

Planifier, organiser, financer,  
développer et promouvoir

# L'heure des choix

Rapport annuel 2023



**ARTM**

Autorité régionale  
de transport métropolitain

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

# Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>Revue des activités</b>	<b>14</b>
Investir dans l'avenir	16
Le Plan stratégique de développement	17
Mieux comprendre les besoins	18
Les enquêtes Perspectives mobilité	18
Le panel Parlons mobilité	19
Des alliances porteuses	20
Les grands projets	24
Le Réseau express métropolitain	26
Le projet structurant de l'est	28
Le service rapide par bus du boulevard Pie-IX	29
Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal	30
Le projet du grand Sud-Ouest	31
Les navettes fluviales	32
Les mesures d'atténuation	33
Le plan des réseaux métropolitains	35
Le réseau métropolitain de mesures préférentielles en transport collectif	36
Le projet structurant en transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval	36
Le service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval	37
Les systèmes de transport intelligents	38
Le projet Concerto	38
L'application Chrono	41
La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles	42
L'accessibilité universelle	42
Le Programme métropolitain Mobilité inclusive	43
La refonte tarifaire	44
La collaboration avec les partenaires	46
Le partage des rôles et responsabilités dans la gouvernance	46
L'amélioration de la performance	46
Les ententes de services	46
La promotion du transport collectif	48
<b>Gouvernance</b>	<b>54</b>
<b>Les états financiers consolidés</b>	<b>76</b>
<b>Annexes</b>	<b>111</b>

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

# L'ARTM en un coup d'œil

## Le réseau



4

lignes  
de métro



5

stations  
du REM



5

lignes  
de train



Plus de

600

lignes de bus



Plus de

570

km de mesures  
préférentielles  
pour bus

20

stationnements  
incitatifs

17

terminus  
métropolitains

12

billetteries  
métropolitaines

## Le territoire



83

municipalités



4 000  
km<sup>2</sup>



4 M

d'habitants



315 M\*

de déplacements  
liés régionaux  
en transport  
collectif en 2023



5,2 M

de déplacements  
en transport  
adapté en 2023

\*Pour tenir compte de l'arrivée du REM, en 2023, l'ARTM a introduit une nouvelle méthode de calcul d'achalandage régional basée sur les déplacements liés régionaux, c'est-à-dire en considérant toute la chaîne de déplacement en transport collectif, de son origine à sa destination (en tenant compte de toutes les correspondances). Ce chiffre n'est pas comparable avec la donnée présentée dans le rapport annuel 2022.

# Faits saillants 2023



78% d'achalandage lié régional\* en décembre par rapport à 2019



Simplification de la refonte tarifaire : titres 24 h et 3 jours sur l'ensemble du territoire



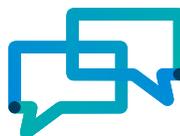
5 stations du REM mises en service



422 000 usagers du projet-pilote de navettes fluviales



Prix Guy-Chartrand : Programme métropolitain Mobilité inclusive



425 % d'augmentation du nombre de citoyens au panel Parlons mobilité



110 000 ménages ont répondu à l'enquête Perspectives mobilité

39

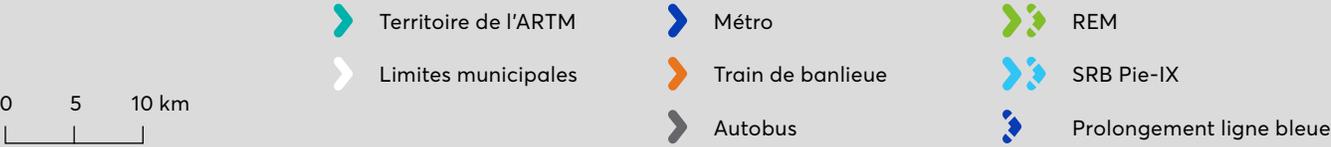
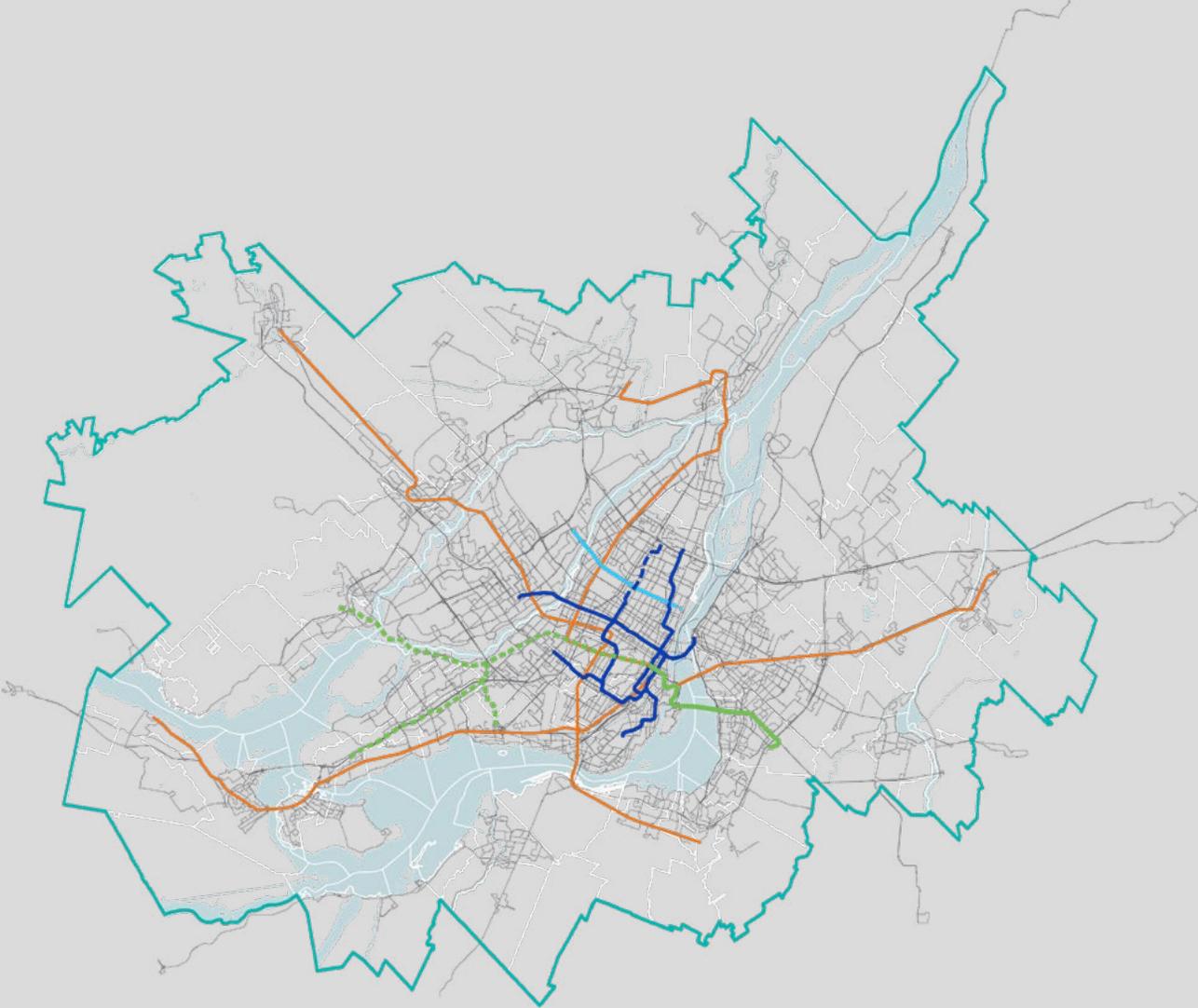
projets inscrits au PQI sur le territoire

# 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

### Valérie Plante

En 2023, le Canada a connu sa plus forte hausse de vente de véhicules depuis 1997. Dans la région métropolitaine de Montréal, le parc automobile continue de croître à un rythme qui ne fait qu'exacerber la congestion routière. Cette congestion, au-delà de ses impacts sociaux et environnementaux et d'être un désagrément pour ceux et celles qui la subissent, a un coût important pour la société, les employeurs et les travailleurs.

En 2018, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain évaluait le coût annuel de la congestion routière à 4,2 G\$. Six ans plus tard, celui-ci est assurément bien plus élevé encore. Par ailleurs, les automobilistes de la grande région de Montréal passent en moyenne 180 heures dans leur voiture pour se rendre au bureau, ce qui représente quatre semaines et demie de travail. Quand on sait que les gens disposent en moyenne de deux semaines de vacances par année, ce temps perdu pare-chocs à pare-chocs donne le vertige.

Le choix d'un réseau de transport collectif fort et efficace offre une alternative à cette congestion. Chaque bus permet de retirer jusqu'à 50 véhicules de nos routes et chaque rame de métro transporte autant de personnes que 1 000 véhicules. Les déplacements en transport collectif coûtent considérablement moins cher que la possession d'un véhicule, ils ont un coût social bien inférieur à celui des déplacements en voiture et permettent de démocratiser la mobilité. Malgré tout, le transport collectif demeure trop souvent perçu comme une dépense. Or, il en est tout autre : il s'agit d'un service essentiel, d'un investissement nécessaire et payant pour toutes et tous.

Depuis l'arrivée du télétravail dans les habitudes des travailleurs, les besoins de déplacement se sont beaucoup transformés à la suite de la pandémie de COVID-19. Ainsi, l'achalandage du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a connu une forte baisse en 2020, mais tend maintenant à retrouver de la vigueur, et ce, de manière constante depuis 2023. Ceci témoigne de l'attrait de la population pour une offre de service de transport collectif qui soit économique et efficace.

La finalisation du budget 2024 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a été ardue et a obligé l'organisation à épuiser des fonds de réserve non récurrents. Elle a aussi nécessité une participation accrue et de dernière minute de la part des municipalités de la CMM, en plus d'importants efforts d'optimisation des sociétés de transport. Cette situation financière précaire est insoutenable et nous interpelle tous quant à l'avenir de la région métropolitaine. Des solutions pérennes devront être identifiées et activées rapidement afin de maintenir le niveau de service et de poursuivre le développement de nos réseaux pour en arriver à construire des villes à l'image de nos ambitions.



**Valérie Plante**

Mairesse de Montréal

Présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal



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

Alors que nous clôturons une année marquée de défis sans précédent, nous sommes à un tournant décisif où l'avenir du transport collectif métropolitain repose sur la capacité de tous à s'engager de manière significative. Nous faisons face à des choix qui auront un impact réel sur le quotidien des citoyens de la métropole, mais plus encore, sur la qualité de vie des générations futures et la productivité économique de la région. Le contexte financier actuel met en lumière la fragilité de l'industrie du transport collectif et l'importance cruciale de mettre de l'avant des mesures pour assurer le financement du transport collectif de façon prévisible et durable.

En 2023, l'ARTM a dû réallouer des sommes non récurrentes prévues au développement des services et au maintien d'actifs de l'ordre de 117,5 M\$ pour pallier le manque à gagner pour l'année 2024. Une réduction additionnelle des dépenses des OPTC et une contribution supplémentaire de 36,4 M\$ des municipalités de la région ont également dû être consenties pour équilibrer le cadre financier. Cette démarche concertée et audacieuse démontre notre engagement inébranlable à promouvoir un avenir durable pour le transport collectif. La réalité est qu'il s'agissait d'une ultime tentative afin de favoriser dès les premiers mois de 2024 des discussions constructives pour maintenir le niveau de service dans la région métropolitaine de Montréal.

Dans ce contexte, sans une implication plus importante du gouvernement et des municipalités de la région et la mise en place de nouvelles sources de revenus, nous serons confrontés à des décisions difficiles dès 2024. Celles-ci pourraient malheureusement inclure des coupures de l'offre de services dès l'année en cours. Ces mesures auraient non seulement des conséquences immédiates sur la mobilité quotidienne de milliers d'usagers, mais elles affecteraient à long terme la viabilité environnementale, économique et sociale de notre région.

Malgré les défis, je tiens à saluer les gouvernements et les municipalités pour leur collaboration constante, ainsi que les OPTC pour leur partenariat essentiel. Votre engagement et votre soutien sont les piliers sur lesquels repose notre capacité à relever les défis actuels et à poursuivre notre mission commune.

Je tiens également à exprimer ma gratitude à chacun des membres de notre conseil d'administration. Votre leadership, votre expertise et votre dévouement pour l'excellence nous guident dans nos décisions et nos actions. Je suis convaincu que seule une participation active et constructive de toutes les parties prenantes permettra de surmonter les défis actuels et futurs.

Enfin, je tiens à souligner la contribution de tous nos employés qui font toujours preuve d'un engagement et d'un professionnalisme exceptionnels malgré un contexte difficile. Votre passion pour votre travail et votre contribution acharnée envers la mission de l'ARTM sont la force motrice derrière notre capacité à surmonter les défis et à continuer à fournir des services essentiels à nos communautés.

Alors que nous regardons vers l'avenir, je souhaite ardemment que, grâce à notre collaboration soutenue et à notre volonté de trouver des solutions durables, nous surmontions ensemble les défis actuels. Continuons à façonner l'avenir du transport collectif et de la mobilité durable dans notre métropole, pour le bien-être de nos usagers actuels et futurs et pour la prospérité de nos communautés.

À l'heure des choix, construisons un avenir qui reflète nos valeurs communes de durabilité, d'accessibilité et d'excellence.



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

Président du conseil d'administration



## Mot du directeur général Benoît Gendron

Je dois avouer qu'il n'est pas facile de revenir sur 2023 puisque, à l'heure des bilans, nos équipes sont partagées entre deux sentiments. D'un côté, nous sommes fiers et motivés parce que le transport collectif de la région est en pleine transformation. Nous nous sommes ajustés, avec les OPTC, à l'évolution des habitudes de déplacement des usagers et continuons à le faire. Nous avons intégré cinq stations du REM au réseau métropolitain et un nouveau mode structurant lie maintenant les secteurs de la couronne sud, de l'agglomération de Longueuil et de Montréal. Nous innovons en changeant les façons de faire pour viser de nouveaux standards de performance. Nous commençons la livraison d'OPUS 2.0 qui va faciliter l'utilisation du transport collectif et moderniser l'achat et la validation des titres. Tournés vers l'avenir, nous poursuivons également notre travail de planification afin que plus de projets cheminent vers les étapes de réalisation. De l'autre côté, la situation financière nous préoccupe grandement. Nous sommes impatients de pouvoir compter sur des sources de financement suffisantes et pérennes qui nous permettront de combler le déficit structurel et conjoncturel qui précarise le maintien des services existants et la relance du transport collectif.

Le transport collectif demeure un levier dynamique et un terreau fertile pour nos collectivités. En pleine reprise, être contraint de couper dans les dépenses au détriment des services offerts aurait un impact majeur sur la mobilité des usagers comme des non-usagers de la région. Alors que la croissance naturelle du transport collectif se situe autour de 1 point de pourcentage en temps normal, l'achalandage lié régional a progressé de 14 points de pourcentage en 2023. Les revenus tarifaires ont quant à eux crû de 24,3 %. Le niveau de service du transport adapté est sur le point de rejoindre les niveaux historiques de 2019. Les projets pilotes de service à la demande poursuivent sur leur lancée en offrant plus d'agilité. Bref, de plus en plus de citoyens comptent sur nos services en ces temps difficiles où cohabitent inflation, accès à l'emploi, congestion et crise climatique.

L'intérêt pour le transport collectif demeure et il est primordial d'être toujours bien ancré sur les besoins et les attentes de la population. Créé à la suite des grandes consultations publiques menées par l'ARTM en 2020, le panel *Parlons mobilité* est un espace d'échange continu avec les usagers. En 2023, ce panel a connu une croissance importante alors que plus de 56 000 citoyennes et citoyens y ont participé. Adaptée et modernisée, l'enquête Perspectives mobilité (anciennement enquête Origine-Destination) s'est également déployée au cours de l'automne, recueillant un nombre record de répondants au sein de plus de 110 000 foyers.

Le moins que l'on puisse dire est que malgré l'incertitude financière qui persiste, nos experts n'ont jamais cessé leur travail acharné afin d'améliorer le réseau métropolitain. La refonte tarifaire s'est poursuivie en intégrant le REM. La grille tarifaire simplifiée comptait 109 titres en juillet, alors que les 17 grilles en place en 2020 en comptaient plus de 700. Le prolongement de la ligne bleue du métro est dans les phases de réalisation, le SRB Pie-IX est complété à la hauteur de Jean-Talon et deux nouveaux projets structurants sont en cours de planification pour faciliter l'intermodalité est-ouest à Laval. Dans la foulée de la concertation des parties prenantes qui a eu lieu tout au long de l'année, les consultations publiques des études du projet du grand Sud-Ouest ont débuté le 15 janvier 2024. L'élargissement du mandat confié par le gouvernement du Québec pour le projet structurant de l'est nous a permis d'envisager l'élaboration d'un projet trois fois moins cher, tout aussi performant face aux besoins actuels et futurs ainsi qu'une meilleure intégration urbaine pour contribuer à la revitalisation des milieux de vie. Les recommandations finales seront présentées au printemps 2024.



**Benoît Gendron**  
Directeur général

# Revue des activités





# Investir dans l'avenir

## Pour des villes plus vertes

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



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

Un bus = 50 autos de moins sur la route.

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

## Pour des villes plus fluides

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



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

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

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

## Pour des villes plus saines

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



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

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

# Le Plan stratégique de développement

En vertu de la Loi, l'ARTM a la compétence pour établir un Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. Afin d'intégrer les effets économiques et sociaux de la pandémie de COVID 19, l'ARTM a entamé une démarche de révision du PSD en concertation avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités et les Organismes publics de transport en commun (OPTC). Ce document confirmera la vision encadrant le développement du plus grand réseau de transport collectif québécois. Cette première étape vers l'adoption d'une nouvelle version du PSD découle de la participation et de la collaboration des forces vives du milieu tout au long de l'année.

La nouvelle version du PSD proposera une vision ambitieuse du développement du réseau de transport collectif pour faire face aux grands défis que sont, notamment, les changements climatiques, la crise du logement et la congestion routière afin d'atteindre la cible établie par la CMM pour 2050 de hausser à 50 % la part des déplacements quotidiens de ses résidents réalisés en modes actifs et collectifs.

Pour y arriver, la région métropolitaine devra augmenter de façon marquée le nombre de déplacements réalisés chaque jour à pied, à vélo et en transport en commun (+2,1 M/jour) tout en réduisant le nombre de déplacements réalisés en auto (-1,2 M/jour). Nous devons également moderniser le réseau et réaliser la transition vers l'électrification.

Le contexte financier actuel pose un défi de taille pour l'élaboration du PSD. En effet, le modèle de financement qui prévaut actuellement ne permet pas de financer la hausse de l'offre de services nécessaire pour accroître l'achalandage et couvrir les coûts du maintien et du développement du transport collectif durant la prochaine décennie. La révision du PSD exige donc l'implication active de plusieurs parties prenantes afin de définir une stratégie intégrée faisant appel à plusieurs leviers, dont l'aménagement du territoire, la diversification et la bonification de l'offre des transports collectifs et des actifs ainsi que la gestion de la demande en automobile.

La nouvelle version du PSD identifiera les priorités des dix prochaines années et l'optimisation des services existants en adéquation avec la planification de l'aménagement prévu par les municipalités et la CMM.

# Mieux comprendre les besoins

La mobilité n'est pas que théorique puisqu'elle se pratique au quotidien, de façon bien concrète. Ainsi, chaque année, l'ARTM cherche à améliorer ses interactions avec son milieu, ses usagers et les experts en aménagement du territoire et en mobilité. Voici un bref coup d'œil sur trois démarches importantes menées en ce sens par l'organisation en 2023.

## Les enquêtes Perspectives mobilité

C'est en collaboration avec nos partenaires du Bureau des enquêtes sur la mobilité, piloté par l'ARTM, que la collecte de données pour l'enquête métropolitaine Perspectives mobilité 2023, anciennement connue sous le nom d'enquête Origine-Destination, a été réalisée cette année. Avec la participation de plus de 110 000 ménages issus des quatre coins de la région métropolitaine de Montréal, cette collecte a été un succès, constituant même un record, alors que 73 500 ménages avaient pris part à la dernière enquête régionale en 2018. Grâce aux innovations méthodologiques et à la mise en place d'une collecte de données en ligne, nous avons pu améliorer le taux de réponse, réduire le nombre d'abandons, tout en diminuant les coûts. Tout ceci a été réalisé en conservant l'accessibilité de l'enquête.

Fournissant un éclairage inédit sur les nouvelles habitudes de déplacement de la population au sortir de la pandémie de COVID-19, ces données seront d'une importance cruciale pour l'ARTM, le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD), les OPTC, la CMM, les chercheurs universitaires, les professionnels du secteur public ainsi que pour de nombreux autres intervenants. En effet, ces données aident à comprendre les enjeux de mobilité dans la région, soutiennent la planification des transports et la



création de milieux de vie attrayants. De plus, en conformité avec la Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels (Loi 25), les paramètres de confidentialité et de partage de données ont été réévalués en s'appuyant sur les meilleures pratiques en matière de protection des renseignements personnels.

Le processus d'analyse des données débutera en 2024 et le Bureau des enquêtes de la mobilité envisage la publication des faits saillants pour l'hiver 2024-2025.

Soulignons également notre collaboration avec quatre universités et un collège pour la réalisation du volet « milieu académique » de Perspectives mobilité. Les populations étudiantes et les employés de ces établissements d'enseignement supérieur ont été sondés pour dresser un portrait personnalisé de leurs habitudes de navettage, dresser un bilan de l'empreinte carbone de leur mobilité et produire de précieux jeux de données. Enfin, le Bureau des enquêtes a appuyé la réalisation d'un sondage auprès de la communauté étudiante d'un cégep pour explorer la mise en place d'une passe universelle de transport collectif intégrée aux frais de scolarité. L'ARTM remercie le MTMD pour son importante contribution financière qui a permis la réalisation de l'enquête métropolitaine Perspectives mobilité ainsi que les OPTC et la CMM pour leur soutien indispensable.

## Le panel Parlons mobilité

Mise en place lors des consultations publiques de 2020, la plateforme de l'ARTM a depuis évolué sous la forme d'un panel tout en conservant sa vocation première, soit celle d'aller à la rencontre de l'utilisateur. Depuis 2021, le panel Parlons mobilité est ouvert à tous les citoyens adultes de la région métropolitaine de Montréal, quels que soient les modes de transport qu'ils utilisent. Il permet à l'ARTM et à ses partenaires de mieux comprendre les différents besoins et attentes de la population en matière de transport collectif et de déplacement en participant à des études dédiées à l'amélioration de diverses facettes de la mobilité des personnes de la région.

Le panel de l'ARTM a connu une croissance fulgurante en 2023 passant de 13 291 panélistes au début de l'année à 56 452 au 31 décembre 2023. Parlons mobilité permet à l'ARTM de consulter les citoyens de la région métropolitaine sur une base régulière. En 2023, une quinzaine d'études ont été réalisées grâce à la participation des citoyens inscrits.

Grâce à cette proximité avec la population, l'ARTM peut mieux comprendre les besoins, les attentes, le niveau de satisfaction et affiner la compréhension qualitative des comportements de déplacement des citoyens de son territoire. Cela contribue notamment à la prise de décision éclairée des équipes dans la planification, l'implantation et l'évaluation de divers projets de mobilité.

## Contribuez à la mobilité de demain



Panel Parlons mobilité

Participez à nos enquêtes



## Des alliances porteuses

Depuis sa création, l'ARTM a renforcé les liens entre le Québec et les autorités planificatrices de transport collectif à l'international et au Canada. Elle est aussi impliquée et active au sein de plusieurs associations liées au transport collectif, entre autres l'Association canadienne de transport urbain (ACTU), et de l'Union internationale des transporteurs publics (UITP) dont elle a d'ailleurs reçu les membres du comité Transport et vie urbaine en septembre 2023.

En plus de ces liens avec le milieu du transport collectif, l'ARTM s'efforce de conclure des alliances et des ententes de collaboration avec des groupes de recherche et des institutions d'enseignement qui s'intéressent aux grands défis du transport collectif, aussi bien localement qu'à l'échelle nationale. Ce faisant, d'une part, l'ARTM accumule du savoir-faire et, d'autre part, elle contribue à la recherche et à des échanges fructueux grâce aux compétences de ses experts. L'ARTM peut en effet compter sur une équipe de professionnels passionnés, fermement engagés dans l'amélioration de la mobilité.

## Les partenariats avec le milieu universitaire



### Chaire mobilité et MADITUC – Polytechnique Montréal

L'ARTM soutient la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité en transport de Polytechnique Montréal, qui assure la recherche, le développement et la formation d'étudiants et de professionnels de recherche pour améliorer les méthodes de planification et de développement du système de transport de personnes en milieu urbain. En 2023, la Chaire a offert de l'expertise et des outils spécifiquement conçus pour la réalisation d'enquêtes comme Perspectives mobilité et elle continuera à le faire en 2024.

L'ARTM travaille aussi avec le Groupe MADITUC (Modèle d'Analyse Désagrégée des Itinéraires de Transport Urbain Collectif) de Polytechnique Montréal, qui l'accompagne dans le perfectionnement des outils de modélisation et des méthodologies de valorisation de données pour améliorer l'évaluation de projets et de scénarios futurs d'offre de transport. En 2023, le Groupe MADITUC a bonifié un logiciel servant à évaluer les impacts sur l'achalandage de projets structurants et à valoriser de grands ensembles de données de l'ARTM. Ces travaux se poursuivront en 2024.



### Travel Modelling Group – Université de Toronto

L'ARTM collabore avec le Travel Modelling Group (TMG) de l'Université de Toronto afin de développer le Planificateur d'activités de déplacements urbains de Montréal (PADUM). À partir de 2024, cet outil constituera un nouveau cadre de modélisation pour l'ARTM, en permettant la caractérisation et la prévision des activités ainsi que les choix de déplacement de chaque personne et ménage tout au long de la journée.



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

L'Institut réunit des chercheuses et chercheurs de diverses disciplines – dont le génie, l'économie, les sciences naturelles, les arts et les sciences humaines – pour mettre au point une approche inclusive et universelle de développement urbain durable. Plus spécifiquement, l'ARTM œuvre dans le groupe « Mobilité, sécurité et partage ». Ce pôle de recherche a pour objectif de contribuer à la création d'environnements durables, accessibles, inclusifs et résilients. En 2023, l'ARTM a soutenu le développement d'un atlas du transport collectif [en ligne](#). En 2024, l'intérêt se porte sur le prototypage d'un outil de consultation ludique afin d'améliorer l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructure.



### Laboratoire en statistiques spatiales et développement urbain – INRS École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional – Université Laval

L'ARTM travaille aussi avec le Laboratoire en statistiques spatiales et développement urbain (LADU) de l'INRS (Institut national de recherche scientifique), qui en collaboration avec l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional (ÉSAD), développe un modèle de projection d'emplois en se basant sur les facteurs de localisation de l'emploi à l'échelle métropolitaine. Les projections de ce modèle alimenteront le nouveau Planificateur d'activités de déplacements urbains de Montréal, qui permettra de prévoir la demande multimodale en déplacement pour un horizon futur.

# MOBILIZING JUSTICE

## Mobilizing Justice – Université de Toronto

Mobilizing Justice est un partenariat multidisciplinaire et multisectoriel qui établira des liens durables pour la recherche et l'échange de connaissances afin de résoudre les inégalités en matière de transport dans les villes canadiennes et de transformer les résultats en actions. L'ARTM met l'accent sur les besoins et les aspirations des personnes historiquement mal desservies par le système de transport en général. En 2023, Mobilizing Justice a réalisé une enquête de type avant/après pour mieux comprendre l'effet de la gratuité du transport collectif à Montréal pour les aînés. Les résultats de cette analyse devraient être disponibles en 2024. L'ARTM faisait partie du jury qui a accordé des subventions pour des projets pilotes en transport visant à mieux comprendre l'exclusion sociale liée à la pauvreté. Le groupe de recherche a mis [en ligne](#) un espace Web rassemblant des données, des outils et des ressources à l'intention des citoyens, des communautés, des chercheurs et des planificateurs interpellés par les questions d'iniquité en transport (Mobilizing Justice Hub, site en anglais seulement).



## Villes, Régions, Monde – INRS

Depuis mars 2023, l'ARTM participe au réseau Villes Régions Monde (VRM) à titre de membre collaborateur avec une dizaine d'organismes publics. VRM regroupe une soixantaine de chercheurs d'une dizaine d'universités québécoises. La collaboration entre l'ARTM et les chercheurs du réseau VRM permet d'explorer de manière approfondie certains champs de recherche universitaire associés au déploiement de la mobilité durable et plus particulièrement du transport collectif en relation avec l'aménagement du territoire.

Une première collaboration a été menée au cours de l'été 2023. VRM a dressé une revue des écrits (études et analyses) sur la relation entre la densité d'activités urbaines et l'utilisation du transport collectif. De façon plus particulière, la revue était axée sur les démarches de planification dans une perspective de corridors de transport collectif. À ce titre, une attention particulière fut portée sur les publications depuis 2010 en Amérique du Nord, en Europe et en Asie.



### Simulate travel demand under carrots and sticks measures – Université Laval

Ce projet de recherche interuniversitaire (trois universités, six chercheurs, trois partenaires de l'industrie) vise à développer des modèles, méthodes et outils pour évaluer l'effet de différentes stratégies, tant incitatives que dissuasives, pour générer un transfert modal de l'auto vers des modes de transport plus durables et mesurer l'impact potentiel sur les émissions de GES. En combinant les plus récentes avancées en intelligence artificielle, la ludification et des analyses qualitatives, les chercheurs veulent comprendre les liens de cause à effet, les obstacles et la dynamique de transfert modal puis l'intégrer à des modèles de simulation informatique pour des villes de différentes tailles. En 2023, ce projet a reçu la confirmation de son financement. Les ententes de collaboration ont été signées, le plan de travail détaillé a été déposé et le recrutement des étudiants a débuté. En 2024, la collecte de données doit commencer.



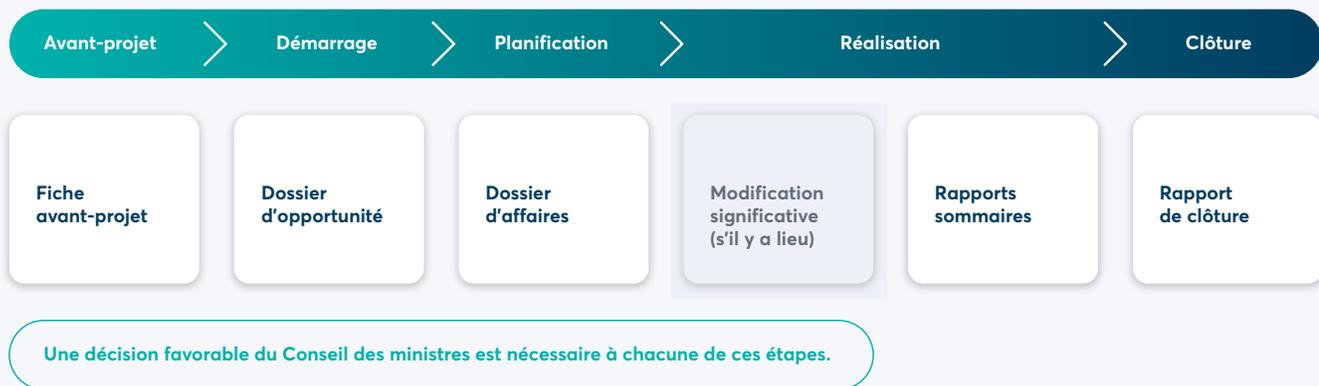
### World Conference on Transport Research 2023

Une des plus grandes conférences internationales sur la recherche en transport a lieu tous les trois ans, la World Conference on Transport Research (WCTR). Après Shanghai en 2016 et Mumbai en 2019, c'est grâce à une candidature solide et à la participation de plusieurs partenaires – dont l'ARTM qui a commandité l'événement – que Montréal a été choisie comme hôte de l'édition 2023. Avec plus de 1 200 inscrits et 300 conférences et ateliers, les chercheurs du monde entier ont pu partager certaines des plus récentes innovations ainsi que des recherches de pointe sur les enjeux liés au transport. Alimentés par ce lieu de partage, en plus d'échanger avec des experts venus des quatre coins de la planète, les professionnels de l'ARTM ont pu démontrer leur expertise en animant des ateliers techniques et en présentant les récents avancements méthodologiques en collecte de données et en modélisation des transports.

# Les grands projets

En collaboration avec ses partenaires, l'ARTM a continué de faire avancer les grands projets de transport collectif qui auront un impact structurant et durable, et qui produiront des bénéfices sur l'ensemble d'un territoire où habite la moitié de la population québécoise.

Ces grands projets<sup>1</sup> sont réalisés en conformité avec la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques du gouvernement du Québec, dont voici les grandes étapes de cheminement et autorisations requises :



Le Programme des immobilisations 2024-2033 (PDI) de l'ARTM a été adopté le 26 octobre 2023 par son conseil d'administration et le 30 janvier 2024 par le Conseil de la CMM. Il trace un portrait détaillé des dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'ARTM.

Pour la période 2024-2033, les investissements s'élèvent à 511,4 M\$. Ce montant inclut 54,5 M\$ destinés au maintien des actifs existants ainsi

que 134,5 M\$ pour compléter le projet du service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX.

Des investissements reliés au projet du Réseau express métropolitain (REM) sont également prévus pour la période décennale, soit 133,9 M\$ pour la mise en œuvre du REM et 35,8 M\$ pour l'accès aux stations du REM. Le PDI peut être consulté sur le site Web de l'ARTM<sup>2</sup>.

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

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

Des sommes réservées pour des études sont aussi prévues au budget de l'ARTM afin de soutenir les travaux préparatoires qui seront menés dans la réalisation de ses différents mandats. En fonction des résultats obtenus et des décisions qu'elles entraîneront, certaines de ces études donneront lieu à des dépenses en immobilisations dans une programmation subséquente.

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

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

Les études en cours comme la planification et la réalisation des grands projets demandent une concertation constante avec les OPTC, le gouvernement et les municipalités. En plus des comités sectoriels de mobilité durable (CSMD) en place dans chacun des cinq grands secteurs géographiques du territoire, la gouvernance des grands projets permet d'assurer une cohésion dans le partage d'information, l'analyse, la rétroaction et la prise de décision. En 2023, l'ARTM et ses partenaires ont entrepris de revoir les structures de gouvernance des projets afin de les optimiser et d'accroître leur performance.

## Le Réseau express métropolitain

Le REM, dont la réalisation est menée par une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), est un réseau de transport collectif par train léger entièrement automatisé dans la région métropolitaine de Montréal.

Officiellement mises en service le 31 juillet 2023, les cinq premières stations permettent de relier le centre-ville de Montréal et Brossard en empruntant le tablier central du pont Samuel-De Champlain qui lui est exclusivement réservé.

L'ARTM a joué un rôle clé dans l'intégration de ce nouveau service aux réseaux de transport collectif existants à Montréal comme sur la Rive-Sud par son rôle de coordination des partenaires opérateurs des services de transport collectif. Composant pour la première fois avec les impératifs d'un projet en mode conception-construction, les défis furent nombreux et ont nécessité une grande agilité pour assurer un suivi constant de nombreuses instances et partenaires tout au long de l'année 2023.

De l'ajustement des grilles tarifaires à l'aménagement des lieux de correspondance en passant par l'adoption du Règlement sur les normes de comportement à bord et la conception d'un nouveau Plan métropolitain des réseaux, le travail s'est constamment accéléré jusqu'à la mise en service. La réorganisation des réseaux d'autobus dans les secteurs de l'agglomération de Longueuil et de la couronne sud fut l'occasion d'importantes consultations de la population et des usagers dans le but d'améliorer l'intermodalité et d'optimiser les déplacements est-ouest en couronne et locaux à Longueuil.

Pour bien accompagner les usagers des services de transport collectif existants, une vaste campagne de communication fut coordonnée et déployée. De plus, les acteurs du milieu



ont partagé leur expertise pour assurer une bonne intégration de ce nouveau réseau. Enfin, l'ARTM a travaillé avec ses OPTC afin de piloter l'élaboration d'un plan de relève dont l'objectif est d'assurer au mieux la continuité des services de transport collectif en cas d'interruption du REM. Des exercices de coordination et de mise en situation ont également été tenus avec l'ensemble des partenaires impliqués pour préparer les équipes chargées de l'exécuter.

Par ailleurs, l'ARTM a piloté deux projets intégrés au réseau du REM, soit l'aménagement de billetteries métropolitaines dans les terminus Panama et Brossard ainsi que la fourniture, l'installation et la mise en service d'équipements de billettique dans les stations et les terminus. La livraison de ces projets en 2023 a permis de rehausser l'expérience client pour les usagers du REM.

Dans la foulée du déploiement des équipements de billettique, la transition des valideurs temporaires vers de toutes nouvelles lignes de perception s'est effectuée sans impact

pour les usagers. Les portillons de nouvelle génération furent testés et activés dans les cinq stations du REM au cours de l'automne. Ces portillons seront déployés dans les prochaines stations du REM. Ils seront éventuellement utilisés dans de nouveaux projets structurants et remplaceront ceux en place, notamment dans le métro, lorsqu'ils atteindront leur fin de vie utile. Enfin, l'ARTM a pris en charge la coordination des partenaires afin d'assurer l'implantation de la signalétique d'acheminement dans les parcours usagers entre les réseaux, incluant un parcours accessible entre la Gare Centrale et la station de métro Bonaventure.

Déjà en janvier 2024, le travail de nombreuses équipes a repris en vue d'améliorer ce qui est en place et d'assurer l'intégration des prochaines antennes.

Une fois complété, le REM s'étendra sur 67 kilomètres et deviendra l'un des plus longs réseaux automatisés au monde, après le métro de Dubaï, le SkyTrain de Vancouver et le métro de Singapour.





## Le projet structurant de l'est

Dans le cadre d'un premier mandat gouvernemental d'étude d'un train léger automatique, soit la technologie prévue initialement par CDPQ Infra, le groupe de travail, piloté par l'ARTM et formé par le MTMD, la Ville de Montréal et la STM, a déposé un rapport d'étape le 26 janvier 2023, puis un rapport final le 30 juin 2023. Les conclusions de ce rapport étaient guidées par les orientations du mandat transmis par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. Celles-ci concernent :

- › le retrait du parcours aérien vers le centre-ville et le maintien des tronçons vers Pointe-aux-Trembles et le cégep Marie-Victorin;
- › l'amélioration de l'intégration dans le secteur de Mercier-Est;
- › un meilleur arrimage avec les lignes du métro;
- › la considération de prolongements potentiels du tronçon nord, vers Rivière-des-Prairies et Laval, et du tronçon est, vers Lanaudière.

Constatant la complexité de l'insertion aérienne dans l'est et un écart de 3 % des coûts avec l'option souterraine, le groupe de travail avait alors proposé un tracé de 34 km, entièrement souterrain, empruntant essentiellement la rue Sherbrooke Est et le boulevard Lacordaire. L'achalandage en pointe du matin était estimé à 29 000 usagers et les coûts à 35,9 milliards de dollars, incluant une majoration pour la

gestion des risques, les frais de financement, l'inflation et les autres frais afférents. Le rapport faisait également état de la recommandation de l'ARTM d'élargir le mandat afin d'évaluer d'autres modes de transport collectif.

Alors que des efforts d'optimisation apparaissaient essentiels, le 15 septembre, la ministre des Transports et de la mobilité durable a mandaté l'ARTM pour effectuer des analyses complémentaires. L'objectif était de comparer différents modes de transport collectif pour identifier une proposition de projet financièrement responsable pouvant répondre aux besoins de mobilité des citoyens du secteur. La solution devait aussi constituer une alternative attrayante et compétitive aux déplacements en automobile, tout en s'inscrivant dans la vision de revitalisation de l'est de Montréal.

Un rapport d'étape a été déposé au MTMD en novembre 2023 et le rapport final sera déposé au printemps 2024 à la suite d'une tournée de rencontres de travail et de consultations avec de nombreuses parties prenantes. Les conclusions du rapport basées sur l'analyse des besoins de la population du secteur ont proposé un projet structurant de SLR (Système léger sur rail) en site propre et en surface, en plus d'intégrer une approche d'amélioration complémentaire de la mobilité durable par phases. Deux premiers corridors ont été identifiés afin de proposer un cocktail de solutions complémentaires entre le centre et le nord-est de la région.

## Le service rapide par bus du boulevard Pie-IX

Le SRB Pie-IX est un service rapide par bus en site propre reliant le boulevard Saint-Martin à Laval et l'avenue Pierre-De Coubertin à Montréal, sur une distance de 11 kilomètres. Inauguré le 3 novembre 2022 dans le respect de l'échéancier déposé en 2018, il permet à des bus de la Société de transport de Montréal (STM), de la Société de transport de Laval (STL) et d'exo de circuler plus efficacement dans cet axe névralgique de la région métropolitaine.

Des travaux complémentaires se sont poursuivis tout au long de l'année 2023. Ainsi, grâce à la finalisation de la construction du tunnel piétonnier reliant le SRB Pie-IX au futur prolongement de la ligne bleue du métro et des travaux de rénovation du pont Pie-IX, menée par le MTMD, les autobus du SRB peuvent maintenant utiliser la totalité des voies dédiées sur le tronçon du projet initial, entre le boulevard Saint-Martin, à Laval, et l'avenue Pierre-De Coubertin, à Montréal. Ce jalon franchi permettra d'améliorer

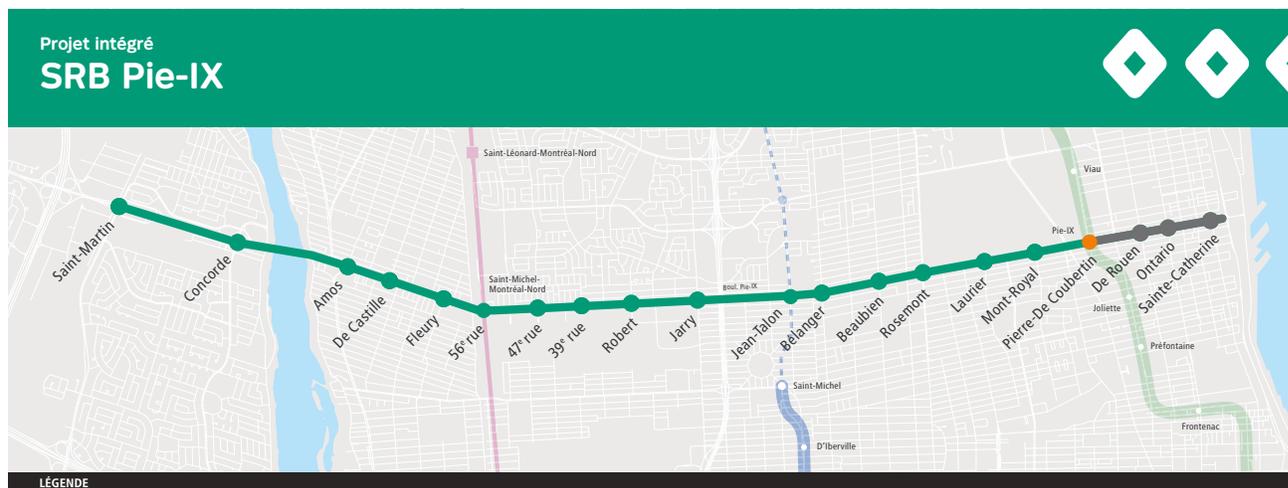


l'expérience des usagers. D'ailleurs, la STM et la STL pourront accroître la fréquence de passage de leurs bus à compter de 2024, notamment pour améliorer la desserte du stationnement incitatif de Laval.

Parallèlement, les contrats de réalisation du prolongement du SRB Pie-IX au sud, jusqu'à la rue Notre-Dame, ont été octroyés à l'été 2023 et les travaux ont démarré au mois de septembre suivant. Ils se poursuivront jusqu'en 2027, date de la mise en service prévue de ce prolongement.

L'expérience des usagers est au cœur de cet important projet pour la mobilité dans l'est de Montréal. Il a aussi permis une remise à niveau des infrastructures municipales et un réaménagement majeur du boulevard Pie-IX. Le budget du volet transport collectif, incluant le prolongement jusqu'à la rue Notre-Dame, est de 442,5 M\$, financé par les gouvernements du Québec et du Canada et par l'ARTM.

### Plan du tracé du SRB Pie-IX



Source : Projet intégré SRB Pie-IX

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

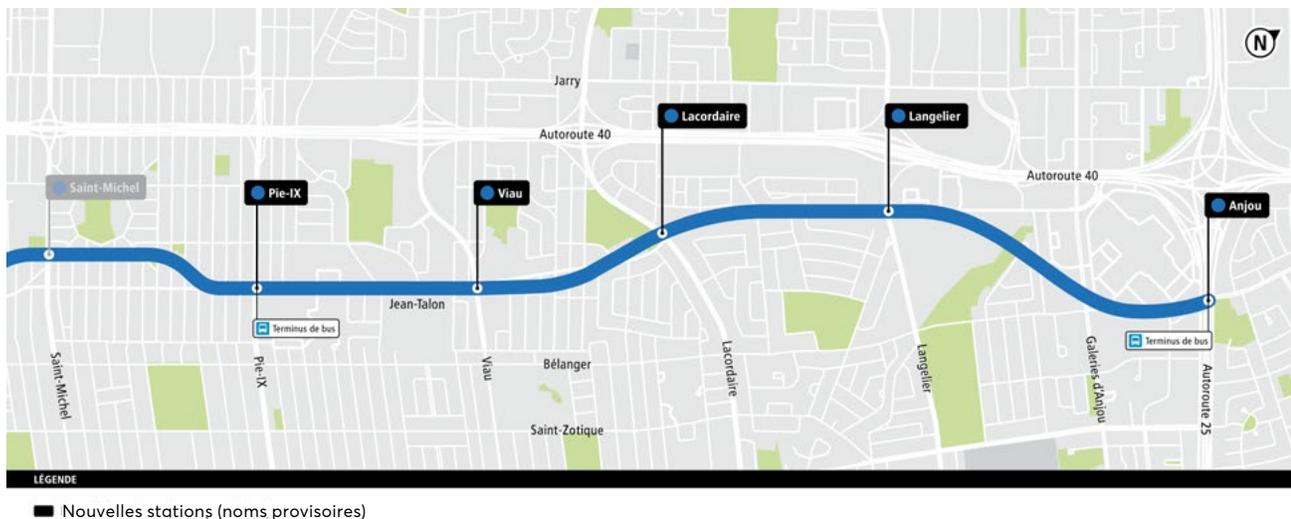
Projet structurant contribuant au désenclavement de l'est et du nord-est de la région métropolitaine, le prolongement de la ligne bleue du métro sur une distance de 5,8 kilomètres jusqu'à l'arrondissement d'Anjou a fait l'objet de nombreux travaux préparatoires. À terme, ce prolongement permettra à plus de 20 000 usagers en période de pointe du matin de profiter d'un service fiable et rapide, et surtout d'un accès amélioré au réseau structurant déjà en place, la ligne orange à la station Jean-Talon ainsi qu'à la station Snowdon.

Le rôle de l'ARTM auprès des partenaires du projet, soit le MTMD, la Ville de Montréal

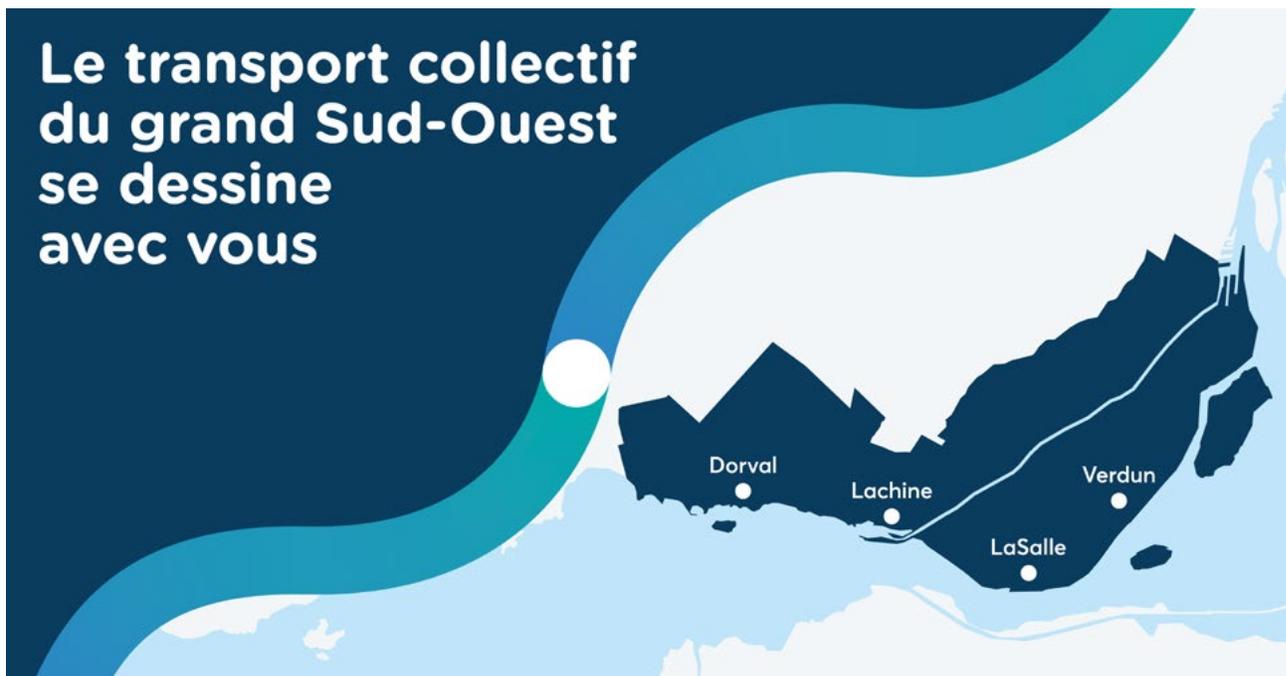
et la Société québécoise des infrastructures, et de la STM, gestionnaire et maître d'œuvre du projet, est de favoriser, promouvoir et optimiser l'intermodalité le long du prolongement de ce mode structurant. Sur cet axe est-ouest, l'ARTM vise à créer des pôles de mobilité comportant une diversité de modes de transport et de services intégrés. Le tout afin d'offrir aux usagers des choix de parcours performants qui répondent à leurs besoins de mobilité, tout en promouvant l'amélioration de la qualité des milieux de vie.

Les travaux de l'ARTM se poursuivent afin d'optimiser les rabattements vers ces pôles et d'intégrer leur conception dans leur milieu projeté. L'ARTM veille à ce que ces activités et ambitions s'inscrivent pleinement dans la planification de ce projet majeur, dont la mise en service est maintenant prévue en 2030.

### Plan du prolongement de la ligne bleue



# Le transport collectif du grand Sud-Ouest se dessine avec vous



## Le projet du grand Sud-Ouest

En 2023, l'ARTM et ses partenaires du bureau d'études, le MTMD et la Ville de Montréal, ont poursuivi les analyses dans le cadre de la réalisation du dossier d'opportunité en lien avec un projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le grand Sud-Ouest et le relier au centre-ville. La zone d'étude englobe six arrondissements de la Ville de Montréal et trois villes liées. Ce projet s'inscrit dans notre engagement continu à améliorer la mobilité dans la région.

L'objectif du dossier d'opportunité est de confirmer les besoins de mobilité à long terme dans un territoire donné, en évaluant le moyen de transport collectif électrique le plus approprié, en déterminant le tracé optimal, en estimant les coûts de réalisation ainsi qu'en définissant le mode de réalisation du projet, le tout dans le respect des ressources financières disponibles.

Amorcées en 2021, les études entourant les besoins de mobilité et le diagnostic du territoire ont été complétées en 2023. Les principaux constats de ces analyses ont été présentés aux parties prenantes du territoire à l'étude, au printemps, de façon à corroborer les besoins de mobilité identifiés.

Le bureau d'étude a ensuite procédé à l'identification des solutions possibles. Pour ce faire, un tri initial des scénarios a été réalisé à des fins de comparaison et des ateliers d'analyse multi-domaine ont été tenus en collaboration avec les différents experts des instances partenaires ainsi que des OPTC. Ces analyses ont couvert divers domaines tels que le transport et la mobilité, l'urbanisme, les enjeux techniques, le financement, le social et l'environnement.

À la fin de l'année 2023, l'ARTM a planifié la démarche de consultation publique portant sur les scénarios de tracés et de modes. La consultation a débuté le 15 janvier pour se terminer le 11 février 2024. Des rencontres d'information ont été tenues dans les secteurs du territoire à l'étude. Ces moments d'échanges avec la population ont été fort appréciés des participants. Dix jours après le début du volet numérique des consultations, un peu plus de 500 entrées, allant de la réponse au coup de sonde jusqu'au dépôt de mémoires, avaient été compilées. À ce stade, le calendrier prévoit la présentation d'une première version du dossier d'opportunité au gouvernement du Québec en 2024.

## Les navettes fluviales

Du 15 mai au 12 novembre 2023, l'ARTM a piloté une nouvelle saison du projet pilote de navettes fluviales constitué de six liaisons exploitées par AML et Navark. Plusieurs nouveautés ont été déployées en 2023, dont :

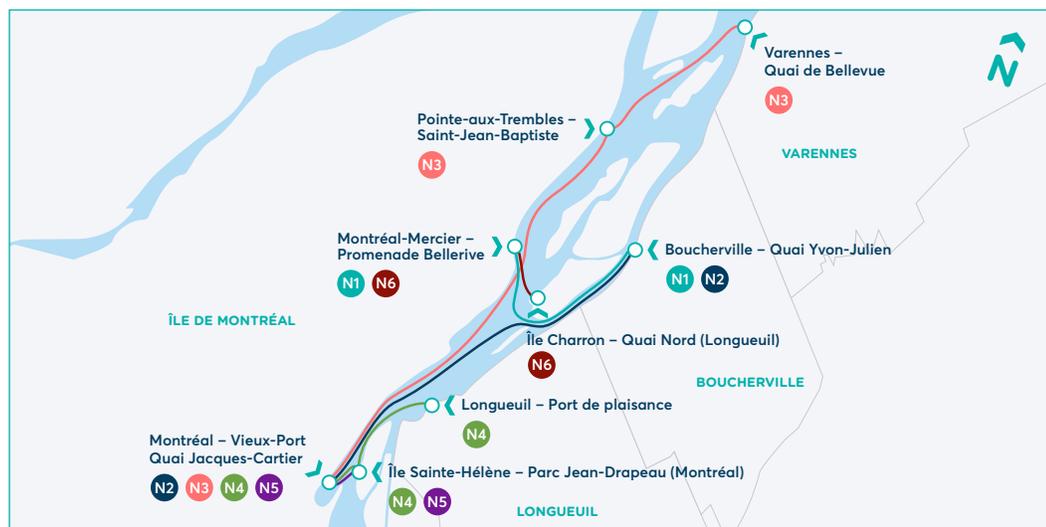
- › l'ajout d'un arrêt à Varennes via Pointe-aux-Trembles qui s'inscrit à titre de mesure d'atténuation aux travaux du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine;
- › la prolongation de la période de service jusqu'au 12 novembre 2023 pour la liaison Boucherville — Vieux-Port de Montréal et la liaison Varennes — Vieux-Port de Montréal;
- › la mise en exploitation d'un nouveau quai à l'entrée McGill au Vieux-Port de Montréal pour assurer la prolongation de la saison;
- › l'harmonisation de la nomenclature du service et de la signalétique installée aux quais et dans les bateaux;
- › l'ajout d'un réseau de stations BIXI à Boucherville, dont une au quai Yvon-Julien.

Ces nouveautés ont permis d'améliorer l'offre de services, l'expérience client, l'intégration des services de navettes fluviales aux autres modes de transport tels que le vélo et d'évaluer le potentiel à long terme de ce projet pilote.

Plus de 422 000 déplacements ont été réalisés grâce aux navettes, soit une augmentation de l'achalandage de 65 % par rapport à l'année 2022. Près de 42 500 personnes se sont abonnées au service en 2023, comparativement à 15 000 en 2022. De plus, le taux de ponctualité des navettes a été de 97 % et, selon un sondage réalisé par l'ARTM, le taux de satisfaction des usagers se situe à 98 % alors que 90 % des répondants ont affirmé utiliser les navettes à des fins récréotouristiques.

Les usagers du transport en commun démontrent un intérêt croissant envers ce mode de transport. En vue de la saison 2024, l'ARTM poursuivra l'évaluation de ce projet pilote et formulera des recommandations aux instances appropriées.

## Réseau des navettes fluviales saison 2023



## Les mesures d'atténuation

L'ARTM est mandatée par le MTMD pour participer à la planification, l'organisation et le déploiement de mesures d'atténuation en transport collectif dans le cadre des grands chantiers routiers et d'infrastructures de transport. Ainsi, en 2023, l'ARTM a poursuivi les efforts afin d'instaurer ou de bonifier les solutions alternatives permettant de faciliter les déplacements lors de travaux majeurs comme la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le maintien du pont de l'Île-aux-Tourtes et les travaux du chantier du REM, en plus d'interventions ponctuelles et ciblées.

Tout au long de l'année, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre afin de diminuer la pression routière engendrée par ces chantiers et d'offrir des alternatives performantes à la voiture. La bonification de l'offre de services, l'ajout d'infrastructures de transport collectif temporaires, la mise en œuvre de mesures tarifaires, le déploiement d'un projet pilote de covoiturage et le développement du réseau de vélopartage sur la Rive-Sud sont quelques exemples démontrant l'appui constant de l'ARTM au MTMD, avec l'aide de ses partenaires et la mobilisation de l'expertise du milieu. En 2023, plus de 2,5 millions de déplacements ont été assurés grâce aux mesures d'atténuation mises en place.

## Projet Du Ruisseau

Dans le cadre des mesures d'atténuation des travaux du REM réalisés en 2023, différentes mesures préférentielles pour bus (MPB) ont été mises en place dans le secteur de l'intersection A440/A15 et de la future station REM Du Ruisseau. Dans ce tronçon, de nouvelles voies réservées, des bretelles d'accès dédiées aux autobus ainsi que l'utilisation de l'accotement par les bus (UAB) sur l'A15 ont permis d'améliorer et de fiabiliser les temps de parcours. La capacité des stationnements incitatifs gratuits à proximité des terminus temporaires de la rive nord a aussi été améliorée. Ces actions ont permis de favoriser l'utilisation des services d'autobus à destination du centre-ville de Montréal, améliorant les temps de parcours des usagers tout en retirant plusieurs voitures d'axes routiers déjà sous pression.



## Application Covoiturage ARTM – Une nouvelle solution de mobilité

Au printemps 2022, le MTMD a mandaté l'ARTM pour qu'elle élabore un projet pilote de covoiturage dans le cadre des travaux majeurs de réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. À la suite des tests effectués en janvier 2023 auprès d'un groupe d'entreprises, l'application mobile Covoiturage ARTM a été mise en service le 4 mai 2023.

Disponible sur iOS et Android, l'application Covoiturage ARTM permet de jumeler les automobilistes dont les déplacements ont une origine et une destination à l'intérieur du territoire de l'ARTM. Grâce à la participation financière du MTMD, le projet pilote innove en offrant un incitatif de 0,24 \$/km aux conducteurs traversant l'un des quatre liens routiers entre Montréal et la Rive-Sud en covoiturant (pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, pont Jacques-Cartier, pont Victoria et pont Samuel-De Champlain). Les nombreuses fonctionnalités de l'application incluent un portefeuille électronique, un service de messagerie et un système de notation entre conducteurs et passagers après chacun de leurs déplacements.

Sept mois après sa mise en marché, l'application comptait 3 909 inscriptions. En plus des deux campagnes de communication qui ont fait connaître le service, de nombreux établissements universitaires et employeurs en font toujours la promotion.



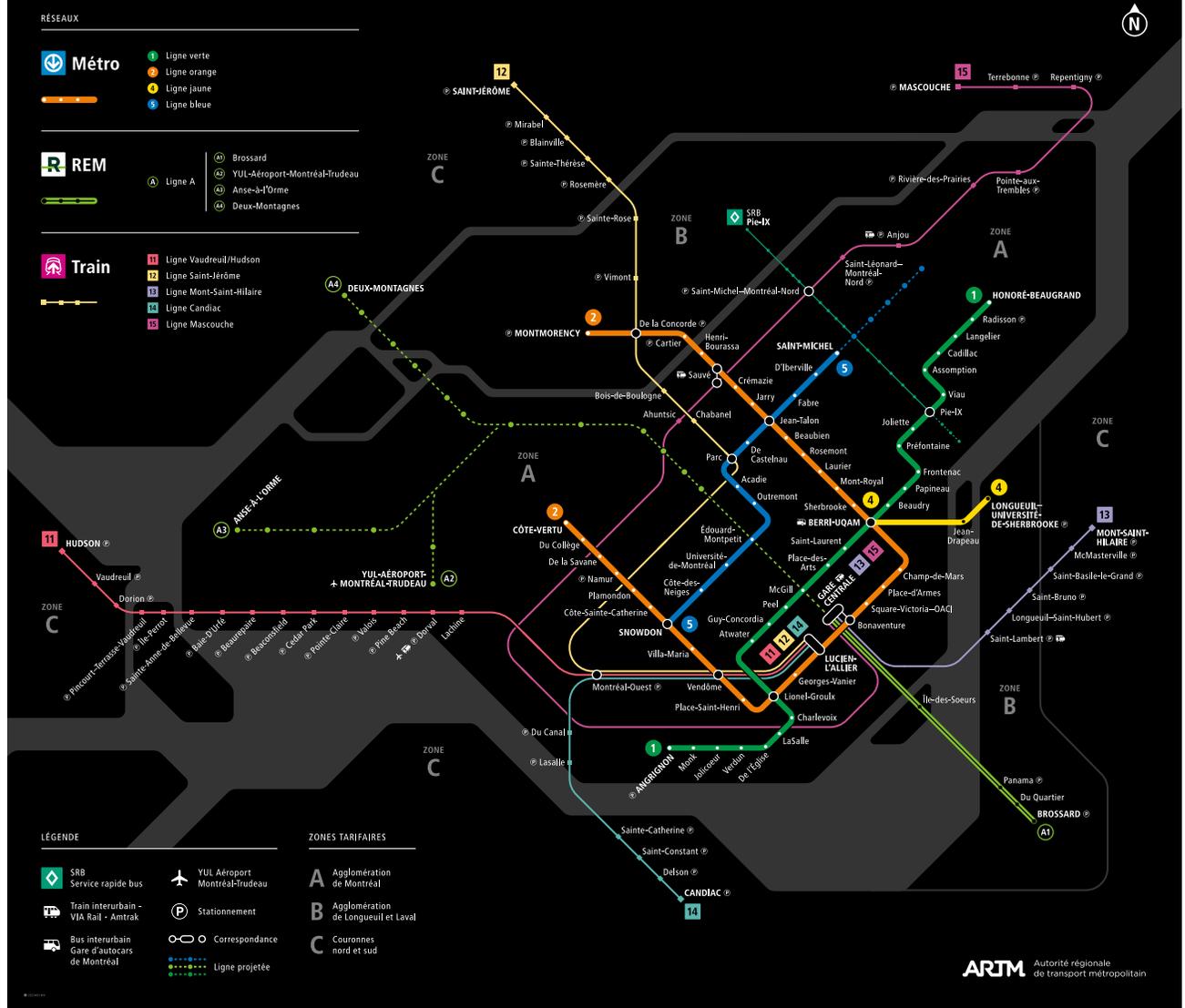
## Projet vélo en libre-service sur la Rive-Sud

Entre mai et août 2023, 11 nouvelles stations de vélopartage BIXI ont été ajoutées sur le réseau de la Rive-Sud de Montréal afin d'offrir une alternative supplémentaire de déplacement, que ce soit pour rejoindre un arrêt d'autobus, une station de métro ou une navette fluviale.

Rendu possible grâce à la collaboration des villes de Longueuil et de Boucherville, ce déploiement répond à un réel besoin. Il est complémentaire aux mesures de transport collectif et gagne en popularité en offrant plus de flexibilité aux usagers. Depuis l'ajout des premières stations en mai 2023, plus de 7 000 déplacements ont été effectués grâce à ce mode alternatif.



# Plan métropolitain



## Le plan des réseaux métropolitains

En juillet 2023, l'ARTM a dévoilé le nouveau plan des réseaux métropolitains qui présente les éléments constituant le réseau structurant métropolitain, soit le métro, le REM, les trains de banlieue et le SRB Pie-IX.

Découlant du grand projet d'harmonisation de la signalétique, lancé en juillet 2018, le plan des réseaux métropolitains est un incontournable et une nécessité pour mettre en place une vision métropolitaine. Ce projet d'harmonisation vise à offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace pour l'ensemble des usagers de la région métropolitaine de

Montréal. En plus d'associer à chacun des modes de transport un symbole, une couleur et un trait distinctif, une nomenclature unique est ajoutée aux modes.

Au cours de la prochaine année, le plan sera graduellement déployé dans l'ensemble des réseaux de la grande région de Montréal. La signalétique sera quant à elle progressivement visible dans les stations de métro et du REM, les terminus de bus, les gares de trains, les stationnements incitatifs et toute autre infrastructure de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Il s'agit d'un projet ambitieux qui s'échelonne sur plusieurs années au rythme des interventions réalisées dans les infrastructures et des nouveaux développements.

## Le réseau métropolitain de mesures préférentielles en transport collectif

L'ARTM et les OPTC du territoire collaborent avec le MTMD au projet de mesures préférentielles en transport collectif (RMPTC). Inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2023-2033, ce projet vise notamment à développer et à déployer un réseau métropolitain intégré et flexible de mesures préférentielles afin d'améliorer la performance des services d'autobus en banlieue et les options de covoiturage.

Pour augmenter la part modale de la mobilité durable et améliorer la fluidité de l'ensemble des déplacements, les partenaires de la mobilité ont poursuivi les travaux visant à implanter des corridors connectés consacrés aux modes de transport collectif sur les principaux axes autoroutiers et sur certaines routes nationales. En 2023, des zones d'intervention ont été ciblées en fonction des besoins identifiés et les activités préparatoires aux études de solutions ont débuté. Des analyses plus poussées seront réalisées sur certains axes au cours de 2024 afin de déterminer les solutions les plus efficaces en fonction des besoins identifiés.

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

En septembre 2023, à titre d'organisme public initiateur du projet, l'ARTM a convenu d'une entente pour la délégation de la réalisation d'un dossier d'opportunité à la STL. Le mandat du bureau d'études porte sur l'identification d'une solution optimale permettant l'implantation d'un mode de transport collectif sur un tronçon de 10 km du boulevard Saint-Martin, entre les boulevards Curé-Labelle et Pie-IX.

Afin de bien desservir la population lavalloise et d'optimiser l'intégration aux réseaux métropolitains, cette infrastructure doit permettre d'assurer un lien fonctionnel et performant avec la station Saint-Martin du SRB Pie-IX, les voies réservées projetées sur les autoroutes A-19 et A-15 et l'éventuel prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro. La réalisation du dossier d'opportunité confirmera le mode approprié pour cet axe.

Outre l'ARTM, le travail du bureau d'études mené par la STL se fait en collaboration avec le MTMD et la Ville de Laval. L'ARTM assurera la réalisation des études d'achalandage tant pour l'identification des besoins que pour l'analyse des solutions étudiées. La publication d'un appel d'offres public pour la réalisation d'études techniques est prévue en 2024. Le budget inscrit au PQI 2023-2033 pour la réalisation du dossier d'opportunité est de 5,4 M\$. Le dépôt du dossier d'opportunité est prévu au cours de l'hiver 2026.

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

En 2021, par une entente de délégation de gestion, l'ARTM a confié à la STL la réalisation d'un dossier d'opportunité en vue de la mise en place d'un SRB, le long des boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval. Le tronçon étudié s'étend du boulevard Curé-Labelle à l'ouest au boulevard des Laurentides à l'est, sur une distance de 5,8 km.

À l'étape de démarrage, le projet a grandement progressé en 2023. Réalisés en partenariat avec le MTMD, la Ville de Laval et la STL, les travaux en cours visent à compléter les analyses approfondies sur les différents scénarios possibles en vue de recommander la solution optimale répondant aux besoins de la population lavalloise. Le dépôt du dossier d'opportunité est prévue en 2024.

Cette démarche émane d'un engagement continu en faveur d'une mobilité durable et efficace, avec l'ambition d'apporter non seulement des avantages concrets à la communauté lavalloise, mais aussi d'améliorer l'efficacité de la mobilité à l'échelle métropolitaine. Intégré de manière harmonieuse à la trame urbaine, ce projet agira comme un catalyseur, favorisant le développement des secteurs traversés, dans une perspective d'urbanisme durable. Le budget alloué pour cette étape, inscrite au PQI 2023-2033, s'élève à 2,2 M\$.

# Les systèmes de transport intelligents

L'écosystème billettique de la région métropolitaine de Montréal accuse un retard technologique considérable. En effet, il n'est plus possible de faire évoluer celui-ci pour offrir, notamment, le paiement par carte bancaire et de nouveaux services aujourd'hui disponibles via le téléphone intelligent. Les changements entrepris sont essentiels et ne peuvent se faire sans une refonte complète de l'écosystème technologique. Le retard actuel crée de nombreux irritants chez les usagers, car il empêche, entre autres, de déployer de nouveaux services et modes de paiement, et de compléter l'implantation de la refonte tarifaire.

## Le projet Concerto

Le projet Concerto (aussi appelé le projet numérique de mobilité) tire son origine du besoin de renouvellement de la plateforme billettique actuelle (vente, paiement, stockage, perception et validation des titres de transport), qui approche de sa fin de vie utile, et de celui de fournir aux citoyens des services modernes et plus fluides, facilitant l'accès et les déplacements en transport collectif.

Le projet Concerto permettra de remplacer la plateforme billettique en place, d'éliminer les contraintes de cohabitation de titres et d'offrir de nouveaux supports de titres facilitant le quotidien des usagers du transport collectif. Au terme du projet, le compte client deviendra « LE » portefeuille numérique des citoyens pour prendre le bus, le métro, le train et le REM en payant avec leur carte bancaire, leur téléphone ou, grâce au compte client, en faisant un paiement à la fin du mois selon leur utilisation. Au sein du volet de mobilité servicielle, un guichet unique, rassemblant toute une gamme de services de mobilité durable, sera mis en place afin de multiplier l'effet, la complémentarité et l'attractivité des solutions de déplacement offertes.

L'objectif est avant tout de mieux répondre aux besoins évolutifs de déplacement des citoyens et d'améliorer l'expérience des usagers en offrant une variété de modes de paiement, notamment numériques, de façon à contribuer à la croissance de l'usage du transport collectif et des autres modes durables.

Adopté par le conseil d'administration de l'ARTM au cours de l'automne 2023, le plan d'affaires a mené au déploiement officiel de l'équipe Concerto. Travaillant de concert, cette équipe métropolitaine, pilotée par l'ARTM, met à profit



l'expertise des OPTC et du milieu. Cette étape importante a concrétisé l'engagement des partenaires à offrir plus d'options de paiement et de nouveaux supports de titres, au bénéfice des usagers du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Les fonctionnalités développées pourront également bénéficier aux autres sociétés de transport et à l'ensemble des régions du Québec qui le désirent.

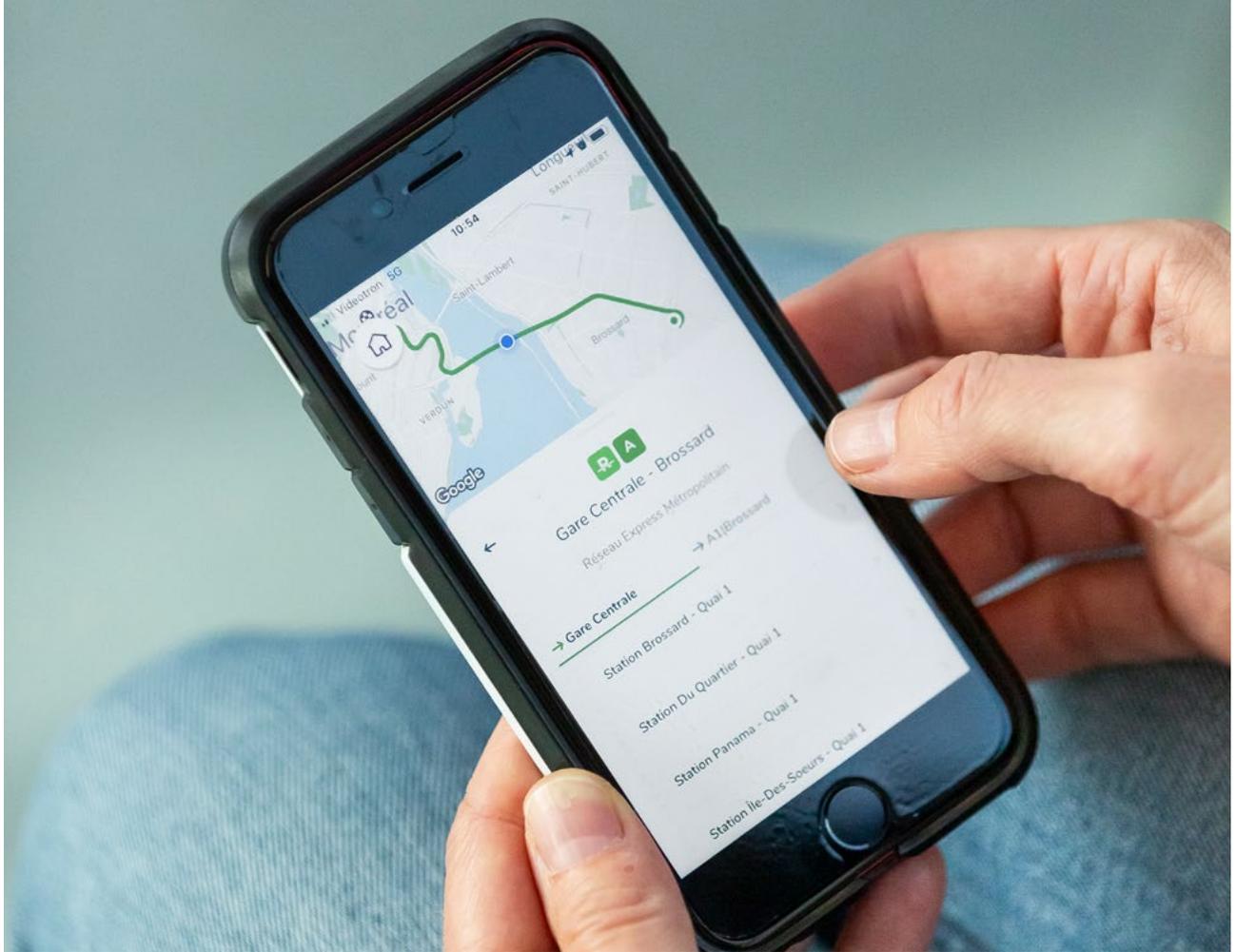
La participation de la population de la région métropolitaine sera aussi encouragée par des expérimentations, des consultations et des sondages menés en collaboration avec Montréal en commun, dans le cadre du Défi des villes intelligentes. Cette communauté d'innovation permettra de développer des solutions avec une approche assurant une rétroaction continue avec la population.

À la suite de l'appel de qualification de fournisseurs de solutions numériques émis à l'automne 2022, l'ARTM a pu apprécier les avantages et les limites inhérentes aux offres disponibles sur le marché en matière de mobilité intégrée. Ainsi, à la lumière de ces résultats, le volet de modernisation du système billettique a été priorisé et un groupe d'experts présidé par l'ARTM a établi une séquence de livraison des nouvelles solutions.

Le 28 septembre 2023, le conseil d'administration de l'ARTM a confirmé la portée de ce projet majeur et a autorisé sa réalisation. Le plan d'affaires a été adopté par les administrateurs le 26 octobre 2023.

À la suite d'un appel d'offres concluant, l'ARTM a identifié un fournisseur en vue de développer une solution d'achat et de recharge des titres de transport sur carte OPUS à partir d'un téléphone intelligent. La mise en service de l'application pour tous les usagers de la grande région de Montréal est prévue pour le début du printemps 2024. De plus, en décembre 2023, l'ARTM a émis un appel d'offres public pour l'acquisition d'une solution logicielle visant à moderniser le système billettique du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal et à mettre en place le compte de mobilité destiné aux usagers (Account-Based Ticketing - ABT).

À compter d'avril 2024, plusieurs nouvelles fonctionnalités seront donc déployées en continu aux bénéfices des usagers. La réalisation du projet Concerto demande un investissement de 162 M\$ d'ici 2028 et l'on prévoit qu'il permettra d'obtenir une hausse d'achalandage du transport collectif de 4,5 % en 2035, en plus de la croissance organique.



## L'application Chrono

L'application Chrono a célébré ses dix ans cette année et continue de gagner des utilisateurs. En date de décembre 2023, elle accompagnait plus de 182 000 usagers du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal dans la gestion et la planification quotidiennes de leurs déplacements, ce qui représentait une hausse de 41,5 % par rapport à l'année précédente.

En 2023, l'ARTM a procédé à plusieurs améliorations au sein de l'application, qui ont rehaussé l'expérience des utilisateurs. Parmi celles-ci, notons l'accélération significative de la vitesse de téléchargement des horaires pour l'ensemble du réseau, l'optimisation de la présentation des passages en temps réel, l'ajout du REM et la fonctionnalité Communauto permettant la réservation de véhicules Flex et en station.

Chrono évolue constamment pour mieux servir les utilisateurs. À cet effet, une nouvelle fonctionnalité pour acheter et ajouter des titres de transport sur une carte OPUS à partir de son téléphone intelligent sera déployée dans l'application au début du printemps 2024. Ce projet majeur qui vise à faciliter les déplacements des usagers dans la région métropolitaine est réalisé en étroite collaboration avec tous les OPTC concernés. Ces partenaires ont notamment pris part à plusieurs études et tests de marché réalisés auprès des usagers afin de s'assurer que la fonctionnalité répond adéquatement aux besoins et aux attentes du marché.

# La mobilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles

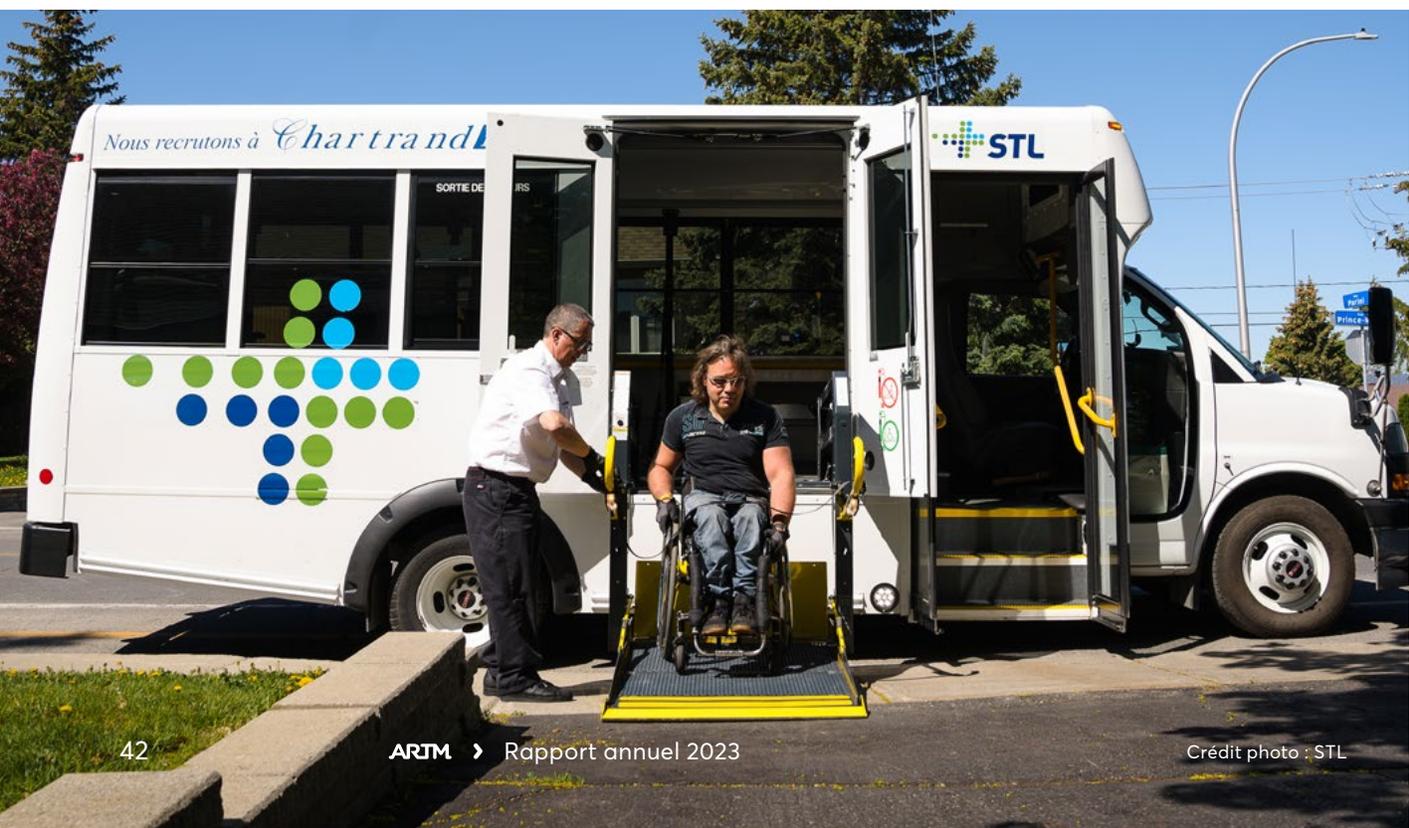
## L'accessibilité universelle

Dans la dernière année, des mises à niveau d'infrastructure et des audits d'accessibilité ont été complétés, dont une étude sur le lien piéton entre le REM et la station de métro Bonaventure. Le déploiement de la signalétique métropolitaine respectant les critères d'accessibilité universelle a aussi été réalisé. L'harmonisation des modalités relatives à la carte d'accompagnement d'une personne en situation de handicap dans les réseaux réguliers a été complétée et déployée à l'automne 2023. Plus de 5,2 M de déplacements en transport adapté ont été effectués au cours de l'année et les travaux portant sur l'harmonisation et la potentielle mutualisation des services de transport adapté ont débuté. Plusieurs actions complétées en 2023 portent également sur l'amélioration de l'accessibilité du site Web de l'ARTM et du questionnaire de l'enquête Perspectives mobilité, notamment. Par ailleurs, l'ARTM a fait rayonner ses initiatives

et projets, de même que ceux de ses partenaires, par des publications sur ses réseaux sociaux.

Enfin, l'ARTM et ses partenaires ont régionalisé le programme métropolitain Mobilité inclusive en août 2023. Ce programme novateur de formation destiné à l'apprentissage de l'utilisation des réseaux réguliers est offert aux usagers ayant des limitations fonctionnelles, admis ou non aux services de transport adapté.

Nombre de déplacements en transport adapté en 2023	
exo	652 943
RTL	331 426
STL	469 090
STM	3 757 639
<b>Total</b>	<b>5 211 098</b>





## Le Programme métropolitain Mobilité inclusive

Le 29 août dernier, l'ARTM et ses partenaires du transport collectif, soit exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la STL, la STM et CDPQ Infra, ont lancé le Programme métropolitain Mobilité inclusive. Ce programme a été élaboré afin de répondre aux besoins de mobilité de la clientèle ayant des limitations motrices ou intellectuelles, un trouble du spectre de l'autisme, ou un trouble du langage ou de la parole. Il permet à ces personnes, qu'elles soient admissibles ou non au transport adapté, d'acquérir les connaissances et les habiletés leur permettant d'utiliser de manière autonome les réseaux de bus, de métro, de train et du REM dans la grande région de Montréal. Cette initiative reflète notre engagement à travailler main dans la main avec nos partenaires pour favoriser la meilleure accessibilité possible aux réseaux, en toute cohérence avec le rôle que peut et que doit jouer le transport collectif comme vecteur de développement et d'inclusion sociale.

Reconnaissant l'impact concret de cette grande collaboration régionale, cet automne, Trajectoire Québec a décerné le prix Guy-Chartrand à ce programme dans la catégorie Développement et amélioration des services de transport collectif.

Le programme d'apprentissage, offert sans frais à la clientèle, s'articule autour de formations théoriques données en groupes et d'entraînements individuels qui permettent aux apprenants de s'exercer à suivre un trajet selon leurs besoins spécifiques en matière de déplacement. Plus encore, il offre l'opportunité aux participants de faire des choix, de les outiller à être plus autonomes et à gagner en confiance en soi.

Ce programme est financé par les municipalités présentes dans la grande région de Montréal et le MTMD dans le cadre de son Programme de subvention au transport adapté pour la mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif régulier par la clientèle handicapée.

En 2023, 331 usagers ont été formés sur le territoire métropolitain. Avec le déploiement du programme à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, ce sont plus de 2 000 usagers ayant des limitations fonctionnelles qui pourront circuler de manière autonome dans les réseaux réguliers de bus, de métro, de train ainsi que dans le REM en 2025. Selon nos estimations, le bassin d'apprenants potentiels à l'échelle métropolitaine est évalué à 12 000 personnes.

# La refonte tarifaire

Le projet de refonte tarifaire s'est poursuivi en 2023 en collaboration étroite avec les OPTC. Parmi les nouveautés, cette année, notons l'intégration du REM à la tarification métropolitaine, l'élargissement des titres 24 h et 3 jours à l'ensemble des zones de la région et le retrait progressif d'anciens titres de transport qui sera complété en juillet 2025. Avec plus de 700 titres et 17 grilles tarifaires, il était plus que nécessaire de simplifier la tarification des transports collectifs de la région.

La refonte repose sur le découpage du territoire en quatre zones et sur l'établissement de deux grandes catégories tarifaires. La première, les titres Tous modes, permet l'utilisation de tous les modes de transport offerts (bus, métro, train, REM, transport adapté) avec un tarif variant selon le nombre de zones franchies. La seconde, les titres Bus et Bus hors territoire, permet quant à elle l'utilisation de l'ensemble du réseau de bus et son équivalent en transport adapté, sans égard au nombre de zones franchies. L'intégration tarifaire visée par la refonte permet ainsi aux citoyens d'avoir accès à davantage de services avec un seul et même titre.

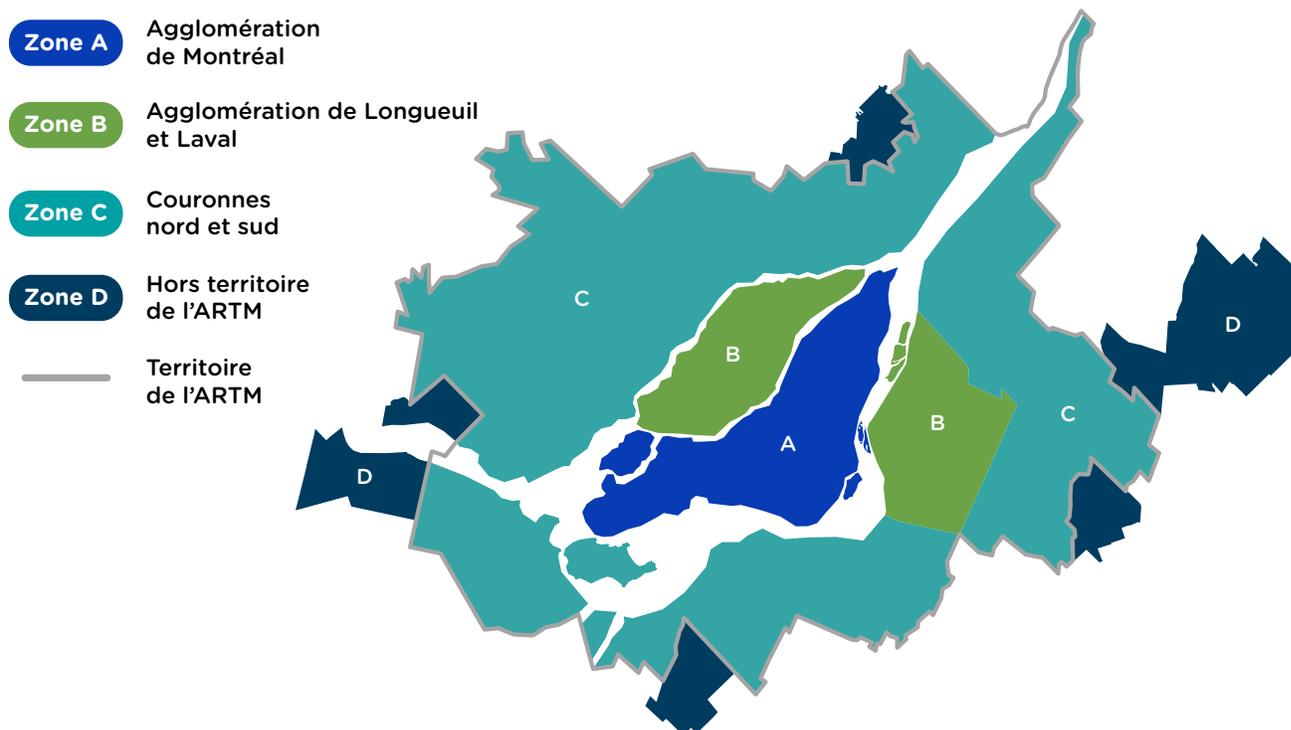
L'un des objectifs de la refonte était d'assurer l'intégration complète du REM à la tarification métropolitaine. Ainsi, depuis son ouverture à l'été 2023, le REM est accessible avec les titres Tous modes qui permettent la correspondance avec l'ensemble des réseaux de la région métropolitaine, dont le métro et les autobus de la Rive-Sud (RTL et exo). De plus, des titres temporaires, spécifiquement conçus pour les usagers qui empruntaient les autobus du RTL ou d'exo vers le centre-ville sans correspondre avec le métro, ont été ajoutés afin de faciliter la transition vers les titres Tous modes.

Dans l'objectif d'harmoniser l'offre tarifaire sur l'ensemble du territoire, les formats 24 h et 3 jours, initialement disponibles seulement pour circuler dans l'agglomération de Montréal, sont désormais offerts dans toutes les zones tarifaires de la région métropolitaine. Ainsi, les titres Tous modes et Bus en format 24 h et 3 jours permettent d'effectuer des déplacements illimités et donnent plus de flexibilité aux usagers qui désirent maximiser leurs déplacements à l'intérieur de la période concernée (24 heures ou 3 jours consécutifs).

## La refonte tarifaire

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

## Les zones du projet de refonte tarifaire



# La collaboration avec les partenaires

## Le partage des rôles et responsabilités dans la gouvernance

L'ARTM est une jeune organisation qui a commencé ses activités en juin 2017. Le bilan de ses cinq premières années a démontré que les rôles et responsabilités des différents partenaires devaient être clarifiés afin d'assurer la bonne marche des activités. C'est ainsi que les directeurs généraux des OPTC et de l'ARTM ont tenu un lac-à-l'épaule pour faire le point sur les rôles et responsabilités de chacun en fonction de leur mandat respectif et réaffirmer une vision commune. Ils ont donc revu et précisé les rôles de chacun dans les processus d'affaires et ont proposé des moyens pour travailler davantage en collaboration.

## L'amélioration de la performance

Pour faire face aux défis liés au modèle historique de financement et aux impacts durables liés aux nouvelles habitudes de déplacement, l'ARTM, en collaboration avec les OPTC, a mené en 2023 une réflexion sur la performance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Cinq grands chantiers ont été mis en place dans l'objectif d'analyser le potentiel d'optimisation et de mutualisation de certaines activités. Ce premier exercice exploratoire a permis d'identifier des gains potentiels à court terme en matière d'efficacité, de remettre en question certaines façons de faire et de proposer des solutions pour améliorer le transport collectif dans une perspective métropolitaine. Des pistes intéressantes ont été ciblées et feront l'objet d'analyses plus approfondies dans le cadre des travaux qui se poursuivront en 2024.



## Les ententes de services

Grâce aux efforts de chacun, l'ARTM et les OPTC sont parvenus à convenir des ententes de services pour l'année 2024, et ce, avant le début de l'année. Ces ententes de services sont conclues avec l'ARTM et chacun des OPTC. Il s'agit du Réseau de transport métropolitain (RTM), sous la marque exo, qui est responsable des services de bus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal et de l'exploitation des trains de banlieue; de la STM qui est responsable des services de bus et de transport adapté sur son territoire et du service de métro; du RTL et de la STL qui offrent des services de bus et de transport adapté sur leur réseau respectif.

Les ententes annuelles convenues entre l'ARTM et les OPTC déterminent les services offerts sur le territoire desservi, les obligations liées à la prestation des services de transport collectif (transport régulier et transport adapté),



à la réalisation des immobilisations, à la performance et à la reddition de compte. Par ces ententes, l'ARTM rémunère les quatre OPTC sur la base de l'offre de services réelle livrée. La rémunération maximale totale versée aux OPTC en 2023 est de l'ordre de 2,6 G\$.

En ce qui concerne le REM, suivant le cadre de rémunération et les mécanismes d'indexation prévus dans l'Entente concernant la gestion et la réalisation du Réseau express métropolitain entre le gouvernement et CDPQ Infra, l'ARTM et Projet REM s.e.c. ont signé une entente d'intégration en mars 2018. Ainsi, Projet REM s.e.c. est rémunéré selon un tarif par passager-kilomètre indexé annuellement. Pour l'année 2023, Projet REM s.e.c. recevait 0,7530 \$ pour chaque passager-kilomètre effectué sur le REM.

Responsable d'équipements à vocation métropolitaine, l'ARTM confie également l'exploitation et l'entretien de ceux-ci aux OPTC, par des ententes de délégation de gestion. Il s'agit de 32 abris-SRB, de 12 billetteries, de 20 stationnements incitatifs, de 17 terminus, de 29 voies réservées et d'une aire de régulation.

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

# La promotion du transport collectif

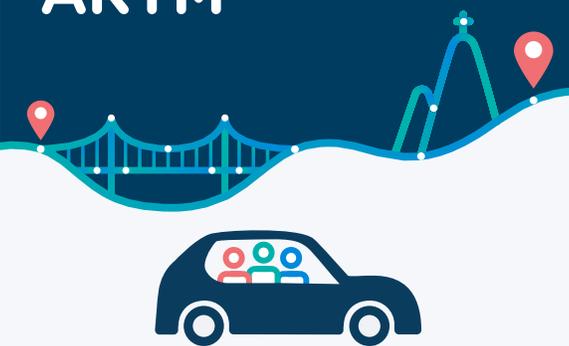
La promotion du transport collectif est au cœur de la mission de l'ARTM. Cela touche à la fois la valorisation du transport collectif, de l'innovation, de son rôle sur le développement de la qualité de vie et de l'attractivité de la métropole ainsi que ses effets sur l'économie et sa décarbonation. En 2023, l'ARTM a été très active en matière de promotion afin d'atteindre son objectif de faire du transport collectif un vecteur de développement économique et d'aménagement du territoire, de même qu'un pilier crucial de la lutte aux changements climatiques.

## Grandes initiatives de communication de l'année

En mai 2023, l'ARTM a lancé l'application mobile Covoiturage ARTM, développée à titre de projet pilote dans le cadre des mesures d'atténuation de la réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. De nombreuses initiatives de promotion ont été réalisées auprès d'employeurs, de partenaires et du grand public en deux vagues médias successives qui ont inclus des publicités à la radio, des affichages grand format et des bannières Web, notamment. L'objectif de cette campagne était de mettre de l'avant la simplicité



**Covoiturage ARTM**



**Un choix écologique  
Un choix économique**

Téléchargez l'application



Québec  **ARTM** Autorité régionale de transport métropolitain



**Nouveaux titres de transport collectif**



**24 HEURES**  
DÉPLACEMENTS ILLIMITÉS

**3 JOURS**  
DÉPLACEMENTS ILLIMITÉS

Découvrez ces titres  
[artm.quebec/deplacements-illimites](http://artm.quebec/deplacements-illimites)



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

et la praticité du covoiturage, tant pour les usagers que pour les automobilistes qui offrent des places dans leur voiture.

C'est en juillet 2023 que la phase 3 de la refonte tarifaire a été implantée avec le lancement de nouveaux produits tarifaires métropolitains : les titres de transport Tous modes et Bus en format 24 heures et 3 jours. Ce déploiement fut accompagné d'une vaste opération de communication visant à faire connaître ces nouveautés et leurs avantages pour faire des déplacements illimités sur une courte période. Une première vague de la campagne publicitaire

s'est mise en branle en juillet, suivie d'une deuxième en décembre.

Le mois de juillet dernier fut aussi marqué par le lancement officiel pour le grand public des cinq premières stations du REM. Les usagers peuvent maintenant monter à bord du REM pour se déplacer rapidement entre le centre-ville de Montréal et Brossard. Des communications sur les plateformes Web de l'ARTM et des outils de communication tarifaires sur les lieux de vente ont été mis en place afin d'accompagner les usagers dans l'achat de leurs titres afin de profiter de ce nouveau mode de transport.



Nous avons également déployé une campagne de promotion portant sur le sélecteur de titres, un outil numérique disponible sur le site Web de l'ARTM, qui aide les usagers du transport collectif à trouver rapidement les titres de transport dont ils ont besoin et les tarifs qui y sont rattachés.

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

Parmi les autres initiatives de 2023, on note les suivantes :

- › Une campagne de publicité, en trois vagues, faisant la promotion de la gratuité pour les enfants de moins de 11 ans;
- › Un rappel du rabais de 40 % sur le titre mensuel pour les étudiants, sous forme d'affichage dans les institutions scolaires de la région;
- › Des campagnes informant les usagers des fonctionnalités disponibles dans l'application Chrono comme la lecture de la carte OPUS et de la carte L'Occasionnelle, de la possibilité de louer une Communauto ou de réserver un BIXI dans Chrono, de l'ajout du REM et du retour du projet pilote des navettes fluviales dans la planification des trajets;
- › Une campagne d'image d'envergure mise en place en novembre et décembre afin d'augmenter la notoriété de l'application Chrono et d'attirer un plus grand nombre d'utilisateurs.

## TROUVEZ LE BON TITRE ET SON TARIF AVEC LE SÉLECTEUR DE TITRES



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



L'année 2023 a aussi été marquée par la bonification du projet pilote des navettes fluviales qui s'est matérialisée, entre autres, par d'importantes initiatives de marketing et de communication. Le programme bénéficie désormais d'une identité visuelle transversale, gérée par l'ARTM et exploitée par tous les armateurs. La signalétique directionnelle, l'information aux usagers sur les lieux de vente et celle sur les navires sont maintenant harmonisées et simplifiées. Le service des navettes fluviales a aussi bénéficié de trois vagues de publicité entre mai et octobre avec des messages ciblant une clientèle aussi bien récréotouristique qu'utilisatrice des navettes pour les trajets domicile/travail. Ces campagnes ont été déployées, entre autres, en médias électroniques, affichage et moteurs de recherche.

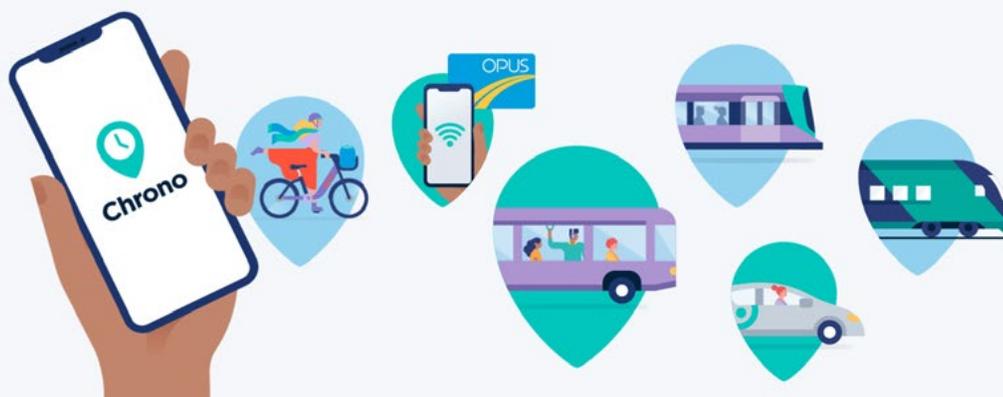


**Navettes Fluviales**

# Laissez le fleuve vous transporter

Québec  **ARTM** |  NAVETTES MARITIMES du Saint-Laurent Inc. |  NAVARK un fleuve • un monde

## Tout passe par Chrono



Planifiez et gérez tous vos déplacements avec l'appli Chrono.

**ARTM** Autorité régionale de transport métropolitain

**exo**

**R**

**RTL** Association de transporteurs de la région

**STL**

**stm**

**bin**

**Communauto**



Téléchargez Chrono

En outre, l'ARTM est demeurée présente auprès des usagers sur différentes plateformes sociales, afin de joindre le plus grand nombre de citoyens de la région. Le nombre d'abonnés à nos plateformes est passé à près de 20 000, une augmentation de 3 700 personnes par rapport à 2022. En contrepartie, en 2023, le volume d'impressions a atteint 13,4 millions, enregistrant une diminution de 24 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse est attribuable à l'arrêt des publicités payantes sur META, conformément à la directive gouvernementale du 6 juillet dernier. Plus de 500 publications ont été diffusées au cours de l'année sur les médias sociaux. Par ailleurs, ce fut une année record pour le site Web de l'ARTM, avec 1,2 million de visites, représentant une augmentation de 7 % par rapport à l'année précédente. Les pages ayant pour thématique la tarification ont généré 60 % des visites sur le site. On peut ainsi en déduire que notre rôle en tant que responsable de la tarification est de plus en plus établi auprès des citoyens de la région.





## Appui des Centres de gestion des déplacements

Les Centres de gestion des déplacements (CGD) métropolitains, MOBA et MOVIA, sont les partenaires mandatés par l'ARTM pour l'accompagnement en mobilité durable des organisations et territoires de la CMM. Ils participent à la promotion de l'adoption de la mobilité durable au sein d'entreprises et d'organisations de la région métropolitaine.

En 2023, plus de 398 organisations ont été accompagnées dans la réalisation d'études ou la mise en place d'actions concrètes :

- › En transport collectif : représentation des besoins auprès des sociétés de transport, développement de partenariats financés pour le déploiement de services additionnels, Opus et Cie et Opus+ entreprise, kiosques et webinaires;
- › En transport actif : conseil sur les aménagements cyclables, représentation auprès des municipalités et de BIXI, campagne d'essais de vélos à assistance électrique dans le cadre du projet Vélovolt, ateliers de mise au point vélo, conférence, ateliers de codesign et webinaires;

- › En covoiturage, autopartage et en matière de stationnement (mise en place de plateformes de covoiturage, mise à jour de la grille comparative des plateformes, benchmarking sur l'autopartage, bornes électriques, plateforme de gestion du stationnement).

Cette année encore, grâce à la commandite de l'ARTM, les prix Leaders en mobilité durable ont réuni plus d'une centaine de participants et récompensé plusieurs projets inspirants pour la communauté d'affaires.

Finalement, 2023 fut marquée par une alliance renforcée entre les CGD métropolitains et l'ARTM. Que ce soit sur le chantier Perspectives mobilité, dans la réflexion menée sur la passe universelle destinée aux cégeps, sur le Passeport mobilité ou dans les tests, les recommandations et la promotion de Covoiturage ARTM, les fruits de ces collaborations accrues sont tangibles.

# Gouvernance





# Le conseil d'administration

En date du 31 décembre 2023

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

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



**Patrick Savard**  
Président du conseil d'administration et directeur général de l'Ordre des ingénieurs du Québec



**Catherine Fournier**  
Mairesse de la Ville de Longueuil



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



**Jean-Pierre Revéret**  
Professeur retraité, ESG-UQAM



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



**Valérie Plante**  
Mairesse  
de la Ville de Montréal



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



**Denis Martin**  
Maire  
de la Ville de Deux-Montagnes



**Lise Michaud**  
Mairesse  
de la Ville de Mercier



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



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



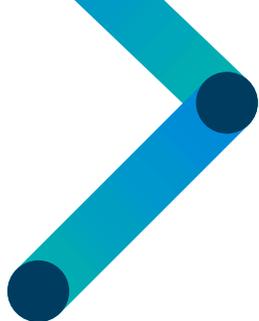
**Paul Lewis**  
Professeur retraité,  
Université de Montréal



**Nicolas Marin**  
Directeur général Elmire,  
Québecor



**Owen Alexander Rose**  
Architecte principal,  
ROSE architecture



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



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

**Président du conseil d'administration  
et directeur général de l'Ordre des ingénieurs  
du Québec**

**Nommé depuis le 31 mai 2022**

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

Récipiendaire du Prix Distinction de l'Association des directeurs généraux municipaux du Québec en 2019, il a, au cours des vingt dernières années, occupé le poste de directeur général au sein des villes de Longueuil, Brossard, Mont-Saint-Hilaire et Lorraine. Il agit actuellement à titre de directeur général de l'Ordre des ingénieurs du Québec.

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



---

### ANDRÉE LAFORTUNE, FCPA

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

##### **Nommée depuis 31 mai 2017**

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

Andrée Lafortune est professeure titulaire, spécialisée en comptabilité et en gouvernance financière à HEC Montréal, où elle est directrice du Département de sciences comptables.

Détentrice du titre Fellow comptable professionnelle agréée (FCPA), elle est actuellement membre du comité ministériel d'audit d'Environnement et changement climatique Canada (2022 à 2026) et membre de celui de la Commission de la fonction publique du Canada (2020 à 2024). Elle fut membre des comités ministériels d'audit d'Affaires mondiales Canada (2014 à 2020) et de Santé Canada (2011 à 2019).

Après plusieurs années (2001 à 2016) comme membre du conseil d'administration du Mouvement Desjardins et de ses composantes (Caisse centrale Desjardins, Fiducie Desjardins, Capital Desjardins inc., Desjardins Capital de risque inc.) et ayant assumé la présidence des comités de vérification de ces entités, madame Lafortune demeure impliquée au conseil d'administration de la Caisse Desjardins des Versants du mont Royal (présidente jusqu'en 2019). À l'automne 2010, elle fut nommée l'une des « 8 Femmes incontournables » en finance au Québec par le magazine *Premières en affaires*.

En mars 2017, Andrée Lafortune a reçu l'Ordre du mérite coopératif et mutualiste québécois – 3<sup>e</sup> degré, décerné par le Conseil québécois de la coopération et de la mutualité. À l'automne 2017, le prix « Madeleine Timmermans » lui a été attribué pour son cheminement de carrière en tant que femme engagée.



---

### LIETTE LEDUC, LL.L., ASC

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

##### **Nommée depuis le 31 mai 2017**

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

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

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



---

## NICOLAS MARIN

### Directeur général Elmière, Québecor

#### Nommé depuis le 19 juin 2019

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

Nicolas Marin est directeur général d'Elmière, le centre d'expertise en marketing numérique de Québecor. Il compte vingt ans d'expérience en gestion dans le secteur du marketing, des médias et des technologies. Précédemment, il était président de Mishmash Média.

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



---

## JEAN-PIERRE REVÉRET

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

#### **Nommé depuis le 31 mai 2017**

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

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

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



---

## OWEN ALEXANDER ROSE

### **Architecte principal, ROSE architecture**

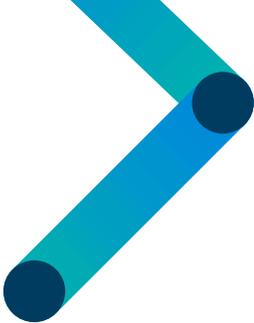
#### **Nommé depuis le 31 mai 2017**

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

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

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

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



## Les trois membres indépendants désignés par la CMM



---

### DIANE MARLEAU

#### Économiste

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

##### Nommée depuis le 10 novembre 2016

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

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

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

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

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

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



---

## AHMED EL-GENEIDY

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

**Nommé depuis le 10 novembre 2016**

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

Ahmed El-Geneidy est professeur et coordonnateur de la concentration en transport à l'École d'urbanisme de l'Université McGill.

Il donne plusieurs cours liés à l'urbanisme et au transport, dont un cours d'économie des transports, un cours sur les transports actifs ainsi qu'un cours portant sur la planification des transports et l'aménagement du territoire.

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

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

Ses travaux de recherche abordent entre autres le développement de mesures d'équité et d'accessibilité aux opportunités urbaines, la planification et les opérations des transports en commun ainsi que les comportements de mobilité durable. En 2022, il a été reconnu par Clarivate comme faisant partie du top 0,1 % des chercheurs académiques les plus cités internationalement dans le domaine des sciences sociales.

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



---

## PAUL LEWIS

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

**Nommé depuis le 10 novembre 2016**

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

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

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

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



## Les cinq membres élus désignés par la CMM



---

### VALÉRIE PLANTE

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

**Nommée depuis le 14 décembre 2017**

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

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

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

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

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



## STÉPHANE BOYER

### Maire de la Ville de Laval

Nommé depuis le 9 décembre 2021

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

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

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

En plus de présider le comité exécutif de la Ville de Laval, Stéphane Boyer est vice-président du conseil d'administration et siège au comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal, est membre du comité directeur de Mobilité Montréal, siège au conseil d'administration et au comité exécutif de l'Union des municipalités du Québec et est membre du conseil d'administration et du Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités.



## CATHERINE FOURNIER

### Mairesse de la Ville de Longueuil

Nommée depuis le 9 décembre 2021

Diplômée en sciences économiques et science politique de l'Université de Montréal, Catherine Fournier a été députée de Marie-Victorin de 2016 à 2021. Elle est la plus jeune femme de l'histoire à avoir été élue à l'Assemblée nationale du Québec. Autrice de trois livres, dont un collectif, et collaboratrice au magazine URBANIA, Catherine Fournier exerce la fonction de mairesse de Longueuil depuis novembre 2021. Elle est également présidente du comité exécutif de l'agglomération de Longueuil, regroupant cinq villes comptant près d'un demi-million de personnes en termes de population, en plus d'être membre des instances externes suivantes :

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



---

## DENIS MARTIN

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

Nommé depuis le 9 décembre 2021

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

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

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



---

## LISE MICHAUD

### Mairesse de la Ville de Mercier (couronne sud)

Nommée depuis le 15 juin 2023

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

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

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



# Les comités du conseil d'administration

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

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

Le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines a pour principal objectif de guider le conseil d'administration dans l'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 2023, les membres du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines étaient :

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

En 2023, ce comité a tenu quinze (15) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le plan d'effectifs, le plan de gestion de la relève et la structure organisationnelle de l'ARTM;
- › la structure de rémunération et le processus entourant l'équité salariale;
- › la conception et revue du tableau de bord d'indicateurs de performance;
- › la formation des membres du conseil d'administration;
- › le rapport annuel 2022;
- › la nomination de certains dirigeants;
- › la révision des politiques relatives à la vie privée des employés et la protection des renseignements personnels de l'ARTM;
- › la révision des chartes, codes d'éthique et du règlement intérieur de l'ARTM;
- › le mode de fonctionnement du conseil et de ses comités;
- › le processus d'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration et des comités;
- › le programme d'accueil pour les membres du conseil d'administration
- › le déroulement de la séance publique du conseil d'administration.

## 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 2023, les membres du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif sont des membres indépendants et des élus :

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

En 2023, ce comité a tenu six (6) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le projet numérique de mobilité et les aspects usagers;
- › le programme de mobilité inclusive;

- › le plan d'accessibilité universelle;
- › l'application Chrono et Concerto;
- › la signalétique métropolitaine;
- › le plan de visibilité de l'ARTM et les campagnes publicitaires;
- › l'harmonisation des normes de comportement dans le transport collectif;
- › la satisfaction envers le TC;
- › la mise en place et suivi des indicateurs du service à la clientèle;
- › la mise en service du REM et les aspects d'expérience client qui en découlent;
- › le projet pilote de laissez-passer universel dans le milieu de l'éducation.

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

Le comité de suivi des projets et des technologies s'intéresse principalement aux règles et 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 l'ARTM et les projets majeurs de l'ARTM incluant ceux portant sur les technologies.

Au 31 décembre 2023, les membres du comité de suivi des projets et des technologies sont :

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

En 2023, ce comité a tenu vingt-sept (27) 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 transports collectifs, dont les stations du REM;
- › le projet billettique et réseautique du REM;
- › 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 structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval;
- › le service de navette fluviale pour 2023;
- › le plan de maintien des actifs de l'ARTM;
- › les ententes de services avec les OPTC et Projet REM s.e.c.;
- › la mise en place d'ententes de services avec l'introduction d'indicateurs de performance et de qualité des services offerts;
- › les ententes de continuité de services dans les municipalités hors territoire;
- › les ententes de délégation de gestion des équipements et des billetteries métropolitaines;
- › les ententes d'exploitation et d'entretien de système de vélos en libre-service;
- › la définition de critères de désignation des infrastructures et équipements métropolitains;
- › la mise en place du plan d'affaires du Projet numérique de mobilité et le suivi du projet;
- › le plan directeur en technologie de l'information au sein de l'ARTM;
- › les projets pour les besoins opérationnels en technologie de l'information et en cybersécurité;
- › le système intégré OPUS;
- › les redevances de transport;
- › les approches de gestion de projet Agile et SAFe;
- › le suivi du portefeuille de projets de l'ARTM;
- › la Politique relative à la gestion du portefeuille de projets d'infrastructures et de technologie de l'information ainsi que la directive;
- › les lignes directrices d'attribution de contingence de projets;
- › les indicateurs de performance relatifs à l'offre globale de services et à l'état de santé des projets;
- › la révision du plan stratégique de développement de l'ARTM à la suite de la pandémie;
- › la Politique relative à la sécurité de l'information.

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

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

Au 31 décembre 2023, les membres du comité de vérification et des finances sont :

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

En 2023, ce comité a tenu seize (16) rencontres, notamment sur les sujets suivants :

- › le cadre financier 2023-2028;
- › la grille tarifaire 2023;
- › la préparation et l'audit des états financiers 2022;
- › les prévisions budgétaires 2024;
- › les contributions municipales 2024;
- › le suivi des aides financières octroyées par le MTMD;
- › la Politique de financement;
- › la gestion des risques;
- › le suivi des litiges de l'ARTM;
- › la couverture d'assurance de l'ARTM;

- › les prévisions financières découlant de la mise en service du REM;
- › le portefeuille d'assurances de l'ARTM;
- › la revue des contrats octroyés de gré à gré;
- › l'impact financier des grands projets, dont Concerto;
- › le contrat de services bancaires de l'ARTM;
- › le Règlement concernant la redevance de transport (ligne bleue);
- › le suivi et la mise en œuvre des initiatives tarifaires offertes par l'ARTM.

## La tenue de rencontres de comités conjoints ou élargis

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

- › les ententes de services de transport collectif entre l'ARTM et les OPTC pour 2024;
- › le Programme des immobilisations 2024-2033 de l'ARTM.

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

	CONSEIL D'ADMINISTRATION	SÉANCE PUBLIQUE	CSPT	CVF	CQSU	CGERH	COMITÉ CONJOINT/ÉLARGI	REVENU*
<b>Boyer Stéphane</b>	14/18	0/1	-	-	-	-	-	19 855,00 \$
<b>Damphousse Martin**</b>	6/8	1/1	-	-	2/3	-	-	10 780,97 \$
<b>El-Geneidy Ahmed</b>	18/18	1/1	-	-	6/6	-	6/6	31 109,00 \$
<b>Fournier Catherine</b>	18/18	1/1	-	-	-	-	-	23 165,00 \$
<b>Lafortune Andrée</b>	17/18	1/1	24/27	16/16	-	15/15	9/10	68 509,00 \$
<b>Leduc Liette</b>	17/18	1/1	-	-	-	15/15	-	36 402,00 \$
<b>Lewis Paul</b>	17/18	1/1	22/27	15/16	-	-	7/10	51 300,00 \$
<b>Marin Nicolas</b>	16/18	1/1	-	15/16	6/6	-	5/5	38 722,00 \$
<b>Marleau Diane</b>	18/18	1/1	27/27	16/16	-	15/15	10/10	72 148,00 \$
<b>Martin Denis</b>	17/18	1/1	-	-	-	-	-	22 503,00 \$
<b>Michaud Lise***</b>	10/11	-	-	-	2/2	-	-	13 708,03 \$
<b>Plante Valérie</b>	17/18	1/1	-	-	-	-	-	22 503,00 \$
<b>Revéret Jean-Pierre</b>	17/18	1/1	-	14/16	6/6	14/15	9/10	54 607,00 \$
<b>Rose Owen Alexander</b>	18/18	1/1	27/27	-	6/6	-	9/9	50 969,00 \$
<b>Savard Patrick****</b>	17/18	1/1	13/27	9/16	0/6	12/15	5/10	30 004,92 \$

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

\*\* Date de fin de mandat : 14 juin 2023

\*\*\* Date de début de mandat : 15 juin 2023

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

# L'équipe de direction

En date du 31 décembre 2023

## Le comité de direction



**Benoît Gendron**  
Directeur général



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



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



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



**Sylvain Perras**  
Directeur exécutif,  
Technologies de l'information



**Annie Schanzenbach, CPA**  
Directrice exécutive,  
Finances et trésorerie



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



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



**Martin Roy**  
Directeur,  
Ressources humaines

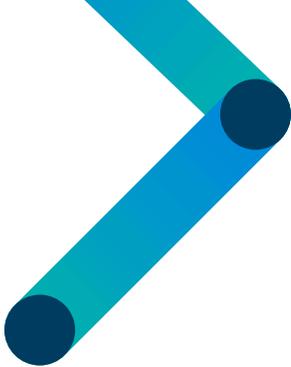
## Rémunération globale des dirigeants

	REVENU D'EMPLOI 2023	ASSURANCES (cotisation de l'employeur)	RÉGIME RETRAITE (cotisation de l'employeur)	VACANCES
<b>Benoît Gendron</b> Directeur général*	321 348 \$*	913 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	N/A	6 semaines/an
<b>Marc Blanchet</b> Directeur exécutif Projets, infrastructures et systèmes de transport en commun	240 684 \$	6 883 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	19 353 \$ À cotisation déterminée	6 semaines/an
<b>Robert Guertin</b> Secrétaire général et directeur exécutif Affaires corporatives, juridiques et immobilières	221 351 \$	1 366 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	17 708 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an
<b>Annie Schanzenbach, CPA</b> Directrice exécutive Finances et trésorerie	220 754 \$	3 259 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	17 660 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an
<b>Sylvain Perras</b> Directeur exécutif Technologies de l'information	219 778 \$	7 251 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	17 582 \$ À cotisation déterminée	5 semaines/an
<b>Houda Slaoui</b> Directrice exécutive Planification stratégique, tarification et financement	194 999 \$	4 395 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	22 323 \$** À cotisation déterminée	4 semaines/an
<b>Ludwig Desjardins</b> Directeur exécutif Modélisation, organisation et développement des réseaux	194 999 \$	4 619 \$ Collectives comprenant l'assurance-vie	15 600 \$ À cotisation déterminée	4 semaines/an

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

\*\* La somme inclut le montant de 6 722 \$ correspondant à des cotisations de RRS de l'employeur dues pour l'année 2022 et qui n'ont été versées qu'en 2023.

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 28 demandes d'accès à l'information en 2023. Le tableau suivant illustre le résultat de ces demandes :

DEMANDES REÇUES	28
Acceptées en totalité	9
Acceptées partiellement	6
Refusées ou document inexistant	8
Qui relèvent d'un autre organisme public	5

Conformément au délai légal de traitement d'une demande d'accès à l'information en vertu de la Loi sur l'accès, un maximum de 20 jours est fixé pour faire parvenir la réponse, à compter de la date de réception de la demande. Un délai supplémentaire de 10 jours peut être demandé selon la Loi. En 2023, l'ARTM a répondu aux demandes d'accès à l'information dans un délai moyen de 14 jours.

## Code d'éthique

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



# Les états financiers consolidés

De l'exercice terminé le 31 décembre 2023





# Table des matières

<b>Rapport de la direction</b>	<b>79</b>
<b>Rapport de l'auditeur indépendant</b>	<b>80</b>
<b>État consolidé des résultats et excédent accumulé</b>	<b>84</b>
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement et déficit d'investissement à des fins fiscales</b>	<b>85</b>
<b>État consolidé de la situation financière</b>	<b>86</b>
<b>État consolidé des flux de trésorerie</b>	<b>87</b>
<b>État consolidé de la variation de la dette nette</b>	<b>88</b>
<b>Notes complémentaires aux états financiers consolidés</b>	<b>89</b>
<b>Renseignements complémentaires</b>	<b>107</b>

Les états financiers sont audités par la firme RCGT et les honoraires versés au cours de l'exercice s'élèvent à 239 K\$, incluant les taxes.

# Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de l'Autorité régionale de transport métropolitain (« ARTM »), pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023, ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation. Les états financiers consolidés contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel et d'estimations, et leur présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers consolidés donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'ARTM.

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

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

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



---

**Benoît Gendron**

Directeur général



---

**Annie Schanzenbach, CPA**

Directrice exécutive  
Finances et trésorerie

Montréal, le 25 avril 2024

## Rapport de l'auditeur indépendant

Aux administrateurs de  
l'Autorité régionale de transport métropolitain

---

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

T 514 878-2691

### Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés (ci-après « les états financiers ») de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « l'Autorité »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2023 et les états des résultats et excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables, et les autres renseignements complémentaires.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité au 31 décembre 2023 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 » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Autorité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

### Observations – informations comparatives non retraitées

Nous attirons l'attention sur la note 3 des états financiers, qui indique que l'Autorité a adopté les nouveaux chapitres SP 1201, « Présentation des états financiers », et SP 3450, « Instruments financiers », le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

### **Observations – informations financières établies à des fins fiscales**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

*Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.*<sup>1</sup>

Montréal  
Le 25 avril 2024

---

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

# État consolidé des résultats et excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2023

[en milliers de dollars]	Budget 2023	2023	2022
<b>REVENUS</b>			
Revenus tarifaires	777 085	791 688	640 941
Contributions municipales [note 4]	931 244	927 408	904 264
Subventions de fonctionnement [note 5]	337 641	297 491	278 555
Subventions des projets d'immobilisations [note 6]	160 396	29 803	31 155
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 7]	169 139	169 139	292 743
Soutien à l'ARTM	440 000	423 700	–
Subventions mesures d'atténuation REM [note 8]	25 524	12 788	6 927
Contributions des automobilistes [note 9]	149 950	156 147	149 016
Autres revenus [note 10]	50 155	63 090	56 975
<b>Total des revenus</b>	<b>3 041 134</b>	<b>2 871 254</b>	<b>2 360 576</b>
<b>CHARGES</b>			
Ententes de services			
<i>Contrats de services [note 11]</i>	2 507 806	2 443 963	2 273 030
<i>Équipements métropolitains</i>	35 404	24 617	19 185
<i>Billetteries métropolitaines</i>	4 182	3 994	3 372
<i>Express métropolitain</i>	3 488	3 660	6 933
<i>Mesures d'atténuation [note 12]</i>	100 671	72 373	59 036
	2 651 551	2 548 607	2 361 556
Frais d'administration	33 699	31 722	31 290
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	115 735	80 456	46 763
Autres frais	42 690	51 872	31 051
<b>Total des charges</b>	<b>2 843 675</b>	<b>2 712 657</b>	<b>2 470 660</b>
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>197 459</b>	<b>158 597</b>	<b>(110 084)</b>
<b>Excédent accumulé au début de l'exercice</b>		<b>346 709</b>	<b>456 793</b>
<b>Excédent accumulé à la fin de l'exercice</b>		<b>505 306</b>	<b>346 709</b>

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

Les renseignements complémentaires présentent le détail des charges par objet.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2023

[en milliers de dollars]	Budget 2023	2023	2022
<b>FONCTIONNEMENT</b>			
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>197 459</b>	<b>158 597</b>	<b>(110 084)</b>
Moins revenus d'investissement	(145 909)	(20 094)	(28 363)
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation</b>	<b>51 550</b>	<b>138 503</b>	<b>(138 447)</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Amortissement	33 170	34 537	22 683
Perte (gain) de cession	(80)	471	2
<b>Prêts et placements</b>			
Produit de cession	76	–	8
Gain sur cession	–	–	(8)
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	3 205	2 803	7 102
Remboursement de la dette à long terme	(9 601)	(11 732)	(7 972)
<b>Affectations</b>			
Activités d'investissement	(7 966)	(11 308)	(3 366)
Réserves financières et fonds réservés	26 719	(56 002)	21 131
Déficit de fonctionnement non affecté	(97 073)	(96 973)	–
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales</b>	<b>–</b>	<b>299</b>	<b>(98 867)</b>
<b>INVESTISSEMENT</b>			
<b>Revenus d'investissement</b>	<b>145 909</b>	<b>20 094</b>	<b>28 363</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Acquisitions	(181 321)	(83 736)	(87 862)
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	18 773	21 372	23 322
<b>Affectations</b>			
Activités de fonctionnement	7 965	11 308	3 366
Réserves financières et fonds réservés	8 674	2 757	2 850
<b>Déficit d'investissement à des fins fiscales</b>	<b>–</b>	<b>(28 205)</b>	<b>(29 961)</b>

# État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre

[en milliers de dollars]	2023	2022
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	239 161	103 267
Débiteurs [note 14]	672 713	677 905
	<b>911 874</b>	<b>781 172</b>
<b>PASSIFS</b>		
Emprunts temporaires [note 15]	152 943	119 735
Créditeurs et charges à payer [note 16]	162 250	222 385
Revenus reportés	40 407	37 426
Subventions reportées	449 962	441 039
Dettes à long terme [note 17]	259 092	226 185
	<b>1 064 654</b>	<b>1 046 770</b>
<b>Dette nette</b>	<b>(152 780)</b>	<b>(265 598)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations corporelles [note 18]	462 476	413 748
Autres actifs non financiers [note 19]	195 610	198 559
	<b>658 086</b>	<b>612 307</b>
<b>Excédent accumulé [note 20]</b>	<b>505 306</b>	<b>346 709</b>

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

Obligations et droits contractuels [note 22]

Éventualités [note 23]

Événements postérieurs à la date de clôture [note 24]



**Benoît Gendron**

Directeur général



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

Président du conseil d'administration

# État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2023

[en milliers de dollars]	2023	2022
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent (déficit) de l'exercice	158 597	(110 084)
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	34 537	22 683
Perte sur disposition d'immobilisations	471	2
Gain sur disposition de placements	–	(8)
Amortissement des frais d'émission	576	210
Variation de l'incitatif à la location reporté	–	(50)
	<b>194 181</b>	<b>(87 247)</b>
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	5 192	(51 218)
Créditeurs et charges à payer	(51 064)	61 050
Revenus reportés	2 981	11 184
Subventions reportées	8 923	(47 816)
Dépôt pour acquisition d'immobilisations	2 186	(2 186)
Autres actifs non financiers	763	5 619
	<b>163 162</b>	<b>(110 614)</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>		
Acquisitions	(92 807)	(66 106)
	<b>(92 807)</b>	<b>(66 106)</b>
<b>ACTIVITÉS DE PLACEMENT</b>		
Produit de cession	–	8
Variation nette des placements temporaires	–	150 000
	<b>–</b>	<b>150 008</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Émission de dettes long terme	58 898	23 788
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(437)	(346)
Remboursement des dettes à long terme	(26 130)	(22 825)
Variation nette des emprunts temporaires	33 208	57 735
	<b>65 539</b>	<b>58 352</b>
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>135 894</b>	<b>31 640</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice</b>	<b>103 267</b>	<b>71 627</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>239 161</b>	<b>103 267</b>

Les intérêts payés sur les dettes à long terme s'établissent à 7 856 \$ (5 902 \$ en 2022).

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 2023

[en milliers de dollars]	Budget 2023	2023	2022
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>197 459</b>	<b>158 597</b>	<b>(110 084)</b>
<b>Variation des immobilisations</b>			
Acquisitions	(181 321)	(83 736)	(87 862)
Amortissement	33 170	34 537	22 683
Perte (gain) de cession	(80)	471	2
	<b>(148 231)</b>	<b>(48 728)</b>	<b>(65 177)</b>
Variation des autres actifs non financiers	–	2 949	3 433
	–	<b>2 949</b>	<b>3 433</b>
<b>Variation de la dette nette</b>	<b>49 228</b>	<b>112 818</b>	<b>(171 828)</b>
<b>Dette nette au début de l'exercice</b>		<b>(265 598)</b>	<b>(93 770)</b>
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>		<b>(152 780)</b>	<b>(265 598)</b>

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

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

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

L'ARTM conclut des ententes avec chaque organisme public de transport en commun (« OPTC ») sur les services de transport collectif que l'OPTC doit fournir conformément à l'offre de transport qu'elle a établie pour desservir son territoire respectif de compétence. 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 contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Celles-ci comprennent l'excédent (déficit) de fonctionnement et le déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

#### Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés regroupent les comptes de l'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 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

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

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

### Comptabilisation des revenus

#### Revenus tarifaires

Les revenus tirés du transport des voyageurs qui utilisent les titres unitaires ou les carnets sont constatés en fonction de leur consommation. Les revenus provenant de la vente de titres mensuels sont constatés en fonction de la période de validité des titres.

#### Contributions municipales

Les contributions des municipalités sont comptabilisées à titre de revenus lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir, si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

#### Subventions et aides financières

Les subventions et aides financières en provenance des gouvernements sont constatées et comptabilisées à titre de revenus dans l'année financière au cours de laquelle elles sont autorisées par le cédant et que les critères d'admissibilité ont été respectés par l'ARTM, sauf dans la mesure où les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. L'ARTM comptabilise alors un revenu reporté qui est renversé et constaté à titre de revenu à l'état consolidé des résultats lorsque les stipulations sont rencontrées.

#### Contributions des automobilistes

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

#### Autres revenus

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(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 immobilisations sont comptabilisées au coût et sont amorties en fonction de leur durée de vie utile estimative à compter de leur date de mise en service, à l'exception des terrains, des immobilisations hors service et des immobilisations en cours qui ne sont pas amortis.

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

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

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

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

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

#### *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 2023

(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 créiteurs et charges à payer pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice.

### Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

## 3. MODIFICATIONS COMPTABLES

Le 1<sup>er</sup> janvier 2023, l'ARTM a adopté les recommandations des nouveaux chapitres SP 1201, « Présentation des états financiers », et SP 3450, « Instruments financiers », du *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*.

Le chapitre SP 3450 établit des normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. Les principaux éléments de ce nouveau chapitre sont les suivants :

Les éléments compris dans le champ d'application du chapitre sont classés dans l'une ou l'autre des deux catégories d'évaluation : juste valeur, ou coût ou coût après amortissement;

Les autres actifs financiers et passifs financiers sont de façon générale évalués au coût ou au coût après amortissement;

Jusqu'à ce qu'un élément soit décomptabilisé, les gains et les pertes découlant de la réévaluation à la juste valeur sont présentés dans l'état consolidé des gains et pertes de réévaluation, le cas échéant;

La compensation d'un passif financier et d'un actif financier est interdite en l'absence d'un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et de l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément;

De nouvelles obligations d'information sur les éléments présentés ainsi que sur la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers ont été ajoutées.

Le chapitre SP 1201 prévoit un nouvel état financier (l'état consolidé des gains et pertes de réévaluation) pour la comptabilisation des gains et pertes de réévaluation et prévoit que l'excédent ou le déficit accumulé présenté à l'état consolidé de la situation financière correspond à l'excédent ou au déficit accumulé lié aux activités et aux gains et pertes de réévaluation cumulés.

L'application de ces modifications n'a eu aucune incidence sur la valeur comptable des actifs financiers et des passifs financiers de l'ARTM au 1<sup>er</sup> janvier 2023. De plus l'état consolidé des gains et pertes de réévaluation n'est pas présenté car aucun élément s'y retrouve.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 4. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

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

### 5. SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 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.

Les revenus de subventions s'établissent comme suit :

	2023	2022
PADTC	159 236	175 855
PSTA	69 502	64 473
Contribution aux mesures d'atténuation	39 946	33 884
REM	20 687	–
Navettes fluviales et autres	8 120	4 343
	<b>297 491</b>	<b>278 555</b>

## 6. SUBVENTIONS DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS

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

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

### Convention d'aide financière Cadre – REM

En vertu de la loi concernant le REM, 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. La totalité de cette subvention encaissée se retrouve dans les subventions reportées au 31 décembre 2023.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 7. AIDE FINANCIÈRE RELIÉE À LA COVID-19

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

En réponse à la pandémie de COVID-19, le PAUTC a été mis en place afin de couvrir les coûts additionnels ainsi que les pertes de revenus occasionnées par la pandémie. Au cours de l'exercice, l'ARTM a reçu 3 213 \$ pour un encaissement cumulatif de 1 417 192 \$. Un montant de 169 139 \$ a été comptabilisé dans les revenus d'aide financière reliée à la COVID-19 pour compenser les pertes de revenus tarifaires et de revenus de la taxe sur les carburants (292 743 \$ pour compenser les pertes de revenus tarifaires, de revenus autonomes, de revenus de la taxe sur les carburants ainsi que les charges admissibles incluses dans les contrats de services des OPTC en 2022).

### 8. SUBVENTIONS MESURES D'ATTÉNUATION 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 jusqu'en 2024.

### 9. CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES

	2023	2022
Immatriculation (A)	63 196	62 534
Taxes sur les carburants (B)	92 951	86 482
	<b>156 147</b>	<b>149 016</b>

#### (A) Immatriculation

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

#### (B) Taxes sur les carburants

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 10. AUTRES REVENUS

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

### 11. CONTRATS DE SERVICES

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

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

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

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

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

	Exploitation	Immobilisations	Total 2023	Total 2022
Société de transport de Montréal (STM)	1 436 807	179 696	1 616 503	1 538 868
Réseau de transport métropolitain (RTM)	408 043	40 610	448 653	417 754
Réseau de transport de Longueuil (RTL)*	163 817	7 451	171 268	162 774
Société de transport de Laval (STL)	155 488	5 641	161 129	147 335
REM	37 191	–	37 191	–
Navettes fluviales	8 140	–	8 140	5 327
Autres	1 079	–	1 079	972
	<b>2 210 565</b>	<b>233 398</b>	<b>2 443 963</b>	<b>2 273 030</b>

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 12. MESURES D'ATTÉNUATION

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

	2023	2022
REM	34 332	22 789
Autres mesures	38 041	36 247
	<b>72 373</b>	<b>59 036</b>

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

### 13. 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 charge à l'état consolidé des résultats de l'exercice s'élèvent à 1 282 \$ (980 \$ en 2022).

### 14. DÉBITEURS

	2023	2022
Ministère des Transports du Québec et de la Mobilité durable (« MTMD »)	554 065	598 322
Gouvernement du Québec	43 464	36 150
Municipalités	35 291	35 061
OPTC	18 238	5 880
Gouvernement du Canada	24	19
Autres	21 631	2 473
	<b>672 713</b>	<b>677 905</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 15. EMPRUNTS TEMPORAIRES

L'ARTM dispose, pour ses opérations, d'une facilité de crédit d'exploitation échue le 31 décembre 2023 et pouvant être utilisée sous trois formes différentes, soit des avances à taux variable, des avances à taux fixe ou des avances sous forme d'acceptations bancaires pour un montant maximal autorisé de 200 000 \$ (200 000 \$ en 2022). Les avances à taux variable portent intérêt au taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 1 %, les avances à taux fixe, avec un terme défini d'un à douze mois, portent intérêt au taux CDOR majoré de 0,4 % et les avances par acceptations bancaires portent intérêt au taux CDOR majoré des frais d'estampillage de 0,4 % (conditions étaient identiques en 2022). Au 31 décembre 2023, le solde de la facilité de crédit d'exploitation s'établit à 91 000 \$ (63 000 \$ en 2022).

Cette facilité a été renouvelée et entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024 pour un montant maximal de 300 000 \$ auprès de la Banque de Montréal dont 200 000 \$ échéant au 31 décembre 2028 et 100 000 \$ remboursable sur demande et renouvelable annuellement. Les avances à taux variable porteront intérêt au taux de base canadien de la Banque de Montréal moins 0.1 %. Les avances à taux fixe, avec un terme défini pouvant aller jusqu'à douze mois, porteront intérêt au taux CORRA à terme plus 0.38 % majoré de 1,4 %. Les avances par acceptations bancaires portent intérêt au taux CORRA à terme plus 0.38 % majoré des frais d'estampillage de 1,4 % et les frais d'attente portent intérêt au taux de 0,1125 %.

L'ARTM dispose, pour financer temporairement la part subventionnée par le MTMD de ses projets d'investissement prévus au Plan d'immobilisations en transport collectif 2023-2028, d'une marge de crédit temporaire. Cette facilité a été renouvelée le 1<sup>er</sup> octobre 2023 pour un montant maximal de 153 990 \$ (195 858 \$ en 2022) auprès de Financement-Québec échéant le 31 décembre 2024. 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 2023, le solde de la marge de crédit temporaire s'établit à 61 943 \$ (56 735 \$ en 2022).

### 16. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2023	2022
Fournisseurs et charges à payer	109 001	179 968
Subventions à remettre au MTMD	20 361	20 361
Redevances REM	8 549	10 431
Autres	24 339	11 625
	<b>162 250</b>	<b>222 385</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 17. DETTES À LONG TERME

En vertu du PAGTCP, le MTMD s'est engagé à verser à l'ARTM une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement des dettes, capital et intérêts. Pour certains remboursements, l'ARTM accepte que le versement de la subvention soit transmis directement au prêteur. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTMD visant le remboursement de ces dettes a atteint 14 398 \$ de capital (14 848 \$ en 2022), dont 10 338 \$ (10 281 \$ en 2022) ont été payés directement par le MTMD au prêteur. Le montant de la subvention du MTMD visant le remboursement des intérêts a atteint 4 869 \$ (4 619 \$ en 2022).

Les dettes suivantes portent intérêt à taux fixe :

	2023	2022
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant de 5,379 % à 5,453 % – échéance en 2024	1 746	3 402
Billet à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt de 5,136 % – échéance en 2025	888	1 443
Billet à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt de 4,323 % – échéance en 2024	387	1 137
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 3,643 % et 3,645 % – échéances variant entre 2041 et 2042	2 578	6 428
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,537 % et 2,662 % – échéance en 2025	1 008	1 493
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 2,164 % – échéance en 2026	5 082	6 709
Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 2,158 % et 2,886 % – échéances variant entre 2026 et 2036	7 431	8 480
Billets à payer, émis en 2018, avec taux d'intérêt variant entre 3,000 % et 3,031 % – échéances variant entre 2028 et 2033	14 810	16 302
Billets à payer, émis en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,247 % et 2,548 % – échéance en 2029	16 285	18 999
Obligations à payer, émises en 2019, avec taux d'intérêt variant entre 2,25 % et 2,6 % – échéance en 2024	3 976	5 135
Obligations à payer, émises en 2020, avec taux d'intérêt variant de 0,6 % à 2,2 % – échéance en 2025	10 657	12 083
Billets à payer, émis en 2021, avec taux d'intérêt variant entre 2,577 % et 2,757 % – échéance en 2041	101 409	107 043
Obligations à payer, émises en 2021, avec taux d'intérêt variant de 0,75 % à 1,75 % – échéance en 2026	12 262	13 748
Obligations à payer, émises en 2022, avec taux d'intérêt variant de 4,70 % à 4,95 % – échéance en 2027	21 662	23 788
Obligations à payer, émises en 2023, avec taux d'intérêt variant de 4,75 % à 5,75 % – échéance en 2028	21 372	–
Billet à payer, émis en 2023, avec taux d'intérêt variant entre 3,95 % et 4,611 % – échéance avec des périodes variant entre 2033 et 2043	37 526	–
	<b>259 079</b>	<b>226 190</b>
Frais d'émission et de gestion des dettes à long terme reportés	(1 466)	(1 606)
Allocation forfaitaire pour amélioration locative, actualisée au taux de 3,95 %, échéance en 2033	1 466	1 584
Frais d'émission financés à long terme	13	17
	<b>259 092</b>	<b>226 185</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

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

	Dette totale		Subventionnée par MTMD	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2024	28 899	7 981	16 199	5 189
2025	30 599	7 089	14 164	4 711
2026	31 882	6 328	13 742	4 314
2027	29 446	5 459	12 564	3 930
2028	25 662	4 301	11 952	3 567
2029 et années suivantes	112 591	22 361	110 339	21 791
	<b>259 079</b>	<b>53 519</b>	<b>178 960</b>	<b>43 502</b>

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

	Capital	Intérêts
2024	122	56
2025	127	51
2026	132	46
2027	137	40
2028	143	35
2029 et années suivantes	805	83
	<b>1 466</b>	<b>311</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts				
Classe d'actifs	Solde d'ouverture	Acquisitions	Disposition	Solde de clôture
Bâtiments	184 842	29 036	(108)	213 770
Infrastructures	232 843	35 006	(180)	267 669
Équipements	11 271	15 425	(347)	26 349
Informatique et téléphonie	53 301	17 346	(1 003)	69 644
Terrains	23 068	–	–	23 068
Immobilisations en cours	83 765	(13 077)	–	70 688
	<b>589 090</b>	<b>83 736</b>	<b>(1 638)</b>	<b>671 188</b>

Amortissements cumulés				
Classe d'actifs	Solde d'ouverture	Augmentation	Disposition	Solde de clôture
Bâtiments	47 730	7 284	(35)	54 979
Infrastructures	79 644	20 025	(48)	99 621
Équipements	7 930	1 317	(340)	8 907
Informatique et téléphonie	40 038	5 911	(744)	45 205
	<b>175 342</b>	<b>34 537</b>	<b>(1 167)</b>	<b>208 712</b>

Valeur comptable nette			
Classe d'actifs	2023		2022
Bâtiments	158 791		137 112
Infrastructures	168 048		153 199
Équipements	17 442		3 341
Informatique et téléphonie	24 439		13 263
Terrains	23 068		23 068
Immobilisations en cours	70 688		83 765
	<b>462 476</b>		<b>413 748</b>

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les créditeurs et charges à payer représentent 23 033 \$ (32 104 \$ au 31 décembre 2022).

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

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 19. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2023	2022
Dépôt pour acquisition d'immobilisations	59 664	61 850
Frais payés d'avance – REM	134 200	135 550
Frais payés d'avance – autres	1 746	1 159
	<b>195 610</b>	<b>198 559</b>

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

### 20. EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2023	2022
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté	4 076	(96 972)
Réserves financières et fonds réservés	224 236	170 992
Dépenses constatées à pourvoir	(17 932)	(19 988)
Financement des investissements en cours	(92 315)	(60 335)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	387 241	353 012
	<b>505 306</b>	<b>346 709</b>

### 21. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

#### Risques financiers

##### Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un actif financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'ARTM à subir une perte financière. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses créances. Au 31 décembre 2023, 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 2 475 \$ (4 650 \$ au 31 décembre 2022) et ont tous une échéance inférieure à un an.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'ARTM éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison de ses dettes à long terme et de ses créiteurs 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 2023, l'ARTM considère qu'elle dispose de facilités de crédit suffisantes pour répondre à ses obligations financières.

	Moins de 1 an	De 1 an à 4 ans	5 ans et plus	Total
Créditeurs et charges à payer	148 199	14 051	–	162 250
Emprunts temporaires	152 943	–	–	152 943
Dettes à long terme	29 028	117 429	112 635	259 092
	<b>330 170</b>	<b>131 480</b>	<b>112 635</b>	<b>574 285</b>

### Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations de taux d'intérêt. L'ARTM est exposée à ce risque principalement en raison des taux fixes et variables de ses emprunts à court et à long terme. 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 2022) n'aurait pas d'incidence significative sur l'excédent (le déficit) de l'exercice.

## 22. OBLIGATIONS ET DROITS CONTRACTUELS

### Ententes pour la prestation de services de transport collectif

Au 31 décembre 2023, le conseil d'administration de l'ARTM a autorisé des engagements financiers n'excédant pas 2 550 306 \$ afin de rémunérer les OPTC pour leur prestation de services de transport collectif, incluant les mesures d'atténuation, qui seront effectués au cours de l'année 2024, conformément aux ententes conclues à cet égard.

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

Au 31 décembre 2023, l'ARTM s'est engagée, en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de mesures d'atténuation, pour des infrastructures temporaires totalisant 600 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2024.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### REM

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

Le REM a été mis en service en juillet 2023 et le taux en vigueur indexé est de 0,7530 \$.

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

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

2024	125 500
2025	544 600
2026	564 700
2027	602 100
2028	622 200
	<b>2 459 100</b>

Selon la convention d'aide financière entre le gouvernement du Québec et l'ARTM pour l'année financière de 2023-2024, la rémunération du REM est financée par une compensation des taxes non récupérables appliquées à la rémunération, les revenus tarifaires affectés au REM, une contribution de base des municipalités à 15 000 \$ pendant la mise en service partielle et à 30 000 \$ lors de la mise en service complète (le montant est indexé à 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 2023, la contribution de base des municipalités totalise 6 692 \$ et a été assumée par l'ARTM en 2023.

### Baux à long terme

L'ARTM s'est engagée par baux, qui viennent à échéance jusqu'en 2067, à verser une somme de 176 526 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2024	7 110
2025	6 633
2026	6 504
2027	6 538
2028 et années suivantes	149 741
	<b>176 526</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### Autres contrats

L'ARTM s'est également engagée pour d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, venant à échéance jusqu'en 2026, à verser une somme de 50 355 \$. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2024	42 390
2025	6 907
2026	1 014
2027	29
2028	15
	<b>50 355</b>

### Développement des immobilisations

L'ARTM s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations totalisant 190 147 \$. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2027. Pour ces investissements en immobilisations, le MTMD s'est engagé auprès de l'ARTM à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Les paiements des prochains exercices sont les suivants :

2024	92 833
2025	41 414
2026	35 128
2027	13 722
2028	7 050
	<b>190 147</b>

### 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 montants ci-dessous comprennent également les droits contractuels reliés à la GAM. Les droits contractuels des prochains exercices sont les suivants :

2024	20 957
2025	21 043
2026	26 164
2027	10 977
2028	5 933
	<b>85 074</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2023

(Les montants sont en milliers de dollars)

### 23. ÉVENTUALITÉS

#### Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés à l'ARTM est estimé à 681 419 \$. Ces réclamations résultent notamment d'une première action collective dont la somme des dommages-intérêts réclamée est estimée à 600 000 \$. Quant au solde des réclamations totalisant 81 419 \$, il est constitué de recours entrepris contre l'ARTM par des personnes morales et physiques incluant la seconde action collective. Au 31 décembre 2023, l'ARTM a provisionné un montant jugé suffisant relativement à ces réclamations.

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

D'autre part, une seconde action collective a été intentée et la Cour supérieure du Québec a partiellement autorisé le 1<sup>er</sup> avril 2020 l'exercice d'une action collective par un groupe d'usagers des lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche alléguant avoir subi des retards et annulations de service entre novembre 2017 et février 2018, et alléguant que l'ARTM et le RTM ont fait défaut de prendre les moyens propres à prévenir ces retards et annulations. Aucune provision n'a été prise quant à cette action collective, puisque le montant de dommages-intérêts que l'ARTM pourrait être appelée à verser advenant que sa responsabilité soit établie ne peut être estimé de façon fiable, ni d'ailleurs la probabilité que cette responsabilité de l'ARTM soit effectivement établie.

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

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

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

Au 31 décembre 2023, certaines cessions d'actifs n'ont pas encore été réalisées, mais il est prévu que l'ARTM transfère des actifs. Elle recevra aussi, par voie de transfert, divers actifs des OPTC.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2023

[en milliers de dollars]	Budget 2023	2023	2022
<b>FRAIS D'ADMINISTRATION</b>			
Salaires et charges sociales	18 799	17 259	16 770
Honoraires professionnels	2 409	2 955	3 192
Services informatiques	7 030	6 279	5 398
Loyer	3 360	3 243	3 558
Autres charges	2 101	1 986	2 372
	<b>33 699</b>	<b>31 722</b>	<b>31 290</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN</b>			
Salaires et charges sociales	4 196	6 901	4 983
Ventes et perceptions	49 269	38 857	21 977
Frais de développement et études	32 780	19 927	9 494
Communication et marketing	2 844	4 068	2 910
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 308	1 264	1 251
Services informatiques	7 238	4 846	2 837
Enquêtes et sondages	2 811	1 195	344
Autres charges	15 289	3 398	2 967
	<b>115 735</b>	<b>80 456</b>	<b>46 763</b>
<b>AUTRES FRAIS</b>			
Amortissement	33 169	34 537	22 683
Intérêts et frais bancaires	1 681	8 903	2 256
Frais de financement	7 840	8 432	6 112
	<b>42 690</b>	<b>51 872</b>	<b>31 051</b>

# Renseignements complémentaires – Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2023

[en milliers de dollars]	Budget 2023	2023	2022
Rémunération	19 822	20 101	18 526
Charges sociales	3 172	4 059	3 227
Biens et services	2 778 044	2 636 333	2 417 937
Frais de financement	9 388	17 156	8 285
Amortissement des immobilisations	33 169	34 537	22 683
Perte sur radiation et dévaluation d'actifs	80	471	2
	<b>2 843 675</b>	<b>2 712 657</b>	<b>2 470 660</b>

# Renseignements complémentaires – État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2023

[en milliers de dollars]	Budget	ARTM	9227-9702 Québec inc.	Consolidation
<b>REVENUS</b>				
Revenus tarifaires	777 085	791 688	–	791 688
Contributions municipales [note 4]	931 244	927 408	–	927 408
Subventions de fonctionnement [note 5]	337 641	297 491	–	297 491
Subventions des projets d'immobilisations [note 6]	160 396	29 803	–	29 803
Aide financière reliée à la COVID-19 [note 7]	169 139	169 139	–	169 139
Soutien à l'ARTM	440 000	423 700	–	423 700
Subventions mesures d'atténuation REM [note 8]	25 524	12 788	–	12 788
Contributions des automobilistes [note 9]	149 950	156 147	–	156 147
Autres revenus [note 10]	50 155	56 685	6 405	63 090
<b>Total des revenus</b>	<b>3 041 134</b>	<b>2 864 849</b>	<b>6 405</b>	<b>2 871 254</b>
<b>CHARGES</b>				
Ententes de services				
<i>Contrats de services [note 11]</i>	2 507 806	2 443 963	–	2 443 963
<i>Équipements métropolitains</i>	35 404	24 617	–	24 617
<i>Billetteries métropolitaines</i>	4 182	3 994	–	3 994
<i>Express métropolitain</i>	3 488	3 660	–	3 660
<i>Mesures d'atténuation [note 12]</i>	100 671	72 373	–	72 373
	2 651 551	2 548 607	–	2 548 607
Frais d'administration	33 699	28 905	2 817	31 722
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	115 735	77 696	2 760	80 456
Autres frais	42 690	51 045	465	51 872
<b>Total des charges</b>	<b>2 843 675</b>	<b>2 706 253</b>	<b>6 042</b>	<b>2 712 657</b>
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>197 459</b>	<b>158 597</b>	<b>363</b>	<b>158 597</b>



STL

PROPUSSION  
HYBRIDE

16 LAVAL-DES-RAPIDES

**Embarquez comme un bussss.**  
 Paie à bord avec carte de crédit.

Solution innovante possible grâce à **ARTM**  
Cartes bancaires d'aggrégation

**MAINTENANT DANS TOUS NOS BUS**

STL

VISA  
 3,50\$  
 100% sans frais  
 100% sans frais



2210

# Annexes

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

**TITRE :**

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

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

# Table des matières

---

Interprétation et application ..... 1

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

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

Attestation ..... 6

Application du code ..... 6

Autorités compétentes..... 6

Processus disciplinaire et sanctions..... 7

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

Annexe B – Attestation..... 12

## Interprétation et application

---

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

## Principes d'éthique et règles générales de déontologie

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Attestation

---

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

## Application du code

---

### Autorités compétentes

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

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

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

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

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

## **Processus disciplinaire et sanctions**

---

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

## Annexe A – Déclaration d'intérêts

---

### Déclaration d'intérêts

#### Avertissement

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

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

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

Nature du lien ou de l'intérêt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Annexe B – Attestation

---

### Attestation

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

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

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

# Acronymes et abréviations

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



**ARTM** Autorité régionale  
de transport métropolitain  
[artm.quebec](http://artm.quebec)

1001, boulevard Robert-Bourassa, bureau 400  
Montréal (Québec) H3B 4L4