

Rapport annuel 2021



Planifier, organiser,
financer et promouvoir

Résilience et ambition

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

Introduction	4
La COVID-19 et le cadre financier 2020-2022	14
La planification du transport collectif	20
La refonte tarifaire	34
Les ententes de services et de gestion des équipements métropolitains	38
La promotion du transport collectif	42
Gouvernance	50
Les états financiers consolidés	72
Annexes	106



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

L'Autorité en un coup d'œil

Le réseau



4

lignes de métro



5

lignes de train



Plus de

600

lignes de bus

22

stationnements
incitatifs

16

terminus
métropolitains

10

billetteries
métropolitaines

Le territoire

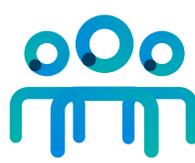


83

municipalités



4 000
km²



4 M

d'habitants



8 M

de déplacements
quotidiens en
temps normal

La pandémie de la COVID-19



Achalandage
en baisse de

42 %

(par rapport à 2019)



Revenus
tarifaires de

446,8 M\$



Aide
gouvernementale

478,2 M\$



Le rôle de l'Autorité en temps de pandémie

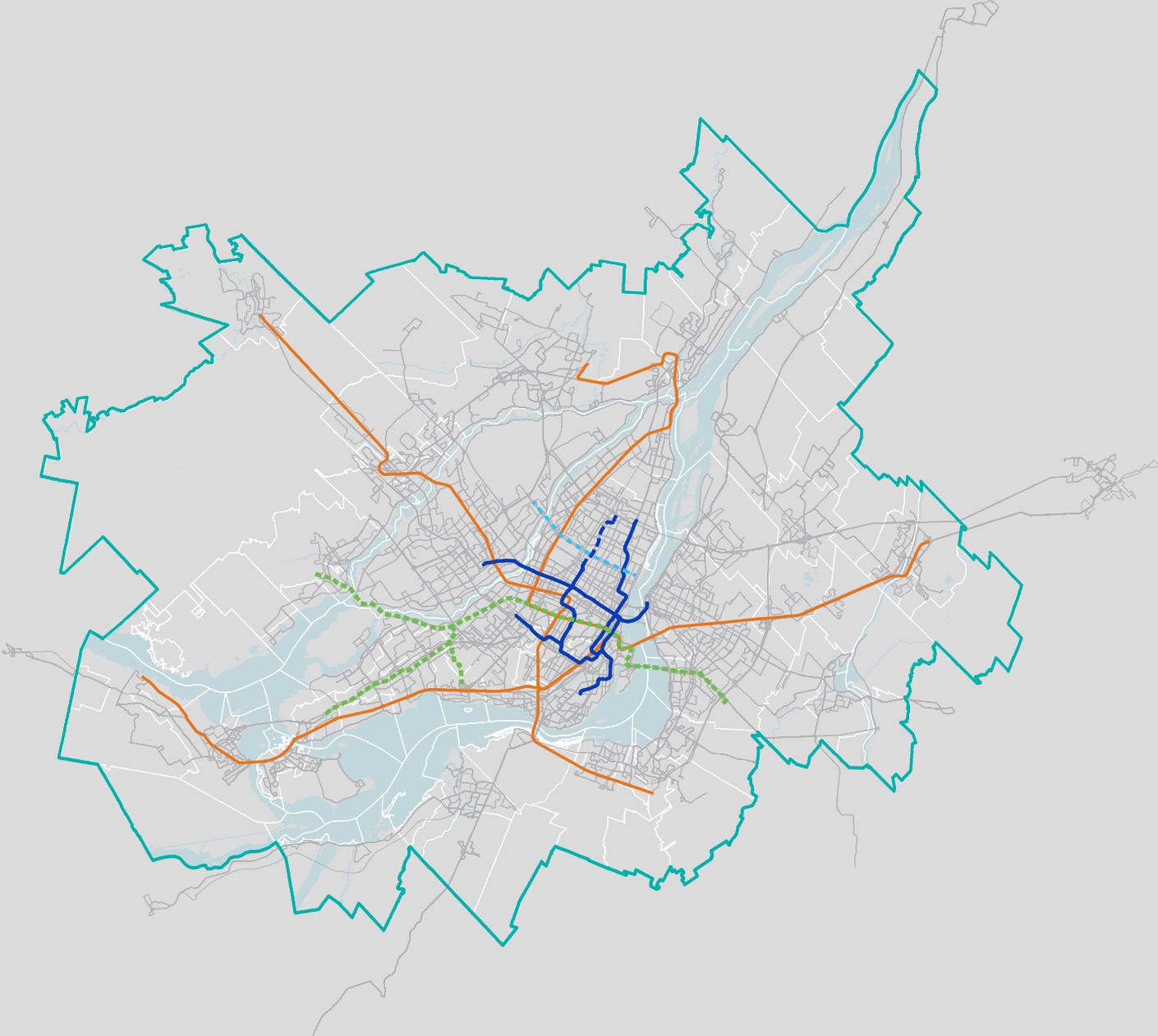
- › Fixer les paramètres de l'offre de services
- › Veiller à la mise en place de mesures d'optimisation
- › Maintenir une liaison étroite entre tous les partenaires
- › Implanter des mesures pour soutenir les usagers
- › Veiller au financement et à la saine gestion des ressources

Introduction





La région métropolitaine de Montréal



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

Le territoire de l'Autorité est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la 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-Cadioux

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
Varennes
Vaudreuil-Dorion
Vaudreuil-sur-le-Lac
Verchères

Kahnawake
Saint-Jérôme



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

Comme c'est le cas dans toutes les grandes régions métropolitaines, le transport collectif est un service essentiel qui a subi de plein fouet les impacts de la pandémie. Grâce au soutien financier des gouvernements du Québec et du Canada, nous demeurons en mesure d'offrir au public un service adéquat, similaire à celui qui avait cours avant la pandémie, et il en sera de même en 2022.

Grâce à la détermination de tous les intervenants et de tous les partenaires, les dossiers majeurs ont néanmoins continué d'avancer rondement. La phase 1 de la refonte tarifaire a été implantée avec succès en juillet, et le premier Plan stratégique de développement du transport collectif a été adopté et déposé auprès du gouvernement du Québec. Nous avons lancé le chantier du Grand Sud-Ouest, afin de relier ce secteur au centre-ville et, bien sûr, nous pourrons bientôt compter sur l'antenne sud du REM et sur le SRB Pie-IX. Bref, malgré la pandémie, les équipes ont redoublé d'ardeur et nous pouvons envisager l'avenir avec optimisme.

Toutes ces initiatives, et d'autres, s'inscrivent évidemment dans une vision d'ensemble, qui est celle d'un aménagement du territoire centré sur les besoins et la qualité de vie des gens. Lutter contre les changements climatiques, réduire la congestion, faciliter les déplacements, encourager les modes actifs, réduire notre dépendance envers la voiture, voilà autant d'objectifs qui convergent vers la réalisation de cette vision.

En tant que membre du conseil d'administration de l'Autorité, j'ai pu, encore cette année, constater la complexité des défis que doivent relever les équipes de l'Autorité et de ses partenaires. La pandémie a forcé tout le monde à se dépasser, et les citoyens de la région métropolitaine peuvent être fiers du travail accompli.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'V. Plante', written in a cursive style.

Valérie Plante

Mairesse de Montréal
Présidente de la Communauté métropolitaine
de Montréal



**Message du
président du conseil
d'administration**
Pierre Shedleur
FCPA, FCA, ASC

L' Autorité régionale de transport métropolitain célébrera en 2022 son cinquième anniversaire, et tout indique, au moment où nous présentons ce rapport annuel, que trois de ces cinq années auront été fortement marquées par la pandémie de la COVID-19. Nous disons l'an dernier que 2020 a été l'année de la résilience. Malheureusement, il en fut de même pour l'ensemble de l'exercice 2021, et le variant Omicron, du moins en ce début de l'exercice 2022, ne nous laisse pas de répit.

Grâce au soutien financier du gouvernement du Québec, de même qu'aux efforts des organismes publics de transport en commun (OPTC) et de leurs équipes, la population de la région métropolitaine a pu compter en 2021 sur un service tout à fait adéquat. Les défis auxquels nous faisons face sur le plan financier demeurent, mais le public pourra compter sur nous en 2022.

Le *Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif des personnes* (PAUTC) du gouvernement du Québec, mis en place en 2020 pour compenser le manque à gagner engendré par la baisse des recettes tarifaires, nous a permis de présenter des budgets équilibrés en 2020 et en 2021.

Il en sera de même en 2022, grâce à de nouvelles mesures annoncées par le gouvernement. Le défi, en matière de financement, demeure important.

On se souviendra que la politique de financement de l'Autorité a été suspendue à cause de la pandémie. C'est toujours le cas en ce début de 2022. Néanmoins, les contributions municipales n'augmenteront que de 2 % en 2022.

Je ne m'aventurerai pas à prédire l'avenir, étant donné les rebondissements avec lesquels nous avons dû composer depuis mars 2020. Deux choses sont néanmoins très claires : la pandémie laissera derrière elle des traces pérennes, ne serait-ce qu'en ce qui concerne l'importance du télétravail; et le transport collectif représente un pilier essentiel du développement urbain, de notre économie et de la lutte aux changements climatiques. De sorte que, comme l'an dernier, si l'heure est à la résilience, nous conservons nos ambitions.

Ce qui importe, dans les circonstances difficiles que nous vivons tous, alors que le contexte nous force à travailler avec des hypothèses mouvantes, c'est la concertation. À ce titre, l'Autorité est au rendez-vous et s'efforce, au quotidien, d'orchestrer dans la plus grande transparence les efforts auxquels nous devons tous consentir. Nos équipes travaillent étroitement avec celles des OPTC, avec les municipalités, avec la Communauté métropolitaine de Montréal et avec le gouvernement du Québec. Les objectifs : maintenir le service, assurer la sécurité du public et du personnel, gérer les ressources de manière responsable, trouver des solutions financières pour pallier la diminution des recettes tarifaires.

Parmi les accomplissements de 2021, je souhaite mettre en lumière la mise sur pied des cinq Comités sectoriels de mobilité durable (CSMD), qui ont succédé aux bureaux de coordination et d'intégration (BCI). Ces groupes de travail réunissent les parties prenantes de chacun des grands secteurs métropolitains (Longueuil, Montréal, Laval, couronnes nord et sud) pour assurer une coordination fine des projets de leurs secteurs.

La pandémie ne nous a pas empêchés de faire avancer de nombreux dossiers majeurs : l'implantation de la phase 1 de la refonte tarifaire, en juillet 2021, a été un succès; nous avons déposé notre plan stratégique de développement; l'Autorité a présidé un groupe de travail qui s'est efforcé de réduire les coûts projetés du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal; le chantier du SRB Pie-IX a avancé rondement; de même que la planification de la mise en service d'une première antenne du REM en 2022.

J'aimerais remercier chaleureusement trois élus qui ont quitté notre conseil en 2021 à la suite des élections municipales, alors que tous trois avaient choisi de ne pas se représenter. Madame Chantal Deschamps (Repentigny, pour la couronne nord), Madame Sylvie Parent (Longueuil) et M. Marc Demers (Laval) ont assumé leurs responsabilités avec rigueur. Leur contribution a été inestimable et ils méritent toute notre reconnaissance. J'en profite pour souhaiter la bienvenue à leurs successeurs : Madame Catherine Fournier (Longueuil), M. Stéphane Boyer (Laval) et M. Denis Martin (Deux-Montagnes, pour la couronne nord). Évidemment, tous les administrateurs méritent également des remerciements. Ces années pandémiques sont extrêmement exigeantes, et tout le monde est sur le pont.

En terminant, je tiens à remercier nos partenaires, à témoigner de nouveau notre reconnaissance au gouvernement du Québec et, surtout, à féliciter toute l'équipe de l'Autorité, qui a fait preuve encore une fois d'un engagement exceptionnel et qui, manifestement, est solidement engagée dans l'avenir du transport collectif.



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



Message du directeur général Benoît Gendron

Ce fut encore une année très exigeante pour le transport collectif et pour l'Autorité. Alors que nous envisageons la rentrée automnale avec optimisme en mi-année, celle-ci a plutôt été marquée par la quatrième vague, qui elle-même a été le prélude de la vague Omicron, toujours intense au début de 2022. Globalement, en 2021, l'achalandage du transport collectif a été inférieur de 42 % à celui de 2019 et à peine supérieur à celui de 2020. En conséquence, la diminution des recettes tarifaires, pour ces deux années, représente un manque à gagner d'environ 985 M\$ de dollars.

C'est grâce au *Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif des personnes* (PAUTC) du gouvernement du Québec que le service a pu être maintenu. La situation pose donc encore de grands défis, notamment en 2022, mais également à plus long terme, puisque la montée en puissance du télétravail aura un effet pérenne sur la demande. Bien que de nombreuses entreprises n'aient pas encore officialisé leurs politiques à cet égard, le mouvement en ce sens est bien amorcé. Le gouvernement du Québec a évoqué une politique-cadre permettant le télétravail jusqu'à trois jours par semaine. L'Autorité, pour l'instant, évalue la perte d'achalandage attribuable aux nouvelles habitudes à 15 %.

Le transport collectif et le transport adapté sont évidemment des services essentiels pour la population. Grâce aux efforts des organismes publics de transport en commun (OPTC) et à leurs équipes, le service est demeuré adéquat et sécuritaire en 2021, et il demeurera pour l'avenir prévisible comparable à ce qu'il était juste avant la pandémie. En outre, les mesures de précaution sanitaires rapidement mises en place en 2020 seront maintenues. Avec le port du couvre-visage, obligatoire et vite adopté par les usagers, elles contribuent à ce que le transport collectif demeure sûr.

Nous avons implanté la première phase de la refonte tarifaire en juillet 2021, avec succès. Fruit de plusieurs années de travail effectué de concert avec nos partenaires, la refonte tarifaire simplifiera considérablement la vie des usagers. Nous passerons de 17 grilles tarifaires à une seule, et de plus de 700 titres à une centaine. En outre, avec l'arrivée du REM et du SRB Pie-IX, tous les usagers, sans exception, auront accès à davantage de services et à un service plus rapide et plus fiable. En juillet 2022, la phase 2 de la refonte touchera un grand nombre d'usagers. Les équipes travaillent activement à sa planification depuis plus d'un an.

Le *Plan stratégique de développement* (PSD), résultat de consultations avec de nombreuses parties prenantes et d'une collaboration étroite avec les OPTC, a été adopté par le conseil d'administration en avril 2021, puis soumis au gouvernement du Québec. Le PSD propose une amélioration des services de transport collectif à l'échelle métropolitaine, à partir d'une vision intégrée basée sur les besoins de la population. Il s'appuie sur une vision à long terme qui a pour but une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, tout en contribuant à la vitalité sociale et économique de toute la région. Le PSD vise à répondre aux orientations du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la CMM et de la *Politique de mobilité durable 2030* du gouvernement du Québec. À la réception du plan, le gouvernement a demandé à l'Autorité de revoir la priorisation des projets, notamment dans le contexte d'un avenir qui sera marqué par les effets de la pandémie.

En marge du processus d'approbation du PSD, tous les grands projets en cours continuent d'avancer. À ce chapitre, on note entre autres la mise en service prochaine du SRB Pie-IX, un projet majeur dont la réalisation progresse dans le respect des échéanciers et des budgets. De même, en 2022, une première antenne du REM, projet mené par CDPQ Infra, sera mise en service. En juin 2021, l'Autorité a par ailleurs annoncé le démarrage des études pour un projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest et le relier au centre-ville. Ce besoin avait été identifié dès 2018 et le gouvernement du Québec a confié la réalisation du dossier d'opportunité à l'Autorité. Les études ont été lancées. Elles visent à préciser et à estimer les besoins de mobilité du territoire étudié ainsi que leur croissance et les enjeux d'intégration urbaine. Un tracé et un mode de transport structurant pourront être déterminés, de même qu'une estimation des coûts du projet. Les OPTC et CDPQ Infra seront appelés à participer au projet afin d'assurer l'arrimage avec les réseaux existants.

En cours d'exercice, le gouvernement du Québec a également demandé à l'Autorité de présider un groupe de travail *ad hoc* pour se pencher sur la conception et les coûts du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Réalisé en un temps record, ce chantier a permis d'identifier des pistes d'économies substantielles, tout en préservant la portée prévue du projet.

L'Autorité, dans le cadre de la responsabilité exclusive que lui confie la loi en matière de planification, a étudié en 2021 le projet d'expansion vers l'est du Réseau express métropolitain (REM), tel que proposé en décembre 2020 par CDPQ Infra.

Notre évaluation a porté entre autres sur la conformité du projet avec les orientations du PSD et sur sa contribution à l'atteinte des cibles, de même que sur les impacts sur le développement urbain et les réseaux existants, y compris au chapitre du financement. Nos observations ont été communiquées au gouvernement du Québec.

À l'automne 2021, le conseil d'administration a approuvé le lancement d'un projet majeur, le *Programme numérique de mobilité*, une initiative d'envergure, qui nous projettera dans le futur. Cette initiative, menée en étroite collaboration avec les OPTC, consiste à développer une approche globale et intégrée de l'écosystème technologique de la mobilité, centrée sur l'utilisateur, qui permettra d'optimiser son efficacité. L'objectif est de soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs, en harnachant tout le potentiel des nouvelles technologies, et de développer le tout de manière à ce que les applications concrètes puissent être modulables et répliquables partout au Québec. La phase 1 du programme, évaluée à 57 M\$ sur trois ans, fera l'objet de la mise au point d'un plan détaillé qui sera soumis au conseil d'administration.

En 2021, l'Autorité a également progressé dans la mise au point d'une politique de développement durable, que nous prévoyons finaliser et adopter en 2022.

Malgré le contexte difficile, nous sommes satisfaits de constater les progrès majeurs de nos grands projets. J'aimerais remercier tous nos partenaires, de même que toutes les équipes de l'Autorité. Nos employés ont continué de travailler à distance et ils ont mis toute leur énergie dans l'avancement de nos dossiers. Je tiens à mettre en valeur la contribution de tous et à leur exprimer ma reconnaissance.

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

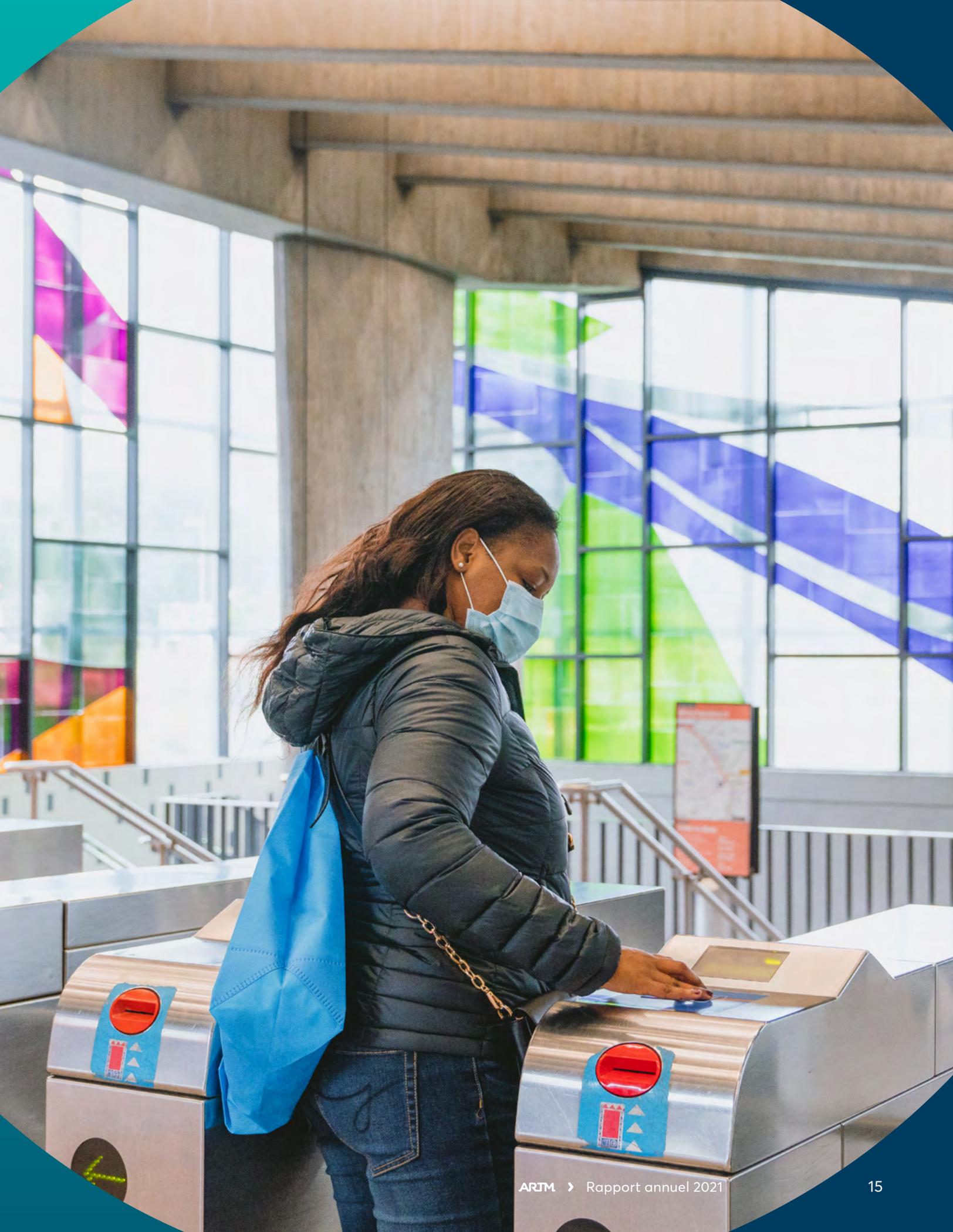


Benoit Gendron

Directeur général

La COVID-19 et le cadre financier 2020-2022





En 2021, la pandémie de la COVID-19 a continué d'avoir un impact important sur l'écosystème du transport collectif. L'achalandage a connu une reprise graduelle en cours d'année, mais l'arrivée de la quatrième vague et le retour à des mesures de confinement, au premier chef un appel au télétravail, ont fortement perturbé la reprise espérée. En 2021, les recettes tarifaires ont été de 446,8 M\$, soit une baisse de 0,2 % par rapport à 2020 et une baisse de 52,5 % par rapport à 2019. Ces chiffres ressemblent à ce qui a été constaté dans d'autres grandes villes du monde.

L'Autorité et les organismes publics de transport en commun (la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval et exo) ont conjugué leurs efforts pour maintenir un service adéquat tout au long de l'année, en phase avec l'offre qui prévalait avant la pandémie et les besoins du public, conformément aux orientations gouvernementales.

Le gouvernement du Québec a mis en place en 2020 des mesures visant à prévenir la propagation de la COVID-19 et à soutenir le transport collectif. Annoncé en juin et bonifié en octobre, le *Programme d'aide d'urgence au transport collectif* (PAUTC) offre aux organismes de transport collectif et de transport adapté une aide financière exceptionnelle afin de pallier les pertes de revenus tarifaires et les dépenses supplémentaires entraînées par la pandémie, entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022. L'objectif poursuivi est d'assurer la continuité des services et de contribuer à la relance économique. L'accès à l'aide gouvernementale suppose le respect de certaines conditions, notamment :

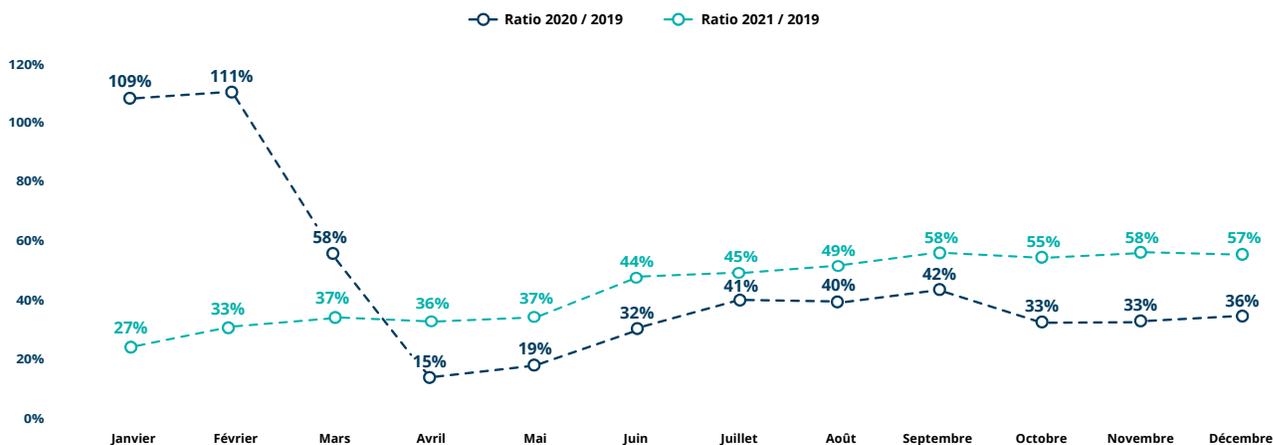
- › le maintien d'une offre de services répondant aux besoins de la population;
- › l'adoption d'un plan de rétablissement de l'offre de services;
- › l'adoption d'un plan d'optimisation des ressources afin de limiter les répercussions de la pandémie sur les résultats financiers.

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

En 2021, l'Autorité a compté sur des revenus de 478,2 M\$ en provenance du PAUTC (483,7 M\$ en 2020). En novembre 2021, le gouvernement a annoncé une aide additionnelle de 100 M\$ pour l'exercice 2022, qui viendra s'ajouter aux sommes encore disponibles dans le cadre du PAUTC.

L'application de la politique de financement adoptée en 2017 est présentement suspendue à cause de la pandémie, comme il a été approuvé par le conseil d'administration de l'Autorité et entériné par la Communauté métropolitaine de Montréal en 2020. *A priori*, la pandémie continuera d'avoir un impact substantiel sur les revenus tarifaires en 2022 et en 2023. De manière plus générale, l'Autorité continue ses discussions avec ses partenaires, afin d'en arriver à un cadre financier pérenne qui tienne compte à la fois des besoins et des investissements en transport collectif, de même que de l'effet durable de la pandémie. En effet, il devient évident que le télétravail va s'installer à demeure, et que la courbe d'achalandage projetée à long terme s'en trouvera perturbée.

Un achalandage inférieur de 42 % à celui de 2019







La Politique de financement

La Politique de financement représente l'assise principale sur laquelle s'appuie le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine. Elle procure un portrait complet, cohérent et rigoureux des besoins financiers et des sources de revenus à court et moyen terme. Elle établit le niveau de financement qui provient des recettes tarifaires, les modalités d'évaluation de la contribution financière des municipalités et les modalités de la contractualisation des services de transport collectif fournis par les OPTC. Une mise à jour de la Politique de financement est en cours, qui permettra notamment d'y intégrer le REM et d'apporter certains ajustements.

La Politique de financement poursuit les objectifs suivants :

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

Ses principes directeurs sont les suivants :

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

La planification du transport collectif





336
4 Longueuil
RTL

na Montréal
BRIQUE & PIERRE INC.

SAINT-HUBERT (450) 656-5110
SAINT-BASILE-LE-GRAND (450) 653-4010

WWW.MTLBP.COM

BUS
TAXI

3 4 21 5
77 121 177

Préparer l'avenir

L'enquête Origine-Destination (OD), réalisée tous les cinq ans, est la pierre angulaire de la planification du transport collectif. La dernière étude date de 2018, la prochaine est prévue en 2023. L'enquête OD vise à dresser un tableau le plus complet possible des déplacements effectués sur le territoire, et donc des besoins de la population, en vue de permettre une planification adéquate des infrastructures et des services.

L'étude de 2023 sera manifestement d'une grande importance, puisque les habitudes et les besoins de la population subissent présentement des changements radicaux dans la foulée de la pandémie de la COVID-19. Bien que beaucoup d'employeurs soient encore à réfléchir à leurs politiques futures en matière de télétravail, le gouvernement du Québec a donné le ton, en évoquant un cadre qui permettrait jusqu'à trois jours par semaine de travail à distance. Pour l'instant, bien qu'il s'agisse de projections, l'Autorité anticipe une perte d'achalandage structurelle de l'ordre de 15 %. Le télétravail, par ailleurs, n'est pas le seul facteur qui pourrait affecter les schémas de déplacement, alors que nombre d'employeurs songent à recourir à des bureaux satellites, ce qui pourrait modifier de manière substantielle les besoins de déplacements vers le centre-ville.

En vue de la prochaine enquête, l'Autorité a procédé en 2021 à une première collecte de données. L'enquête *Perspectives mobilité* a été menée à l'automne et a rejoint plus de 10 000 répondants. Elle visait à obtenir un premier portrait des besoins, mais surtout à tester de nouvelles méthodes de collecte de données pour faire évoluer celles qui ont été utilisées dans le passé pour l'enquête OD.



ARTM Autorité régionale de transport métropolitain
22 novembre 2021 · 🌐

Il ne reste plus beaucoup de temps pour participer à l'enquête Perspectives mobilité.

Rendez-vous sur <https://2021.mobilite.quebec/> et courez la chance de remporter l'un des cinq prix en argent d'une valeur de 100\$ à 500\$. 😊

Enquête Perspectives mobilité

2021.MOBILITE.QUEBEC
Survey

[En savoir plus](#)

Le plan stratégique de développement

L' Autorité est responsable d'établir le premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, lequel sera par la suite revu tous les cinq ans. Le PSD appuie les objectifs et les orientations du gouvernement du Québec (Politique de mobilité durable – 2030) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (Plan métropolitain d'aménagement et de développement – PMAD) afin de réduire la congestion routière, de soutenir le développement économique et de bonifier la qualité de vie qui distingue déjà la région métropolitaine de Montréal des autres métropoles nord-américaines.

À la suite de deux années de travaux concertés avec les organismes publics de transport en commun (OPTC) et les forces vives de la région, le PSD a fait l'objet d'une consultation publique sans précédent en transport collectif au Québec. Il a été accueilli favorablement par la grande majorité des citoyens et des parties prenantes avant d'être adopté à l'unanimité par le conseil d'administration de l'Autorité, puis déposé auprès du gouvernement du Québec en avril 2021. Il propose une amélioration conséquente des services de transport collectif selon une vision intégrée et cohérente sur un horizon de 30 ans et présente une planification des services et des infrastructures jusqu'en 2031.

Le gouvernement du Québec a demandé à l'Autorité de préciser certains aspects du Plan, et notamment d'en faire davantage pour prioriser les projets proposés. L'Autorité a convenu avec le gouvernement des suites à donner à cette requête et travaille activement sur une version amendée du PSD qui répondra aux attentes. Les orientations et les stratégies développées ne sont pas remises en question, mais les effets à long terme de la pandémie demeurent une source d'incertitude. Cette révision du PSD n'affecte en rien les projets de transport collectif autorisés, qui se poursuivent normalement.

Le PSD prévoit d'améliorer l'offre de services de transport collectif en l'adaptant aux nouveaux comportements de mobilité, de renforcer le réseau structurant, d'assurer une couverture harmonisée des services et d'améliorer l'expérience des usagers, et enfin d'accroître le financement, de sorte à maintenir la qualité du réseau et des services. À terme, nous aspirons à ce que la majorité des déplacements des quelque quatre millions de citoyens de la région soit réalisée en modes collectifs ou actifs, et à ce que 35 % des déplacements en pointe du matin soient réalisés en transport collectif, plutôt que 25 % présentement. L'atteinte des cibles du PSD va commander un engagement collectif conséquent au cours des prochaines décennies. Cet engagement impliquera l'ensemble des acteurs de la région métropolitaine, de même que des gouvernements supérieurs. En contrepartie, l'atteinte de ces cibles génèrera d'importantes retombées environnementales et socio-économiques qui, au-delà de la moitié de la population du Québec habitant la région métropolitaine, dynamiseront la vitalité de l'ensemble de nos communautés et l'attrait de la métropole québécoise à l'international.

Le programme des immobilisations

De grands projets d'infrastructures sont en cours sur le territoire de l'Autorité, qui supposent la collaboration de multiples parties prenantes. L'Autorité agit comme catalyseur de ces forces vives et s'assure de la cohérence des efforts et d'un résultat qui permettra une expérience de qualité. Le *Programme des immobilisations 2022-2031 (PDI)* de l'Autorité a été adopté le 28 octobre 2021 par le conseil d'administration et le 24 février 2022 par le Conseil de la CMM.

Le PDI, qui est étroitement lié au Plan stratégique de développement, trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs qui sont sous la responsabilité directe de l'Autorité, aux projets structurants à l'étude, aux projets technologiques et à d'autres projets qui requièrent des dépenses en capital. Pour la période 2022-2031, les investissements s'élèvent à 412,1 M\$ (dont 141,9 M\$ en 2022), incluant 58,9 M\$ destinés au maintien des actifs existants, et incluant également 118,8 M\$ pour compléter le projet du service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX). Le PDI peut être consulté sur le site Web de l'Autorité.

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

L'Autorité a adopté en 2020 une *Politique relative à la gestion de portefeuille de projets de l'Autorité régionale de transport métropolitain* qui formalise les étapes et les dispositifs de reddition de comptes. Elle a été mise au point en tenant compte des pratiques reconnues en la matière et de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques du Secrétariat du Conseil du Trésor du gouvernement du Québec.



En outre, l'Autorité s'est dotée d'orientations pour analyser les PDI et les PITS des sociétés de transport de la région métropolitaine afin de transmettre des recommandations au MTQ et à la CMM. Ces orientations concernent entre autres les investissements visant le maintien, la mise aux normes et la réfection d'actifs, l'accélération de certains projets, l'optimisation des outils numériques et l'électrification des transports.

En 2021, les mesures visant à consolider la gestion des projets sur une base métropolitaine se sont poursuivies, avec notamment l'adoption par le conseil d'administration de cinq grandes orientations d'investissement, la première démarche d'analyse intégrée des plans des OPTC.

Les grands projets



Crédit photo : Projet intégré SRB Pie-IX

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

Le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX est un remarquable projet d'infrastructure de transport collectif qui reliera le boulevard Saint-Martin à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal. Sur une distance de 13 km (11 km à Montréal et 2 km à Laval), il comptera 20 stations et permettra à 70 000 personnes par jour de se déplacer plus rapidement sur cet axe nord-sud majeur et de profiter d'aménagements sécuritaires, universellement accessibles et confortables. À l'exception de deux sections où les travaux ne seront complétés qu'en 2023, le SRB Pie-IX sera mis en service à l'automne 2022.

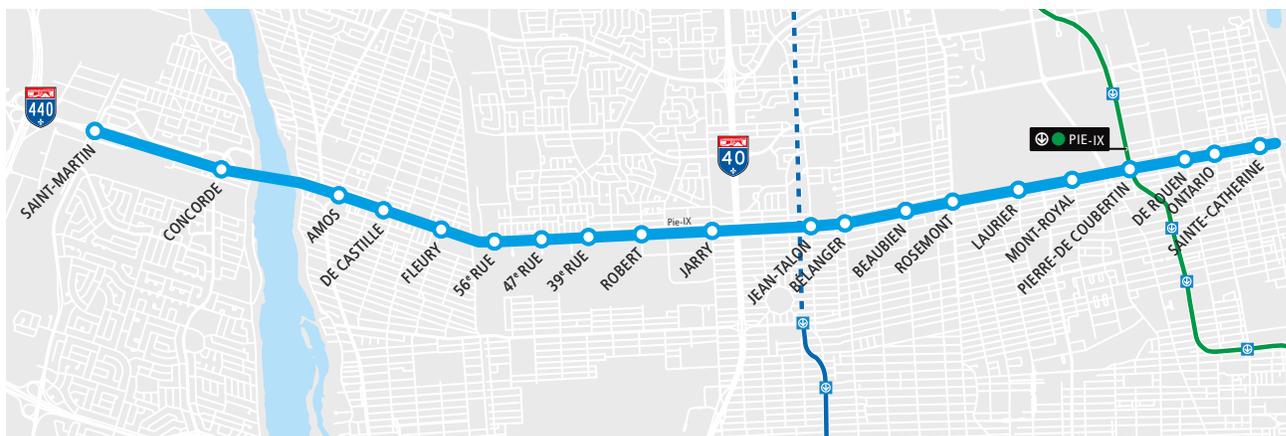
Le SRB Pie-IX prévoit des voies réservées aux bus en site propre (séparation physique avec les voies pour les autres véhicules), des stations d'attente pour les voyageurs ainsi que des feux de circulation prioritaires automatisés permettant d'améliorer la fluidité et la vitesse des bus.

Cette performance accrue permettra l'ajout de bus d'où une fréquence de passage qui pourrait atteindre les deux minutes en pointe.

Ce projet sera évidemment intégré aux réseaux de transport collectif en place et à venir en permettant des correspondances avec la ligne de train de Mascouche, la ligne verte du métro et le futur prolongement de la ligne bleue.

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

Plan du tracé du SRB Pie-IX

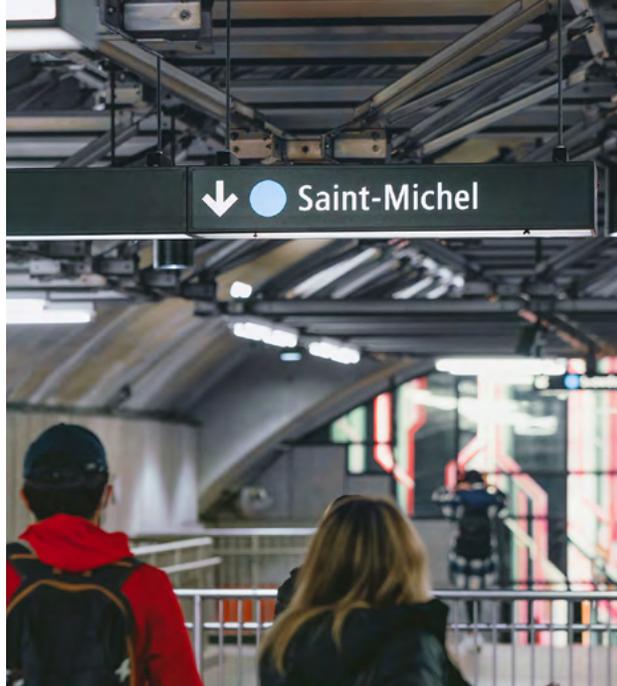


Source : Projet intégré SRB Pie-IX

Le Réseau express métropolitain

Le REM est un projet de transport collectif dont la réalisation est menée par CDPQ Infra, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Présentement en construction, ce métro léger électrique constituera lors de sa mise en service un ajout stratégique de taille au réseau structurant métropolitain. Le REM comptera sur un réseau de 67 km et sur 26 stations universellement accessibles, dont trois permettront la correspondance avec le réseau du métro de Montréal.

Intégré à la trame métropolitaine et aux réseaux existants, le REM offrira un service rapide et fiable 20 heures par jour, de même qu'un lien direct vers l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau. L'inauguration de la branche sud du REM est prévue pour 2022. Dans le cadre du projet du REM, l'Autorité est notamment responsable de la fourniture, de l'installation, de l'entretien et de l'approvisionnement des équipements de vente et de perception des titres de transport, de même que de l'intégration du REM à l'écosystème OPUS.



Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Le prolongement de la ligne bleue du métro prévoit l'ajout de cinq stations, sur une distance de 5,8 kilomètres, depuis la station Saint-Michel jusqu'à l'arrondissement d'Anjou. Ce projet majeur permettra à environ 25 000 usagers en période de pointe du matin de profiter d'un service fiable et rapide, et surtout d'un accès amélioré au réseau structurant de transport collectif, la ligne bleue croisant la ligne orange à la station Jean-Talon.

En juin 2021, à la demande du gouvernement du Québec, l'Autorité a présidé un groupe d'experts qui s'est penché avec minutie sur le projet, afin d'en réduire les coûts projetés. L'Autorité a déposé son rapport en juillet.



Crédit photo : REM

Projets structurants de transport collectif sur la Rive-Sud

CDPQ Infra a été mandatée par le gouvernement du Québec pour proposer des scénarios pour un projet structurant de transport collectif électrique répondant aux besoins de mobilité dans un axe est-ouest pour les citoyens de Longueuil et de la Rive-Sud. L'agglomération de Longueuil constitue le principal centre d'activités de la Rive-Sud de Montréal et de la région de la Montérégie. Les bénéfices de ce projet de transport collectif vont s'étendre aux résidents de la couronne sud qui se rendent dans ce secteur ou vers l'île de Montréal. Le tracé étudié court de la station Panama du REM jusqu'au boulevard Roland-Therrien, pavant la voie à d'éventuelles extensions vers l'ouest jusqu'à Châteauguay et vers l'est jusqu'à Boucherville. Bref, ce projet innovateur est hautement complémentaire au réseau actuel de transport collectif métropolitain.

Le projet du Grand Sud-Ouest

En juin 2021, l'Autorité a annoncé le lancement d'un projet majeur de mode structurant dans le Grand Sud-Ouest de Montréal, un besoin identifié dès 2018. Le gouvernement du Québec lui a confié la responsabilité de réaliser le dossier d'opportunité et les premières études ont été mises en branle en novembre. Elles permettront notamment d'évaluer les besoins, d'établir un diagnostic, les bases de référence et les effets structurants sur le développement urbain, de sorte à pouvoir élaborer une proposition de tracé et de mode. L'Autorité a mis sur pied un bureau de projet, qui travaillera en étroite collaboration avec le milieu. Relier le Grand Sud-Ouest au centre-ville de manière efficace et durable améliorera la qualité de vie des citoyens et stimulera l'investissement dans ce secteur.



Vers un réseau métropolitain de voies réservées sur le réseau supérieur du MTQ

Présentement à l'étape du démarrage, le projet de réseau métropolitain de voies réservées (RMVR) est un projet du ministère des Transports du Québec mené avec l'étroite collaboration de l'Autorité. Il prévoit le déploiement de mesures préférentielles à l'intérieur de l'emprise des autoroutes et routes principales de la région métropolitaine de Montréal.

Les mesures d'atténuation

L'Autorité orchestre la planification et la mise en place des mesures d'atténuation qui sont nécessaires pour atténuer l'impact des grands projets en cours de réalisation. Ces mesures supposent des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture, la mise en place d'infrastructures temporaires et des offres tarifaires particulières, autant d'initiatives dont le succès repose sur l'apport de toutes les parties prenantes et des municipalités ou arrondissements touchés, afin de limiter au minimum les impacts négatifs pour les usagers. Ces mesures sont entièrement financées par le ministère des Transports du Québec.

En 2021, de telles mesures étaient en place, notamment dans le cadre de la construction du REM, qui a nécessité la fermeture de la ligne de train Deux-Montagnes le 1^{er} janvier 2021. De plus, la mise en place de plusieurs projets de terminus ou de stationnements incitatifs a été gérée par l'ARTM. En outre, dans le cadre d'une convention d'aide financière avec le MTQ, des mesures ont été implantées en préparation d'un chantier majeur, celui de la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Il s'agit de la mise en service de nouvelles lignes de bus, du réaménagement du terminus Radisson et de la livraison de trois nouveaux stationnements incitatifs aux abords de l'autoroute 20 sur la Rive-Sud.



Des alliances porteuses

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

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



Chaire mobilité et MADITUC

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



Chaire In.SITU

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



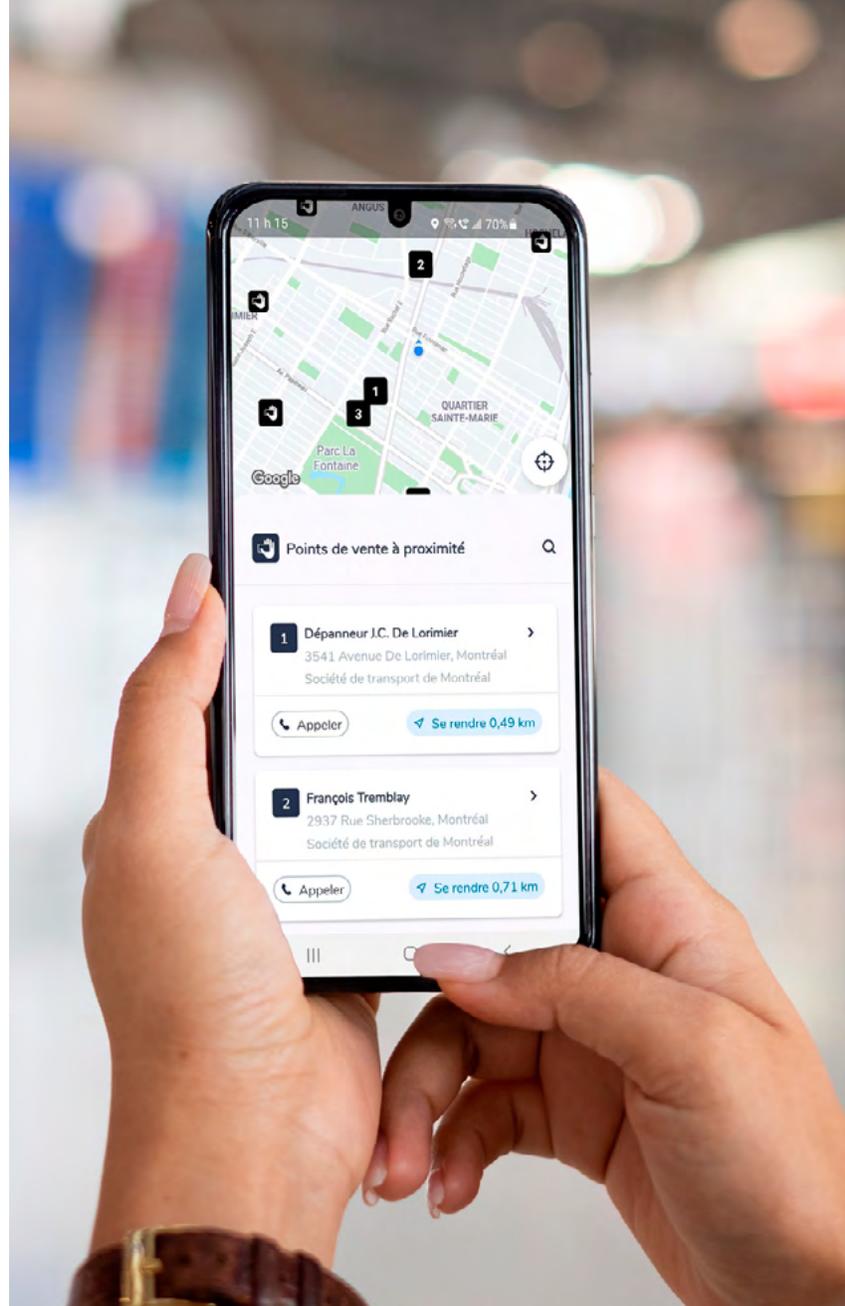
Kheops

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

Les systèmes de transport intelligents

Le conseil d'administration de l'Autorité a approuvé en 2021 le démarrage d'un ambitieux programme numérique de mobilité, dont le projet Concerto, qui vise à soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs par le développement d'une approche globale et intégrée des nouvelles technologies, centrée sur l'utilisateur. Sur la base des travaux préliminaires effectués depuis la création de l'Autorité, et s'inspirant de ce qui se fait ailleurs dans le monde en matière de mobilité servicielle (*Mobility as a Service*), ce programme s'inscrit dans le droit-fil du Plan stratégique de développement. Les bénéfices attendus sont nombreux, aussi bien pour la collectivité (contribution à l'accroissement de l'achalandage et donc des revenus tarifaires grâce à une attractivité accrue; réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre) que pour les usagers (connaissance complète d'une offre élargie; expérience d'achat simplifiée; parcours personnalisé).

Le projet s'étalera sur plusieurs années et la livraison d'une première plateforme de mobilité servicielle est prévue pour 2024. Celle-ci suppose la possibilité pour l'utilisateur de détenir un compte mobilité lui permettant d'acheter en ligne non seulement ses titres de transport collectif, mais également d'autres services de mobilité, l'accès à un planificateur d'itinéraires multimodal, l'acquiescement en fin de mois de l'ensemble des services consommés, la validation par téléphone et le paiement par carte de crédit ou de débit.



ARTM **Autorité régionale de transport métropolitain** 23 novembre 2021 · 🌐

Consultez dès maintenant le contenu d'une carte OPUS ou à puce non rechargeable avec votre cellulaire. Utilisez l'application pour:

- ✓ vérifier rapidement le statut des titres de transport chargés sur votre carte;
- ✓ découvrir le nombre de passages restants sur un titre multipassage;
- ✓ connaître la date de début ou de fin de la validité d'un titre et bien plus!... **Voir plus**



ARTM.QUEBEC

Nouveau! Lecture de la carte OPUS dans Chrono – Autorité régionale de transport...

Ce chantier est mené en collaboration étroite avec les OPTC, la Ville de Montréal et d'autres acteurs de la mobilité. Les usagers, cependant, n'auront pas à attendre 2024 pour expérimenter de nouvelles fonctionnalités. En effet, le projet Concerto s'appuie sur des expérimentations qui ont été menées avec succès en 2021 à partir de l'application Chrono, propriété de l'Autorité, qui procure déjà aux usagers plusieurs bénéfices.

Ainsi, depuis novembre 2021, à la suite d'une expérimentation réussie qui a suscité des réactions enthousiastes chez les usagers, Chrono propose une fonctionnalité exclusive qui permet de consulter le contenu de sa carte OPUS ou de sa carte à puce occasionnelle.

En outre, un projet pilote a été mené avec succès du 14 septembre au 31 décembre, portant sur l'achat de titres en ligne à partir du téléphone et leur chargement sur la carte OPUS. Les résultats ont été spectaculaires, avec une intention de recommandation de 92 % et une intention d'adoption de 100 %. D'autres améliorations ont été apportées à Chrono en 2021, notamment la mise à disposition de la liste des points de vente.

ARTM **Autorité régionale de transport métropolitain** 14 septembre 2021 · 🌐

L'ARTM, **Exo - Réseau de transport métropolitain**, **RTL - Réseau de transport de Longueuil**, **Société de transport de Laval - STL** et **STM - Mouvement collectif** invitent les citoyens.ennes de la région métropolitaine de Montréal à tester l'achat et l'ajout de titres de transport sur la carte OPUS via un téléphone intelligent : <https://www.artm.quebec/citoyens-invites-a-tester-lachat.../>



32 4 commentaires 10 partages

J'aime Commenter Partager

La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

L'Autorité et les OPTC travaillent en continu afin de faciliter et d'améliorer l'accès aux infrastructures de transport collectif et de répondre aux besoins en déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Cela a permis que les services de transport adapté, essentiels pour une partie de la clientèle, soient maintenus sans interruption depuis le début de la pandémie.

L'Autorité, en étroite collaboration avec ses partenaires et avec le milieu, poursuit l'élaboration d'un plan d'action en accessibilité universelle, qui prévoira des actions et des mesures spécifiques à mettre en œuvre sur une période de cinq ans, en cohérence avec le PSD. Celui-ci propose d'ailleurs d'accélérer et d'harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux afin d'accroître l'autonomie et la flexibilité de toutes les clientèles, dont notamment les aînés, les personnes en situation de handicap, les familles et enfants, dans leurs déplacements. Des ateliers de travail ont été tenus en 2021 dans cet esprit, en s'appuyant sur les résultats d'une étude menée en 2020 auprès des usagers du transport adapté, de même que sur les recommandations découlant de la démarche d'analyse et d'évaluation de la performance d'accessibilité de certains actifs métropolitains.

Ce travail de planification et de mise en œuvre suppose une étroite coordination avec plusieurs parties prenantes, dont le milieu associatif, les OPTC, CDPQ Infra, le MTQ, la CMM et l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ). À ce titre, l'Autorité a entamé une démarche visant à revoir le fonctionnement de ses instances de concertation auxquelles participent plusieurs parties prenantes. Un sondage ainsi qu'un atelier de travail ont été organisés auprès des participants afin de connaître leurs opinions, leurs impressions et leurs positions quant aux instances de concertation. Les résultats de ces deux exercices ont permis d'alimenter les réflexions de l'Autorité sur les nouvelles modalités de fonctionnement qui seront mises en place en 2022.





La refonte tarifaire



#	Départ	Porte	#	Départ	Porte	#	Départ	Porte
Réseau de transport de Longueuil			Réseau de transport de Longueuil			Réseau de transport de Longueuil		
1	12:31	E33	80	13:20	G1	200	12:30	D31
3	12:51	B12	81	12:50	G3	201	16:20	D31
4	12:30	B14	83	13:09	G2	202	12:30	D31
6	12:39	C18	84	12:42	G2	203	12:30	D31
8	12:40	F39	88	12:32	F40	204	12:30	D31
13	12:29	C19	99	13:10	C24	205	12:30	D31
14	12:41	D29	123	13:08	D26	206	12:30	D31
15	12:52	D30	410	12:37	E35	207	12:30	D31
16	12:40	A8	417	12:53	E35	208	12:30	D31
19	12:50	B11	Chambly-Richelieu-Carignan			209	12:30	D31
20	12:31	B10	302	13:35	C23	210	13:23	C20
21	12:40	B15	Roussillon			211	13:23	C20
23	12:40	D26	210	13:23	C20	212	13:23	C20
25	13:44	G3	Sainte-Julie			213	13:23	C20
28	12:47	F39	325	12:45	C20	214	13:23	C20
29	12:30	D27	Sorel-Tracy			215	13:23	C20
54	12:45	B13	700	12:45	G5	216	13:23	C20
71	12:59	B16	720	12:55	G4	217	13:23	C20
73	12:31	E37	723	12:50	G5	218	13:23	C20
74	12:55	C25	732	14:10	G4	219	13:23	C20
75	13:21	E34	Vallée du Richelieu			220	13:23	C20
76	12:58	E36	200	12:30	D31	221	13:23	C20

CTR Le Richelain - CTR Roussillon
Rue du Terminus
Ailes C D

6 13 14 15 23 25
106 123 192 199 306
Ville de Sainte-Julie
CTR de la Vallée du Richelieu

CTR Chambly-Richelieu-Carignan
CTR Le Richelain - CTR Roussillon
Rue du Terminus

6 13 14 15 23 25
106 123 192
Ville de Sainte-Julie
CTR de la Vallée du Richelieu





Le chantier majeur de la refonte tarifaire a été mis en branle en 2018. Mené de concert avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), les municipalités de la CMM et le gouvernement du Québec, appuyé sur un vaste effort de consultation et sur de nombreuses recherches, il s'est traduit par le projet que l'Autorité a rendu public le 3 septembre 2020, et dont l'implantation, après une vaste consultation publique, a commencé le 1^{er} juillet 2021.

La refonte, qui sera complétée en 2024, aura des bénéfices pour tous les citoyens de la région qui, pour un tarif donné, auront accès à davantage de services. La refonte tarifaire se fait à coût nul, car elle met de l'avant des tarifs similaires aux tarifs actuels et n'a pas de conséquences sur les contributions municipales.

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

Grâce à une campagne de communication intensive et coordonnée avec les OPTC, l'implantation de la phase 1 s'est déroulée rondement.

L'introduction des titres Tous modes dans les couronnes nord et sud (zone C) et dans les municipalités hors territoire (zone D), de même que celle des titres multizones ABC et ABCD, ont permis le retrait de 153 titres qui étaient plus coûteux. De plus, l'implantation de la refonte a entraîné l'harmonisation du rabais étudiant à 40 % à l'échelle du territoire métropolitain et la gratuité aux enfants de 11 ans et moins accompagnés. Les usagers du transport collectif ont donc commencé à voir en 2021 les bénéfices concrets de la simplification tarifaire.

La phase 2, en juillet 2022, entraînera des changements dans les zones A et B, donc dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil, de même qu'à Laval, et sera accompagnée de l'arrivée de l'antenne sud du REM.

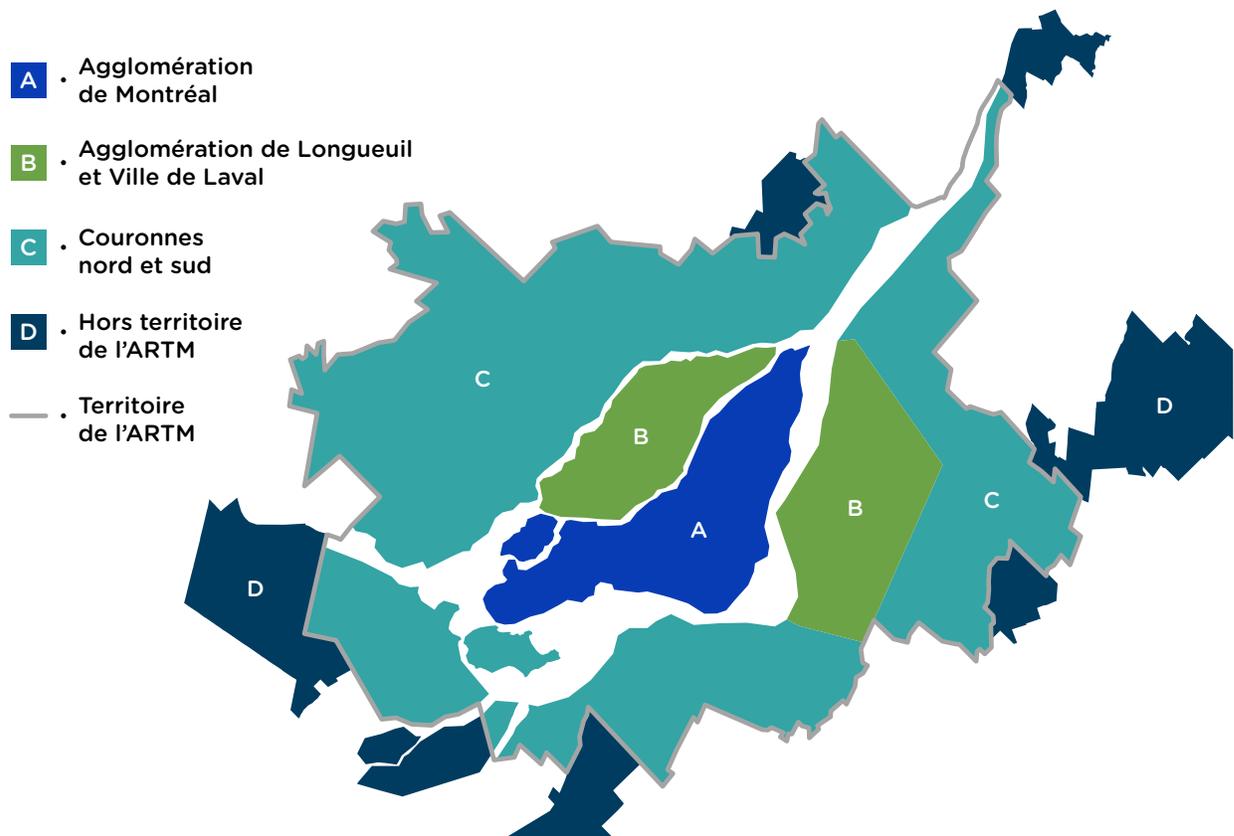




La refonte tarifaire : faits saillants

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

Les zones du projet de refonte tarifaire



Les ententes de services et de gestion des équipements métropolitains





Terminus Cartier



 CIT Laurentides

 Galand |  Maheux

 Orléans Express

44, boul. des Laurentides

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

Les ententes de services

Les ententes de services précisent l'offre de services établie par l'Autorité, les obligations liées à la prestation de services de transport collectif, à la réalisation des immobilisations, à la performance et à la reddition de comptes. Les ententes définissent également les paramètres de rémunération des OPTC.

La rémunération maximale totale des OPTC en 2021 a été de 2 197,4 M\$, et on prévoit au budget de 2022 qu'elle sera de 2 299,8 M\$ (excluant la rémunération versée par l'Autorité au Réseau express métropolitain). Ces ententes prévoient une rémunération qui sera basée sur l'offre de services réelle livrée. Des comités de suivi sont en place pour chacun d'eux.

Les ententes de gestion des équipements métropolitains

L'Autorité est propriétaire d'équipements à vocation métropolitaine, dont elle confie l'exploitation et l'entretien aux OPTC. Il s'agit de 22 stationnements incitatifs, de 17 terminus, de 29 voies réservées, de 4 abris-SRB et de 10 billetteries métropolitaines.

Avec la mise en service de l'antenne Rive-Sud du REM, deux nouveaux terminus (incluant le remplacement du terminus Panama) et deux nouvelles billetteries seront ajoutés en 2022, alors que 14 nouveaux abris-SRB le seront au moment de la mise en exploitation du SRB Pie-IX.

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





La promotion du transport collectif





SORTIE ↗

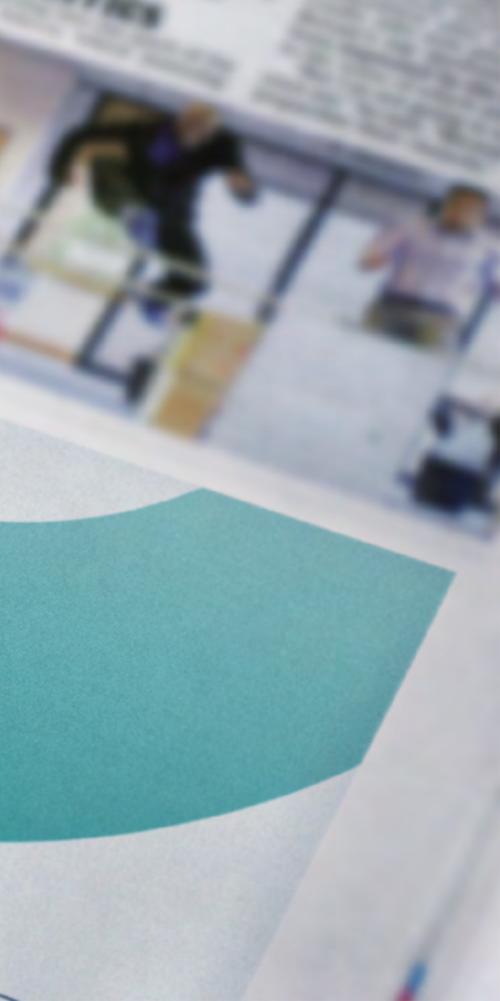
ASCENSEUR →



La vision de l'Autorité, articulée dans le *Plan stratégique de développement*, consiste à augmenter de manière importante la part modale du transport collectif, pour la porter à 35 % à l'heure de pointe du matin, et à faire en sorte qu'en 2050 la majorité des déplacements soient effectués par un mode durable. Ces objectifs témoignent de la volonté de l'Autorité et des autorités gouvernementales, municipales et paramunicipales de faire du transport collectif un vecteur de développement économique et d'aménagement du territoire, de même qu'un pilier crucial de la lutte aux changements climatiques. Pour les atteindre, l'Autorité consacre notamment des efforts en matière de promotion, comme le lui demande la Loi.

En 2021, dans un contexte pandémique, ces efforts ont pivoté autour de deux grands axes : la refonte tarifaire, dont l'implantation a commencé en juillet, et d'autres initiatives visant à ce que le transport collectif demeure attractif pour les usagers, qui ont de nouveaux besoins et de nouvelles habitudes.

En outre, les efforts de l'Autorité s'ajoutent à ceux des OPTC, dont une partie ont été consacrés à s'assurer que le public respecte les consignes sanitaires, de sorte que le transport collectif demeure sécuritaire. Ainsi, le port du couvre-visage demeure obligatoire.



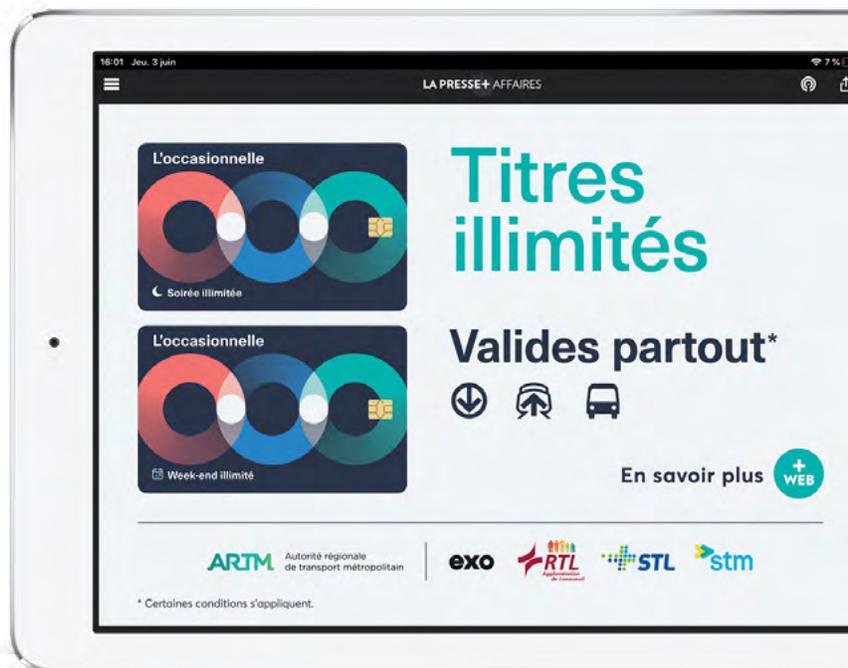
En 2021, les principales initiatives ont été les suivantes :

- › Les abonnés annuels qui le désiraient ont pu bénéficier de l'offre de suspension tout au long de l'année;
- › L'Autorité a fait activement la promotion de la gratuité enfant, une nouvelle mesure implantée à l'échelle du territoire, de l'harmonisation du rabais étudiant, de même que des nouveaux titres métropolitains soirée et weekend illimités;
- › Un nouveau titre a été lancé, le titre dix passages Tous modes AB, à la fois flexible et abordable, permettant de circuler librement sur l'île de Montréal, dans l'agglomération de Longueuil et à Laval;
- › Certains ajustements tarifaires à la baisse, qui étaient prévus pour juillet 2022 dans le cadre de la refonte, ont été devancés au 1^{er} décembre 2021;
- › Au premier semestre, l'Autorité a déployé sa campagne de promotion des modes actifs, qui avait été initialement planifiée pour 2020;

Ces nouveautés ont été promues de manière dynamique, de même que, bien sûr, l'ensemble des mesures tarifaires découlant de l'implantation de la phase 1 de la refonte tarifaire, en juillet 2021.

En outre, l'Autorité est demeurée présente auprès des usagers sur différentes plateformes, afin de joindre le plus grand nombre de citoyens et citoyennes de la région :

- › Le nombre d'abonnés à nos plateformes sociales a augmenté de 35 % et notre portée totale sur les réseaux sociaux est évaluée à 8 millions d'impressions;
- › Ce fut une année record pour le site Web de l'Autorité, amélioré en cours d'année, notamment pour bien communiquer l'information sur la refonte tarifaire et les grands projets d'infrastructure. Il a reçu plus de 625 000 visites, une augmentation de 172 %;
- › En 2021, nous avons fait la promotion des nouvelles fonctionnalités disponibles sur l'application Chrono, soit l'achalandage en temps réel et la lecture du contenu de la carte OPUS. On comptait environ 80 000 utilisateurs actifs à la fin de décembre.





ARTM Autorité régionale de transport métropolitain
3 décembre 2021 · 🌐

Bon plan sortie du temps des fêtes ! Les enfants de 11 ans et moins se déplacent gratuitement en transport collectif :

- ✓ En bus, métro ou train.
- ✓ Partout sur l'ensemble du territoire métropolitain.
- ✓ Pendant les fêtes... et tous les autres jours de l'année !... **Voir plus**

Nouveau!
Gratuit en tout temps pour les enfants*
🚶 🚲 🚗 🚝

* Certaines conditions s'appliquent. **ARTM** **exo** **RTL** **STL** **stm**

👍❤️ 6 4 partages

👍 J'aime 💬 Commenter ➦ Partager

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain
26 septembre 2021 · 🌐

Épicerie, cinéma, musée, gym... transport en commun ! Les étudiants bénéficient de plusieurs rabais, dont 40% sur leur titre de transport mensuel, partout et en tout temps. 😊

Certaines conditions s'appliquent. Apprenez-en plus sur notre site Web. ➦

Rabais étudiant
40% sur le titre mensuel*
🚶 🚲 🚗 🚝

ARTM **exo** **RTL** **STL** **stm**
* Certaines conditions s'appliquent.

ARTM.QUEBEC
ARTM – Offres tarifaires
Promouvoir le transport collectif et l'intermodalité pa...

👍❤️ J'aime 💬 Commenter ➦ Partager



Les centres de gestion des déplacements

L'Autorité maintient son appui aux Centres de gestion des déplacements (CGD) de la région, dont la mission consiste à favoriser les alternatives à l'auto solo, auprès des entreprises, des organisations et des institutions. Chaque année, les CGD accompagnent près de 300 organisations dans l'élaboration ou le suivi d'un plan de gestion des déplacements. Voyagez Futé, MOBA et CGDEML ont chacun la responsabilité d'une partie du territoire métropolitain.

En 2021, les CGD ont notamment accompagné les employeurs avec une nouvelle offre et un guide de mesures adaptées au contexte de pénurie de main-d'œuvre et au mode hybride (télétravail). Un calculateur de GES a aussi été développé pour les employeurs de plus en plus intéressés à diminuer leur empreinte carbone. Les CGD ont organisé plusieurs activités de sensibilisation et d'information pour que les employeurs continuent d'encourager le transport en commun auprès de leur personnel.



Plus de flexibilité pour les télétravailleurs

Dans la foulée de la refonte tarifaire, et dans le contexte de la pandémie, l'Autorité a lancé en 2021 le nouveau titre 10 passages Tous modes AB, qui permet de voyager librement dans les agglomérations de Montréal, de Longueuil et de la ville de Laval, et ajusté à la baisse les tarifs 10 passages Tous modes ABC et Tram 3. Ces changements, qui étaient prévus pour 2022, procurent notamment aux télétravailleurs une grande flexibilité à prix abordable.



Crédit photo : PBSC Solutions urbaines



Promotion de l'intermodalité

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



Gouvernance





ENT
CTIF



stm

Véhicule
HYBRIDE

40-121

90 Saint-Jacques

We can all help
small businesses thrive again.
Get vaccinated.
Canada.ca/covid-vaccine

Le conseil d'administration

En date du 31 décembre 2021

Le conseil d'administration de l'Autorité régionale du transport métropolitain (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 ont été nommés par le gouvernement du Québec. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a nommé huit membres, dont trois membres indépendants.



Pierre Shedleur
Administrateur
de sociétés



Stéphane Boyer
Maire
de la Ville de Laval



Diane Marleau
Économiste



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



Valérie Plante
Mairesse
de la Ville de Montréal



Martin Damphousse
Maire
de la Ville de Varennes



Denis Martin
Maire
de la Ville de Deux-Montagnes



Catherine Fournier
Mairesse
de la Ville de Longueuil



Andrée Lafortune
Professeure titulaire,
HEC Montréal



Liette Leduc
Directrice principale
aux affaires juridiques,
Fonds de solidarité FTQ



Jean-Pierre Revéret
Professeur retraité,
ESG-UQAM



Owen Alexander Rose
Architecte principal,
ROSE architecture



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



Paul Lewis
Professeur retraité,
Université de Montréal



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

Les sept membres indépendants désignés par le gouvernement du Québec



PIERRE SHEDLEUR, FCPA, FCA, ASC

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Administrateur de sociétés

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2022

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

Pierre Shedleur est diplômé de l'École des hautes études commerciales de Montréal. Il détient le titre de Fellow de l'Ordre des comptables professionnels agréés. Il a obtenu en 2008 une certification en gouvernance de sociétés. Après avoir œuvré dans le secteur privé, monsieur Shedleur a amorcé une carrière dans le secteur public en 1980. Il a notamment travaillé au ministère de l'Éducation et au Secrétariat du Conseil du trésor, a été président-directeur général de la Commission de la santé et de la sécurité au travail de 1993 à 1997 et premier vice-président à Bell Canada de 1998 à 2004. Il a également été président-directeur général de la Société générale de financement du Québec, de 2004 à 2010. Monsieur Shedleur est président du conseil d'administration du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal depuis 2016.



ANDRÉE LAFORTUNE, FCPA, FCA

Professeure titulaire, département de sciences comptables, HEC Montréal

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

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

Andrée Lafortune est professeure titulaire, spécialisée en comptabilité et en gouvernance financière, à HEC Montréal, où elle est directrice du Département de sciences comptables. Détentrice du titre Fellow comptable professionnelle agréée (FCPA), elle est actuellement membre du comité ministériel d'audit de la Commission de la fonction publique du Canada (2020 à 2024) et fut membre des comités ministériels d'audit d'Affaires mondiales Canada (2014 à 2020) et de Santé Canada (2011 à 2019).

Après plusieurs années (2001 à 2016) comme membre du conseil d'administration du Mouvement Desjardins et de ses composantes (Caisse centrale Desjardins, Fiducie Desjardins, Capital Desjardins inc., Desjardins Capital de risque inc.) et ayant assumé la présidence des comités de vérification de ces entités, ainsi que la présidence du Conseil régional des caisses Desjardins de l'Ouest de Montréal, madame Lafortune demeure impliquée au conseil d'administration de la Caisse Desjardins des Versants du mont Royal (présidente jusqu'en 2019). À l'automne 2010, elle fut nommée l'une des « 8 Femmes incontournables » en finance au Québec, par le magazine *Premières en affaires*. En mars 2017, Andrée Lafortune a reçu l'Ordre du mérite coopératif et mutualiste québécois – 3^e degré, décerné par le Conseil québécois de la coopération et de la mutualité. À l'automne 2017, le prix « Madeleine Timmermans » lui a été attribué pour son cheminement de carrière en tant que femme engagée.



PIERRETTE LAPERLE

Intervenante, nouvelliste, animatrice d'ateliers d'écriture

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

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

Pierrette Laperle a effectué des études universitaires en communication, littérature et histoire de l'art. Membre fondateur et DG du Groupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal (GAPHRSM) et de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), elle a été représentante du transport adapté au conseil d'administration du RTL de 2002 à 2017 et, depuis 2006, elle siège au CA d'Amélys, entreprise d'économie sociale en soutien à domicile. Elle est membre de l'Association des auteurs en Montérégie (AAM).

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



M^e LIETTE LEDUC

Directrice principale aux affaires juridiques, Fonds de solidarité FTQ

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

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

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

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



JEAN-PIERRE REVÉRET

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

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

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

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

Il a agi comme expert dans le domaine du développement durable et de l'évaluation environnementale et sociale, entre autres auprès de la Banque mondiale, de l'ACDI, de l'Institut de la Francophonie pour le développement durable, de la Ville de Montréal et de plusieurs ministères (Québec et Canada). Il a en particulier agi comme expert externe pour le ministère des Ressources naturelles et de la Faune lors des consultations publiques tenues en région à l'occasion de l'étude environnementale stratégique de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures dans le golfe du Saint-Laurent. Il est actuellement membre du conseil scientifique du consortium de recherche sur les changements climatiques, OURANOS.



OWEN ALEXANDER ROSE

Architecte principal, ROSE architecture

Date de nomination : 31 mai 2017

Fin du mandat : 30 mai 2021

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

Owen Rose est originaire de Vancouver 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, dont il a été le président entre 2007 et 2012. Avec le CÉUM, il a participé à la réalisation de quatre rapports de recherche sur l'implantation des toitures végétales à Montréal. Il a fait partie du comité de l'Agora métropolitaine dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2011-2016, a siégé au conseil d'administration du Conseil régional de l'environnement de Montréal entre 2009 et 2016, et il a été vice-président du comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (2010 à 2016).

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



NICOLAS MARIN

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

Date de nomination : 19 juin 2019

Fin du mandat : 18 juin 2023

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

Nicolas Marin est directeur principal – Commerce électronique et mise en marché des plateformes numériques chez Québecor. Il compte plus de quinze ans d'expérience en gestion dans le secteur du marketing, des médias et des technologies. Précédemment, il était président de Mishmash Média.

Il a commencé sa carrière en stratégie-conseil chez Deloitte Consulting avant de se joindre au Cirque du Soleil et il a été associé fondateur chez Espace M, une firme spécialisée en stratégie et recherche média. 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 à HEC Montréal sur l'encombrement publicitaire.

Les trois membres indépendants désignés par la CMM



AHMED EL-GENEIDY

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

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

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

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

Il est le coéditeur en chef de *Transport Reviews*, en plus de son rôle d'éditeur de *Transportation*. Il fait également partie du conseil éditorial de plusieurs revues scientifiques internationales.

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

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



PAUL LEWIS

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

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

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

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

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

Il participe à d'autres conseils d'administration : Vivre en ville et Vélo-Québec.



DIANE MARLEAU

VICE-PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Économiste

Membre depuis le 10 novembre 2016

Fin du mandat : 9 novembre 2024

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

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

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

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

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

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

Les cinq membres élus désignés par la CMM



VALÉRIE PLANTE

MAIRESSE DE LA VILLE DE MONTRÉAL, CHEFFE DE PROJET MONTRÉAL

Date de nomination : 14 décembre 2017

Fin du mandat : 8 décembre 2025

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

Profondément habitée par la démocratie participative, Valérie Plante propose une vision audacieuse pour Montréal. Elle s'intéresse notamment aux questions liées à l'habitation, au transport, 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 a été élue mairesse de Montréal une première fois 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., membre du caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités (FCM), coprésidente de Métropolis et ambassadrice mondiale ICLEI pour la biodiversité locale.



MARTIN DAMPHOUSSE

MAIRE DE LA VILLE DE VARENNES (COURONNE SUD)

Date de nomination : 14 décembre 2017

Fin du mandat : 8 décembre 2025

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

Martin Damphousse est citoyen varennois depuis plus de vingt-cinq ans. Sa passion pour Varennes et ses nombreuses implications l'ont amené à servir davantage la population comme maire depuis novembre 2009.

Monsieur Damphousse est premier vice-président, membre du comité environnement, du comité des assises, du comité maritime, du comité Femmes et gouvernance, de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) ainsi que du comité exécutif et du conseil d'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal.

De plus, il est préfet de la Municipalité régionale de comté de Marguerite-D'Youville, membre des conseils d'administration de la Régie intermunicipale de l'eau potable et du Comité de sécurité civile municipale. Il est aussi président de la Société d'économie mixte de l'est de la couronne sud ainsi que de la Table des préfets des élus de la couronne sud et président de la Régie intermunicipale de police Richelieu–Saint-Laurent.



DENIS MARTIN

MAIRE DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES (COURONNE NORD)

Date de nomination : 9 décembre 2021

Fin de mandat : 8 décembre 2025

Natif de Deux-Montagnes et père de deux enfants, M. Martin détient un baccalauréat 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, monsieur Denis Martin a assuré jusqu'à tout récemment le titre de préfet de la MRC de Deux-Montagnes, soit de 2017 à 2021. À l'Union des municipalités du Québec (UMQ), il occupe les fonctions de membre du comité exécutif depuis mai 2019, membre du conseil d'administration depuis 2015, membre du Caucus des municipalités de la Métropole-Couronne-Nord et il siège à titre de président de la Commission de développement économique. Il préside également la Régie de police du Lac des Deux-Montagnes. Parmi ses expériences, M. Martin a été président de la Commission du transport de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) de 2019 à 2021.

Ayant reçu l'appui de ses pairs, M. Martin siège depuis décembre 2021 au comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à titre de représentant désigné de la couronne nord.



STÉPHANE BOYER

MAIRE DE LA VILLE DE LAVAL

Date de nomination : 9 décembre 2021

Fin du mandat : 8 décembre 2025

Élu le 7 novembre 2021, Stéphane Boyer illustre bien le changement de garde observé à l'échelle du Québec à l'occasion des dernières élections municipales. À ce chapitre, il est le plus jeune maire élu de l'histoire de Laval. Fort d'une expérience de travail auprès de nombreux organismes publics et privés, dont l'Office des Nations Unies contre les drogues et les crimes ainsi que la Chambre des communes, il souhaite utiliser son expérience pour faire de Laval une ville innovatrice où l'engagement citoyen, le développement durable et le développement économique vont de pair.

Depuis 2013, il était conseiller municipal de son district Duvernay-Pont-Viau avant d'y ajouter en 2018 les fonctions de vice-président du comité exécutif et de maire suppléant pour la Ville de Laval. Stéphane Boyer a été proclamé l'élu municipal par excellence chez les 35 ans et moins par l'Union des municipalités du Québec au printemps 2016, puis identifié comme l'un des 50 leaders mondiaux de demain par le réseau diplomatique français en 2017.

M. Boyer a participé à plusieurs projets, dont la rédaction d'un livre portant sur son expérience en Afrique du Sud, *Un monde de différence*, publié en 2009, ainsi que la réalisation du projet Marcher le Québec pour l'autisme dans le cadre duquel il a marché plus de 1 100 km, du Rocher Percé au Mont-Royal, afin de sensibiliser les gens et amasser des fonds pour les personnes autistes.



CATHERINE FOURNIER

MAIRESSE DE LA VILLE DE LONGUEUIL

Date de nomination : 9 décembre 2021

Fin du mandat : 8 décembre 2025

Économiste de formation, Catherine Fournier est 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. Réélue pour un deuxième mandat en 2018, elle siège comme indépendante à partir de mars 2019, ce qui lui offre le recul nécessaire pour développer une vision politique non partisane, axée sur la coopération.

Autrice de trois livres, dont un collectif, et chroniqueuse au magazine URBANIA, Catherine Fournier est une femme d'idées, à la fois engagée dans sa communauté et dans sa société. Résidente de Longueuil depuis cinq ans, elle a développé un lien solide avec les citoyennes et les citoyens qu'elle représente depuis sa première élection. Son accessibilité et son sens de l'écoute sont des qualités qui la définissent auprès de la population. Elle connaît les dossiers qui concernent Longueuil sur le bout de ses doigts. Son expérience comme députée lui confère également une connaissance pointue des leviers politiques permettant de promouvoir les projets de sa ville à plus grande échelle. En novembre 2021, elle est élue mairesse de la Ville de Longueuil pour un mandat de quatre ans. Elle est la plus jeune mairesse de l'histoire moderne des grandes villes du Québec.



Les comités du conseil d'administration

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

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

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

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

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

En 2021, ce comité a tenu dix (10) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le plan d'effectifs;
- › les démarches d'ajustement à la structure salariale;
- › l'établissement d'un tableau de bord d'indicateurs destinés au conseil d'administration;
- › la révision des chartes des comités;
- › la formation pour les membres du conseil d'administration;
- › le programme d'accueil des membres du conseil d'administration;
- › le plan de relève;
- › le rapport annuel 2020;
- › les modifications à la structure organisationnelle de l'Autorité et les recommandations en lien avec les nouveaux directeurs exécutifs;
- › la révision des politiques relatives à la rémunération des employés non dirigeants et des dirigeants de l'Autorité;
- › la Politique relative aux remboursements et aux échanges de titres de transport de l'Autorité;
- › la révision du Règlement relatif à la délégation d'autorité de l'Autorité;
- › la Politique de développement durable de l'Autorité;
- › la démarche pour le retour au bureau post-COVID-19;
- › la nomination des membres des comités pour 2022;
- › l'adoption du calendrier 2022 du conseil d'administration;
- › le déroulement de la séance publique du conseil d'administration.

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

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

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

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

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

En 2021, ce comité a tenu huit (8) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › la centrale de mobilité métropolitaine;
- › l'élaboration d'une politique de développement durable de l'Autorité;
- › le transport adapté;
- › l'accessibilité universelle;
- › le programme d'apprentissage métropolitain au transport collectif;
- › les consultations publiques sur le Plan stratégique de développement de l'Autorité;
- › l'impact de la pandémie sur le transport collectif;
- › la planification de l'enquête Origine-Destination 2023;
- › la promotion des modes actifs;
- › le programme de mobilité inclusive;
- › la reprise post-COVID-19 en transport collectif.

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

Le comité de suivi des projets et des technologies s'intéresse principalement aux règles et aux pratiques relatives à la gouvernance contractuelle de l'Autorité et à la vigie de ses projets. Il s'assure d'une saine gouvernance et du respect de la politique de gestion contractuelle adoptée par le conseil d'administration. Son rôle de vigie s'exerce sur ce qui concerne le portefeuille de projets de l'Autorité et dans le domaine des projets majeurs de l'Autorité, incluant ceux portant sur les technologies.

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

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

En 2021, ce comité a tenu vingt et une (21) 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;
- › les ententes de continuité de services dans les municipalités hors territoire;

- › les ententes de délégation spécifique (ex. : gestion des billetteries métropolitaine, SRB dans l'axe des boulevards Notre-Dame et Concorde à Laval, rampe d'accès au métro Édouard-Montpetit; interventions en maintien d'actifs, etc.);
- › le projet structurant de transport collectif électrique reliant le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal au centre-ville;
- › l'étude de décongestion de la ligne orange;
- › le service de navette fluviale pour 2021;
- › le suivi de la gestion de portefeuille de projets de l'Autorité selon la politique en place;
- › les indicateurs de performance relatifs à l'état de santé des projets;
- › le système intégré OPUS (contrats, entente de rémunération, refonte globale de la gouvernance, programme d'entretien périodique d'acquisition et d'amélioration des actifs);
- › le plan directeur des technologies de l'information au sein de l'Autorité;
- › le programme numérique de la mobilité;
- › l'ajout de fonction dans l'application Chrono;
- › l'organisation régionale de l'exécution des projets de transport collectif;
- › la billettique et la réseautique du REM;
- › les principes directeurs du Plan de relève du REM – Antenne Rive-Sud;
- › le REM de l'Est.

Le comité de vérification et des finances (CVF)

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

Les membres du comité de vérification et des finances sont :

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

En 2021, ce comité a tenu onze (11) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le budget 2022;
- › le cadre financier 2021-2025;
- › la préparation des états financiers 2020;
- › audit des états financiers 2020;
- › la gestion de la trésorerie de l'Autorité;
- › la revue des litiges de l'Autorité;
- › le budget de fonctionnement de l'Autorité;
- › l'impact de la COVID-19 sur les services de transport collectif;
- › la Politique de financement;
- › le cadre financier 2020-2022 : stratégie de financement du manque à gagner;
- › la grille tarifaire 2021;
- › le cyberrisque;
- › les redevances du REM;
- › les prévisions financières du REM;
- › le financement transitoire 2022 du REM;
- › la revue des contrats octroyés de gré à gré;
- › les nouvelles sources potentielles de financement du transport collectif.

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'Autorité et les OPTC;
- › les indicateurs de performance de l'Autorité;
- › le programme des immobilisations 2022-2031;
- › les orientations et normes d'organisation des services de transport collectif pour la préparation des plans de desserte;
- › post-COVID-19 : les grandes orientations de la stratégie de relance des services de transport collectif et de leur utilisation;
- › le Plan stratégique de développement 2021-2035 du transport collectif;
- › le cadre financier 2022-2024;
- › la refonte tarifaire.

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	SÉANCE DE TRAVAIL*	REVENU (\$) **
Boyer Stéphane	1/1	-	-	-	-	-	-	1/1	1 802 \$
Dampousse Martin	17/17	1/1	-	-	8/8	-	-		25 010 \$
Demers Marc	15/16	1/1	-	-	-	-	-		18 385 \$
Deschamps Chantal	14/16	1/1	-	-	-	-	-		17 782 \$
El-Geneidy Ahmed	17/17	1/1	-	-	8/8	-	10/10		31 040 \$
Fournier Catherine	1/1	-	-	-	-	-	-	1/1	1 802 \$
Lafortune Andrée	17/17	1/1	21/21	11/11	-	10/10	16/16		58 773 \$
Laperle Pierrette	11/17	1/1	-	-	5/8	-	3/6		21 694 \$
Leduc Liette	15/17	1/1	-	-	-	10/10	-		28 623 \$
Lewis Paul	8/17	1/1	11/21	8/11	-	-	11/16		32 849 \$
Marin Nicolas	16/17	1/1	-	8/11	7/8	-	11/13		35 261 \$
Marleau Diane	17/17	1/1	21/21	11/11	1/1	10/10	16/16		59 376 \$
Martin Denis	1/1	-	-	-	-	-	-	1/1	1 802 \$
Parent Sylvie	15/16	1/1	-	-	-	-	-		18 385 \$
Plante Valérie	15/17	1/1	-	-	-	-	-		18 980 \$
Revéret Jean-Pierre	17/17	1/1	-	11/11	8/8	10/10	16/16		50 934 \$
Rose Owen Alexander	17/17	1/1	21/21	-	8/8	-	9/11		43 100 \$
Shedleur Pierre	17/17	1/1	21/21	11/11	8/8	10/10	16/16	1/1	95 571 \$

* Une séance de travail s'est tenue avec les trois (3) membres du conseil d'administration nommés par la Communauté métropolitaine de Montréal le 9 décembre 2021 par voie de résolution CC21-059.

** La rémunération des administrateurs de l'Autorité, versée en 2021, est conforme au décret 1132-2016 adopté par le gouvernement du Québec le 21 décembre 2016 ainsi qu'à la résolution CC18-020 adoptée par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 26 avril 2018.

L'équipe de direction

En date du 31 décembre 2021

Le comité de direction



Benoît Gendron
Directeur général



Daniel Bergeron
Directeur exécutif,
Planification des transports
et mobilité



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



Robert Guertin
Secrétaire général et
directeur exécutif, Affaires
juridiques



Manon Lavoie
Chef, Ressources humaines



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



Sylvain Perras
Directeur exécutif,
Technologies de l'information



Annie Schanzenbach
Directrice exécutive,
Finances et trésorerie

Rémunération, rémunération variable et autres avantages des dirigeants

	RÉMUNÉRATION 2021	ASSURANCES	RÉGIME RETRAITE	VACANCES
Benoît Gendron Directeur général ¹	308 709 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie		5 semaines/an
Marc Blanchet Directeur exécutif Gestion des infrastructures et portefeuille de projets	234 579 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	6 semaines/an
Daniel Bergeron Directeur exécutif Planification des transports et mobilité	222 470 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	5 semaines/an
Annie Schanzenbach Directrice exécutive Finances et trésorerie	213 960 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Robert Guertin Secrétaire général et directeur exécutif Affaires juridiques	210 361 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Michel Lemay Directeur exécutif Affaires publiques, marketing et expérience client	207 077 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	4 semaines/an
Sylvain Perras Directeur exécutif ² Technologies de l'information	198 615 \$	Collectives comprenant l'assurance-vie	À cotisation déterminée	5 semaines/an

¹ Le salaire annuel inclut une somme forfaitaire de 26 000 \$ en compensation de la renonciation du directeur général au régime de retraite de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Par ailleurs, le montant apparaissant comprend à la fois les sommes versées pour 2021 (300 981 \$) et le salaire reflétant l'augmentation rétroactive pour la période du 1^{er} avril au 31 décembre 2020 (7 728 \$) conformément à la résolution prise lors de la séance du conseil d'administration du 29 avril 2021.

² Depuis le 18 janvier 2021.



Accès à l'information

L'Autorité est assujettie à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, RLRQ, c. A-2.1.

Les demandes d'accès à l'information sont traitées par la direction du Secrétariat général et des affaires juridiques de l'Autorité.

L'Autorité a reçu 17 demandes d'accès à l'information en 2021. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes :

DEMANDES REÇUES	17
Acceptées en totalité	7
Acceptées partiellement	1
Refusées	4
Qui relèvent d'un autre organisme public	5

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 2021, l'ARTM a répondu dans une moyenne de 19 jours.

Code d'éthique

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





Les états financiers consolidés

De l'exercice terminé
le 31 décembre 2021

Table des matières

Rapport de la direction	75
Rapport de l'auditeur indépendant	76
État consolidé des résultats et excédent accumulé	79
Excédent (déficit) de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales	80
État consolidé de la situation financière	81
État consolidé des flux de trésorerie	82
État consolidé de la variation de la dette nette	83
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	84
Renseignements complémentaires	103

Les états financiers sont audités par la firme RCGT et les honoraires versés au cours de l'exercice s'élèvent à 246 K\$, incluant les taxes.

Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (« Autorité »), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021, ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation. Les états financiers consolidés contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel et d'estimations, et leur présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers consolidés donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité.

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

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

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



Benoît Gendron

Directeur général



Annie Schanzenbach, CPA, CA

Directrice exécutive
Finances et trésorerie

Montréal, le 28 avril 2022

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux administrateurs de
l'Autorité régionale de transport métropolitain

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

T 514 878-2691

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « l'Autorité »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2021 et les états des résultats et excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables, et les autres renseignements complémentaires.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité au 31 décembre 2021 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observations – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que l'Autorité inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et présentées à la page 6, 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Montréal
Le 28 avril 2022

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

État consolidé des résultats et excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2021

[en milliers de dollars]	Budget 2021	2021	2020
RÉVENUS			
Revenus tarifaires	623 941	446 769	447 697
Contributions municipales [note 3]	902 824	878 810	865 753
Subventions de fonctionnement [notes 4 et 5]	230 498	218 524	214 683
Subventions des projets d'immobilisations [note 4]	124 631	50 891	50 343
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 6]	362 643	478 211	483 719
Soutien à l'Autorité	95 000	95 000	92 000
Subventions mesures d'atténuation Réseau express métropolitain [note 4]	38 183	6 052	50 974
Contributions des automobilistes [note 7]	146 455	148 456	142 140
Autres revenus	40 003	47 559	72 838
Total des revenus	2 564 178	2 370 272	2 420 147
DÉPENSES			
Ententes de services			
<i>Contrats de services [note 8]</i>	2 252 310	2 177 425	2 182 755
<i>Équipements métropolitains</i>	22 293	16 530	16 079
<i>Billetteries métropolitaines</i>	3 535	2 822	2 667
<i>Express métropolitain</i>	6 641	6 494	6 702
<i>Mesures d'atténuation [note 9]</i>	58 258	45 862	48 461
	2 343 037	2 249 133	2 256 664
Frais d'administration	28 164	26 259	24 052
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	63 729	31 886	30 291
Autres frais	18 429	21 795	17 795
Total des dépenses	2 453 359	2 329 073	2 328 802
Excédent de l'exercice	110 819	41 199	91 345
Excédent accumulé au début de l'exercice		415 594	324 249
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		456 793	415 594

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

Les renseignements complémentaires présentent le détail des charges par objet.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2021

[en milliers de dollars]	Budget 2021	2021	2020
FONCTIONNEMENT			
Excédent de l'exercice	110 819	41 199	91 345
Moins revenus d'investissement	(130 261)	(55 663)	(69 104)
Excédent de fonctionnement avant conciliation	(19 442)	(14 464)	22 241
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	13 034	16 279	11 965
Perte de cession	–	89	–
Prêts et placements			
Produit de cession	–	166	26
Gain sur cession	(37)	(62)	(26)
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	550	1 976	1
Remboursement de la dette à long terme	(5 137)	(5 271)	(4 546)
Affectations			
Activités d'investissement	(3 634)	(1 539)	(171)
Réserves financières et fonds réservés	14 666	905	1 140
Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales	–	(1 921)	30 630
INVESTISSEMENT			
Revenus d'investissement	130 261	55 663	69 104
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisition d'immobilisations	(184 952)	(80 921)	(94 379)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	44 468	15 212	14 849
Affectations			
Activités de fonctionnement	3 634	1 539	171
Réserves financières et fonds réservés	6 589	60	–
Déficit d'investissement à des fins fiscales	–	(8 447)	(10 255)

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2021

[en milliers de dollars]	2021	2020
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	71 627	132 094
Placements temporaires [note 11]	150 000	40 770
Débiteurs [note 12]	626 687	498 882
Placements	–	104
	848 314	671 850
PASSIFS		
Emprunts temporaires [note 13]	62 000	–
Créditeurs et charges à payer [note 14]	139 629	194 166
Revenus reportés	26 242	20 169
Subventions reportées	488 855	409 428
Dettes à long terme [note 15]	225 358	112 349
	942 084	736 112
Dette nette	(93 770)	(64 262)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles [note 16]	348 571	284 018
Stocks	–	5
Autres actifs non financiers [note 17]	201 992	195 833
	550 563	479 856
Excédent accumulé [note 18]	456 793	415 594

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

Obligations et droits contractuels [note 20]

Éventualités [note 21]

Événements postérieurs à la date de clôture [note 22]



Benoît Gendron
Directeur général



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

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2021

[en milliers de dollars]	2021	2020
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	41 199	91 345
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	16 279	11 965
Autres		
– Perte sur disposition d'immobilisations	89	–
– Gain sur disposition de placements	(62)	(26)
– Amortissement des frais d'émission	160	184
– Variation de l'incitatif à la location reporté	(50)	–
	57 615	103 468
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(127 805)	(31 414)
Créditeurs et charges à payer	(39 030)	(14 876)
Revenus reportés	6 073	(20 627)
Subventions reportées	79 427	76 926
Stocks	5	(1)
Autres actifs non financiers	(6 159)	20 557
	(29 874)	134 033
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions	(96 378)	(78 010)
	(96 378)	(78 010)
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Cession de placements	166	26
Variation nette des placements temporaires	(109 230)	89 230
	(109 064)	89 256
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	127 107	14 731
Remboursement de dettes à long terme	(14 258)	(14 126)
Variation nette des emprunts temporaires	62 000	(41 500)
	174 849	(40 895)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(60 467)	104 384
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	132 094	27 710
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	71 627	132 094

Les intérêts payés sur les dettes à long terme s'établissent à 4 737 \$ (3 385 \$ en 2020).

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 2021

[en milliers de dollars]	Budget 2021	2021	2020
Excédent de l'exercice	110 819	41 199	91 345
Variation des immobilisations			
Acquisitions	(184 952)	(80 921)	(94 379)
Amortissement	12 685	16 279	11 965
Perte sur disposition	–	89	–
	(172 267)	(64 553)	(82 414)
Variation des stocks de fournitures	–	5	(1)
Variation des autres actifs non financiers	–	(6 159)	20 557
	–	(6 154)	20 556
Variation de la dette nette	(61 448)	(29 508)	29 487
Dette nette au début de l'exercice		(64 262)	(93 749)
Dette nette à la fin de l'exercice		(93 770)	(64 262)

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

1. STATUTS ET OBJECTIFS DE L'ENTITÉ

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

En vertu de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* (RLRQ, chapitre O-7.3), l'Autorité a le mandat d'élaborer le plan stratégique de développement et le cadre tarifaire intégré des services pour l'ensemble du territoire, de financer les services de transport collectif et le transport adapté, d'assurer la bonne intégration des services et d'établir les objectifs et les normes de service visant à simplifier la mobilité des clients du transport collectif sur le territoire. Le territoire de l'Autorité est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

L'Autorité conclut des ententes avec chaque organisme public de transport en commun (« OPTC ») sur les services de transport collectif que l'OPTC doit fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence. L'ensemble des revenus tarifaires, des contributions, des diverses aides gouvernementales et des autres formes de rémunération pour les biens et services offerts sont la propriété de l'Autorité.

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

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les états financiers consolidés sont établis conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public contenues dans le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus doit être cohérente avec ces normes.

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

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Périmètre de consolidation

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

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

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

Comptabilisation des revenus

Revenus tarifaires

Les revenus tirés du transport des voyageurs qui utilisent les titres unitaires ou les carnets sont constatés en fonction de leur consommation. 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'Autorité, sauf dans la mesure où les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. L'Autorité comptabilise alors un revenu reporté qui est renversé et constaté à titre de revenus à l'état consolidé des résultats lorsque les stipulations sont rencontrées.

Contributions des automobilistes

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

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

Comptabilisation des charges

Frais reportés liés aux dettes à long terme

Les frais d'émission liés aux dettes à long terme sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt concerné selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés aux dettes à long terme. Les dettes à long terme sont présentées déduction faite 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, 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 dépenses 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 chantier majeurs sur la circulation. La période d'amortissement de ces mesures est établie sur la durée prévue de la mesure, tant qu'elle ne dépasse pas la durée de vie 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	3 à 50 ans ou selon la durée du bail
Infrastructures	3 à 40 ans
Équipements	3 à 15 ans
Informatique et téléphonie	3 à 25 ans

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

Dépréciation d'immobilisations

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

Régime de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

Un passif est constaté dans les créditeurs et charges à payer pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Placements temporaires

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

Placements

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

3. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

4. SUBVENTIONS

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

Contribution du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation

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

Contribution du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable

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

Programme de subvention au transport adapté (« PSTA »)

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

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

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

Subventions mesures d'atténuation Réseau express métropolitain (« REM »)

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(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 maritimes

En vertu de cette aide, l'Autorité est admissible à une participation financière pour le déploiement d'un projet-pilote de navettes maritimes 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.

Montréal en commun

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

5. SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT

	2021	2020
PADTC	131 679	121 815
PSTA	63 021	62 596
Contribution aux mesures d'atténuation	22 890	24 090
Navettes maritimes	565	–
Autres	369	6 182
	218 524	214 683

6. AIDE FINANCIÈRE RELIÉE À LA COVID-19

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

En réponse à la pandémie de COVID-19, le PAUTC a été mis en place afin de couvrir les coûts additionnels ainsi que les pertes de revenus occasionnés par la pandémie. Au cours de l'exercice, l'Autorité a reçu 558 460 \$ pour un encaissement cumulé de 1 166 802 \$. De ce montant, 478 211 \$ (477 720 \$ en 2020) a été comptabilisé dans les revenus d'aide financière reliée à la COVID-19 pour compenser les pertes de revenus tarifaires, de revenus autonomes, de revenus provenant des subventions gouvernementales à l'exploitation, de revenus de la taxe sur les carburants ainsi que des dépenses admissibles incluses dans les contrats de services des OPTC. L'excédent des sommes cumulatives encaissées sur les revenus constatés de 210 871 \$ est présenté dans les subventions reportées.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

7. CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES

	2021	2020
Immatriculation (A)	63 972	63 179
Taxes sur les carburants (B)	84 484	78 961
	148 456	142 140

(A) Immatriculation

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

(B) Taxes sur les carburants

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

8. CONTRATS DE SERVICES

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

L'Autorité rémunère les OPTC pour leurs dépenses en exploitation ainsi que pour leurs dépenses en immobilisations en remboursant leur service de dettes et les paiements effectués au comptant non subventionnés.

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

	Exploitation	Immobilisations	Total 2021	Total 2020
Société de transport de Montréal (STM)	1 311 654	179 651	1 491 305	1 482 837
Réseau de transport métropolitain (RTM)	353 830	37 915	391 745	413 416
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	145 439	6 101	151 540	149 838
Société de transport de Laval (STL)	135 643	5 191	140 834	135 666
Autres	1 029	–	1 029	998
Navettes fluviales	972	–	972	–
	1 948 567	228 858	2 177 425	2 182 755

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

9. MESURES D'ATTÉNUATION

	2021	2020
Réseau express métropolitain	23 137	24 639
Autres mesures	22 725	23 822
	45 862	48 461

10. RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

L'Autorité a mis en place un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du salaire annuel de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations salariales des employés, jusqu'à un maximum de 3 % du salaire annuel en cotisations supplémentaires. Les cotisations de l'Autorité constatées à la dépense à l'état consolidé des résultats de l'exercice s'élèvent à 807 \$ (658 \$ en 2020).

11. PLACEMENTS TEMPORAIRES

Le certificat de placement garanti porte intérêt à un taux effectif de 0,55 % (un taux effectif de 0,85 % en 2020), et son échéance est en janvier 2022.

12. DÉBITEURS

	2021	2020
Ministère des Transports du Québec (« MTQ »)	551 257	397 097
Municipalités	35 981	64 224
Gouvernement du Québec	36 413	33 236
OPTC	–	2 341
Gouvernement du Canada	–	92
Autres	3 036	1 892
	626 687	498 882

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

13. EMPRUNTS TEMPORAIRES

L'Autorité dispose, pour ses opérations, d'une facilité de crédit d'exploitation échéant en décembre 2023 et pouvant être utilisée sous trois formes différentes, soit des avances à taux variable, des avances à taux fixe ou des avances sous forme d'acceptations bancaires pour un montant maximal autorisé de 200 000 \$ (200 000 \$ en 2020). Les avances à taux variable portent intérêt au taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 1 %, les avances à taux fixe, avec un terme défini d'un à douze mois, portent intérêt au taux CDOR majoré de 0,4 % et les avances par acceptations bancaires portent intérêt au taux CDOR majoré des frais d'estampillage de 0,4 % (conditions étaient identiques en 2020).

De plus, afin de faire face aux importantes pertes de revenus engendrées par la COVID-19, l'Autorité avait négocié une seconde facilité de crédit d'exploitation échue en juin 2021. Cette dernière facilité n'a pas été renouvelée.

Au 31 décembre 2021, le solde de la facilité de crédit d'exploitation s'établit à 62 000 \$ (0 \$ en 2020).

14. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2021	2020
Fournisseurs et charges à payer	103 011	140 896
Subventions à remettre au MTQ	20 361	20 361
Redevances REM	7 624	26 252
Autres	8 633	6 657
	139 629	194 166

15. DETTES À LONG TERME

En vertu du PAGTCP, le MTQ s'est engagé à verser à l'Autorité une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement des dettes, capital et intérêts. Pour certains remboursements, l'Autorité accepte que le versement de la subvention soit transmis directement au prêteur. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces dettes a atteint 8 986 \$ de capital (9 577 \$ en 2020), dont 4 591 \$ (4 536 \$ en 2020) ont été payés directement par le MTQ au prêteur. Le montant de la subvention du MTQ visant le remboursement des intérêts a atteint 3 020 \$ (2 236 \$ en 2020).

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

Les dettes suivantes portent intérêt à taux fixe :

	2021	2020
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – échéance en 2022	209	406
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – échéance en 2024	4 973	6 462
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – échéance en 2025	1 971	2 472
Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – échéance en 2024	1 856	2 544
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 2,911 % et 3,000 % – échéance en 2022	2 317	3 514
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,510 % et 3,645 % – échéances variant entre 2023 et 2042	6 923	7 401
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – échéance en 2025	1 966	2 427
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – échéance en 2026	8 303	9 864
Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 2,158 % et 2,886 % – échéances variant entre 2026 et 2036	9 501	10 497
Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3,000 % et 3,031 % – échéances variant entre 2028 et 2033	17 751	19 157
Billets à payer, émis en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,247 % et 2,548 % – échéance en 2029	21 713	24 427
Obligations à payer, émises en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,25 % et 2,6 % – échéance en 2024	6 258	7 346
Obligations à payer, émises en 2020, avec taux d'intérêt variant de 0,6% à 2,2% – échéance en 2025	13 480	14 849
Billets à payer, émis en 2021, avec taux d'intérêt variant entre 2,577 % et 2,757 % – échéance en 2041	112 677	–
Obligations à payer, émises en 2021, avec taux d'intérêt variant de 0,75% à 1,75% – échéance en 2026	15 212	–
	225 110	111 366
Frais d'émission et de gestion des dettes à long terme reportés	(1 470)	(845)
Allocation forfaitaire pour amélioration locative, actualisée au taux de 3,95 %, échéance en 2033	1 696	1 802
Frais d'émission financés à long terme	22	26
	225 358	112 349

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

	Dette totale		Subventionnée par MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2022	22 707	5 772	14 848	4 619
2023	23 882	5 164	14 398	4 168
2024	22 878	4 438	14 222	3 728
2025	24 384	3 835	12 187	3 330
2026	25 463	3 368	11 765	3 012
2027 et années suivantes	105 796	19 638	103 260	18 894
	225 110	42 215	170 680	37 751

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

	Capital	Intérêts
2022	113	65
2023	117	60
2024	122	56
2025	127	51
2026	132	46
2027 et années suivantes	1 085	159
	1 696	437

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

16. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts				
Classe d'actifs	Soldes d'ouverture	Acquisitions	Disposition	Soldes de clôture
Bâtiments	115 515	3 371	–	118 886
Infrastructures	94 655	48 805	–	143 460
Équipements	8 492	738	–	9 230
Informatique et téléphonie	42 498	4 964	(82)	47 380
Terrains	23 154	–	(86)	23 068
Immobilisations en cours	136 369	23 043	–	159 412
	420 683	80 921	(168)	501 436

Amortissements cumulés				
Classe d'actifs	Soldes d'ouverture	Augmentation	Disposition	Soldes de clôture
Bâtiments	39 814	3 395	–	43 209
Infrastructures	56 810	8 579	–	65 389
Équipements	6 726	501	–	7 227
Informatique et téléphonie	33 315	3 804	(79)	37 040
	136 665	16 279	(79)	152 865

Valeur comptable nette		
Classe d'actifs	2021	2020
Bâtiments	75 677	75 701
Infrastructures	78 071	37 845
Équipements	2 003	1 766
Informatique et téléphonie	10 340	9 183
Terrains	23 068	23 154
Immobilisations en cours	159 412	136 369
	348 571	284 018

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les créditeurs et charges à payer représentent 10 348 \$ (25 805 \$ au 31 décembre 2020).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

17. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2021	2020
Dépôt acquisition d'immobilisations	59 664	59 664
Frais payés d'avance – REM	135 550	135 550
Frais payés d'avance – autres	6 778	619
	201 992	195 833

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

18. EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2021	2020
Excédent de fonctionnement non affecté	1 831	3 763
Excédent de fonctionnement affecté	–	33 194
Réserves financières et fonds réservés	194 972	162 727
Dépenses constatées à pourvoir	(15 288)	(15 368)
Financement des investissements en cours	(30 310)	(21 857)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	305 588	253 135
	456 793	415 594

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

19. RISQUES FINANCIERS

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

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

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un actif financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'Autorité à subir une perte financière. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison de ses créances. Au 31 décembre 2021, l'Autorité considère que ces parties seront en mesure de s'acquitter de leurs obligations, puisqu'elle traite majoritairement avec des instances municipales et gouvernementales.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Autorité éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison de ses dettes à long terme et de ses créanciers et charges à payer. Au 31 décembre 2021, l'Autorité considère qu'elle dispose de facilités de crédit suffisantes pour répondre à ses obligations financières.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations de taux d'intérêt. L'Autorité est exposée à ce risque principalement en raison des taux fixes de ses emprunts à court et à long terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

20. OBLIGATIONS ET DROITS CONTRACTUELS

Ententes pour la prestation de services de transport collectif

Au 31 décembre 2021, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 2 274 450 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services de transport collectif, incluant les mesures d'atténuation, qui seront effectués au cours de l'année 2022, conformément aux ententes conclues à cet égard.

Mesures d'atténuation de la construction du REM

Au 31 décembre 2021, le conseil d'administration de l'Autorité avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 25 321 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services supplémentaires au cours de l'année 2022, au titre des mesures d'atténuation de la construction du REM.

De plus, l'Autorité s'est engagée, en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de mesures d'atténuation, pour des infrastructures temporaires totalisant 15 873 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2024. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2022	10 049
2023	2 912
2024	2 912
	15 873

REM

En mars 2018, l'Autorité 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 (0,72 \$) avec indexation annuelle à partir de la mise en service commerciale du REM.

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, pour l'année concernée, 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'Autorité pour l'année concernée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

L'entente de 99 ans est renouvelable en 2117 au gré du fournisseur, pour une durée supplémentaire de 99 ans. Les versements prévus des 5 prochains exercices sont les suivants :

2022	34 000
2023	145 000
2024	418 000
2025	567 000
2026	596 000
	1 760 000

Il est prévu que le passager-kilomètre soit financé, en premier lieu, par les revenus tarifaires affectés au REM, une contribution de base de l'Autorité de 30 000 \$ et que la part résiduelle soit prise en charge à 85 % par le gouvernement du Québec et à 15 % par les municipalités desservies.

Baux à long terme

L'Autorité s'est engagée par baux, qui viennent à échéance jusqu'en 2067, à verser une somme de 180 950 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2022	7 042
2023	6 968
2024	7 005
2025	6 526
2026 et années suivantes	153 409
	180 950

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

Autres contrats

L'Autorité s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2026, à verser une somme de 29 108 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2022	27 033
2023	1 435
2024	446
2025	124
2026	70
	29 108

Contrats majeurs de construction

L'Autorité s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations en cours totalisant 251 942 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2024. Pour ces investissements en immobilisations, le MTQ s'est engagé auprès de l'Autorité à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2022	160 940
2023	70 277
2024	20 725
	251 942

Droits contractuels

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

2022	104 323
2023	40 408
2024	6 743
	151 474

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

21. ÉVENTUALITÉS

Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés à l'Autorité est estimé à 1 507 749 \$. Ces réclamations résultent notamment d'une action collective dont la somme des dommages-intérêts réclamée est estimée à 1 500 000 \$. Quant au solde des réclamations totalisant 7 749 \$, il est constitué de recours entrepris contre l'Autorité par des personnes morales et physiques. Au 31 décembre 2021, l'Autorité a provisionné un montant jugé suffisant relativement à ces réclamations.

Le 14 avril 2015, le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ) et Mme Linda Gauthier, en tant que membre désignée, ont intenté en Cour supérieure du Québec une action collective 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'Autorité 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'Autorité 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'Autorité soit effectivement établie.

Par ailleurs, 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 alléguant avoir subi des retards et annulations de service entre novembre 2017 et février 2018, et alléguant que l'Autorité et le RTM ont fait défaut de prendre les moyens propres à prévenir ces retards et annulations. Aucune provision n'a été prise quant à cette action collective, puisque le montant de dommages-intérêts que l'Autorité 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'Autorité soit effectivement établie.

Incidences résultant de la pandémie de COVID-19

En mars 2020, le décret d'un état de pandémie de COVID-19 et les nombreuses mesures mises en place par les gouvernements fédéral, provincial et municipaux pour protéger la population ont eu des effets sur les activités de l'Autorité. Ces mesures ont notamment entraîné une diminution importante de l'achalandage du transport en commun et la mise en place du PAUTC par le gouvernement du Québec (note 6). Cette crise est susceptible d'entraîner des modifications importantes de l'actif ou du passif au cours du prochain exercice ou d'avoir des répercussions importantes sur les activités futures.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars)

22. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

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

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

Au 31 décembre 2021, certaines cessions d'actifs n'ont pas encore été réalisées, mais il est prévu que l'Autorité transfère des actifs. Elle recevra aussi, par voie de transfert, divers actifs des OPTC.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2021

[en milliers de dollars]	Budget 2021	2021	2020
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Salaires et charges sociales	17 556	16 394	14 993
Honoraires professionnels	2 691	2 649	2 360
Services informatiques	2 490	2 204	1 950
Loyer	3 419	3 449	3 407
Autres dépenses	2 008	1 563	1 342
	28 164	26 259	24 052
FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN			
Salaires et charges sociales	1 632	2 409	143
Ventes et perceptions	19 932	18 051	13 989
Études	10 850	4 083	6 539
Communication et marketing	1 380	1 236	1 402
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 275	1 279	1 264
Honoraires professionnels	3 017	967	1 055
Services informatiques	874	304	1 439
Enquêtes et sondages	1 266	421	284
Autres dépenses	11 281	2 158	2 630
Plan des initiatives de développement du transport collectif	12 222	978	1 546
	63 729	31 886	30 291
AUTRES FRAIS			
Amortissement	13 007	16 279	11 965
Intérêts et frais bancaires	2 142	619	2 261
Frais de financement	3 280	4 897	3 569
	18 429	21 795	17 795

Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2021

[en milliers de dollars]	Budget 2021	2021	2020
Rémunération	16 171	16 043	12 926
Charges sociales	3 017	2 760	2 210
Biens et services	95 161	50 897	44 817
Frais de financement	5 378	5 477	5 786
Contributions à des organismes	2 320 625	2 237 528	2 251 098
Amortissement des immobilisations	13 007	16 279	11 965
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	–	89	–
	2 453 359	2 329 073	2 328 802

Renseignements complémentaires – État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2021

[en milliers de dollars]	Budget	Autorité	9227-9702 Québec inc.	Consolidation
REVENUS				
Revenus tarifaires	623 941	446 769	–	446 769
Contributions municipales [note 3]	902 824	878 810	–	878 810
Subventions de fonctionnement [notes 4 et 5]	230 498	218 524	–	218 524
Subventions des projets d'immobilisations [note 4]	124 631	50 891	–	50 891
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 6]	362 643	478 211	–	478 211
Soutien à l'Autorité	95 000	95 000	–	95 000
Subventions mesures d'atténuation Réseau express métropolitain [note 4]	38 183	6 052	–	6 052
Contributions des automobilistes [note 7]	146 455	148 456	–	148 456
Autres revenus	40 003	44 253	3 328	47 559
Total des revenus	2 564 178	2 366 966	3 328	2 370 272
DÉPENSES				
Ententes de services				
<i>Contrats de services [note 8]</i>	2 252 310	2 177 425	–	2 177 425
<i>Équipements métropolitains</i>	22 293	16 530	–	16 530
<i>Billetteries métropolitaines</i>	3 535	2 822	–	2 822
<i>Express métropolitain</i>	6 641	6 494	–	6 494
<i>Mesures d'atténuation [note 9]</i>	58 258	45 862	–	45 862
	2 343 037	2 249 133	–	2 249 133
Frais d'administration	28 164	23 696	2 561	26 259
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	63 729	29 762	2 124	31 886
Autres frais	18 429	23 175	394	21 795
Total des dépenses	2 453 359	2 325 766	5 079	2 329 073
Excédent (déficit) de l'exercice	110 819	41 200	(1 751)	41 199



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 exécutif - Affaires juridiques				
Version :	R01				
Fréquence de révision :	Annuelle				

TABLE DES MATIÈRES

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

INTERPRÉTATION ET APPLICATION

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

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

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

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

PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ATTESTATION

23. **Attestation annuelle.** Dans les 30 jours de sa nomination et dans les trois premiers mois de chaque année où il demeure en fonction, chaque Membre doit remettre au président du conseil d'administration et au secrétaire du conseil d'administration l'attestation contenue à l'Annexe B.

APPLICATION DU CODE

AUTORITÉS COMPÉTENTES

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

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

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

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

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

PROCESSUS DISCIPLINAIRE ET SANCTIONS

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

ANNEXE A – DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

AVERTISSEMENT

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

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

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

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

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

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

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

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

Signature : _____

ANNEXE B – ATTESTATION ANNUELLE

ATTESTATION

Je, soussigné, _____, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des Membres adopté par le conseil d'administration le 20 décembre 2018, tel que modifié de temps à autre, en comprendre le sens et la portée et être lié par chacune de ses dispositions, tout comme s'il s'agissait d'un engagement contractuel de ma part envers l'Autorité.

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

Signature : _____

Acronymes et abréviations

OBJET	DESCRIPTION
Autorité	Autorité régionale de transport métropolitain
BCI	Bureau de coordination et d'intégration
CDPQ Infra	Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
CGD	Centre de gestion des déplacements
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
exo	Réseau de transport métropolitain – maintenant appelé exo
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAUTC	Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
PIDTC	Plan des initiatives de développement du transport collectif
PSD	Plan stratégique de développement
REM	Réseau express métropolitain
RMVR	Réseau métropolitain de voies réservées
RTCS	Réseau de transport collectif structurant
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SRB	Service rapide par bus
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

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