

Planifier, organiser,  
financer, développer  
et promouvoir

# Investir dans l'avenir

Rapport annuel 2022



**ARTM** Autorité régionale  
de transport métropolitain

[artm.quebec](http://artm.quebec)

# Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>Revue des activités</b>	<b>14</b>
Investir dans l'avenir	16
Le Plan stratégique de développement	17
Les enquêtes de mobilité	18
Les grands projets	20
Le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX	21
Le Réseau express métropolitain (REM)	22
Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal	23
Projets structurants de transport collectif sur la Rive-Sud	24
Le projet du grand Sud-Ouest	24
Le réseau métropolitain de voies réservées sur le réseau supérieur	25
Les navettes fluviales	25
Les systèmes de transport intelligents	26
La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles	28
La refonte tarifaire	30
La collaboration avec les partenaires	32
La promotion du transport collectif	34
<b>Gouvernance</b>	<b>38</b>
<b>Les états financiers consolidés</b>	<b>60</b>
<b>Annexes</b>	<b>95</b>

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

# L'ARTM en un coup d'œil

## Le réseau



4

lignes de métro



5

lignes de train,  
51 gares



Plus de

600

lignes de bus

21

stationnements  
incitatifs

17

terminus  
métropolitains

10

billetteries  
métropolitaines

## Le territoire



83

municipalités

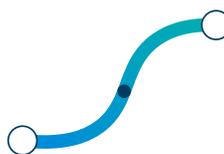


4 000  
km<sup>2</sup>



4 M

d'habitants



341 M

de déplacements  
en transport  
collectif en 2022



4,4 M

de déplacements  
en transport  
adapté en 2022

## Des déplacements plus fluides



522,6 km de mesures  
préférentielles pour bus  
Inauguration  
du SRB Pie-IX



Poursuite de  
la refonte tarifaire

À la demande



Déploiement  
dans 4 secteurs  
de la région



Plus de 136 000  
utilisateurs actifs

**Chrono**

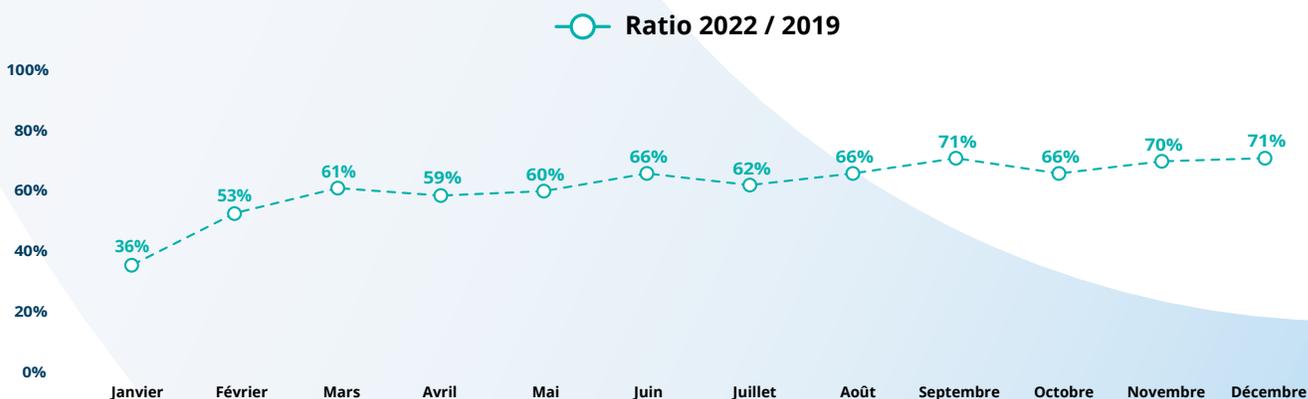


Ajout de  
5 liaisons

**45**

Projets inscrits  
au PQI sur  
le territoire

## COVID-19 en 2022 : achalandage régional des services de transport collectif par rapport à 2019

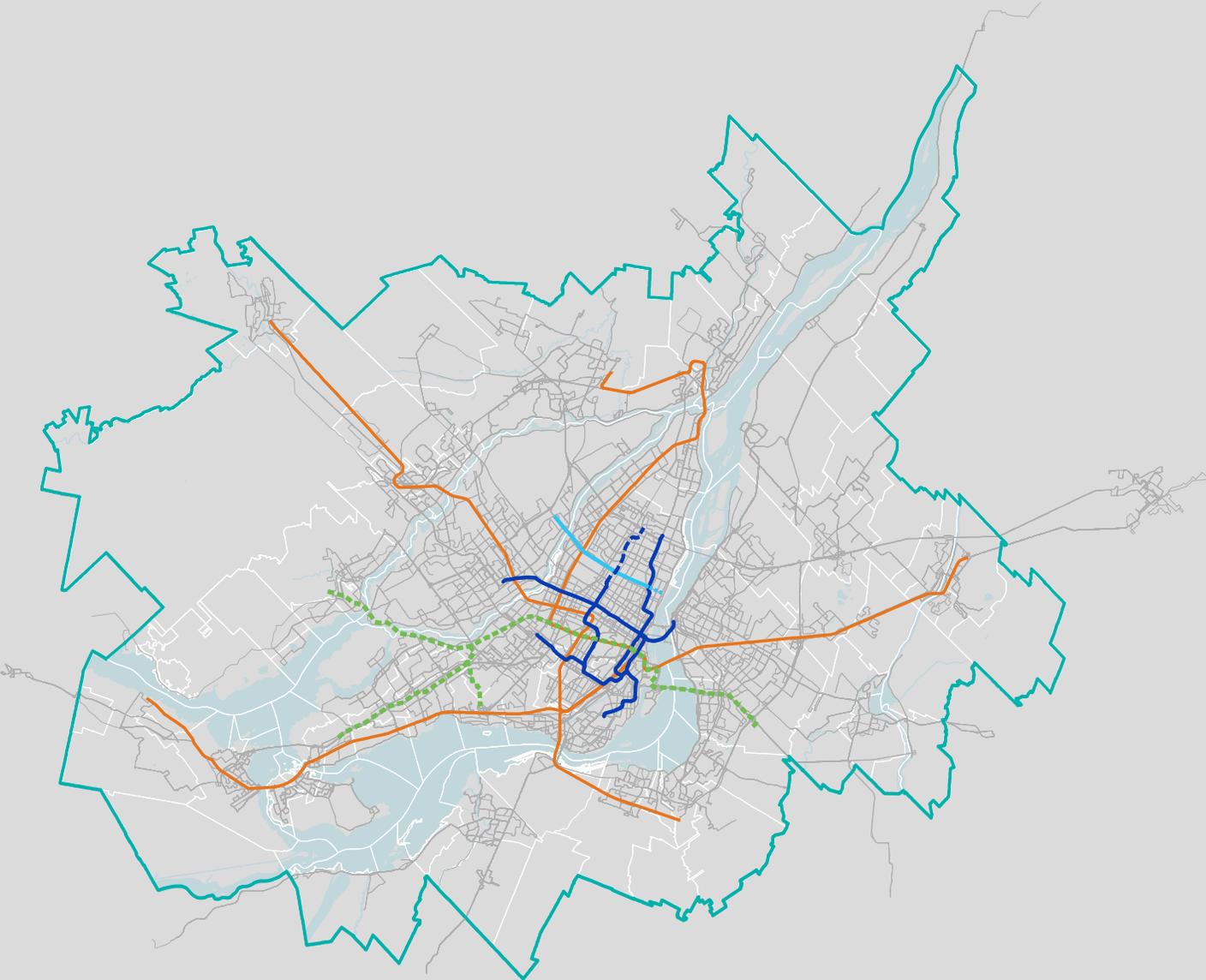


# Introduction





# La région métropolitaine de Montréal



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

0 5 10 km

**Le territoire de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la communauté Mohawk de Kahnawake et la Ville de Saint-Jérôme.**

### **Agglomération de Longueuil**

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

### **Agglomération de Montréal**

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

### **Laval**

Ville de Laval

### **Couronne nord**

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

### **Couronne sud**

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

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



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

Pour une troisième année, la pandémie, conjuguée à des changements importants dans les habitudes de la population, a bouleversé le secteur du transport collectif. Grâce au soutien financier des gouvernements du Québec et du Canada et aux efforts de l'Autorité régionale de transport métropolitain, nos sociétés de transport ont pu continuer à offrir à la population un service adéquat. Il en sera de même en 2023, mais une importante réflexion s'impose afin d'assurer aux sociétés de transport un financement prévisible et pérenne.

Comme de nombreuses grandes agglomérations dans le monde, nous sommes confrontés à des infrastructures vieillissantes et à l'impact durable du télétravail. Le transport collectif demeure toutefois un pilier majeur d'un aménagement durable du territoire. Notre qualité de vie et la sécurité du réseau routier en sont tributaires. Nous devons donc continuer d'investir dans son développement et même accélérer les projets. Ainsi, les besoins financiers augmentent rapidement et nous aurons, à brève échéance, des choix à faire, particulièrement dans un contexte d'inflation élevée. Le soutien financier des gouvernements du Québec et du Canada sera essentiel pour permettre au transport collectif d'être toujours plus accessible, efficace, confortable, pratique et populaire.

L'année 2022 a par ailleurs été marquée par la suite de l'implantation de la refonte tarifaire, pilotée par l'ARTM et les organismes publics de transport en commun. La phase 2, implantée en juillet 2022, a marqué un tournant, car elle a touché la majorité de la population de la région. Ce fut une opération colossale, autant sur le terrain qu'en matière de communication. C'est également en 2022 que nous avons inauguré le SRB Pie-IX, un projet fort attendu qui contribuera à dynamiser l'est de Montréal. D'autres grands projets ont avancé de manière significative, notamment le prolongement de la ligne bleue, les études inhérentes au dossier d'opportunité associé à un projet structurant de transport collectif électrique dans le grand Sud-Ouest et, bien sûr, l'arrivée prochaine de l'antenne sud du REM. Bref, les équipes ont maintenu le rythme afin d'assurer le développement de services performants, qui viendront répondre à de réels besoins de la population en matière de mobilité durable.

Toutes ces initiatives et d'autres, comme les navettes fluviales, contribuent à un aménagement du territoire qui permet d'améliorer la qualité de vie des gens et de lutter contre les changements climatiques.

Les défis sont grands, mais j'ai pu constater, cette année encore, que nos équipes sont déterminées à les relever. La population de la région métropolitaine peut être fière du travail accompli et je remercie tous les membres du vaste écosystème du transport collectif pour leur implication.



**Valérie Plante**

Mairesse de Montréal  
Présidente de la Communauté métropolitaine  
de Montréal



## Message du président du conseil d'administration Patrick Savard

L'ARTM a commencé ses activités le 1<sup>er</sup> juin 2017 avec en tout et pour tout 37 employés. Son premier cycle d'existence fut essentiellement ponctué par une phase de fondation avec tout ce que cela implique pour une organisation naissante, puis par une phase de développement profondément marquée par une gestion de crise liée à la pandémie de COVID-19 et ses effets. En 2022, elle avait déjà entrepris un nouveau cycle dans son cheminement en revenant aux fondements qui ont motivé sa création. Et puisque le projet de loi 76 modifiant la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal apportait d'importantes modifications aux fonctions exercées par les sociétés de transport, les municipalités et la CMM, l'écosystème dans lequel elle évolue a lui aussi poursuivi son évolution.

Plaçant au cœur de ses actions la volonté d'innover, de miser sur l'agilité et d'accroître la performance du transport collectif au bénéfice des citoyens, l'ARTM s'est tournée vers l'avenir en développant d'importants chantiers. Aux premières loges, une incontournable optimisation des synergies en clarifiant des rôles et responsabilités des acteurs de la gouvernance et la nécessaire prévisibilité du financement et des investissements afin de redéployer ce vecteur de développement de nos milieux de vie et d'une véritable économie verte québécoise.

En 2023 une aide d'urgence salubre a été accordée par le gouvernement du Québec. Malgré cet effort, il est manifestement impératif d'identifier de nouvelles sources ainsi qu'un cadre de financement prévisible et pérenne, afin de relancer le transport collectif. Nous avons aussi, de concert avec tous les partenaires de l'écosystème du transport collectif, le devoir de travailler sur la performance et les coûts.

L'ARTM et les sociétés de transport de la région métropolitaine doivent repenser la desserte en transport collectif, penser « en dehors de la boîte » dans une perspective de services aux usagers performants et efficaces. Ceci impliquera probablement de remettre en question le cadre historique du transport collectif afin de dégager les gains au bénéfice des usagers et contribuables que nous sommes.

Il faut voir ce dossier pour ce qu'il est, un enjeu de société, puisque c'est l'ensemble de la collectivité qui bénéficie des avantages que procure le transport collectif. Et ces avantages sont indéniables : une diminution des émissions de GES (gaz à effet de serre), une diminution de la congestion, une économie plus performante, des milieux de vie plus conviviaux, des villes plus humaines.

En parallèle, nous demeurons fermement engagés dans le développement et la livraison de projets majeurs, qui vont améliorer l'offre de manière substantielle. Le REM, le SRB Pie-IX, le prolongement de la ligne bleue du métro, le projet structurant de l'Est (PSE), le projet à l'étude du grand Sud-Ouest, pour ne nommer que ceux-là, amélioreront considérablement la qualité du service dans le futur. La refonte tarifaire, dont l'essentiel a maintenant été implanté, ouvre la porte à une véritable révolution des modes de paiement et à l'intégration du service à l'échelle métropolitaine, ce qui va rendre le réseau plus fluide et plus convivial. Nous espérons pouvoir mettre en place d'importantes initiatives technologiques pour les usagers d'ici 2025.

En terminant, j'aimerais mettre en lumière la contribution importante de deux personnes. D'abord, un grand merci à Mme Pierrette Laperle, qui a été administratrice de l'ARTM de 2017 jusqu'à son décès au printemps 2022. Mme Laperle, cofondatrice du Groupement des associations des personnes handicapées de la Rive-Sud de Montréal et de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), a grandement contribué à l'avancement de la cause des usagers ayant une limitation fonctionnelle. J'aimerais aussi remercier M. Pierre Shedleur, qui a dirigé le conseil d'administration de 2017 à 2022. M. Shedleur a bien sûr présidé à la mise sur pied de l'ARTM, ce qui était déjà un défi, mais il a aussi, avec énergie et détermination, fait face avec le conseil et la direction à la pandémie de COVID-19, et notamment aux conséquences financières que celle-ci a entraînées et mises en évidence.

Depuis mon entrée en poste, j'ai pu constater la détermination et le professionnalisme de l'équipe de l'ARTM qui, au quotidien, s'attèle à faire avancer des dossiers complexes et qui continue de manifester son engagement envers l'amélioration de la performance et du développement du transport collectif de la grande région métropolitaine. Merci également aux membres du conseil d'administration, aux élus, à tous nos partenaires et au gouvernement du Québec.



**Patrick Savard**, ing., MBA, ASC

Président du conseil d'administration



## Message du directeur général Benoît Gendron

Le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal se relève tranquillement des impacts causés par la pandémie de COVID-19. En fin d'année, l'achalandage dans le réseau avoisinait les 70 % de ce qu'il était en 2019. Il était donc nettement moindre que ce qu'il aurait été si cette crise sanitaire nous avait été épargnée. Les recettes tarifaires ont été de 640,9 M\$, soit en hausse de 43,5 % par rapport à 2021 (446,8 M\$), mais en baisse de 31,8 % par rapport à 2019 (939,9 M\$). Cette situation n'est pas unique à l'ARTM; elle se compare avec les résultats enregistrés dans d'autres grandes villes du monde où les habitudes et les modèles de déplacement ont aussi considérablement changé. En effet, certaines nouvelles pratiques, comme le télétravail et le magasinage en ligne, induisent des changements qui risquent de s'implanter durablement. C'est pourquoi l'écosystème du transport collectif doit s'adapter et s'ajuster en conséquence.

La stratégie financière mise au point pour faire face à la pandémie s'appuie sur une dérogation temporaire à la Politique de financement. C'est encore une fois grâce à l'aide des gouvernements supérieurs que le service a pu être maintenu en 2022 à un niveau adéquat, sans qu'il faille imposer une indexation hors norme des tarifs ou des contributions municipales. Mais alors qu'une nouvelle normale s'installe, que les coûts d'exploitation continuent d'augmenter et que les effets du déficit structurel du transport collectif persistent, les années à venir seront marquées par un important défi financier. L'ARTM, les gouvernements et les partenaires sont à pied d'œuvre pour trouver des solutions à cet enjeu collectif, mais l'ampleur du déficit (ou manque à gagner) exigera fort probablement une augmentation des contributions municipales et des tarifs en 2023. Notre objectif commun est de limiter l'envergure des hausses, notamment en diversifiant les sources de revenus, mais aussi en jetant un regard neuf sur nos façons de fonctionner, c'est-à-dire en réduisant les coûts.

Dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes (PAUTC), le gouvernement du Québec a versé une aide financière exceptionnelle. De plus, une aide additionnelle de 100 M\$ qui s'accompagne de conditions et d'obligations que nous devons remplir avec les organismes publics de transport en commun (OPTC) et les municipalités, a été octroyée à l'ARTM. Ce soutien est essentiel, mais ne règle pas le problème de fond. Il est impératif de trouver des sources de financement prévisibles et pérennes pour assurer l'exploitation des services, l'entretien des équipements et des infrastructures et l'avenir du transport collectif.

D'ailleurs, à l'automne 2022, l'ARTM a participé à la consultation publique menée par Infrastructure Canada au sujet du financement du transport collectif. En juillet 2022, nous avons implanté la deuxième phase de la refonte tarifaire, jalon majeur en matière de développement du transport collectif. Il s'agissait d'une étape cruciale pour réaliser une véritable intégration régionale et développer des outils modernes qui faciliteront le paiement des titres de transport. Les efforts conjugués que les OPTC et l'ARTM ont consentis pour amenuiser les défis opérationnels et communiquer les changements ont porté leurs fruits. Résultat de plusieurs années de travail effectué de concert avec nos partenaires, la refonte tarifaire va, à terme, considérablement simplifier la vie des usagers. Nous passerons de plus de 700 titres à moins d'une centaine, et ce faisant, le transport collectif deviendra de plus en plus attractif.

La démarche visant à finaliser le *Plan stratégique de développement* (PSD), lequel est le résultat de consultations avec de nombreuses parties prenantes et d'une collaboration étroite avec les OPTC, a été revue en 2022 afin de l'adapter à la nouvelle réalité des déplacements. Nous prévoyons déposer un plan révisé au cours de 2023. Le PSD 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. Il vise à contribuer à l'atteinte des 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.

Malgré la pandémie et les défis financiers, les grands projets se poursuivent. Le SRB Pie-IX, qui a été mis en service le 7 novembre 2022, procure aux usagers un service rapide et efficace qui assure une correspondance avec la ligne verte du métro et, dans quelques années, avec la ligne bleue. Le projet de prolongement de la ligne bleue est résolument passé en mode réalisation. Les études pour un mode de transport structurant dans le grand Sud-Ouest de Montréal se poursuivent et un bureau de projet a été mis sur pied en vue de la mise en place d'un SRB à Laval, dans l'axe Notre-Dame/de la Concorde. Quant au REM, la mise en service de l'antenne sud est prévue au printemps 2023.

Au cours de l'été 2022, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont confié à l'ARTM la mission de piloter un groupe de travail pour réexaminer le projet d'implantation d'un mode structurant dans l'est de l'île de Montréal, de même que de possibles prolongements vers Laval et la couronne nord.

Ce groupe doit déposer un rapport préliminaire au début de 2023 et poursuivre ses travaux.

À l'automne 2021, le conseil d'administration a approuvé le lancement du Programme numérique de mobilité, une initiative d'envergure qui va nous projeter dans le futur. Menée en étroite collaboration avec les OPTC, cette initiative consiste à développer une approche globale et intégrée de l'écosystème technologique de la mobilité, centrée sur l'utilisateur. L'objectif est de soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs et de développer le tout de manière à ce que les applications concrètes puissent être modulables et exportables partout au Québec. La phase 1 du programme, évaluée à quelque 57 M\$ sur trois ans, fera l'objet d'un plan détaillé qui sera soumis au conseil d'administration en 2023.

En 2022, l'ARTM a adopté et rendu publique sa première politique de développement durable. Elle a pour objectif principal de doter l'organisation de principes directeurs formalisant l'engagement de l'ARTM envers le développement durable. Elle vise aussi à mobiliser les partenaires et la collectivité autour d'une vision commune, contribuant à faire du développement durable une priorité dans la région métropolitaine.

Signalons enfin que l'ARTM a souligné son cinquième anniversaire le 1<sup>er</sup> juin 2022. Beaucoup de chemin a été parcouru en cinq ans, dont les trois derniers ont été fortement marqués par la pandémie. Conformément à l'article 133 de la Loi sur l'ARTM, le ministre des Transports a déposé, en mai 2022, son rapport d'évaluation qui contient une série de recommandations. Nous en avons pris acte et nous nous sommes engagés à poursuivre nos efforts de collaboration avec les parties prenantes afin de relever les défis auxquels le transport collectif est confronté.

Je remercie les gouvernements provincial et fédéral du soutien essentiel qu'ils apportent au transport collectif, de même que tous nos partenaires, les OPTC, les municipalités, le conseil d'administration et les employés de l'ARTM. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur des gens aussi passionnés et compétents, qui ont l'ambition de doter la région métropolitaine d'un réseau de transport collectif de classe mondiale.



**Benoît Gendron**  
Directeur général

# Revue des activités



# Investir dans l'avenir

## Pour des villes plus vertes

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



34,4 % des émissions de GES sont causées par le transport routier.

Un bus = 50 autos de moins sur la route.

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

## Pour des villes plus fluides

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



Dans la région, la congestion représentait plus de 4,2 G\$ en perte de productivité et de temps en 2018.

L'auto coûte très cher à la société. Chaque fois qu'un individu dépense 1 \$ pour utiliser la voiture, la société doit en dépenser 5,77 \$, contrairement à 1,12 \$ pour un usager du bus.

Au Québec, Statistique Canada évalue que dépenser 1 \$ pour l'industrie du transport collectif permet de faire augmenter le PIB de base de 2,53 \$.

## Pour des villes plus saines

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



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

Près de 89 % des déplacements en transport collectif débutent ou se terminent par la marche, améliorant ainsi la santé des citoyens et diminuant l'incidence de maladies chroniques.

# Le Plan stratégique de développement

La pandémie, que nous souhaitons tous voir devenir rapidement chose du passé, a accéléré une nécessaire discussion sur le transport collectif et, plus largement, sur la mobilité durable. Nous avons la responsabilité de réfléchir au milieu de vie que nous souhaitons, pour nous et pour ceux qui nous suivront. Même avant la pandémie, il était reconnu que le modèle de financement actuel ne permet plus de répondre aux besoins grandissants. Les revenus sont nettement insuffisants pour financer toute hausse de l'offre de services qui serait nécessaire pour accroître l'achalandage et soutenir la relance du transport collectif.

Cette situation interpelle tous les acteurs de la mobilité durable et exige un effort collectif. Collectivement, nous devons faire mieux au meilleur coût possible et faire plus en répondant aux nouveaux besoins. Pour y arriver, l'ARTM a entrepris des échanges avec le gouvernement du Québec et les municipalités. Au printemps, cela a débouché sur un engagement pour cheminer vers un cadre financier quinquennal.

Les bénéfices du transport collectif sont nombreux et reconnus. De plus, il constitue un levier incontournable du développement d'une économie verte. Il est donc impératif de le doter de nouvelles sources de financement prévisibles et pérennes et d'un cadre financier quinquennal qui assurerait aux contributeurs une meilleure prévisibilité.

En vertu de la Loi, l'ARTM a la compétence pour établir un Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. À peine quelques mois avant la pandémie de COVID-19 se sont terminées deux années de travaux concertés avec les partenaires de la région, puis le PSD a fait l'objet d'une large consultation publique. Dans ce contexte et considérant les commentaires du gouvernement du Québec, l'ARTM déposera en 2023 une version révisée du PSD. Celle-ci sera ancrée sur la nécessaire relance du transport collectif ainsi que sur l'optimisation et l'intégration des services offerts dans la région métropolitaine afin de répondre aux nouveaux besoins tout en priorisant les grands projets pour les dix prochaines années.

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 de plus en plus de citoyens choisissent le transport collectif pour leurs déplacements au quotidien. La mise en œuvre 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, cela générera d'importantes retombées environnementales et socioéconomiques qui dynamiseront la vitalité non seulement de la région métropolitaine, qui représente la moitié de la population du Québec, mais aussi de l'ensemble de nos communautés ainsi que l'attrait de la métropole québécoise à l'international.

# Les enquêtes de mobilité

En 2022, l'ARTM a poursuivi sa démarche de modernisation des enquêtes de mobilité en réalisant, à titre de responsable du Bureau des enquêtes sur la mobilité et en collaboration avec ses partenaires, l'enquête Perspectives mobilité auprès d'un échantillon de ménages et d'employeurs de 100 employés et plus de la région métropolitaine de Montréal. En plus de tester des innovations méthodologiques de collecte de données, le coup de sonde visait à suivre l'enracinement des nouvelles tendances de mobilité observées durant la pandémie. Au total, avec une augmentation de 15 % du taux de réponse par rapport à l'édition 2021, ce sont près de 7 000 questionnaires qui ont été récoltés auprès de l'échantillon de ménages. Du côté des employeurs, plus de 40 organisations ont pris part à l'enquête, permettant ainsi de récolter des renseignements sur les habitudes de déplacement entre le domicile et le travail de plus de 6 600 employés.

Cette importante participation témoigne de l'intérêt marqué des organisations à mieux comprendre les enjeux de transport de leurs employés. À l'issue de la démarche, un rapport personnalisé a été remis aux employeurs comprenant des pistes d'action pour promouvoir et mettre en place des solutions favorisant la mobilité durable de leurs employés; un outil fort utile à la prise de décision. Enfin, les données qui seront disponibles au cours de l'année 2023 fourniront un éclairage crucial pour soutenir la planification et l'amélioration de la mobilité dans ce contexte en transformation.

L'enquête Origine-Destination, réalisée tous les cinq ans, est la pierre angulaire en matière de données pour assurer la planification du transport collectif et la prochaine est prévue en 2023. Cette édition sera particulièrement importante, car elle permettra de dresser un tableau complet des déplacements effectués sur le territoire, dans un contexte postpandémique. Il sera notamment possible de chiffrer plus précisément la perte d'achalandage attribuable au télétravail, et les axes les plus touchés à ce titre. Pour l'instant, l'ARTM anticipe une perte d'achalandage structurelle de l'ordre de 20 à 25 %. Les données recueillies contribueront à une planification adéquate, et plus fine, des infrastructures et des services au cours des années à venir.



## Des alliances porteuses

Depuis sa création, l'ARTM 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'échelle nationale. Ce faisant, l'ARTM accumule du savoir-faire et participe à des échanges fructueux, auxquels elle contribue grâce aux compétences de ses experts. L'ARTM peut en effet compter sur une équipe de professionnels passionnés, fermement engagés dans l'amélioration de la mobilité.



**MADITUC**

### Chaire mobilité et MADITUC

L'ARTM 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'ARTM travaille aussi avec le Groupe MADITUC (Modèle d'Analyse Désagrégée des Itinéraires de Transport Urbain Collectif) de Polytechnique Montréal, qui l'accompagne dans la mise en place des outils de modélisation et des méthodologies de valorisation de données pour améliorer sa compréhension des comportements de déplacements et des phénomènes connexes.



**NEXT-GENERATION  
CITIES INSTITUTE**

### L'institut des villes nouvelle génération – Concordia

L'institut réunit des chercheuses et chercheurs de diverses disciplines – dont le génie, l'économie, les sciences naturelles, les arts et les sciences humaines – pour mettre au point une approche inclusive et universelle de développement urbain durable. Plus spécifiquement, l'ARTM œuvre dans le groupe « Mobilité, sécurité et partage (MSP) » qui s'intéresse à la manière dont les données, les biens, les gens et leurs déplacements peuvent être gérés dans les environnements physiques et naturels. Ce pôle de recherche s'attache à créer un environnement durable, accessible, inclusif et résilient.



### Kheops – École nationale d'administration publique

L'ARTM 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.

### MOBILIZING JUSTICE

#### Mobilizing Justice – Université de Toronto

Mobilizing Justice est un partenariat multidisciplinaire et multisectoriel qui établira des liens durables pour la recherche et l'échange de connaissances afin de résoudre les inégalités en matière de transport dans les villes canadiennes et de transformer les résultats en actions. L'ARTM met l'accent sur les besoins et les aspirations des personnes historiquement mal desservies par le système de transport.

# Les grands projets

De grands projets d'infrastructures sont en cours sur le territoire de l'ARTM, qui supposent la collaboration de multiples parties prenantes. L'ARTM s'assure de la cohérence des efforts et d'un résultat qui permettra une expérience de qualité. Le Programme des immobilisations 2023-2032 (PDI) de l'ARTM a été adopté le 29 septembre 2022 par le conseil d'administration et le 23 février 2023 par le Conseil de la CMM. Le PDI trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs qui sont sous la responsabilité de l'ARTM. Pour la période 2023-2032, les investissements s'élèvent à 435,59 M\$, incluant 33,02 M\$ destinés au maintien des actifs existants, et incluant également 108,96 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'ARTM.

Certaines études figurent pour leur part au budget d'exploitation de l'ARTM, par exemple en matière d'accessibilité universelle, de mobilité urbaine ou de développement des réseaux.

L'ARTM a adopté en 2020 une politique relative à sa gestion de portefeuille de projets 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. L'ARTM a entamé une révision de la politique, à l'automne 2022, afin de mieux refléter le contexte actuel de l'organisation et d'assurer un meilleur alignement avec ses objectifs stratégiques.

Plus spécifiquement, la révision de la politique permettra de :

- › favoriser un meilleur arrimage entre les processus de gestion de portefeuille de projets, les divers exercices de planification stratégique et les exercices annuels de planification des investissements;
- › assurer le suivi de la performance du portefeuille de projets et y apporter des modifications lorsque cela s'avère nécessaire;
- › intégrer les projets ayant différentes approches méthodologiques en matière de gestion de projets afin de percevoir les bénéfices reliés à l'agilité et à la gestion plus traditionnelle.

La planification et l'avancement des projets supposent une concertation constante avec les OPTC et les municipalités, d'où l'importance des comités sectoriels de mobilité durable (CSMD) qui ont été formellement mis en place pour chacun des cinq grands secteurs géographiques. Ces comités réunissent tous les intervenants et permettent de s'assurer d'une cohésion dans le partage d'information et les décisions.

En 2022, une table de concertation avec les OPTC a été créée pour veiller à l'élaboration d'un guide d'aménagement, design et conception des infrastructures de transport collectif à l'échelle métropolitaine, dans la perspective de gagner en efficacité et de réduire les coûts.

## Le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX

C'est le 3 novembre 2022 qu'a été inauguré le tout nouveau SRB Pie-IX, un service rapide par bus en site propre reliant le boulevard Saint-Martin à Laval et l'avenue Pierre-de-Coubertin à Montréal, soit une distance de 11 kilomètres. Depuis le 7 novembre, des bus de la Société de transport de Montréal (STM) et de la Société de transport de Laval (STL) circulent dans ce corridor, tout comme exo depuis le début de 2023. En parallèle, les travaux se poursuivent pour la mise en service des arrêts Jean-Talon et Bélanger, où l'on construit le tunnel piétonnier qui sera connecté à la future station de métro de la ligne bleue.

L'amélioration de l'expérience des usagers est au cœur de ce projet, puisque chaque station est munie d'un accès sécuritaire et universellement accessible depuis l'intersection, d'un abri protégé de la circulation, spacieux et confortable et d'une signalétique claire.



En outre, des écrans fournissent de l'information en temps réel sur les lignes et les heures de passage des bus.

Ce projet de transport collectif a été accompagné d'un vaste chantier de remise à niveau des infrastructures municipales et de réaménagement du boulevard Pie-IX. Le volet transport collectif, incluant le prolongement vers la rue Notre-Dame, a représenté un budget de 472,5 M\$, financé par les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que par l'ARTM.

## Plan du tracé du SRB Pie-IX



## Le Réseau express métropolitain (REM)

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. En construction, ce métro léger électrique comptera sur un réseau de 67 kilomètres et sur 26 stations universellement accessibles pour offrir aux usagers un service rapide et fiable 20 heures par jour. À la suite du report annoncé par CDPQ Infra, l'inauguration de la branche sud est maintenant prévue pour le printemps 2023.

Dans le cadre du projet, l'ARTM joue un rôle clé, notamment avec le *Programme d'accès aux stations du REM* qu'elle pilote pour assurer l'intégration optimale du nouveau service aux réseaux existants ainsi qu'à la trame métropolitaine, et ce, au bénéfice de tous les usagers. Conformément à son mandat, l'ARTM est responsable de la fourniture et de l'entretien des équipements de vente et de perception, incluant l'intégration du REM à l'écosystème OPUS.



Crédit photo : REM

De plus, pour assurer la continuité des services de transport collectif en cas d'interruption, l'ARTM a conçu un plan de relève, en collaboration avec les OPTC. Tout au long de 2022, l'ARTM a travaillé de concert avec ses partenaires à la révision des réseaux de transport collectif par autobus de la Rive-Sud, à la planification du service à la clientèle, des activités et des outils de communication, afin de permettre aux usagers d'avoir une expérience optimale, et ce, dès le premier jour de la mise en service.

Construit dans le cadre du REM, le nouveau terminus Panama a été mis en service en 2022 pour offrir une expérience améliorée aux usagers notamment grâce au passage de plus de 50 lignes d'autobus des réseaux exo et RTL (Réseau de transport de Longueuil), à l'affichage dynamique des horaires, à l'accès à une billetterie métropolitaine, à des distributrices automatiques de titres ainsi qu'à une offre commerciale, le tout dans un espace couvert et tempéré.



Crédit photo : REM

## Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

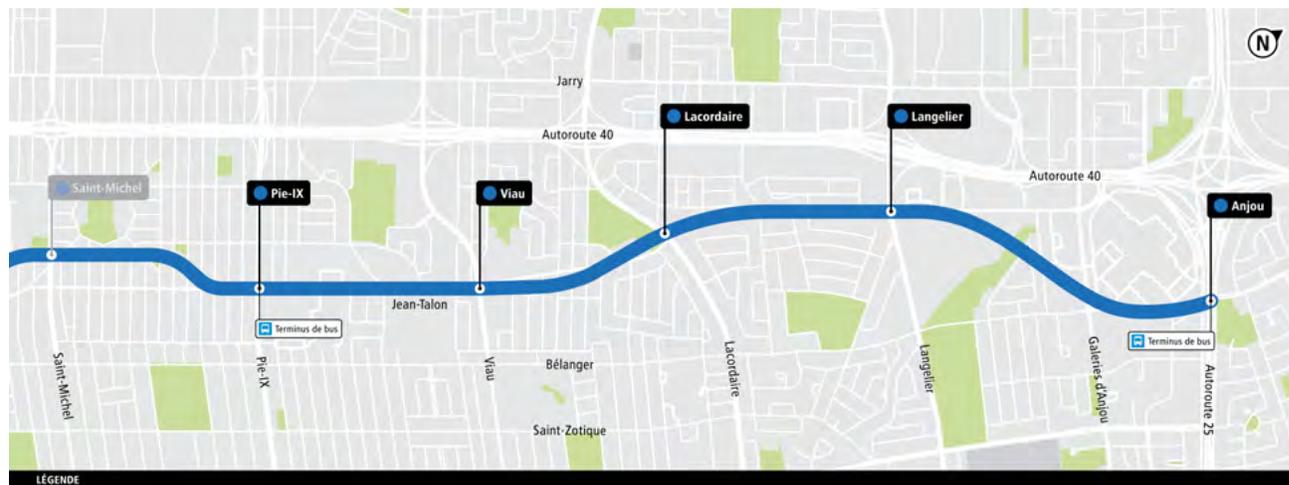
Le prolongement de la ligne bleue du métro prévoit l'ajout de cinq stations, sur une distance de 5,8 kilomètres, depuis la station Saint-Michel jusqu'à l'arrondissement d'Anjou. Ce projet majeur permettra à plus de 20 000 usagers en période de pointe du matin de profiter d'un service fiable et rapide, 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 2021, à la demande du gouvernement du Québec, l'ARTM a présidé un groupe d'experts qui s'est penché sur le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, afin d'en réduire les coûts projetés. Ces travaux ont permis d'accélérer le processus, de sorte que le conseil des ministres a confirmé la portée retenue du projet le 16 mars 2022.

On prévoit un tunnel d'environ 6 kilomètres et cinq stations à l'est de la station Saint-Michel, soit les stations situées aux intersections Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier et boulevard des Galeries d'Anjou, en majeure partie le long de l'axe Jean-Talon. La ligne bleue sera donc reliée au SRB Pie-IX par l'entremise d'un tunnel piétonnier à la hauteur de Pie-IX, tunnel qui est déjà en construction. Le projet comporte par ailleurs des terminus de bus au niveau des intersections Pie-IX et Anjou, dont les besoins sont présentement à l'étude.

En décembre 2022, la Société de transport de Montréal, gestionnaire et maître d'œuvre du projet, a annoncé le lancement d'un appel d'offres pour la conception, la fourniture et l'opération d'un tunnelier, de même que pour l'excavation de certaines stations et structures auxiliaires. Un appel d'offres visant à moderniser le système de contrôle de train de cette ligne a suivi au début de 2023. La mise en service est prévue pour 2029.

## Plan du prolongement de la ligne bleue



Source : STM

## Projets structurants de transport collectif sur la Rive-Sud

CDPQ Infra a été mandatée par le gouvernement du Québec pour proposer des scénarios de projets structurants 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 Montérégie. Les bénéfices vont s'étendre aux résidents de la couronne sud qui se rendent dans ce secteur ou vers l'île de Montréal. Les corridors étudiés permettront aux projets d'être hautement complémentaires au réseau actuel de transport collectif métropolitain.

## Le projet du grand Sud-Ouest

L'ARTM et ses partenaires du bureau d'études, qui regroupent le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) et la Ville de Montréal, ont poursuivi cette année les études pour évaluer les besoins de mobilité et poser un diagnostic préliminaire sur le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal. Regroupant six arrondissements de la Ville de Montréal et trois Villes liées, ce secteur compte près du quart de la population de l'agglomération. Il s'agit d'un secteur dynamique et fortement diversifié où se côtoient des usages multiples.

Dès 2018, en concertation avec le milieu municipal, l'ARTM a identifié un important besoin dans ce secteur afin de combler un déficit de mobilité. Ainsi, suivant l'annonce de 2021, les analyses en cours sont nécessaires à la réalisation du dossier d'opportunité qui permettra, à la demande du gouvernement du Québec, d'identifier la meilleure option de transport collectif électrique structurant pour répondre au besoin de mobilité dans le grand Sud-Ouest de Montréal, et ce, dans le respect des enveloppes d'investissement. Dans une perspective de planification intégrée de l'aménagement et du transport sur le territoire, plusieurs éléments sont considérés dans le choix des solutions, dont : transport et mobilité, urbanisme et design urbain, enjeux techniques, financement, acceptabilité sociale et environnement. Le projet, qui est à l'étape de démarrage, suit la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Les faits saillants des analyses préliminaires du territoire ont été présentés à certaines parties prenantes ciblées et d'autres rencontres d'information sont à venir en 2023. La finalisation du dossier d'opportunité est prévue pour 2023.





## Le réseau métropolitain de voies réservées sur le réseau supérieur

Présentement à l'étape d'identification des besoins et des solutions, le projet de réseau métropolitain de mesures préférentielles pour le transport collectif (RMPTC) est un projet du MTMD, mené en collaboration avec l'ARTM et les OPTC. Ce projet, inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2022-2032, prévoit le déploiement de mesures préférentielles (ex. : voies réservées, utilisation de l'accotement, etc.) accueillant des autobus et du covoiturage à l'intérieur de l'emprise des autoroutes et routes principales du MTMD. Le but est d'améliorer la desserte des banlieues et de favoriser un transfert modal vers le transport collectif.

## Les navettes fluviales

En 2022, l'ARTM a recouru aux services de deux opérateurs spécialisés, Navark et Croisières AML, pour ajouter cinq liaisons à son service de navettes fluviales sur le fleuve Saint-Laurent, dans le cadre d'un projet-pilote qui s'est avéré un grand succès. Ce projet a mis en lumière le potentiel de ce mode de déplacement et a permis de vérifier sa complémentarité avec les réseaux en place. Les liaisons ont été exploitées du 4 juin au 16 octobre, période pendant laquelle plus de 250 000 usagers les ont utilisées. Par ailleurs, à titre de mesure d'atténuation dans le cadre des travaux majeurs effectués dans le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le trajet entre Boucherville et le parc de la Promenade Bellerive a été prolongé jusqu'au 11 décembre et offert gratuitement. Le taux de ponctualité des navettes a été de 98 % et le taux de satisfaction de la clientèle s'est situé à un peu plus de 97 %. Le projet sera poursuivi en 2023. En parallèle, l'ARTM étudie le potentiel à long terme de ce projet.

# Les systèmes de transport intelligents

Le conseil d'administration de l'ARTM a approuvé en 2021 le démarrage d'un ambitieux programme numérique de mobilité durable. Celui-ci vise à exploiter le plein potentiel de la technologie pour bâtir une offre intégrée et conviviale réunissant tous les services de mobilité durable répondant à tous les besoins de déplacement.

S'inspirant de ce qui se fait ailleurs dans le monde en matière de mobilité intégrée (« Mobility as a Service »), ce programme s'inscrit dans le droit-fil du Plan stratégique de développement de l'ARTM. Les objectifs pour la collectivité sont un accroissement de l'achalandage dans le transport collectif et les modes alternatifs ainsi qu'une réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre. Les usagers, pour leur part, profiteront d'un accès privilégié à une offre de transport durable élargie et d'une expérience d'achat simplifiée. Une structure de gouvernance est maintenant en place pour mener à terme ce projet, en collaboration étroite avec les OPTC, la Ville de Montréal et d'autres acteurs de la mobilité.

En 2022, l'ARTM et ses partenaires ont franchi des étapes importantes dans la poursuite de la phase 1 du projet qui se déploiera sur plusieurs années. Un assistant à la maîtrise d'ouvrage a été sélectionné. Un appel de qualification a été réalisé pour valider la conformité et tester les solutions qui permettront de répondre aux besoins des usagers. Des tests seront menés avec les fournisseurs identifiés afin d'évaluer et de comparer les fonctionnalités. À la lumière de projets pilotes fructueux menés en 2021, les projets OPUS sur mobile ainsi que le paiement ouvert et par carte bancaire sur l'ensemble du territoire ont démarré.

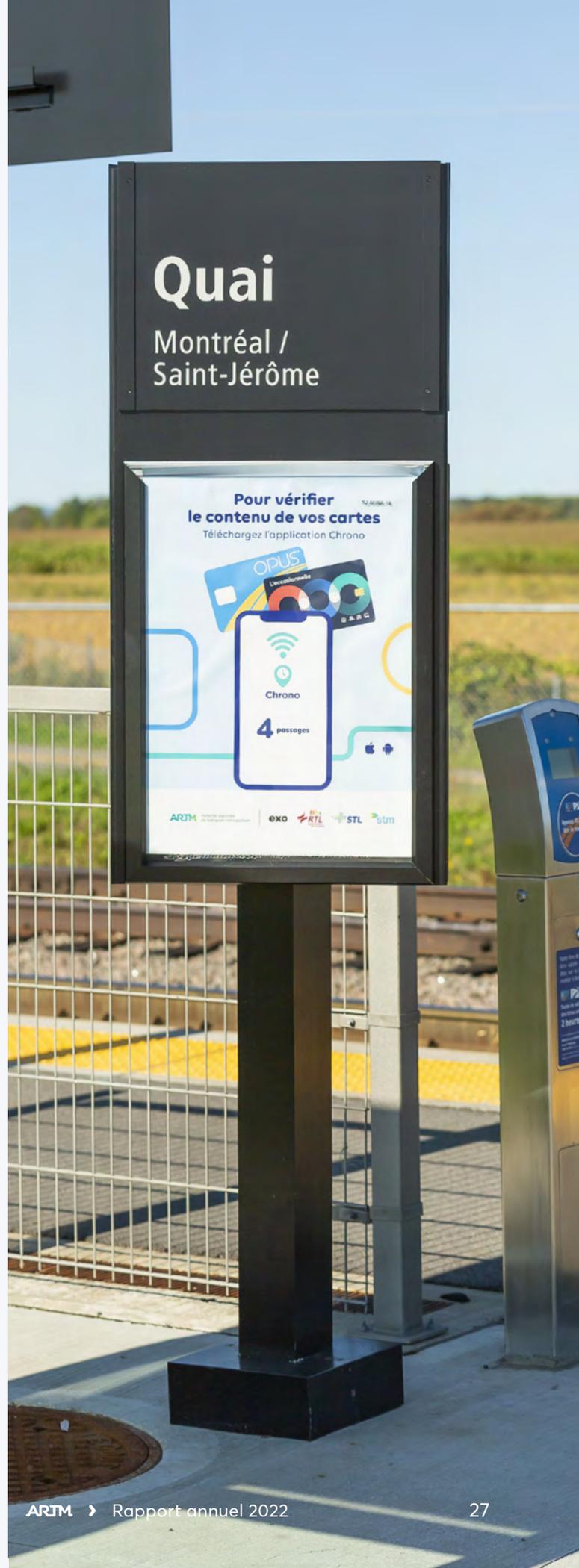
De plus, dans la perspective de mettre au point le plan d'affaires de la phase 1, des ateliers de travail ont porté sur l'identification et la priorisation des segments cibles, l'identification des bénéficiaires consommateurs et la mise au point d'indicateurs de performance.



## Application mobile Chrono

L'application Chrono, qui à plusieurs titres sert de banc d'essai dans le cadre de ce projet, a été enrichie durant l'année, notamment avec l'ajout des navettes fluviales et des points de vente des titres de transport. D'autres améliorations sont en cours pour améliorer l'expérience-utilisateur et, dès le début de 2023, l'ARTM prévoit y ajouter le service d'autopartage Communauto.

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. L'ARTM continue donc sans relâche d'améliorer cette application et d'en faire la promotion. Ainsi, Chrono a considérablement amélioré sa cote de popularité et a fait l'objet de plus de 255 000 téléchargements additionnels pendant l'année. Au cours de 2022, on a compté jusqu'à 136 000 utilisateurs actifs, un record!



# La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

L'ARTM et les OPTC poursuivent leurs efforts pour améliorer l'accès aux équipements et infrastructures de transport collectif et répondre aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Par exemple, le SRB Pie-IX, inauguré le 3 novembre dernier, a été construit en respectant les critères relatifs à l'accessibilité universelle. La collaboration avec le milieu associatif se renforce au gré des projets, que ce soit lors de la réalisation de nouvelles infrastructures ou de mise aux normes d'actifs existants.

L'ARTM, en collaboration avec le milieu, a poursuivi en 2022 l'élaboration de son plan d'action pluriannuel (2023-2028) en accessibilité universelle, qui prévoira les mesures spécifiques qui seront mises en œuvre. Celui-ci propose d'accélérer et d'harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux afin d'accroître l'autonomie et la flexibilité de toutes les clientèles dans leurs déplacements, notamment les aînés, les personnes en situation de handicap, les familles et enfants. En 2022, les milieux associatifs ont été sollicités dans le cadre de nombreux projets et initiatives, tels que la refonte tarifaire, le réaménagement de la billetterie métropolitaine au terminus Longueuil, les distributrices automatiques de titres de nouvelle génération ainsi que l'harmonisation des modalités relatives à la carte d'accompagnement dans les réseaux réguliers. Plus de 4,4 millions de déplacements en transport adapté ont été effectués au cours de l'année.

Enfin, l'ARTM et ses partenaires ont mis sur pied le programme métropolitain Mobilité inclusive visant à régionaliser le programme Mobilité inclusive de la STM. Ce programme innovateur de formation destiné à l'apprentissage de l'utilisation des réseaux réguliers est offert aux usagers ayant des limitations fonctionnelles, admis ou non aux services de transport adapté, afin de leur offrir des options supplémentaires de mobilité. Il sera déployé dans l'ensemble de la région métropolitaine en 2023.





# La refonte tarifaire

Démarré en 2018, le projet de la refonte tarifaire s'est poursuivi en 2022, avec l'implantation de la phase 2. Le projet sera complété en juillet 2025. La mise en œuvre se fait avec la collaboration étroite des OPTC.

La refonte repose 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 offerts (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, permettent d'utiliser l'ensemble du réseau de bus, sans égard au nombre de zones franchies. L'intégration tarifaire visée par la refonte permet aux citoyens d'avoir accès à davantage de services avec un seul et même titre.

La phase 2 a touché un grand nombre d'usagers, avec l'introduction des titres Tous modes A (agglomération de Montréal) et Tous modes AB (agglomération de Montréal, Laval et agglomération de Longueuil). Pour les usagers qui se déplacent entre les zones A et B, l'introduction des titres à passages Tous modes AB met fin à la double tarification qu'engendraient les titres distincts entre les services du RTL ou de la STL et celle de la STM et permet de répondre aux besoins des télétravailleurs.

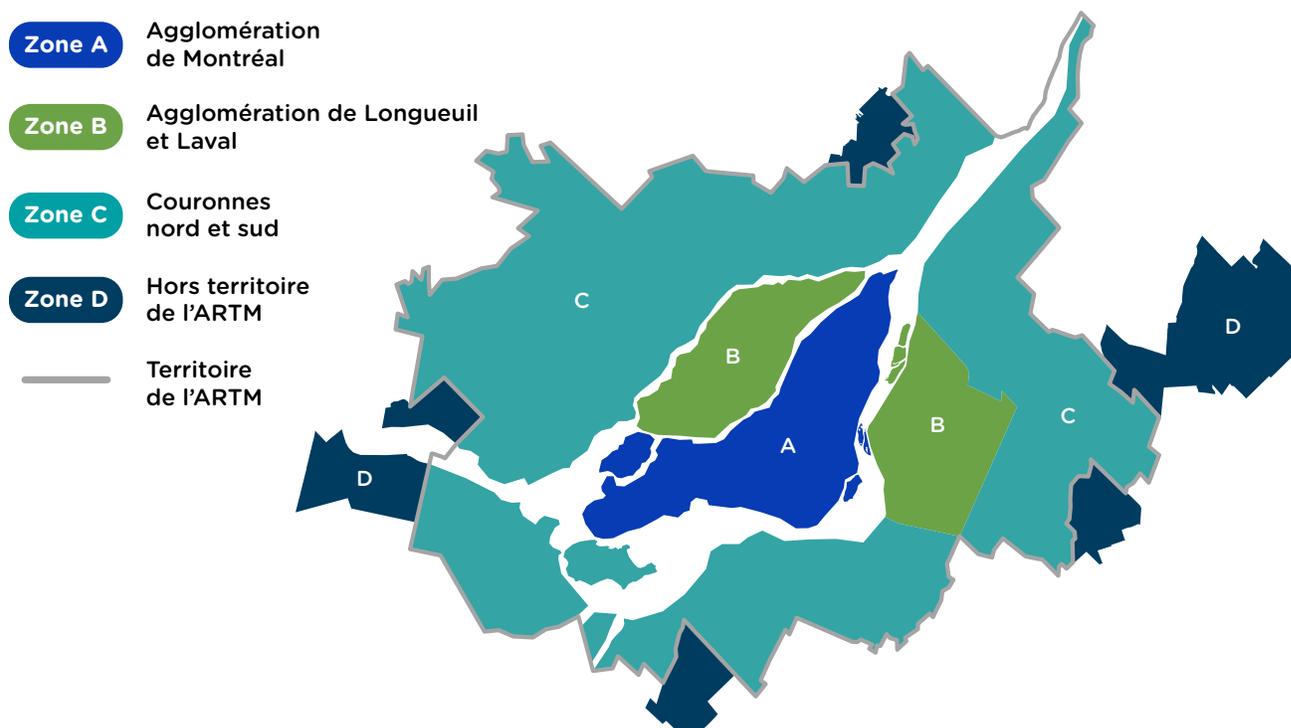
Les titres Bus (zones ABC), les titres Bus hors territoire (zones BCD) et des titres bus spéciaux liés à la mise en service prochaine de l'antenne sud du REM ont également été lancés. Au total, 37 nouveaux titres sont apparus et 520 ont été retirés.

Comme ce fut le cas en phase 1, l'implantation de ces changements a exigé des efforts de communication de grande envergure, mis de l'avant par l'ARTM et par les OPTC. La campagne s'est mise en route en mai, pour se poursuivre jusqu'à l'automne, et une foule de moyens de communication et de dispositions opérationnelles spéciales ont été mis en jeu pour s'assurer d'une transition fluide, notamment au moment de la rentrée scolaire.

## La refonte tarifaire

- › Découpage du territoire en quatre zones
- › Une seule grille tarifaire
- › Des titres Tous modes dont le tarif varie selon le nombre de zones franchies
- › Des titres Bus multizones
- › Harmonisation des rabais aux étudiants à 40 %
- › Gratuité pour les enfants de 6 à 11 ans sur tout le territoire

## Les zones du projet de refonte tarifaire



# La collaboration avec les partenaires

Au quotidien, le déploiement des services de transport collectif et leur intégration reposent sur une étroite collaboration entre l'ARTM et cinq exploitants, soit la STM, la STL, le RTL, exo et le REM, qui entrera en opération en 2023.

À la base, l'ARTM a la responsabilité d'établir l'offre de services en transport collectif et de convenir de la rémunération à verser aux exploitants, de même que d'évaluer leur performance. Des ententes de services précisent les obligations et les modalités. La rémunération réelle des quatre OPTC en 2022 est de 2 266,7 M\$ soit une augmentation de 4,20 % par rapport à 2021 (excluant la rémunération versée par l'ARTM au REM, qui fait l'objet d'une entente spécifique).

En 2022, l'ARTM a élaboré une stratégie pour évaluer la performance et a identifié des indicateurs de performance qui permettront d'élaborer un tableau de bord métropolitain, dans une perspective d'optimiser et d'harmoniser la qualité du service. De même, une approche métropolitaine sera développée en 2023 pour l'évaluation et l'approbation des plans de desserte proposés par les OPTC.

L'ARTM est responsable d'équipements à vocation métropolitaine, dont elle a confié l'exploitation et l'entretien aux OPTC en 2022. Il s'agit de 21 stationnements incitatifs, de 17 terminus, de 29 voies réservées, de 17 abris SRB et de 10 billetteries métropolitaines. D'autres ententes de gestion déléguée sont en place, notamment pour la gestion des grands projets et l'implantation de la signalétique métropolitaine.

Deux dossiers majeurs ont demandé une attention particulière en 2022 : la mise en service imminente du segment Rive-Sud du REM et les mesures d'atténuation en transport collectif pour mitiger l'impact négatif sur la circulation d'un chantier majeur du MTMD au tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Dans le cas du REM, l'ARTM et ses partenaires ont travaillé ensemble à un plan de transition, pour accompagner les changements majeurs dans les habitudes de mobilité de la clientèle des transports collectifs qui transite par le corridor du pont Samuel-de Champlain. Les responsabilités de l'ARTM incluent entre autres la mise en place des équipements de vente et de perception dans les stations du REM ainsi que les dispositions à prendre pour assurer une expérience client en phase avec les standards établis à l'échelle métropolitaine. Par ailleurs, de concert avec les OPTC, et notamment avec le RTL et exo, des changements importants à effectuer aux réseaux ont été mis au point et progressivement implantés. Enfin, dans le contexte de l'implantation de la refonte tarifaire, des mesures particulières sont prévues pour faciliter l'intégration des services du REM.

En cours d'année, la configuration du chantier majeur du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine a été modifiée, avec la fermeture complète d'un des deux tunnels à compter du 31 octobre. En conséquence, les mesures d'atténuation prévues ont été renforcées.

Sous la direction de Mobilité Montréal et du MTMD, l'ARTM et les OPTC ont mis en place des stationnements incitatifs, des navettes par bus, une navette « santé » dédiée au personnel de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, le tout assorti de mesures tarifaires spéciales et d'un vaste effort de communication.

Les navettes fluviales ont également été mises à contribution. En fin d'année 2022, on constatait que l'ensemble des mesures avaient permis d'atténuer considérablement les impacts négatifs, et les mesures d'atténuation conservaient un potentiel important.



# La promotion du transport collectif

La promotion du transport collectif est au cœur de la mission de l'ARTM, dans la perspective de faire valoir ses avantages pour l'utilisateur et la société, et plus spécifiquement de faire connaître les innovations qui sont mises en place. Cette activité, intrinsèquement importante, l'est davantage dans le contexte de la refonte tarifaire, laquelle entraîne des changements significatifs pour les usagers. Enfin, en contexte de pandémie, il s'avère important de rappeler au public voyageur que les services de transport collectif demeurent disponibles et sécuritaires.

La vision de l'ARTM est que, en 2050, la majorité des déplacements en modes actifs et collectifs soient effectués par un mode durable. Ces objectifs témoignent de la volonté de l'ARTM 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. En 2022, l'ARTM a été très active en matière de promotion.

La phase 2 de la refonte tarifaire, en juillet, a entraîné le déploiement d'une vaste opération de communication visant à faire connaître et à expliquer les changements à la grille tarifaire, de façon à faciliter la transition. Cette opération s'est mise en branle en mai, avec des rencontres d'information publiques et un breffage destiné à la presse. Et de mai à septembre, une campagne publicitaire d'envergure a été réalisée pour présenter les nouvelles modalités et diriger le public vers le site Web de l'ARTM, qui a reçu un nombre record de visites en 2022, dépassant le cap du million. À l'automne, l'ARTM a évalué que plus de 90 % du public visé connaissait l'existence de la refonte tarifaire.

Dans une perspective différente, l'ARTM a déployé du 7 novembre au 15 décembre une campagne publicitaire visant à mettre en valeur le transport collectif et sa contribution sociale et environnementale. Cette opération, basée sur le potentiel émotif du format vidéo, déployée à la télévision et dans les réseaux sociaux, a suscité des réactions positives aussi bien dans le grand public que dans le milieu des affaires.

**ARTM** Autorité régionale de transport métropolitain  
22 novembre 2022 · 🌐

Une destination en commun: des villes plus vertes, plus fluides et plus saines pour relever les défis sociétaux dans la région métropolitaine de Montréal. 🌱

Pour en savoir plus ➔



ARTM.QUEBEC  
**Avançons avec le transport collectif**  
L'ARTM lance une campagne sur le transport collectif et son importance p...

**ARTM** Autorité régionale de transport métropolitain  
25 mai 2022 · 🌐

[Rappel] Soyez des nôtres ce soir à 19h pour la rencontre d'information webdiffusée sur la refonte tarifaire du transport collectif.

Pour avoir un rappel lors du début de la webdiffusion, sélectionnez Intéressé à l'événement.

Aucune inscription requise pour participer. ... Voir plus

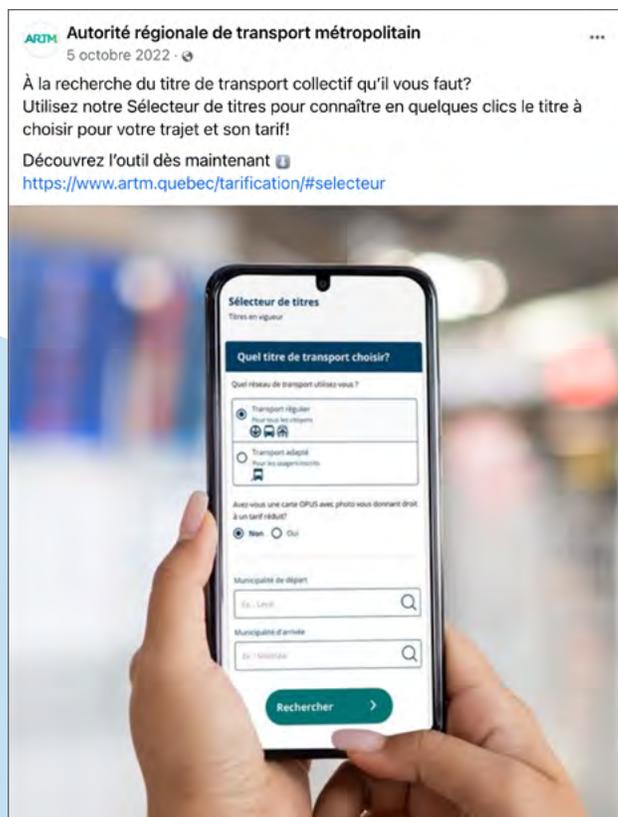


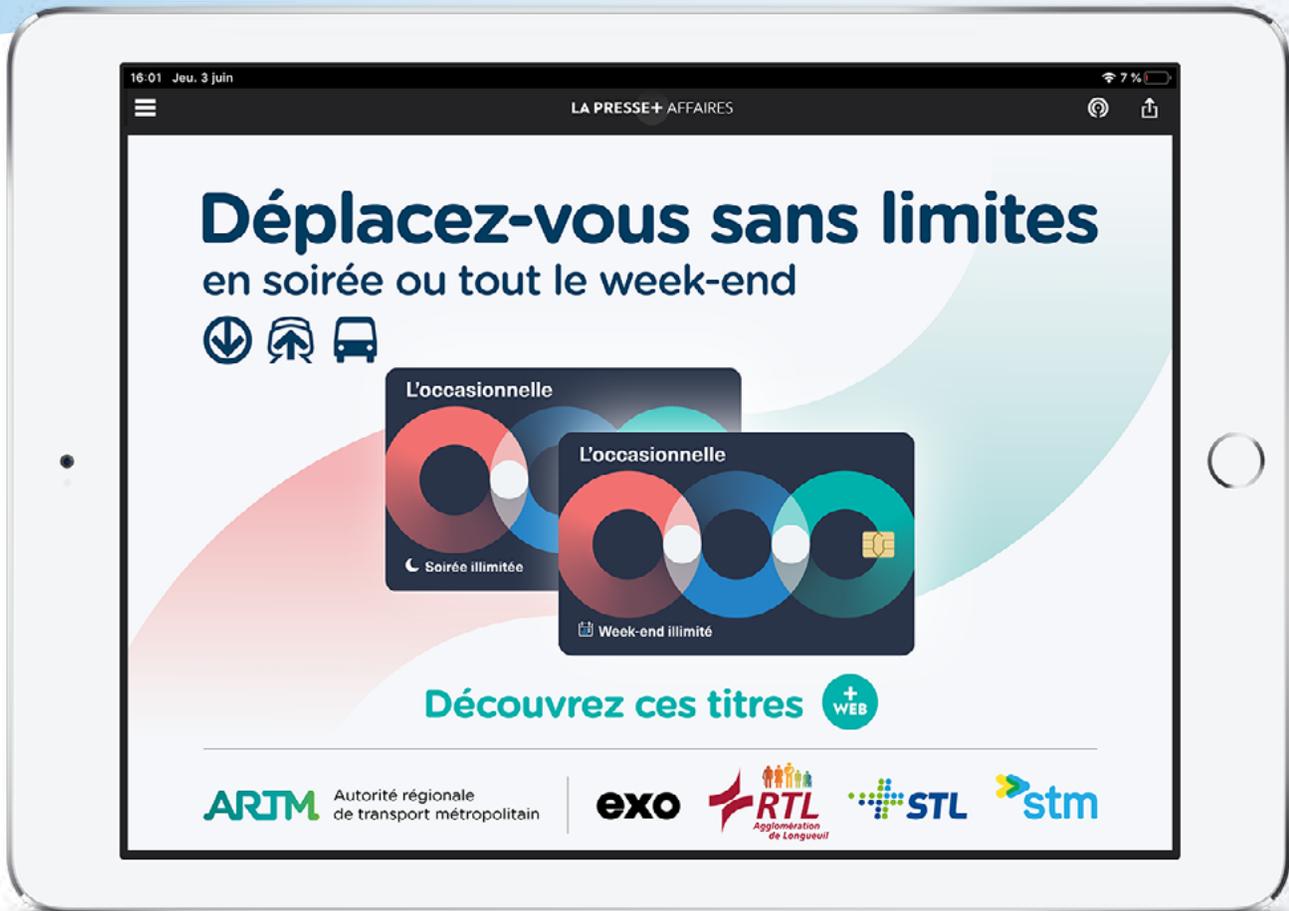
**Vos titres de transport collectif changent**

Assistez à la rencontre d'information virtuelle du 25 mai à 19 h

Parmi les autres initiatives de 2022, on note les suivantes :

- › Des campagnes annuelles, en trois vagues, faisant la promotion des titres Soirée et Weekend illimités, et de la gratuité pour les enfants de moins de 11 ans;
  - › Une campagne pour informer les usagers que les titres de transport étaient maintenant offerts sur l'application Chrono;
  - › Une campagne pour faire connaître la nouvelle fonctionnalité permettant de vérifier le contenu d'une carte OPUS ou d'une carte à puce occasionnelle à l'aide de l'application Chrono;
- › Une campagne de marketing et de relations publiques pour promouvoir le programme des navettes fluviales, lequel a connu un grand succès en 2022;
  - › La production et la promotion de quatre « balados » d'une durée totale de deux heures sur le thème de la mobilité servicielle, pour lesquelles plus de 85 000 téléchargements ont été enregistrés;
  - › Le développement et la mise en place, dans le contexte de la refonte tarifaire, d'un « sélecteur de titres », à savoir un outil simple à utiliser qui permet à un usager d'identifier rapidement les titres dont il a besoin, en fonction de ses points d'origine et de destination.





## Profitez-en ! Gratuit en tout temps pour les enfants\*

[En savoir plus](#)

**ARJM** |
 **exo** |
 **RTL** |
 **STL** |
 **stm**

\* Certaines conditions s'appliquent.

## Transport collectif

# Gratuit

## pour les enfants\*

Sortez en famille et évitez les frais de stationnement, la congestion et les pleins d'essence.

\* Certaines conditions s'appliquent.

**ARJM** Autorité régionale de transport métropolitain |
 **exo** |
 **RTL** |
 **STL** |
 **stm**



Crédit photo : Communauto

En outre, l'ARTM 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 est passé à 15 940, une augmentation de 3 000 personnes par rapport à 2021, et le nombre d'impressions, 17,5 millions, a plus que doublé. Plus de 450 publications ont été diffusées au cours de l'année.
- › Ce fut une année record pour le site Web de l'ARTM, avec 1,1 million de visites, représentant une augmentation de 74 % par rapport à l'année précédente.
- › L'application Chrono, activement promue, a fait l'objet de 255 000 téléchargements en cours d'année, pour un nombre record d'utilisateurs actifs de 136 000 en novembre 2022.

L'ARTM a également été très active auprès des parties prenantes, en intervenant directement sur 12 tribunes, en participant à 15 événements de l'industrie et en tenant quelque 25 rencontres avec des groupes représentant la société civile.

En outre, l'ARTM a intensifié ses efforts auprès de la presse, notamment par le biais d'entrevues de fond, contribuant à une forte augmentation de la visibilité médiatique.

L'ARTM 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.

L'ARTM 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 les services de vélopartage et d'autopartage pour les usagers du transport collectif.

# Gouvernance





# Le conseil d'administration

En date du 31 décembre 2022

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

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



**Patrick Savard**  
Président du conseil d'administration  
(depuis le 31 mai 2022)



**Stéphane Boyer**  
Maire  
de la Ville de Laval



**Diane Marleau**  
Économiste



**Paul Lewis**  
Professeur retraité,  
Université de Montréal



**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 et  
directrice du Département  
de sciences comptables,  
HEC Montréal



**Liette Leduc**  
Directrice principale des affaires  
juridiques – Placements privés  
et investissements d'impact,  
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



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



## Les six membres indépendants désignés par le gouvernement du Québec



**PATRICK SAVARD, ing., MBA, ASC**

**Président du conseil d'administration**

Membre depuis le 31 mai 2022

Patrick Savard est diplômé de Polytechnique Montréal et de HEC Montréal. Il est membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec et possède une certification d'administrateur de sociétés de l'Université Laval. Il cumule plus de 30 ans d'expérience dans le secteur municipal, principalement dans la région métropolitaine où il a participé, au fil de sa carrière, aux grands enjeux d'aménagement et de transport collectif en collaboration avec plusieurs partenaires, dont la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et l'ARTM.

Récipiendaire du Prix Distinction de l'Association des directeurs généraux municipaux du Québec en 2019, il a, au cours des vingt dernières années, occupé divers postes de directeur général dont ceux au sein des villes de Longueuil, Brossard, Mont-Saint-Hilaire et Lorraine où il s'est démarqué par sa vision stratégique, son engagement et sa capacité à mettre en œuvre de grands projets structurants pour la communauté.

Il a également siégé au sein de divers conseils d'administration, dont ceux de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil, de l'Office municipal d'habitation et du Musée des beaux-arts de Mont-Saint-Hilaire.



---

### ANDRÉE LAFORTUNE, FCPA

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

Membre depuis 31 mai 2017

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

Andrée Lafortune est 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<sup>e</sup> 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.



---

### JEAN-PIERRE REVÉRET

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

Membre depuis le 31 mai 2017

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

Docteur en sciences économiques et DEA en écologie appliquée, Jean-Pierre Revéret est retraité de l'Université du Québec à Montréal où il a été professeur depuis 1979. 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 été membre externe du comité « Gouvernance, éthique et développement durable » du Conseil d'administration de la STM de septembre 2014 à mai 2017 et membre du conseil scientifique du consortium de recherche sur les changements climatiques, OURANOS, de 2018 à novembre 2022.



---

## M<sup>e</sup> LIETTE LEDUC, LL.L., ASC

### **Directrice principale des affaires juridiques – Placements privés et investissements d'impact, Fonds de solidarité FTQ**

Membre depuis le 31 mai 2017

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

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

M<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Leduc a pratiqué pendant une dizaine d'années au sein de cabinets privés à Montréal.



---

## OWEN ALEXANDER ROSE

### Architecte principal, ROSE architecture

Membre depuis le 31 mai 2017

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

Owen Rose est originaire de Vancouver où il a complété un baccalauréat en administration (B.Comm) à UBC en 1993. Il habite à Montréal depuis 1996. Architecte fondateur de rose architecture, concepteur principal et professionnel agréé LEED, il complète une maîtrise en architecture de l'Université McGill en 2001 et poursuit le développement de ses connaissances en design écosensible.

Professeur invité à l'École d'architecture de l'Université de Montréal depuis 2016, monsieur Rose cumule les expériences d'implication sociale et citoyenne. Membre du conseil d'administration du Centre d'écologie urbaine de Montréal de 2004 à 2015, 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 général du commerce électronique et de la mise en marché des plateformes numériques, Québecor

Membre depuis le 19 juin 2019

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 général – 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

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

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

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

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



---

## PAUL LEWIS

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

Membre depuis le 10 novembre 2016

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

Paul Lewis est professeur retraité de l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Il a également été doyen de la Faculté de 2014 à 2018 et ensuite vice-recteur associé aux relations avec les diplômés, aux partenariats et à la philanthropie de l'Université de Montréal, de 2018 à 2021. Titulaire d'une maîtrise en planification de l'Université d'Ottawa et d'un doctorat (Ph. D.) en aménagement de l'Université de Montréal, il s'intéresse aux questions liées à la mobilité, à la planification et à la gouvernance des transports.

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

Il est membre du conseil d'administration de Vélo Québec.



---

## DIANE MARLEAU

### **Vice-présidente du conseil d'administration Économiste**

Membre depuis le 10 novembre 2016

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

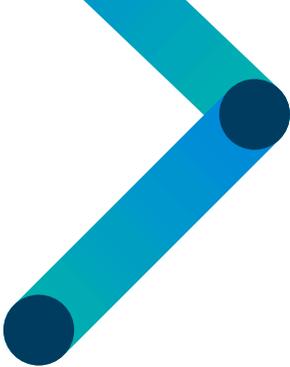
Diplômée de HEC Montréal, Diane Marleau détient une double formation en gestion et en économie. À titre d'économiste-conseil, elle œuvre depuis plus de trente-cinq ans pour une clientèle diversifiée composée d'organisations privées, d'agences publiques, de gouvernements et d'institutions de développement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

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

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

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

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



## Les cinq membres élus désignés par la CMM



---

### VALÉRIE PLANTE

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

Membre depuis le 14 décembre 2017

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

Profondément habitée par la démocratie participative, Valérie Plante propose une vision audacieuse pour Montréal. Elle s'intéresse notamment aux questions liées 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 première mairesse de Montréal lors de l'élection municipale de novembre 2017. La population montréalaise lui a confié un deuxième mandat en novembre 2021. En tant que mairesse de Montréal, Valérie Plante siège à différents conseils consultatifs et conseils d'administration. Elle est présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), présidente du Caucus des grandes villes de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), membre du CA de Montréal international, membre du CA de la Fondation Montréal inc. et membre du caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités (FCM).

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



## DENIS MARTIN

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

Membre depuis le 9 décembre 2021

Natif de Deux-Montagnes et père de deux enfants, M. Martin détient un baccalauréat en administration et une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université du Québec à Montréal.

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

Parmi ces expériences passées, M. Martin a été président de la Commission du transport de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) de 2019 à 2021. À l'Union des municipalités du Québec (UMQ), il a occupé les fonctions de membre du comité exécutif, soit de 2019 à 2021, membre du conseil d'administration du caucus des municipalités de la Métropole-Couronne-Nord de 2015 à 2021 et il a aussi présidé la Régie de police du lac des Deux-Montagnes 2021-2022.



## MARTIN DAMPHOUSSE

### Maire de la Ville de Varennes (couronne sud)

Membre depuis le 14 décembre 2017

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 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.



---

## CATHERINE FOURNIER

### Mairesse de la Ville de Longueuil

Membre depuis le 9 décembre 2021

Diplômée en sciences économiques et science politique de l'Université de Montréal, Catherine Fournier a été 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. Autrice de trois livres, dont un collectif, et chroniqueuse au magazine URBANIA, Catherine Fournier exerce la fonction de mairesse de Longueuil depuis novembre 2021. Elle est également présidente du comité exécutif de l'agglomération de Longueuil, en plus d'être membre des instances externes suivantes :

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



---

## STÉPHANE BOYER

### Maire de la Ville de Laval

Membre depuis le 9 décembre 2021

Stéphane Boyer illustre le changement de garde observé au Québec à l'occasion des dernières élections municipales. À ce chapitre, il est le plus jeune maire élu de l'histoire de Laval.

Depuis 2013, M. Boyer était conseiller municipal du district Duvernay-Pont-Viau avant d'y ajouter, en 2018, les fonctions de vice-président du comité exécutif et de maire suppléant. Il a été proclamé « 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.

Auteur, entrepreneur, politicien et personnalité engagée, M. Boyer cumule déjà de nombreuses réalisations, dont la rédaction d'un livre traitant de l'aménagement du territoire, « des quartiers sans voiture », publié cette année. Ne reculant devant rien, il a même marché du Rocher Percé au Mont-Royal, soit plus de 1 100 km, afin d'amasser des fonds et de sensibiliser la population à l'autisme.



# 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.

Au 31 décembre 2022, les membres du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines sont :

- › Liette Leduc LL.L, ASC – présidente du comité
- › Andrée Lafortune, FCPA
- › Diane Marleau
- › Jean-Pierre Revéret
- › Patrick Savard, ing., MBA, ASC – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2022, ce comité a tenu quinze (15) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le plan d'effectifs;
- › les démarches d'ajustement à la structure salariale et au régime de retraite;
- › le tableau de bord d'indicateurs destinés au conseil d'administration;
- › la formation des membres du conseil d'administration;
- › le rapport annuel 2021;
- › la nomination de certains dirigeants;
- › la révision des politiques relatives à la rémunération des employés non dirigeants et des dirigeants de l'ARTM;
- › la nomination du directeur pour le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal;
- › la révision du Règlement intérieur et du Règlement relatif à la rémunération des membres du conseil de l'ARTM;
- › le mode de fonctionnement du conseil et de ses comités;
- › la Politique de développement durable de l'ARTM;
- › le processus d'auto-évaluation du fonctionnement du conseil d'administration et des comités;
- › l'adoption du calendrier 2023 du conseil d'administration;
- › le déroulement de la séance publique du conseil d'administration;
- › le plan de travail 2023 du comité.

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

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

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

Au 31 décembre 2022, 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
- › Nicolas Marin
- › Owen Alexander Rose
- › Guillaume Tremblay, membre externe
- › Patrick Savard, ing., MBA, ASC – membre d'office (sans droit de vote ni participation au quorum)

En 2022, ce comité a tenu cinq (5) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le programme numérique de mobilité et les aspects usagers;
- › la Politique de développement durable de l'ARTM;
- › le transport adapté;
- › l'application Chrono;
- › la refonte tarifaire;
- › le plan de visibilité de l'ARTM;
- › les programmes d'abonnement;
- › la satisfaction envers le TC;
- › la Politique relative aux remboursements et aux échanges de titres de transport de l'ARTM;
- › le Règlement concernant les normes de comportement des personnes à l'égard des équipements ou infrastructures métropolitains et régissant la circulation et le stationnement.

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

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

Au 31 décembre 2022, les membres du comité de suivi des projets et des technologies sont :

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

En 2022, ce comité a tenu dix-neuf (19) 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 services avec les OPTC;

- › les ententes de continuité de services dans les municipalités hors territoire;
- › les ententes de délégation de gestion des équipements et des billetteries métropolitaines;
- › le projet structurant de transport collectif électrique reliant le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal au centre-ville;
- › le projet structurant de l'Est (PSE);
- › le service de navette fluviale pour 2022;
- › les vélos à assistance électrique en libre-service;
- › le projet de covoiturage;
- › le programme numérique de mobilité et le système intégré OPUS;
- › le plan directeur des technologies de l'information au sein de l'ARTM;
- › le remboursement des dépenses admissibles au Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes (PAUTC) dans le contexte de la pandémie de COVID-19 pour l'année 2022;
- › le programme d'investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM;
- › la billettique et la réseautique du REM;
- › le programme d'accessibilité aux stations du REM;
- › le suivi du portefeuille de projets de l'ARTM;
- › la gestion du portefeuille de projets numériques de l'ARTM;
- › les indicateurs de performance relatifs à l'offre globale de services et l'état de santé des projets.

## Le comité de vérification et des finances (CVF)

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

Au 31 décembre 2022, les membres du comité de vérification et des finances sont :

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

En 2022, ce comité a tenu douze (12) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le budget 2023;
- › le cadre financier 2023-2027;
- › les résultats financiers 2022;
- › la préparation et l'audit des états financiers 2021;
- › la gestion de la trésorerie de l'ARTM;
- › la revue des litiges de l'ARTM;
- › l'impact de la COVID-19 sur les services de transport collectif;
- › la Politique de financement;
- › la grille tarifaire 2022;
- › la gestion des risques, dont le cyberrique;
- › la couverture d'assurance de l'ARTM;

- › les prévisions financières du REM;
- › la revue des contrats octroyés de gré à gré;
- › la tarification sociale;
- › la refonte tarifaire;
- › l'évolution de l'achalandage;
- › la Politique relative à la gestion intégrée des risques de l'ARTM.

## La tenue de rencontres de comités conjoints ou élargis

Certains sujets touchent le mandat de plus d'un comité et sont alors discutés au cours de rencontres conjointes des comités concernés ou de comités élargis afin de réunir une expertise variée apportée par les membres.

Ces rencontres ont porté notamment sur les sujets suivants :

- › les ententes de services de transport collectif entre l'ARTM et les OPTC;
- › les indicateurs de performance de l'ARTM;
- › le Programme des immobilisations 2023-2032;
- › les orientations et normes d'organisation des services de transport collectif pour la préparation des plans de desserte;
- › post-COVID-19 : les orientations de la stratégie de relance des services de transport collectif;
- › l'enquête Perspectives mobilité 2021 et l'analyse des impacts de la pandémie sur la mobilité des personnes;
- › le Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035 de l'Autorité (modification suivant l'avis de non-conformité).

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

	CONSEIL D'ADMINISTRATION	SÉANCE PUBLIQUE	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT/ÉLARGI	REVENU (\$)*
Boyer Stéphane	13/15	1/1	-	-	-	-	-	19 109,29 \$
Damphousse Martin	12/15	1/1	-	-	4/5	-	-	24 453,33 \$
Demers Marc**	-	-	-	-	-	-	-	2 117,26 \$
Deschamps Chantal**	-	-	-	-	-	-	-	2 071,26 \$
El-Geneidy Ahmed	15/15	1/1	-	-	5/5	-	3/3	30 096,33 \$
Fournier Catherine	13/15	1/1	-	-	-	-	-	19 109,32 \$
Lafortune Andrée	14/15	1/1	18/19	12/12	-	14/15	5/6	63 364,17 \$
Laperle Pierrette	4/4	-	-	-	1/1	-	0/1	14 219,73 \$
Leduc Liette	15/15	1/1	-	-	-	15/15	-	37 827,17 \$
Lewis Paul	14/15	1/1	15/19	7/12	-	-	6/6	43 025,33 \$
Marin Nicolas	14/15	1/1	-	9/12	5/5	-	4/4	36 746,33 \$
Marleau Diane	15/15	1/1	19/19	12/12	-	15/15	6/6	66 374,17 \$
Martin Denis	15/15	1/1	-	-	-	-	-	20 433,29 \$
Parent Sylvie**	-	-	-	-	-	-	-	2 282,26 \$
Plante Valérie	14/15	1/1	-	-	-	-	-	22 530,23 \$
Revéret Jean-Pierre	14/15	1/1	-	11/12	5/5	15/15	6/6	54 675,17 \$
Rose Owen Alexander	15/15	1/1	19/19	-	5/5	-	5/5	44 993,33 \$
Savard Patrick***	8/8	-	6/9	4/6	1/2	5/5	1/1	-
Shedleur Pierre	7/7	-	10/10	6/6	3/3	10/10	5/5	60 410,02 \$

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

\*\* Rémunération octroyée en 2022 liée à un ajustement comme prévu au décret 730-2022 adopté par le gouvernement du Québec le 27 avril 2022.

\*\*\* Rémunération à compter du 15 octobre 2023 comme prévu au décret 729-2022 adopté par le gouvernement du Québec le 27 avril 2022.

# L'équipe de direction

En date du 31 décembre 2022

## Le comité de direction



**Benoît Gendron**  
Directeur général



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



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



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



**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



**Houda Slaoui**  
Directrice exécutive,  
Planification stratégique,  
tarification et financement



**Philippe Dubé**  
Directeur principal,  
Relations avec les partenaires



**Ian Marineau**  
Directeur,  
Ressources humaines

## Rémunération globale des dirigeants

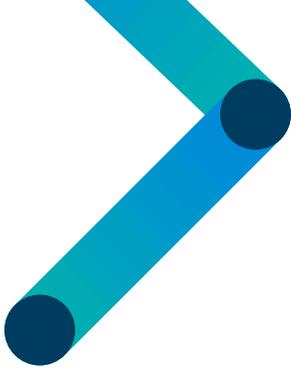
	REVENU D'EMPLOI 2022	ASSURANCES (cotisation de l'employeur)	RÉGIME RETRAITE (cotisation de l'employeur)	VACANCES
<b>Benoît Gendron</b> Directeur général*	312 173 \$	1 621 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	N/A	6 semaines/an
<b>Marc Blanchet</b> Directeur exécutif Projets, infrastructures et systèmes de transport en commun	233 102 \$	3 776 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	18 304 \$ À cotisation déterminée	6 semaines/an
<b>Robert Guertin</b> Secrétaire général et directeur exécutif Affaires corporatives, juridiques et immobilières	215 977 \$	620 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	17 278 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an
<b>Sylvain Perras</b> Directeur exécutif Technologies de l'information	212 961 \$	6 383 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	17 037 \$ À cotisation déterminée	5 semaines/an
<b>Michel Lemay</b> Directeur exécutif Affaires publiques, marketing et expérience client	212 627 \$	6 018 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	17 010 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an
<b>Annie Schanzenbach</b> Directrice exécutive Finances et trésorerie	212 165 \$	4 515 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	16 973 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an
<b>Houda Slaoui</b> Directrice exécutive** Planification stratégique, tarification et financement	185 507 \$	3 820 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	7 980 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an
<b>Ludwig Desjardins</b> Directeur exécutif*** Modélisation, organisation et développement des réseaux	160 769 \$	1 509 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	8 769 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an

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

\*\* Depuis le 31 janvier 2022

\*\*\* Depuis le 21 février 2022

N/A : non applicable



## Accès à l'information

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

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

L'ARTM a reçu 21 demandes d'accès à l'information en 2022. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes :

DEMANDES REÇUES	21
Acceptées en totalité	12
Acceptées partiellement	1
Refusées ou document inexistant	7
Qui relèvent d'un autre organisme public	1

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 2022, l'ARTM a répondu dans une moyenne de 14 jours.

## Code d'éthique

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



# Les états financiers consolidés

De l'exercice terminé  
le 31 décembre 2022





# Table des matières

<b>Rapport de la direction</b>	<b>63</b>
<b>Rapport de l'auditeur indépendant</b>	<b>64</b>
<b>État consolidé des résultats et excédent accumulé</b>	<b>68</b>
<b>Déficit de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales</b>	<b>69</b>
<b>État consolidé de la situation financière</b>	<b>70</b>
<b>État consolidé des flux de trésorerie</b>	<b>71</b>
<b>État consolidé de la variation de la dette nette</b>	<b>72</b>
<b>Renseignements complémentaires</b>	<b>91</b>

Les états financiers sont audités par la firme RCGT et les honoraires versés au cours de l'exercice s'élèvent à 228 K\$, incluant les taxes.

# Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (« ARTM »), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022, ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation. Les états financiers consolidés contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel et d'estimations, et leur présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers consolidés donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'ARTM.

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

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

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



---

**Benoît Gendron**

Directeur général



---

**Annie Schanzenbach, CPA, CA**

Directrice exécutive  
Finances et trésorerie

Montréal, le 27 avril 2023

## 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 2022 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 2022 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 7, portent sur l'établissement du déficit de l'exercice et sur la ventilation du déficit accumulé à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

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

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

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

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

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

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.<sup>1</sup>*

Montréal  
Le 27 avril 2023

---

<sup>1</sup> CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A117472

# État consolidé des résultats et excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2022

[en milliers de dollars]	Budget 2022	2022	2021
<b>REVENUS</b>			
Revenus tarifaires	675 170	640 941	446 769
Contributions municipales [note 3]	900 578	904 264	878 810
Subventions de fonctionnement [note 4]	236 789	278 555	218 524
Subventions des projets d'immobilisations [note 5]	96 014	31 155	50 891
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 6]	197 834	292 743	478 211
Soutien à l'ARTM	299 148	–	95 000
Subventions mesures d'atténuation Réseau express métropolitain [note 7]	16 181	6 927	6 052
Contributions des automobilistes [note 8]	149 383	149 016	148 456
Autres revenus [note 9]	46 811	56 975	47 559
<b>Total des revenus</b>	<b>2 617 908</b>	<b>2 360 576</b>	<b>2 370 272</b>
<b>CHARGES</b>			
Ententes de services			
<i>Contrats de services [note 10]</i>	2 304 243	2 273 030	2 177 425
<i>Équipements métropolitains</i>	30 805	19 185	16 530
<i>Billetteries métropolitaines</i>	4 433	3 372	2 822
<i>Express métropolitain</i>	4 479	6 933	6 494
<i>Mesures d'atténuation [note 11]</i>	69 472	59 036	45 862
	2 413 432	2 361 556	2 249 133
Frais d'administration	33 155	31 290	26 223
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	85 449	46 763	31 922
Autres frais	29 436	31 051	21 795
<b>Total des charges</b>	<b>2 561 472</b>	<b>2 470 660</b>	<b>2 329 073</b>
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>56 436</b>	<b>(110 084)</b>	<b>41 199</b>
<b>Excédent accumulé au début de l'exercice</b>		<b>456 793</b>	<b>415 594</b>
<b>Excédent accumulé à la fin de l'exercice</b>		<b>346 709</b>	<b>456 793</b>

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

Les renseignements complémentaires présentent le détail des charges par objet.

# Déficit de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2022

[en milliers de dollars]	Budget 2022	2022	2021
<b>FONCTIONNEMENT</b>			
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>56 436</b>	<b>(110 084)</b>	<b>41 199</b>
Moins revenus d'investissement	(80 225)	(28 363)	(55 663)
<b>Déficit de fonctionnement avant conciliation</b>	<b>(23 789)</b>	<b>(138 447)</b>	<b>(14 464)</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Amortissement	23 780	22 683	16 279
Perte de cession	80	2	89
<b>Prêts et placements</b>			
Produit de cession	–	8	166
Gain sur cession	–	(8)	(62)
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	2 609	7 102	1 976
Remboursement de la dette à long terme	(6 508)	(7 972)	(5 271)
<b>Affectations</b>			
Activités d'investissement	(8 255)	(3 366)	(1 539)
Réserves financières et fonds réservés	10 806	21 131	905
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté	1 277	–	–
<b>Déficit de fonctionnement à des fins fiscales [note 24]</b>	<b>–</b>	<b>(98 867)</b>	<b>(1 921)</b>
<b>INVESTISSEMENT</b>			
<b>Revenus d'investissement</b>	<b>80 225</b>	<b>28 363</b>	<b>55 663</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Acquisitions	(127 413)	(87 862)	(80 921)
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	29 336	23 322	15 212
<b>Affectations</b>			
Activités de fonctionnement	8 255	3 366	1 539
Réserves financières et fonds réservés	9 597	2 850	60
<b>Déficit d'investissement à des fins fiscales</b>	<b>–</b>	<b>(29 961)</b>	<b>(8 447)</b>

# État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre

[en milliers de dollars]	2022	2021
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	103 267	71 627
Placements temporaires [note 13]	–	150 000
Débiteurs [note 14]	677 905	626 687
	<b>781 172</b>	<b>848 314</b>
<b>PASSIFS</b>		
Emprunts temporaires [note 15]	119 735	62 000
Créditeurs et charges à payer [note 16]	222 385	139 629
Revenus reportés	37 426	26 242
Subventions reportées	441 039	488 855
Dettes à long terme [note 17]	226 185	225 358
	<b>1 046 770</b>	<b>942 084</b>
<b>Dette nette</b>	<b>(265 598)</b>	<b>(93 770)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations corporelles [note 18]	413 748	348 571
Autres actifs non financiers [note 19]	198 559	201 992
	<b>612 307</b>	<b>550 563</b>
<b>Excédent accumulé [note 20]</b>	<b>346 709</b>	<b>456 793</b>

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

Obligations et droits contractuels [note 22]

Éventualités [note 23]

Événements postérieurs à la date de clôture [note 24]



**Benoît Gendron**

Directeur général



**Patrick Savard, ing. MBA, ASC**

Président du conseil d'administration

# État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2022

[en milliers de dollars]	2022	2021
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent (déficit) de l'exercice	(110 084)	41 199
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	22 683	16 279
Perte sur disposition d'immobilisations	2	89
Gain sur disposition de placements	(8)	(62)
Amortissement des frais d'émission	210	160
Variation de l'incitatif à la location reporté	(50)	(50)
	<b>(87 247)</b>	<b>57 615</b>
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(51 218)	(127 805)
Créditeurs et charges à payer	61 050	(39 030)
Revenus reportés	11 184	6 073
Subventions reportées	(47 816)	79 427
Stocks	–	5
Dépôt pour acquisition d'immobilisations	(2 186)	–
Autres actifs financiers	5 619	(6 159)
	<b>(110 614)</b>	<b>(29 874)</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>		
Acquisitions	(66 106)	(96 378)
	<b>(66 106)</b>	<b>(96 378)</b>
<b>ACTIVITÉS DE PLACEMENT</b>		
Produit de cession	8	166
Variation nette des placements temporaires	150 000	(109 230)
	<b>150 008</b>	<b>(109 064)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Émission de dettes long terme	23 788	127 889
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(346)	(782)
Remboursement des dettes à long terme	(22 825)	(14 258)
Variation nette des emprunts temporaires	57 735	62 000
	<b>58 352</b>	<b>174 849</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>31 640</b>	<b>(60 467)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice</b>	<b>71 627</b>	<b>132 094</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>103 267</b>	<b>71 627</b>

Les intérêts payés sur les dettes à long terme s'établissent à 5 902 \$ (4 737 \$ en 2021).

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 2022

[en milliers de dollars]	Budget 2022	2022	2021
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>56 436</b>	<b>(110 084)</b>	<b>41 199</b>
<b>Variation des immobilisations</b>			
Acquisitions	(127 413)	(87 862)	(80 921)
Amortissement	23 780	22 683	16 279
Perte de cession	80	2	89
	<b>(103 553)</b>	<b>(65 177)</b>	<b>(64 553)</b>
Variation des stocks de fournitures	-	-	5
Variation des autres actifs non financiers	-	3 433	(6 159)
	-	<b>3 433</b>	<b>(6 154)</b>
<b>Variation de la dette nette</b>	<b>(47 117)</b>	<b>(171 828)</b>	<b>(29 508)</b>
<b>Dette nette au début de l'exercice</b>		<b>(93 770)</b>	<b>(64 262)</b>
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>		<b>(265 598)</b>	<b>(93 770)</b>

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 1. STATUTS ET OBJECTIFS DE L'ENTITÉ

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

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

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

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

### 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 le 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'ARTM et de l'organisme qu'elle contrôle, soit 9227-9702 Québec inc., détenu en totalité. Les transactions interorganismes et les soldes réciproques sont éliminés.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

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

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

### Comptabilisation des revenus

#### Revenus tarifaires

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

#### Contributions des automobilistes

Les contributions des automobilistes sont 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 2022

(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 charges à l'état consolidé des résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les mesures d'atténuation sont des mesures temporaires pour pallier l'impact des travaux de chantiers majeurs sur la circulation. La période d'amortissement de ces mesures est établie sur la durée prévue de la mesure, tant qu'elle ne dépasse pas la durée de vie utile estimative de chacun des actifs visés.

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

Les immobilisations sont amorties, en fonction de leur durée de vie utile estimative moins leur valeur résiduelle, selon la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes :

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(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'ARTM à fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont constatées à titre de charges à l'état consolidé des résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

### *Régime de retraite à cotisations déterminées*

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

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

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 4. SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT

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

#### **Contribution du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable**

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

#### **Programme de subvention au transport adapté (« PSTA »)**

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

#### **Contribution du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation**

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

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

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

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

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

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

Les revenus de subventions s'établissent comme suit :

	2022	2021
PADTC	175 855	131 679
PSTA	64 473	63 021
Contribution aux mesures d'atténuation	33 884	22 890
Navettes fluviales et autres	4 343	934
	<b>278 555</b>	<b>218 524</b>

## 5. SUBVENTIONS DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS

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

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

### Montréal en commun

L'ARTM 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.

## 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'ARTM a reçu 247 177 \$ pour un encaissement cumulatif de 1 413 979 \$. Un montant de 292 743 \$ (478 211 \$ en 2021) 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 charges admissibles incluses dans les contrats de services des OPTC. L'excédent des sommes cumulatives encaissées sur les revenus constatés de 165 926 \$ est présenté dans les subventions reportées.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 7. 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 par la CDPQ Infra en vertu d'une entente et d'une convention d'aide financière convenues avec l'ARTM.

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.

### 8. CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES

	2022	2021
Immatriculation (A)	62 534	63 972
Taxes sur les carburants (B)	86 482	84 484
	<b>149 016</b>	<b>148 456</b>

#### (A) Immatriculation

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

#### (B) Taxes sur les carburants

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

### 9. AUTRES REVENUS

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

### 10. CONTRATS DE 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'ARTM conclut des ententes avec chaque OPTC sur les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence.

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

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

	Exploitation	Immobilisations	Total 2022	Total 2021
Société de transport de Montréal (STM)	1 344 961	193 907	1 538 868	1 491 305
Réseau de transport métropolitain (RTM)	379 816	37 938	417 754	391 745
Réseau de transport de Longueuil (RTL)*	155 845	6 929	162 774	151 540
Société de transport de Laval (STL)	142 783	4 552	147 335	140 834
Navettes fluviales	5 327	–	5 327	972
Autres	972	–	972	1 029
	<b>2 029 704</b>	<b>243 326</b>	<b>2 273 030</b>	<b>2 177 425</b>

\* Incluent une provision d'un montant de 5 084 \$ à la suite de la non-signature de l'entente de services 2022.

## 11. MESURES D'ATTÉNUATION

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

	2022	2021
Réseau express métropolitain	22 789	23 137
Autres mesures	36 247	22 725
	<b>59 036</b>	<b>45 862</b>

Les montants de 2022 incluent une provision de 5 921 \$ du RTL à la suite de la non-signature de l'entente de services 2022.

## 12. RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

L'ARTM 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'ARTM constatées en charge à l'état consolidé des résultats de l'exercice s'élèvent à 980 \$ (790 \$ en 2021).

## 13. PLACEMENTS TEMPORAIRES

Au 31 décembre 2022, l'ARTM n'avait aucun placement temporaire. En 2021, ils portaient intérêt à un taux effectif de 0,55 %.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 14. DÉBITEURS

	2022	2021
Ministère des Transports du Québec et de la Mobilité durable (« MTMD »)	598 322	551 257
Gouvernement du Québec	36 150	36 413
Municipalités	35 061	35 981
OPTC	5 880	–
Gouvernement du Canada	19	–
Autres	2 473	3 036
	<b>677 905</b>	<b>626 687</b>

### 15. EMPRUNTS TEMPORAIRES

L'ARTM 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 2021). 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 2021).

Au 31 décembre 2022, le solde de la facilité de crédit d'exploitation s'établit à 63 000 \$ (62 000 \$ en 2021).

Depuis 2022, l'ARTM dispose, pour financer temporairement la part subventionnée par le MTMD de ses projets d'investissement prévus au Plan d'immobilisations en transport collectif 2022-2027, d'une marge de crédit temporaire pour un montant maximal de 195 858 \$ auprès de Financement-Québec d'ici le 30 septembre 2023. Le taux d'intérêt sur les emprunts temporaires correspond au taux moyen des bons du Trésor du Québec, dont l'échéance est de 91 jours suivant leur date d'émission, majoré des frais de gestion de 0,02 %.

Au 31 décembre 2022, le solde de la marge de crédit temporaire s'établit à 56 735 \$.

### 16. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2022	2021
Fournisseurs et charges à payer	179 968	103 011
Subventions à remettre au MTMD	20 361	20 361
Redevances REM	10 431	7 624
Autres	11 625	8 633
	<b>222 385</b>	<b>139 629</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 17. DETTES À LONG TERME

En vertu du PAGTCP, le MTMD s'est engagé à verser à l'ARTM une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement des dettes, capital et intérêts. Pour certains remboursements, l'ARTM accepte que le versement de la subvention soit transmis directement au prêteur. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTMD visant le remboursement de ces dettes a atteint 14 848 \$ de capital (8 986 \$ en 2021), dont 10 281 \$ (4 591 \$ en 2021) ont été payés directement par le MTMD au prêteur. Le montant de la subvention du MTMD visant le remboursement des intérêts a atteint 4 619 \$ (3 020 \$ en 2021).

Les dettes suivantes portent intérêt à taux fixe :

	2022	2021
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 %	–	209
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – échéance en 2024	3 402	4 973
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – échéance en 2025	1 443	1 971
Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – échéance en 2024	1 137	1 856
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 2,911 % et 3,000 %	–	2 317
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,510 % et 3,645 % – échéances variant entre 2023 et 2042	6 428	6 923
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – échéance en 2025	1 493	1 966
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – échéance en 2026	6 709	8 303
Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 2,158 % et 2,886 % – échéances variant entre 2026 et 2036	8 480	9 501
Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3,000 % et 3,031 % – échéances variant entre 2028 et 2033	16 302	17 751
Billets à payer, émis en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,247 % et 2,548 % – échéance en 2029	18 999	21 713
Obligations à payer, émises en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,4 % et 2,6 % – échéance en 2024	5 135	6 258
Obligations à payer, émises en 2020, avec taux d'intérêt variant de 0,7 % à 2,2 % – échéance en 2025	12 083	13 480
Billets à payer, émis en 2021, avec taux d'intérêt variant entre 2,577 % et 2,757 % – échéance en 2041	107 043	112 677
Obligations à payer, émises en 2021, avec taux d'intérêt variant de 0,75 % à 1,75 % – échéance en 2026	13 748	15 212
Obligations à payer, émises en 2022, avec taux d'intérêt variant de 4,70 % à 4,95 % – échéance en 2027	23 788	–
	<b>226 190</b>	<b>225 110</b>
Frais d'émission et de gestion des dettes à long terme reportés	(1 606)	(1 470)
Allocation forfaitaire pour amélioration locative, actualisée au taux de 3,95 %, échéance en 2033	1 584	1 696
Frais d'émission financés à long terme	17	22
	<b>226 185</b>	<b>225 358</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

	Dette totale		Subventionnée par MTMD	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2023	26 008	6 300	14 398	4 168
2024	25 106	5 469	14 222	3 728
2025	26 719	4 756	12 187	3 330
2026	27 910	4 174	11 765	3 012
2027	25 377	3 485	10 587	2 708
2028 et années suivantes	95 070	16 841	92 673	16 187
	<b>226 190</b>	<b>41 025</b>	<b>155 832</b>	<b>33 133</b>

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

	Capital	Intérêts
2023	117	60
2024	122	56
2025	127	51
2026	132	46
2027	137	40
2028 et années suivantes	949	118
	<b>1 584</b>	<b>371</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts				
Classe d'actifs	Solde d'ouverture	Acquisitions	Disposition	Solde de clôture
Bâtiments	118 886	65 956	–	184 842
Infrastructures	143 460	89 383	–	232 843
Équipements	9 230	2 041	–	11 271
Informatique et téléphonie	47 380	6 127	(206)	53 301
Terrains	23 068	–	–	23 068
Immobilisations en cours	159 412	(75 645)	(2)	83 765
	<b>501 436</b>	<b>87 862</b>	<b>(208)</b>	<b>589 090</b>

Amortissements cumulés				
Classe d'actifs	Solde d'ouverture	Augmentation	Disposition	Solde de clôture
Bâtiments	43 209	4 521	–	47 730
Infrastructures	65 389	14 255	–	79 644
Équipements	7 227	703	–	7 930
Informatique et téléphonie	37 040	3 204	(206)	40 038
	<b>152 865</b>	<b>22 683</b>	<b>(206)</b>	<b>175 342</b>

Valeur comptable nette			
Classe d'actifs	2022		2021
Bâtiments	137 112		75 677
Infrastructures	153 199		78 071
Équipements	3 341		2 003
Informatique et téléphonie	13 263		10 340
Terrains	23 068		23 068
Immobilisations en cours	83 765		159 412
	<b>413 748</b>		<b>348 571</b>

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les crédettes et charges à payer représentent 32 104 \$ (10 348 \$ au 31 décembre 2021).

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 19. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2022	2021
Dépôt pour acquisition d'immobilisations	61 850	59 664
Frais payés d'avance – REM	135 550	135 550
Frais payés d'avance – autres	1 159	6 778
	<b>198 559</b>	<b>201 992</b>

Dans le cadre du projet du REM, l'ARTM 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.

### 20. EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2022	2021
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté [note 24]	(96 972)	1 831
Réserves financières et fonds réservés	170 992	194 972
Dépenses constatées à pourvoir	(19 988)	(15 288)
Financement des investissements en cours	(60 335)	(30 310)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	353 012	305 588
	<b>346 709</b>	<b>456 793</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 21. 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'ARTM, 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'ARTM à subir une perte financière. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses créances. Au 31 décembre 2022, l'ARTM considère que ces parties seront en mesure de s'acquitter de leurs obligations, puisqu'elle traite majoritairement avec des instances municipales et gouvernementales.

#### Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'ARTM éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses dettes à long terme et de ses créditeurs et charges à payer. Au 31 décembre 2022, l'ARTM 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'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison des taux fixes et variables de ses emprunts à court et à long terme.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

## 22. OBLIGATIONS ET DROITS CONTRACTUELS

### Mesures d'atténuation de la construction du REM

Au 31 décembre 2022, l'ARTM s'est engagée, en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de mesures d'atténuation, pour des infrastructures temporaires totalisant 3 360 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2024. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2023	3 017
2024	343
	<b>3 360</b>

### REM

En mars 2018, l'ARTM s'est engagée, en vertu d'une entente contractuelle, à rémunérer l'offre de service de transport du REM selon un tarif payable par passager-kilomètre de soixante-douze cents (0,72 \$) avec indexation annuelle à partir de la mise en service du premier segment 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 115 % de l'achalandage prévu dans le scénario de base d'achalandage projeté pour l'année concernée. Le tarif payable est escompté de 20 % pour tout achalandage réel en passagers-kilomètres supérieur au seuil de 115 % pour les passagers-kilomètres au-dessus de ce seuil jusqu'à concurrence de 140 % de l'achalandage prévu au scénario de base d'achalandage projeté pour l'année concernée. Pour tout achalandage réel en passagers-kilomètres supérieur au seuil de 140 %, le tarif payable pour les passagers-kilomètres au-dessus de ce seuil équivaut au revenu réel réalisé par passager-kilomètre par l'ARTM pour l'année concernée.

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

2023	102 100
2024	164 900
2025	586 600
2026	604 700
2027	641 000
	<b>2 099 300</b>

Selon une entente entre le gouvernement du Québec et l'ARTM, il est prévu que la rémunération du REM soit financée par une compensation des taxes non récupérables appliquées à la rémunération, les revenus tarifaires affectés au REM, une contribution de base de l'ARTM à 15 000 \$ pendant la mise en service partielle et à 30 000 \$ lors de la mise en service complète (le montant sera indexé chaque année à partir de 2023) et que la part résiduelle soit prise en charge à 85 % par le gouvernement du Québec et à 15 % par les municipalités desservies.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### Baux à long terme

L'ARTM s'est engagée par baux, qui viennent à échéance jusqu'en 2067, à verser une somme de 177 552 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2023	8 266
2024	7 675
2025	6 818
2026	6 639
2027 et années suivantes	148 154
	<b>177 552</b>

### Autres contrats

L'ARTM s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2026, à verser une somme de 49 269 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2023	37 130
2024	5 880
2025	5 742
2026	517
	<b>49 269</b>

### Développement des immobilisations

L'ARTM s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations totalisant 193 676 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2027. Pour ces investissements en immobilisations, le MTMD s'est engagé auprès de l'ARTM à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2023	86 975
2024	61 007
2025	26 876
2026	16 756
2027	2 062
	<b>193 676</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### Droits contractuels

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

2023	23 707
2024	20 287
2025	10 143
2026	12 567
2027	1 546
	<b>68 250</b>

## 23. ÉVENTUALITÉS

### Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés à l'ARTM est estimé à 1 509 419 \$. Ces réclamations résultent notamment d'une première action collective dont la somme des dommages-intérêts réclamée est estimée à 1 500 000 \$. Quant au solde des réclamations totalisant 9 419 \$, il est constitué de recours entrepris contre l'ARTM par des personnes morales et physiques incluant la seconde action collective. Au 31 décembre 2022, l'ARTM 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<sup>er</sup> juin 2017, l'ARTM et le RTM ont été substitués à l'AMT dans ce litige, conformément aux règles de transition prévues par la loi. Le 26 mai 2017, la Cour a autorisé l'exercice de cette action collective. Aucune provision n'a été prise quant à celle-ci, puisque le montant de dommages-intérêts que l'ARTM pourrait être appelée à verser advenant que sa responsabilité soit établie ne peut être estimé de façon fiable, ni d'ailleurs la probabilité que cette responsabilité de l'ARTM soit effectivement établie.

D'autre part, une seconde action collective a été intentée et la Cour supérieure du Québec a partiellement autorisé le 1<sup>er</sup> 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'ARTM 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'ARTM pourrait être appelée à verser advenant que sa responsabilité soit établie ne peut être estimé de façon fiable, ni d'ailleurs la probabilité que cette responsabilité de l'ARTM soit effectivement établie.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2022

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 24. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

#### Convention d'aide financière de 100 000 \$

En vertu du décret 1489-2022 du 3 août 2022, le Conseil des ministres a autorisé la ministre des Transports à verser une aide financière additionnelle maximale de 100 000 \$ à l'ARTM, au cours de l'exercice financier 2022-2023, pour le financement du transport collectif dans la région métropolitaine. De plus, les conditions et les modalités de versement de cette aide financière devaient être prévues dans une convention d'aide financière à être conclue entre la ministre des Transports et l'ARTM, laquelle comprend des conditions substantiellement conformes à celles prévues en annexe à la recommandation ministérielle du décret et inclus une clause qui indique que le versement est conditionnel à l'acceptation par le Ministère des conditions détaillées dans la convention d'aide financière.

Pour diverses raisons, la convention d'aide financière prévue au décret n'a pas été entérinée ni signée par les deux parties avant le 31 décembre 2022, de telle sorte qu'en vertu des Normes comptables canadiennes pour le secteur public, l'ARTM ne peut pas constater ce revenu de 100 000 \$ à ses états financiers 2022. En conséquence, l'ARTM a terminé son année financière 2022 en déficit.

En vertu de la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*, ce déficit doit constituer la première dépense du Budget 2023. Ainsi, il a été convenu que l'aide financière de 100 000 \$ sera inscrite à titre de revenu en 2023 à condition que les critères de constatations soient rencontrés.

#### Ententes auprès des OPTC

Le 23 février 2023, le conseil d'administration de l'ARTM a autorisé des engagements financiers de l'exercice 2023, auprès des OPTC, pour les éléments suivants : 2 400 414 \$ pour leur prestation de services de transport collectif incluant les mesures d'atténuation, 32 099 \$ pour leur prestation de services de transport collectif et la gestion des équipements délégués au titre des mesures d'atténuation de la construction du REM, 42 457 \$ pour la gestion des billetteries et équipements délégués incluant les mesures d'atténuation et 3 488 \$ au RTL pour ses prestations de services de transport collectif de personnes de l'Express métropolitain Chevrier.

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

Selon la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, il est prévu que l'ARTM doive acquérir les équipements et infrastructures appartenant aux OPTC qui ont un caractère métropolitain. Le contrat de transfert des actifs devra préciser la date et les modalités de transfert du bien. L'ARTM devra acquérir ces actifs à la valeur comptable nette, déduction faite de toute aide gouvernementale reçue. Inversement, les actifs auparavant désignés comme 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 2022, certaines cessions d'actifs n'ont pas encore été réalisées, mais il est prévu que l'ARTM transfère des actifs. Elle recevra aussi, par voie de transfert, divers actifs des OPTC.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2022

[en milliers de dollars]	Budget 2022	2022	2021
<b>FRAIS D'ADMINISTRATION</b>			
Salaires et charges sociales	18 344	16 770	16 394
Honoraires professionnels	5 617	3 192	2 649
Services informatiques	2 830	5 398	2 204
Loyer	4 060	3 558	3 449
Autres charges	2 304	2 372	1 527
	<b>33 155</b>	<b>31 290</b>	<b>26 223</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN</b>			
Salaires et charges sociales	7 123	4 983	2 409
Ventes et perceptions	29 931	21 977	18 051
Frais de développement et études	20 783	9 494	4 142
Communication et marketing	3 236	2 910	1 272
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 296	1 251	1 279
Services informatiques	1 816	2 837	304
Enquêtes et sondages	1 783	344	421
Autres charges	18 465	2 967	3 066
Plan des initiatives de développement du transport collectif	1 016	-	978
	<b>85 449</b>	<b>46 763</b>	<b>31 922</b>
<b>AUTRES FRAIS</b>			
Amortissement	23 780	22 683	16 279
Intérêts et frais bancaires	634	2 256	619
Frais de financement	5 022	6 112	4 897
	<b>29 436</b>	<b>31 051</b>	<b>21 795</b>

# Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2022

[en milliers de dollars]	Budget 2022	2022	2021
Rémunération	21 457	18 526	16 043
Charges sociales	4 011	3 227	2 760
Biens et services	2 506 530	2 417 937	2 288 425
Frais de financement	5 614	8 285	5 477
Amortissement des immobilisations	23 780	22 683	16 279
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	80	2	89
	<b>2 561 472</b>	<b>2 470 660</b>	<b>2 329 073</b>

# Renseignements complémentaires – État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2022

[en milliers de dollars]	Budget	ARTM	9227-9702 Québec inc.	Consolidation
<b>REVENUS</b>				
Revenus tarifaires	675 170	640 941	–	640 941
Contributions municipales [note 3]	900 578	904 264	–	904 264
Subventions de fonctionnement [note 4]	236 789	278 555	–	278 555
Subventions des projets d'immobilisations [note 5]	96 014	31 155	–	31 155
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 6]	197 834	292 743	–	292 743
Soutien à l'ARTM	299 148	–	–	–
Subventions mesures d'atténuation				
Réseau express métropolitain [note 7]	16 181	6 927	–	6 927
Contributions des automobilistes [note 8]	149 383	149 016	–	149 016
Autres revenus [note 9]	46 811	51 370	5 622	56 975
<b>Total des revenus</b>	<b>2 617 908</b>	<b>2 354 971</b>	<b>5 622</b>	<b>2 360 576</b>
<b>CHARGES</b>				
Ententes de services				
<i>Contrats de services [note 10]</i>	2 304 243	2 273 030	–	2 273 030
<i>Équipements métropolitains</i>	30 805	19 185	–	19 185
<i>Billetteries métropolitaines</i>	4 433	3 372	–	3 372
<i>Express métropolitain</i>	4 479	6 933	–	6 933
<i>Mesures d'atténuation [note 11]</i>	69 472	59 036	–	59 036
	2 413 432	2 361 556	–	2 361 556
Frais d'administration	33 155	28 523	2 767	31 290
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	85 449	46 051	2 294	46 763
Autres frais	29 436	30 507	467	31 051
<b>Total des charges</b>	<b>2 561 472</b>	<b>2 465 055</b>	<b>5 528</b>	<b>2 470 660</b>
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>56 436</b>	<b>(110 084)</b>	<b>94</b>	<b>(110 084)</b>



A photograph of a city street scene. In the foreground, a man wearing a grey t-shirt, light shorts, and sunglasses is pushing a grey stroller on a sidewalk. To his left is a utility box on a black pole. In the background, a white bus with a green stripe is stopped at a traffic light. Further back, there are several cars and a yellow school bus. The scene is set against a backdrop of large, leafy green trees under a clear sky. A large blue circle is overlaid on the center of the image, containing the word 'Annexes' in white text.

# 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

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

# Table des matières

---

Interprétation et application ..... 1

Principes d'éthique et règles générales de déontologie ..... 2

Devoirs et obligations des membres eu égard aux conflits d'intérêts ..... 3

Attestation ..... 6

Application du code ..... 6

Autorités compétentes..... 6

Processus disciplinaire et sanctions..... 7

Annexe A – Déclaration d'intérêts ..... 8

Annexe B – Attestation..... 12

## Interprétation et application

---

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

## Principes d'éthique et règles générales de déontologie

---

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

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

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

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

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

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

8. **Biens de l'Autorité et information.** Un Membre ne peut confondre les biens de l'Autorité avec les siens. Il ne peut utiliser, à son profit ou au profit d'un tiers, les biens de l'Autorité ni l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Ces obligations subsistent même après que le Membre ait cessé d'occuper ses fonctions.
9. **Obligation de dénonciation.** Un Membre a l'obligation de dénoncer tout manquement au présent code dont il est témoin dans l'exercice de ses fonctions. La dénonciation doit être rapportée promptement au secrétaire général et directeur 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 événement dont il a connaissance qui pourrait le placer dans une situation de conflit d'intérêts.

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

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

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

21. **Rôle du secrétaire.** Le président du conseil d'administration remet les déclarations reçues en application des articles 14 à 17 au secrétaire général et directeur 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 \_\_\_\_<sup>e</sup> jour du mois de \_\_\_\_\_ 202\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

## Annexe B – Attestation

---

### Attestation

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

En foi de quoi j'ai signé à \_\_\_\_\_ ce \_\_\_\_<sup>e</sup> jour du mois de \_\_\_\_\_ 202\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

# Acronymes et abréviations

OBJET	DESCRIPTION
<b>ARTM</b>	Autorité régionale de transport métropolitain
<b>CDPQ Infra</b>	Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
<b>CGD</b>	Centre de gestion des déplacements
<b>CMM</b>	Communauté métropolitaine de Montréal
<b>exo</b>	Réseau de transport métropolitain – maintenant appelé exo
<b>MTMD</b>	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
<b>OPTC</b>	Organisme public de transport en commun
<b>PAUTC</b>	Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif des personnes
<b>PDI</b>	Programme des immobilisations
<b>PQI</b>	Plan québécois des infrastructures
<b>PSD</b>	Plan stratégique de développement
<b>PSE</b>	Projet structurant de l'Est
<b>REM</b>	Réseau express métropolitain
<b>RTL</b>	Réseau de transport de Longueuil
<b>SRB</b>	Service rapide par bus
<b>STL</b>	Société de transport de Laval
<b>STM</b>	Société de transport de Montréal





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