

Planifier, organiser, financer,
développer et promouvoir

Des bases solides pour assurer l'avenir

Rapport annuel 2025








Table des matières

Introduction	4
Revue des activités	12
Investir dans l'avenir	14
Financement et cadre financier du transport collectif	16
Vue d'ensemble du financement métropolitain	16
Politique de financement 2026	16
Cadre financier 2025-2028	17
Plan d'optimisation 2025-2028	19
Ententes de services pluriannuelles	20
Le Plan stratégique de développement	21
L'intelligence des données au service de la mobilité	22
Enquête métropolitaine Perspectives mobilité	22
Panel Parlons mobilité	24
Collaborations stratégiques et initiatives conjointes	24
Développement d'outils d'équité et d'accessibilité	26
Rayonnement et partage d'expertise	27
Grands projets	28
Réseau express métropolitain	29
Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal	32
Service rapide par bus Pie-IX	34
Navettes fluviales	36
Projet structurant de l'Est	38
Autres projets	39
Mesures d'atténuation durant les travaux majeurs	40
Les systèmes de transport intelligents	42
Projet Concerto	42
Application mobile Chrono	43
La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles	44
Accessibilité universelle	44
Transport adapté	47
La promotion du transport collectif	48
Campagnes et activités de promotion	48
Grandes initiatives promotionnelles de l'année	48
Optimisation du site Web	51
Partenariat avec les Centres d'expertise en mobilité	51
Gouvernance	52
Les états financiers consolidés	74
Annexes	110






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	19 stations du REM	5 lignes de train	662 lignes de bus	Près de 600 km de mesures préférentielles pour bus

Le territoire

				
83 municipalités	4 500 km ²	4,4 M d'habitants	324 M de déplacements liés régionaux en transport collectif en 2025	6,3 M de déplacements en transport adapté en 2025

Faits saillants 2025



- › Adoption de la Politique de financement 2026 par la CMM
- › Adoption du premier Plan stratégique de développement de la région pour la prochaine décennie (2025-2034)



Conclusion des ententes de services 2026-2028 avec les Organismes publics de transport en commun (OPTC)



Chrono

Recharge OPUS : une transaction sur deux effectuée dans l'application Chrono



Ouverture complète de l'antenne Deux-Montagnes du REM (+14 stations)



Réalisation de tests sur des titres de transport virtuels auprès de plus de 2 000 usagers



Record de fréquentation des navettes fluviales (+15 %)

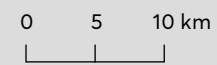


Accessibilité universelle : installation dans le réseau du REM de près de 50 nouvelles distributrices de titres adaptées aux personnes à mobilité réduite ou ayant des incapacités

Introduction



La région métropolitaine de Montréal



Le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la communauté mohawk de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.

Agglomération de Longueuil

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

Agglomération de Montréal

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

Laval

- Ville de Laval

Couronne nord

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

Couronne sud

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



Mot de la présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal

Soraya Martinez Ferrada

L'année 2025 a été une année charnière pour le transport collectif dans la région métropolitaine, marquée à la fois par des avancées importantes et par des défis bien réels. Lorsque j'ai pris la présidence de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en novembre 2025, j'ai rencontré des équipes mobilisées, des partenaires déterminés et un réseau qui cherchait à reprendre son souffle après plusieurs années difficiles.

Pendant longtemps, la pandémie nous a forcés à travailler en mode réaction. En 2025, nous avons toutefois commencé à sortir de cette logique avec l'adoption d'un cadre financier prévisible et de l'adoption de la Politique de financement 2026-2028. Après plusieurs années de solutions temporaires, nous retrouvons une stabilité qui permet de planifier adéquatement. Pour un réseau de cette ampleur, la prévisibilité est essentielle.

Cela dit, 2025 a aussi été une année difficile à certains égards pour de nombreux usagers. L'achalandage a diminué par rapport à 2024, notamment en raison des conflits de travail et des pannes du REM, qui ont trop souvent privé la population de service. Ces événements ont rappelé avec force le caractère véritablement essentiel du transport collectif dans la vie quotidienne de la région métropolitaine.

Ce que j'entends partout, c'est une attente claire : la fiabilité. Elle demeure la base de tout. On peut annoncer des projets et élaborer de beaux plans, mais, au quotidien, les gens veulent que leurs bus, leurs trains, leur métro et leur REM soient au rendez-vous. Sans fiabilité, la confiance s'effrite.

La réalité, c'est que tout le monde fait sa part. Les municipalités, les usagers et même les automobilistes contribuent davantage au financement du réseau. Les équipes des sociétés de transport ont travaillé avec rigueur pour optimiser les services. Mais il faut être lucide : on ne peut pas indéfiniment faire plus avec moins. Maintenir et réparer nos infrastructures, tout en offrant un service de qualité, exige un financement stable et à la hauteur des besoins.

Les dernières années ont également permis de se doter de nouveaux outils pour mieux planifier le développement autour du transport collectif et pour clarifier le partage des contributions entre les municipalités. Ces changements, réclamés depuis longtemps, nous aideront à mener nos projets de façon plus efficace et plus équitable.

Pour l'avenir, une idée doit guider nos actions : le transport collectif et l'aménagement du territoire doivent avancer ensemble. Construire autour des stations, organiser nos quartiers pour favoriser les déplacements actifs et collectifs, c'est réduire les pressions financières, améliorer notre environnement et créer des milieux de vie qui fonctionnent au quotidien.

Personne ne peut porter cet effort seul : ni les villes ni les usagers. Nous avons besoin d'un engagement constant de tous les partenaires, et en particulier des gouvernements, car le transport collectif est un investissement collectif, au bénéfice de l'ensemble de la société.

Je demeure confiante. Le réseau fait face à des défis importants, mais il peut compter sur une gouvernance solide et des équipes profondément engagées à bien servir la population. L'année à venir exigera de la rigueur, de la collaboration et de la transparence. Elle nous offre aussi l'occasion de consolider les bases posées et de continuer à améliorer la fiabilité et l'accessibilité du transport collectif.

Nous avancerons ensemble, avec nos partenaires, afin d'offrir à toute la région métropolitaine un réseau de transport collectif à la hauteur de notre qualité de vie, de notre économie et de notre avenir.

Soraya Martinez Ferrada

Mairesse de Montréal
Présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal



Mot des dirigeants

**Ginette Sylvain
et Benoit Gendron**

Des bases solides pour assurer l'avenir du transport collectif

Malgré les incertitudes économiques liées au contexte politique nord-américain, l'année 2025 a permis des avancées significatives dans le transport collectif. L'ajout de 14 stations au Réseau express métropolitain (REM), reliant Brossard à Deux-Montagnes, constitue sans contredit la plus importante réalisation cette année dans notre secteur d'activités. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est fière d'avoir contribué à ce succès en assurant l'intégration du REM au réseau existant et en mettant en place les équipements, les mesures et le plan de relève pour accompagner la clientèle.

Parmi les autres réalisations déterminantes figure l'adoption, par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), du **Plan stratégique de développement 2025-2034 (PSD)** et de la **Politique de financement** qui définit un cadre pour le partage des contributions financières.

Grâce au PSD, la région métropolitaine dispose maintenant d'une vision intégrée, fondée sur des données probantes et ancrée dans les réalités financières de tous. Ce plan établit les priorités pour la prochaine décennie et fixe une cible claire : hausser la part des déplacements en transport collectif et actif à 37 % de la part modale (comparativement à 35 % en 2023), notamment en misant sur les grands projets en cours et sur le potentiel de développement que recèle le mode bus. Notre ambition est que, à l'horizon 2050, 50 % des déplacements seront effectués en transport collectif et actif.

La nouvelle **Politique de financement** permet une meilleure répartition des coûts selon l'usage réel des services, tient compte de la capacité de payer des municipalités et renforce la prévisibilité budgétaire. Pour la première fois, une part des revenus issus de l'automobile sera consacrée aux priorités locales des secteurs, tout en finançant les services d'envergure métropolitaine.

Un jalon important a été franchi dans le projet **Concerto** : la recharge OPUS sur l'application Chrono a été rapidement adoptée par les usagers et les tests sur la vente de titres à partir d'un téléphone cellulaire sont prometteurs. Nous comptons déployer progressivement la carte OPUS virtuelle en 2026, une initiative qui va assurer un accès plus simple et rapide au réseau.

Résilience des usagers

Il n'y a malheureusement pas que de bonnes nouvelles. Les déplacements des usagers ont été plus difficiles en raison des interruptions de services et des travaux du REM. Les épisodes de grève ont également touché des centaines de milliers de personnes qui ont été privées de service durant certaines périodes, ce qui a chamboulé des vies et occasionné des inconvénients parfois très sérieux, notamment aux personnes en situation de vulnérabilité. Ces perturbations de service ont entraîné des répercussions sur l'achalandage qui s'est maintenu en 2025, alors que nous avons prévu une légère hausse.

Le gouvernement du Québec a saisi ces enjeux dès le printemps et a adopté une loi qui donne un cadre au droit de grève en autorisant le Tribunal administratif à ordonner le maintien des services qui seraient nécessaires au bien-être de la population, incluant des considérations sociales, environnementales et économiques. La loi 14 élargit donc la définition des services essentiels qui, à l'origine, reposait principalement sur la santé et la sécurité du public.

Un défi majeur

Assurer la viabilité financière à long terme demeure un défi de taille. Le respect du cadre financier 2026-2029 exige des efforts soutenus de la part de tous les contributeurs.

Les élus de la CMM ont adopté l'augmentation de la taxe sur l'immatriculation des véhicules (TIV) qui est entrée en vigueur en 2025. L'ARTM et les Organismes publics de transport en commun (OPTC) se sont engagés à livrer des économies récurrentes de 155,8 M\$ à l'horizon de 2028 en minimisant les impacts sur les services aux clients. Malgré les économies consenties, il reste encore beaucoup à faire pour atteindre la cible. C'est pourquoi il faut redoubler d'efforts, remettre en question les pratiques et analyser la possibilité de regrouper certaines activités communes. C'est un virage important et incontournable si l'on veut continuer d'offrir aux citoyens un service à la hauteur de leurs attentes.

Enfin, nous tenons à remercier très sincèrement Valérie Plante qui a siégé au conseil d'administration de décembre 2017 à novembre 2025. Elle a défendu le transport collectif avec conviction et passion. Nous saluons aussi l'engagement de Lise Michaud qui a représenté fièrement la couronne sud de juin 2023 à juin 2025.

Cette année, nous avons démontré ce que peuvent accomplir des partenaires unis autour d'une mission commune. Continuons d'avancer avec la même ouverture et la même ambition. L'avenir du transport collectif est entre nos mains. Travaillons ensemble à le rendre meilleur, au bénéfice de tous.

Ginette Sylvain
Présidente du conseil d'administration

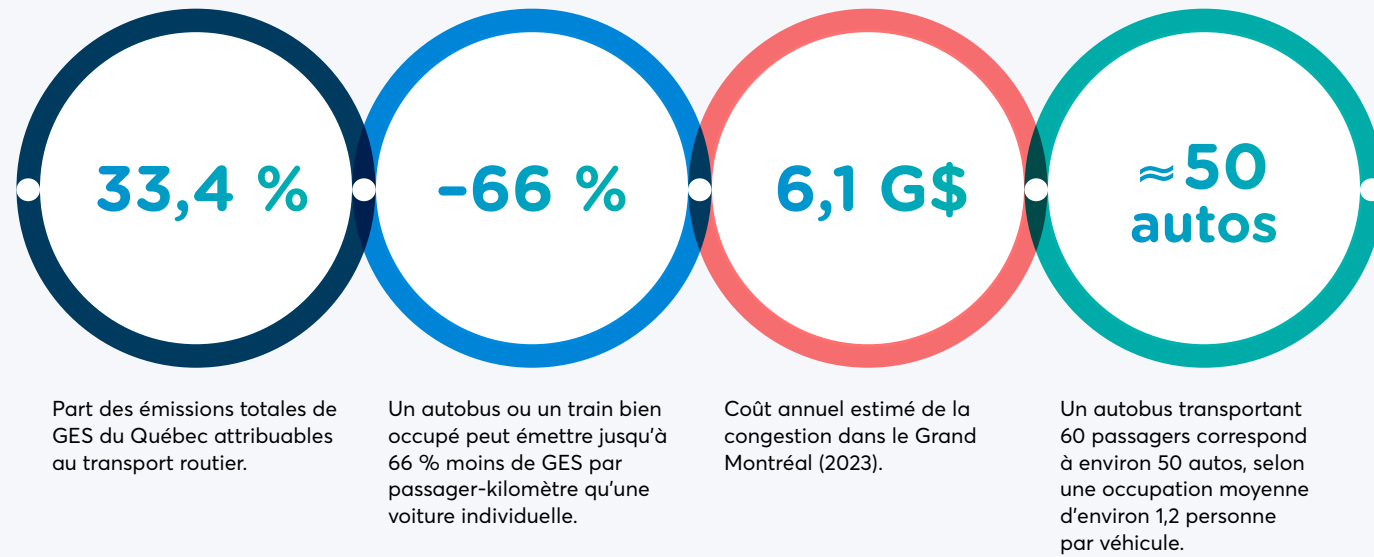
Benoit Gendron
Directeur général

Revue des activités

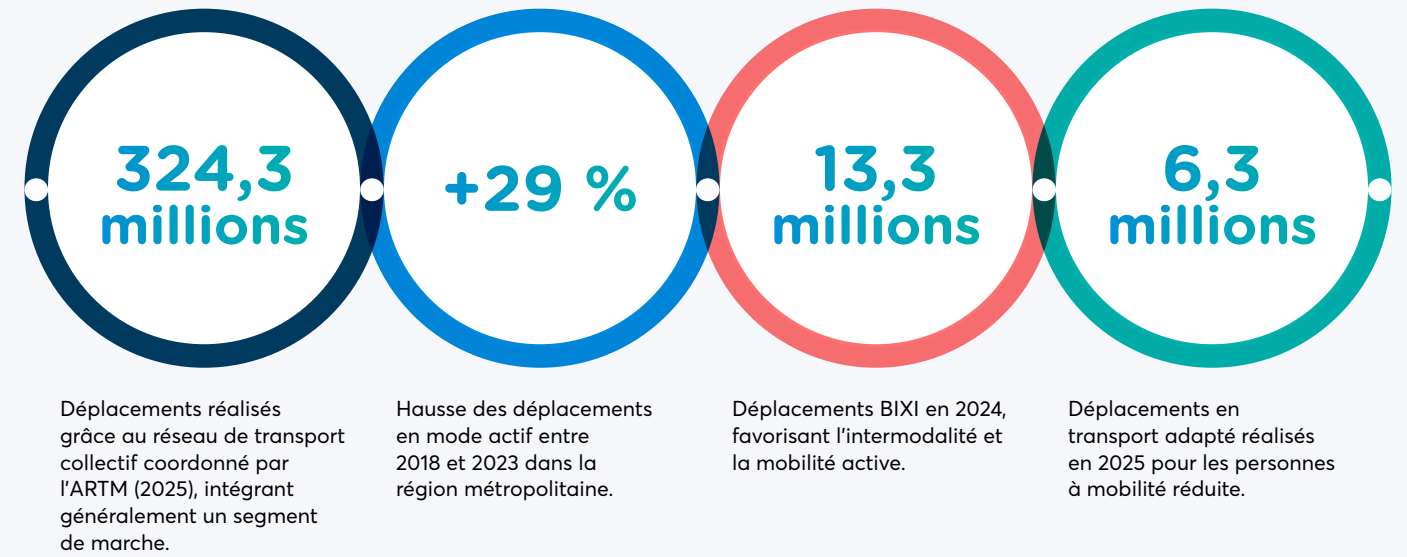


Investir dans l'avenir

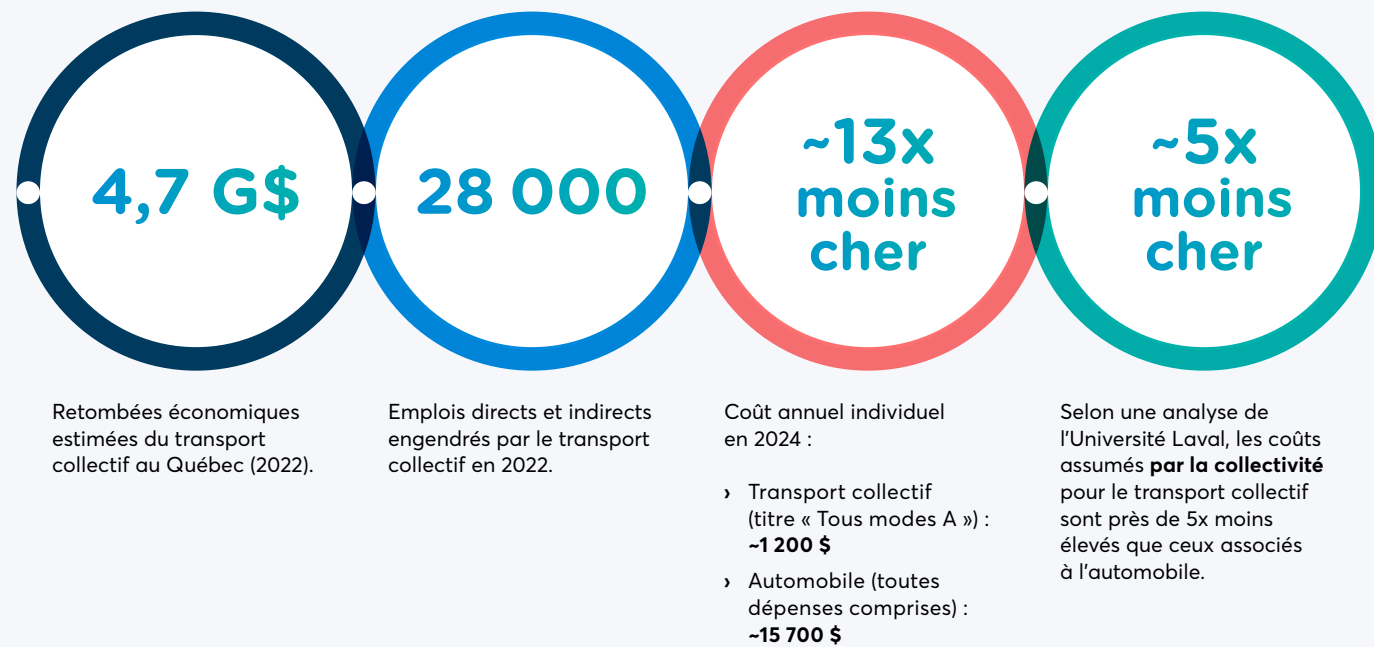
Réduire les émissions et la congestion



Favoriser une mobilité accessible et active



Soutenir l'économie québécoise



Financement et cadre financier du transport collectif

Vue d'ensemble du financement métropolitain

Le financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal repose sur cinq grandes sources, soit les subventions et aides gouvernementales ; les contributions municipales ; les recettes tarifaires provenant des usagers ; les contributions des automobilistes (par la taxe sur l'essence et les droits et la taxe sur l'immatriculation) ; et les revenus autonomes qui proviennent principalement de la location d'espaces publicitaires et commerciaux.

En 2025, l'ensemble de ces sources représente une contribution totale de près de 4,5 G\$, illustrant l'ampleur de l'effort collectif requis pour soutenir l'offre de transport collectif à l'échelle métropolitaine.

Ce modèle de financement évolue toutefois dans un contexte marqué par plusieurs défis structurels, dont une croissance des dépenses plus rapide que celle des revenus, accentuée par l'inflation, par la baisse de l'achalandage observée au cours des dernières années et de l'évolution du coût de maintien des actifs. Ces pressions ont mis en évidence la nécessité d'actualiser les modalités de financement afin d'assurer la pérennité du transport collectif.

Politique de financement 2026

Fruit d'un travail concerté avec les municipalités et les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Politique de financement de l'ARTM a été adoptée en avril 2025 avec l'appui des représentants des cinq grands secteurs métropolitains, soit les agglomérations de Montréal, Laval, Longueuil, la couronne nord et la couronne sud. Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026, elle constitue le cadre de référence pour déterminer les sources de financement consacrées au transport collectif dans la région métropolitaine, conformément aux dispositions législatives en vigueur.

Fondée sur les principes d'équité, de cohérence, de simplicité et de prévisibilité, la Politique vise à encadrer de façon claire et durable la contribution des municipalités. Elle prévoit également une cible de financement des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires de 31 % pour la période couverte par la Politique.

La Politique définit les modalités d'allocation des revenus généraux, constitués des revenus issus des automobilistes de même que la contribution de base des municipalités (richesse foncière uniformisée), soit :

50 %

sont alloués aux fonctions métropolitaines ainsi qu'aux services et équipements de nature métropolitaine.

50 %

sont alloués aux cinq secteurs municipaux pour réduire leur contribution liée aux déficits de l'ensemble des services actuels ou futurs.

Cadre financier 2025-2028

Convenu entre l'ARTM, les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec à l'automne 2024, le cadre financier 2025-2028, établi par l'ARTM, prévoit des modalités nécessaires pour renforcer la résilience et la soutenabilité financière du réseau de transport collectif dans un contexte de pressions accrues sur les coûts d'exploitation.

Aide gouvernementale et convention d'aide financière

Le cadre financier 2025-2028 intègre une aide gouvernementale de 776,2 M\$ pour l'ensemble de la région métropolitaine. Convenu entre l'ARTM et le gouvernement du Québec à l'automne 2024, la convention d'aide financière (CAF) encadre cette aide dont l'une des conditions consiste en ce que l'ARTM et les OPTC livrent des économies récurrentes annuelles de 155,8 M\$ à l'horizon de 2028, et ce, en minimisant le plus possible les impacts sur les services aux clients.

Diversification des revenus et équilibre tarifaire

En complément du soutien gouvernemental, d'autres mesures ont été prises afin d'atteindre l'équilibre, dont :

- › une majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade à 150 \$ depuis le 1^{er} janvier 2025, indexée annuellement ;
- › une hausse annuelle minimale de 6 % des contributions municipales en 2025 et d'un minimum de 5 % de 2026 à 2028 ;
- › une deuxième source municipale à identifier pour les années 2027 et 2028 ;
- › une perception des redevances de transport pour tous les futurs projets structurants ;
- › une indexation annuelle d'au moins 3 % des tarifs aux usagers pour la période 2025-2028.



L'indexation de 3 % appliquée en 2025 a été modulée pour maintenir le tarif à 3,75 \$ des titres « Bus » et « Tous modes A ». Cette approche équilibrée a permis de générer environ 25 M\$ de revenus additionnels et de soutenir l'intégration tarifaire complète du Réseau express métropolitain (REM), incluant l'antenne Deux-Montagnes, désormais accessible avec les titres « Tous modes » sans coût supplémentaire pour l'utilisateur.

Redevances pour le prolongement de la ligne bleue du métro

En vertu d'une nouvelle réglementation, l'ARTM a instauré en juin 2025 une redevance de transport consacrée au financement du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Ce mécanisme vise à capter une partie de la valeur foncière générée par les grands projets structurants afin de réinvestir ces montants dans le financement des infrastructures et équipements de transport collectif.

La redevance s'applique aux projets immobiliers d'envergure situés dans un rayon d'un kilomètre autour des cinq futures stations. En visant les travaux de construction, de reconstruction et d'agrandissement, elle assure une contribution financière équitable des propriétaires bénéficiant de l'accès accru au transport collectif. Cette redevance exclut toutefois les projets de logements sociaux et abordables qui s'inscrivent dans une démarche de développement urbain inclusif.

Représentant un investissement de 7,6 G\$, le projet de prolongement de la ligne bleue est majoritairement financé par les gouvernements fédéral et provincial. Sa réalisation repose notamment sur une collaboration étroite entre l'ARTM et la Ville de Montréal, permettant d'arrimer les objectifs de mobilité durable, de développement économique et de financement du transport collectif.



Plan d'optimisation 2025-2028

Malgré les mesures de contrôle des dépenses déployées au cours des dernières années par l'ARTM et les OPTC, les besoins financiers demeurent importants. Dans ce contexte, l'ARTM, en collaboration avec les OPTC, a élaboré un Plan d'optimisation 2025-2028.

Adopté en mai 2025, ce plan vise à renforcer l'efficacité du réseau par la réorganisation et la mutualisation de certains services, afin d'améliorer la coordination entre les acteurs tout en soutenant la qualité de l'offre aux usagers. Il a pour objectif de générer des économies annuelles récurrentes d'au moins 155,8 M\$ à l'horizon de 2028.

Conformément à l'entente conclue avec le gouvernement du Québec, le versement d'une aide financière de 776,2 M\$ est conditionnel à l'atteinte de cibles d'efficacité, incluant la réalisation d'économies cumulatives de 331,6 M\$ sur la période 2025-2028. La mise en œuvre du Plan d'optimisation constitue ainsi une condition déterminante pour assurer la pérennité financière et opérationnelle du transport collectif à l'échelle métropolitaine.

Le Plan stratégique de développement

Ententes de services pluriannuelles

Dans l'exercice de sa responsabilité d'établir et de planifier les services de transport collectif, l'ARTM conclut des ententes de services avec les OPTC. En 2025, ces ententes deviennent pluriannuelles pour la première fois. Elles encadrent la prestation des services, les cibles de performance, les modalités de rémunération des OPTC ainsi que les investissements en projets d'immobilisations, en cohérence avec le cadre financier en vigueur.

- › Elles précisent également les responsabilités d'exploitation des OPTC : **la Société de transport de Montréal (STM)** est responsable des services de bus, de transport adapté et de métro à Montréal ;
- › le **Réseau de transport métropolitain** – exploité sous la marque **exo** – assure les services de bus, de transport adapté et de trains de banlieue dans les couronnes nord et sud de Montréal ;
- › le **Réseau de transport de Longueuil (RTL)** et la **Société de transport de Laval (STL)** assurent les services de bus et de transport adapté dans leur territoire respectif.

Conformément à son mandat, l'ARTM détermine la rémunération des quatre OPTC de la région métropolitaine de Montréal. Pour 2025, cette rémunération est estimée à 2,6 G\$. Par ailleurs, l'ARTM a finalisé en 2025 la modernisation des ententes de services pluriannuelles 2026-2028 avec chacun de ses partenaires, en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Cette démarche renforce l'arrimage avec le cadre financier et consolide les mécanismes de suivi de la performance en offrant une prévisibilité sur trois années.

En ce qui concerne le Réseau express métropolitain (REM), le cadre général a été établi par l'entente conclue entre le gouvernement du Québec et CDPQ Infra. Parallèlement, une entente d'intégration entre l'ARTM et Projet REM s.e.c. précise les modalités de rémunération applicables. Ce faisant, l'ARTM verse à Projet REM s.e.c. un tarif par passager-kilomètre indexé annuellement, lequel s'élève à 0,8042 \$ pour l'année 2025. Outre le volet financier, l'entente encadre la mise en place des services de rabattement vers les stations de métro, ainsi que l'élaboration par l'ARTM d'un plan de relève pour les interruptions de service de moins de 24 heures.

À titre de responsable des équipements à vocation métropolitaine, l'ARTM en confie l'exploitation et l'entretien aux OPTC au moyen d'ententes de délégation de gestion. Cette gestion couvre notamment une trentaine d'abris-SRB, une dizaine de billetteries, une vingtaine de stationnements incitatifs, une quinzaine de terminus et une trentaine de voies réservées.

D'autres ententes de gestion déléguée sont également en place, notamment pour la gestion des grands projets, l'implantation de la signalétique métropolitaine et l'exploitation du système de billettique du REM.

L'adoption en juin 2025 du Plan stratégique de développement du transport collectif 2025-2034 (PSD) par la CMM marque un tournant majeur pour la région métropolitaine de Montréal. Issu d'une vaste démarche de concertation réalisée avec les partenaires de l'ARTM en 2024, ce plan établit un cadre stratégique métropolitain commun, inédit au Québec, visant à assurer l'harmonisation du développement du transport collectif régional. La région bénéficie désormais d'objectifs clairs et mesurables qui orientent en priorité les investissements ainsi que l'évolution des services du plus important réseau de transport collectif de la province.

Le PSD opérationnalise la Vision 2050 adoptée en 2024 par le conseil d'administration de l'ARTM, en fixant une première cible intermédiaire : faire passer la part modale du transport collectif à 37 % d'ici 2034. Cette cible reflète l'ambition de l'ARTM d'accélérer la transition vers une mobilité durable, afin que les modes de déplacements actifs et collectifs constituent la moitié des déplacements métropolitains à l'horizon de 2050. Pour atteindre ces objectifs, le plan définit les priorités d'action structurantes pour la décennie :

- › **Modernisation et accessibilité** : pérennisation des actifs existants et renforcement de l'accessibilité universelle.
- › **Transition écologique** : accélération de l'électrification du parc de bus.
- › **Développement de l'offre** : déploiement progressif d'un premier réseau structurant de bus, conçu pour soutenir la croissance de l'achalandage et favoriser le transfert modal.



Cette planification témoigne du rôle central de l'ARTM en matière de coordination métropolitaine. L'organisation y affirme un leadership renforcé dans la coordination des études de modes structurants, l'intégration de la planification du transport et de l'aménagement du territoire, ainsi que la transformation des pratiques par le virage numérique.

Enfin, le PSD se distingue par son arrimage rigoureux avec le cadre financier 2025-2028. Le phasage des interventions a été établi en fonction des capacités financières réelles de la région, assurant une cohérence entre les orientations stratégiques, les investissements planifiés et les conditions de financement établies avec les partenaires gouvernementaux et municipaux.

L'intelligence des données au service de la mobilité

Enquête métropolitaine Perspectives mobilité

À la suite de la collecte de données sur la mobilité de la population à l'automne 2023 et de la diffusion des premiers résultats en 2024, l'intégralité des données de l'enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité est accessible depuis mai 2025 aux organismes publics et à but non lucratif, ainsi qu'aux chercheurs universitaires. Menée auprès de 110 000 ménages, cette enquête d'envergure dresse un portrait détaillé des déplacements dans la région métropolitaine et constitue un outil clé pour la planification des réseaux de transport et l'aménagement du territoire. Les acteurs du milieu peuvent désormais s'appuyer sur des données représentatives des habitudes réelles de déplacement en contexte postpandémique.



En 2025, une série de résultats détaillés par secteurs géographiques a également été diffusée afin d'offrir un profil précis des cinq grandes régions du territoire de l'ARTM. Cette analyse met notamment en lumière l'évolution des comportements de mobilité depuis 2013, marquée par les effets durables de la pandémie. Ainsi, en 2023, 73 % de la population a effectué au moins un déplacement lors d'un jour moyen d'automne, soit une baisse d'environ 10 % par rapport à 2013 et 2018, traduisant un changement structurel des habitudes de mobilité.

Les résultats révèlent aussi des écarts significatifs selon le secteur de résidence ou d'emploi, la proportion atteignant 75 % dans la couronne nord, contre 71 % dans l'ouest de l'agglomération de Montréal, notamment en raison de la prévalence variable du télétravail.

La publication de 197 fiches thématiques a permis de compléter ce portrait en documentant les caractéristiques sociodémographiques des ménages ainsi que les relations origine-destination des déplacements pour chaque secteur. Enfin, pour soutenir les professionnels de la mobilité et de l'urbanisme, l'équipe des enquêtes de l'ARTM met à la disposition des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC) des rapports approfondis, offrant une analyse détaillée de la mobilité par secteur.

Parlons mobilité



Contribuez à la mobilité de demain



Panel Parlons mobilité

En 2025, le panel Parlons mobilité a continué de fournir à l'ARTM des données régulières sur les perceptions, les attentes et les besoins de la population du Grand Montréal. Depuis sa création en 2021, cet outil repose sur la participation volontaire de quelque 55 000 citoyens qui répondent à des sondages en ligne portant sur différents aspects de la mobilité.

Comme les années précédentes, le panel a été mobilisé pour documenter des thèmes récurrents liés à l'usage du transport collectif, à la qualité perçue des services, à l'information disponible pour les usagers et à l'adoption des outils numériques. Ces éléments s'inscrivent dans un suivi annuel permettant de comprendre, de manière continue, l'évolution des comportements et des attentes.

En 2025, le panel a été plus spécifiquement sollicité pour tester et améliorer la fonctionnalité d'achat de titres virtuels dans l'application Chrono, avant son lancement prévu en 2026. Il a également permis de mesurer la performance et la portée de certaines campagnes de communication de l'ARTM, afin d'optimiser les messages destinés aux usagers.

Les résultats de ce panel constituent chaque année une source d'information essentielle pour orienter la planification et l'amélioration des services de transport collectif.

Collaborations stratégiques et initiatives conjointes

En 2025, l'ARTM a poursuivi et renforcé ses partenariats avec plusieurs groupes de recherche et institutions d'enseignement afin d'appuyer la planification métropolitaine par des analyses fiables, des outils mieux calibrés et des approches innovantes. Ces collaborations visent à améliorer la compréhension des comportements de déplacement, l'évaluation des projets structurants, l'inclusivité des infrastructures et la performance globale du réseau.

Recherche appliquée et modélisation

L'ARTM a renouvelé jusqu'en 2030 son soutien à la chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, dont les travaux – largement cités – contribuent à enrichir les méthodes d'analyse de la mobilité. L'équipe a accompagné l'ARTM dans la conception d'outils permettant de traiter les données de l'enquête Perspectives mobilité et travaille déjà à bonifier les outils de collecte en vue des prochaines campagnes.

Dans le cadre du partenariat avec le groupe MADITUC de Polytechnique Montréal, l'intégration des données de Perspectives mobilité 2023 dans un nouvel environnement de simulation a progressé grâce à la codification complète du réseau de transport collectif et à la validation des déplacements observés. Les travaux de calibration se poursuivent afin de permettre l'évaluation de l'impact des projets structurants sur l'achalandage.

Parallèlement, l'ARTM a continué le développement du Planificateur d'activités de déplacements urbains de Montréal (PADUM) en collaboration avec le *Travel Modelling Group* de l'Université de Toronto. Les éléments liés à la compatibilité et à la qualité des données identifiées en 2025 feront l'objet d'améliorations dans la prochaine version, qui s'appuiera sur les données de Perspectives mobilité 2023.

Inclusivité, participation publique et justice en transport

En collaboration avec l'Institut des villes nouvelles génération de l'Université Concordia, l'ARTM a continué d'améliorer l'outil immersif de consultation publique *CITYplayer Volt-Age*. En 2025, l'ARTM a pris part aux essais de l'expérience utilisateur visant à préciser les attributs à évaluer et à préparer la phase pilote, dont le déploiement est prévu en 2026.

Le partenariat national *Mobilizing Justice*, mené avec l'Université de Toronto, a également connu des progrès notables. Plusieurs projets pilotes ont permis l'élaboration de ressources désormais accessibles en ligne, dont des résumés exécutifs des projets de recherche présentant des recommandations concrètes pour la planification du transport collectif, des bases de données bibliographiques ainsi qu'un tableau de bord pancanadien sur l'équité et l'accessibilité. Ces outils constituent aujourd'hui

une référence importante en matière de justice en transport au Canada.

Données de déplacement et scénarios multimodaux

En 2025, l'ARTM a démarré un partenariat avec le *Smart Transport Group* de l'Université McGill pour développer des données synthétiques de population et de déplacements à l'aide de techniques avancées d'apprentissage automatique. Financé par Mitacs, ce projet vise à concevoir des méthodologies et des applications innovantes pour améliorer l'efficacité, la résilience et la durabilité des systèmes de transport urbain, tout en produisant des données anonymisées utiles à la planification. Les premiers résultats sont attendus en 2026.

L'organisation a également maintenu sa collaboration avec l'Université Laval dans le cadre du projet *Simulate travel demand under carrots and sticks measures*. En 2025, une analyse nationale de l'ouverture au transfert modal a été menée à partir d'une revue systématique et d'expériences de choix discrets. Une plateforme de simulation est en développement pour estimer les effets de divers scénarios sur la demande multimodale, le trafic et les émissions de GES. Une enquête multivilles et l'utilisation de méthodes d'intelligence artificielle sont prévues en 2026.

Mobilité durable et aménagement

La collaboration avec le réseau Villes Régions Monde (VRM) s'est poursuivie pour approfondir les liens entre transport collectif, mobilité durable et aménagement du territoire. En 2025, l'ARTM a notamment participé à des conférences portant sur la gouvernance métropolitaine et a continué les travaux entamés en 2024 sur la densité urbaine et les axes structurants.



Développement d'outils d'équité et d'accessibilité

En 2025, l'ARTM a renforcé son analyse de l'équité dans le transport collectif en développant de nouveaux indicateurs s'appuyant sur les travaux d'accessibilité spatiale réalisés en 2024. En combinant ces mesures – qui prennent en compte la proximité, la fréquence des services et l'accès aux opportunités urbaines – avec une analyse fine de la répartition des populations potentiellement vulnérables dans la région, l'ARTM peut désormais repérer plus précisément les secteurs où ces groupes font face à une accessibilité structurellement plus faible. Les données mettent d'ailleurs en lumière un enjeu préoccupant : ce sont les populations les plus vulnérables qui dépendent davantage du transport collectif pour se déplacer, ce qui renforce l'importance d'une accessibilité équitable.

Ces outils permettent de mettre en perspective le niveau d'accessibilité des populations vulnérables à celui du reste de la population, d'évaluer si elles sont sous-représentées ou surreprésentées dans les zones moins bien desservies et d'anticiper les impacts des scénarios de planification avant leur mise en œuvre. Ils servent maintenant à vérifier que les ajustements au réseau et à l'offre ne créent pas de nouveaux désavantages pour ces groupes, tout en éclairant de manière plus précise les décisions des autorités organisatrices.

Rayonnement et partage d'expertise

En 2025, l'ARTM a activement contribué à l'avancement des réflexions sur la mobilité durable en participant à plusieurs tribunes professionnelles de portée nationale et régionale. Ces interventions ont permis de mettre en valeur l'expertise des équipes en planification et en analyse régionale, dans un contexte marqué par la transition énergétique et l'intégration croissante de nouveaux outils numériques.

Sur la scène régionale, lors du congrès de l'Association québécoise des transports (AQTR), les experts de l'ARTM ont présenté des analyses portant sur l'évolution des comportements de déplacement, l'accessibilité spatiale du réseau et les avancées en matière de billettique du REM.

L'organisation y a d'ailleurs remporté un prix dans la catégorie *Innovation et nouvelles technologies* pour le projet de recharge de la carte OPUS sur l'application Chrono. La présence de l'ARTM s'est aussi distinguée au Sommet de la rentrée de l'AQTR, où l'organisation a réitéré son rôle de coordonnateur pour assurer un transport collectif fiable et fluide en collaboration avec ses partenaires.

À l'échelle nationale, l'ARTM a participé au congrès de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), tenu à Montréal, où elle a livré une conférence conjointe avec la Société de transport de Montréal (STM). L'événement a notamment mis en valeur le programme « Mobilité inclusive », qui soutient l'autonomie des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans leur utilisation des réseaux de bus, de train, de métro et du REM. Cette initiative a été saluée par l'attribution du prix du leadership corporatif *Lorna Stewart*.

L'organisation s'est en outre illustrée sur le plan scientifique avec la publication d'un article consacré à la transformation de la grande enquête métropolitaine *Perspectives mobilité* dans la revue spécialisée *Transport Planning and Technology Journal*.

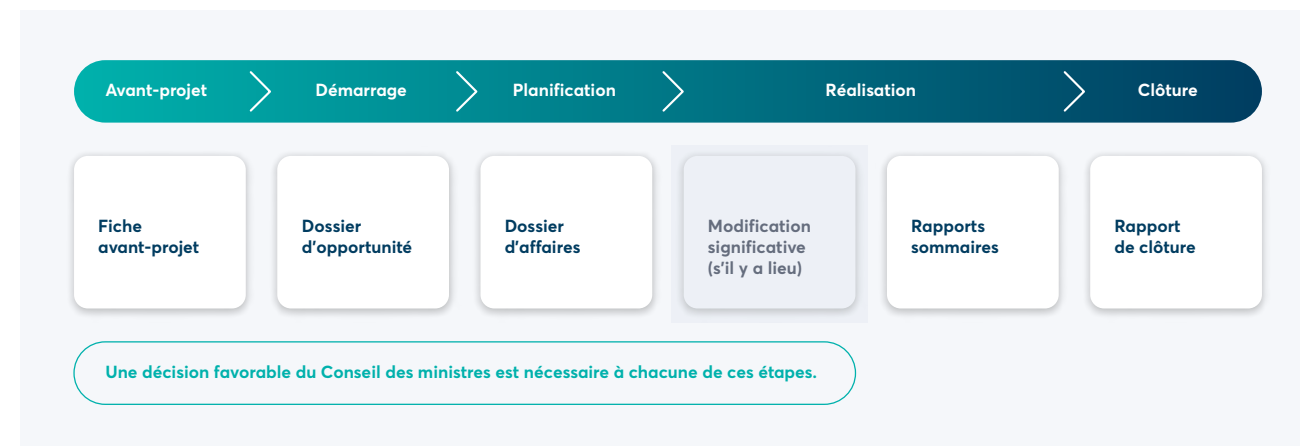
Ces réalisations s'ajoutent à plusieurs autres tribunes et collaborations menées en 2025, témoignant de l'engagement constant de l'ARTM à partager son expertise et à contribuer activement à l'avancement des travaux et recherches sur la mobilité durable.



Grands projets

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

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



Conformément à une mise à jour de la Directive publiée en mai 2025, les projets majeurs réalisés en mode collaboratif suivent quant à eux un cheminement préalablement déterminé, au cas par cas, sur décision du Conseil des ministres.

Le Programme des immobilisations 2026-2035 (PDI) de l'ARTM, adopté par le conseil d'administration le 30 octobre 2025 puis entériné par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal en 2026, constitue l'outil de planification des investissements en immobilisations pour les actifs sous la responsabilité de l'ARTM. Il est mis en place pour assurer la cohérence entre les priorités stratégiques, les besoins en infrastructures et la capacité financière de l'organisation.

Pour la période 2026-2035, le PDI prévoit des investissements totalisant 457,3 M\$, dont 153,5 M\$ à réaliser en 2026. Une part

importante de cette enveloppe est dédiée au Projet numérique de mobilité, pour un investissement total de 74,1 M\$ sur l'horizon décennal. Ce projet vise la modernisation des solutions de billettique, de perception et de services numériques. Par ailleurs, 57,6 M\$ sont prévus pour des interventions de maintien des actifs pour assurer la pérennité, la sécurité et la fiabilité des infrastructures et équipements métropolitains existants.

Le PDI inclut également des investissements significatifs liés au Réseau express métropolitain (REM). Au total, 96,0 M\$ sont alloués à la mise en œuvre du REM, notamment pour ses équipements de billettique et ses infrastructures de correspondance. De plus, 25,5 M\$ sont prévus pour l'amélioration de l'accessibilité aux stations du REM pour l'ensemble des modes de transport, favorisant une intermodalité optimisée.



Réseau express métropolitain

Le Réseau express métropolitain (REM), développé par CDPQ Infra, filiale de la Caisse constitue l'un des principaux projets structurants de la région métropolitaine. Ce métro léger entièrement automatisé offrira, une fois complété, un réseau de 67 km reliant plusieurs pôles du territoire. Depuis la mise en service des cinq premières stations entre le centre-ville de Montréal et Brossard en juillet 2023, le REM joue un rôle de plus en plus important dans la chaîne de déplacements métropolitains.

Un réseau en consolidation : 2025, une année charnière

En 2025, le REM a franchi plusieurs étapes déterminantes pour renforcer son intégration au réseau de transport collectif métropolitain. Malgré certaines perturbations de service, ces avancées ont contribué à améliorer les déplacements de milliers d'usagers.

Adaptation du réseau aux conditions hivernales

En début d'année, des perturbations causées, entre autres, par les rigueurs de l'hiver ont exigé des mesures rapides pour pallier la situation. L'ARTM a alors déployé son plan de relève en mettant à la disposition des usagers des services de bus pour assurer leurs déplacements durant cette période d'adaptation.

Fermeture planifiée : préparation de l'antenne Deux-Montagnes

Afin de réaliser les essais dynamiques nécessaires à l'ouverture de la nouvelle antenne, les services du REM ont été interrompus entre le 5 juillet et le 17 août 2025.

En collaboration avec les OPTC, l'ARTM a mis en place un service de bus vers le centre-ville afin de permettre aux usagers de maintenir l'accès à leur destination pendant cette transition.

Mise en œuvre de l'antenne Deux-Montagnes : une étape majeure

Le 17 novembre 2025, le REM a franchi une étape déterminante avec l'ouverture de l'antenne Deux-Montagnes, marquant l'accomplissement de la phase 2 du projet.

Cette nouvelle antenne, composée de 14 stations réparties sur plus de 35 km, rétablit un lien structurant entre la couronne nord et le centre-ville de Montréal, en améliorant considérablement le temps et le confort des déplacements grâce à des trains électriques fréquents et prévisibles. Les stations modernes offrent un environnement sécuritaire et accessible, enrichi de technologies de pointe pour faciliter l'expérience des voyageurs.

Avec les antennes Rive-Sud et Deux-Montagnes désormais en service, le réseau du REM s'étend sur plus de 50 km et compte désormais 19 stations.

Amélioration de l'intermodalité aux stations du REM

En 2025, l'ARTM a poursuivi le travail amorcé en 2024, en collaborant avec Projet REM s.e.c., les OPTC et les municipalités concernées, pour revoir et adapter la conception des 10 terminus d'autobus situés à proximité des stations des antennes nord et ouest du REM. Des essais



sur les sites en construction et plusieurs ateliers techniques ont permis d'ajuster les aménagements afin de répondre aux besoins opérationnels des partenaires et d'optimiser l'expérience future des usagers. Parmi ces terminus, six ont été mis en service en 2025. Les panneaux à messages variables destinés à l'information des voyageurs seront fonctionnels en 2026, une solution temporaire étant déployée d'ici là.

L'ARTM a également coordonné l'intégration des exigences techniques d'exo à la nouvelle gare de train Côte-de-Liesse, qui offrira une correspondance directe entre la ligne Mascouche et le REM dès le début de 2026.

L'ensemble de ces points de correspondance entre le REM et divers modes de transport – bus, vélo, covoiturage, dépose-minute, taxis et transport adapté – a fait l'objet d'un suivi rapproché de nos équipes en étroite collaboration avec les OPTC.

Projets complémentaires menés par l'ARTM

En parallèle, l'ARTM a assuré la mise en œuvre de projets visant à accroître l'intégration du REM dans la trame urbaine :

- › la construction d'un nouveau pôle intermodal dans le secteur Tisserand, à Brossard ;
- › l'élaboration d'un avant-projet pour l'ajout d'ascenseurs à la station Gare Centrale du REM (secteur Place Bonaventure), dans la poursuite des travaux amorcés en 2024 et devant se terminer début 2026 ;
- › la réalisation d'une voie d'insertion réservée aux bus sur le boulevard Taschereau, facilitant l'accès à la station Panama ;
- › la mise en service d'une traverse piétonne à l'approche nord de l'intersection du boulevard Taschereau et de la bretelle de sortie de l'autoroute 10, en collaboration avec la Ville de Brossard.

Ces interventions contribuent à renforcer l'accessibilité des stations du REM et favorisent une intermodalité efficace pour les usagers.

Prochaines étapes et ouverture

- › Mise en service anticipée de l'antenne Anse-à-l'Orme au printemps 2026 (confirmation à venir en début d'année), ajoutant quatre nouvelles stations et améliorant la desserte à l'Ouest-de-l'Île.
- › Poursuite des efforts d'intégration tarifaire avec les OPTC.
- › Mise en place d'un plan de transition pour accompagner le REM lors de la mise en service de ses nouvelles antennes en 2026.
- › Finalisation du Plan de relève intégré incluant les deux nouvelles antennes Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme, et désignation d'un coordonnateur métropolitain pour la gestion des mesures de relève avec l'ensemble des OPTC. À titre d'intégrateur et de planificateur métropolitain, l'ARTM a collaboré avec différentes sociétés de transport pour élaborer des lignes de bus en rabattement au REM pouvant répondre aux besoins des usagers tout en respectant le cadre financier actuel.

Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Le prolongement de la ligne bleue ajoutera cinq nouvelles stations sur près de six kilomètres le long de l'axe Jean-Talon Est, de Pie-IX jusqu'au futur terminus Anjou.

En 2025, l'ARTM a focalisé ses efforts sur l'intégration urbaine et fonctionnelle de ces futures stations, conçues comme de véritables pôles de mobilité. Ces pôles regroupent en un même lieu les modes de transport collectif – bus et métro – ainsi que les modes actifs, en plus d'offrir des services complémentaires tels que des bornes de recharge. L'objectif est ainsi d'assurer une accessibilité fluide et un transfert sans rupture entre les modes. Le travail a

également porté sur leur insertion dans la trame urbaine, soit le réseau de rues et d'espaces structurant ces secteurs, pour planifier une circulation fluide autour des stations. Cette collaboration avec la STM, la Ville de Montréal, le MTMD et la SQI a permis d'aboutir à une conception intégrée et novatrice pour le futur terminus d'Anjou.

En 2025, le projet a franchi une étape marquante avec le dévoilement des noms des cinq futures stations qui, plutôt que de s'inspirer des axes routiers adjacents, rendent hommage à des communautés et à des femmes ayant profondément marqué l'histoire de Montréal : Vertières, Mary-Two-Axe-Earley, Césira Parisotto, Madeleine Parent et Anjou.

Plan du prolongement de la ligne bleue



En 2026, les travaux se poursuivront sur l'ensemble du tracé, incluant la mise en cadence du tunnelier dès le printemps. L'ARTM poursuivra la coordination de la refonte des réseaux de bus en prévision de la mise en service du prolongement de la ligne bleue.

Prévu pour 2031, l'aboutissement du projet offrira une intégration directe avec le SRB Pie-IX grâce à un passage souterrain et améliorera la connectivité du secteur Anjou par un corridor reliant les édifices situés de part et d'autre de l'autoroute 25. En outre, deux nouveaux terminus métropolitains – aux stations Pie-IX et Anjou – faciliteront les correspondances entre plusieurs réseaux d'autobus, renforçant ainsi l'accessibilité régionale.

À terme, le projet permettra d'offrir des déplacements plus rapides à plus de 20 000 usagers en période de pointe matinale et pourrait inciter près de 3 400 automobilistes à opter pour le transport collectif, contribuant ainsi à l'objectif de la Vision 2050 (50 % des déplacements en modes actifs et collectifs). En tant que bailleur de fonds et futur propriétaire des deux terminus, l'ARTM veille à garantir que leur conception réponde aux besoins des usagers et des OPTC qui les desserviront.

Service rapide par bus Pie-IX

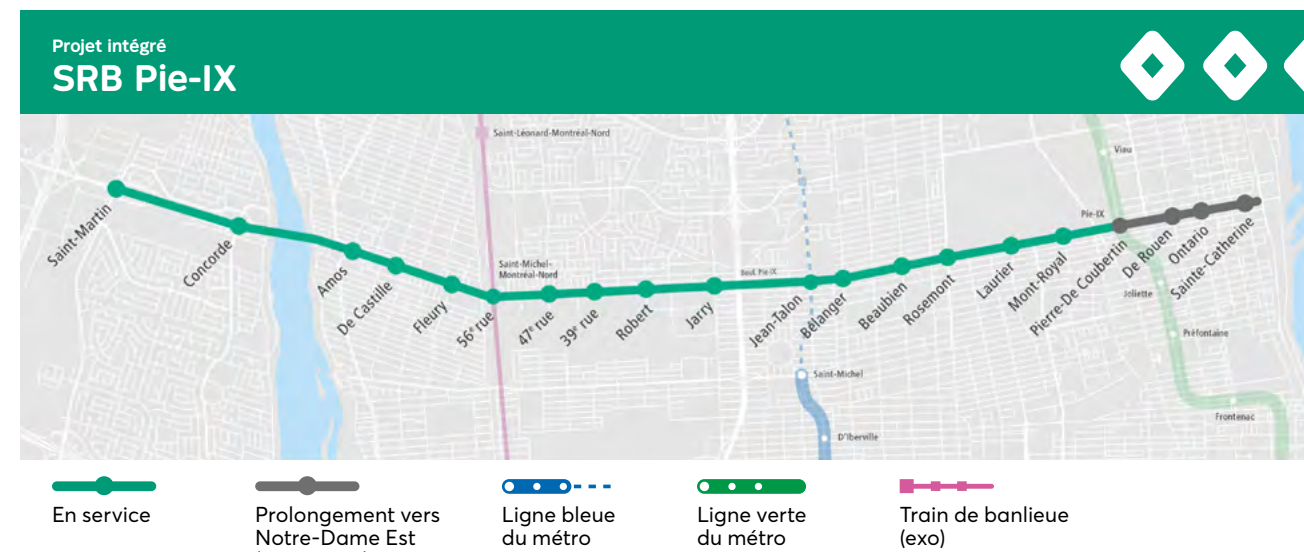
Le Service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX est un projet structurant de transport collectif qui relie la rue Notre-Dame, à Montréal, au boulevard Saint-Martin, à Laval, sur près de 13 km. Grâce à son corridor dédié, il permet aux bus de la STM, de la STL et d'exo de circuler plus rapidement, de manière fiable et sécuritaire, sur un axe névralgique du territoire.

Le tronçon compris entre le boulevard Saint-Martin et l'avenue Pierre-De Coubertin est ouvert depuis novembre 2022. Le secteur de Jean-Talon a été mis en service en décembre 2023, à la suite de la construction d'un tunnel piétonnier reliant le SRB à la future station Vertières (à l'intersection de Jean-Talon Est et de Pie-IX).

En 2025, les travaux se sont poursuivis pour compléter la portion allant de l'avenue Pierre-De Coubertin jusqu'à la rue Notre-Dame, prévue en 2027.

Orchestré par l'ARTM, réalisé par la STM et financé par les gouvernements du Québec et du Canada, ce projet de 442,5 M\$ constitue une amélioration majeure de la mobilité dans l'est de Montréal et renforce la performance du réseau de bus dans ce secteur.

Plan du tracé du SRB Pie-IX



Source : Projet intégré SRB Pie-IX



Navettes fluviales

Du 17 mai au 31 octobre 2025, l'ARTM a coordonné une nouvelle saison du projet pilote des navettes fluviales, offrant six liaisons vers huit destinations exploitées par les Croisières AML et Navark. L'année 2025 a été marquée par plusieurs améliorations, notamment :

- › la mise en place d'un nouveau quai et d'installations d'accueil à Pointe-aux-Trembles ;
- › l'ajout de départs en soirée sur la liaison N4 durant l'été ;
- › l'allongement de la période d'opération de la liaison N2 de 32 jours pour mieux répondre aux besoins des clients réguliers et des touristes,

ainsi que l'harmonisation des heures de début et de fin du service avec les liaisons N1 et N3 afin de mieux correspondre aux besoins des travailleurs ;

- › l'allongement de la période d'opération de la liaison N3 de 5 jours afin de couvrir tout le mois d'octobre 2025, au bénéfice des détenteurs de cartes OPUS utilisant le service ;
- › la bonification des horaires et des fréquences des liaisons N4 et N5 lors du Grand Prix de Montréal et du festival Osheaga, incluant l'ajout de sept trajets supplémentaires durant la fin de semaine d'Osheaga afin de faciliter le retour des usagers.



Ces améliorations ont contribué à une hausse de l'achalandage de 18 % par rapport à 2024, pour un total de 543 645 déplacements en 2025. Les liaisons N4 et N5 se démarquent avec des augmentations d'achalandage respectives de 29 % et de 19 %.

De plus, le service compte une proportion croissante d'usagers utilisant la carte OPUS, qui représentent désormais 22 % de la clientèle des navettes. Ainsi, 70 240 déplacements ont été réalisés à l'aide de ce service en 2025, ce qui constitue une augmentation notable par rapport aux 57 385 déplacements enregistrés en 2024.

Selon le sondage réalisé par l'ARTM, le service a atteint un taux de ponctualité de 96 %, un taux de satisfaction des usagers de 96 %, et 89 % des usagers considèrent le système de réservation facile. Plus précisément, 38 % des répondants affirment qu'ils auraient utilisé leur automobile en l'absence du service, soulignant la contribution du projet à la mobilité durable.

Projet structurant de l'Est

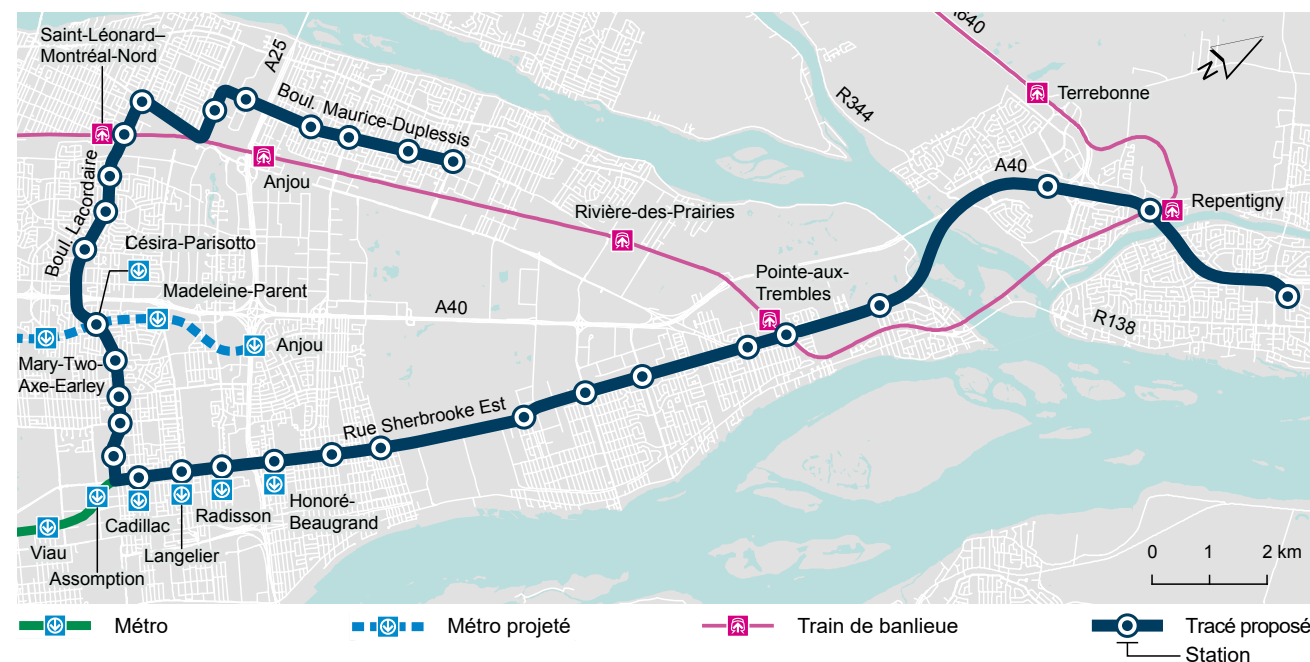
Le projet structurant de l'Est (PSE) vise à doter l'est et le nord-est de la région métropolitaine d'un système léger sur rail en surface, comparable à un tramway moderne, qui offrira aux usagers un corridor de mobilité rapide, fiable et bien intégré aux réseaux existants.

Le tracé proposé, long de 38 km et comprenant 31 stations, relierait le cœur de Repentigny à Rivière-des-Prairies en empruntant les axes structurants de l'autoroute 40, de la rue Sherbrooke Est ainsi que des boulevards Lacordaire et Maurice-Duplessis. Pensé pour mieux s'intégrer aux milieux traversés et se connecter efficacement aux réseaux de transport existants et projetés, le projet contribuerait à la vision de revitalisation de l'est de Montréal, tout en offrant des temps de déplacement compétitifs par rapport à l'automobile. Le coût du projet est actuellement évalué à 18,6 G\$.

En 2025, l'ARTM a amorcé les démarches en vue de la mobilisation des conseillers experts appelés à l'accompagner lors des prochaines étapes du projet. Plusieurs ateliers de travail ont été tenus afin d'élaborer une stratégie d'approvisionnement adaptée à l'envergure et à la complexité du projet. Ces rencontres ont permis de définir les différents lots de travail et de recommander, pour chacun, le mode de réalisation le plus approprié.

Par ailleurs, un sondage a été lancé à la fin de l'année 2025 dans le but de tester et de valider l'intérêt du marché. Les résultats attendus permettront de mieux circonscrire les appels de qualification à venir et de préparer les conditions d'une éventuelle phase de réalisation.

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



Autres projets

En 2025, plusieurs projets préalablement inscrits au Plan québécois des infrastructures 2025-2035 (PQI) ont été retirés par le gouvernement du Québec. Ces décisions ont obligé l'ARTM à interrompre ou à mettre fin à quatre projets de transport collectif auxquels elle participait. Elle a veillé toutefois à documenter les étapes complétées et à transmettre les livrables requis aux partenaires concernés.

Projet du grand Sud-Ouest

À la suite du retrait du projet du PQI, l'ARTM a procédé à la résiliation des mandats de services professionnels en cours et a transmis à la Ville de Montréal et au MTMD le rapport final de la phase de démarrage.

Cette phase visait l'élaboration d'un dossier d'opportunité pour évaluer la faisabilité et la pertinence d'un projet structurant de transport collectif destiné à desservir le grand Sud-Ouest de Montréal et à le relier efficacement au centre-ville.

Projet structurant Saint-Martin à Laval

En 2025, l'ARTM et ses partenaires ont poursuivi les travaux entourant l'élaboration du projet de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin, en maintenant une gestion rigoureuse et coordonnée des activités prévues au mandat.

La première étape, consacrée à la gestion globale du projet, a permis d'établir une structure de gouvernance claire et des mécanismes de collaboration efficaces. Une réunion de démarrage et un plan de travail détaillé ont lancé la démarche, suivis de la mise en place de comités techniques en aménagement, transport, mobilité, accessibilité sociale et environnement.

Ces instances ont assuré une analyse intégrée du territoire et un suivi constant de l'avancement des travaux.

La seconde étape, amorcée en 2025, portait sur l'étude des besoins. Cette phase visait à recueillir et à analyser l'ensemble des données nécessaires pour définir les interventions à privilégier dans l'axe Saint-Martin.

L'ensemble de ces travaux avait pour objectif de préparer un dossier d'opportunité complet, aligné sur les besoins du milieu et les orientations métropolitaines en matière de mobilité durable. Toutefois, le retrait du projet du PQI a suspendu sa progression. L'ARTM a dû mettre le projet en arrêt, conformément aux orientations encadrant le financement des projets majeurs.

Service rapide par bus Notre-Dame et Concorde

L'ARTM a confié à la STL le mandat d'élaborer un dossier d'opportunité (DO) pour un projet de service rapide par bus (SRB) dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval. Le projet portait sur l'analyse d'un tronçon de 5,8 kilomètres reliant le boulevard Curé-Labelle à l'ouest et le boulevard des Laurentides à l'est, dans le but de renforcer l'offre de transport collectif et d'améliorer la connectivité est-ouest dans ce corridor stratégique.

En 2025, l'ARTM et ses partenaires ont complété l'élaboration du DO. Cette dernière année de travaux a permis de consolider l'ensemble des analyses en mobilité, en aménagement et en performance du réseau, afin de proposer une solution intégrée répondant aux besoins de déplacement identifiés.

Le DO, réalisé en collaboration avec la STL, la Ville de Laval et le MTMD, a été finalisé conformément aux exigences et officiellement attesté par le conseil d'administration de l'ARTM.

Le retrait temporaire du projet du PQI a eu pour effet de suspendre les phases subséquentes, notamment la préparation du dossier d'affaires et les études de conception. Le projet demeure toutefois inscrit au Plan d'immobilisations en transport collectif (PITC), qui prévoit une enveloppe de 10 M\$ pour le second quinquennat (2030–2035), et il figure toujours au tableau de bord des projets d'infrastructure du Conseil du trésor. Un abandon complet ferait par ailleurs courir le risque de perdre les sommes fédérales réservées à ce projet structurant. Le SRB Notre-Dame et Concorde doit donc être considéré comme un projet en pause, et non comme un projet annulé.

Réseau métropolitain de mesures préférentielles en transport collectif

Le MTMD, en partenariat avec l'ARTM et les OPTC, a poursuivi en 2025 les travaux visant le développement d'un réseau intégré de mesures préférentielles en transport collectif sur les principaux axes autoroutiers et certaines routes nationales. Ce projet visait l'implantation de corridors réservés aux bus et au covoiturage afin d'améliorer la desserte des banlieues et d'encourager le recours au transport collectif.

Plusieurs analyses ont été menées pour évaluer les bénéfices et les coûts des différents scénarios, soutenues par des outils d'aide à la décision permettant de cibler les mesures les plus adaptées aux besoins de mobilité métropolitains.

Même si le projet a été retiré du PQI, le MTMD poursuit les travaux de planification qui contribuent aux projets de mobilité durable dans la région métropolitaine de Montréal.

Mesures d'atténuation durant les travaux majeurs

En 2025, l'ARTM, mandatée par le MTMD, a poursuivi la planification et le déploiement des mesures d'atténuation en transport collectif pour réduire les impacts des grands chantiers routiers et d'infrastructures, dont la réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, les travaux sur le pont de l'Île-aux-Tourtes et l'avancement du REM. Ces interventions visent à maintenir la mobilité régionale en offrant des alternatives performantes à l'automobile.

Les mesures mises en place comprenaient la bonification de l'offre de services, l'ajout d'infrastructures temporaires de transport collectif, des incitatifs tarifaires, la poursuite du projet pilote de covoiturage, le maintien de deux liaisons de navettes fluviales ainsi que l'expansion du service de vélopartage sur la Rive-Sud. Réalisées en étroite collaboration avec les partenaires locaux, elles témoignent de l'engagement continu de l'ARTM à soutenir le MTMD dans la gestion de ces chantiers majeurs. Au total, plus de 4 millions de déplacements ont été effectués grâce aux mesures d'atténuation mises en place en lien avec l'interruption du service du REM, comparativement à 3,1 M en 2024.

Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

Service de bus

Dans le cadre des travaux de réfection du pont-tunnel, cinq lignes d'autobus gratuites traversant le tunnel ont continué d'offrir un service performant, soutenues par des voies réservées qui assurent des temps de parcours fiables. Leur achalandage a augmenté de 11 % par rapport à 2024, confirmant leur utilité pour les usagers.

Navettes fluviales

Les navettes gratuites mises en place entre Boucherville et Montréal-Mercier ainsi qu'entre Varennes et Pointe-aux-Trembles ont reçu une appréciation favorable, enregistrant une hausse combinée de 10 % de leur achalandage en 2025.

Vélopartage

Cette année encore, onze stations BIXI ont été déployées sur la Rive-Sud afin de faciliter l'accès aux arrêts d'autobus, aux stations de métro et aux navettes fluviales pendant les travaux du tunnel. En 2025, le service a connu une progression, avec une hausse de 8 % du nombre d'usagers (2 131, comparativement à 1 975 en 2024) et une augmentation de 14 % du nombre de vélos utilisés (2 282, contre 2 001 en 2024). Cette croissance confirme l'intérêt pour la mobilité active et la pertinence de cette mesure d'atténuation.

Covoiturage

L'application mobile Covoiturage ARTM, lancée comme projet pilote, demeure accessible gratuitement à l'échelle métropolitaine. Elle facilite le jumelage conducteurs-passagers et inclut des incitatifs financiers pour les conducteurs franchissant les ponts Louis-Hippolyte-La Fontaine, Jacques-Cartier, Victoria et Samuel-de-Champlain.

Pont de l'Île-aux-Tourtes

Les travaux de maintien et de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes s'étant poursuivis en 2025, l'ARTM a maintenu la bonification du service de train et de bus, appuyée par des mesures tarifaires et des stationnements incitatifs temporaires, afin d'en atténuer les impacts sur la mobilité.

L'ouverture d'une nouvelle voie en octobre 2025 a toutefois entraîné un réajustement graduel des mesures d'atténuation, soit :

- › la fin des mesures tarifaires spéciales au 1^{er} octobre 2025 ;
- › la fermeture d'un stationnement incitatif temporaire au 1^{er} décembre 2025.

Malgré la levée de certaines mesures temporaires, rendue possible par l'amélioration partielle de la capacité routière, la bonification des services de transport collectif est demeurée en vigueur tout au long de l'année 2025 afin d'encourager le transport durable pendant la poursuite des travaux.

Réseau express métropolitain (REM)

En début d'année, l'ARTM a déployé rapidement des lignes de bus supplémentaires afin de maintenir les correspondances lors d'interruptions imprévues du service du REM.

Du 5 juillet au 17 août 2025, une interruption complète de six semaines a été nécessaire pour les tests dynamiques liés à l'ouverture de l'antenne Deux-Montagnes. En collaboration avec les OPTC de la région métropolitaine de Montréal, l'ARTM a mis en œuvre un service de bus gratuit vers le centre-ville, assuré par une coordination quotidienne étroite et une mobilisation exceptionnelle des partenaires. Cette opération a permis de maintenir la fluidité des déplacements et de limiter les impacts sur la mobilité régionale, malgré l'arrêt complet du REM.

Les systèmes de transport intelligents

La transformation numérique du transport collectif métropolitain est aujourd'hui indispensable pour répondre aux attentes d'une clientèle de plus en plus mobile, connectée et en quête de simplicité. Pour soutenir cette évolution, l'ARTM modernise en profondeur les fondations technologiques qui rendent possible une expérience de déplacement fluide, intégrée et adaptée aux usages modernes.

Cette démarche repose à la fois sur la refonte des systèmes billettiques et sur l'enrichissement des outils numériques qui accompagnent les usagers au quotidien. Ensemble, ces chantiers structurants renforcent l'accessibilité du réseau et préparent l'écosystème de mobilité de demain.

Projet Concerto

Concerto est une vaste initiative visant notamment à moderniser graduellement le système billettique du réseau de transport collectif de la région métropolitaine, opérée en collaboration avec la STM, le RTL, la STL, l'exo et la Ville de Montréal. À terme, plus de 12 000 équipements répartis sur cinq territoires seront remplacés ou mis à niveau. Au-delà du renouvellement technologique, le projet vise une transformation profonde de l'expérience client grâce à une stratégie de déploiement progressive, sans interruption de service, appuyée par une gouvernance renforcée et des tests rigoureux à chaque étape.

En 2025, les efforts se sont concentrés sur deux avancées clés destinées à simplifier et à diversifier les options d'accès au réseau.



Titres virtuels

En collaboration avec les OPTC, l'ARTM développe une solution de titres 100 % numériques, permettant la validation directement à la borne avec un téléphone intelligent.

Après un projet pilote concluant mené auprès de 2 000 usagers en 2025, le déploiement grand public des titres virtuels est prévu progressivement en 2026. Cette innovation offrira une alternative pratique à la carte physique et élargira les possibilités de validation.

Système billettique basé sur le compte et paiement par carte bancaire

En juin 2025, l'ARTM a confié à Masabi, chef de file international, la mise en place d'une solution billettique basée sur des comptes usagers (*Account-Based Ticketing*, ABT). Cette initiative marque un jalon important dans la modernisation des systèmes de paiement et contribue à accroître l'attractivité du transport collectif.

La prochaine étape consiste à introduire le paiement par carte bancaire, qui permettra aux usagers d'utiliser leur carte bancaire physique ou virtuelle sur l'ensemble des valideurs du réseau.

pour monter à bord des bus, du métro, des trains et du REM. Il ne sera alors plus nécessaire d'acheter ou de recharger une carte : l'utilisateur pourra, s'il le souhaite, valider directement avec son moyen de paiement.

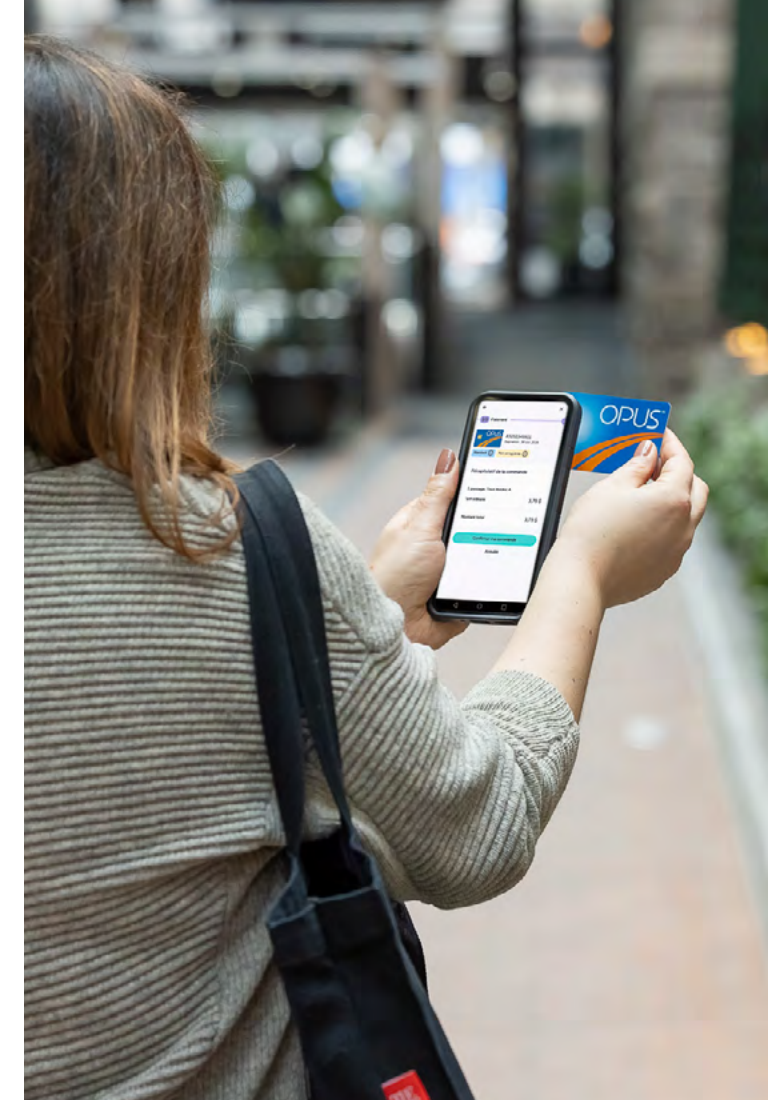
Le lancement de cette fonctionnalité sera déployé graduellement à partir de 2026. Il est important de préciser que l'ARTM ne retire aucun support de titre ; cette évolution vise plutôt à ajouter des options de paiement afin de faciliter l'accès au transport collectif et d'en simplifier l'usage.

À terme, les usagers pourront, s'ils le souhaitent, gérer l'ensemble de leurs déplacements à partir d'un compte en ligne unique : achat de titres, gestion d'abonnements, préférences et services après-vente. Grâce à une solution infonuagique sécurisée et évolutive, ils pourront bénéficier de la facturation après usage, d'offres tarifaires adaptées à leurs habitudes et d'une expérience fluide et intégrée sur tous les modes de transport.

Application mobile Chrono

En 2025, l'ARTM a fait progresser les travaux amorcés en 2024 pour concevoir la prochaine génération de l'application mobile Chrono. Cette innovation donnera lieu à une version entièrement repensée, appelée à devenir la porte d'entrée de tous les services de mobilité durable à l'échelle métropolitaine.

Un élément central de cette évolution est le développement du compte Chrono, qui rassemblera en un seul espace l'ensemble des services numériques liés au transport collectif, incluant les outils de service à la clientèle et la future plateforme transactionnelle. Ce compte personnel sera conçu pour interagir directement avec d'autres plateformes numériques, assurant ainsi un parcours numérique plus fluide et cohérent pour les usagers.



L'année 2025 a également confirmé la forte adoption de la recharge OPUS en ligne dans Chrono, dont l'utilisation a progressé de 24 %. Cette fonctionnalité génère désormais une vente de titres sur deux.

Enfin, l'ARTM a amorcé le déploiement des titres virtuels sur Chrono, permettant aux usagers d'utiliser leur téléphone intelligent comme support de titres plutôt que la carte OPUS. Depuis juillet 2025, près de 2 000 participants ont testé cette nouvelle solution. Le lancement grand public est prévu en 2026.

La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

L'ARTM renforce continuellement ses actions afin d'améliorer l'expérience de déplacement des personnes ayant des limitations fonctionnelles, dans une perspective d'inclusion, d'autonomie et de cohérence à l'échelle métropolitaine. Ces interventions s'articulent autour de deux volets complémentaires : l'accessibilité universelle des réseaux réguliers et l'optimisation du transport adapté.

Accessibilité universelle

L'accessibilité universelle vise l'intégration, dès la conception, de services, d'équipements et d'outils permettant à toute personne d'utiliser le transport collectif de façon autonome et sécuritaire. En 2025, l'ARTM a traduit ces principes en avancées concrètes, tant sur le plan des infrastructures que des pratiques.

Distributrices automatiques de titres de nouvelle génération

Après des efforts soutenus de développement mené avec la STM et les représentants du milieu associatif, les premières distributrices automatiques de titres (DAT) de nouvelle génération ont été installées en mai 2025 dans les stations de l'antenne Rive-Sud du REM. Ce modèle de distributrice constitue l'un des rares appareils au monde offrant une accessibilité frontale complète pour les personnes en fauteuil roulant, représentant ainsi une avancée majeure pour garantir une expérience comparable pour tous et toutes.

Un projet pilote à la station Panama a permis à la clientèle de se familiariser avec ces nouveaux équipements, avant leur déploiement graduel dans l'ensemble des stations du REM. À la fin de l'année, une cinquantaine de DAT de nouvelle génération étaient en fonction dans le réseau.

Le déploiement se poursuivra dans les premiers mois de 2026 dans le cadre de l'ouverture de l'antenne Anse-à-l'Orme, puis en 2027 avec l'ouverture des deux dernières stations de l'antenne de l'Aéroport international de Montréal.

Par ailleurs, les fonctions sonores destinées aux personnes amblyopes sont toujours en développement et seront déployées prochainement.

Comité d'experts en accessibilité universelle

À l'automne 2025, l'ARTM a mis en place un comité d'experts en accessibilité universelle. Composé de professionnels des OPTC et de l'ARTM, ce comité a pour mission de maximiser la cohérence des interventions en matière d'accessibilité universelle afin d'offrir des parcours sans obstacle aux personnes ayant des limitations fonctionnelles sur l'ensemble du territoire métropolitain. Son premier mandat porte sur l'intégration des données d'accessibilité universelle aux outils développés dans le cadre du projet Concerto.

Ce comité s'appuie également sur des collaborations ciblées et spécialisées avec des organisations œuvrant dans le domaine. Par exemple, lors de la mise en service de la fonctionnalité Recharge OPUS sur l'application mobile Chrono, l'ARTM a travaillé avec l'Institut national canadien pour les aveugles (INCA) afin que l'accessibilité de la solution soit testée et validée par des experts.



Crédit photo : Simon Laroche



Mobilité inclusive

Le programme Mobilité inclusive, qui forme les personnes ayant des limitations fonctionnelles à l'utilisation des réseaux réguliers de transport collectif, a connu une croissance marquée en 2025. Cette année, 844 personnes ont pris part aux formations théoriques de groupe et aux entraînements individuels. Plus de 90 % d'entre elles ont acquis l'autonomie nécessaire pour se déplacer de manière sécuritaire dans les réseaux de bus, métro, train et REM.

La prolongation du financement de Mobilité inclusive a été confirmée jusqu'en 2030, garantissant ainsi à près de 1 000 personnes annuellement l'accès à cette initiative novatrice d'inclusion sociale. À l'automne, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a d'ailleurs décerné à l'ARTM et à ses partenaires le prix *Lorna Stewart* pour la mise en œuvre exemplaire de ce programme.

Transport adapté

Le transport adapté offre un service de déplacement sur réservation aux personnes ayant des limitations fonctionnelles significatives et persistantes, pour qui l'accès aux réseaux réguliers demeure limité ou impossible. Ce service constitue un levier essentiel d'inclusion sociale, d'autonomie et de participation à la vie collective.

En 2025, l'ARTM a posé des jalons importants pour améliorer l'organisation, l'efficacité et la cohérence de ce service à l'échelle métropolitaine, dans un contexte marqué par l'évolution des besoins et des pratiques de déplacement.

Chantier d'optimisation du transport adapté

Le chantier d'optimisation du transport adapté vise à centraliser les opérations à l'échelle régionale pour garantir l'uniformité et l'efficacité du service à travers le Grand Montréal. Inscrite dans la démarche globale d'optimisation des services de transport collectif menée par l'ARTM en collaboration avec les OPTC, cette initiative modernise les processus afin d'offrir une prestation plus performante aux usagers.

La croissance soutenue de la demande, alimentée par le vieillissement de la population et la hausse des coûts d'exploitation, exige de repenser le modèle d'affaires actuel. En 2025, les travaux d'harmonisation, réalisés avec l'appui d'une firme spécialisée, ont mené à la recommandation d'un scénario de gouvernance où la STM assumera l'ensemble des activités opérationnelles du transport adapté à l'échelle métropolitaine.

La prochaine étape consiste dans la création d'un bureau de la transformation, dont la première mission sera d'élaborer une feuille de route détaillée pour soutenir le déploiement du modèle de gouvernance recommandé. Des échanges seront menés avec les OPTC et les milieux associatifs afin d'assurer une mise en œuvre concertée.

Étude sur le transport adapté

Dans la continuité des travaux menés en 2024, l'ARTM a reconduit en 2025 son étude auprès des usagers du transport adapté afin d'évaluer leur satisfaction et de mieux comprendre leurs habitudes de déplacement. Un questionnaire, élaboré en collaboration avec les OPTC, a été transmis à plus de 10 000 usagers du territoire métropolitain. Les résultats seront publiés en 2026.

Pour rappel, le sondage de 2024 révélait notamment que :

- › 76 % des utilisateurs se disent satisfaits des services de transport adapté, témoignant d'une perception globalement positive de l'expérience offerte ;
- › 36 % utilisent aussi le transport collectif régulier (bus, train, métro, REM) ;
- › plus d'un usager sur cinq (21 %) utilise l'application Chrono pour recharger sa carte OPUS pour le service de transport adapté ;
- › 86 % sont satisfaits de l'information mise à leur disposition pour modifier, annuler, confirmer et planifier leurs déplacements.

La promotion du transport collectif

Campagnes et activités de promotion

En 2025, l'ARTM a déployé plusieurs initiatives publicitaires pour encourager l'utilisation des modes de transport collectif et actif, tout en promouvant leur contribution à l'amélioration de la qualité de vie, à l'attractivité de la métropole et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Des améliorations ont aussi été apportées au site Web de l'ARTM afin d'offrir aux personnes interpellées par ces actions de promotion un accès direct à l'information pratique.

Grandes initiatives promotionnelles de l'année

En 2025, l'essentiel des initiatives de communication grand public de l'ARTM a porté sur la promotion des produits et services qui facilitent concrètement les déplacements des usagers.

› Recharge OPUS dans l'application Chrono

La promotion de la Recharge OPUS, lancée en 2024, est demeurée l'une des principales campagnes de 2025. La communication a mis l'accent sur la réduction des files d'attente, avec un dispositif d'affichage stratégiquement déployé près des billetteries et distributrices, en collaboration avec les OPTC.



› Titres illimités

Les titres illimités destinés aux déplacements occasionnels ont été mis en valeur durant l'été, sur les médias sociaux, en affichage et en bannières Web. Pour la première fois, la campagne a été diffusée à l'extérieur du Grand Montréal, notamment en Ontario et dans le reste du Québec. Des titres spéciaux de 3 jours, créés pour le Grand Prix et le Festival Osheaga, ont également été promus dans les billetteries les plus fréquentées.

› Tarif étudiant

La campagne annuelle du tarif étudiant a été revue afin de combiner dans un même message le rabais offert et le renouvellement des cartes OPUS, une approche développée conjointement avec les OPTC et largement relayée sur leurs plateformes.





Sortez en famille avec le transport collectif gratuit pour les enfants*

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

exo R STL stm

artm.quebec/offrestataires/famille

*Les enfants âgés de 11 ans et moins peuvent se déplacer gratuitement en transport collectif, en tout temps sur l'ensemble du territoire métropolitain, s'ils sont accompagnés d'une personne de 14 ans et plus qui en assume la surveillance. Cette personne doit détenir un titre de transport valide et ne peut pas accompagner plus de 5 enfants.

- › **Gratuité enfants et navettes fluviales**
La gratuité pour les enfants (campagne « Sortez en famille ») et les navettes fluviales ont également fait l'objet d'opérations de promotion en 2025, avec une portée comparable à celle de l'année précédente.
- › **Accompagnement des nouveaux usagers du REM**
L'ouverture de l'antenne Deux-Montagnes du REM a donné lieu à une opération d'information ciblée, comprenant des panneaux d'affichage et des dépliants distribués lors du week-end d'inauguration et durant les premiers jours d'exploitation.

Optimisation du site Web

L'ARTM a poursuivi la modernisation de son site Web pour en améliorer l'expérience utilisateur. Les pages consacrées au financement du transport collectif, à la mobilité inclusive et à la planification stratégique ont été réorganisées pour gagner en clarté. Par ailleurs, la refonte de la page « Nous joindre », désormais arrimée à l'outil de gestion de la relation clientèle de l'ARTM et de ses partenaires, assure un traitement plus fluide et performant des requêtes des usagers.

Partenariat avec les Centres d'expertise en mobilité

Depuis plusieurs années, l'ARTM soutient la mission des Centres d'expertise en mobilité (CEM) MOBA et MOVIA – anciennement les Centres de gestion des déplacements – qui œuvrent à la promotion de la mobilité durable auprès des employeurs et des institutions scolaires de la région. En 2025, ce partenariat a franchi un nouveau jalon avec un volume de rencontres partenaires ayant doublé par rapport à 2024, notamment grâce à des interventions ciblées auprès des Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS), de la zone aérospatiale de Longueuil et des milieux scolaires.

L'année a également été couronnée par le succès retentissant de deux activités annuelles phares des CEM :

- › **Défi sans auto solo** : La participation à cette campagne a bondi de 11 % à l'échelle provinciale. Les OPTC ainsi que l'ARTM ont aussi collaboré et invité leurs employés et leurs usagers à participer au défi. Le tiers des participants provenaient du territoire métropolitain, démontrant une mobilisation exemplaire des citoyens et des employés des organismes de transport.
- › **Prix Leaders de la mobilité** : Grâce à l'appui de l'ARTM, cette édition a atteint de nouveaux sommets avec une hausse marquée du nombre de projets soumis et une participation accrue.

En somme, le partenariat entre l'ARTM et les CEM s'est considérablement enrichi en 2025. De nouvelles perspectives de collaboration sont déjà à l'étude pour soutenir le déploiement du futur système billettique, la valorisation de données d'enquêtes de mobilité et les initiatives d'accessibilité universelle de l'ARTM.

Gouvernance



Le conseil d'administration

En date du 31 décembre 2025

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

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



Ginette Sylvain
Présidente du conseil d'administration



Liette Leduc
Vice-présidente du conseil d'administration et Avocate, administratrice de sociétés



Soraya Martinez Ferrada
Mairesse de la Ville de Montréal



Stéphane Boyer
Maire de la Ville de Laval



Catherine Fournier
Mairesse de la Ville de Longueuil



Denis Martin
Maire de la Ville de Deux-Montagnes



Martin Damphousse
Maire de la Ville de Varennes



Carl Desrosiers
Consultant en transport de passagers



Luc Gagnon
Expert-conseil en urbanisme et en mobilité



Patricia Jasmin
Gestionnaire exécutive



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



Nicolas Marin
Vice-Président Offres stratégiques, Ateko




Guy Picard
Conseiller stratégique en gestion publique



Jean-Pierre Revéret
Professeur retraité, ESG-UQAM



Owen Alexander Rose
Architecte principal, ROSE architecture



Les six membres indépendants désignés par le gouvernement du Québec



GINETTE SYLVAIN

Présidente du conseil d'administration

Nommée le 17 juillet 2024

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

Nommée par le Conseil des ministres en juillet 2024, Mme Sylvain compte déjà deux grandes réalisations à son actif, soit l'approbation, par la Communauté métropolitaine de Montréal, du premier Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal et l'adoption de la nouvelle Politique de financement.



ANDRÉE LAFORTUNE, FCPA

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

Nommée le 31 mai 2017

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

Andrée Lafortune est spécialisée en comptabilité et en gouvernance financière à HEC Montréal, où elle dirige le département de sciences comptables. Détentrice du titre *Fellow* comptable professionnelle agréée (FCPA), elle est actuellement membre du comité ministériel d'audit d'Environnement et Changement climatique Canada (2023 à 2027) et membre de celui de la Commission de la fonction publique du Canada (2020 à 2028). Elle fut membre des comités ministériels d'audit d'Affaires mondiales Canada (2014 à 2020) et de Santé Canada (2011 à 2019).

Madame Lafortune a siégé plusieurs années (2001 à 2016) comme membre du conseil d'administration du Mouvement Desjardins et de ses composantes (Caisse centrale Desjardins, Fiducie Desjardins, Capital Desjardins inc., Desjardins Capital de risque inc.) et a assumé la présidence des comités de vérification de ces entités. De 1990 à 2024, elle fut membre du conseil d'administration de la Caisse Desjardins des Versants du mont Royal (présidente 1994-2019). À l'automne 2010, elle fut nommée l'une des « 8 femmes incontournables » en finance au Québec par le magazine *Premières en affaires*. En mars 2017, Andrée Lafortune a reçu l'Ordre du mérite coopératif et mutualiste québécois – 3^e degré, décerné par le Conseil québécois de la coopération et de la mutualité. À l'automne 2017, le prix « Madeleine Timmermans » lui a été attribué pour son cheminement de carrière en tant que femme engagée.



LIETTE LEDUC, LL.L., ASC

Avocate, administratrice de sociétés

Nommée le 31 mai 2017

Vice-présidente du conseil d'administration
Présidente du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines et membre du comité de suivi des projets et des technologies

Liette Leduc est membre du Barreau du Québec depuis 1989 et détient une certification en gouvernance de sociétés, décernée par le Collège des administrateurs de sociétés de l'Université Laval (promotion 2014).

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

Au cours de sa carrière, Mme Leduc a aussi siégé au conseil de divers organismes, dont Réseau Capital, le réseau du capital d'investissement au Québec. Depuis décembre 2025, elle siège au comité d'investissement du Fonds d'investissement local Laurentides (FILL), rattaché à la Corporation de développement économique de la MRC des Laurentides.



NICOLAS MARIN

Vice-Président Offres stratégiques, Ateko

Nommé le 19 juin 2019

Membre du comité de vérification et des finances

Nicolas Marin est vice-président – Offres stratégiques chez Ateko, leader canadien en services technologiques multcloud et en solutions d'automatisation des flux de travail ServiceNow. Il compte plus de vingt ans d'expérience en gestion dans le secteur du marketing, des médias et des technologies. Précédemment, il était directeur général d'Elmire, le centre d'expertise en marketing numérique de Québecor.

Il a commencé sa carrière en stratégie-conseil chez Deloitte Consulting avant de se joindre au Cirque du Soleil et il a été associé fondateur chez Espace M, une firme spécialisée en stratégie et recherche média. Il a également été directeur général du bureau montréalais d'OMD, chef de file canadien en planification média. Nicolas Marin a été président du Conseil des directeurs médias du Québec (CDMQ), administrateur de la Jeune Chambre de commerce de Montréal (JCCM), et il a siégé à plusieurs concours visant à souligner l'excellence en marketing. Titulaire d'un M. Sc. Marketing de HEC Montréal, il a reçu en 2008 la bourse CTV Globemedia pour son mémoire de maîtrise sur l'encombrement publicitaire.



JEAN-PIERRE REVÉRET

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

Nommé le 31 mai 2017

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

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

Il a agi comme expert dans le domaine du développement durable et de l'évaluation environnementale et sociale, entre autres auprès de la Banque mondiale, de l'ACDI, de l'Institut de la francophonie pour le développement durable, de la Ville de Montréal et de plusieurs ministères (Québec et Canada). Il a été membre externe du comité « Gouvernance, éthique et développement durable » du Conseil d'administration de la STM de septembre 2014 à mai 2017 et membre du conseil scientifique du consortium de recherche sur les changements climatiques, OURANOS, de 2018 à novembre 2022.



OWEN ALEXANDER ROSE

Architecte principal, ROSE architecture

Nommé le 31 mai 2017

Président par intérim du comité de suivi des projets et des technologies

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

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

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

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



CARL DESROSIERS

Consultant en transport de passagers

Nommé le 18 juin 2025

Président du comité de suivi des projets et des technologies

Ingénieur diplômé en génie mécanique de l'École Polytechnique de Montréal, M. Desrosiers possède plus de quarante années d'expérience dans le domaine du transport collectif. Il a fait carrière principalement à la Société de transport de Montréal (STM), où il a occupé des postes de direction stratégique, dont celui de directeur général de 2012 à 2014. Il a également assumé des fonctions clés en exploitation, en ingénierie et en entretien du réseau métro et bus.

En 2016 et 2017, il a œuvré chez Via Rail Canada en tant que chef de la Maintenance. À ce titre, il était responsable des activités de maintenance pour le parc de matériel roulant.

De 2017 à 2024, M. Desrosiers a agi à titre de consultant en transport de passagers auprès de grandes organisations telles qu'AtkinsRéalis, la Ville de Québec, la Ville de Montréal et VIA Rail Canada, contribuant à des projets d'envergure comme le REM, le tramway de Québec et à l'optimisation des services de transport collectif.

Reconnu à l'échelle nationale et internationale comme un expert du transport collectif, il a siégé à divers comités spécialisés, notamment au sein de l'Union internationale des transporteurs publics (UITP) et de l'American Society of Heating, Refrigerating and Air-Conditioning Engineers (ASHRAE). Gestionnaire rassembleur et mobilisateur, il a su mettre en place des initiatives d'amélioration continue et de performance qui ont généré des gains significatifs en productivité, en qualité de service et en efficacité des opérations. Son expertise, sa vision stratégique et son engagement envers la mobilité durable constituent des atouts majeurs pour le conseil d'administration de l'ARTM.



Les trois membres indépendants désignés par la CMM



LUC GAGNON

Expert-conseil en urbanisme et en mobilité

Nommé le 1^{er} janvier 2025

Membre du comité de suivi des projets et des technologies (CSPT)

Luc Gagnon pratique l'urbanisme depuis 40 ans. Actif principalement dans le milieu montréalais, il a acquis une solide expérience en gestion municipale et a su relever les défis qui se sont présentés dans des environnements complexes et en changement. Il a notamment été directeur d'arrondissement ; il a dirigé le Service de l'urbanisme et de la mobilité et siégé aux conseils d'administration de BIXI, de Jalon et de la société en commandite Stationnement de Montréal.

Luc Gagnon maîtrise les défis liés à la mise en valeur des secteurs à protéger ou à transformer. Il a participé à de nombreuses missions à l'étranger, donné des conférences et offert des formations en Europe, en Afrique, en Amérique du Sud et au Moyen-Orient.

Aujourd'hui, monsieur Gagnon œuvre comme expert-conseil auprès de l'Organisation des villes du patrimoine mondial et intervient auprès de villes portant cette désignation de l'UNESCO. Il occupe également la fonction de vice-président du conseil d'administration de l'Agence de mobilité durable de Montréal.



PATRICIA JASMIN

Gestionnaire exécutive

Nommée le 1^{er} janvier 2025

Membre du comité de vérification et des finances

Patricia Jasmin est une gestionnaire exécutive bilingue comptant plus de 35 ans d'expérience, dont une expertise marquée dans le secteur du transport. Elle a occupé des rôles stratégiques, notamment comme chef des Services financiers (CFO) à VIA Rail Canada.

Son expérience dans le secteur des transports s'étend à d'autres organisations, telles que l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) et l'Administration de pilotage des Laurentides (APL). En 2022, elle a participé à un important mandat de consultation sur l'avenir du transport collectif pour l'ARTM.

Elle accorde une importance particulière à l'efficacité organisationnelle et les stratégies de restructuration, de transformation et de démarrage. Gestionnaire de type « coach », elle apprécie le travail d'équipe et favorise le développement de chacun des membres. En tant que membre dynamique d'un exécutif, elle apporte une vision stratégique, rationnelle et réfléchie à l'équipe de direction. Gestionnaire d'expérience, elle transmet son expertise et offre ses recommandations à différents conseils d'administration et comités. Elle est une femme engagée auprès de la communauté et défenderesse de la diversité et des valeurs humaines.

Titulaire d'un titre de comptable agréée (CPA) et d'un baccalauréat en administration des affaires (HEC Montréal), Patricia Jasmin met son dynamisme et son expertise au service de la modernisation et de l'efficacité des systèmes de transport.



GUY PICARD

Conseiller stratégique en gestion publique

Nommé le 1^{er} janvier 2025

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

Monsieur Guy Picard compte plus de 40 ans d'expérience dans le secteur du transport. Détenteur d'un doctorat en sciences économiques, avec spécialisation en économie régionale et des transports, il commence sa carrière comme chercheur au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal. Recruté par la Société de transport de Montréal en 1990, il y restera 17 ans, avant de se joindre à la Société de transport de Laval en 2007, où il a été directeur général durant onze ans, avant de prendre sa retraite en janvier 2023.

À la tête de la STL, il a orienté l'organisation vers la recherche de l'innovation et de l'excellence opérationnelle. Sous sa gouverne, l'équipe de la STL a reçu en 2019 le prix Performance Québec, soit la plus haute distinction donnée à une entreprise par le gouvernement du Québec, afin de souligner la qualité de sa gestion et l'atteinte de résultats exceptionnels. Durant cette période, il a également été membre de plusieurs conseils d'administration (ATUQ, ACTU, CIAMIL) et président du conseil de l'Association québécoise des transports.

Actuellement, il agit de manière ponctuelle à titre de conseiller stratégique et siège à divers comités et CA, soit :

- › Membre et trésorier du CA de Diapason-jeunesse ;
- › Membre du CA de Tangente IA ;
- › Membre du Comité de vérification et d'évaluation du SPVM ;
- › Membre du Comité consultatif sur les transports et la mobilité durable de la Ville de Laval.

Les cinq membres élus désignés par la CMM



SORAYA MARTINEZ FERRADA

**Mairesse de la Ville de Montréal,
cheffe d'Ensemble Montréal**

Nommée le 11 décembre 2025

Soraya Martinez Ferrada est une femme politique québécoise d'origine chilienne. L'héritage politique de son grand-père, combiné à son expérience d'immigration au Québec, façonne profondément son parcours politique. Animée par une grande sensibilité culturelle, madame Martinez Ferrada place, dès les premières années de sa carrière, l'engagement citoyen et l'accès à la culture au cœur de ses actions.

En 2005, elle amorce sa carrière politique en tant que conseillère de la Ville du district Saint-Michel, son quartier d'accueil, avant de faire le saut en politique fédérale où elle devient députée de la circonscription d'Hochelaga. Sa capacité d'allier l'action au leadership lui vaut successivement les nominations de secrétaire parlementaire, ministre du Tourisme et ministre responsable de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. En novembre 2025, portée par un engagement profond pour sa ville, elle devient mairesse de Montréal, la toute première issue de la diversité.



STÉPHANE BOYER

Maire de la Ville de Laval

Nommé le 9 décembre 2021

Élu en 2021 et réélu en 2025 pour un deuxième mandat, Stéphane Boyer est le plus jeune maire de l'histoire de la Ville de Laval. De 2013 à 2021, il a été conseiller municipal de Duvernay – Pont-Viau. Lors de son premier mandat comme maire de Laval, monsieur Boyer et son équipe ont livré de nombreux projets d'infrastructures sportives, culturelles et communautaires attendus depuis longtemps par la population.

En 2016, il a été proclamé Élu municipal par excellence parmi les 35 ans et moins par l'Union des municipalités du Québec, puis, en 2017, il a été reconnu comme l'un des 50 leaders mondiaux de demain par le réseau diplomatique français. Son leadership se distingue par l'innovation, le pragmatisme, l'intégrité et la franchise.

Diplômé en Communication, politique et société de l'UQAM, Stéphane Boyer a exploré le monde, du Mexique à la Nouvelle-Zélande, durant ses études universitaires, poussé par une passion pour le développement social et communautaire. Ses voyages, notamment en Afrique du Sud, lui ont inspiré son livre *Un monde de différence*, publié en 2009. Il est également l'auteur d'un essai intitulé *Des quartiers sans voitures*, paru en 2022 chez Somme toute.

En plus de l'ARTM, M. Boyer siège aux instances suivantes :

- › Membre du comité exécutif et VP du Conseil de la CMM ;
- › Membre du comité exécutif et VP du caucus des Grandes villes de l'UMQ ;
- › Membre du caucus des maires des grandes villes de la FCM.



CATHERINE FOURNIER

Mairesse de la Ville de Longueuil

Nommée le 9 décembre 2021

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

Désignée seizième personnalité québécoise la plus influente par le magazine *L'actualité* au printemps 2024, elle est présidente du comité exécutif de l'agglomération de Longueuil, regroupant cinq villes comptant près d'un demi-million de personnes en termes de population, en plus d'être membre des instances externes suivantes :

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



DENIS MARTIN

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

Nommé le 9 décembre 2021

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

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

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



MARTIN DAMPHOUSSE

Maire de la Ville de Varennes (couronne sud)

Nommé le 11 décembre 2025

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

Martin Damphousse est citoyen varennois depuis plus de trente-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 président d'office de l'Union des municipalités du Québec (UMQ). Il siège également au comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal ainsi qu'au conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la Table des préfets des élus de la couronne sud.

Localement, il préside entre autres le conseil d'administration de la Société d'économie mixte de l'est de la couronne sud (SEMECS). Martin Damphousse est reconnu comme étant un leader dévoué, travaillant activement pour le bien-être de sa communauté. Il a mis en œuvre le Plan énergie de l'UMQ reposant sur quatre grands leviers : la consommation différenciée, la promotion de l'acceptabilité sociale, l'accélération de la production d'énergie et le développement de partenariats stratégiques.

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 de ces volets ayant des spécificités techniques à la fois distinctes et interreliées.

Au 31 décembre 2025, les membres du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines étaient :

- › Liette Leduc – présidente du comité
- › Andrée Lafortune
- › Owen Alexander Rose
- › Ginette Sylvain – membre invitée

En 2025, ce comité a tenu dix (10) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le plan d'effectifs, le plan de gestion de la relève et la revue de la structure organisationnelle de l'ARTM ;
- › la structure de rémunération, les ajustements annuels à la structure salariale et les révisions salariales pour 2025 ainsi que l'équité salariale ;
- › l'évaluation du rendement du directeur général pour l'année 2024 ;
- › la mise en œuvre de la Politique relative au télétravail ;
- › la conception et la revue du tableau de bord d'indicateurs de performance ;
- › la formation des membres du conseil d'administration ;
- › le rapport annuel 2024 ;
- › la révision du règlement interne de l'ARTM ;
- › les Politiques relatives aux ressources humaines ;
- › le mode de fonctionnement du conseil et de ses comités ;
- › les modifications aux chartes des 4 comités, l'adoption d'une charte du conseil d'administration et la revue des fonctions du président du conseil et du directeur général ;
- › le programme d'accueil pour les membres du conseil d'administration ;
- › l'évaluation annuelle du fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités ;
- › le déroulement de la séance publique du conseil d'administration ;
- › le Plan stratégique organisationnel ;
- › le Règlement relatif à la délégation d'autorité de l'ARTM ;

- › le calendrier des séances du conseil d'administration 2026 ;
- › la révision des profils de compétences et d'expérience relatifs à la nomination de membres au conseil ;
- › l'accueil des nouveaux administrateurs ;
- › la nomination de la directrice exécutive – services administratifs ;
- › la nomination de la directrice – Planification, financement et expérience client ;
- › la mise en œuvre du plan d'action suivant le design organisationnel.

L'évaluation annuelle du conseil d'administration (le Conseil) de l'ARTM et de ses comités a eu lieu à l'automne 2025. Cette évaluation fut effectuée à l'aide d'un cabinet d'avocats externe. Ce cabinet a confirmé un bon taux de satisfaction et, dans un contexte d'amélioration continue, certaines pistes d'améliorations ont été suggérées. Le Conseil entend mettre en œuvre certaines de ces suggestions au cours de la prochaine année.

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 2025, les membres du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif sont des membres indépendants et des élus :

- › Owen Alexander Rose – président du comité
- › Jean-Pierre Revéret
- › Guy Picard
- › Guillaume Tremblay, membre externe
- › Martin Damphousse, membre élu
- › Ginette Sylvain – membre invitée

En 2025, ce comité a tenu cinq (5) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › la modification du règlement concernant les normes de sécurité sur les infrastructures du REM ;
- › la modification de la Charte du comité CQSU ;
- › le projet numérique de mobilité et les aspects usagers ;
- › le programme de mobilité inclusive ;
- › le transport adapté ;
- › la recharge OPUS sur mobile ;
- › l'application Chrono et le Programme numérique de mobilité ;
- › le plan de visibilité de l'ARTM et les campagnes publicitaires ;
- › la satisfaction des usagers envers le transport collectif ;
- › la mise en place et suivi des indicateurs du service à la clientèle ;
- › la contribution du Centre de gestion des déplacements (CGD) dans l'accroissement de la part modale du transport collectif ;

- › la mise en service de l'antenne Deux-Montagnes du REM ;
- › le projet de corridors métropolitains sur l'axe Taschereau.

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

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

Au 31 décembre 2025, les membres du comité de suivi des projets et des technologies sont :

- › Owen Alexander Rose – président par intérim du comité
- › Andrée Lafortune
- › Liette Leduc
- › Luc Gagnon
- › Carl Desrosiers
- › Robert Proulx, membre externe indépendant
- › Ginette Sylvain – membre invitée

En 2025, ce comité a tenu dix-sept (17) 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 ;

- › le programme d'amélioration des accès aux stations du REM ;
- › le programme d'investissements de l'ARTM dans la mise en œuvre du REM (billettique, réseautique, aménagement des billetteries, demandes additionnelles) ;
- › le projet structurant de transport collectif électrique reliant le territoire du grand Sud-Ouest de Montréal au centre-ville ;
- › le projet structurant de l'est de Montréal (PSE) ;
- › le projet pilote de service de navettes fluviales pour 2025 ;
- › le plan de maintien des actifs de l'ARTM ;
- › les ententes de services pluriannuelles avec les OPTC et Projet REM s.e.c. incluant les indicateurs de performance ;
- › les ententes de continuité de services dans les municipalités hors territoire ;
- › les ententes de délégation de gestion des équipements et des billetteries métropolitaines ;
- › le Projet numérique de mobilité ;
- › le réseau de télécommunications métropolitain ;
- › les projets opérationnels de l'ARTM en technologie de l'information et en cybersécurité et la continuité des affaires ;
- › le système intégré OPUS ;
- › la modification de la charte du CSPT ;
- › la modification du Règlement relatif à la gestion contractuelle de l'ARTM ;
- › le Plan stratégique de développement du transport collectif 2025-2034 ;
- › les outils et guides de gestion de projets incluant la gouvernance et la reddition de comptes ;
- › les indicateurs de performance relatifs à l'offre globale de services et à l'état de santé des projets ;

- › le Projet de pôle multimodal à Dorval ;
- › la Politique métropolitaine de gestion des actifs de l'ARTM ;
- › le transport adapté ;
- › les chantiers d'optimisation des services de transport collectif.

Le comité de vérification et des finances (CVF)¹

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 2025, les membres du comité de vérification et des finances sont :

- › Andrée Lafortune – présidente du comité
- › Patricia Jasmin
- › Nicolas Marin
- › Jean-Pierre Revéret
- › Ginette Sylvain – membre invitée

En 2025, ce comité a tenu dix (10) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le cadre financier 2025-2029 ;
- › la grille tarifaire 2025 et la stratégie d'établissement des tarifs 2025-2028 ;
- › la préparation et l'audit des états financiers 2024 ;
- › les prévisions budgétaires 2026 ;
- › la modification de la Charte du comité de vérification et des finances ;

- › les mesures de réduction de dépenses ;
- › les mesures d'optimisation ;
- › la Politique de financement ;
- › la gestion des risques ;
- › le suivi des litiges de l'ARTM ;
- › le portefeuille d'assurances de l'ARTM ;
- › la revue des contrats octroyés de gré à gré ;
- › l'impact financier des grands projets ;
- › la modification du Règlement relatif à la délégation d'autorité de l'ARTM ;
- › le suivi et la mise en œuvre des initiatives tarifaires de l'ARTM et des municipalités ;
- › le Programme des immobilisations 2026-2035.

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 pluriannuelles 2026-2028 de transport collectif entre l'ARTM et les OPTC ;
- › le financement et l'optimisation du transport collectif métropolitain ;
- › la désignation de certains actifs ayant un caractère métropolitain.

1 Comité d'audit et des finances depuis le 1^{er} janvier 2026.

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	RÉMUNÉRATION (\$) ¹	MONTANT RÉEL (\$) VERSÉ AU COURS DE L'EXERCICE ²
Boyer Stéphane	10/14	0/1	-	-	-	-	-	18 122,42	21 568,74
Damphousse Martin³	7/8	-	-	-	3/3	-	-	13 787,58	14 413,05
Desrosiers Carl⁴	4/6	-	4/5	-	-	-	4/4	14 954,73	15 100,44
Fournier Catherine	13/14	1/1	-	-	-	-	-	20 849,42	24 694,74
Gagnon Luc	12/14	1/1	12/17	-	-	-	3/5	30 260,42	32 033,98
Jasmin Patricia	14/14	1/1	-	10/10	-	-	5/5	32 231,42	33 895,98
Lafortune Andrée⁵	14/14	1/1	16/17	16/16	-	10/10	5/5	57 959,42	68 590,74
Leduc Liette	14/14	1/1	16/17	-	-	10/10	4/5	46 231,42	53 095,74
Marin Nicolas	13/14	1/1	-	9/10	-	-	4/5	30 166,42	36 090,52
Martin Denis	14/14	1/1	-	-	-	-	-	21 511,42	25 435,73
Martinez Ferrada Soraya⁶	1/1	-	-	-	-	-	-	1 377,34	1 377,34
Michaud Lise⁷	6/8	1/1	-	-	2/2	-	-	10 604,52	14 118,90
Picard Guy	14/14	1/1	-	-	4/5	-	2/2	24 813,08	26 259,64
Plante Valérie⁸	7/12	1/1	-	-	-	-	-	16 640,42	20 118,74
Revéret Jean-Pierre	14/14	1/1	-	9/10	5/5	-	5/5	35 037,42	41 961,95
Rose Owen Alexander	14/14	1/1	17/17	-	5/5	9/10	5/5	54 683,42	62 806,76
Sylvain Ginette⁹	14/14	1/1	15/17	15/16	5/5	10/10	3/5	132 174,87	144 895,19

1 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

2 Montant additionnel versé aux administrateurs au cours de l'exercice 2025 afin de procéder à des ajustements liés à la rémunération pour la période 2023-2025.

3 Date de début de mandat : 9 juin 2025.

4 Date de début de mandat : 18 juin 2025.

5 Rémunération additionnelle pour six (6) séances rémunérées du Comité d'orientations de la CMM tenues dans le cadre de la révision de la Politique de financement de l'ARTM.

6 Date de début de mandat : 11 décembre 2025.

7 Date de fin de mandat : 8 juin 2025.

8 Date de fin de mandat : 10 décembre 2025.

9 Rémunération additionnelle pour six (6) séances rémunérées du Comité d'orientations de la CMM tenues dans le cadre de la révision de la Politique de financement de l'ARTM.

L'équipe de direction

Le comité de direction

En date du 31 décembre 2025



Benoit Gendron
Directeur général



Peggy Bachman
Directrice exécutive,
Planification, financement
et expérience client



Ludwig Desjardins
Directeur exécutif,
Développement et performance



Marie-Claude Guérard
Directrice exécutive,
Services administratifs



Sylvain Perras
Directeur exécutif,
Transformation numérique



Vincent Rabault
Directeur, Relations publiques
et gouvernementales

Rémunération globale du directeur général et des directeurs exécutifs

	REVENU D'EMPLOI 2025	ASSURANCES (cotisation de l'employeur)	RÉGIME RETRAITE (cotisation de l'employeur)	VACANCES
Benoit Gendron¹ Directeur général	336 815 \$	1 362 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	N/A	6 semaines/an
Peggy Bachman² Directrice exécutive – Planification, financement et expérience client	161 538 \$	2 182 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	6 892 \$ À cotisation déterminée	6 semaines/an
Ludwig Desjardins Directeur exécutif – Développement et performance	214 826 \$	4 505 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	16 905 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an
Marie-Claude Guérard³ Directrice exécutive – Services administratifs	211 538 \$	884 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	11 000 \$ À cotisation déterminée	6 semaines/an
Sylvain Perras Directeur exécutif – Technologies de l'information	235 096 \$	4 703 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	18 808 \$ À cotisation déterminée	5 semaines/an

¹ 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.

² En poste depuis le 26 mai 2025.

³ En poste depuis le 17 mars 2025.

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 32 demandes d'accès à l'information en 2025. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes :

DEMANDES REÇUES	32
Acceptées en totalité	15
Acceptées partiellement	7
Refusées ou document inexistant	6
Qui relèvent d'un autre organisme public	4

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 2025, l'ARTM a répondu aux demandes d'accès à l'information dans un délai moyen de 19 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.

Mesures d'étalonnage

Des mesures d'étalonnage ont été adoptées par le Conseil de l'ARTM, afin de comparer l'offre de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal à celle d'autres régions métropolitaines. Pour être sélectionnées, les régions métropolitaines devaient être situées en Amérique du Nord, compter une population régionale comprise entre deux et huit millions de personnes, offrir au moins un mode guidé sur rail et présenter une utilisation relativement soutenue de leurs réseaux de transport collectif. Quinze indicateurs, répartis en six catégories, ont été retenus pour effectuer cette comparaison. Les résultats sont présentés, pour l'année 2024, au tableau en annexe.

Les états financiers consolidés

De l'exercice terminé le 31 décembre 2025



Table des matières

Rapport de la direction	77
Rapport de l'auditeur indépendant	78
État consolidé des résultats et excédent accumulé	82
Excédent de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales	83
État consolidé de la situation financière	84
État consolidé des flux de trésorerie	85
État consolidé de la variation de la dette nette	86
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	87
Renseignements complémentaires	106

Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2025, ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation. Les états financiers consolidés contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel et d'estimations, et leur présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers consolidés donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'ARTM.

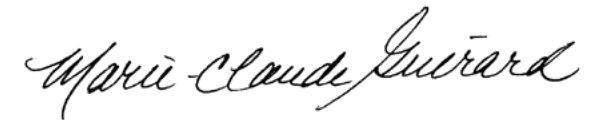
La direction de l'ARTM, avec le soutien des propriétaires des processus financiers et non financiers, est responsable des systèmes de contrôles internes, lesquels ont pour objectif de fournir une assurance raisonnable que les états financiers consolidés publiés donnent une image fidèle et ne contiennent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

C'est principalement par l'intermédiaire de son comité d'audit 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 d'audit et des finances examine les états financiers consolidés et en recommande leur approbation au conseil d'administration.

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



Benoît Gendron
Directeur général



Marie-Claude Guérard
Directrice exécutive,
Services administratifs

Montréal, le 30 avril 2026

Rapport de l'auditeur indépendant

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

T 514 878-2691

Aux administrateurs de
Autorité régionale de transport métropolitain

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés d'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « l'Autorité »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2025 et les états consolidés des résultats et excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables, et les autres renseignements complémentaires.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité au 31 décembre 2025 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette, de ses gains et pertes de réévaluation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observations – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que l'Autorité inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et présentées à la page 7 et à la note 19, portent sur

l'établissement de l'excédent (du déficit) de l'exercice et sur la ventilation de l'excédent (du déficit) accumulé à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux

normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Autorité;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Autorité à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Autorité à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

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

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

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

Montréal
Le 30 avril 2026

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A117472

État consolidé des résultats et excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2025

[en milliers de dollars]	Budget 2025	2025	2024
REVENUS			
Revenus tarifaires	870 722	879 167	882 133
Contributions municipales [note 3]	1 044 483	1 043 988	987 781
Subventions de fonctionnement [note 4]	437 828	337 772	303 101
Subventions des projets d'immobilisations [note 5]	140 912	25 228	68 680
Soutien à l'ARTM [note 6]	200 000	191 764	238 100
Subventions des mesures d'atténuation du REM [note 7]	31 488	26 249	28 566
Contributions des automobilistes [note 8]	483 928	486 508	283 740
Autres revenus [note 9]	65 000	82 297	70 881
Total des revenus	3 274 361	3 072 973	2 862 982
CHARGES			
Ententes de services			
<i>Contrats de service [note 10]</i>	2 851 490	2 621 808	2 628 727
<i>Équipements métropolitains</i>	32 744	30 880	28 469
<i>Billetteries métropolitaines</i>	4 520	4 202	4 253
<i>Mesures d'atténuation [note 11]</i>	73 309	60 261	63 669
	2 962 063	2 717 151	2 725 118
Frais d'administration	37 412	29 570	41 963
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	158 236	111 854	87 418
Autres frais	65 060	57 094	56 173
Total des charges	3 222 771	2 915 669	2 910 672
Excédent (déficit) de l'exercice	51 590	157 304	(47 690)
Excédent accumulé au début de l'exercice		457 616	505 306
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		614 920	457 616

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

Les renseignements complémentaires présentent le détail des charges par objet.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2025

[en milliers de dollars]	Budget 2025	2025	2024
FONCTIONNEMENT			
Excédent (déficit) de l'exercice	51 590	157 304	(47 690)
Moins revenus d'investissement	(89 369)	(20 172)	(62 281)
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation	(37 779)	137 132	(109 971)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
<i>Amortissement</i>	44 725	41 408	38 360
<i>Perte sur cession</i>	-	730	710
Prêts et placements			
<i>Produit de cession</i>	-	-	31
<i>Gain sur cession</i>	-	-	(31)
Financement			
<i>Financement à long terme des activités de fonctionnement</i>	4 500	5 003	6 500
<i>Remboursement des dettes à long terme</i>	(18 642)	(18 596)	(10 047)
Affectations			
<i>Activités d'investissement</i>	(7 660)	(8 387)	(4 214)
<i>Réserves financières et fonds réservés</i>	15 466	(71 612)	79 230
<i>Excédent de fonctionnement non affecté</i>	(610)	-	-
<i>Excédent de fonctionnement affecté</i>	-	(85 678)	-
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	-	-	568
INVESTISSEMENT			
Revenus d'investissement	89 369	20 172	62 281
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
<i>Acquisitions</i>	(148 120)	(81 379)	(83 003)
Financement			
<i>Financement à long terme des activités d'investissement</i>	51 091	16 383	14 608
Affectations			
<i>Activités de fonctionnement</i>	7 660	8 387	4 214
Déficit d'investissement à des fins fiscales	-	(36 437)	(1 900)

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2025

[en milliers de dollars]	2025	2024
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	284 576	225 871
Débiteurs [note 13]	655 089	633 731
	939 665	859 602
PASSIFS		
Emprunts temporaires [note 14]	201 471	202 492
Créditeurs et charges à payer [note 15]	181 058	260 647
Revenus reportés	38 282	38 694
Subventions reportées	404 654	353 920
Dettes à long terme [note 16]	231 440	247 664
	1 056 905	1 103 417
Dette nette	(117 240)	(243 815)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles [note 17]	545 650	506 409
Autres actifs non financiers [note 18]	186 510	195 022
	732 160	701 431
Excédent accumulé [note 19]	614 920	457 616

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

Obligations et droits contractuels [note 21]

Éventualités [note 22]

Événements postérieurs à la date de clôture [note 23]



Benoit Gendron
Directeur général



Ginette Sylvain
Présidente du conseil d'administration

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2025

[en milliers de dollars]	2025	2024
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent (déficit) de l'exercice	157 304	(47 690)
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	41 408	38 360
Perte sur la cession d'immobilisations	730	710
Gain sur la cession de placements	–	(31)
Amortissement des frais d'émission	328	316
	199 770	(8 335)
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(21 358)	38 982
Créditeurs et charges à payer	(69 729)	99 777
Revenus reportés	(412)	(1 713)
Subventions reportées	50 734	(96 042)
Autres actifs non financiers	8 512	588
	167 517	33 257
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(91 239)	(84 383)
	(91 239)	(84 383)
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Produit de cession	–	31
	–	31
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	16 383	17 388
Variation nette des frais reportés liés aux dettes à long terme	(174)	–
Remboursement des dettes à long terme	(32 761)	(29 132)
Variation nette des emprunts temporaires	(1 021)	49 549
	(17 573)	37 805
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	58 705	(13 290)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	225 871	239 161
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	284 576	225 871

Les intérêts payés sur les dettes à long terme s'établissent à 7 986 \$ (8 373 \$ en 2024).

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 2025

[en milliers de dollars]	Budget 2025	2025	2024
Excédent (déficit) de l'exercice	51 590	157 304	(47 690)
Variation des immobilisations corporelles			
Acquisitions	(148 120)	(81 379)	(83 003)
Amortissement	44 725	41 408	38 360
Perte sur cession	–	730	710
	(103 395)	(39 241)	(43 933)
Variation des autres actifs non financiers	–	8 512	588
	–	8 512	588
Variation de la dette nette	(51 805)	126 575	(91 035)
Dette nette au début de l'exercice		(243 815)	(152 780)
Dette nette à la fin de l'exercice		(117 240)	(243 815)

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

1. STATUTS ET OBJECTIFS DE L'ENTITÉ

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

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

L'ARTM conclut des ententes avec chaque organisme public de transport en commun (OPTC) sur les services de transport collectif que l'OPTC doit fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence. De plus, l'ARTM conclut une entente avec Projet REM s.e.c. relative à la fourniture et l'intégration du service de transport collectif du Réseau express métropolitain (REM) au réseau de transport collectif de la région.

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

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

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

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Les états financiers consolidés contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Celles-ci comprennent l'excédent de fonctionnement et le déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales. L'ARTM n'a aucune transaction à présenter à l'état des gains et pertes de réévaluation.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Périmètre de consolidation

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

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

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

Comptabilisation des revenus

Revenus tarifaires

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

Subventions, aides financières et contributions municipales

Les subventions, aides financières et contributions municipales 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 des subventions reportées qui sont renversées et constatées à titre de revenu à l'état consolidé des résultats lorsque les stipulations sont rencontrées. Au 31 décembre 2025, les subventions reportées résultent de stipulations à l'égard de charges et d'investissements à être réalisées dans le futur.

Contributions des automobilistes

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

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 2025

(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 du taux d'intérêt effectif. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés aux dettes à long terme. Les dettes à long terme sont présentées déduction faite de ces frais reportés à l'état consolidé de la situation financière.

Immobilisations corporelles

Les actifs non financiers sont, de par leur nature, employés normalement pour fournir des services futurs.

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. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de développement. Les coûts de remise en état et de réfection ainsi que les coûts associés aux améliorations des immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée de vie utile de ces immobilisations. Autrement, ces coûts sont imputés à titre de charges à l'état consolidé des résultats lorsqu'ils sont engagés.

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

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

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

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

Dépréciation d'immobilisations

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

Régime de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

3. 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.

4. SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT

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

Contribution à la Politique de développement durable

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

Programme de subvention au transport adapté (PSTA)

En vertu d'un programme du gouvernement du Québec, l'ARTM reçoit une subvention visant à assurer la mobilité des personnes handicapées pour qu'elles puissent avoir accès aux activités de leur communauté, et ainsi favoriser leur participation sociale en couvrant une partie des frais de transport pour leurs déplacements.

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

Contribution aux mesures d'atténuation

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

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

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

Cette entente couvre les mesures d'atténuation tarifaire et d'information, des infrastructures temporaires à maintenir, un service de navettes fluviales ainsi que des services de transport collectif de remplacement, de renfort et/ou de maintien à exploiter jusqu'en 2026.

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

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

Les revenus des subventions s'établissent comme suit :

	2025	2024
PADTC	160 022	132 661
PSTA	88 066	79 440
REM – exploitation	48 484	50 539
Contribution aux mesures d'atténuation	32 403	30 682
Navettes fluviales	4 049	3 677
Autres	4 748	6 102
	337 772	303 101

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

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.

Convention d'aide financière Cadre – REM

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

6. SOUTIEN À L'ARTM

Le soutien à l'ARTM est lié à la convention d'aide financière conclue entre le gouvernement du Québec et l'ARTM qui prévoit le versement d'une aide financière pour les années financières 2025 à 2028 afin de soutenir le financement du transport collectif dans la région métropolitaine. Cette aide se décline en trois volets : la compensation d'un déséquilibre budgétaire conjoncturel lié à la baisse des revenus tarifaires, une aide transitoire visant la transition postpandémique, ainsi qu'un soutien à la réalisation de projets d'optimisation générant des économies récurrentes.

7. SUBVENTIONS DES MESURES D'ATTÉNUATION DU REM

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

8. CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES

	2025	2024
Immatriculation (A)	400 780	191 592
Taxes sur les carburants (B)	85 728	92 148
	486 508	283 740

(A) Immatriculation

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'ARTM reçoit des droits sur l'immatriculation de 30 dollars ainsi qu'une taxe sur l'immatriculation de 150 dollars pour 2025 (59 dollars en 2024).

(B) Taxes sur les carburants

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

9. AUTRES REVENUS

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

10. CONTRATS DE SERVICE

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

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

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

	Exploitation	Immobilisation	Total 2025	Total 2024
Société de transport de Montréal (STM)	1 454 077	196 311	1 650 388	1 696 975
Réseau de transport métropolitain (RTM)	440 190	58 613	498 803	481 235
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	175 959	15 400	191 359	182 477
Société de transport de Laval (STL)	167 292	6 025	173 317	170 259
REM	99 947	–	99 947	90 548
Navettes fluviales	7 887	–	7 887	7 135
Autres	107	–	107	98
	2 345 459	276 349	2 621 808	2 628 727

11. MESURES D'ATTÉNUATION

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

	2025	2024
REM	27 164	29 564
Autres mesures	33 097	34 105
	60 261	63 669

12. RÉGIME DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

L'ARTM a mis en place un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés admissibles. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du salaire annuel de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations salariales des employés, jusqu'à un maximum de 3 % du salaire annuel en cotisations supplémentaires. Les cotisations de l'ARTM constatées en charges à l'état consolidé des résultats de l'exercice s'élèvent à 1 451 \$ (1 216 \$ en 2024).

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

13. DÉBITEURS

	2025	2024
Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)	531 542	546 813
Gouvernement du Québec	48 385	42 174
Municipalités	53 795	41 319
REM	16 952	–
Autres	4 415	3 425
	655 089	633 731

14. EMPRUNTS TEMPORAIRES

L'ARTM dispose, pour ses opérations, d'une facilité de crédit d'exploitation échéant le 31 décembre 2028 et pouvant être utilisée sous trois formes différentes, soit des avances sous forme de découvert, des avances à taux variable ou des avances à taux fixe pour un montant maximal autorisé de 200 000 \$ (200 000 \$ en 2024). Les avances sous forme de découvert porteront intérêt au taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 0,1 % (0,1 % en 2024). Les avances à taux variable, avec une durée définie de cinq à 364 jours, portent intérêt au taux CORRA quotidien composé plus 0,38 % majoré de 1,4 % (1,4 % en 2024). Les avances à taux variable, avec une durée définie d'un ou trois mois portent intérêt au taux CORRA à terme plus 0,38 % (1 mois) ou CORRA à terme plus 0,49 % (3 mois) majoré de 1,4 % (1,4 % en 2024). Les frais d'attente portent intérêt au taux de 0,1125 %. Au 31 décembre 2025, le solde de la facilité de crédit d'exploitation s'établit à 94 000 \$ (100 000 \$ en 2024). La facilité peut aussi être utilisée sous forme de lettres de crédit jusqu'à concurrence d'un montant global maximal de 5 000 \$.

L'ARTM dispose, pour ses opérations, d'une deuxième facilité de crédit d'exploitation remboursable sur demande, renouvelable annuellement et pouvant être utilisée sous trois formes différentes, soit des avances sous forme de découvert, des avances à taux variable ou des avances à taux fixe pour un montant maximal autorisé de 100 000 \$ échéant le 31 décembre 2025. Les avances sous forme de découvert porteront intérêt au taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 0,1 % (0,1 % en 2024). Les avances à taux variable, avec une durée définie de cinq à 364 jours, portent intérêt au taux CORRA quotidien composé plus 0,38 % majoré de 1,4 % (1,4 % en 2024). Les avances à taux variable, avec une durée définie d'un ou trois mois portent intérêt au taux CORRA à terme plus 0,38 % (1 mois) ou CORRA à terme plus 0,49 % (3 mois) majoré de 1,4 % (1,4 % en 2024). Les frais d'attente portent intérêt au taux de 0,05625 % (0,1125 % en 2024). Au 31 décembre 2025, le solde de la facilité de crédit d'exploitation s'établit à 0 \$ (0 \$ en 2024). Cette facilité a été renouvelée le 19 décembre 2025 pour un montant de 100 000 \$ échéant le 31 décembre 2026. La facilité peut aussi être utilisée sous forme de lettres de crédit jusqu'à concurrence d'un montant global maximal de 5 000 \$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

Le 30 octobre 2025, Financement Québec a renouvelé la facilité de crédit disponible à l'ARTM pour financer temporairement la part subventionnée par le MTMD de ses projets d'investissement prévus au Plan d'immobilisations en transport collectif, pour un montant maximal de 171 687 \$, dont 153 366 \$ autorisé au 31 décembre 2025 (153 990 \$ en 2024) et 18 321 \$ additionnel à compter du 1^{er} avril 2026. 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 2025, le solde de la marge de crédit temporaire s'établit à 107 471 \$ (102 492 \$ en 2024). La facilité vient à échéance le 30 septembre 2026.

15. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2025	2024
Fournisseurs et charges à payer	105 071	175 909
Intérêts à payer	42 835	35 092
Subventions à remettre au MTMD	22 136	22 136
Redevances REM	10 268	8 338
Autres	748	19 172
	181 058	260 647

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

16. DETTES À LONG TERME

En vertu du PAGTCP, le MTMD s'est engagé à verser à l'ARTM une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement des dettes, incluant le capital et les intérêts. Pour certains remboursements, l'ARTM accepte que le versement de la subvention soit transmis directement au prêteur. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTMD visant le remboursement de ces dettes a atteint 14 165 \$ en capital (16 199 \$ en 2024), dont 12 436 \$ (12 375 \$ en 2024) ont été payés directement par le MTMD au prêteur. Le montant de la subvention du MTMD visant le remboursement des intérêts a atteint 4 711 \$ (5 189 \$ en 2024).

Les dettes suivantes portent intérêt à taux fixe :

	2025	2024
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 %	–	303
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,643 % et 3,645 % – échéances variant entre 2041 et 2042	2 369	2 476
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 %	–	510
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – échéance en 2026	1 729	3 423
Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 2,158 % et 2,886 % – échéances variant entre 2026 et 2036	5 252	6 356
Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3,000 % et 3,031 % – échéances variant entre 2028 et 2033	11 687	13 272
Billets à payer, émis en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,247 % et 2,548 % – échéance en 2029	10 857	13 571
Billets à payer, émis en 2021, avec taux d'intérêt variant entre 2,577 % et 2,757 % – échéance en 2041	90 141	95 775
Billet à payer, émis en 2023, avec taux d'intérêt variant entre 3,95 % et 4,611 % – échéance avec des périodes entre 2033 et 2043	33 571	35 549
Obligations à payer, émises en 2020, avec taux d'intérêt variant de 0,85 % à 2,2 %	–	9 202
Obligations à payer, émises en 2021, avec taux d'intérêt variant de 1,25 % à 1,75 % – échéance en 2026	9 223	10 754
Obligations à payer, émises en 2022, avec taux d'intérêt variant de 4,70 % à 4,90 % – échéance en 2027	17 099	19 434
Obligations à payer, émises en 2023, avec taux d'intérêt variant de 4,75 % à 5,65 % – échéance en 2028	17 653	19 556
Obligations à payer, émises en 2024, avec taux d'intérêt variant de 3,40 % à 5,25 % – échéance en 2029	15 359	17 388
Obligations à payer, émises en 2025, avec taux d'intérêt variant de 2,60 % à 3,60 % – échéance en 2030	16 383	–
	231 323	247 569
Frais d'émission et de gestion des dettes à long terme reportés	(1 104)	(1 258)
Allocation forfaitaire pour améliorations locatives, actualisée au taux de 3,95 %, échéance en 2033	1 217	1 344
Frais d'émission financés à long terme	4	9
	231 440	247 664

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

	Dettes totales		Dettes subventionnées par MTMD	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2026	36 587	7 498	13 742	4 314
2027	34 351	6 360	12 564	3 930
2028	30 778	5 068	11 952	3 567
2029	23 321	3 769	11 594	3 222
2030	14 511	3 117	8 919	2 913
2031 et années suivantes	91 775	16 073	89 825	15 656
	231 323	41 885	148 596	33 602

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

	Capital	Intérêts
2026	132	46
2027	137	40
2028	143	35
2029	149	29
2030	155	23
2031 et années suivantes	501	31
	1 217	204

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

17. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Classe d'actifs	Coûts			
	Solde d'ouverture	Acquisition	Cession	Solde de clôture
Bâtiments et améliorations locatives	216 717	15 830	–	232 547
Infrastructures	260 721	13 533	–	274 254
Équipements	23 599	14 571	–	38 170
Informatique et téléphonie	67 375	42 138	(5 320)	104 193
Terrains	22 988	–	–	22 988
Immobilisations en cours (a)	137 237	(4 693)	7	132 551
	728 637	81 379	(5 313)	804 703

(a) : Le montant net d'acquisitions de (4 693 \$) d'immobilisations en cours s'explique par des acquisitions totalisant 68 947 \$, compensées par des reclassements de 73 640 \$.

Classe d'actifs	Amortissements cumulés			
	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession	Solde de clôture
Bâtiments et améliorations locatives	63 014	8 651	–	71 665
Infrastructures	106 080	15 261	–	121 341
Équipements	8 226	2 357	–	10 583
Informatique et téléphonie	44 908	15 139	(4 583)	55 464
	222 228	41 408	(4 583)	259 053

Classe d'actifs	Valeur comptable nette	
	2025	2024
Bâtiments et améliorations locatives	160 882	153 703
Infrastructures	152 913	154 641
Équipements	27 587	15 373
Informatique et téléphonie	48 729	22 467
Terrains	22 988	22 988
Immobilisations en cours	132 551	137 237
	545 650	506 409

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les crédettes et charges à payer représentent 11 793 \$ (21 653 \$ au 31 décembre 2024).

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

18. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2025	2024
Frais payés d'avance – REM	125 198	129 699
Dépôt pour acquisition d'immobilisations	59 664	59 664
Frais payés d'avance – autres	1 648	5 659
	186 510	195 022

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

19. EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2025	2024
Excédent de fonctionnement non affecté	8 438	4 901
Excédent de fonctionnement affecté	85 678	–
Réserves financières et fonds réservés	216 619	145 006
Dépenses constatées à pourvoir	(29 929)	(22 903)
Financement des investissements en cours	(134 450)	(94 474)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	468 564	425 086
	614 920	457 616

20. INSTRUMENTS FINANCIERS

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels. L'ARTM, par le biais de ses instruments financiers, est exposée à divers risques, sans pour autant être exposée à des concentrations de risques. Au cours de l'exercice, il n'y a eu aucune modification de politiques, de procédures et de pratiques de gestion des risques concernant les instruments financiers. Les éléments suivants fournissent une mesure des risques à la date de fin d'exercice.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

Risques financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un actif financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'ARTM à subir une perte financière. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses créances. Au 31 décembre 2025, l'ARTM considère que ces parties seront en mesure de s'acquitter de leurs obligations, puisqu'elle traite majoritairement avec des instances municipales et gouvernementales. La valeur comptable des principaux actifs financiers de l'ARTM représente son exposition maximale au risque de crédit. Les actifs en souffrance totalisent 1 781 \$ (3 256 \$ au 31 décembre 2024) et ont tous une échéance inférieure à un an.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'ARTM éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses emprunts temporaires, de ses dettes à long terme et de ses créanciers et charges à payer. La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et à s'assurer que l'ARTM dispose de sources de financement de montants autorisés suffisants. L'ARTM établit des prévisions budgétaires et de trésorerie afin de s'assurer qu'elle dispose des fonds nécessaires pour acquitter ses obligations. Au 31 décembre 2025, l'ARTM considère qu'elle dispose de facilités de crédit suffisantes pour répondre à ses obligations financières.

	Moins de 1 an	De 1 an à 4 ans	5 ans et plus	Total
Créanciers et charges à payer	181 058	–	–	181 058
Emprunts temporaires	201 471	–	–	201 471
Dettes à long terme	43 926	121 309	108 090	273 325
Total	426 455	121 309	108 090	655 854

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison des taux fixes et variables de ses emprunts à court et à long terme. L'ARTM n'utilise pas de dérivés financiers pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt. Une augmentation ou une diminution raisonnablement possible des taux d'intérêt de 2 % (2 % au 31 décembre 2024) n'aurait pas d'incidence significative sur l'excédent (le déficit) de l'exercice.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

21. OBLIGATIONS ET DROITS CONTRACTUELS

Ententes pour la prestation de services de transport collectif

Au 31 décembre 2025, le conseil d'administration de l'ARTM avait autorisé des engagements financiers n'excédant pas 7 479 735 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services de transport collectif au cours de l'année 2026 à 2028, conformément aux ententes conclues à cet égard.

REM

En mars 2018, l'ARTM s'est engagée, en vertu d'une entente contractuelle, à rémunérer l'offre de service de transport du REM selon un tarif payable par passager-kilomètre de soixante-douze cents (0,7200 dollar) avec indexation annuelle à partir de la mise en service du premier segment du REM. Le taux en vigueur en 2025 est de 0,8042 dollar. L'antenne Rive-Sud du REM a été mise en service en juillet 2023 alors que l'antenne Deux-Montagnes a été mise en service en novembre 2025.

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

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

2026	321 500
2027	541 600
2028	559 400
2029	576 700
2030	593 000
	2 592 200

Selon la convention d'aide financière entre le gouvernement du Québec et l'ARTM pour l'année financière, la rémunération du REM est financée par une compensation des taxes non récupérables appliquées à la rémunération, les revenus tarifaires affectés au REM, des contributions de base des municipalités de 15 000 \$ pendant la mise en service partielle et de 30 000 \$ lors de la mise en service complète (le montant est indexé chaque année), et la part résiduelle est prise en charge à 85 % par le gouvernement du Québec et à 15 % par les municipalités desservies. Pour l'exercice 2025, la contribution de base des municipalités totalise 12 787 \$ et a été assumée par l'ARTM.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(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 156 755 \$.

Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2026	6 430
2027	6 473
2028	6 449
2029	6 565
2030 et années suivantes	130 838
	156 755

Autres contrats

L'ARTM s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2035, à verser une somme de 87 112 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2026	50 112
2027	13 975
2028	8 418
2029	6 688
2030 et années suivantes	7 919
	87 112

Développement des immobilisations

L'ARTM s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations totalisant 164 021 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2035. 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 :

2026	90 967
2027	52 346
2028	6 444
2029	8 543
2030 et années suivantes	5 721
	164 021

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

Droits contractuels

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

2026	16 433
2027	36 179
2028	2 306
2029	2 102
2030 et années suivantes	6 778
	63 798

22. ÉVENTUALITÉS

Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés à l'ARTM suivant des procédures judiciaires intentées contre l'organisation est estimé à 620 880 \$. Ces réclamations résultent principalement de deux actions collectives, dont les dommages-intérêts réclamés sont estimés à 600 000 \$ pour la première action collective et à 18 000 \$ pour la seconde. Quant au solde des réclamations pour un montant totalisant 2 880 \$, il est constitué de recours intentés contre l'ARTM par des personnes physiques et morales. Au 31 décembre 2025, l'ARTM a provisionné un montant jugé suffisant relativement à certaines de ces réclamations.

Relativement à la première action collective, c'est le 14 avril 2015 que le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ) et Mme Linda Gauthier, en tant que membre désignée, ont intenté en Cour supérieure du Québec une action contre l'Agence métropolitaine de transport (l'AMT) et d'autres parties défenderesses du domaine public, alléguant une discrimination fondée sur le handicap au motif de l'inaccessibilité du réseau de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal aux usagers handicapés physiquement. Le 1^{er} juin 2017, l'ARTM et le RTM ont été substitués à l'AMT dans ce litige, conformément aux règles de transition prévues par la loi. Le 26 mai 2017, la Cour a autorisé l'exercice de cette action collective. Aucune provision n'a été prise quant à celle-ci, puisque le montant de dommages intérêts que l'ARTM pourrait être appelée à verser advenant que sa responsabilité soit établie ne peut être estimé de façon fiable, ni d'ailleurs la probabilité que cette responsabilité de l'ARTM soit effectivement établie. Le procès a eu lieu du 10 octobre 2023 au 21 décembre 2023. La cause est en délibéré par la juge jusqu'à sa décision. Le jugement a été rendu le 18 décembre 2025 donnant gain de cause aux défenderesses, dont l'ARTM. Le jugement a été porté en appel par la demanderesse en date du 27 janvier 2026.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2025

(Les montants sont en milliers de dollars)

D'autre part, une seconde action collective a été intentée et la Cour supérieure du Québec a partiellement autorisé le 1^{er} avril 2020 l'exercice d'une action collective par un groupe d'usagers des lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche qui allèguent avoir subi des retards et annulations de service entre novembre 2017 et février 2018, et qui allèguent que l'ARTM et le RTM ont fait défaut de prendre les moyens propres à prévenir ces retards et annulations. Le procès qui devait débiter le 1^{er} mai 2025 n'a pas eu lieu puisque les parties ont entamé des pourparlers et un règlement hors cour impliquant l'ensemble des défenderesses a été convenu. Ce règlement doit être entériné par la Cour supérieure au courant de 2026.

23. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

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

Conformément à la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* et ainsi qu'à la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*, l'ARTM doit acquérir les équipements et infrastructures appartenant aux OPTC qui ont un caractère métropolitain. Le contrat de transfert des actifs devra préciser la date et les modalités de transfert du bien. L'ARTM devra acquérir ces actifs à la valeur comptable nette, déduction faite de toute aide gouvernementale reçue.

Inversement, les actifs auparavant désignés comme métropolitain, dont l'usage est exclusif aux clients d'un seul organisme de transport, seront transférés à ce dernier et verront leur désignation métropolitaine retirée.

Au 31 décembre 2025, 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 déclarés métropolitain appartenant aux 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 2025

[en milliers de dollars]	Budget 2025	2025	2024
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Salaires et charges sociales	18 823	16 094	19 059
Honoraires professionnels	2 724	2 189	1 882
Services informatiques	10 174	9 544	10 762
Loyers	3 701	3 462	3 799
Autres charges (gains)	1 990	(1 719)	6 461
	37 412	29 570	41 963
FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN			
Salaires et charges sociales	6 363	7 305	7 874
Ventes et perceptions	59 063	62 754	51 632
Frais de développement et études	45 986	15 039	11 217
Communication et marketing	4 210	2 336	2 541
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	8 397	8 352	4 162
Services informatiques	24 773	12 913	6 555
Enquêtes et sondages	1 672	383	527
Autres charges	7 772	2 772	2 910
	158 236	111 854	87 418
AUTRES FRAIS			
Amortissement	44 725	41 408	38 360
Intérêts et frais bancaires	11 895	7 463	9 263
Frais de financement	8 440	8 223	8 550
	65 060	57 094	56 173

Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2025

[en milliers de dollars]	Budget 2025	2025	2024
Rémunération	21 111	18 985	22 785
Charges sociales	4 074	4 414	4 148
Biens et services	3 132 711	2 834 602	2 827 045
Frais de financement	20 150	15 530	17 624
Amortissement des immobilisations	44 725	41 408	38 360
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	–	730	710
	3 222 771	2 915 669	2 910 672

Renseignements complémentaires - État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2025

[en milliers de dollars]	Budget	ARTM	9227-9702 Québec inc.	Consolidation
REVENUS				
Revenus tarifaires	870 722	879 167	-	879 167
Contributions municipales [note 3]	1 044 483	1 043 988	-	1 043 988
Subventions de fonctionnement [note 4]	437 828	337 772	-	337 772
Subventions des projets d'immobilisations [note 5]	140 912	25 228	-	25 228
Soutien à l'ARTM	200 000	191 764	-	191 764
Subventions des mesures d'atténuation du REM [note 7]	31 488	26 249	-	26 249
Contributions des automobilistes [note 8]	483 928	486 508	-	486 508
Autres revenus [note 9]	65 000	76 135	6 320	82 297
Total des revenus	3 274 361	3 066 811	6 320	3 072 973
CHARGES				
Ententes de services				
<i>Contrats de service [note 10]</i>	2 851 490	2 621 808	-	2 621 808
<i>Équipements métropolitains</i>	32 744	30 880	-	30 880
<i>Billetteries métropolitaines</i>	4 520	4 202	-	4 202
<i>Mesures d'atténuation [note 11]</i>	73 309	60 261	-	60 261
	2 962 063	2 717 151	-	2 717 151
Frais d'administration	37 412	26 635	2 935	29 570
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	158 236	109 350	2 503	111 854
Autres frais	65 060	56 371	622	57 094
Total des charges	3 222 771	2 909 507	6 060	2 915 669
Excédent de l'exercice	51 590	157 304	260	157 304

Annexes



Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain

TITRE :

Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain

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

Table des matières

Interprétation et application	1
Principes d'éthique et règles générales de déontologie	2
Devoirs et obligations des membres eu égard aux conflits d'intérêts	3
Attestation	6
Application du code	6
Autorités compétentes	6
Processus disciplinaire et sanctions	7
Annexe A – Déclaration d'intérêts	8
Annexe B – Attestation	12

Interprétation et application

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

Principes d'éthique et règles générales de déontologie

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

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

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

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

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

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

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

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

8. **Biens de l'Autorité et information.** Un Membre ne peut confondre les biens de l'Autorité avec les siens. Il ne peut utiliser, à son profit ou au profit d'un tiers, les biens de l'Autorité ni l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Ces obligations subsistent même après que le Membre ait cessé d'occuper ses fonctions.

9. **Obligation de dénonciation.** Un Membre a l'obligation de dénoncer tout manquement au présent code dont il est témoin dans l'exercice de ses fonctions. La dénonciation doit être rapportée promptement au secrétaire général et directeur – Affaires juridiques de l'Autorité qui évaluera la situation en assurant la confidentialité de la dénonciation.

10. **Avantage et cadeaux.** Un Membre ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour une personne liée. Il ne peut notamment accepter ni solliciter un avantage d'une personne ou entité faisant affaire avec l'Autorité, si cet avantage est destiné à l'influencer ou susceptible de l'influencer dans l'exercice de ses fonctions, ou de générer des attentes en ce sens.

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

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

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

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

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

13. **Situation de conflit.** Le président du conseil ainsi que tous les Membres du conseil et des comités du conseil doivent éviter de se placer dans une situation de conflit entre leur intérêt personnel et les obligations de leurs fonctions. Notamment :

- a. Ils doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, prendre des décisions indépendamment de toutes considérations politiques partisans;

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

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

14. **Divulgateion.** 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 – Affaires juridiques, pour revue au Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines qui se chargera de faire rapport au conseil.

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

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

Attestation

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

Application du code

Autorités compétentes

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

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

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

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

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

Processus disciplinaire et sanctions

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

Annexe A – Déclaration d'intérêts

Déclaration d'intérêts

Avertissement

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

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

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

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

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

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

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

En foi de quoi j'ai signé à _____ ce ____^e jour du mois de _____ 202__

Signature : _____

Annexe B – Attestation

Attestation

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

En foi de quoi j'ai signé à _____ ce ____^e jour du mois de _____ 202__

Signature : _____

Mesures d'étalonnage

Résultats des mesures d'étalonnage pour l'année 2024

INDICATEUR	MONTRÉAL	TORONTO ¹⁰	VANCOUVER	BOSTON ¹¹	WASHINGTON DC ¹¹	PHILADELPHIE ¹¹
Population¹²						
Population (ville)	1,8 M	2,8 M	0,7 M	0,7 M	0,7 M	1,6 M
Population (région métropolitaine)	4,3 M	6,2 M	2,6 M	4,9 M	6,3 M	6,2 M
Densité de population (région métropolitaine)	919 hab./km ²	1 051 hab./km ²	918 hab./km ²	547 hab./ km ²	375 hab./ km ²	524 hab./ km ²
Gouvernance						
Nombre d'administrateurs	ARTM : 15	TTC : 10 Metrolinx : 11	Translink : 12	MBTA : 9	WMATA : 11	SEPTA : 15
Profil des administrateurs	10 membres indépendants (7 désignés par le gouvernement et 3 par la communauté métropolitaine) et 5 membres élus	TTC : 5 conseillers municipaux, 1 ancien conseiller municipal, 1 adjoint au maire, 3 citoyens	4 maires parmi les 12 membres	En plus du secrétaire aux transports, les membres sont nommés par le maire de Boston (1), le conseil consultatif de la MBTA (1) et le gouverneur (7)	3 membres nommés par le conseil du district de Columbia, 1 par le secrétaire aux transports du Maryland, 4 par la NVTC, 1 par le secrétaire aux transports des États-Unis, 2 par la WSTC	2 membres par comté (10 en tout) et 5 membres nommés
Services¹⁴						
Modes de transport offerts	Bus Métro Train REM Traversiers	Bus Métro Train Tramway	Bus Train Skytrain Traversiers	Bus Métro Train Trolleybus Traversiers	Bus Métro Train ¹⁵ Tramway ⁶	Bus Métro Train Tramway Trolleybus
Véhicules-km offerts sur une base annuelle ^{16, 17, 18}	Bus : 125 M (véh.-km) Train : 6,1 M (voiture-km) Métro : 85,8 (voiture-km)	TTC : Bus : 140,4 M Métro : 81,3 M Tramway : 10,4 M Metrolinx : 41,7 M	Bus : 113,6 M (2022) Modes sur rails : Non disponible	Bus : 35,5 M Modes sur rails : 77,9 M (véh.-km ou voiture-km selon le mode)	Bus : 62,1 M Modes sur rails : 158,7 M (véh.-km ou voiture-km selon le mode)	Bus : 61,3 M Modes sur rails : 56,0 M (véh.-km ou voiture-km selon le mode)

¹⁰ Toronto est un cas particulier. Elle regroupe plusieurs opérateurs, incluant Metrolinx dont les services de train couvrent également la région d'Hamilton.

¹¹ Pour les villes américaines, seule l'agence principale de la région a été considérée, à savoir la *Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA)* pour Boston ; la *Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA)* pour Washington DC ; et la *Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA)* pour Philadelphie.

¹² Les données de population sont tirées des plus récents recensements : 2021 pour les villes canadiennes et 2020 pour les villes américaines.

¹³ Les nombres d'administrateurs sont directement tirés des informations présentement affichées sur le site Web de chaque organisme, indépendamment du nombre maximal de membre que chaque conseil d'administration peut théoriquement accueillir.

¹⁴ Certaines régions disposent d'un service de transport à la demande (TAD), mais celui-ci n'a pas été considéré dans cette section.

¹⁵ Des services de trains de banlieue et de tramway sont disponibles dans la région de Washington DC, mais ne sont pas offerts par la WMATA (leur achalandage reste par ailleurs minoritaire par rapport aux autres modes de la région).

¹⁶ Les véhicules-km sont tirés de chiffres internes pour l'ARTM ; du site Web de la TTC et du rapport annuel 2024-25 de Metrolinx (Toronto) ; du site Web de Translink (Vancouver) ; du 2024 Annual Agency Profile – MBTA (Boston) ; du 2024 Annual Agency Profile - WMATA (Washington DC) ; et du 2024 Annual Agency Profile – SEPTA (Philadelphie).

¹⁷ L'information a été séparée par modes lorsque ce niveau de détail était disponible. Sinon, il s'agit du total tel qu'affiché par l'opérateur.

¹⁸ Les véhicules-km offerts grâce aux services de traversiers n'ont pas été considérés.

Résultats des mesures d'étalonnage pour l'année 2024 (suite)

INDICATEUR	MONTRÉAL	TORONTO ¹⁹	VANCOUVER	BOSTON ¹¹	WASHINGTON DC ¹¹	PHILADELPHIE ¹¹
Achalandage						
Achalandage annuel (total) ¹⁹	350 M	492 M	241 M	252 M	262 M	201 M
Achalandage annuel (transport adapté) ²⁰	5,8 M	> 4 M	1,2 M	1,5 M (2023)	1,14 M	1,13 M
Part modale du transport collectif ²¹	13 % (2023)	10 % (2022)	9,9 % (2023)	Non disponible	Non disponible	Non disponible
Déplacements en transport collectif par habitant (annuel)	81	80	93	51	42	32
Clientèle						
Taux de satisfaction globale ²²	6,8 / 10 42 % (notes ≥ 8 / 10) (novembre 2024)	TTC (Septembre 2024) Overall customer satisfaction : 68 % NPS : -1 Metrolinx brands (2024-25) : 86 % (average CSAT)	7,8 / 10	3,2 / 5 (décembre 2024)	Metrorail : 90 % Metrobus : 79 % MetroAccess : 84 %	3,3 / 5 (2024-Q4)
Finances²³						
Budget d'exploitation annuel	2 643 M CAD	TTC : 3 305 M CAD Metrolinx : 3 159 M CAD	2 316 M CAD	2 162 M USD	2 953 M USD	1 551 M USD
Budget d'exploitation par habitant (région métropolitaine)	615 CAD/hab.	1 042 CAD/hab.	891 CAD/hab.	441 USD/hab.	469 USD/hab.	250 USD/hab.
Budget d'immobilisations annuel	1 216 M CAD	TTC : 1 238 M CAD Metrolinx : 6 853 M CAD	905 M CAD	1 509 M USD	1 900 M USD	750 M USD

¹⁹ L'achalandage est un nombre de déplacements liés régionaux pour Montréal (Rapport annuel 2024 de l'ARTM) et Vancouver (Ridership | TransLink) ; la méthodologie n'est pas précisée pour Toronto (TTC Operating Statistics et 2024-25 Metrolinx Annual Report) ; pour les villes américaines, il s'agit de déplacements non liés, tirés des 2024 Annual Agency Profile.

²⁰ L'achalandage annuel du transport adapté est tiré du site Web de Wheel-Trans (Toronto) ; du site Web de HandyDART (Vancouver) ; d'une présentation de The RIDE (Boston) ; des rapports mensuels de MetroAccess (Washington DC) ; et des données ouvertes de la SEPTA (Philadelphie).

²¹ La part modale du transport collectif est tirée de l'enquête Métropolitaine 2023 Perspectives mobilité (Montréal) ; du Transportation Tomorrow Survey (TTS) 2022 (Toronto) ; et du 2023 Metro Vancouver Regional Trip Diary Interactive Dashboard (Vancouver).

²² Les méthodologies pouvant différer, les chiffres présentés ne peuvent être directement comparés. Les taux de satisfaction sont tirés d'un document interne fourni par l'équipe Données et analytique de l'ARTM (Montréal) ; du rapport mensuel de la TTC et du rapport annuel 2024-25 de Metrolinx (Toronto) ; du site Web de TransLink (Vancouver) ; du site Web de la MBTA (Boston) ; du FY24 Service Excellence Report de la WMATA (Washington DC) ; et du site Web de la SEPTA (Philadelphie).

²³ Les états financiers sont tirés du Rapport annuel 2024 de l'ARTM (Montréal) ; des rapports annuels 2024 de la TTC et 2024-25 de Metrolinx ; et des 2024 Annual Agency Profile pour les villes américaines.

Acronymes et abréviations

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

