établit des prévisions budgétaires et de trésorerie afin de s'assurer qu'elle dispose des fonds nécessaires pour acquitter ses obligations. Au 31 décembre 2024, l'ARTM considère qu'elle dispose de facilités de crédit suffisantes pour répondre à ses obligations financières.

| | Moins de 1 an | De 1 an à 4 ans | 5 ans et plus | Total |
|-------------------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| Créditeurs et charges à payer | 260 647 | – | – | 260 647 |
| Emprunts temporaires | 202 492 | – | – | 202 492 |
| Dettes à long terme | 32 445 | 113 714 | 101 505 | 247 664 |
| | 495 584 | 113 714 | 101 505 | 710 803 |

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 des taux d'intérêt. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison des taux fixes et variables de ses emprunts à court et à long terme. L'ARTM n'utilise pas de dérivés financiers pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt. Une augmentation ou une diminution raisonnablement possible des taux d'intérêt de 2 % (2 % au 31 décembre 2023) n'aurait pas d'incidence significative sur l'excédent (le déficit) de l'exercice.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

21. OBLIGATIONS ET DROITS CONTRACTUELS

Ententes pour la prestation de services de transport collectif

Au 31 décembre 2024, le conseil d'administration de l'ARTM a autorisé des engagements financiers n'excédant pas 2 698 893 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services de transport collectif, incluant les mesures d'atténuation et la gestion des équipements délégués, qui seront effectués au cours de l'année 2025, conformément aux rémunérations autorisées à cet égard.

REM

En mars 2018, l'ARTM s'est engagée, en vertu d'une entente contractuelle, à rémunérer l'offre de service de transport du REM selon un tarif payable par passager-kilomètre de soixante-douze cents (0,7200 \$) avec indexation annuelle à partir de la mise en service du premier segment du REM.

Le REM a été mis en service en juillet 2023 et le taux en vigueur indexé est de 0,7843 \$.

Ce tarif payable est assujéti à des ajustements en fonction de l'achalandage réel du REM. Le tarif payable s'applique tel quel jusqu'à concurrence d'un achalandage réel en passagers-kilomètres n'excédant pas 115 % de l'achalandage prévu dans le scénario de base d'achalandage projeté pour l'année concernée. Le tarif payable est escompté de 20 % pour tout achalandage réel en passagers-kilomètres supérieur au seuil de 115 % pour les passagers-kilomètres au-dessus de ce seuil jusqu'à concurrence de 140 % de l'achalandage prévu au scénario de base d'achalandage projeté pour l'année concernée. Pour tout achalandage réel en passagers-kilomètres supérieur au seuil de 140 %, le tarif payable pour les passagers-kilomètres au-dessus de ce seuil équivaut au revenu réel réalisé par passager-kilomètre par l'ARTM pour l'année concernée.

L'entente de 99 ans est renouvelable en 2117 au gré du fournisseur, pour une durée supplémentaire de 99 ans. Les versements prévus des cinq prochains exercices sont les suivants :

| | |
|------|------------------|
| 2025 | 166 000 |
| 2026 | 494 000 |
| 2027 | 530 000 |
| 2028 | 550 000 |
| 2029 | 571 000 |
| | 2 311 000 |

Selon la convention d'aide financière entre le gouvernement du Québec et l'ARTM pour l'année financière, la rémunération du REM est financée par une compensation des taxes non récupérables appliquées à la rémunération, les revenus tarifaires affectés au REM, des contributions de base des municipalités de 15 000 \$ pendant la mise en service partielle et de 30 000 \$ lors de la mise en service complète (le montant est indexé chaque année) et la part résiduelle est prise en charge à 85 % par le gouvernement du Québec et à 15 % par les municipalités desservies. Pour l'exercice 2024, la contribution de base des municipalités totalise 16 388 \$ et a été assumée par l'ARTM en 2024.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

Baux à long terme

L'ARTM s'est engagée par baux, qui viennent à échéance jusqu'en 2067, à verser une somme de 163 344 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

| | |
|--------------------------|----------------|
| 2025 | 6 429 |
| 2026 | 6 379 |
| 2027 | 6 425 |
| 2028 | 6 514 |
| 2029 et années suivantes | 137 597 |
| | 163 344 |

Autres contrats

L'ARTM s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2029, à verser une somme de 54 040 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

| | |
|------|---------------|
| 2025 | 38 488 |
| 2026 | 4 177 |
| 2027 | 3 301 |
| 2028 | 1 761 |
| 2029 | 6 313 |
| | 54 040 |

Développement des immobilisations

L'ARTM s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations totalisant 148 365 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2029. Pour ces investissements en immobilisations, le MTMD s'est engagé auprès de l'ARTM à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

| | |
|------|----------------|
| 2025 | 94 584 |
| 2026 | 20 370 |
| 2027 | 24 965 |
| 2028 | 3 498 |
| 2029 | 4 948 |
| | 148 365 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2024

(Les montants sont en milliers de dollars)

Droits contractuels

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

| | |
|------|---------------|
| 2025 | 67 318 |
| 2026 | 12 119 |
| 2027 | 17 134 |
| 2028 | 885 |
| 2029 | 713 |
| | 98 169 |

22. ÉVENTUALITÉS

Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés à l'ARTM suivant des procédures judiciaires intentées contre l'organisation est estimé à 680 877 \$. Ces réclamations résultent notamment de deux actions collectives, dont les dommages-intérêts réclamés sont estimés à 600 000 \$ pour la première action collective et à 18 000 \$ pour la seconde. Quant au solde des réclamations totalisant 62 877 \$, il est constitué d'un recours intenté contre l'ARTM par une personne morale. Au 31 décembre 2024, l'ARTM a provisionné un montant jugé suffisant relativement à certaines de ces réclamations.

Relativement à la première action collective, c'est le 14 avril 2015 que le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ) et M^{me} Linda Gauthier, en tant que membre désignée, ont intenté en Cour supérieure du Québec une action contre l'Agence métropolitaine de transport (l'AMT) et d'autres parties défenderesses du domaine public, alléguant une discrimination fondée sur le handicap au motif de l'inaccessibilité du réseau de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal aux usagers handicapés physiquement. Le 1^{er} juin 2017, l'ARTM et le RTM ont été substitués à l'AMT dans ce litige, conformément aux règles de transition prévues par la loi. Le 26 mai 2017, la Cour a autorisé l'exercice de cette action collective. Aucune provision n'a été prise quant à celle-ci, puisque le montant de dommages-intérêts que l'ARTM pourrait être appelée à verser advenant que sa responsabilité soit établie ne peut être estimé de façon fiable, ni d'ailleurs la probabilité que cette responsabilité de l'ARTM soit effectivement établie. Le procès a eu lieu du 10 octobre 2023 au 21 décembre 2023. La cause est en délibéré par la juge jusqu'à sa décision.

D'autre part, une seconde action collective a été intentée et la Cour supérieure du Québec a partiellement autorisé le 1^{er} avril 2020 l'exercice d'une action collective par un groupe d'usagers des lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche qui allèguent avoir subi des retards et annulations de service entre novembre 2017 et février 2018, et qui allèguent que l'ARTM et le RTM ont fait défaut de prendre les moyens propres à prévenir ces retards et annulations. Le procès débutera le 1^{er} mai 2025 pour se poursuivre jusqu'au 18 juin 2025.

23. 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'ARTM doive 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'ARTM devra acquérir ces actifs à la valeur comptable nette, déduction faite de toute aide gouvernementale reçue. Inversement, les actifs auparavant désignés comme métropolitain, 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 2024, certaines cessions d'actifs n'ont pas encore été réalisées, mais il est prévu que l'ARTM transfère des actifs. Elle recevra aussi, par voie de transfert, divers actifs des OPTC.

Renseignements complémentaires – Frais d'administration, frais d'exploitation et de développement du transport en commun et autres frais consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| [en milliers de dollars] | Budget 2024 | 2024 | 2023 |
|--|----------------|---------------|---------------|
| FRAIS D'ADMINISTRATION | | | |
| Salaires et charges sociales | 19 074 | 19 059 | 17 259 |
| Honoraires professionnels | 2 271 | 1 882 | 2 955 |
| Services informatiques | 10 336 | 10 762 | 6 279 |
| Loyer | 3 812 | 3 799 | 3 243 |
| Autres charges | 1 793 | 6 461 | 1 986 |
| | 37 286 | 41 963 | 31 722 |
| FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN | | | |
| Salaires et charges sociales | 6 266 | 7 874 | 6 901 |
| Ventes et perceptions | 53 233 | 51 632 | 38 857 |
| Frais de développement et études | 19 758 | 11 217 | 19 927 |
| Communication et marketing | 3 723 | 2 541 | 4 068 |
| Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec | 4 086 | 4 162 | 1 264 |
| Services informatiques | 15 828 | 6 555 | 4 846 |
| Enquêtes et sondages | 2 537 | 527 | 1 195 |
| Autres charges | 8 395 | 2 910 | 3 398 |
| | 113 826 | 87 418 | 80 456 |
| AUTRES FRAIS | | | |
| Amortissement | 44 293 | 38 360 | 34 537 |
| Intérêts et frais bancaires | 20 068 | 9 263 | 8 903 |
| Frais de financement | 8 266 | 8 550 | 8 432 |
| | 72 627 | 56 173 | 51 872 |

Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| [en milliers de dollars] | Budget 2024 | 2024 | 2023 |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Rémunération | 20 695 | 22 785 | 20 101 |
| Charges sociales | 4 645 | 4 148 | 4 059 |
| Biens et services | 2 872 920 | 2 827 045 | 2 636 333 |
| Frais de financement | 28 161 | 17 624 | 17 156 |
| Amortissement des immobilisations | 44 293 | 38 360 | 34 537 |
| Perte sur radiation et dévaluation d'actifs | 80 | 710 | 471 |
| | 2 970 794 | 2 910 672 | 2 712 657 |

Renseignements complémentaires – État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| [en milliers de dollars] | Budget | ARTM | 9227-9702 Québec inc. | Consolidation |
|---|------------------|------------------|-----------------------|------------------|
| REVENUS | | | | |
| Revenus tarifaires | 836 723 | 882 133 | – | 882 133 |
| Contributions municipales [note 4] | 988 242 | 987 781 | – | 987 781 |
| Subventions de fonctionnement [note 5] | 360 466 | 303 101 | – | 303 101 |
| Subventions des projets d'immobilisations [note 6] | 125 712 | 68 680 | – | 68 680 |
| Soutien à l'ARTM | 238 000 | 238 100 | – | 238 100 |
| Subventions des mesures d'atténuation du REM [note 7] | 38 897 | 28 566 | – | 28 566 |
| Contributions des automobilistes [note 8] | 274 588 | 283 740 | – | 283 740 |
| Autres revenus [note 9] | 57 136 | 64 772 | 6 350 | 70 881 |
| Total des revenus | 2 919 764 | 2 856 873 | 6 350 | 2 862 982 |
| CHARGES | | | | |
| Ententes de services | | | | |
| <i>Contrats de service [note 10]</i> | 2 624 272 | 2 628 727 | – | 2 628 727 |
| <i>Équipements métropolitains</i> | 34 446 | 28 469 | – | 28 469 |
| <i>Billetteries métropolitaines</i> | 4 400 | 4 253 | – | 4 253 |
| <i>Mesures d'atténuation [note 11]</i> | 83 938 | 63 669 | – | 63 669 |
| | 2 747 056 | 2 725 118 | – | 2 725 118 |
| Frais d'administration | 37 286 | 39 086 | 2 878 | 41 963 |
| Frais d'exploitation et de développement du transport en commun | 113 826 | 84 929 | 2 489 | 87 418 |
| Autres frais | 72 626 | 55 430 | 666 | 56 173 |
| Total des charges | 2 970 794 | 2 904 563 | 6 033 | 2 910 672 |
| Excédent de l'exercice | (51 030) | (47 690) | 317 | (47 690) |

Annexes

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 - 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 | 12 |

Interprétation et application

1. **Définitions.** Dans le présent code, à moins que le contexte n'indique un sens différent :
 - a. « **Membre** » désigne un membre du conseil d'administration de l'Autorité ou de l'une de ses filiales et les membres des comités de leur conseil respectif;
 - b. « **Autorité** » désigne l'Autorité régionale de transport métropolitain et ses filiales;
 - c. « **Intérêt** » inclut tout intérêt réel, direct ou indirect, apparent ou potentiel qui peut raisonnablement être considéré comme étant susceptible d'influencer une prise de décision de la part d'un membre;
 - d. « **Personne liée** » désigne une personne liée à un Membre soit :
 - i. Un membre de la famille immédiate du Membre ou de son conjoint;
 - ii. Son associé;
 - iii. La succession ou la fiducie dans laquelle il a un droit appréciable de la nature de ceux d'un bénéficiaire ou à l'égard de laquelle il remplit des fonctions de liquidateur de succession, de fiduciaire ou autre membre du bien d'autrui, de mandataire ou de dépositaire;
 - iv. La personne morale dont il détient des titres lui assurant plus de 10 % d'une catégorie d'actions comportant le droit de voter à toute assemblée des actionnaires, le droit de recevoir tout dividende déclaré ou celui de partager le reliquat de ses biens en cas de liquidation.
 - e. « **Règlement** » désigne le *Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics* (Décret 824-98 du 17 juin 1998 [1998] 130 G.O. II, 3474, pris en vertu des articles 3.01 et 3.02 de la *Loi sur le ministère du Comité exécutif*, L.R.Q., c. M -30), tel qu'amendé et modifié à l'occasion.
2. **Interprétation.** Pour les fins d'application du présent Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration, l'interdiction de poser un geste inclut la tentative de poser ce geste et toute participation ou incitation à le poser.
3. **Application.** Le présent code s'applique aux Membres, tel que défini à l'article 1.

Principes d'éthique et règles générales de déontologie

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

Sa contribution doit être faite dans le respect du droit, avec honnêteté, loyauté, prudence, diligence, efficacité, assiduité et équité et dans le respect des valeurs qui sous-tendent l'action de l'Autorité et ses principes généraux de gestion.
5. **Traitement équitable.** Dans l'exercice de ses fonctions, un Membre doit traiter de façon équitable les autres Membres de l'Autorité ainsi que les employés, clients, partenaires d'affaires et fournisseurs de l'Autorité. Un Membre ne doit en aucun temps entreprendre ou soutenir des activités ou des programmes discriminatoires fondés notamment sur l'âge, la couleur, la déficience, la situation familiale, le sexe, l'orientation sexuelle, la langue, l'origine ethnique, l'état matrimonial, la religion, ou tout autre motif de discrimination prévu par la loi.
6. **Respect des lois et règlements.** Un Membre se doit, dans l'exercice de ses fonctions, d'agir dans le respect et en conformité avec les lois et leurs règlements applicables y compris notamment avec les articles du Code civil du Québec qui régissent les droits et obligations des administrateurs. En outre, un Membre est tenu, dans l'exercice de ses fonctions, de respecter les principes d'éthique et les règles de déontologie prévues par le Règlement, ainsi que ceux établis par le présent code. En cas de divergence, les principes et les règles les plus exigeants s'appliquent.
7. **Discrétion et confidentialité.** Un Membre est tenu à la discrétion sur ce dont il a eu connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Il doit à tout moment respecter le caractère confidentiel de l'information dont il a connaissance. Ce principe général trouve notamment application dans le devoir de réserve dont doivent faire preuve le président et les Membres du conseil d'administration de l'Autorité dans la manifestation de leurs opinions.

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

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

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

8. **Biens de l'Autorité et information.** Un Membre ne peut confondre les biens de l'Autorité avec les siens. Il ne peut utiliser, à son profit ou au profit d'un tiers, les biens de l'Autorité ni l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Ces obligations subsistent même après que le Membre ait cessé d'occuper ses fonctions.
9. **Obligation de dénonciation.** Un Membre a l'obligation de dénoncer tout manquement au présent code dont il est témoin dans l'exercice de ses fonctions. La dénonciation doit être rapportée promptement au secrétaire général et directeur – 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. **Divulgarion.** Un Membre qui a un intérêt dans un contrat ou une opération avec l'Autorité doit divulguer par écrit au président du conseil d'administration la nature et l'étendue de son intérêt, sous peine de révocation.

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

Un Membre doit s'abstenir de délibérer et de voter sur toute question 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 :
- 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;
 - 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
 - Tout autre fait, situation ou événement 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 – 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 – 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 :
- À la détention d'intérêts dans un fonds commun de placement à la gestion duquel le Membre ne participe ni directement ni indirectement;
 - 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;
 - 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
 - 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 – 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 – 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 – 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 – Affaires juridiques, aux conditions suivantes :
- L’avis a été obtenu avant que les faits sur lesquels il se fonde ne se réalisent;
 - L’avis a été déposé auprès du conseil d’administration;
 - Les faits pertinents ont tous été intégralement dévoilés au conseil d’administration de façon exacte et complète; et
 - Le Membre s’est conformé à toutes les prescriptions de l’avis.
29. **Anonymat.** Le président et le secrétaire général et directeur - 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 _____ 202__

Signature : _____

Annexe B – Attestation

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 _____ 202__

Signature : _____

Acronymes et abréviations

| OBJET | DESCRIPTION |
|------------|--|
| ARTM | Autorité régionale de transport métropolitain |
| 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 |
| GES | Gaz à effet de serre |
| MTMD | Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec |
| OPTC | Organisme public de transport en commun |
| PDI | Programme des immobilisations |
| PQI | Plan québécois des infrastructures |
| PSD | Plan stratégique de développement |
| PSE | Projet structurant de l'Est |
| REM | Réseau express métropolitain |
| RTL | Réseau de transport de Longueuil |
| SRB | Service rapide par bus |
| STL | Société de transport de Laval |
| STM | Société de transport de Montréal |

