

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000937-181

COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)

MARIE-HÉLÈNE DESAUNETTES

Demanderesse

c.

**RÉSEAU DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN, faisant affaires sous le
nom d'affaires EXO**

-et-

**AUTORITÉ RÉGIONAL DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN**

Intimées

**DEMANDES DE L'INTIMÉE EXO POUR PRÉCISIONS ET
PRÉSENTATION D'UNE PREUVE DOCUMENTAIRE APPROPRIÉE**
(Art. 574 et 575 C.p.c.)

**À L'HONORABLE PIERRE-C. GAGNON J.C.S., JUGE GESTIONNAIRE DE LA
DEMANDE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE
DÉPOSÉE DANS LE CADRE DU PRÉSENT DOSSIER, L'INTIMÉE EXO (« EXO »)
SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT:**

A. INTRODUCTION

1. Par la présente, EXO demande la permission : (a) d'obtenir des précisions; et (b) de présenter une preuve documentaire appropriée;
2. Les précisions sont requises afin d'identifier adéquatement sur quelles dispositions juridiques et textes de loi la demanderesse fonde sa demande et ainsi circonscrire le débat entre les parties;

3. Les éléments de preuve documentaire en question simplifieront et éclaireront le dossier et permettront à cette honorable Cour de décider si les critères de l'article 575 C.p.c. sont rencontrés lors de l'audience d'autorisation;

B. LE CONTEXTE PROCÉDURAL

4. Le 20 juillet 2018, la demanderesse Marie-Hélène Desautettes (la « **Demanderesse** ») dépose une la Demande d'autorisation, tel qu'il appert du dossier de la Cour;
5. Approximativement deux semaines plus tard, le 6 août 2018, la Demanderesse dépose une demande d'autorisation modifiée, tel qu'il appert du dossier de la Cour;
6. Le 26 mars 2019, la Demanderesse dépose une demande d'autorisation re-modifiée (la « **Demande d'autorisation re-modifiée** »), tel qu'il appert également du dossier de la Cour;
7. Par cette Demande d'autorisation re-modifiée – laquelle n'a pas encore fait l'objet d'une autorisation de la part de la Cour, comporte quarante (40) nouveaux paragraphes et propose la présentation de plusieurs éléments de preuve documentaire – la Demanderesse propose d'ajouter comme partie intimée l'Autorité régionale de transport métropolitain (« **ARTM** »);
8. Outre l'ajout de l'ARTM à titre d'intimée, la Demanderesse propose également de modifier la description des groupes visés comme suit :

The term "users" shall be defined as follows: all persons having acquired a right to travel on the Exo and its predecessors.

The proposed Classes are defined as follows:

1. All persons who acquired a right to travel (...), during the months of November and December 2017, January and February 2018 and from April 27th 2018 onwards, on the Deux-Montagnes and Mascouche suburban train lines, including those residing in the Greater metropolitan area of Montreal (...).

2. All family members of all persons who acquired a right to travel (...), during the months of November and December 2017, January and February 2018 and from April 27th 2018 onwards, on the Deux-Montagnes and Mascouche suburban

train lines, including those residing in the Greater metropolitan area of Montréal. (Demande d'autorisation re-modifiée)

9. Quant aux prétendus fautes et manquements dont la Demanderesse se plaint dans la Demande d'autorisation re-modifiée, elle affirme, entre autres, que :

7 At all material times, the Respondents (...) had a duty and obligation to respect the civil rights, including the contractual and legal rights of the Members of the Classes, pursuant to the published schedule and services for those fares and passes purchased from RTM, and relied upon, by those members.

7.1 RTM's operation of the Deux-Montagnes and Mascouche lines has failed, and continues to fail, to provide safe and punctual services to its users.

[...]

9.1 As carrier and service providers, Respondents have an obligation of result to provide reliable, safe and punctual service.

9.2 The Respondents are bound to make reparation for injury resulting from delay, as per Article 2034 of the Civil Code of Quebec.

9.3 The Respondents are furthermore bound to make reparation when the injury is caused by the state and condition or operation of infrastructure and rolling stock, as per Article 2037 of the Civil Code of Quebec.

9.4 The Respondents failed to respect the published schedules for the Deux-Montagnes and Mascouche suburban train lines, *inter alia*, through chronic delays and constant train cancellations during the months of November and December 2017, January and February 2018 and from April 27th 2018 and following, thereby causing injury to the Members of the Classes.

9.5 The situation is particularly acute during rush hours.

9.6 The chronic delays and constant train cancellations resulted in a level of service that fell well below any reasonable standard, and gave rise to a public outcry reported in the media, the whole as appears from a series of news reports, copies of which are communicated as Exhibit P-1 en liasse.

10. (...) The Respondents (...) breached all the above-cited obligations, and such breaches constitute gross negligence and fault, lack of care and lack of proper maintenance of their infrastructures and rolling stock/trains, as well as failure to take necessary precautions or preventative measures. (Demande d'autorisation re-modifiée)

10. La Demanderesse ajoute que :

11.4 The above statements and declarations clearly show that the Respondents were fully aware of the situation and the problems experienced by the users for many years, and that they deliberately and knowingly chose to ignore them and not take action to ensure reliable, safe and punctual service – as they were, and still are, obliged to do as per their contractual and legal obligations towards the Members of the Classes. (Demande d'autorisation re-modifiée)

11. Les questions identiques, similaires ou connexes proposées par la Demanderesse sont les suivantes :

- a) Are the Respondents in breach of their contractual and legal obligations to provide reliable, safe and punctual service to the users on the Deux-Montagnes and Mascouche lines?
- b) Are members of the Classes entitled to claim contractual damages from the Respondents for their failure to provide reliable, safe and punctual service to the users on the Deux-Montagnes and Mascouche lines?
- c) Did the Respondents' wrongful conduct cause or give rise to moral and/or punitive damages that can be recouped by the Members of the Classes and, if so, in what amount?

12. Sans reprendre tous et chacun des quarante (40) nouveaux paragraphes que propose la Demanderesse, elle affirme, par ailleurs, que les trains de série « 3000 » seraient utilisés de façon inefficace :

11.10 The train users were also informed that double decker trains (type 3000) would run on the Deux Montagnes and Mascouche lines as of June 2018 and that six (6) departures would then be offered.

11.11 The Respondents announced this decision stating that the capacity of the double-decker wagons is similar to that of the other wagons (MR90) but offers 30% more seats.

11.12 Although the train users thought that the problems of overcrowding would cease or at least be diminished with the deployment of these double decker trains, they quickly became disillusioned by discovering that the double decker trains circulated mostly outside rush hours, and if during rush hours, mostly towards Deux Montagnes rather than to the City Center.

11.13 As a result, the train users are often unable to board the train in the direction of the downtown Montreal train station.

[...]

12.4 Being fully aware of this situation, the Respondents continue to offer passengers on the Deux-Montagnes line mainly cars that are largely obsolete, in need of repairs, defective and only one-level cars (there are the MR90 cars), while the other train lines benefit from double-decker trains (series 3000). (Demande d'autorisation re-modifiée)

13. Compte tenu de ce qui précède, EXO soumet respectueusement que les allégations de la Demande d'autorisation re-modifiée, si celle-ci est autorisée en tout ou en partie, devraient être précisées et complétées afin qu'EXO et la Cour puissent déterminer si ces affirmations donnent réellement ouverture à l'action collective envisagée;

C. DEMANDE POUR PRÉCISIONS

14. EXO jouit d'un droit à une défense pleine et entière quant à la contestation de la Demande d'autorisation re-modifiée et quant à l'appréciation et l'application des critères de l'article 575 C.p.c., lesquels doivent tous être rencontrés;
15. Par conséquent, il est essentiel que la Demanderesse énonce, de manière détaillée et complète, les dispositions qu'elle entend invoquer lors de l'audience d'autorisation;
16. De fait, bien que la Demanderesse mentionne les articles 2034 et 2037 C.c.Q., elle demeure silencieuse quant aux autres articles, textes de loi et théories de responsabilité qu'elle allègue de façon générale;
17. L'identification explicite de ceux-ci permettrait de focaliser le débat qui aura lieu entre les parties;

D. DEMANDE POUR PERMISSION DE PRÉSENTER UNE PREUVE DOCUMENTAIRE APPROPRIÉE

18. La preuve documentaire qu'EXO désire présenter est de nature purement factuelle et publique;
19. La preuve porte notamment sur de l'information utile et nécessaire pour les fins du débat sur l'autorisation, dont plus spécifiquement les documents suivants qui se rapportent, entre autres, aux changements, projets et investissements annoncés aux usagers par EXO et à la sécurité des trains qui desservent ces derniers :
 1. Communiqué de presse du 21 janvier 2018, communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-20**;
 2. Communiqué de presse du 28 mars 2018, communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-21**;
 3. Communiqué de presse du 21 février 2019, communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-22**;
 4. Le Communiqué de presse du 28 février 2019; communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-23**;

5. Le Communiqué de presse du 28 mars 2019; communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-24**;
 6. Rapport annuel 2017 (du 1^{er} juin au 31 décembre 2017), communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-25**;
 7. Budget d'exploitation 2018, communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-26**;
 8. Budget 2019, communiqué au soutien des présentes demandes comme **Pièce I-27**;
20. EXO soumet que ces documents seraient non seulement appropriés, mais essentiels et indispensables pour les fins de l'autorisation;
 21. Ces documents donneraient un portrait plus complet de la situation et assureraient une meilleure compréhension du contexte factuel de la Demande d'autorisation re-modifiée, si celle-ci est autorisée en tout ou en partie, permettant ainsi une vérification éclairée des critères de l'article 575 C.p.c.;
 22. Les informations succinctes contenues dans les documents dont il est question sont de plus intimement liées aux affirmations de la Demanderesse elle-même;

E. CONCLUSION

23. EXO soumet respectueusement qu'il serait préférable que ses demandes soient décidées préalablement afin de permettre aux parties de connaître d'avance les syllogismes juridiques et éléments de preuve avec lesquels ils devront composer;
24. Ceci permettrait aussi aux parties de préparer leurs arguments à la lumière d'un dossier complet et d'être ainsi mieux à même d'utiliser leur temps à bon escient devant la Cour;
25. EXO soumet respectueusement que les présentes demandes sont conformes au principe de la proportionnalité (art. 18 C.p.c.), favorisent une bonne administration de la justice et sont bien fondées en faits et en droit;

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR DE :

ACCUEILLIR les présentes Demandes pour précisions et présentation d'une preuve documentaire appropriée formulées par EXO;

ORDONNER à la Demanderesse de fournir les précisions demandées dans un délai de 30 jours du jugement à intervenir sur les présentes Demandes pour précisions et présentation d'une preuve documentaire appropriée;

PERMETTRE la production des pièces I-20 à I-27 par EXO au dossier de la Cour pour les fins de l'audience d'autorisation;

LE TOUT sans frais, sauf en cas de contestation.

MONTREAL, le 12 avril 2019



BCF S.E.N.C.R.L.

Me Shaun E. Finn

shaun.finn@bcf.ca

Me Annie-Claude Trudeau

annie-claude.trudeau@bcf.ca

1100, boul. René-Levesque Ouest

25^e étage

Montréal (Québec) H3B 5C9

Tél. : 514-397-8500 Téléc. : 514-397-8515

Avocats de l'Intimée EXO

N/D : 100608-6

AVIS DE PRÉSENTATION

À : **Me James R.K. Duggan, Ad.E.**
Duggan, Avocats
Gare Windsor
1100, avenue des Canadiens-de-Montréal (Ouest)
Bureau 900
Montréal, Québec H3B 2S2

Avocats de la Demanderesse

Et: **Me Pierre Brossoit et Me Ann-Julie Auclair**
Robinson Sheppard Shapiro
800, rue du Square-Victoria, bureau 4600
Montréal (Québec) H4Z 1H6

Avocats de l'intimée Autorité Régional de Transport
Métropolitain

Et : **Me Éric Simard**
Fasken Martineau DuMoulin
800, du Square Victoria, bureau 3700
Montréal, Qc H4Z 1E9

Anciens avocats de l'intimée Autorité Régional de
Transport Métropolitain

PRENEZ AVIS que les Demandes pour précisions et présentation d'une preuve documentaire appropriée seront présentées pour adjudication devant l'honorable Pierre-C. Gagnon de la Cour supérieure du district de Montréal siégeant en division de pratique, au Palais de justice de Montréal situé au 1, rue de Notre-Dame Est, dans une salle de Cour, à une date et à une heure à être déterminée.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

MONTRÉAL, le 12 avril 2019



BCF S.E.N.C.R.L.

Me Shaun E. Finn

shaun.finn@bcf.ca

Me Annie-Claude Trudeau

annie-claude.trudeau@bcf.ca

1100, boul. René-Levesque Ouest

25^e étage

Montréal (Québec) H3B 5C9

Tél. : 514-397-8500 Téléc. : 514-397-8515

Avocats de l'Intimée EXO

N/D : 100608-6

Pièce I-20

 dimanche, 21 janvier 2018

Montréal, le 21 janvier 2018 – Le Réseau de transport métropolitain (RTM) annonce le déploiement d'une mesure d'atténuation temporaire sur la ligne Deux-Montagnes afin d'améliorer la fiabilité suite à un début d'année éprouvant en matière de ponctualité.

Déploiement d'un train de 10 voitures multiniveaux de type 3000 dès lundi

Puisque le matériel roulant utilisé sur la ligne Deux-Montagnes est plus âgé et sensible aux grandes variations de température, le RTM doit procéder à des réparations et à des améliorations afin d'augmenter la fiabilité de ces voitures. Pour y arriver, 10 voitures multiniveaux de type 3000 seront déployées sur cette ligne, dès lundi. L'équipement circulera temporairement sur la ligne, le temps d'effectuer les interventions nécessaires.

Ces voitures effectueront six départs par jour :

Matin

Train 920 : départ de Deux-Montagnes à 5 h 50 en direction de Montréal

Train 921 : départ de la gare Centrale à 6 h 45 en direction de Deux-Montagnes

Train 930 : départ de Deux-Montagnes à 8 h 05 en direction de Montréal

Soir

Train 941 : départ de la gare Centrale à 15 h 45 en direction de Deux-Montagnes

Train 950 : départ de Deux-Montagnes à 16 h 43 en direction de Montréal

Train 951 : départ de la gare Centrale à 17 h 50 en direction de Deux-Montagnes

Le temps de parcours de ces trajets pourrait être légèrement allongé de quelques minutes.

Pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue, d'autres mesures d'atténuation sont aussi mises en œuvre, entre autres :

- De nombreuses équipes ont été ajoutées sur le terrain et dans les garages afin de procéder à des examens et des tests additionnels sur différents éléments du matériel roulant afin d'assurer leur bon fonctionnement.
- Le RTM a engagé des entreprises de déneigement ferroviaire supplémentaires afin qu'elles puissent prêter main-forte aux équipes déjà déployées sur la ligne Deux-Montagnes et celles du CN et du CP.

- Du personnel additionnel a notamment été ajouté à la gare Lucien-L'Allier où cinq personnes sont désormais postées aux heures de pointe pour assurer un déneigement systématique des aiguillages et intervenir rapidement en cas de dysfonctionnement.
- Plusieurs inspecteurs ont été déployés à des endroits clés du réseau pour aider les usagers et faciliter les opérations.

Comme chaque année, on rappelle à tous les usagers qu'en période hivernale, il est conseillé de prévoir davantage de temps dans les déplacements. Pour vérifier l'état du service du réseau en tout temps, veuillez consulter l'application Chrono ainsi que les comptes Twitter de chacune de lignes de trains de banlieue du RTM : [rtm.quebec/chrono](https://twitter.com/rtm.quebec/chrono)

Pour consulter l'avis diffusé à la clientèle en lien avec cette mesure d'atténuation sur la ligne Deux-Montagnes : rtm.quebec/avis

Pour nous joindre : rtm.quebec/service-clientele

Le Réseau de transport métropolitain

Depuis le 1^{er} juin 2017, le RTM réunit l'expertise en transport collectif de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des organismes de transport des couronnes nord et sud (CIT et MRC). Le RTM est responsable d'exploiter les services de transport collectif réguliers par autobus et trains de banlieue, ainsi que le transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (82 municipalités), de la réserve indienne de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.

Information aux médias :

Caroline Julie Fortin

Conseillère – Relations médias et affaires
publiques

Réseau de transport métropolitain

Tél. : 514 287-2464, poste 4057

medias@rtm.quebec

Elaine Arsenault

12/04/2019

Exo - SERVICE DE TRAINS DE BANLIEUE : LE RTM DÉPLOIE UNE MESURE D'ATTÉNUATION TEMPORAIRE SUR LA LIGNE DEUX-MONTAGNES

Conseillère – Relations médias

Réseau de transport métropolitain

Tél. : 514 287-2464, poste 4057

medias@rtm.quebec

[Retour à la liste](#)

[Confidentialité](#) | [Conditions d'utilisation](#) | [Accès employés](#)

©2019 exo, Tous droits réservés. Le nom « exo » est une marque officielle déposée par le Réseau de transport métropolitain en vertu du sous-alinéa 9(1)(n)(iii) de la *Loi sur les marques de commerce* (L.R.C. (1985), ch. T-13).

Version: 2.1.0.31

Pièce I-21

 mercredi, 28 mars 2018[Lire le communiqué original sur le site Web rem.info](#)

Une première série de mesures alternatives sera offerte aux clients de la ligne Deux-Montagnes dès le vendredi 27 avril

Montréal, 28 mars 2017 – Le bureau de projet du Réseau express métropolitain (REM) annonce le début des travaux préparatoires sur la ligne de trains Deux-Montagnes, lors d'une première série d'interventions planifiées au cours du printemps et de l'été et nécessitant la mise en place de mesures alternatives toutes les fins de semaine à compter du vendredi 27 avril 2018 à 20 h.

Ces travaux préparatoires nécessiteront une interruption du service de trains sur la ligne Deux-Montagnes toutes les fins de semaine, à partir du vendredi soir jusqu'au lundi matin 4 h. Elle aura également des impacts sur le service du vendredi soir de la ligne Mascouche.

Afin de permettre de repositionner le matériel roulant aux bons endroits en vue de la reprise du service le lundi matin, les derniers départs sur les lignes Deux-Montagnes et Mascouche seront :

Ligne Deux-Montagnes :

Dernier départ en direction de la gare Centrale : 18 h 33

Dernier départ en direction de Deux-Montagnes : 19 h 30

Ligne Mascouche :

Dernier départ en direction de la gare Centrale : 17 h 17

Dernier départ en direction de Mascouche : 19 h 12

Le bureau de projet du REM assurera la coordination des interventions et des travaux requis pour la phase de réalisation et de construction du REM. Les fermetures de fins de semaine devraient se poursuivre une fois ces travaux préparatoires complétés, afin d'entamer la construction des futures stations. Un calendrier consolidé pour l'année 2018 sera présenté vers la fin du mois d'avril, afin de confirmer ces autres interventions requises sur la ligne Deux-Montagnes. En parallèle, différentes mesures d'atténuation continueront d'être planifiées avec l'ARTM et les sociétés de transport.

Mise en place rapide de mesures d'atténuation en transport collectif pour les usagers

Sous la responsabilité de l'Autorité régionale de transport métropolitain, et avec la collaboration de Mobilité Montréal, qui s'assure de coordonner les entraves et d'atténuer leurs répercussions dans la grande région métropolitaine, du Réseau de transport métropolitain (RTM), de la Société de transport de Montréal (STM) et de la Société de transport de Laval (STL), des mesures alternatives de transport collectif seront offertes aux clients des trains de la ligne Deux-Montagnes qui utilisent les services le vendredi soir et les fins de semaine et ce, pour toute la durée des travaux préparatoires du REM.

Ainsi, une première série de mesures alternatives sera mise en place dès le vendredi 27 avril pour toutes les fins de semaine, jusqu'à nouvel ordre. Parmi les mesures incluses dans cette phase, on compte la mise en place d'un service d'autobus express qui circulera entre la station de métro Montmorency et les gares Deux-Montagnes et Grand-Moulin. Des bonifications à cette première mesure seront annoncées au cours des prochaines semaines, entre autres la bonification des services de transport collectifs sur les territoires de Laval et de Montréal pour desservir les gares de la ligne de Deux-Montagnes sur ces territoires.

Les détails opérationnels de ces mesures seront précisés prochainement et transmis aux clients des services dans le cadre d'une campagne d'information qui précisera les horaires et les circuits d'autobus alternatifs.

Nature des travaux

Coordonnés par le bureau de projet du REM, les travaux consistent, dans un premier temps, à réaliser des forages géotechniques, de l'arpentage et l'inspection des infrastructures existantes. Cette étape importante permettra d'obtenir des données essentielles qui guideront le consortium dans la conception des ouvrages et des stations du REM.

Pour assurer la santé et la sécurité des travailleurs du chantier, l'alimentation électrique de la ligne Deux-Montagnes et de la ligne Mascouche doit être coupée lors des travaux.

Pour en savoir plus sur la nature de ces travaux qui débutent le 27 avril, consultez le site Web du REM : <https://rem.info/info-travaux>.

Les usagers peuvent également poser leurs questions sur les travaux, par téléphone (1 833 REM-INFO) et par courriel (info@rem.info).

Bureau de projet du REM

Un bureau de projet dédié à la réalisation et la construction du REM est mis sur pied. L'équipe du bureau de projet sera responsable de coordonner avec les consortiums sélectionnés l'ensemble des travaux permettant la construction de ce nouveau réseau de transport collectif de 67 km et 26 stations.

Cette coordination se fera de concert avec l'ensemble des municipalités et arrondissements traversés par le REM, ainsi que les partenaires en Mobilité du Grand Montréal.

En plus d'un site Web dédié à la construction du REM (rem.info), différents outils seront proposés pour suivre le chantier du REM, dont une infolettre et des alertes SMS. Un bureau de relations avec la communauté sera aussi mis en place pour assurer une communication étroite avec les citoyens.

Le calendrier des travaux du chantier du REM pour la prochaine année sera annoncé d'ici la fin avril 2018. Toute l'information sur la nature des travaux sera accessible via le site Web du REM.

À propos du REM

Le Réseau express métropolitain (REM) est un nouveau réseau intégré de transport collectif de 67 km et 26 stations qui vise à relier à la fois le centre-ville de Montréal, des pôles universitaires,

la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport Montréal-Trudeau par la mise en service d'un métro léger entièrement automatisé et électrique. Proposant un service à haute fréquence, le REM sera en service 7 jours sur 7, 20 heures par jour et sera connecté aux trois principales lignes du métro de Montréal.

À propos de l'ARTM

L'Autorité régionale de transport métropolitain a notamment le mandat d'élaborer le plan stratégique de développement et le cadre tarifaire intégré, de financer les services de transport collectif et le transport adapté sur le territoire de la grande région de Montréal. Elle devra assurer l'intégration de l'ensemble des services sur son territoire, et établir les objectifs et les normes pour ces services.

Afin de remplir son mandat, l'Autorité souhaite s'inspirer des meilleures pratiques en vigueur dans les organisations. Elle veut faciliter la mobilité des 500 millions d'usagers annuels et l'accès aux services par l'offre d'une expérience de transport collectif simple, intégrée et efficace. Pour ce faire, l'Autorité veut être un acteur de changement qui permettra aux forces vives du milieu des transports collectifs de se regrouper autour d'une vision unifiée.

À propos du RTM

Depuis le 1er juin 2017, le RTM réunit l'expertise en transport collectif des trains de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des organismes de transport par autobus des couronnes nord et sud (CIT et MRC). Le RTM est responsable d'exploiter les services de transport collectif réguliers par autobus et trains, incluant le transport adapté sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (82 municipalités), de la réserve indienne de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.

- 30 -

Pour de plus amples informations

Jean-Vincent Lacroix

Fanie St-Pierre

Caroline Julie Fortin

Bureau de projet du REM

Autorité régionale de transport métropolitain Réseau de transport métropolitain (RTM)

Directeur, Relations médias Chef, Affaires publiques et communications

Conseillère, Relations médias et affaires publiques

+1 514 847-2896

514-409-2786, poste 7405

514 284-2464. Poste 4057

jvlacroix@rem.info

fstpierre@artm.quebec

medias@rtm.quebec



Réseau de transport
métropolitain



[Retour à la liste](#)

[Confidentialité](#) | [Conditions d'utilisation](#) | [Accès employés](#)

©2019 exo, Tous droits réservés. Le nom « exo » est une marque officielle déposée par le Réseau de transport métropolitain en vertu du sous-alinéa 9(1)(n)(iii) de la *Loi sur les marques de commerce* (L.R.C. (1985), ch. T-13).

Version: 2.1.0.31

Pièce I-22

COMMUNIQUÉ

Construction du REM : Changements d'horaire le 25 mars 2019 sur les lignes de trains exo6 Deux-Montagnes et exo5 Mascouche

Montréal, le 21 février 2019 – La progression des travaux du Réseau express métropolitain (REM) au cours de l'année 2019 amène exo à procéder à des changements d'horaire le 25 mars prochain pour les lignes exo6 Deux-Montagnes et exo5 Mascouche.

Ces changements d'horaire permettront de poursuivre les activités sur ces lignes jusqu'au début de l'année 2020 où la fermeture complète du tunnel Mont-Royal conduira à l'interruption du service entre la gare Du Ruisseau et la gare Centrale. La stratégie d'atténuation qui sera déployée pour maintenir une offre de transport collectif durant cette importante phase de travaux sera annoncée dans les prochains jours par l'ensemble des partenaires.

Les changements d'horaire faciliteront aussi le maintien d'un service régulier pouvant mieux s'ajuster aux imprévus. Pour y arriver, les horaires de plusieurs trains des lignes exo5 Mascouche et exo6 Deux-Montagnes seront modifiés en prévision des travaux à venir.

Travaux à venir en 2019

Au cours de l'année, la transformation complète du train de la ligne exo6 Deux-Montagnes en métro léger et automatisé s'accroîtra :

- Au printemps, dans les secteurs de Canora et de Mont-Royal, les travaux passeront du côté Ouest au côté Est de la voie afin que la construction des futures stations du secteur puisse se poursuivre.
 - Ce déplacement des travaux nécessitera la construction d'un quai temporaire et partagé qui remplacera les deux gares du secteur.
- À l'été, dans le tunnel Mont-Royal, les travaux s'intensifieront pour amorcer la liaison entre le tunnel et la station Édouard-Montpetit, et ce, afin d'assurer la connexion entre le REM et la ligne bleue du métro de Montréal.
 - Pour permettre ces travaux, l'opération des trains en voie simple se fera sur un plus long segment à l'intérieur du tunnel Mont-Royal.

Ajustements requis aux horaires

Dans le cadre de ces travaux, des ajustements aux horaires sont requis pour certains départs sur les lignes exo6 Deux-Montagnes et exo5 Mascouche :

Ligne exo6 Deux-Montagnes

- Du lundi au jeudi : aucun changement au nombre de départs en pointe le matin et le soir
- Le vendredi : aucun changement au nombre de départs en pointe le matin
- Du lundi au vendredi, en après-midi, il y aura un départ en moins en direction de la gare Centrale.
- Les vendredis soir, il y aura deux autres départs en moins : un en direction de Deux-Montagnes et un en direction de la gare Centrale. Le dernier départ de la gare Centrale vers Deux-Montagnes sera donc à 19 h 17, et celui de la gare Deux-Montagnes vers la gare Centrale à 17 h 24.
- Les temps de parcours d'un bout à l'autre de la ligne vont augmenter de 5 minutes en moyenne.
- Les heures de départ des trains varieront de 0 à 37 minutes par rapport à l'horaire actuel.

COMMUNIQUÉ

Ligne exo5 Mascouche

- Aucun changement au nombre de départs
- Les temps de parcours d'un bout à l'autre de la ligne vont augmenter de 5 minutes en moyenne.
- Les heures de départ des trains varieront de 0 à 5 minutes par rapport à l'horaire actuel.
- Par exemple, le premier départ matinal vers Montréal sera devancé de 5 minutes.

Ces changements d'horaire entreront en vigueur le 25 mars. Ils coïncident avec les dates de changements d'horaire des autres transporteurs publics (STL et STM) de manière à assurer une meilleure synchronisation des services. À noter que les horaires des autobus exo desservant les gares Deux-Montagnes, Terrebonne et Repentigny ont également été modifiés.

Création d'un quai partagé pour les gares Mont-Royal et Canora

Des changements dans les habitudes des usagers des gares Canora et Mont-Royal seront également à prévoir au printemps. Les quais Est et Ouest de ces gares seront hors service jusqu'à la mise en opération du REM. Un nouveau quai temporaire sera construit entre les deux gares actuelles pour maintenir l'accès aux trains des lignes Deux-Montagnes et Mascouche durant cette période. Ce quai central sera situé à moins de 5 minutes à pied des gares actuelles et deux nouveaux accès seront construits pour y accéder. Ce changement est prévu au printemps, et la mise en place du quai est actuellement planifiée le long week-end du mois de mai, soit du 18 au 20 mai. Cette date sera confirmée ultérieurement en fonction de l'avancement des travaux.

Les clients d'exo sont invités à visiter son site web dès maintenant afin de consulter les nouveaux horaires au exo.quebec/deux-montagnes, au exo.quebec/mascouche et au exo.quebec/avis#36294716.

Les clients sont également invités à visiter les sites web des autres transporteurs (STM et STL) et à planifier leurs déplacements avec l'application Chrono, qui intègre les mesures alternatives de transport et l'état de service d'exo en temps réel.

Quelles mesures sont prises pour pallier le retrait des départs ?

Pour s'adapter aux nouveaux horaires de train, l'horaire de la ligne 400, un parcours d'autobus express exo qui relie les gares Deux-Montagnes et Grand-Moulin à la station de métro Montmorency, sera modifié. Le départ de 17 h 20 vers la station Montmorency sera devancé à 16 h 25 du lundi au vendredi et un départ vers la station Montmorency sera ajouté à 18 h 30 les vendredis.

Les usagers des autres gares pourront utiliser les services d'autobus de la STM et de la STL.

Qu'est-ce qui motive l'installation d'un quai unique entre les gares Canora et Mont-Royal ?

Le consortium responsable des travaux du REM, NouvLR, doit réaliser des travaux aux gares Canora et Mont-Royal en vue de la construction des stations du nouveau réseau. Les quais Est et Ouest des gares Canora et Mont-Royal seront hors service jusqu'à la mise en opération du REM. Un nouveau quai temporaire sera construit entre les deux gares actuelles pour maintenir l'accès aux trains des lignes Deux-Montagnes et Mascouche durant cette période. La mise en place d'un quai unique entre les deux gares a été privilégiée pour des raisons de sécurité liées à la cohabitation avec le chantier. Les détails entourant la mise en place du quai unique seront communiqués plus tard.

Pourquoi avoir choisi le 25 mars pour faire ces changements d'horaire ?

COMMUNIQUÉ

Ces changements concordent avec les dates de changements d'horaire des réseaux de la STM, de la STL et d'exo. En effectuant nos changements à cette date, nous nous assurons de maintenir la synchronisation entre le réseau de trains d'exo et les réseaux d'autobus des transporteurs publics de la région métropolitaine.

À quel moment les mesures d'atténuation pour 2020, date à laquelle le tunnel Mont-Royal sera fermé, seront-elles communiquées ?

C'est un immense défi pour l'ensemble des partenaires de mettre en place un réseau de transport transitoire impliquant toutes les sociétés de transport de la région métropolitaine. L'ensemble des partenaires est à finaliser les mesures à haut niveau qui seront annoncées dans les prochains jours.

À propos d'exo

Depuis le 1^{er} juin 2017, exo exploite les services de transport collectif réguliers par trains et autobus, ainsi que le transport adapté pour les personnes handicapées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal qui couvre 82 municipalités, de la communauté de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme. Le réseau d'exo compte 6 lignes de trains, 62 gares, quelque 237 lignes d'autobus et 52 de taxibus, 71 stationnements incitatifs offrant 27 500 places ainsi que 3 500 places pour vélo. Exo est le deuxième plus grand exploitant de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. En 2017, il a assuré près de 45 millions de déplacements : 20 millions par train, 24 millions par autobus et 675 000 en transport adapté.

exo.quebec

-30-

Informations aux médias :

exo

Louis-André Bertrand
Conseiller – Relations médias
Tél. : 514 287-2464, poste 4057
medias@exo.quebec

Réseau express métropolitain

Jean-Vincent Lacroix
Directeur, Relations avec les médias
Tél. : 514 847-2896
jlacroix@rem.info

Autorité régionale de transport métropolitain

Simon Charbonneau
Conseiller, Affaires publiques et relations médias
514 409-2786, poste 7408
scharbonneau@artm.quebec

Pièce I-23

 jeudi, 28 février 2019

Montréal, le 28 février 2019 – La ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, Mme Chantal Rouleau, la ministre responsable des Affaires autochtones et ministre responsable de la région des Laurentides, Mme Sylvie D'Amours, le directeur général de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), M. Paul Côté, et le directeur exécutif, Affaires corporatives et développement de CDPQ Infra, M. Harout Chitilian, ont présenté la stratégie d'atténuation des travaux du Réseau express métropolitain (REM) visant à offrir des solutions spécifiques aux usagers touchés par le déploiement du plus important chantier en transport collectif au Québec depuis les 50 dernières années.

Pour permettre la construction du REM, une collaboration métropolitaine sans précédent a réuni tous les acteurs de la mobilité. Le ministère des Transports, le REM, l'ARTM et tous les organismes publics de transport en commun (OPTC) ont travaillé d'arrache-pied afin de développer un réseau de transport transitoire proposant des solutions particulières pour les usagers concernés.

Afin de répondre aux demandes des usagers, ces mesures visent à offrir un service fiable, comprenant le moins de correspondances possible et un temps de parcours compétitif à la voiture. L'orientation retenue : mettre en place rapidement des mesures préférentielles pour bus (voies réservées en site propre, voies réservées sur accotement, feux prioritaires, etc.) avec des liaisons efficaces vers la station de métro Radisson (ligne verte) pour les usagers de la ligne Mascouche et la station Côte-Vertu (ligne orange) pour les usagers de la ligne Deux-Montagnes.

Afin d'assurer la mise en place de ce réseau transitoire d'atténuation, le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec investiront près de 200 millions de dollars pour financer ces mesures qui seront en vigueur dès 2020 jusqu'à la pleine exploitation du REM à la fin de 2023.

Rappelons que, à compter de janvier 2020, les trains de la ligne Mascouche s'arrêteront à la gare Ahuntsic, tandis que ceux provenant de Deux-Montagnes termineront leur parcours à la gare Bois-Franc. Une deuxième étape est prévue à l'été 2021, alors que les navettes ferroviaires sur l'axe Deux-Montagnes seront hors service. Ces entraves importantes permettront la transformation complète de la ligne Deux-Montagnes en métro léger et automatisé, ce qui augmentera de façon importante sa capacité tout en offrant un service rapide, fréquent et mieux connecté au réseau de transport collectif métropolitain.

En plus des mesures préférentielles pour bus, des mesures d'atténuation tarifaires sont prévues pour soutenir la clientèle qui subira une baisse de service. Un volet portant sur le covoiturage fera aussi l'objet d'une attention particulière.

D'autres mesures hors transport collectif seront déployées, dont un volet employeur où l'accent sera mis sur des moyens pour mettre en œuvre des changements d'habitudes de travail. Le télétravail et la flexibilité des horaires en sont des exemples.

Citations :

« Votre gouvernement est conscient des changements d'habitude de déplacement que vivront les usagers des lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche et des inquiétudes que cela soulève. Aujourd'hui, je veux les rassurer et leur confirmer que rien n'a été laissé au hasard et que toutes les mesures d'atténuation requises seront en vigueur dès 2020 pour les accompagner. Considérant la situation exceptionnelle occasionnée par la mise en œuvre du REM sur la couronne nord et à Laval, un bureau de pilotage a été créé pour mettre à profit l'expertise et la connaissance du milieu des élus locaux à la planification et au suivi de la réalisation des mesures d'atténuation du REM. Rappelons que, avec le REM, la région métropolitaine de Montréal entrera dans une nouvelle ère en matière de transport collectif et de mobilité durable. Ce projet ambitieux et novateur offrira une flexibilité et une mobilité accrues à tous les usagers des transports collectifs. »

Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal

« Le réseau transitoire d'atténuation permettra d'assurer adéquatement les 8 000 déplacements qui se font quotidiennement sur la ligne de trains de banlieue de Mascouche. Bien que les utilisateurs de cette ligne auront une correspondance à effectuer, il n'en demeure pas moins que les solutions proposées permettront de

limiter les temps de déplacement. Je tiens à souligner l'excellente collaboration des différents acteurs, STM, STL, RTL, ARTM, REM, MTQ et exo, sans laquelle il aurait été impossible d'élaborer cette stratégie. »

Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie et de l'Innovation et ministre responsable de la région de Lanaudière

« Il y a plus de 30 000 déplacements quotidiens sur la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes. Une planification rigoureuse sera nécessaire pour assurer les déplacements de ces usagers, et c'est pourquoi il y a cette mobilisation exceptionnelle de tous les acteurs pour offrir des solutions concrètes dès 2020. Je suis satisfaite de constater que le gouvernement investit les sommes nécessaires à la réalisation des mesures d'atténuation. »

Sylvie D'Amours, ministre responsable des Affaires autochtones et ministre responsable de la région des Laurentides

« Dès l'annonce du chantier du REM, l'ARTM a regroupé l'expertise des partenaires de la mobilité et coordonné leurs efforts pour arriver à élaborer des mesures d'atténuation tarifaire et le maintien de services de transport collectif efficaces vers le centre-ville. Nous souhaitons inciter les usagers à continuer d'utiliser les services de transport collectif mis à leur disposition tout en étant conscients que leurs habitudes de transport seront chamboulées. »

Paul Côté, directeur général de l'Autorité régionale de transport métropolitain

« Le REM est un projet fédérateur qui transformera la façon de se déplacer au cœur de Montréal et de ses couronnes. Pour assurer sa réalisation, il faut proposer des solutions spécifiques aux usagers du transport collectif dont le quotidien sera affecté. La mobilisation de tous les acteurs de la mobilité était requise pour développer et déployer, dès 2020, des mesures propres à chacun des secteurs concernés. Nous remercions tous nos partenaires pour la collaboration en continu. C'est avec de tels efforts collectifs que nous passerons à travers le calendrier de réalisation du REM, le plus important projet en transport collectif depuis 50 ans. »

Harout Chitilian, directeur exécutif, Affaires corporatives et développement de CDPQ Infra

Faits saillants :

- Principes guidant la stratégie d'atténuation des travaux du REM pour la période 2019-2023 :
 - renforcer les services actuels;
 - déployer des mesures préférentielles pour bus (MPB) afin d'améliorer la fiabilité des temps de parcours des autobus, notamment sur le réseau autoroutier;
 - favoriser la convergence de trajets vers les stations de métro, les lignes de bus à haute fréquence ou les stations du REM dès sa mise en service;
 - privilégier les mesures qui offrent le temps de parcours le plus court et le moins de correspondances.
- Étapes vers la mise en place du réseau transitoire d'atténuation :
 - 2018 : Conception de la stratégie d'atténuation.
 - 2019 : Planification et annonce des mesures détaillées.
 - 2020 : Implantation des mesures et suivi en continu.
- Grands chantiers de collaboration métropolitaine pour définir le réseau transitoire proposé :
 - comité technique pour analyser les voies réservées à prioriser dans la région métropolitaine;
 - groupe de travail avec les usagers des lignes concernées et l'organisme Trajectoire Québec;
 - tables de discussion auprès des municipalités et arrondissements afin d'arrimer les mesures étudiées;

- forum pour déterminer des mesures complémentaires au transport collectif sur le plan de la mobilité, du mode de vie et des horaires de travail des usagers concernés (covoiturage, télétravail, flexibilité des horaires, etc.).
- Bureau de pilotage des mesures d'atténuation du REM Laval-Basses-Laurentides.
- Information aux citoyens sous la bannière de Mobilité Montréal en collaboration avec les partenaires de transport collectif, du REM et de l'ARTM.

Liens connexes :

Ministère des Transports : [Transports.gouv.qc.ca](https://www.transports.gouv.qc.ca) >

Réseau express métropolitain : [Rem.info](https://rem.info) >

Autorité régionale de transport métropolitain : [artm.quebec](https://artm.quebec.ca) >

Présentation >

Fiches techniques pour chacun des secteurs >

Présentation  (version anglaise)

Fiches techniques pour chacun des secteurs > (version anglaise)

- 30 -

Sources :

Camille Lambert-Chan

Attachée de presse

Cabinet de la ministre déléguée aux Transports

et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal

Tél. : 418 558-8329

Réseau express métropolitain

Jean-Vincent Lacroix

Directeur, Relations avec les médias

Tél. : 514 847-2896

jvlacroix@rem.info

Autorité régionale de transport métropolitain

Simon Charbonneau

Conseiller, Affaires publiques et relations médias

Tél. : 514 409-2786, poste 7408

[scharbonneau@artm.quebec](mailto:scharbonneau@artm.quebec.ca)

Pour information :

Relations avec les médias

Direction des communications

Ministère des Transports

Montréal : 514 873-5600

12/04/2019

Exo - Construction du REM : investissement de près de 200 M\$ pour les mesures d'atténuation

Québec : 418 644-4444

Sans frais : 1 866 341-5724

[Retour à la liste](#)

[Confidentialité](#) | [Conditions d'utilisation](#) | [Accès employés](#)

©2019 exo, Tous droits réservés. Le nom « exo » est une marque officielle déposée par le Réseau de transport métropolitain en vertu du sous-alinéa 9(1)(n)(iii) de la *Loi sur les marques de commerce* (L.R.C. (1985), ch. T-13).

Version: 2.1.0.31

Pièce I-24

 jeudi, 28 mars 2019

Montréal, le 28 mars 2019 – Le Programme des immobilisations (PDI) 2019-2028 d'exo, déposé pour fins d'approbation le 5 février 2019 devant la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a été approuvé jeudi dernier par le conseil de la CMM.

Les investissements en immobilisations inscrites au PDI 2019-2028 s'élèvent à plus de 1,6 milliard de dollars et s'articulent principalement autour du maintien des actifs, de la continuité des projets amorcés et de projets d'amélioration d'infrastructures, afin de bien servir nos clients. Pour l'année 2019 exclusivement, des immobilisations d'une valeur de 477 millions de dollars sont prévues.

« Ce programme tient compte à la fois des besoins prioritaires de notre réseau d'autobus, de trains et de transport adapté, et de nos capacités financière et organisationnelle, a indiqué Sylvain Yelle, directeur général d'exo. Assorti d'un Plan de maintien des actifs qui offre une projection des investissements requis à court et moyen termes, ce programme permet la consolidation du réseau en assurant sa fiabilité et sa pérennité. »

Le développement de mesures préférentielles pour autobus, l'acquisition de nouvelles voitures ferroviaires et locomotives, le déploiement du système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs Chrono, le maintien des actifs et la mise aux normes des quais existants en matière d'accessibilité constituent les principales immobilisations d'exo pour les 10 prochaines années.

Pour financer son Programme des immobilisations, exo bénéficie de différentes sources de financement provincial et fédéral qui proviennent de plusieurs programmes d'aide financière aux immobilisations, dont le Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun du ministère des Transports, de la Société de financement des infrastructures locales du Québec, du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

À propos d'exo

Depuis le 1er juin 2017, exo exploite les services de transport collectif réguliers par trains et autobus, ainsi que le transport adapté pour les personnes handicapées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal qui couvre 82 municipalités, de la communauté de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme. Le réseau d'exo compte 6 lignes de trains, 62 gares, quelque 237 lignes d'autobus et 52 de taxibus, 71 stationnements incitatifs offrant 27 500 places ainsi que 3 500 places pour vélo. Exo est le deuxième plus grand exploitant de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. En 2017, il a assuré près de 45 millions de déplacements : 20 millions par train, 24 millions par autobus et 675 000 en transport adapté.

-30-

Informations aux médias :

Louis-André Bertrand
Conseiller – Relations médias
Tél. : 514 287-2464, poste 4057
medias@exo.quebec

[Retour à la liste](#)

[Confidentialité](#) | [Conditions d'utilisation](#) | [Accès employés](#)

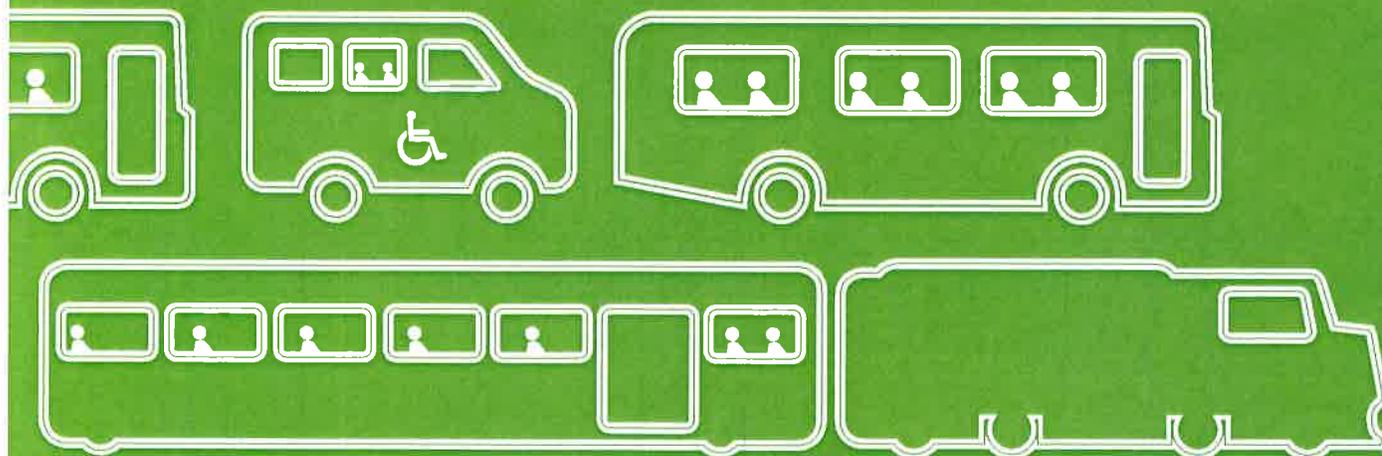
©2019 exo, Tous droits réservés. Le nom « exo » est une marque officielle déposée par le Réseau de transport métropolitain en vertu du sous-alinéa 9(1)(n)(iii) de la *Loi sur les marques de commerce* (L.R.C. (1985), ch. T-13).

Version: 2.1.0.31

Pièce I-25

Rapport annuel 2017

du 1^{er} juin au 31 décembre 2017



Réseau de transport
métropolitain



Notre mission

Nous transportons les gens avec efficacité et convivialité.

Qu'il s'agisse du réseau d'autobus, de trains ou de transport adapté, nous avons à cœur d'offrir à tous nos clients, qu'ils soient des utilisateurs réguliers, occasionnels, à mobilité réduite ou encore en visite dans la région métropolitaine de Montréal, des déplacements quotidiens qui soient rapides et fiables, tout en étant intégrés et agréables.



Notre vision

Nous visons l'excellence du service par la proactivité, l'innovation et la flexibilité.

Nous nous appliquons quotidiennement à aller au-devant des besoins de nos clients et avons le souci de nous adapter à leur réalité tout en maintenant une expérience de transport efficace et conviviale.



Nos valeurs

Collaboration – Innovation – Excellence – Engagement – Respect

Nous incarnons ces valeurs autant entre nous, employés du Réseau de transport métropolitain (RTM), qu'avec nos partenaires et nos clients, et ce, en mettant le développement durable au cœur de nos actions.

Sommaire

Mot des dirigeants

2017 : une année de transition et de mise en place du RTM	4
Le Réseau de transport métropolitain en action	7

Faits saillants

1^{er} juin 2017 : création du RTM et jour 1 de la nouvelle gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal	10
Portrait du RTM	11
Plan stratégique organisationnel 2018-2020	12

Les réseaux de transport collectif RTM

Nous travaillons à bien desservir nos clients répartis sur un large territoire.	14
Le réseau d'autobus du RTM	15
Le réseau de trains du RTM	18
Combiner auto et transport collectif	20
Plan de développement de l'accessibilité du réseau 2018-2022	21
Le transport adapté	22
Les indicateurs de performance 2017	23

Une approche axée client

Nous travaillons à simplifier la vie des gens dans leurs déplacements.	24
Connexion client	25
Chrono	26
Des offres tarifaires qui fidélisent les clients	27

Gouvernance

Nous travaillons à bâtir une organisation performante.	28
Le conseil d'administration	29
L'équipe de direction	42
Ressources humaines et Communication interne	44

Finances

États financiers	46
------------------	----

2017

une année de transition et de mise en place du Réseau de transport métropolitain (RTM)



Le 19 mai 2016, l'Assemblée nationale du Québec adoptait le projet de loi n° 76 (*Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*), laquelle venait modifier la structure de gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, et prévoyait la mise en place, dès le 1^{er} juin 2017, de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et du Réseau de transport métropolitain (RTM). Ce changement de gouvernance a permis de définir une vision cohérente et à long terme du transport collectif dans la région au bénéfice des usagers et selon une approche de développement durable.

Le RTM prend désormais en charge, sur un large territoire couvrant 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ainsi que la réserve indienne de Kahnawake et la ville de Saint-Jérôme, la gestion des services de transport collectif réguliers par autobus et trains ainsi que le transport adapté, ce qui fait de lui le 2^e exploitant de transport collectif en importance dans le Grand Montréal. Il rallie et bénéficie de l'expertise des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), organismes abolis au 31 mai 2017.

Pour mener à bien la refonte de la gouvernance, le gouvernement du Québec a mis sur pied un comité de transition. Ce dernier a accompagné le conseil d'administration (CA) du RTM de décembre 2016 jusqu'au 1^{er} juin 2017, date d'entrée en vigueur de la Loi 76. Le comité de transition a accompagné le CA dans le recrutement de candidats pour les postes des trois officiers qui relèvent de ce dernier et il a conduit des études sur la politique de rémunération des employés.

Le CA du RTM, tel qu'édicté à la Loi 76, réunit des maires des couronnes nord et sud de même que des professionnels d'expérience et d'horizons divers visant ainsi une représentativité juste des parties prenantes du transport collectif.

Dès le début de 2017, le CA a approuvé divers documents, tels que le manuel de régie interne, le règlement intérieur, le code d'éthique de même que plusieurs politiques afin que la société soit parfaitement opérante au 1^{er} juin 2017. Le CA, suivant l'adoption de la politique de rémunération des employés, a procédé à la sélection et à la nomination du directeur général, du trésorier et du secrétaire général du RTM.

Le CA du RTM a par la suite mis en place les différents comités du conseil soit :

- le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines
- le comité de vérification
- le comité de suivi des projets
- le comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif
- le comité sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite (couronne nord)
- le comité sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite (couronne sud)

Le CA a assisté la direction du RTM dans l'établissement du Plan des immobilisations, du Plan stratégique organisationnel, du budget annuel; le CA a aussi participé aux travaux qui mèneront au déploiement de sa marque en 2018. En d'autres termes, l'année 2017 a exigé un effort et un dévouement importants des membres du CA; une année marquée par la transition et la mise sur pied de cette nouvelle société.

Le RTM a su en quelques mois établir une étroite collaboration avec des partenaires comme le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), la CMM, l'ARTM, les sociétés de transport collectif (Réseau de transport de Longueuil, Société de transport de Laval et Société de transport de Montréal) et les prestataires de services, ainsi que les municipalités qui sont directement concernées par l'offre de service de transport collectif sur leur territoire.

Conscient du travail qui l'attend, le CA continuera de déployer les efforts requis pour assurer le déploiement d'un organisme qui fera école dans son domaine, mais surtout d'en assumer une gouvernance responsable en support à l'innovation, à l'efficacité et dans le respect des ressources humaines et écologiques.

À titre de présidente du CA, je remercie chaleureusement les membres qui ont accepté la grande aventure d'amener le transport collectif à un autre sommet, dans le respect des règles en matière de gouvernance; les accomplissements de l'année 2017 témoignent de leur engagement. Je tiens également à remercier l'équipe de direction ainsi que tous les employés du RTM, qui travaillent quotidiennement à améliorer la qualité de vie des citoyens en déployant les efforts nécessaires pour offrir un service de transport collectif à la hauteur de leurs attentes.



Josée Bérubé

Présidente du conseil d'administration



Le Réseau de transport métropolitain en action



La mise en place d'une nouvelle organisation représente un défi de taille que relèvent avec brio notre conseil d'administration et notre équipe, l'essentiel étant d'assurer la continuité des services et leur qualité.

Dès les premières semaines d'activité du RTM, une démarche participative et inclusive a été lancée afin de solliciter la collaboration des employés dans la mise en marche d'un projet fondateur pour le RTM: le développement de notre mission, de notre vision et des valeurs qui nous animent, et ce, en conformité avec les principes du développement durable.

En seulement quelques mois, nous avons à notre actif de nombreuses réalisations qui viennent définir notre fonctionnement et prioriser nos engagements. Nous avons publié notre premier budget, qui a permis de définir les besoins

financiers liés à nos responsabilités. Nous avons livré une première édition d'un Programme des immobilisations (PDI) établi sur 10 ans. Nous avons développé notre Plan stratégique organisationnel (PSO) 2018-2020, un plan ambitieux aligné sur nos valeurs, qui nous guidera dans la mise en œuvre de notre vision à travers trois grands engagements: simplifier la vie des gens dans leurs déplacements, bâtir une organisation performante et offrir une expérience enrichissante à nos employés. Ce faisant, le RTM souhaite devenir un acteur incontournable du transport collectif dans la région, reconnu pour l'excellence de son service.

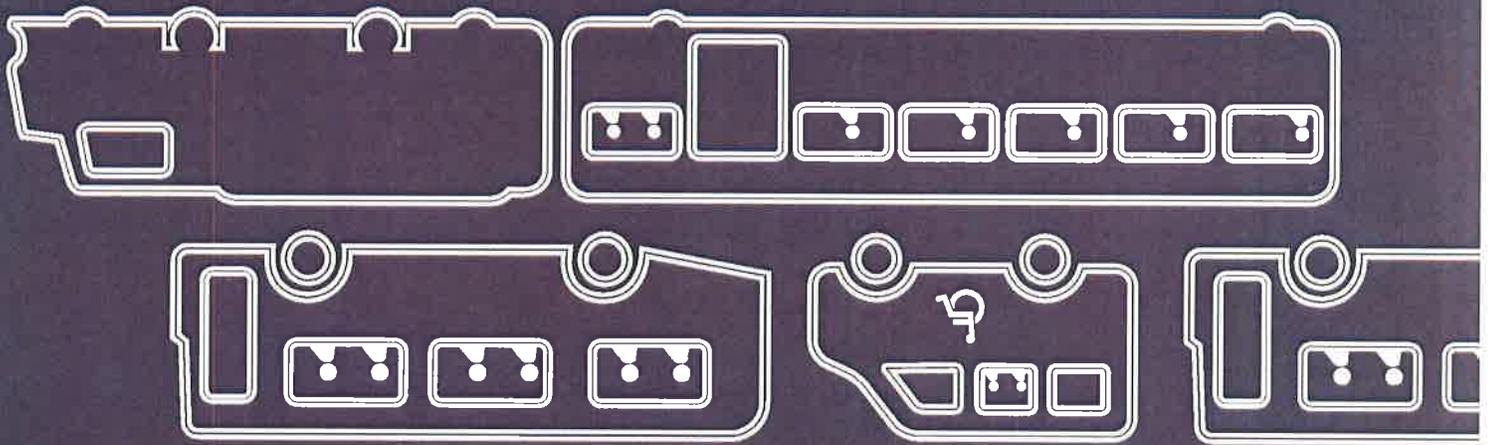
Plusieurs autres dossiers ont retenu notre attention: avec le programme de formation Connexion client, nous avons pris une orientation résolument axée sur le client qui définit de nouveaux standards de service; nous avons mis aussi beaucoup d'énergie dans la réorganisation administrative des opérations sur les couronnes nord et sud; nous avons travaillé à la définition d'un nouveau positionnement de marque qui saura être signifiant, distinctif et attachant auprès de notre clientèle. Les fondations sont donc bien établies, mais il reste encore beaucoup à faire pour bâtir l'organisation à laquelle nous aspirons.

L'année 2017 s'est conclue par un taux de ponctualité globale de 95,5% de nos trains, qui dépasse légèrement notre objectif. En mars 2018, un plan d'action sur cinq ans a été mis en œuvre pour améliorer de façon durable la fiabilité et la ponctualité du service sur chacune des lignes de trains de notre réseau.

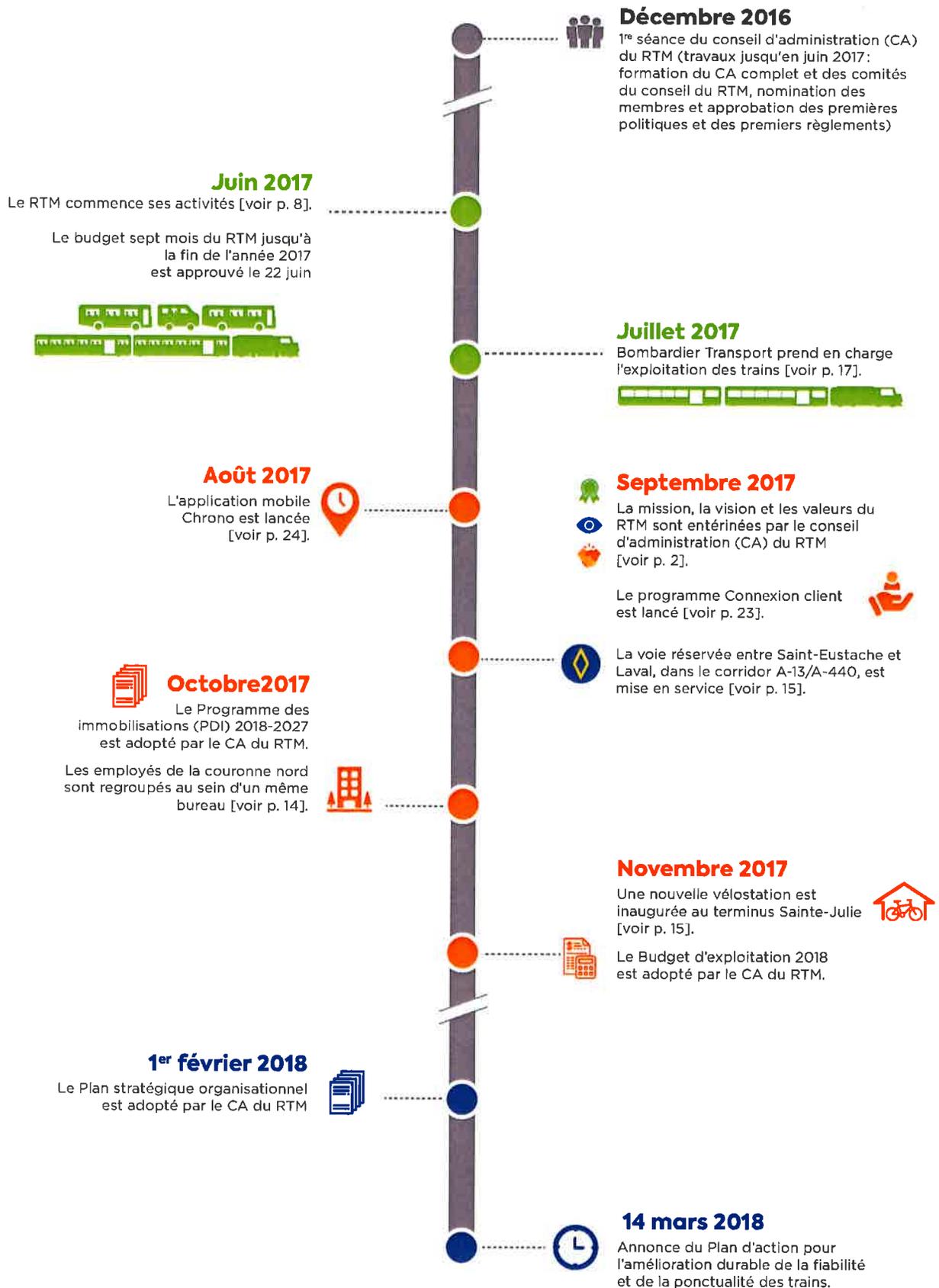
Nous tenons à remercier sincèrement l'ensemble de nos collaborateurs pour ces premiers mois d'activités du RTM. Des mois remplis de défis passionnants pour développer des services qui répondent aux attentes de nos clients et des citoyens de la grande région métropolitaine de Montréal. Je remercie plus particulièrement tous les employés qui se mobilisent chaque jour pour bâtir une nouvelle organisation de transport collectif forte et engagée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Bachant'.

Raymond Bachant
Directeur général



Faits saillants



1^{er} juin 2017

Création du RTM et jour 1 de la nouvelle gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal

Après plusieurs mois de travaux de préparation visant à assurer la transition, la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2017, et avec elle, la prise de fonction de deux nouveaux organismes: l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM).

Une simplification des structures

Axée sur les besoins du client, cette importante réforme a pour ambition d'assurer une planification optimale, un accès simplifié aux services et une meilleure cohésion entre les différents intervenants en transport collectif de la région. Ce changement de structure de gouvernance a aussi permis de réduire le nombre d'organismes de transport de 16 à 5, incluant la création de deux nouvelles organisations.

Un nouveau partage des responsabilités

L'ARTM a la responsabilité de «planifier, développer, soutenir et faire la promotion du transport collectif sur l'ensemble du territoire de la grande région métropolitaine de Montréal¹». Par des ententes spécifiques, elle délègue l'exploitation des services de transport collectif aux quatre organismes publics de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal, soit le Réseau de transport de Longueuil (RTL), le RTM, la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM).

Pour sa part, le RTM rallie l'expertise en transport collectif des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), dissous le 31 mai 2017; il exploite, sur son territoire, les services de transport collectif réguliers par autobus et trains, ainsi que le transport adapté.

Les trois autres sociétés de transport (RTL, STL et STM), quant à elles, conservent leurs mandats respectifs dans l'exploitation des services de transport collectif qu'elles assuraient jusque-là.

Palier politique



Palier stratégique



Palier opérationnel

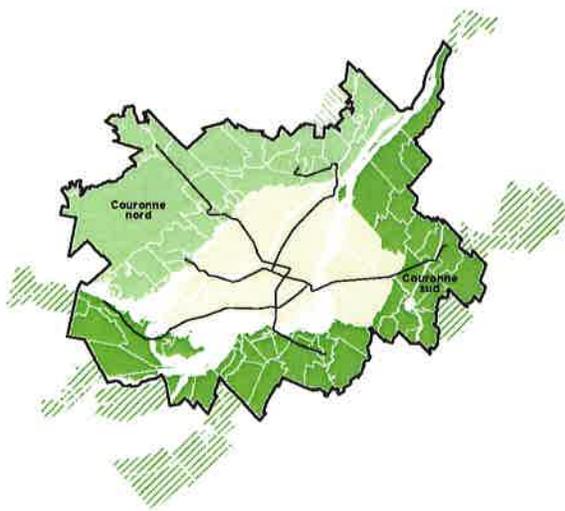


1. www.artm.quebec/a-propos-de-l-artm

Portrait du RTM

Deuxième plus important opérateur de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

Depuis le début de ses activités le 1^{er} juin 2017, le RTM prend en charge les activités de transport par autobus régulier et de transport adapté dans les couronnes nord et sud ainsi que l'exploitation des trains. Son territoire est constitué des 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la réserve indienne de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.



Autobus et taxibus

237 lignes d'autobus
52 lignes de taxibus
7 terminus¹

Trains

6 lignes de train
62 gares
234 km de voies ferrées
264 voitures
41 locomotives

Transport adapté

Offert sur l'ensemble du territoire
Service sur réservation

Stationnements incitatifs

64 stationnements
27 499 places
350 places de covoiturage
34 places avec borne électrique

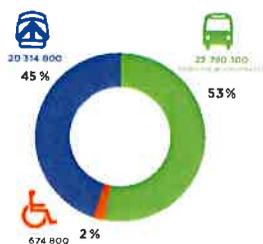
Transport actif

3 497 places pour vélo
2 vélostations

Ressources humaines

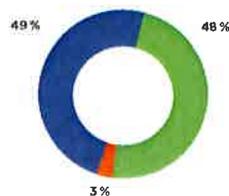
Environ 500 employés

Achalandage par service (2017)

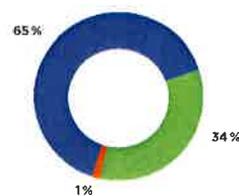


La clientèle en chiffres²

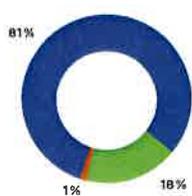
Autobus - Couronne nord



Autobus - Couronne sud



Trains



Légende : ■ Travailleurs ■ Étudiants ■ Autres

Source : Données 2017, à moins d'indications contraires.

Note : Les infrastructures nommées ici sont celles qui sont transférées au RTM selon la nouvelle loi.

- Deux terminus sont aussi confiés en délégation de gestion par l'ARTM, à savoir les terminus Centre-ville et Mansfield. Pour ses premiers mois d'activités, le RTM a cependant géré tous les actifs anciennement sous la responsabilité de l'ex-AMT.
- Les données de répartition de la clientèle proviennent des enquêtes à bord 2017 du RTM.

PLAN STRATÉGIQUE ORGANISATIONNEL 2018-2020

Viser l'excellence du service par la proactivité, l'innovation et la flexibilité

Le RTM s'est rapidement mis au travail pour définir son premier Plan stratégique organisationnel qui vient prioriser ses actions des trois prochaines années. Pour ce faire, il a adopté une approche participative et tenu au cours de l'automne 2017 une série d'entretiens et de groupes de discussion, tant auprès de sa clientèle autobus, trains et transport adapté que des membres de l'organisation et du conseil d'administration. En tout, ce sont près de 120 personnes qui ont participé à la phase de diagnostic, indispensable pour mieux comprendre les attentes des clients, le contexte dans lequel le RTM évolue et ainsi effectuer des choix stratégiques éclairés.

Établi sur un horizon de trois ans, le Plan stratégique organisationnel vient préciser les enjeux, les orientations, les axes d'intervention, les objectifs et les actions à prioriser, sans oublier les indicateurs visant à mesurer l'atteinte des objectifs déterminés. Il sera actualisé chaque année afin de suivre la progression de la transformation des transports collectifs, pour le plus grand bénéfice de nos clients et des citoyens de la région métropolitaine de Montréal.

Nos trois enjeux prioritaires

ENJEU 1

Une expérience client optimale dans un secteur en transformation

En tant que nouveau joueur dans la sphère des transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal, le RTM fait face au défi d'offrir une expérience client répondant aux critères de qualité les plus exigeants concernant les services d'autobus, de trains et de transport adapté. Pour ce faire, il doit avant toute chose cerner de près les attentes de sa clientèle et les besoins du marché.

Le secteur des transports étant en transformation en raison de l'apparition de nouvelles technologies, de l'émergence de formes de mobilité non traditionnelles et de la venue du Réseau express métropolitain (REM), le RTM s'engage à ce que l'expérience du client soit la meilleure possible dans toute cette évolution.

ENJEU 2

Une nouvelle organisation dans un contexte de transition

Dans le contexte de nouvelle gouvernance métropolitaine qui touche l'ensemble des acteurs en transports collectifs de la région, le RTM fait face au défi d'une nouvelle organisation où tout doit être mis en place rapidement. La transition amorcée depuis juin 2017 suit son cours, les fondements de l'organisation sont bien en place, mais il reste encore beaucoup de travail à faire pour assurer une performance optimale de l'organisation.

Dans le but de satisfaire au mieux les attentes de la clientèle, le RTM s'engage à s'inspirer des meilleures façons de faire.

ENJEU 3

Une équipe mobilisée dans un marché du travail concurrentiel

En matière de gestion des talents, le RTM fait face à un double défi : la rareté des ressources et une concurrence forte sur le marché du travail, notamment en raison de la vaste réorganisation des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal et des nombreux projets dans le domaine de la mobilité, tels que le REM.

En misant sur des ressources internes mobilisées, le RTM s'engage à répondre aux grands défis reliés à la création d'une nouvelle organisation et l'engagement d'une expérience client distinctive.

Nos trois orientations stratégiques

ORIENTATION 1

Simplifier la vie des gens dans leurs déplacements

Simplifier la vie des gens dans leurs déplacements deviendra la marque distinctive du RTM. Pour y arriver, il faudra faire preuve d'innovation afin que les transports collectifs deviennent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine, et que davantage de gens délaissent leur voiture pour leurs déplacements journaliers. Étant donné que personne ne connaît mieux les clients et leurs besoins que les clients eux-mêmes, une priorité sera mise sur le développement de la connaissance du marché et de la clientèle tout comme sur l'expérience concrète vécue au quotidien.

ORIENTATION 2

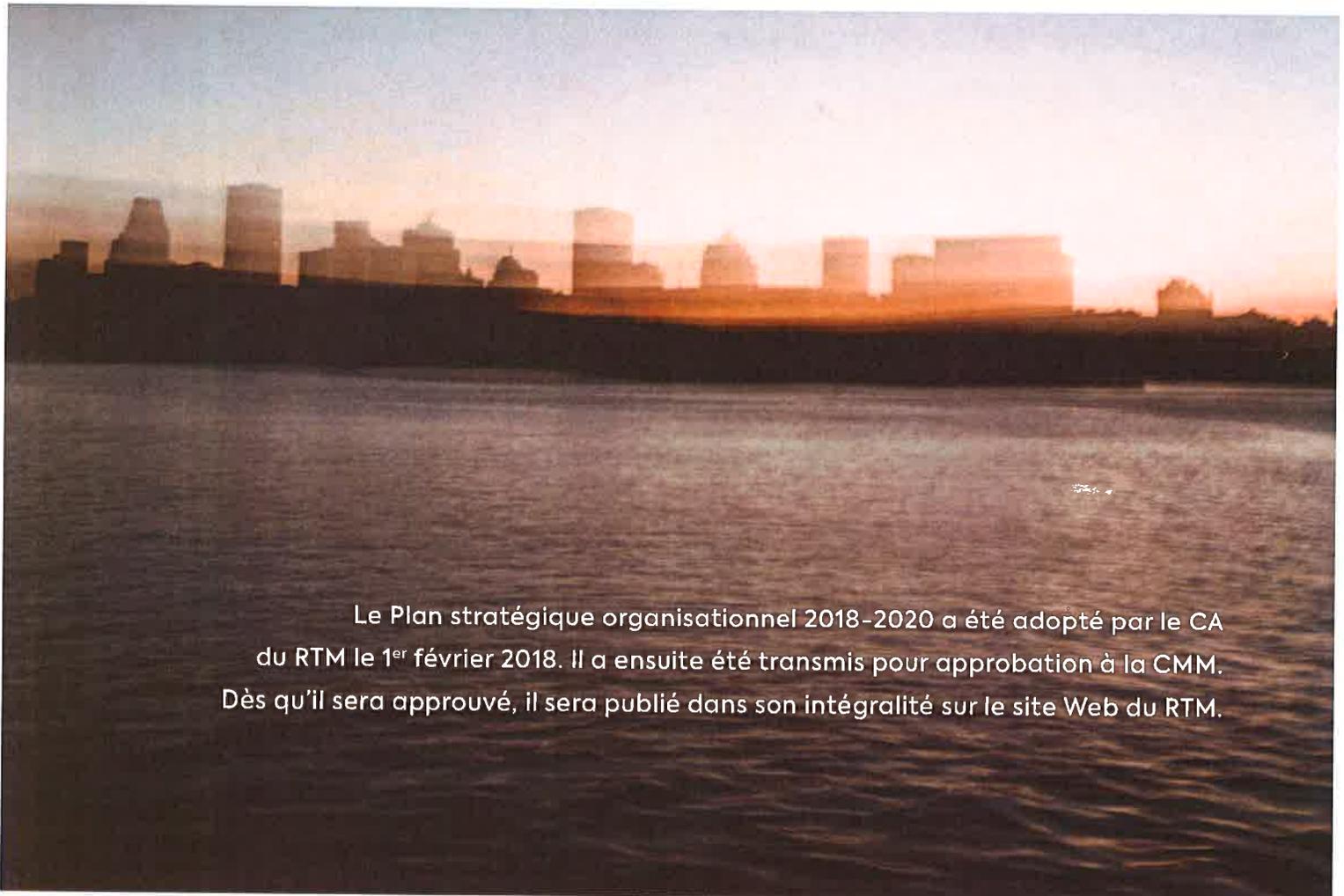
Bâtir une organisation performante

Une organisation performante amène une efficacité dans l'exécution d'un service de qualité auprès du client. Au cours des trois prochaines années, le RTM travaillera à devenir un organisme public responsable et agile, résolument axé sur sa clientèle.

ORIENTATION 3

Offrir une expérience enrichissante à nos employés

En tant qu'employeur, le RTM mise sur un milieu de travail stimulant, où les employés peuvent réaliser leur plein potentiel, ce qui rejaillira sur la qualité de l'expérience client. Pour ce faire, l'organisation mise sur l'écoute de ses employés et les encourage à faire preuve de leadership et d'initiative dans leur champ de compétences, peu importe leur niveau hiérarchique.



Le Plan stratégique organisationnel 2018-2020 a été adopté par le CA du RTM le 1^{er} février 2018. Il a ensuite été transmis pour approbation à la CMM. Dès qu'il sera approuvé, il sera publié dans son intégralité sur le site Web du RTM.

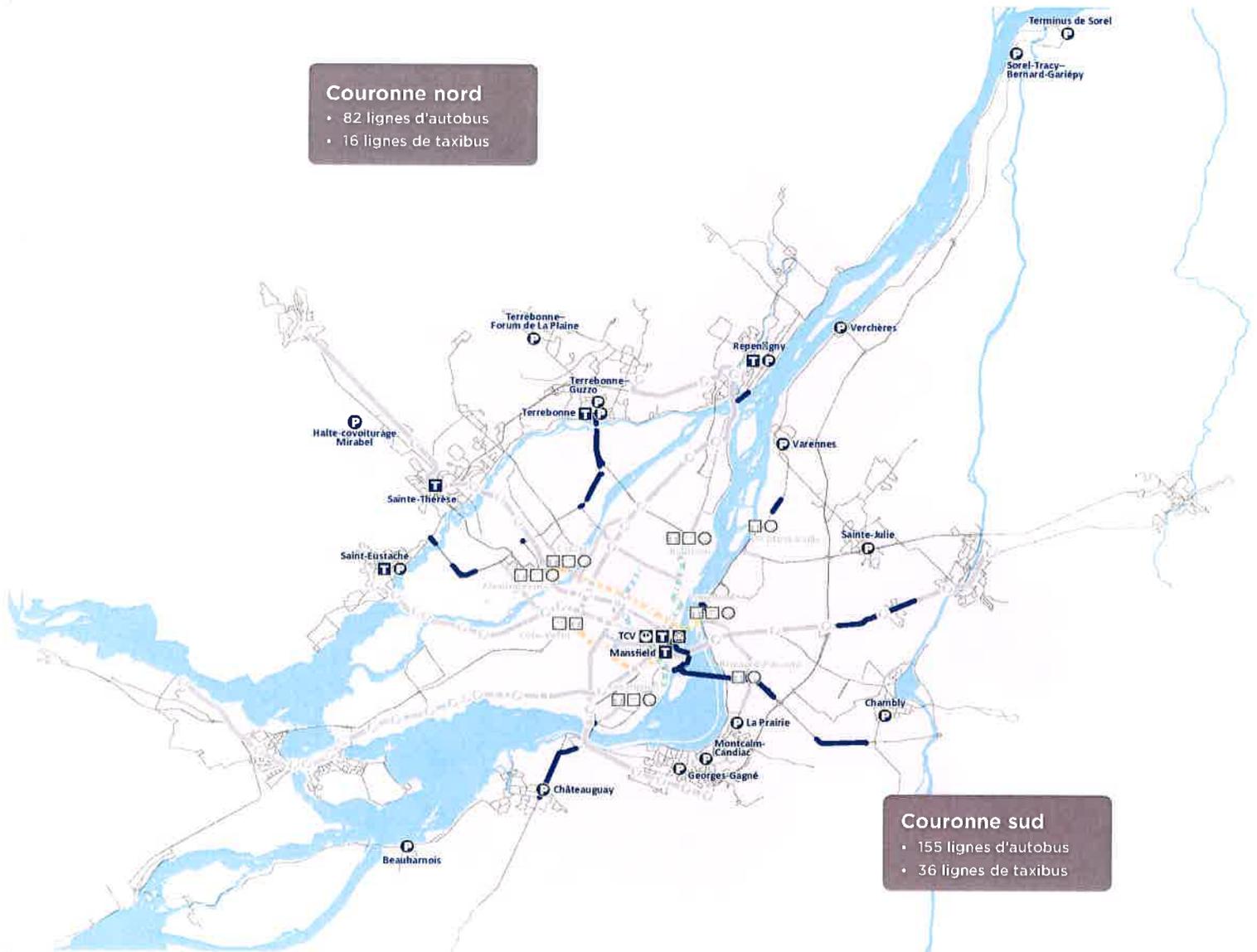
Les réseaux de transport collectif du RTM

**Nous travaillons à desservir au mieux
nos clients répartis sur un large territoire.**

L'arrivée du RTM comme nouvel acteur dans les transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal offre l'occasion de repenser l'offre de services d'autobus et de trains. L'objectif est de développer les services de transport reliant les différentes municipalités des couronnes nord et sud, tout en assurant une meilleure intégration entre les services d'autobus et de train. C'est aussi l'occasion d'améliorer l'accessibilité au réseau régulier et d'optimiser la coordination des services de transport adapté.

Le réseau d'autobus du RTM

Quelque 237 lignes d'autobus et 52 de taxibus desservent les territoires des couronnes nord et sud de la région métropolitaine de Montréal.



Légende

-  Voie réservée (propriété du RTM ou en délégation de gestion par l'ARTM)
-  Métro
-  Circuit d'autobus

-  Terminus métropolitain
-  Stationnement incitatif
-  Gare
-  Station de métro

-  Train et gare
-  Tunnel Mont-Royal

Une transition réussie

Depuis le 1^{er} juin 2017, le RTM est responsable des services d'autobus réguliers et du transport adapté jusque-là assurés entre autres par les ex-CIT. Afin de créer une nouvelle synergie, ces services ont été regroupés en deux zones naturelles, soit la couronne nord et la couronne sud.

COURONNE NORD - Un premier centre administratif, situé sur la couronne nord, est déjà en fonction depuis novembre 2017. Situé à Sainte-Thérèse, il regroupe les services des secteurs L'Assomption, Laurentides et Terrebonne-Mascouche. Il gère les services de transport collectif régulier et de transport adapté de 21 municipalités.

COURONNE SUD - Le territoire de la couronne sud regroupe 10 secteurs (Chambly-Richelieu-Carignan, Haut-Saint-Laurent, La Presqu'Île, Le Richelain, Marguerite-D'Youville, Roussillon, Sainte-Julie, Sorel-Varennnes, Sud-Ouest, Vallée du Richelieu) qui travaillent sous une direction unifiée située à McMasterville. Ainsi, à terme, le centre administratif et opérationnel de la couronne sud gèrera les services de transport collectif régulier et de transport adapté de 40 municipalités.

Étant donné l'étendue des territoires desservis, plusieurs centres de services sont conservés pour offrir les services de proximité aux clients, comme la billetterie, la prise des photos pour les cartes OPUS et le service à la clientèle.

Lumière sur...

LE SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION ET D'INFORMATION DES VOYAGEURS (SAEIV) - Après la prise en charge des services d'autobus réguliers sur les couronnes nord et sud, le RTM a décidé d'uniformiser la technologie permettant de suivre les autobus en temps réel. Ces derniers seront donc progressivement reliés à un même système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs, qui a déjà fait ses preuves pour les trains.

Ce support technologique de pointe permet en effet d'assurer un meilleur suivi des véhicules, de cumuler les données de temps de déplacement ainsi que celles d'embarquement et de débarquement des voyageurs, et, ainsi, d'évaluer plus justement les temps de parcours. Mais surtout, le système permet une communication rapide et uniforme avec l'ensemble de la clientèle du RTM.

Le système présente en outre l'avantage d'être moins coûteux sur le plan de l'exploitation et plus facile d'entretien, en plus de permettre une programmation personnalisée et uniformisée sur tout le réseau.

Le secteur Laurentides est le premier à bénéficier de cette technologie. D'ici fin 2019, il est prévu que l'ensemble des autobus circulant sur les couronnes nord et sud en soient équipés. Ce SAEIV alimente plusieurs outils de communications à la clientèle, dont l'application mobile Chrono (voir p. 24).



LE TERMINUS SAINTE-JULIE – Inauguré en 2016, le terminus Sainte-Julie a bénéficié d'améliorations en 2017, prises en charge financièrement par la Ville de Sainte-Julie.

Vélostation: Véritable stationnement intérieur pour cyclistes, la vélostation permet d'accueillir 76 vélos disposés sur des supports qui sont ainsi protégés des intempéries et entreposés dans un lieu sécuritaire. Ces places viennent s'ajouter aux 94 places sur supports à vélo extérieurs, ce qui porte à 170 le nombre d'espaces disponibles pour les cyclistes à ce terminus.

Abribus chauffants: En période hivernale, six nouveaux abribus chauffants permettent aux clients d'être à l'abri pendant qu'ils attendent leur autobus. Le système est écologique: si le thermostat enregistre une température en dessous de cinq degrés et que le détecteur de mouvement installé dans chaque abribus décèle une présence, le chauffage se déclenche; si aucun mouvement n'est détecté pendant cinq minutes, le système se met alors en veille.



Vélostation du terminus Sainte-Julie

L'OUVERTURE D'UNE VOIE RÉSERVÉE ENTRE SAINT-EUSTACHE ET LAVAL DANS LE CORRIDOR A-13/A-440

Trois nouveaux tronçons de voie réservée aux autobus ont été mis en service sur la rive droite des autoroutes 13 et 440, entre Laval et Saint-Eustache. Totalisant 3,3 km, près de 150 autobus circulent tous les jours sur ces nouvelles voies réservées, ce qui leur permet des gains de temps dans leurs trajets quotidiens. De plus, ils permettent aux autobus de contourner la congestion routière récurrente dans cette zone, tout en améliorant la fluidité et la ponctualité du service de transport collectif en période de pointe.

HEURES D'EXPLOITATION DE LA VOIE RÉSERVÉE

Pointe du matin (de 6 h à 9 h 30):

- A-13 Sud à Saint-Eustache entre le viaduc Grande-Côte et le pont Vachon
- Voie de desserte de l'A-13 Sud à Laval entre le viaduc Dagenais et la bretelle A-440 Est

Pointe de l'après-midi (de 15 h 30 à 18 h 30):

- Voie de desserte de l'A-440 Ouest, de la rue Lucien-L'Allier à la fin de la bretelle A-440 Ouest vers l'A-13 Nord

Lumière sur...

L'ACQUISITION DE VOITURES PASSAGERS À DEUX NIVEAUX - Le parc de matériel roulant du RTM est utilisé à pleine capacité. Or, beaucoup des voitures qui le composent sont âgées et doivent faire l'objet de rénovations. Le RTM ne disposant pas d'une réserve suffisante pour enlever ces voitures de la circulation pendant les travaux de réhabilitation, un appel d'offres sur invitation avait été lancé par l'AMT en janvier 2016 pour faire l'acquisition de nouvelles voitures passagers à deux niveaux. Après analyse rigoureuse des deux soumissions reçues en mars 2017, le contrat a été octroyé au plus bas soumissionnaire conforme, soit l'entreprise chinoise CRRC Tangshan Co. Ltd. La livraison de la première voiture est prévue en 2019, et la formation d'une rame complète au cours de 2020.

La flotte actuelle, en bref

VOITURES: 30 rames

- 160 voitures 3000
- 22 voitures 2000
- 24 voitures 700
- 58 voitures MR90

LOCOMOTIVES: 41

Après la réhabilitation progressive de la flotte de voitures passagers MR-90 utilisées sur la ligne Deux-Montagnes, les voitures 2000 et 3000 bénéficieront à leur tour d'un programme de réhabilitation indispensable pour assurer la qualité du service. Par ailleurs, le RTM procédera au remplacement des voitures de type 700 en circulation sur la ligne Candiac, qui arrivent en fin de vie utile.

LE TRANSFERT DE L'EXPLOITATION DES TRAINS DU CN ET DU CP À BOMBARDIER TRANSPORT -

Depuis le 1^{er} juillet 2017, Bombardier Transport exploite la flotte de trains (voitures et locomotives) du RTM. Le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) ayant signifié leur intention de cesser d'assurer l'exploitation des lignes de trains sur leurs réseaux respectifs à la fin de leur contrat, un appel d'offre international a en effet été remporté par Bombardier en 2016. Le contrat concerne également la maintenance du matériel roulant ferroviaire, déjà assurée par Bombardier Transport depuis 2010, ainsi que certains services afférents, notamment la maintenance des équipements de support et l'entretien ménager de la flotte.

La durée initiale du contrat est de huit ans, avec une option de renouvellement de deux ans. Les nouvelles équipes de train doivent appliquer les standards d'excellence de service à la clientèle du RTM. Par ailleurs, le RTM demeure lié au CN et au CP par des contrats d'accès aux voies ferrées et autres services connexes.



Combiner auto et transport collectif

LES STATIONNEMENTS INCITATIFS RTM	AUTOBUS	TRAINS	TOTAL
STATIONNEMENT Le RTM et certaines municipalités mettent à la disposition des usagers des stationnements incitatifs implantés à proximité d'un service de transport collectif. Les usagers peuvent y laisser leur voiture et poursuivre leur chemin en autobus ou en train, ou faire du covoiturage. Cette forme d'intermodalité est bénéfique pour la diminution de la congestion routière.	16	48	64
Nombre de places	6 294	21 205	27 499
STATIONNEMENT DE NUIT À l'exception des terminus Angrignon et Longueuil et des gares Cedar Park, Valois et Pointe-Claire, tous les stationnements incitatifs sont disponibles pour les usagers du transport collectif durant la nuit, sous réserve de certaines conditions.	12	44	56
Nombre de places	4 203	19 536	23 739

SERVICES AUX STATIONNEMENTS INCITATIFS (confiés par l'ARTM en délégation de gestion au RTM)	AUTOBUS	TRAINS	TOTAL
COVOITURAGE Ce service en ligne permet de trouver facilement un ou plusieurs compagnons de route. Flexible et pratique, le programme avec vignette de covoiturage donne accès à une des places réservées dans l'un des stationnements incitatifs des organismes de transport sur le territoire de l'ARTM. Ainsi, les covoitureurs partagent les coûts reliés à l'utilisation d'un véhicule tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.	8	42	50
Nombre de places	51	299	350
STATIONNEMENT GARANTI Un service de places de stationnement garantis est en cours à titre de projet-pilote. Dans chacun des stationnements ciblés, de 10 à 20% des espaces sont tarifés. Il est possible de réserver une place sur une base mensuelle dans chacun des stationnements concernés. Une tarification journalière est aussi disponible au stationnement Cartier.	1	3	4
Nombre de places	84	462	546
CIRCUIT ÉLECTRIQUE Le RTM est partenaire d'Hydro-Québec dans ce programme, qui consiste à offrir des bornes de recharge aux véhicules électriques dans certains stationnements incitatifs. Les utilisateurs branchent leur voiture en la laissant au stationnement le matin, et la récupèrent rechargée quand ils rentrent le soir.	6	11	17
Nombre de places	12	22	34

*Données RTM seulement



Rendre nos réseaux de transport collectif plus accessibles, une responsabilité sociale partagée

Le RTM a la volonté d'accroître l'accessibilité des personnes à mobilité réduite au réseau, tant pour les infrastructures existantes que pour les nouveaux projets. Pour cadrer cet engagement, il a travaillé dès l'automne 2017 à définir son Plan de développement de l'accessibilité du réseau 2018-2022.

Publié au printemps 2018, il tiendra compte à la fois des besoins identifiés et des ressources mises à sa disposition pour concrétiser cet objectif majeur. Ce plan s'arrime à la fois au Plan stratégique organisationnel 2018-2020 et au Programme des immobilisations 2018-2027; il définit des projets concrets d'amélioration de l'accessibilité, que ce soit sur le plan des infrastructures, du matériel roulant, du service à la clientèle ou des communications. Un processus de consultation constructif auprès des milieux associatifs concernés a été effectué. En parallèle, le RTM a mis en place un comité de concertation du transport des personnes handicapées permettant de tisser des liens directs avec des membres représentatifs de ce milieu. La mise à niveau des équipements requiert des investissements publics importants, ce qui représente un véritable choix de société.

L'ENJEU DU TRANSPORT PAR AUTOBUS - La clientèle desservie par les secteurs du RTM est hétérogène: elle réside soit en banlieue, à proximité des centres urbains, soit en milieu semi-rural, soit, dans une moindre proportion, en milieu rural. La flotte d'autobus en circulation se compose actuellement de plusieurs modèles de véhicules répondant aux besoins spécifiques de chaque zone et les véhicules ne sont pas tous accessibles. Un important travail d'harmonisation doit donc être mené afin de rendre le réseau d'autobus réguliers le plus optimal possible.

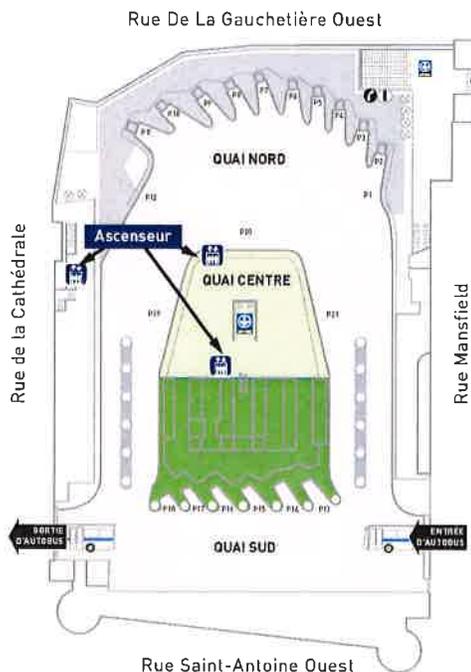
L'ENJEU DU RÉSEAU DE TRAINS - Propriétaire de seulement près d'un quart des voies ferrées qu'empruntent ses trains, le RTM doit coordonner son offre de service avec les propriétaires des voies, le CP et le CN, et tenir compte des nombreuses contraintes qu'imposent la cohabitation avec des convois de marchandises. Il doit aussi prendre en compte les règles d'opérations des transporteurs ferroviaires, les règles de sécurité édictées par diverses autorités législatives, les technologies disponibles et autorisées dans ses projets d'amélioration de l'accessibilité du matériel roulant et des infrastructures liées aux trains de passagers.

Lumière sur...

L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ AU TERMINUS CENTRE-VILLE - L'année 2017 a marqué le coup d'envoi de la construction de trois ascenseurs dans le bâtiment abritant le terminus Centre-ville, ce qui permettra aux personnes à mobilité réduite de circuler de façon autonome entre la station de métro Bonaventure, le terminus Centre-ville et la rue De La Gauchetière:

- un premier ascenseur reliera le rez-de-chaussée du 1000, De La Gauchetière au quai nord du terminus
- un second ascenseur reliera les quais centre et sud du terminus au rez-de-chaussée du 1000, De La Gauchetière
- un troisième ascenseur reliera le niveau mezzanine du métro Bonaventure aux quais centre et sud du terminus

Les travaux se termineront à l'hiver 2019.



Le transport adapté

Le RTM est responsable des services de transport adapté pour les personnes handicapées, actuellement offert sur l'ensemble du territoire des couronnes nord et sud. En fonction du secteur où elles résident, ces personnes peuvent effectuer leurs déplacements locaux et métropolitains en transport adapté. Différents types de véhicules sont utilisés afin de répondre aux besoins de cette clientèle variée. Ces véhicules sont conduits par des chauffeurs qualifiés et soucieux du confort et de la sécurité de leurs clients.



Le RTM planifie l'ensemble des déplacements des clients, même s'ils sont faits à l'extérieur du territoire desservi. Quatre formules de déplacements sont possibles :

- **déplacement direct**: le client est conduit directement à sa destination
- **déplacement par échange**: un autre organisme prend en charge le trajet du client
- **déplacement par correspondance**: le client est conduit à un point de correspondance et un autre organisme assure le reste du trajet
- **déplacement secondaire**: une fois à destination, le client peut se prévaloir, pendant la journée, des services de l'organisme de transport qui dessert le territoire de la destination. Pour se faire, il doit faire appel à son organisme de Transport adapté en amont qui se chargera de coordonner le service.

Il est prévu à terme de développer et d'uniformiser l'offre de service sur tout le territoire tout en optimisant le processus de réservation.

Lumière sur...

L'IMPLANTATION D'UN NOUVEAU LOGICIEL DE GESTION DU TRANSPORT ADAPTÉ - Afin d'assurer un service de qualité et de faire face aux défis de la croissance des déplacements en transport adapté, le RTM a fait l'acquisition d'un logiciel de gestion du transport adapté. Déployé progressivement en mars 2018, il sera tout d'abord utilisé pour la gestion des services sur la couronne nord pour ensuite être déployé dans tous les secteurs du RTM vers la fin 2019.

La solution Hastus On Demand (HoD) est un logiciel spécialisé dans la répartition du transport adapté. Ce logiciel est implanté et éprouvé dans la majorité des sociétés de transport du Québec et ailleurs dans le monde.

Grâce à cette innovation technologique, l'expérience des clients sera plus conviviale. À mesure qu'HoD sera déployé, de nouvelles fonctionnalités seront offertes. Par exemple, les usagers seront libres de faire leurs demandes de déplacement directement en ligne au moment qui leur convient. Ils recevront également des rappels automatisés et des avertissements les informant de l'arrivée imminente de leur transport.

Sur le plan de la gestion, cet outil informatique permet d'optimiser l'utilisation des véhicules (taxis, taxis adaptés et minibus adaptés), ce qui permettra d'absorber les hausses d'achalandage et de mieux contrôler les coûts d'opération.

Les indicateurs de performance 2017

Réseau de trains

En bref	Gares	Stationnements incitatifs						Achalandage (passagers train)	
		 2017	 2017	 2017	 2017	 2017	 2017	Résultats 2017	Variation 2017/2016
Lignes									
Deux-Montagnes	12	8	382	185	8	579	5964	7 758 700	2,3%
Vaudreuil-Hudson	18	14	-	18	-	741	3278	4 052 200	6,8%
Saint-Jérôme	10+3	7	80	27	8	498	3529	3 223 800	4,4%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	-	24	6	376	3538	2 252 900	-0,7%
Candiac	6+3	5	-	17	-	196	1772	1 204 700	7,0%
Mascouche	10+3	8	-	28	-	418	3124	1 822 500	10,4%
Total	62	48	462	299	22	2808	21205	20 314 800	4,1%

 Stationnement  \$ (projet-pilote)  Covoiturage  Borne électrique  Vélo  Automobile

Réseau de transport métropolitain par autobus

Achalandage du réseau d'autobus*	Offres de service		Achalandage (passagers autobus)	
	Ligne bus	Taxi bus	Résultats 2017	Variation 2017/2016
Couronne nord				
Secteur L'Assomption	13	2	2 390 900	
Secteur Laurentides	36	9	6 001 000	
Secteur Terrebonne-Mascouche	33	5	3 820 600	
Sous-total couronne nord	82	16	12 212 500	
Couronne sud				
Secteur Chambly-Richelieu-Carignan	16	9	1 318 600	
Secteur Haut Saint-Laurent	1	0	205 900	
Secteur Le Richelain	22	10	1 860 400	Données non disponibles
Secteur La Presqu'île	26	0	862 300	
Secteur Roussillon	16	5	1 287 900	
Secteur Sainte-Julie	12	3	722 800	
Secteur Sorel-Varenes	15	1	1 280 800	
Secteur Sud-Ouest	18	3	1 888 000	
Secteur Vallée-du-Richelieu	29	5	2 150 900	
Sous-total couronne sud	155	36	11 577 600	
Total - reseau autobus	237	52	23 790 100	

* Données préliminaires

Achalandage du transport adapté	Achalandage	
	Résultats 2017	Variation 2017/2016
Couronne nord		
Secteur L'Assomption	98 700	3,1%
Secteur Laurentides	228 500	7,9%
Secteur Terrebonne-Mascouche	80 700	3,7%
Sous-total couronne nord	407 900	5,9%
Couronne sud		
Secteur Marguerite d'Youville	38 900	2,9%
Secteur Vallée Richelieu	43 100	6,9%
Secteur Handi-bus	42 800	-1,8%
Secteur Tarso	43 200	-1,4%
Secteur Transport Accès	56 700	0,0%
Secteur Transport Soleil	42 200	-1,4%
Sous-total couronne sud	266 900	0,7%
Total - transport adapté	674 800	3,8%

Une approche axée client

Nous travaillons à simplifier la vie des gens dans leurs déplacements.

En tant que nouvel exploitant de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, le RTM adopte une approche résolument axée client, qui met la qualité du service au cœur des priorités. Il veut établir une relation à long terme avec sa clientèle. Pour ce faire, il veut être à son écoute pour s'inspirer de son expérience quotidienne pour améliorer les services.

Connexion client

La relation client, au cœur des priorités.

Le programme Connexion client incarne l'engagement du RTM à mettre le client au cœur ses priorités. Il concrétise l'orientation énoncée dans les grands principes de la mission, de la vision et des valeurs dont l'entreprise s'est dotée, et s'adresse par le fait même à tous les employés.

La première phase du programme a pour cible l'**amélioration de la qualité des interactions** avec la clientèle. Elle s'adresse donc en priorité aux employés ayant une proximité avec celle-ci. En 2017, le comité Connexion client, responsable du développement du projet, a travaillé activement à plusieurs axes de cet aspect soit:

- la définition des orientations stratégiques de la vision nouvelle du service à la clientèle et les comportements associés
- la définition des mesures pour évaluer la mise en place de cette vision
- le développement et le début du déploiement d'un programme de formation s'adressant aux agents de service à la clientèle, agents de billetterie et inspecteurs.

Les ateliers adaptés aux réalités des différents intervenants avaient pour objectifs de :

- développer leurs compétences interpersonnelles
- promouvoir une culture de service à la clientèle basée sur une attitude positive
- obtenir leur engagement à offrir au quotidien une expérience de service à la clientèle uniforme et constante

Pour 2018, les activités du comité Connexion client viseront à concrétiser le virage client et engager l'ensemble de l'organisation et de ses fournisseurs opérateurs de transport collectif afin d'offrir à notre clientèle une expérience mémorable.

UN SERVICE À LA CLIENTÈLE DISPONIBLE 7 JOURS SUR 7, 363 JOURS PAR ANNÉE

- **Agents à l'écoute chaque mois: 15**
- **Appels traités: 114 332**
- **Courriels traités: 22 810**
- **Messages Twitter et réseaux sociaux: 5 422**



Chrono

L'application qui fait gagner du temps

Consulter les horaires des transports collectifs en tout temps, même pendant un déplacement. Planifier ses trajets en optimisant les correspondances. Identifier en un coup d'œil sur une carte l'emplacement des arrêts d'autobus, stations de métro et gares sur tout le territoire. Grâce à l'application Chrono, c'est maintenant possible pour plusieurs des services de transport collectif de la région. Les voyageurs se sentent désormais plus en contrôle de leurs choix.

Disponible gratuitement pour les téléphones intelligents utilisant iOS et Android, la nouvelle application Chrono a pris en août 2017 le relai de l'ancienne application AMT Chrono, qui se limitait jusque-là à l'information sur les services de trains.

Avec les nouvelles fonctionnalités qui ont été développées, c'est donc un grand pas qui a été franchi au profit de la clientèle. Une fois l'application Chrono téléchargée, et grâce à l'exploitation des données ouvertes de tous les transporteurs de la région, les voyageurs peuvent consulter les horaires prévus d'autobus, de métro et de trains, même sans connexion internet. Ils peuvent aussi visualiser sur une carte l'emplacement des arrêts d'autobus, stations de métro et gares de trains sur tout le territoire et consulter un planificateur de trajet pour déterminer le meilleur itinéraire pour les déplacements intermodaux.

S'ils sont connectés à un réseau sans fil, les clients peuvent également suivre sur une carte, en temps réel, les déplacements des autobus de la STL, des trains et des autobus du RTM (secteur Laurentides) et sous peu des autobus de la STM. Les autres services s'ajouteront graduellement. L'application met à jour la position des véhicules toutes les 10 à 15 secondes afin de permettre aux clients de visualiser le cheminement de leur véhicule de transport collectif, et ainsi de bien planifier leur trajet.

D'autres avantages s'ajoutent lorsque l'utilisateur crée un compte. Il peut programmer des favoris pour voir en un coup d'œil l'heure prévue des prochains passages à ses arrêts habituels, et ce, dès l'ouverture de l'application, tout comme recevoir des alertes personnalisées sur l'état du service de ses trajets favoris, lorsque les données sont disponibles. Il est possible de créer autant de favoris et d'alertes que désiré.



UN PARTENARIAT CONSTRUCTIF

Dès le mois de juin 2017, l'ARTM a mandaté le RTM pour finaliser la nouvelle version de l'application mobile, qui a été lancée avec succès en août. Après 4 mois seulement, la nouvelle application comptait plus de 55 000 téléchargements et plus de 10 000 comptes créés, signe qu'elle répond à un besoin bien réel des usagers. Sous le mandat de l'ARTM, qui est propriétaire de l'application, les quatre exploitants (RTL, RTM, STL, STM) fournissent les données ouvertes de leur territoire respectif et collaborent en continu à optimiser l'application Chrono.

Après 4 mois seulement, Chrono comptait plus de 55 000 téléchargements et plus de 10 000 comptes créés, signe que cette application répond à un besoin bien réel des usagers.

Un système sophistiqué alimente l'application en tout temps: Derrière l'application mobile Chrono se cache un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) intermodal sophistiqué. Ce système fait le suivi en temps réel des véhicules connectés, ce qui permet d'assurer une gestion optimale, pendant le service régulier au quotidien et en cas de perturbation ou d'incident.

Des offres tarifaires qui fidélisent les clients

Les offres tarifaires régulières

OPUS+ est un programme d'abonnement annuel aux titres de transport TRAIN, TRAM et titres locaux du RTM, du RTL et de la STL.

2016	2017	
45 074 abonnés	46 180 abonnés	+ 2,5%

OPUS+ ENTREPRISE est un programme d'abonnement annuel aux titres de transport TRAIN, TRAM et titres locaux du RTM, du RTL et de la STL, réservé aux employés des entreprises participantes. Ces entreprises sont invitées à bonifier les rabais offerts, ce qui encourage l'usage des transports collectifs pour les déplacements quotidiens vers les lieux de travail.

2016	2017	
9 000 abonnés	10 525 abonnés	+ 16,9%

L'ARTM, responsable des programmes OPUS+ et OPUS+ entreprise, en a confié la gestion au RTM.

Des mesures pour atténuer la congestion routière

Créé en 2011, Mobilité Montréal est un regroupement de partenaires et décideurs œuvrant dans le domaine des transports collectifs qui vise à atténuer, grâce à des actions concrètes, rapides et peu coûteuses, la congestion croissante induite entre autres par d'importants travaux routiers se faisant simultanément dans la région métropolitaine de Montréal. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), en tant que partenaire majeur, prend en charge les coûts de ces mesures.

Dans le cadre de Mobilité Montréal, plusieurs promotions tarifaires sous la responsabilité de l'ARTM ont été menées avec succès à titre de mesures d'atténuation à la congestion routière.

Mesures d'atténuation tarifaires			
Offres	Interventions	2017-2018	
OPUS+ 2 mois gratuits	Campagne promotionnelle (affichage, radio, journaux, bannières web, médias sociaux, distribution dans les files d'attente aux distributrices automatiques de titres, panobus, etc.)	Septembre à décembre 2017	Promotion 2017-2018 : + 6100 abonnés (2017 : + 3 023 abonnés)
OPUS+ entreprise 2 mois gratuits	Campagne promotionnelle conjointe RTM/STM ciblant les employeurs (affichage dans les cadres et ascenseurs des tours à bureaux, revue <i>Industrie et commerce</i> , <i>La Presse+</i> , bannières web, Facebook)	Novembre à décembre 2017 (poursuite jusqu'en février 2018)	Promotion 2017-2018 : + 1936 abonnés (2017 : + 711 abonnés)
OPUS à l'essai	Campagne radio faisant la promotion des interventions sur le terrain auprès des automobilistes. Suivi des inscriptions et envoi de 50 000 cartes OPUS	Octobre 2017 (relance planifiée au printemps 2018)	
Offre famille	Communication aux abonnés (infolettre)	Envoi en octobre-novembre 2017 (fin de l'offre : décembre 2017)	

Depuis le 1^{er} juin, deux mesures concernant les infrastructures et équipements ont aussi été réalisées.

Mesures d'atténuation - Infrastructures		
Lieux	Interventions	Mise en service
Gare Sainte-Rose	Réfection des quais	Juillet 2017
Voie réservée sur le pont Champlain	Prolongation des heures de fonctionnement en pointe du matin	Septembre 2017

Gouvernance

Nous travaillons à bâtir une organisation performante.

Dans le contexte de nouvelle gouvernance métropolitaine qui touche l'ensemble des acteurs en transports collectifs de la région, le RTM fait face au défi d'une nouvelle organisation. Les fondements sont bien en place, et tout est fait pour assurer une performance optimale.

Le conseil d'administration

Le conseil d'administration (CA) du RTM est formé de 15 membres, soit 8 membres choisis parmi les élus municipaux et 7 membres indépendants. Les membres ont été nommés comme suit :

- 8 membres élus, à parts égales, par les municipalités locales des couronnes nord et sud
- 5 membres indépendants par les agglomérations de Montréal (3) et de Longueuil (1) et la Ville de Laval (1)
- 2 membres indépendants par la CMM (soit un représentant des usagers du transport collectif et 1 représentant du transport adapté)

La CMM désigne en outre le président du CA parmi ces membres indépendants.

Tous les membres sont mandatés pour quatre ans, à l'exception du président, mandaté pour cinq ans.

SON MANDAT - Le CA a la responsabilité finale de la gouvernance des affaires du RTM. Il retient les services d'un directeur général, à qui il délègue la responsabilité de la gestion de l'organisation et le leadership courant. Il a la responsabilité de superviser la conduite des activités et la gestion du RTM; il doit aussi veiller à ce que toutes les questions importantes qui ont une incidence sur les activités et les affaires du RTM soient traitées. Dans l'exécution de ses fonctions, le CA est responsable de promouvoir le succès à long terme du RTM.

Ainsi, le CA a la responsabilité de prendre des décisions avec loyauté et honnêteté, dans le meilleur intérêt du RTM.

SON CODE D'ÉTHIQUE - Tel que prévu dans la loi, le CA du RTM s'est doté d'un code d'éthique lors de sa première séance, dans lequel sont notamment définis les principes d'éthique et règles générales de déontologie, les devoirs et obligations des membres eu égard aux conflits d'intérêts, et les modalités quant à l'application dudit code.

Chaque membre doit agir dans le respect du droit, avec honnêteté, loyauté, prudence, diligence, efficacité, assiduité et équité.

Relevé des présences des membres aux séances du CA du RTM en 2017	
Membres	Assiduité
Membres indépendants	
Josée Bérubé , présidente	12/12
Pierre Cardinal	11/12
Johanne Savard	12/12
Marie Elaine Farley	10/12
Pierre Fortin	12/12
Manon Caron	11/12
Marc-André LeChasseur	10/12
Membres élus représentant la couronne nord	
Jean Bouchard	11/12
Normand Grenier	10/12
Richard Perreault	8/12
Marc-André Plante ¹	-
Stéphane Berthe ²	8/12
Membres élus représentant la couronne sud	
Diane Lavoie	12/12
Suzanne Roy	10/12
Donat Serres	11/12
Bruno Tremblay ¹	-
Claude Haineault ²	11/12

1. Membres élus nommés en janvier 2018
2. Membres non réélus en novembre 2017

Les membres (en date du 26 avril 2018)

Les membres indépendants



Josée Bérubé, présidente

Architecte-urbaniste de la firme Provencher Roy et associés architectes inc.

Nommée par la Ville de Montréal le 10 novembre 2016

Désignée présidente du CA par la CMM.

Josée Bérubé est architecte-urbaniste et professionnelle accréditée LEED. Depuis 2015, elle pratique au sein de la firme Provencher Roy et associés architectes inc. Elle a à son actif plus de 30 ans d'expérience en pratique privée, dont plus de 10 ans à titre d'associée du Groupe Cardinal Hardy, premier cabinet canadien à offrir des services intégrés d'architecture, d'urbanisme, de design urbain et d'architecture de paysage. Elle a enseigné au Programme de Maîtrise de l'institut d'urbanisme de l'université de Montréal. Elle agit à titre de critiques invités dans les programmes en architecture, urbanisme et aménagement de l'UQAM et l'université de Montréal. Elle est invitée à plusieurs tables rondes traitant des sujets d'aménagement et de patrimoine. Elle participe à la réflexion visant la mise sur pied d'un programme universitaire professionnel traitant de patrimoine urbain à l'Université de Montréal. Elle siège à titre de vice-présidente au Comité Jacques-Viger, une commission visant l'orientation et l'émission d'avis concernant les projets montréalais d'importance dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, du design urbain et du développement durable. Elle est également membre du comité d'urbanisme de l'Institut de développement urbain de Montréal; elle agit à titre de conseillère auprès du président de l'Institut pour tous les sujets qui touchent le domaine de l'aménagement au centre-ville de Montréal. Membre du comité d'organisation du Sommet mondial du design qui s'est tenu à Montréal en 2017, le premier sommet international du genre qui regroupe les disciplines d'architecture, d'urbanisme, d'architecture de paysage, de design d'intérieur et de design industriel.



Pierre Cardinal

Président-fondateur d'Axel Stratégies Communication inc.
et ex-administrateur de Transport 2000 Québec

*Nommé par la CMM, à titre de représentant
des usagers du transport collectif, le 10 novembre 2016*

Pierre Cardinal est président-fondateur d'Axel Stratégies Communication inc., une firme-conseil en marketing et en communication. De 2011 à 2016, il a été président et membre du CA de Transport 2000 Québec (devenu Trajectoire Québec en 2017), un organisme qui contribue au développement global des transports collectifs ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs.



Johanne Savard

Directrice de l'Association de la Vallée du Richelieu pour la déficience intellectuelle

Nommée par la CMM, à titre de représentante des usagers du transport adapté le 10 novembre 2016.

Johanne Savard est directrice générale de l'Association de la Vallée-du-Richelieu pour la déficience intellectuelle, elle est membre de divers comités et du CA de la Corporation de développement communautaire de la Vallée-du-Richelieu et de son comité consultatif du transport adapté. Elle siège aussi depuis plus de 10 ans au comité d'admissibilité au transport adapté.

Autres conseils d'administration

Vice-présidente de Mission Divers – Cité (qui a pour mission de donner du travail aux personnes vivant avec une déficience intellectuelle, un handicap physique, un trouble du spectre de l'autisme ou un problème de santé mentale).

Vice-présidente d'Habitation Divers – Cité (qui a pour mission de bâtir des logements sociaux supervisés pour personnes vivant avec une déficience intellectuelle légère à moyenne ou un handicap physique ou trouble du spectre de l'autisme).



Marie Elaine Farley, LL. B

Présidente et chef de la direction de la Chambre de la sécurité financière et présidente du CA de BIXI Montréal

Nommée par la Ville de Montréal le 10 novembre 2016.

Marie Elaine Farley est présidente et chef de la direction de la Chambre de la sécurité financière, un organisme d'autoréglementation du secteur financier qui a pour mission d'assurer la protection du public en veillant à la formation, à la déontologie et à la discipline de près de 32 000 professionnels qui œuvrent dans le domaine des finances personnelles.

Membre du Barreau du Québec depuis plus de 20 ans, elle a acquis au fil des ans une grande connaissance du secteur financier, notamment de la distribution de produits et services financiers. Elle s'est particulièrement dédiée à la protection des consommateurs et a initié plusieurs mesures qui ont contribué à l'évolution de l'éthique et des pratiques des professionnels.

Très engagée dans sa communauté, elle préside depuis 2014 le conseil d'administration de Bixi Montréal, l'organisme qui gère le système de vélo-partage et elle siège aussi au conseil d'administration de la Fondation des maladies du cœur et de l'AVC du Canada.

Elle est récipiendaire de plusieurs distinctions. En 2017, elle a reçu le Prix Femmes d'affaires du Québec, catégorie Cadre et dirigeante. Désignée Avocate de l'année catégorie contentieux par l'Association du jeune Barreau de Montréal, elle a également été reconnue parmi «Les Incontournables» en Finances par le magazine Premières en affaires.



Pierre Fortin, CPA, CA

Associé chez Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l.

Nommé par la Ville de Montréal le 10 novembre 2016.

Associé au sein du Groupe-conseil management de Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l., Pierre Fortin est le leader du secteur municipal. Il possède plus de 25 ans d'expérience en gestion opérationnelle et financière ainsi qu'en planification stratégique. Il est membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec depuis 1991. Il est également président du conseil administration de la Fondation Claude-Brunet.



Manon Caron, ASC

Administratrice de sociétés certifiée

Nommée par la Ville de Laval le 10 novembre 2016.

Administratrice de sociétés certifiée, Manon Caron cumule plus de 30 années d'expérience à titre de directrice générale et d'administratrice au sein d'organismes des secteurs péripublic, paramunicipal et communautaire. Bachelière en histoire et diplômée en science de l'éducation, elle a siégé à de nombreux CA, dont ceux de Centraide du Grand Montréal, de la Cité de la Biotech et du Centre des services sociaux du Montréal métropolitain. Durant les 20 dernières années, elle a mis en place et dirigé la Conférence régionale des élus de Laval, le Conseil régional de développement de Laval et le Centre local de développement de Laval. Elle agit maintenant à titre de consultante en gouvernance et en développement organisationnel.



Marc-André LeChasseur, LL.B, LL.M

Associé principal, Bélanger Sauvé s.e.n.c.r.l.

Nommé par la Ville de Longueuil le 17 novembre 2016.

Marc-André LeChasseur est avocat et associé principal de la firme Bélanger Sauvé s.e.n.c.r.l. depuis plus de 20 ans. Il pratique le droit municipal et le droit immobilier et se spécialise notamment dans le conseil auprès des municipalités et leur représentation devant les tribunaux. Il est professeur adjoint en droit de l'aménagement du territoire à l'École d'urbanisme de l'Université McGill et a été chargé de cours en droit administratif à la Faculté de droit de l'Université de Sherbrooke. Il est également l'auteur de plusieurs ouvrages consacrés au droit de l'urbanisme et aux conflits d'intérêts. Ses ouvrages sont régulièrement cités par la Cour d'appel du Québec, la Cour supérieure du Québec et la Cour suprême du Canada. Il était le conseiller juridique de la Commission municipale du Québec lors de la mise en tutelle de la Ville de Laval et procureur de cette commission pour l'ensemble des plaintes en éthique et déontologie visant des élus municipaux. Il a agi comme procureur chef lors de l'enquête publique sur la mort de monsieur Alain Magloire. Il est également coroner pour le Gouvernement du Québec.

Les membres élus représentant la couronne nord



Jean Bouchard

Maire de la Ville de Mirabel

Nommé par les municipalités de la couronne nord le 9 novembre 2016.

Maire de Mirabel depuis 2013 et préfet de la MRC de Mirabel, Jean Bouchard a été conseiller municipal de 2005 à 2013, directeur général de la MRC de Thérèse-De Blainville de

2003 à 2007, et directeur adjoint de la Ville de Saint-Colomban de 2011 à 2013. Membre du CA de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), il est président et vice-président de plusieurs organismes, dont la Commission de l'aménagement et des transports, de l'Office municipal d'habitation de Mirabel, du comité consultatif agricole de la CMM; il est aussi membre de la Table des préfets des Laurentides et de la Table des préfets de la couronne nord de la CMM. Urbaniste de formation, il pratique dans le domaine municipal depuis plus de 25 ans.



Normand Grenier

Maire de la Ville de Charlemagne

Nommé par les municipalités de la couronne nord le 9 novembre 2016.

Maire de Charlemagne depuis 2002, et préfet suppléant à la MRC de L'Assomption, Normand Grenier a été conseiller municipal de 1994 à 1998.

Membre du CA de l'UMQ et vice-président du Conseil régional des élus, il préside la Commission de transport de la MRC de L'Assomption et la Commission agricole. Il est également représentant à la Table des municipalités riveraines du Saint-Laurent, à la Table de la sécurité publique de l'UMQ et à celle de la MRC de L'Assomption, et a siégé au CA de Tricentris. Il est président-directeur général de la compagnie Planchers Grenier enr. depuis 1984.



Richard Perreault

Maire de la Ville de Blainville

Nommé par les municipalités de la couronne nord le 9 novembre 2016.

Maire de Blainville depuis 2013 et préfet de la MRC de Thérèse-De Blainville depuis 2017, Richard Perreault a été également conseiller municipal à Blainville de 2005 à 2013.

Diplômé de l'UQAM en enseignement de l'éducation physique, il a été enseignant de 1984 à 2016. Il siège à différents CA de la région des Basses-Laurentides. Il est notamment vice-président de la Régie intermunicipale d'assainissement des eaux usées de Sainte-Thérèse et Blainville, délégué à la Chambre de commerce et d'industrie Thérèse-De Blainville et membre d'organismes à caractère sportif tels que le Centre d'excellence sur glace et le stade d'athlétisme Richard-Garneau.



Marc-André Plante

Maire de la Ville de Terrebonne

Nommé par les municipalités de la couronne nord le 24 janvier 2018 en remplacement de Stéphane Berthe.

Maire de la Ville de Terrebonne et préfet suppléant de la MRC Les Moulins, Marc-André Plante fut directeur général du Carrefour action municipale et

famille. Il termine une maîtrise en gestion urbaine à l'École nationale d'administration publique. Expert sur la scène nationale et internationale des enjeux de gouvernance locale en lien avec les politiques sociales, il est coauteur de trois livres sur les problématiques municipales en lien avec la famille et le vieillissement de la population. Il siège à plusieurs CA, dont celui de la CMM.

Les membres élus représentant la couronne sud



Diane Lavoie

Mairesse de la Ville de Belœil

Nommée par les municipalités de la couronne sud le 25 octobre 2016.

Mairesse de Belœil depuis 2009, et préfète de la MRC de la Vallée-du-Richelieu, Diane Lavoie a été conseillère municipale de 2003 à 2009. Diplômée du Cégep du Vieux-Montréal en technique

de l'architecture, elle a œuvré quelques années dans une firme d'architecture à Montréal. Elle est membre du comité exécutif de l'UMQ, de la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent et elle est porte-parole de la coalition pour la fluidité durable de l'autoroute 30.



Suzanne Roy

Mairesse de la Ville de Sainte-Julie

Nommée par les municipalités de la couronne sud le 25 octobre 2016.

Mairesse de la Ville de Sainte-Julie depuis 2005, et préfète de la MRC de Marguerite-d'Youville, Suzanne Roy a été conseillère municipale de 1996 à 2005. Membre de la Commission de

l'aménagement de la CMM et de l'UMQ, elle siège à de nombreux comités et conseils, dont le Fonds d'action québécois pour le développement durable, le Conseil du patronat, la Régie intermunicipale de l'eau potable Sainte-Julie, Saint-Amable, Varennes, la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent et elle est et porte-parole de la coalition pour la fluidité durable de l'autoroute 30.



Donat Serres

Maire de la Ville de La Prairie

Nommé par les municipalités de la couronne sud le 25 octobre 2016.

Maire de La Prairie depuis 2014 et vice-préfet de la MRC de Roussillon, Donat Serres a été conseiller municipal de 2005 à 2014. Ex-président du CIT Le Richelain,

il est actuellement président de la Régie d'assainissement des eaux du bassin de La Prairie, membre du CA de la Régie intermunicipale de police Roussillon, administrateur au Caucus de la Montérégie au CA de l'UMQ et porte-parole de la coalition pour la fluidité durable de l'autoroute 30.



Bruno Tremblay

Maire de la Ville de Beauharnois

Nommé en remplacement de Claude Haineault par les municipalités de la couronne sud le 25 janvier 2018.

Maire de Beauharnois depuis 2017, Bruno Tremblay a été conseiller municipal de 2005 à 2013. Il est président du Centre local

de développement Beauharnois-Salaberry, vice-président de Complexe intermunicipal de valorisation des matières organiques de Beauharnois-Salaberry et de Roussillon (BIOM) et président de la Régie intermunicipale sports et loisirs Beau-Château. Il a été conseiller syndical et a exercé la profession de technologue en automatisme chez Hydro-Québec.

Les comités

Le CA examine les dossiers soumis et les approuve sur recommandation des différents comités, en fonction de leur champ d'expertise. Ces comités sont au nombre de six :

- le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines
- le comité de vérification
- le comité de suivi des projets
- le comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif
- les deux comités des services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite pour les municipalités locales des couronnes nord et sud

Conformément à son mandat spécifique, chaque comité doit faire adopter par le CA un plan de travail annuel, élaboré notamment à partir des propositions formulées par la direction du RTM, des recommandations des membres du CA et de ses recommandations propres.

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

MANDAT : Ce comité a pour principal objectif d'aider le CA à s'acquitter de ses responsabilités en matière de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines.

GOVERNANCE : Le comité soutient le CA dans le développement d'une gouvernance fondée sur les principes d'efficacité, de transparence et d'imputabilité, lui propose l'adoption de nouvelles pratiques de gouvernance et évalue celles en vigueur. Il exerce aussi un rôle de vigie des dossiers du RTM en matière de gouvernance.

ÉTHIQUE : Le comité exerce un rôle-conseil quant à l'application et à l'interprétation du code d'éthique dans la conduite des affaires du RTM, du code d'éthique et de déontologie des membres du CA et du code d'éthique et de déontologie applicable aux dirigeants et aux employés du RTM. Il exerce aussi un rôle de vigie des dossiers du RTM en matière d'éthique.

RESSOURCES HUMAINES : Le comité suit et exerce un rôle de vigie par rapport aux principaux dossiers du RTM liés aux ressources humaines.

ACTIVITÉS :

Recommandations au conseil d'administration du RTM visant l'adoption :

- de la rémunération globale ;
- de la structure salariale 2018 ;
- du plan d'effectifs 2018 ;
- de la politique des ressources humaines ;
- du projet de « *Règlement N° 4 - Règlement concernant les normes de sécurité et de comportement des personnes dans le matériel roulant et les immeubles exploités par ou pour le RTM* » ;
- du projet de charte du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines ;
- des projets de charte des cinq (5) autres comités du conseil soit les projets de charte du comité de vérification, du comité de suivi des projets, du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif, du comité sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite (couronne nord) et du comité sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite (couronne sud).

Recommandation au conseil d'administration visant la nomination du directeur exécutif – Finances et de la trésorerie.

Comité de vérification

MANDAT: Ce comité joue un rôle essentiel dans la gouvernance financière du RTM. Sous réserve du mandat fixé par les lois applicables et le CA, il s'intéresse principalement à l'intégrité de l'information financière, à la fonction d'audit, aux états financiers, aux budgets, aux mécanismes de contrôle interne, à la gestion des risques et à la gestion optimale des ressources financières.

ACTIVITÉS:

Recommandations au conseil d'administration du RTM visant l'adoption du Budget 2018 du RTM.

Recommandations au conseil d'administration du RTM visant l'approbation:

- d'un contrat de services professionnels d'audit externe pour les exercices financiers 2017 à 2019;
- du remboursement du solde de la dette du secteur Sorel-Varennnes et du solde d'autres dettes;
- du refinancement de prêts;
- du financement – portion de coût Pointe-Saint-Charles;
- du mandat au ministre des Finances pour recevoir et ouvrir les soumissions prévues à l'article 554 de la *Loi sur les cités et villes*;
- du plan d'audit de l'auditeur externe;
- de la politique relative à la gestion des risques;
- de la politique relative à la sécurité de l'information;
- de la politique relative à la gestion des actifs;
- du programme des immobilisations 2018-2027.

Recommandations au conseil d'administration du RTM visant l'autorisation des emprunts à court et long terme reliés aux projets identifiés au programme des immobilisations 2018.

Suivi des négociations de l'entente de contractualisation entre l'Autorité régionale de transport métropolitain et le RTM.

Comité de suivi des projets

MANDAT: Ce comité joue un rôle clé dans la gouvernance contractuelle du RTM. Il s'assure du respect de la politique de gestion contractuelle adoptée par le RTM et exerce aussi un rôle de vigie par rapport aux projets majeurs du RTM.

ACTIVITÉS:

Recommandations au conseil d'administration visant l'adoption:

- de la politique relative à la gestion du portefeuille de projets;
- du projet de «*Règlement N° 5 – Règlement sur la gestion contractuelle*»;
- des grilles de pondération standardisées, pour l'application des systèmes de pondération disponibles sous la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, pour la sélection d'un soumissionnaire.

Suivi des règles d'approvisionnement.

Suivi de la politique de gestion contractuelle.

Suivi des contingences des contrats.

Recommandations au conseil d'administration visant l'approbation du programme des immobilisations 2018-2027.

Comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

MANDAT: Ce comité soutient le CA dans sa mission visant à améliorer la qualité et l'efficacité des déplacements par transport collectif des usagers sur le territoire du RTM. Il a notamment pour fonctions d'élaborer des orientations concernant la qualité des services aux usagers, incluant ceux à mobilité réduite et les usagers handicapés, de soumettre ces orientations au CA et d'en assurer le suivi.

ACTIVITÉS:

Recommandations au conseil d'administration visant l'adoption:

- de la politique en matière de sécurité;
- de la politique relative à l'utilisation de la vidéosurveillance dans les lieux publics exploités par le RTM;
- de la politique d'accessibilité universelle.

Suivi de la gestion de la qualité des services offerts aux usagers et des orientations pour le plan de qualité des services.

Revue des outils de mesure de la satisfaction et de la qualité des services.

Suivi du plan d'affaires pour le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV).

Comité sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite (couronne nord)

MANDAT: Ce comité soutient le CA dans son obligation d'assurer une prestation de services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite qui tient compte des particularités des municipalités locales de la couronne nord. Il a notamment pour fonctions de formuler des recommandations à ce sujet, incluant le plan de desserte, sur le territoire concerné.

ACTIVITÉS:

Suivi de l'organisation de la desserte pour la couronne nord.

Suivi du processus des activités et de l'organigramme du secteur des opérations autobus et du transport adapté pour la couronne nord.

Suivi des projets en cours.

Suivi de la qualité des services.

Suivi du plan sur l'accessibilité (communication, infrastructure, matériel roulant, et service à la clientèle).

Adoption du plan de travail 2018 du comité.

Comité sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite (couronne sud)

MANDAT : Ce comité soutient le CA dans son obligation d'assurer une prestation de services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite qui tient compte des particularités des municipalités locales de la couronne sud. Il a notamment pour fonctions de formuler des recommandations à ce sujet, incluant le plan de desserte, sur le territoire concerné.

ACTIVITÉS :

Suivi de l'organisation de la desserte pour la couronne sud.

Suivi du processus des activités et de l'organigramme du secteur des opérations autobus et du transport adapté pour la couronne sud.

Suivi des projets en cours.

Suivi de la qualité des services.

Suivi du plan sur l'accessibilité (communication, infrastructures, matériel roulant et service à la clientèle).

Adoption du plan de travail 2018 du comité.

Composition des comités du CA

(en date du 26 avril 2018)

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines - 5 membres

Membres élus

- Richard Perreault (couronne nord)
- Diane Lavoie (couronne sud)

Membres indépendants

- Marc-André LeChasseur (président du comité)
- Manon Caron
- Marie Elaine Farley

Comité de vérification - 3 membres

Membres élus

- Normand Grenier (couronne nord)
- *Bruno Tremblay (couronne sud), membre invité*

Membres indépendants

- Pierre Fortin (président du comité)
- Marie Elaine Farley

Comité de suivi des projets - 5 membres

Membres élus

- Marc-André Plante (couronne nord)
- Suzanne Roy (couronne sud)

Membres indépendants

- Manon Caron (présidente du comité)
- Pierre Cardinal
- Pierre Fortin

Comité chargé de la qualité des services aux usagers - 5 membres

Membres élus

- Jean Bouchard
- Donat Serres

Membres indépendants

- Pierre Cardinal (président du comité)
- Johanne Savard
- Marc-André LeChasseur

Comité couronne nord - 4 membres

Membres élus

- Richard Perreault (président du comité)
- Normand Grenier
- Jean Bouchard
- Marc-André Plante

Membres indépendants

- *Pierre Cardinal, membre invité*
- *Johanne Savard, membre invitée*

Comité couronne sud - 4 membres

Membres élus

- Suzanne Roy (présidente du comité)
- Diane Lavoie
- Donat Serres
- Bruno Tremblay

Membres indépendants

- *Pierre Cardinal, membre invité*
- *Johanne Savard, membre invitée*

Relevé des présences des membres des comités du RTM en 2017

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines	
Membres	Assiduité
Membres indépendants	
Marc-André LeChasseur	8/8
Marie Elaine Farley	8/8
Manon Caron	8/8
Membres élus représentant la couronne nord	
Stéphane Berthe ¹	3/8
Membres élus représentant la couronne sud	
Claude Haineault ¹	5/8

Comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif	
Membres	Assiduité
Membres indépendants	
Pierre Cardinal	5/5
Marc-André LeChasseur	3/5
Johanne Savard	5/5
Membres élus représentant la couronne nord	
Jean Bouchard	3/5
Membres élus représentant la couronne sud	
Donat Serres	5/5

Comité de vérification	
Membres	Assiduité
Membres indépendants	
Pierre Fortin	6/6
Marie Elaine Farley	6/6
Membres élus représentant la couronne nord	
Normand Grenier	3/6
Membres élus représentant la couronne sud	
Diane Lavoie	6/6

Comité couronne nord	
Membres	Assiduité
Membres élus représentant la couronne nord	
Richard Perreault	4/4
Jean Bouchard	4/4
Normand Grenier	3/4
Stéphane Berthe ¹	4/4

Comité de suivi des projets	
Membres	Assiduité
Membres indépendants	
Manon Caron	4/4
Pierre Cardinal	4/4
Pierre Fortin	2/4
Membres élus représentant la couronne nord	
Richard Perreault	2/4
Membres élus représentant la couronne sud	
Suzanne Roy	3/4

Comité couronne sud	
Membres	Assiduité
Membres élus représentant la couronne sud	
Suzanne Roy	7/7
Diane Lavoie	7/7
Donat Serres	7/7
Claude Haineault ¹	7/7

¹ Membres non réélus en novembre 2017

Renseignements sur la rémunération des membres du CA

La rémunération des membres du CA du RTM est composée d'une rémunération forfaitaire annuelle de même que d'une allocation de présence pour chaque séance.

RÉMUNÉRATION FORFAITAIRE ANNUELLE - Chaque membre reçoit une rémunération forfaitaire annuelle pour les fonctions qu'il occupe.

Fonctions	Rémunération forfaitaire annuelle
Président du conseil	30 000 \$
Président de comité	13 000 \$
Autre membre	10 000 \$

Allocation de présence - Chaque membre reçoit une allocation de présence, soit un montant de 500 \$ à titre de jeton de présence pour chaque séance du CA et des comités dont il est membre, comportant quorum, et à laquelle il assiste.



Raymond Bachant
Directeur général

L'équipe de direction



Nancy Fréchette
Directrice exécutive,
Opérations



Erin Geldard
Directrice exécutive,
Approvisionnement
et gestion immobilière



Martine Guimond
Secrétaire générale par intérim
et Directrice, Affaires
corporatives*



Manon Lacourse
Directrice exécutive,
Communication et affaires publiques



Benoît Lavigne
Directeur exécutif,
Performance et expérience client



Tim Marinier
Directeur exécutif,
Ingénierie et construction



Mathieu Massé
Directeur exécutif,
Ressources humaines



Véronique Mauffette
Directrice exécutive par intérim,
Affaires juridiques*



Gilline Pageau
Directrice exécutive, Planification
stratégique et transformation



Alain Parenteau
Directeur exécutif,
Finances et trésorerie



Robert Trépanier
Directeur exécutif par intérim,
Technologies de l'information
et systèmes de transport
intelligents (TI/STI)



Sylvain Yelle
Directeur exécutif, Opérations
autobus et transport adapté

* Un processus de recrutement est en cours pour combler le poste de Secrétaire général et Directeur exécutif, Affaires corporatives et juridiques.

(membres en date du 26 avril 2018)

Ressources humaines

En date du 31 décembre 2017, l'équipe du RTM était composée de l'équivalent de 492 employés à temps complet. La mise en place du nouveau RTM représente une opportunité de se doter d'expertises alignées avec les besoins, la mission, la vision et les valeurs de cette nouvelle organisation, et ce, à tous les niveaux. L'équipe, ainsi formée de l'alliance des employés de l'ex-AMT et des ex-CIT, conjuguée aux nouvelles recrues qui ont joint les rangs au fil mois, saura bâtir un RTM solide et performant, au bénéfice de nos clients et des citoyens de la grande région métropolitaine de Montréal.

Catégories d'emplois	
Dirigeants	10
Directeurs	30
Chefs	22
Professionnels	211
Techniciens	155
Soutiens	64
Total	492

Rémunération des dirigeants – Ce tableau présente la rémunération, incluant les autres avantages (contribution au régime de retraite, assurances collectives et autres), versée à chacun des cinq dirigeants les mieux rémunérés du RTM du 1^{er} juin 2017 au 31 décembre 2017 :

Nom	Fonction	Rémunération
Raymond Bachant	Directeur général	162 041 \$
Tim Marinier	Directeur exécutif - Ingénierie et construction	127 169 \$
Stéphane Lapierre	Directeur exécutif - Opérations	121 811 \$
Assunta Di Lorenzo	Secrétaire général et Directeur exécutif - Affaires corporatives et juridiques	119 543 \$
Sylvain Yelle ¹	Directeur exécutif - Opérations autobus et transport adapté	67 815 \$

1. Sylvain Yelle est entré en service le 31 juillet 2017.

Communication interne

Le changement de gouvernance annoncé en avril 2015 a vu le jour le 1^{er} juin 2017, entraînant le regroupement d'employés issus des ex-CIT et de l'ex-AMT au sein du RTM. Tout au long de l'année 2017, des efforts considérables ont été déployés afin de préparer la structure de la nouvelle organisation et d'accompagner les employés du RTM dans cette transition vers une nouvelle réalité professionnelle. Des communications fréquentes et des rencontres tenues à la fois par les dirigeants en place et les nouveaux venus sont au nombre des initiatives récurrentes réalisées pour assurer le succès de la transition.

Le 1^{er} juin, date officielle de la création du RTM, a été souligné de façon marquée avec une tournée des membres de l'équipe de direction dans l'ensemble des bureaux du RTM et le lancement d'une plateforme intranet visant à donner accès aux employés à un guichet unique d'information sur l'organisation et à les aider dans leur travail au quotidien. Dès les premières semaines, une démarche participative et inclusive a été lancée afin de solliciter la collaboration des employés dans la mise en marche d'un projet fondateur pour le RTM, soit le développement de notre mission, de notre vision et des valeurs qui nous animent. Des mécanismes de communication ont aussi été mis en place afin de soutenir les projets en cours, maintenir le dialogue avec les employés ainsi que les tenir informés de l'évolution du RTM et des initiatives en démarrage.

États financiers

de l'exercice de sept mois clos le 31 décembre 2017

État des résultats et de l'excédent cumulé.....	48
État de la situation financière	49
État de la variation de la dette nette.....	50
État des flux de trésorerie.....	51
Notes complémentaires aux états financiers.....	52

Rapport de la direction

Les états financiers du Réseau de transport métropolitain (RTM) ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables. Le RTM reconnaît qu'il est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui le régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et la firme de vérification BDO Canada s.r.l./S.E.N.C.R.L. (BDO) examine les états financiers, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

La firme BDO a procédé à l'audit des états financiers du RTM, 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. BDO peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.



Raymond Bachant
Directeur général



Alain Parenteau
Directeur exécutif et trésorier
Finances et trésorerie

Montréal, le 26 avril 2018



Tél./Tel: 514 931 0841
Télec./Fax: 514 931 9491
www.bdo.ca

BDO Canada s.r.l./S.E.N.C.R.L./LLP
1000, rue De La Gauchetière O. Bureau 200
Montréal QC H3B 4W5 Canada

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres du conseil d'administration du Réseau de Transport Métropolitain

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints du Réseau de Transport Métropolitain, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2017, et les états des résultats et de l'excédent cumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie de l'exercice de sept mois terminée à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces 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.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers 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'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de Transport Métropolitain au 31 décembre 2017 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie de l'exercice de sept mois terminée à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

BDO Canada s.r.l./S.E.N.C.R.L./LLP

Montréal (Québec)
Le 26 avril 2018

¹ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A122867

BDO Canada s.r.l./S.E.N.C.R.L., une société canadienne à responsabilité limitée/société en nom collectif à responsabilité limitée, est membre de BDO International Limited, société de droit anglais, et fait partie du réseau international de sociétés membres indépendantes BDO.

BDO Canada LLP, a Canadian limited liability partnership, is a member of BDO International Limited, a UK company limited by guarantee, and forms part of the International BDO network of independent member firms.

État des résultats et de l'excédent cumulé

de l'exercice de sept mois clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

31 décembre 2017
(7 mois)

REVENUS	
Exploitation	
Rémunération provenant de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	228 163
Autres (publicité, revenus commerciaux, intérêts)	5 162
	233 325
Immobilisations	
Rémunération provenant de l'ARTM	33 182
Subventions gouvernementales, portion relative aux coûts admissibles [note 6]	35 786
Subventions gouvernementales, portion relative aux intérêts et frais de financement	22 084
Autres	71
	91 123
TOTAL REVENUS	324 448
CHARGES	
Exploitation	
Contrat d'exploitation	124 826
Entretien de la flotte et des équipements	30 746
Salaires et avantages sociaux	21 931
Autres dépenses d'exploitation	25 104
Services professionnels	7 713
Carburant	5 119
Intérêts et frais de financement	741
	216 180
Immobilisations	
Amortissement [note 10]	52 791
Intérêts et frais de financement	32 629
Frais d'études de faisabilité	1 296
Perte sur disposition d'actif	266
Autres	8 327
	95 309
TOTAL CHARGES	311 489
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	12 959
Excédent cumulé provenant des soldes d'ouverture [note 3]	1 491 664
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	1 504 623

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la situation financière

Au 31 décembre 2017 [en milliers de dollars]

31 décembre 2017

ACTIFS FINANCIERS	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	117 026
Créances [note 5]	120 188
Subventions à recevoir [note 6]	1 284 439
	1 521 653
PASSIFS	
Emprunts à court terme [note 7]	121 222
Fournisseurs et frais courus [note 8]	105 849
Obligation découlant de contrats de location-acquisition [note 9]	1 389
Passif au titre de sites contaminés	1 621
Dette à long terme [note 9]	1 697 120
Subventions reportées	118
	1 927 319
DETTE NETTE	
	(405 666)
ACTIFS NON FINANCIERS	
Charges payées d'avance	6 714
Pièces de rechange des trains (stocks)	16 571
Immobilisations corporelles [note 10]	1 887 004
	1 910 289
EXCÉDENT CUMULÉ	
	1 504 623

Obligations contractuelles [note 14]

Éventualités et événements postérieurs à la date des états financiers [notes 16 et 17]

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Raymond Bachant
Directeur général



Josée Bérubé
Présidente - Conseil d'administration

État de la variation de la dette nette

de l'exercice de sept mois clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	31 décembre 2017 (7 mois)
Excédent de l'exercice	12 959
Variation des immobilisations corporelles :	
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(57 051)
Amortissement des immobilisations corporelles	52 791
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles	266
	(3 994)
Acquisition de pièces de rechange des trains	(5 037)
Consommation de pièces de rechange des trains	2 010
Variation des charges payées d'avance	13 684
	10 657
VARIATION DE LA DETTE NETTE	19 622
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE [note 3]	(425 288)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	(405 666)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

de l'exercice de sept mois clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	31 décembre 2017 (7 mois)
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT	
Excédent de l'exercice	12 959
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie:	
Amortissement des immobilisations corporelles	52 791
Amortissement des frais d'émission reportés	751
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles	266
	66 767
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement [note 11]	(36 138)
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	30 629
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(57 051)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations	(57 051)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	
Augmentation des emprunts à court terme	121 222
Augmentation de la dette à long terme (PPP)	7 562
Remboursement de la dette à long terme	(71 178)
Remboursement de l'obligation découlant de contrats de location-acquisition	(29)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	57 577
AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	31 155
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE [note 3]	85 871
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	117 026

Les opérations sans effet sur la trésorerie comprennent l'acquisition et la disposition d'immobilisations corporelles par contrats de locations acquisitions et contrats de financement par partenariat (note 10).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

1. Statut et nature des activités

Le Réseau de transport métropolitain est une personne morale de droit public, dûment instituée en vertu de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*, RLRQ, c. R-25.01, ci-après la «Loi sur le RTM». Le RTM a commencé ses activités le 1^{er} juin 2017.

Le RTM est exonéré 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*.

Le décret n°1025-2016 du 30 novembre 2016 du gouvernement du Québec a fixé, au 1^{er} juin 2017, la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, RLRQ, c. O-7.3 (ci-après la «Loi sur la gouvernance»), qui prévoient notamment l'institution du Réseau de transport métropolitain (ci-après le «RTM») et de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après l'«ARTM»).

La Loi sur la gouvernance confie au RTM l'exploitation de services de transport collectif, incluant le transport adapté, sur tout ou partie de son territoire de même que la compétence exclusive pour la desserte du territoire par des services de transport collectif par train.

Le RTM a été substitué à l'Agence métropolitaine de transport (ci-après l'«AMT») et il a acquis les droits et les obligations de l'AMT en vertu de l'article 78 de la Loi sur le RTM. Le RTM a succédé également aux droits et obligations des Conseils intermunicipaux de transport et du Conseil régional de transport de Lanaudière, constitués en vertu de la Loi sur les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) dans la région de Montréal (chapitre C-60.1), de la Municipalité régionale de comté de L'Assomption, de la Municipalité régionale de comté des Moulins et de la Ville de Sainte-Julie pour la continuation aux contrats en matière de transport collectif jusqu'à leur échéance en vertu de l'article 79 de la Loi sur le RTM.

En vertu du 3^e alinéa de l'article 41 de la Loi sur la gouvernance, le comité de transition a identifié et transféré à l'ARTM et au RTM les actifs et les passifs de toute autorité organisatrice de transport en commun visée aux termes de l'article 5 de la Loi sur la gouvernance.

2. Principales méthodes comptables

Aux fins de la présentation de ses états financiers, le RTM utilise prioritairement le Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus est cohérente avec ce dernier.

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les revenus et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels.

Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs éventuels et autres réclamations contre le RTM, ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

Revenus

La rémunération provenant de l'ARTM pour la livraison de l'offre de services de trains, d'autobus et de transport adapté et pour le développement d'immobilisations est constatée à l'état des résultats lorsqu'une approbation de la rémunération a été obtenue, le montant de la rémunération peut être estimé de façon fiable et les services à l'ARTM ont été rendus.

Les subventions incluses dans les revenus d'immobilisations sont constatées à titre de revenus lors de l'enregistrement des charges et des coûts d'immobilisations auxquels ils se rapportent, dans la mesure où ils ont été autorisés par le cédant et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont sont assortis les transferts créent une obligation répondant à la définition d'un passif.

Les autres revenus comprennent essentiellement de la publicité, des revenus commerciaux, des droits afférents aux cartes à puce, ainsi que des revenus d'intérêt. Ils sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique du RTM consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les découverts bancaires qui fluctuent entre le solde disponible et le découvert, les placements très liquides, qui ont des échéances de trois mois ou moins à compter de leur date d'acquisition et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

Frais d'émission de la dette à long terme

Les frais d'émission de la dette à long terme sont amortis sur la durée des emprunts et sont présentés en diminution de la dette à long terme dans l'état de la situation financière. L'amortissement de ces frais est présenté dans l'état des résultats dans les charges, à titre d'intérêts et de frais de financement.

Conversion de devises

Les éléments monétaires de l'état de la situation financière sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les revenus et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats de l'exercice.

Passif au titre des sites contaminés

Le RTM comptabilise un passif au titre de l'assainissement des sites contaminés lorsque la contamination dépasse une norme environnementale existante, que l'entité gouvernementale est : soit directement responsable, soit en accepte la responsabilité, qu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif au titre des sites contaminés comprend les coûts estimatifs de la gestion et de la réhabilitation des sites contaminés. L'évaluation de ces coûts est établie à partir de la meilleure information disponible et est révisée annuellement.

Actifs non financiers

Par leur nature, les actifs non financiers sont généralement utilisés afin de rendre des services futurs.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

Pièces de rechange des trains (stocks)

Les pièces de rechange des trains comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette; dans le cas des pièces désuètes, celui-ci correspond au coût de remplacement. La moins-value est imputée directement aux résultats de l'exercice et aucune reprise de valeur n'est constatée.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, acquises lors de la création du RTM, ont été enregistrées à leur valeur comptable nette. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes (composantes principales) des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et, pour certaines immobilisations corporelles, est calculé par composantes, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit:

Structure ferroviaire	10-50 ans
Bâtiments	7-75 ans
Infrastructures	10-30 ans
Équipements	5-15 ans
Matériel roulant ferroviaire	5-40 ans
Pièces de rechange (capitalisables)	15-30 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Terrains	Aucun
Location-acquisition	10-63 ans
Actifs mis hors service	Aucun
Immobilisations en cours	Aucun

Dépréciation d'immobilisations corporelles

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité du RTM de 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 imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

Entente de partenariat public-privé

Cette entente de partenariat public-privé se veut un contrat à long terme par lequel le RTM s'associe avec un partenaire privé, avec financement de la part de ce dernier, à la conception, à la construction et à l'exploitation du bien. Le coût du bâtiment découlant de cette entente correspond au moindre de la valeur actualisée des flux de trésorerie basé sur le pourcentage d'avancement des travaux liés à cet actif et de sa juste valeur. Le bâtiment et la dette correspondante s'y rattachant sont comptabilisés à l'état de la situation financière lorsque les risques et avantages à la propriété du bien relatif à cette entente sont transférés au RTM, et ce, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Application anticipée du chapitre 3430, opérations de restructuration

En juin 2015, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié le chapitre 3430, *Opérations de restructuration* pour normaliser la comptabilisation des opérations de restructuration ainsi que les informations à fournir à leur sujet. Ce chapitre concerne les opérations de restructuration ayant lieu au cours des exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2018. L'adoption anticipée est permise.

Les activités de restructuration comprennent notamment :

- le regroupement d'entités ou d'activités comprises dans le périmètre comptable du gouvernement;
- le regroupement de collectivités locales;
- l'annexion de collectivités locales voisines ou la modification de leurs limites;
- le transfert d'activités ou de programmes d'une entité à une autre;
- les ententes de services partagés conclues par des collectivités locales d'une région donnée.

Les restructurations peuvent être l'initiative des entités visées ou être imposées par voie législative, par un ordre d'un gouvernement supérieur ou par le gouvernement qui contrôle les entités en cause.

Le RTM a choisi d'adopter ce chapitre de façon anticipée. Ce choix a un impact sur les soldes d'ouverture tel que présenté à la note 3.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

3. Composition des soldes d'ouverture au 1^{er} juin 2017 et retraitement des soldes antérieurs

Les éléments du solde d'ouverture du bilan du RTM sont constitués des éléments d'actif et de passif de l'AMT selon le décret 527-2017 et des CIT suivants:

- CIT Chambly-Richelieu-Carignan
- CIT Haut-Saint-Laurent
- CIT Laurentides
- CIT Le Richelain
- CIT Presqu'île
- CIT Roussillon
- CIT Sorel-Varennes
- CIT Sud-Ouest
- CIT Vallée-du-Richelieu

Au 1 ^{er} juin 2017	En provenance de		Total
	CIT	AMT	
ACTIFS FINANCIERS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 813	83 058	85 871
Créances	14 053	50 369	64 422
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	110	-	110
Subventions à recevoir (A)	22 887	1 315 358	1 338 245
	39 863	1 448 785	1 488 648
PASSIFS			
Fournisseurs et frais courus	36 223	112 901	149 124
Obligation découlant de contrats de location-acquisition	392	1 026	1 418
Passif au titre de sites contaminés	-	3 027	3 027
Dettes à long terme	9 910	1 750 075	1 759 985
Subventions reportées (A)	-	382	382
	46 525	1 867 411	1 913 936
DETTE NETTE	(6 662)	(418 626)	(425 288)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Charges payées d'avance	198	20 200	20 398
Pièces de rechange des trains (stocks)	-	13 544	13 544
Immobilisations corporelles	21 101	1 861 909	1 883 010
	21 299	1 895 653	1 916 952
EXCÉDENT CUMULÉ (A)	14 637	1 477 027	1 491 664

(A) Les soldes d'ouverture de ces regroupements ont été retraités des montants suivants afin de refléter une correction d'erreur liée à la constatation des revenus de subventions:

- Subventions à recevoir + 1 247 162
- Subventions reportées - 229 865
- Excédent cumulé + 1 477 027

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

4. Avantages sociaux futurs

Le RTM a mis en place le 1^{er} juin 2017 un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3 % de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations du RTM aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1 180.

5. Créances

	31 décembre 2017
À recevoir de l'ARTM	86 633
Taxes à recevoir	19 029
Perception de recettes des usagers pour le compte de l'ARTM	5 676
À recevoir des municipalités	4 570
Taxes sur le carburant	966
Autres comptes clients	3 314
	120 188

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

6. Subventions à recevoir

	Solde d'ouverture [note 3]	Augmentation	Encaissement	Solde de clôture
Subventions à recevoir provenant du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) (A) :				
À l'exploitation	21 401	-	(18 874)	2 527
Aux immobilisations	1 264 268	28 006	(64 711)	1 227 563
Lettre d'autorisation du centre de maintenance Pointe-Saint-Charles	3 524	7 325		10 849
	1 289 193	35 331	(83 585)	1 240 939
Subventions à recevoir provenant de Partenariat public-privé (PPP) Canada (B) :				
Centre de maintenance Lachine	6 007	-	(6 007)	-
Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles	43 045	455	-	43 500
	49 052	455	(6 007)	43 500
	1 338 245	35 786	(89 592)	1 284 439

(A) Le RTM a recours à deux principaux programmes de subventions auprès du MTMDET pour financer ses activités:

- 1- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) qui subventionne à l'exploitation selon des critères bien définis et aux immobilisations en transport en commun à un niveau de financement de 75% des coûts admissibles engagés.
- 2- Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) qui est destiné uniquement aux projets d'immobilisations en transport en commun à un niveau de financement de 85% des coûts admissibles engagés.

(B) Contribution au financement de projets d'infrastructure publique au Canada par le Fonds PPP Canada à la hauteur de 25% des coûts admissibles engagés.

7. Emprunts à court terme

Le RTM dispose d'une autorisation de son conseil d'administration de contracter des emprunts à court terme pour ses charges d'exploitation courantes et celles effectuées en vertu d'un régime d'emprunt jusqu'à concurrence de 429 000.

De ce montant, le RTM dispose des facilités de crédit suivantes:

- 1- Un crédit d'opération pour les dépenses autres que les dépenses d'administration courantes, payable à demande, jusqu'à concurrence de 150 000, sans par ailleurs excéder les montants autorisés par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et/ou par le ministère des Finances (MFQ), si applicable, ainsi que par les résolutions du conseil d'administration;
- 2- Un crédit d'opération pour les dépenses d'administration courantes, payable sur demande, jusqu'à concurrence de 100 000, sans par ailleurs excéder les montants autorisés par les résolutions du conseil d'administration;

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

Ces facilités de crédit, non garanties, peuvent être utilisées selon les modes suivants :

- Avances à taux variables au taux de base canadien de la Banque Nationale du Canada, remboursable en tout temps, sans pénalité ;
- Avances à taux fixe (billet-grille) au taux CDOR majoré de 0,35% (terme de 28 à 32 jours). Les avances à taux fixe ne peuvent être remboursées avant leur date d'échéance, à défaut de renouvellement par l'emprunteur à leur échéance, les avances à taux fixe deviennent des avances à taux variable. Les avances à taux variable au taux de base canadien de la banque peuvent en tout temps être remboursées sans pénalité;
- Avances sous forme d'acceptations bancaires au taux d'intérêt fixe offert par la banque (terme de 7 à 27 jours et de 33 à 90 jours). Les acceptations bancaires ne peuvent pas être remboursées avant leur échéance, à défaut de renouvellement, elles deviennent des avances à taux variable.

Des frais de 0,05% l'an sont payés sur la portion non utilisée du crédit. Au 31 décembre 2017, le RTM avait 13 billets-grilles totalisant 121 222 au taux d'intérêt moyen de 1,6825%.

Le RTM dispose également des facilités de crédit provenant des CIT pour un total de 7 000.

8. Fournisseurs et frais courus

	31 décembre 2017
Fournisseurs	41 938
Frais courus	53 888
Intérêts courus sur la dette à long terme	8 822
Provision pour réclamations [note 16]	767
Autres	434
	105 849

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

9. Dette à long terme

Le RTM a contracté des emprunts auprès du MFQ. En vertu du PAGTCP, le MTMDET s'est engagé à verser au RTM une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts.

	31 décembre 2017
Billets à payer, émis en 2005, avec taux d'intérêt de 5,261% - Échéance en 2025	5 909
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,422% et 4,659% - Échéance en 2018	36 626
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre 4,340% et 4,542% - Échéance entre 2018 et 2019	104 745
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 3,652% et 4,925% - Échéance entre 2019 et 2029	124 605
Billets à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt variant entre 3,294% et 4,323% - Échéance entre 2021 et 2024	88 917
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 2,911% et 3,494% - Échéance entre 2022 et 2043	165 165
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 2,4% et 3,654% - Échéance entre 2023 et 2045	445 685
Billets à payer, émis en 2014, avec taux d'intérêt variant entre 2,262% et 4,193% - Échéance entre 2018 et 2045	223 398
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,018% et 3,489% - Échéance entre 2022 et 2048	180 072
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972% et 3,245% - Échéance entre 2026 et 2036	73 044
Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 1,2% et 2,886% - Échéance entre 2023 et 2036	43 611
Billets à payer, émis en 2017, avec taux d'intérêt variant entre 2,15% et 2,886% - Échéance entre 2023 et 2027	55 701
	1 547 478
Moins: Frais d'émission de la dette à long terme reportés	19 598
	1 527 880
Dette à long terme, relative à l'entente de PPP, avec taux d'intérêt variant entre 0% et 3,155% - Échéance en 2041	165 435
Allocation forfaitaire à rembourser pour améliorations locatives, avec taux d'intérêt de 9,65% - Échéance en novembre 2031	3 618
	1 696 933
Frais d'émission financés à long terme	187
	1 697 120

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer:

	RTM		Assumés MTMDET		Dette totale	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2018	17 613	15 976	193 642	35 294	211 255	51 270
2019	33 682	15 519	124 866	28 686	158 548	44 205
2020	18 665	14 402	79 264	23 988	97 929	38 390
2021	13 112	13 817	113 250	21 370	126 362	35 187
2022	51 191	13 387	119 591	17 393	170 782	30 780
2023 et suivantes	331 182	153 265	451 420	32 355	782 602	185 620
	465 445	226 366	1 082 033	159 086	1 547 478	385 452

Remboursement annuel en capital et intérêts de la dette à long terme, relativement au PPP:

	Capital	Intérêts	Total
2018	46 409	4 977	51 386
2019	3 329	4 874	8 203
2020	3 435	4 768	8 203
2021	3 545	4 658	8 203
2022	3 659	4 544	8 203
2023 et suivantes	105 058	60 734	165 792
	165 435	84 555	249 990

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser:

	Capital	Intérêts	Total
2018	130	343	473
2019	143	330	473
2020	157	316	473
2021	173	300	473
2022	191	282	473
2023 et suivantes	2 824	1 397	4 221
	3 618	2 968	6 586

Contrats de location-acquisition

	31 décembre 2017
Obligations découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 7,80 % - Échéance en mars 2025	1 026
Obligations découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 2,88 % - Échéance en février 2022	363
	1 389

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

Paielements minimums futurs exigibles en vertu de l'obligation découlant de contrats de location-acquisition:

	Capital	Intérêts	Total
2018	181	90	271
2019	192	79	271
2020	203	68	271
2021	214	57	271
2022	139	46	185
2023 et suivantes	460	73	533
	1 389	413	1 802

10. Immobilisations corporelles

Classes d'actifs	Coût				Amortissements cumulés				Valeur comptable nette	
	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Structure ferroviaire	557 045	5 280		562 325	(49 210)	(7 601)		(56 811)	507 835	505 514
Bâtiments	230 059	2 183		232 242	(27 170)	(4 150)		(31 320)	202 889	200 922
Infrastructures	395 706	1 126		396 832	(174 566)	(8 349)		(182 915)	221 140	213 917
Équipements	54 063	952		55 015	(29 155)	(2 895)		(32 050)	24 908	22 965
Matériel roulant ferroviaire	932 819	92		932 911	(425 127)	(25 425)		(450 552)	507 692	482 359
Pièces de rechange capitalisées	6 903	10 248		17 151		(355)		(355)	6 903	16 796
Informatique et téléphonie	62 103	3 594		65 697	(30 580)	(3 901)		(34 481)	31 523	31 216
Terrains	180 718	15 337		196 055					180 718	196 055
Locations-acquisitions	2 821	20		2 841	(625)	(115)		(740)	2 196	2 101
Immobilisations en cours	197 206	18 219	(266)	215 159					197 206	215 159
Immobilisations corporelles	2 619 443	57 051	(266)	2 676 228	(736 433)	(52 791)		(789 224)	1 883 010	1 887 004

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 52 791. Cette charge est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et les frais courus représentent 17 301.

Au cours de l'exercice, le RTM a acquis des immobilisations en vertu d'une entente de financement par PPP, ainsi que par un contrat de location-acquisition pour un montant de 7 457.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

11. Renseignements complémentaires à l'état des flux de trésorerie

Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement

	31 décembre 2017
Créances	(55 766)
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	110
Subventions à recevoir	53 806
Fournisseurs et frais courus	(43 275)
Passif au titre de sites contaminés	(1 406)
Subventions reportées	(264)
Charges payées d'avance	13 684
Pièces de rechange des trains (stocks)	(3 027)
	(36 138)

Autres renseignements

	31 décembre 2017 (7 mois)
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	310
Intérêts payés sur la dette à long terme	45 079
	45 389

12. Informations complémentaires aux risques financiers

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

Risque de prix sur commodités

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, le RTM a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de *swap* sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant. Au 31 décembre 2017, un *swap* d'huile à chauffage est toujours en cours [note 13].

Risque de change

Bien que le RTM transige et reçoive ses revenus d'exploitation essentiellement en dollars canadiens (\$CAN), une partie de ses charges, de son encaisse et de ses comptes à payer est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats du RTM sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises.

L'équivalent en \$CAN des éléments d'encaisse et de compte à payer libellés en devise américaine totalisait respectivement 453 et 2 470 au 31 décembre 2017.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

13. Instruments financiers

Le RTM poursuit un contrat de *swap* de commodité provenant de l'AMT pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives.

Le *swap* est lié à une commodité (huile à chauffage n° 2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des commodités ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les commodités.

À la fin de l'exercice, le RTM détenait l'instrument financier dérivé suivant :

	Prix fixe	Quantité référence
Huile à chauffage, janvier, février, mars, avril, mai 2018	0,5620 CAD/litre	2 980 343 litres

La juste valeur de cet instrument est proche de sa valeur comptable au 31 décembre 2017.

14. Obligations contractuelles

Baux à long terme

Le RTM s'est engagé à verser une somme de 39 019 pour des locaux, en vertu de baux à long terme qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4 585 pour 2018, 3 617 pour 2019, 2 710 pour 2020, 2 546 pour 2021 et 25 561 pour les années subséquentes à 2021.

Contrats d'accès et d'entretien des voies

Le RTM a octroyé des contrats à des entreprises afin d'obtenir un droit d'accès aux voies qui comprend aussi l'entretien des voies. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2025. Au 31 décembre 2017, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 324 081. Les versements prévus sont de 39 841 en 2018, 40 837 en 2019, 41 858 en 2020, 42 904 en 2021 et 158 641 pour les années subséquentes à 2021.

Contrats majeurs d'entretien d'immobilisations et d'opération des trains

Le RTM a octroyé des contrats à des entreprises pour la conduite des trains et l'entretien préventif de certaines immobilisations. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2048. Au 31 décembre 2017, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 514 181. Les versements prévus sont de 43 972 en 2018, 46 863 en 2019, 47 715 en 2020, 48 698 pour 2021 et 326 933 pour les années subséquentes à 2021.

Contrats majeurs de construction

Le RTM s'est engagé en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations totalisant 130 522. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2019. Pour ces investissements en immobilisations, le MTMDET s'est engagé auprès du RTM à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Relativement à ces contrats de construction majeure, le RTM prévoit verser 125 514 en 2018 et 5 008 en 2019.

Contrats majeurs auprès de transporteurs

Le RTM a octroyé des contrats à des entreprises de transport collectif et adapté. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2026. Au 31 décembre 2017, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 732 547. Les versements prévus estimés en fonction des heures de service sont de 150 553 en 2018, 120 869 en 2019, 120 598 en 2020, 109 055 en 2021 et 231 472 pour les années subséquentes à 2021.

Notes complémentaires aux états financiers

Au 31 décembre 2017 (Les montants sont en milliers de dollars.)

Autres

Le RTM a également d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement constituées de contrats liés aux services de transport collectif et à la gestion des équipements métropolitains ainsi que d'autres contrats d'entretien majeur. Ces contrats s'échelonnent jusqu'en 2018. Au 31 décembre 2017, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces autres contrats s'élève à 55 699. Les versements prévus estimés en fonction des heures de service sont de 46 483 en 2018, 7 892 en 2019, 1 320 en 2020, 4 pour les années subséquentes à 2020.

15. Comparaison des résultats réels et des résultats budgétés

Le budget 2017 du RTM, adopté par l'ARTM au nom du Comité de transition le 22 juin 2017, a été préparé pour la période de transition de sept mois se terminant le 31 décembre 2017. Le budget n'a pas été établi conformément aux règles de présentation des Normes comptables pour le secteur public (NCSP). Le budget a été préparé sur une base de caisse alors que les NCSP exigent une méthode de comptabilité d'exercice intégrale.

De plus, l'ensemble des activités financières visées dans le budget n'est pas le même que celui qui est visé dans les états financiers. Ainsi, seul le total des revenus et charges lié à l'exploitation peut être comparé au budget. Finalement, aucun budget n'a été préparé pour l'état de la variation de la dette nette.

Exploitation	Budget	États des résultats
Revenus	235 623	233 325
Charges	235 623	216 180

16. Éventualités

Poursuites

Le RTM fait l'objet de poursuites et la direction est d'avis qu'elle a établi des provisions adéquates pour couvrir toutes les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant. Le montant de ces réclamations est de l'ordre de 4 588 et la direction a enregistré dans le regroupement de fournisseurs et frais courus un montant de 2 568 relativement à celles-ci.

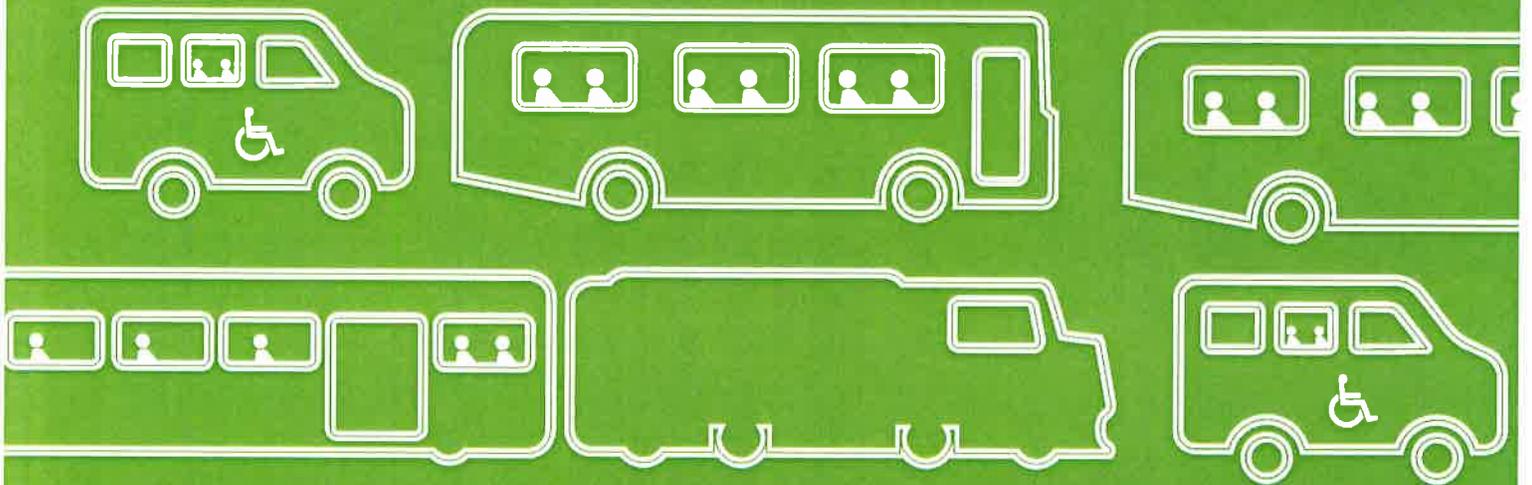
Par ailleurs, un recours collectif de 1 500 000 est intenté par le Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ) envers l'ARTM, le RTM, la STM et la Ville de Montréal. À la date de préparation des états financiers, la direction estime que l'issue de cette poursuite est indéterminable. Par conséquent, aucun montant n'a été enregistré relativement à ce recours collectif.

17. Événements postérieurs à la date des états financiers

Vente d'actifs de la ligne Deux-Montagnes

Le 6 avril 2018, le Réseau de transport métropolitain a vendu les actifs de la ligne Deux-Montagnes à CDPQ Infra inc. conformément au décret n° 527-2017 adopté par le gouvernement du Québec le 31 mai 2017 et à l'arrêté n° 2018-02 émis par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports le 22 mars 2018.

Le prix de vente de ces actifs à la CDPQ Infra inc. est de 125 400 et la valeur comptable nette de ces actifs est de 169 363 au 31 décembre 2017.



Réseau de transport métropolitain

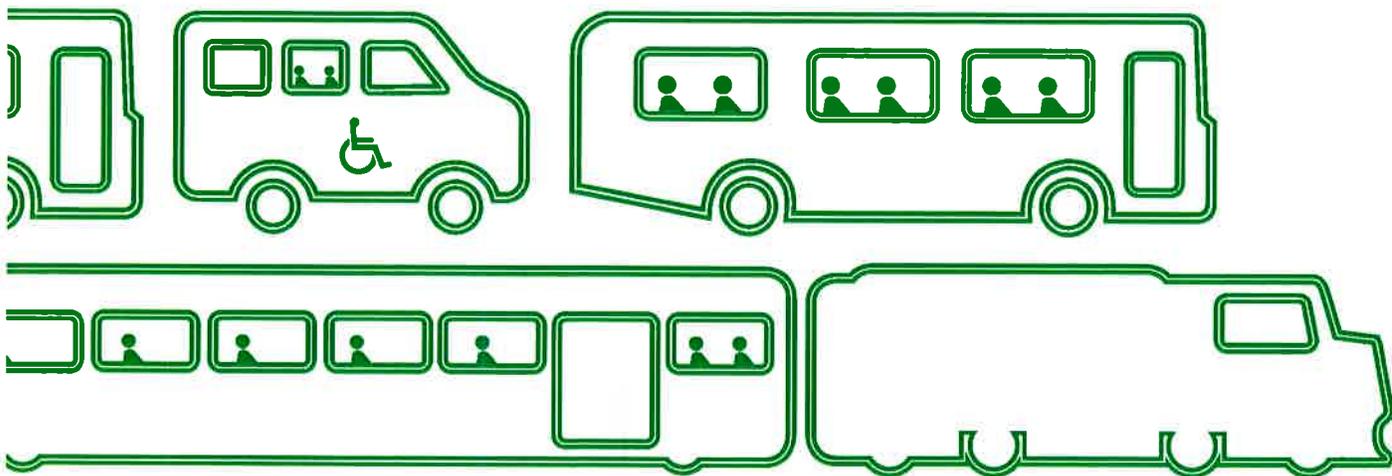
700, rue De La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

rtm.quebec

Pièce I-26

Budget d'exploitation 2018

Adopté - Conseil d'administration
16 novembre 2017



**Réseau de transport
métropolitain**

Le Réseau de transport métropolitain

Depuis le 1^{er} juin 2017, le Réseau de transport métropolitain (RTM) est responsable d'exploiter, sur l'ensemble de son territoire, les services de transport collectif réguliers par autobus et trains de banlieue, incluant le transport adapté. Il réunit l'expertise en transport collectif de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et celle des organismes de transport des couronnes nord et sud.

Son territoire est composé des 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la réserve indienne de Kahnawake et la ville de Saint-Jérôme.

Notre mission

Nous transportons les gens avec efficacité et convivialité.

Notre vision

Nous visons l'excellence du service par la proactivité, l'innovation et la flexibilité.

Nos valeurs

Collaboration, innovation, excellence, engagement, respect.

Les faits saillants

- Le RTM présente un Budget d'exploitation 2018 équilibré, conformément aux dispositions inscrites dans sa Loi constitutive.
- L'exercice 2018 est le premier exercice complet du RTM (cycle de 12 mois). Il s'agit du premier budget réalisé par la direction générale du RTM depuis les changements dans la gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal.
- Ce Budget d'exploitation propose plusieurs développements pour 2018, concernant principalement :
 - les services additionnels pour les activités de trains de banlieue, d'autobus et de transport adapté ;
 - les coûts associés aux investissements dans les systèmes de transport intelligents (STI) et autres outils technologiques ;
 - le programme de formation pour les employés Connexion client, qui propose une nouvelle vision de service à la clientèle née de la volonté de se doter de standards de service et d'ainsi améliorer la satisfaction de la clientèle.
- Une portion des activités déléguées au RTM par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) en 2017 concernant la gestion d'actifs métropolitains (terminus, stationnements incitatifs, voies réservées) sont retirées en 2018, car il est prévu que ces actifs métropolitains passent sous la responsabilité de l'un des trois autres exploitants de la région métropolitaine de Montréal, soit la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) ou le Réseau de transport de Longueuil (RTL).
- Le RTM va compléter en 2018 sa mise en place commencée le 1^{er} juin 2017, avec entre autres :
 - le déploiement de l'identité corporative (image de marque) ;
 - la transition informatique débutée avant la création du RTM.

LES PRINCIPALES HYPOTHÈSES BUDGÉTAIRES

Le budget d'exploitation 2018 ne tient pas compte des impacts potentiels sur les opérations du RTM que pourrait entraîner le début des travaux pour la mise en place du Réseau électrique métropolitain (REM) autres que ceux qui prévalaient déjà dans les budgets des services d'autobus de la couronne sud et qui sont inclus dans la Politique de financement de l'ARTM.

- ▶ Le RTM devra convenir des modalités financières avec l'ARTM pour compenser tous les coûts additionnels lorsqu'ils seront connus.

Le RTM sera peut-être chargé d'exploiter, pour une portion de 2018, certains actifs métropolitains délégués à d'autres opérateurs au 1^{er} janvier 2018.

- ▶ Le cas échéant, le RTM sera compensé par l'ARTM pour les coûts additionnels engagés pour cette gestion transitoire.

Le Budget d'exploitation 2018

Le RTM présente un Budget 2018 en équilibre, où le total des revenus et des charges est de 562,7 M\$, soit 405,9 M\$ provenant des activités de fonctionnement et 156,8 M\$ provenant des activités d'investissements.

FONCTIONNEMENT

Les activités de fonctionnement sont constituées de l'ensemble des coûts directs pour exploiter les services de trains de banlieue, d'autobus et de transport adapté sur le territoire du RTM. Ils incluent aussi tous les coûts administratifs pour soutenir ces activités. L'ARTM rémunère le RTM pour l'exploitation des services, selon une entente d'offre de service entre les deux parties.

Pour l'exercice de sept mois débutant le 1^{er} juin 2017 et se terminant le 31 décembre 2017, le RTM prévoit réaliser un surplus pour ses activités de fonctionnement de 2,7 M\$. Ce surplus est engendré par des coûts non récurrents soutenus par l'ARTM, combinés à des économies dans les activités courantes. Pour 2018, les revenus de fonctionnement sont établis à 405,9 M\$. Ce montant inclut 403,2 M\$ provenant de l'ARTM et 2,7 M\$ de surplus de 2017. Cette utilisation des surplus est conforme aux exigences de la Loi constitutive du RTM.

INVESTISSEMENTS

Les activités d'investissements sont constituées des coûts de financement pour les différents projets passés et à venir du RTM, ainsi que de la provenance des fonds pour que le RTM puisse remplir ses obligations. En effet, l'ARTM rémunère le RTM pour la portion non subventionnée des projets, tandis que la portion subventionnée provient de sources gouvernementales.

Les dépenses d'investissements de 156,8 M\$ pour 2018 se composent d'un montant 136,7 M\$ en services de dette existants au 1^{er} janvier 2018, soit environ 87 % du total. La différence de 20,1 M\$ représente des coûts de financement relatifs aux nouveaux investissements modélisés dans le Programme des immobilisations (PDI) 2018-2027 du RTM. De ce montant de 156,8 M\$, 41,9 M\$ proviendront de l'ARTM et 114,9 M\$ de sources gouvernementales.

TABLEAU 1 – Synthèse du Budget d'exploitation 2017 (7 mois) et 2018

(en millions de \$)	Budget 2017 (7 mois)	Prévision 2017 (7 mois)	VARIATION \$	Budget 2018 (12 mois)
FONCTIONNEMENT				
Revenus	235,6	238,3	2,7	405,9
Contrat de service – ARTM	235,6	238,3	2,7	403,2
Excédent de fonctionnement au début	-	-	-	2,7
Charges	235,6	235,6	-	405,9
Surplus (déficit) annuel	-	2,7	2,7	-
INVESTISSEMENTS				
Revenus	126,8	125,4	(1,4)	156,8
Remboursement des investissements non subv. – ARTM	35,2	37,3	2,1	41,9
Subventions gouvernementales aux immobilisations	91,6	88,1	(3,6)	114,9
Dépenses	126,8	125,4	(1,4)	156,8
Surplus (déficit) annuel	-	-	-	-
Excédent à la fin	-	2,7	2,7	-

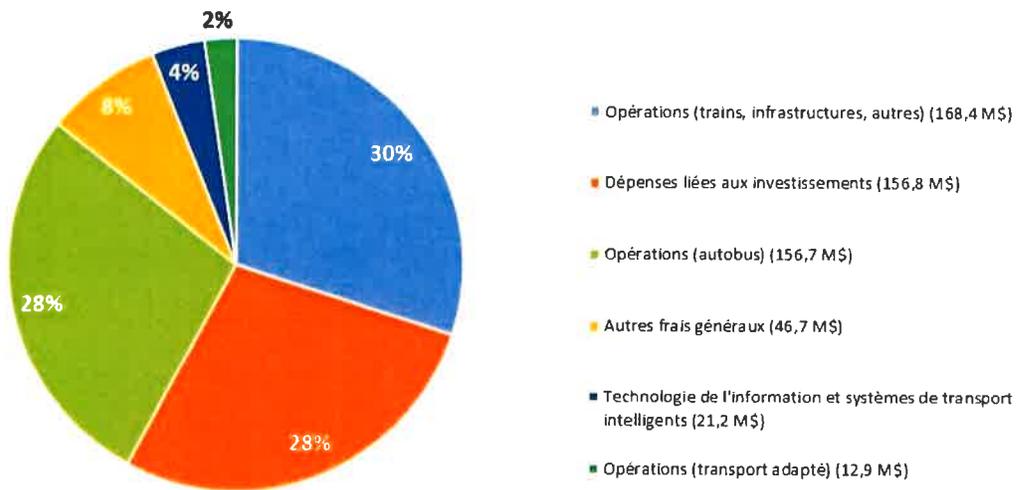
TABLEAU 2 – Synthèse du Programme des immobilisations (PDI) 2018-2027 du RTM pour l'exercice 2018

(en millions de \$)	2018
RÉSEAU D'AUTOBUS	22,4
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	306,5
Infrastructures et lignes	290,6
Matériel roulant	15,9
MOBILITÉ INTÉGRÉE ET ACCESSIBILITÉ	56,8
MESURES D'ATTÉNUATION	15,4
RÉSERVE	10,0
TOTAL GLOBAL	411,1

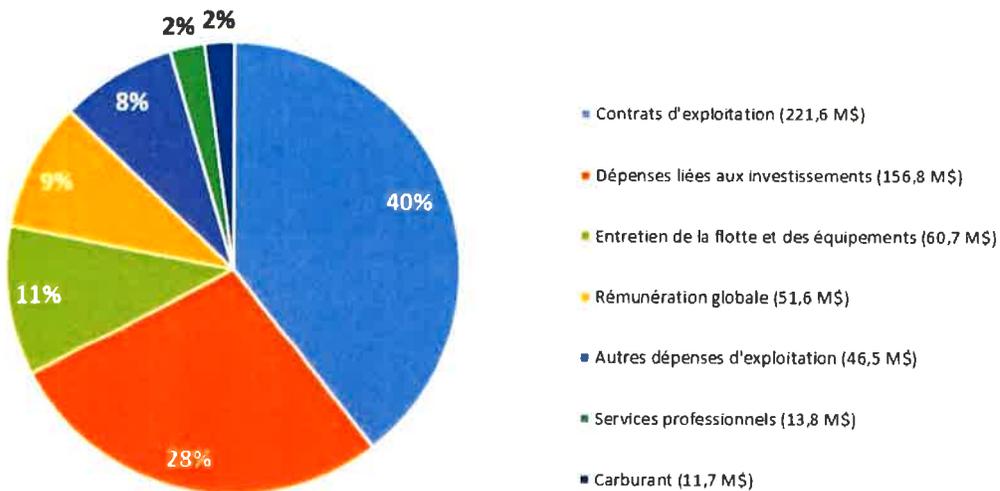
Les investissements projetés pour 2018 représentent 411,1 M\$.

Les investissements liés exclusivement au réseau d'autobus sont inférieurs à ceux destinés au réseau de trains de banlieue, car l'ampleur des actifs liés à ces deux réseaux est différente : le RTM n'est pas propriétaire de la flotte d'autobus et des centres d'entretien afférents tandis qu'il l'est pour le réseau de trains de banlieue.

GRAPHIQUE 1 – Budget d’exploitation 2018 – Répartition des coûts par activité



GRAPHIQUE 2 – Budget d’exploitation 2018 – Répartition des coûts par nature



**Réseau de transport
métropolitain**

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
rtm.quebec

Pièce I-27

2019

**e
x
o**

Budget



Maintenir le cap sur l'efficacité et la fiabilité

À titre de nouvel exploitant des services regroupés de transport par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud, ainsi que du réseau de trains de la région métropolitaine de Montréal, **exo** met tout en œuvre pour offrir des services de transport collectif de qualité axés sur les besoins des clients.

En 2019, nous poursuivrons l'intégration de notre réseau né de la fusion de 14 organismes distincts des couronnes nord et sud de Montréal.

Pour le réseau d'autobus, il s'agit d'harmoniser l'exploitation de quelque 237 lignes régulières et 52 services de taxibus sur un immense territoire, ainsi que la gestion des terminus et des stationnements incitatifs. Nous poursuivrons entre autres le déploiement d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) sur le réseau d'autobus régulier, ce qui simplifiera nos opérations et la transmission d'information en temps réel aux usagers. De leur côté, les clients du transport adapté bénéficieront de l'implantation progressive d'un logiciel de gestion des déplacements, lequel simplifiera et consolidera ce service essentiel.

En ce qui a trait au réseau de trains, nos équipes continueront à faire le maximum pour offrir un service fiable et efficace aux usagers. À ce titre, notre Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains mis en place en 2018 prévoit notamment des investissements en amélioration d'infrastructures et de matériel roulant. En ce qui a trait à la ligne Deux-Montagnes, les travaux de construction du REM ayant des impacts majeurs sur nos opérations et nos usagers, nous collaborons avec CDPQ Infra et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) afin de maintenir les opérations jusqu'à la mise en service du REM.

Enfin, nous apporterons un certain nombre d'améliorations à nos infrastructures dans une logique de mobilité intégrée. Nous construirons notamment deux vélostations qui faciliteront les déplacements intermodaux.

Nous avons fait beaucoup de chemin depuis un an et demi. Certes, il reste plusieurs défis à relever pour bâtir l'organisation performante et innovante à laquelle nous aspirons, mais l'ensemble de l'organisation et le conseil d'administration continueront à se mobiliser pour qu'**exo** remplisse pleinement sa mission auprès de ses clients dans un contexte global de croissance de la demande.



Sylvain Yelle

Directeur général



Josée Bérubé

Présidente du conseil d'administration

Sigles et acronymes

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
FITC	Fonds pour les infrastructures du transport en commun
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
OPTC	Organisme public de transport collectif
PAFP	Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
REM	Réseau électrique métropolitain
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur

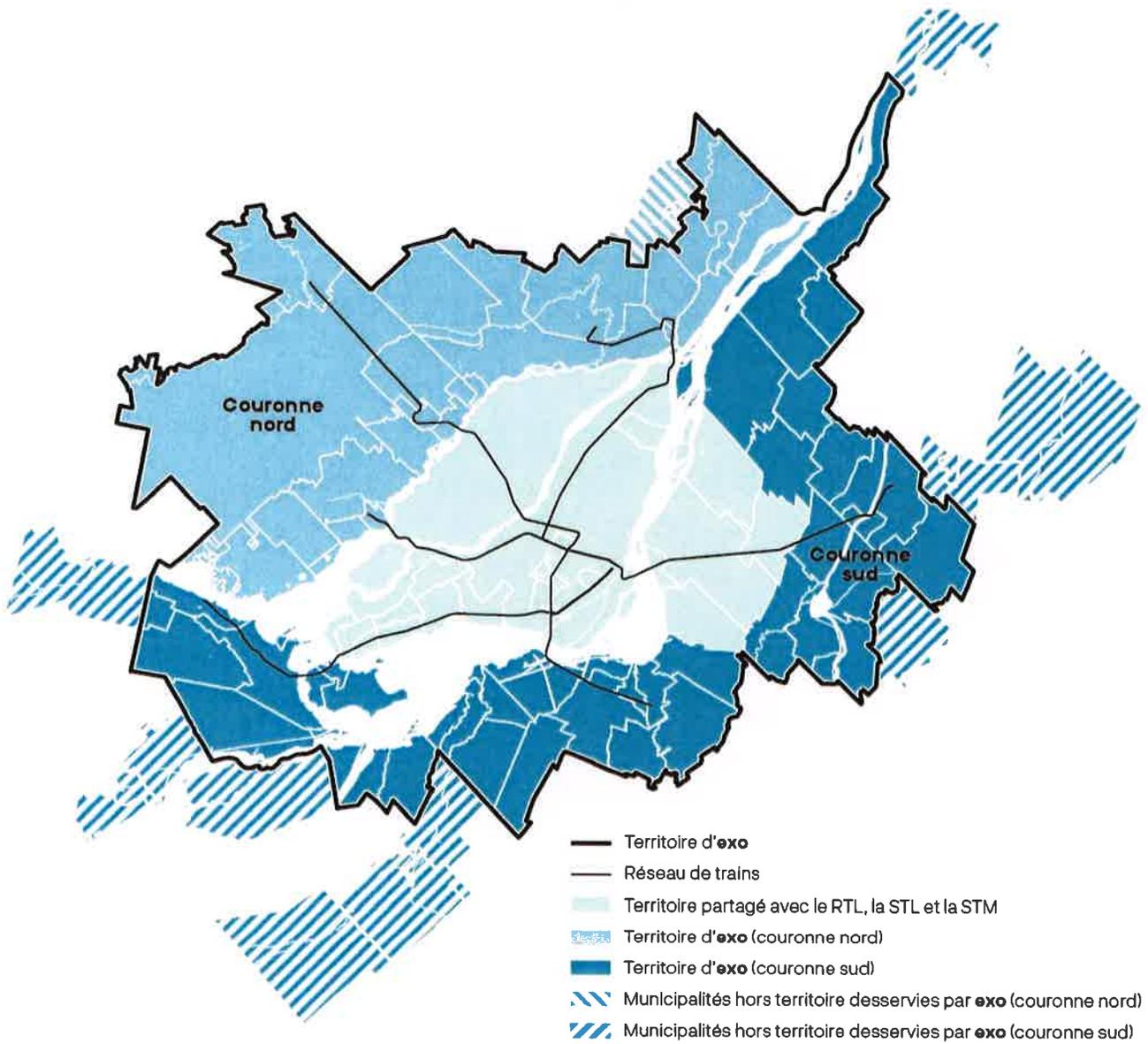


Table des matières

Une marque qui fait voyager	7
Nos clients au cœur de nos préoccupations	9
Prévisions budgétaires 2019 : faits saillants	10
Données et projections	14
Dépenses d'exploitation par nature	19
Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2019	23
Définitions	25



Une marque qui fait voyager

Notre mission

Transporter les gens avec efficacité et convivialité.

Notre réseau

Nous exploitons le réseau de transport métropolitain par autobus et les services de transport adaptés des couronnes nord et sud ainsi que le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal.

Le territoire que nous desservons est constitué des 82 municipalités de la CMM, de Kahnawake et de la ville de Saint-Jérôme.

Nos principaux mandats

- Offrir des services de trains, d'autobus et de transport adapté.
- Établir un plan de desserte des services de transport collectifs pour l'ensemble de notre territoire.
- Construire et entretenir les infrastructures et les équipements sous notre responsabilité.
- Collaborer, sur demande de l'ARTM, à la planification, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif.

Autobus et taxis

237 lignes d'autobus
52 services de taxibus
7 terminus¹

Trains

6 lignes de trains
62 gares
234 km de voies ferrées
264 voitures
41 locomotives

Stationnements incitatifs

64 stationnements
27 499 places
350 places de covoiturage
34 places avec bornes électriques

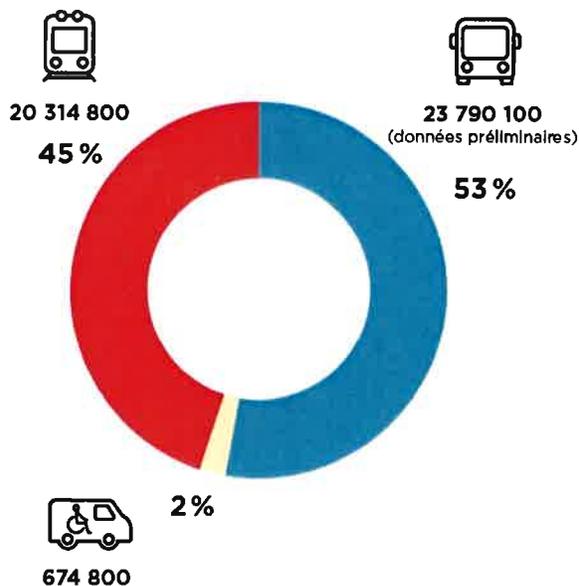
Transport actif

3 497 places pour vélo
2 vélostations

Transport adapté

Offert sur l'ensemble du territoire
Service avec réservation

Achalandage par service (2017)²



¹ Dont deux confiés en délégation de gestion par l'ARTM

² Données officielles d'achalandage annuel de l'année précédente disponibles le 30 avril de chaque année

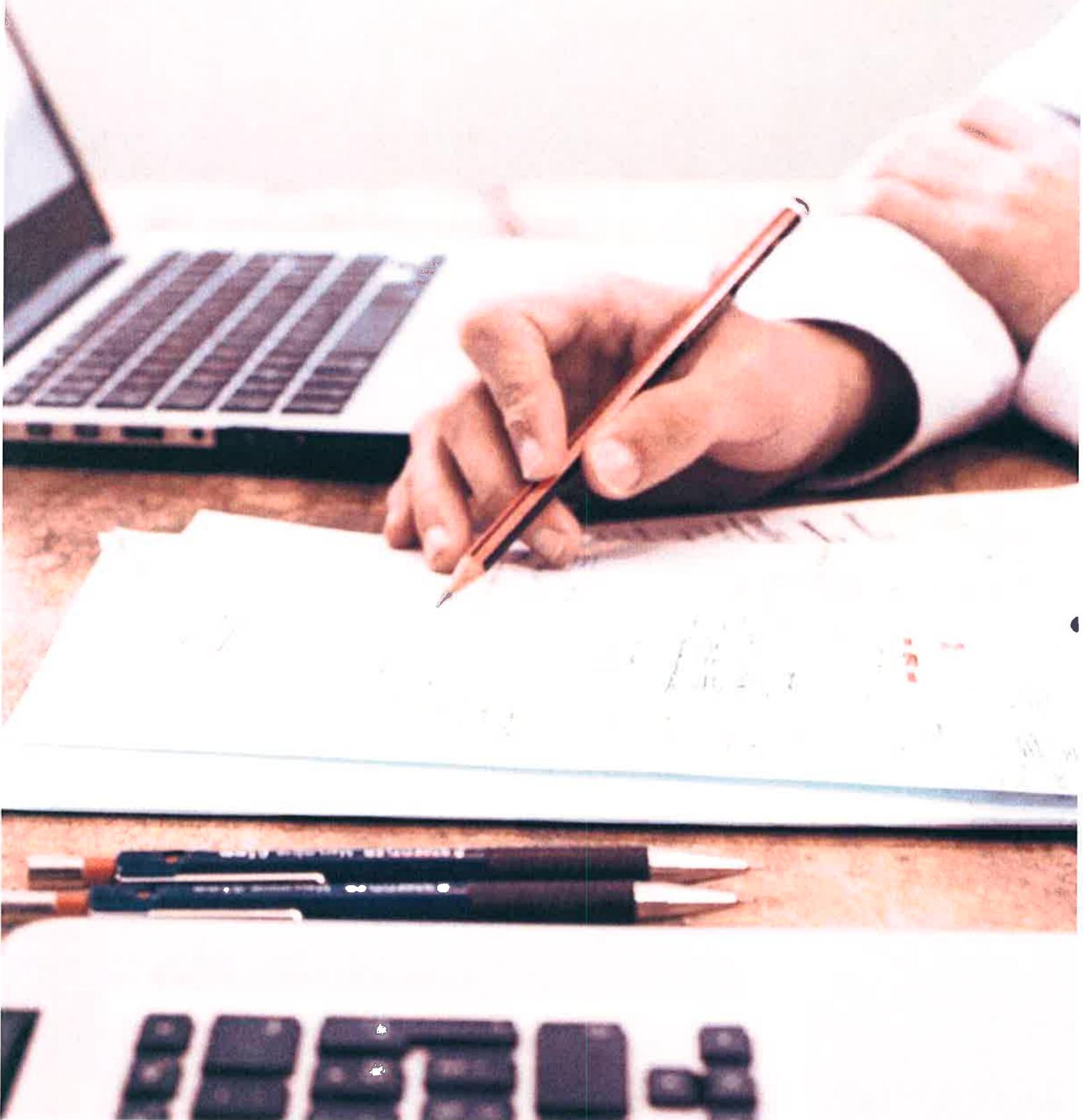
Nos clients au cœur de nos préoccupations

Résolument axés sur les besoins de nos clients, nous cherchons constamment à nous adapter à leur réalité afin de simplifier leurs déplacements. Notre priorité : cerner de près leurs attentes et leurs besoins de manière à leur offrir un service d'une qualité exemplaire.

Qu'il s'agisse de réduire les temps de parcours de nos autobus, d'améliorer la performance de notre réseau de trains, de mettre à niveau nos équipements, de rehausser l'accessibilité de nos infrastructures ou d'aider nos employés de première ligne à développer leurs compétences interpersonnelles, nous mettons tout en œuvre pour créer les conditions favorables à la consolidation et au développement d'un réseau de transport collectif attrayant, efficace et compétitif.



Faits sillants



Prévisions budgétaires 2019

(Période de 12 mois, en millions de \$)	Notes	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
REVENUS						
EXPLOITATION		403,2	407,2	417,9	14,7	4 %
ARTM - Rémunération exploitation	Note 1	403,2	403,6	405,4	2,2	1 %
Autres revenus d'exploitation		-	3,6	12,4	12,4	100 %
IMMOBILISATIONS		156,8	155,8	177,1	20,3	13 %
ARTM - Rémunération service de dette nette		41,9	37,6	43,2	1,3	3 %
Subventions gouvernementales pour immobilisations		114,9	118,2	133,9	19,0	17 %
Total REVENUS		560,0	563,0	595,0	35,0	6 %
DÉPENSES						
EXPLOITATION		405,9	414,0	428,2	22,3	5 %
Dépenses d'exploitation d'exo	Note 2	405,9	403,2	430,4	24,5	6 %
Réduction de dépenses afin de respecter le cadre budgétaire PAFP		-	-	(13,0)	(13,0)	-100 %
		-	10,8	10,8	10,8	100 %
IMMOBILISATIONS		156,8	155,8	177,1	20,3	13 %
Total DÉPENSES		562,7	569,8	605,3	42,6	8 %
SURPLUS /(DÉFICIT)						
Surplus /(déficit) de l'exercice		(2,7)	(6,8)	(10,3)		
Solde au début de l'exercice		2,7	17,1	10,3		
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE		-	10,3	-		

Exo présente une prévision budgétaire 2019 équilibrée grâce à l'utilisation des surplus cumulés prévus au début de l'exercice 2019. Ces surplus cumulés étaient réservés pour respecter les engagements prévus au PAFP.

Cet équilibre est aussi atteint en présentant une compensation additionnelle de l'ARTM de l'ordre de 7,0 M\$ incluse dans les Autres revenus d'exploitation d'exo. Cette compensation a été évaluée en se basant sur la diminution de l'offre de service sur la ligne Deux-Montagnes occasionnée par les travaux de la CDPQ pour la construction du REM, qui ne génère aucune économie budgétaire dans les dépenses d'exploitation pour exo par rapport à l'exercice 2018. De plus, exo présente également une réduction des dépenses d'exploitation additionnelle de l'ordre de 13,0 M\$ afin de respecter le cadre budgétaire 2019.

Note 1 - ARTM - Rémunération exploitation

(Période de 12 mois, en millions de \$)	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
Services autobus, trains et transport adapté	383,1	378,3	384,2	1,1	0 %
Délégation avec l'ARTM	20,1	25,3	21,2	1,1	6 %
TOTAL ARTM - Rémunération exploitation	403,2	403,6	405,4	2,2	1 %

Note 2 - Dépenses d'exploitation d'exo

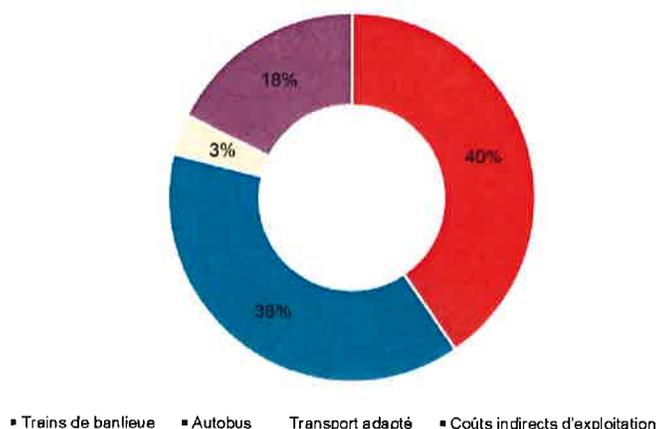
(Période de 12 mois, en millions de \$)	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
Services autobus, trains et transport adapté	385,8	375,1	404,6	18,8	5 %
Délégation avec l'ARTM	20,1	25,3	21,2	1,1	6 %
Coûts des autres services rendus	-	2,8	4,6	4,6	100 %
TOTAL ARTM - Rémunération exploitation	405,9	403,2	430,4	24,5	6 %

EXPLOITATION

Les activités liées à l'exploitation comprennent l'ensemble des coûts directs pour l'exploitation des services de trains de banlieue, d'autobus et de transport adapté sur le territoire d'exo. Elles incluent aussi les coûts engagés en délégation pour l'ARTM ainsi que tous les coûts administratifs pour soutenir ces activités. L'ARTM rémunère exo pour l'exploitation des services en se basant sur l'offre de service attendue.

Pour l'exercice 2018 se terminant le 31 décembre 2018, exo prévoit des revenus de 407,2 M\$ et des dépenses de 414,0 M\$. Pour 2019, ces revenus d'exploitation sont établis à 417,9 M\$, en hausse de 14,7 M\$ (+4 %) par rapport au budget de 2018. Ce montant inclut 405,4 M\$ provenant de l'ARTM pour les services de transport en commun et la gestion déléguée, et 12,4 M\$ en Autres revenus d'exploitation. Les dépenses pour 2019 sont pour leur part évaluées à 428,2 M\$, en hausse de 22,3 M\$ (+5 %), dont 404,6 M\$ pour les services d'autobus, de trains et de transport adapté. Les variations significatives des dépenses d'exploitation par groupe de nature comptables sont présentées à la page 19.

Répartition des dépenses pour les services autobus, trains et transport adapté par mode de 404,6 M\$ en 2019



IMMOBILISATIONS

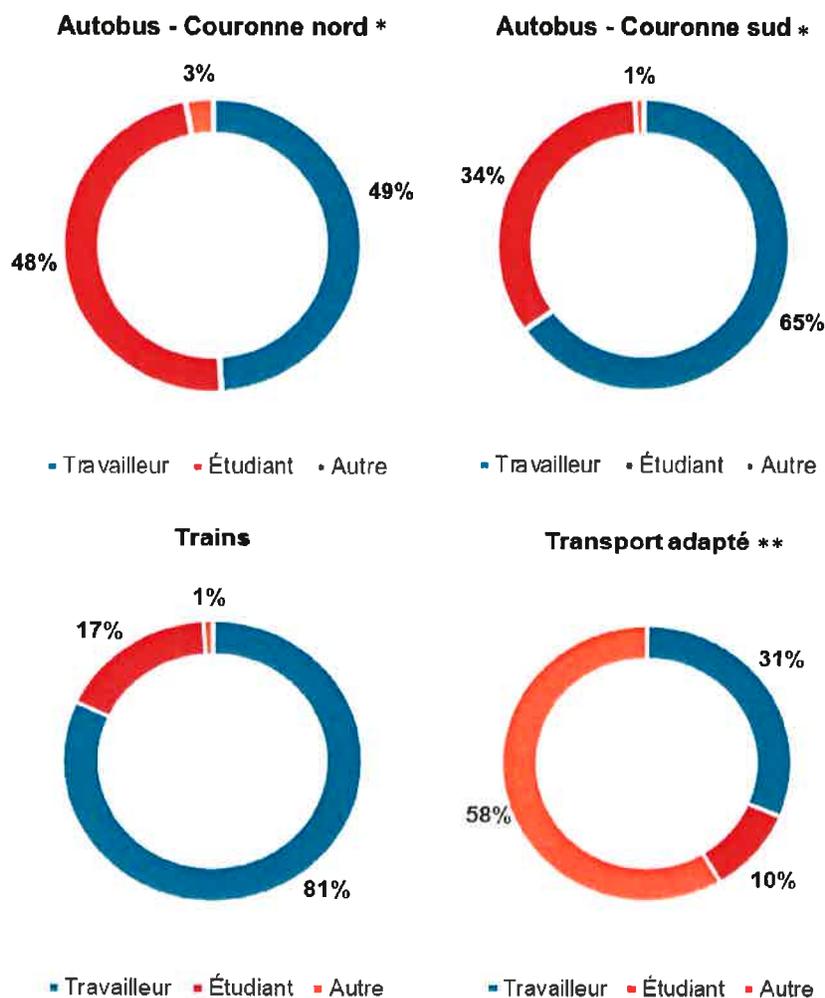
Les activités d'immobilisations comportent les coûts de financement ou paiements au comptant pour les différents projets amorcés et à venir d'exo, ainsi que la provenance des fonds pour permettre à exo de remplir ses obligations. En effet, l'ARTM rémunère exo pour la portion non subventionnée des projets, tandis que la portion subventionnée provient de sources gouvernementales.

Les dépenses en immobilisations de 177,1 M\$ pour 2019 se composent d'un montant de 147,3 M\$ en services de dette pour financer à long terme des coûts engagés avant le 1er janvier 2019, soit environ 83 % du total. La différence de 29,8 M\$ représente des coûts de financement ou d'achats au comptant relatifs aux nouveaux investissements modélisés dans le PDI d'exo, dont 15,1 M\$ financés au comptant par le gouvernement fédéral (FITC). De ce 177,1 M\$, 43,2 M\$ proviendront de l'ARTM et 133,9 M\$ de sources gouvernementales.



Données et projections

Notre clientèle en chiffres

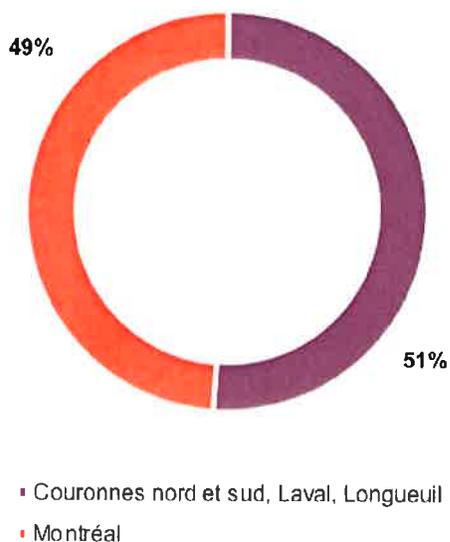


* Enquête à bord des autobus des secteurs et des trains, automne 2017

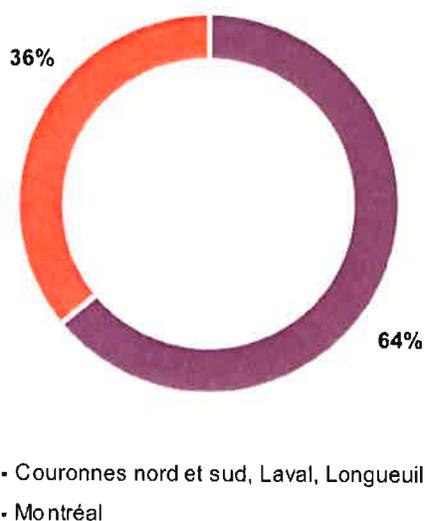
** Transport adapté : Il s'agit de la répartition des motifs des déplacements enregistrés en 2017

Démographie

En 2016, plus de la moitié de la population du territoire de la CMM résidait à l'extérieur de l'île de Montréal¹ :



D'ici 2031, 64 % de la croissance de cette même population proviendra de l'extérieur de l'île de Montréal¹ :



¹ Données liées au territoire d'exo provenant de l'Institut de la statistique du Québec

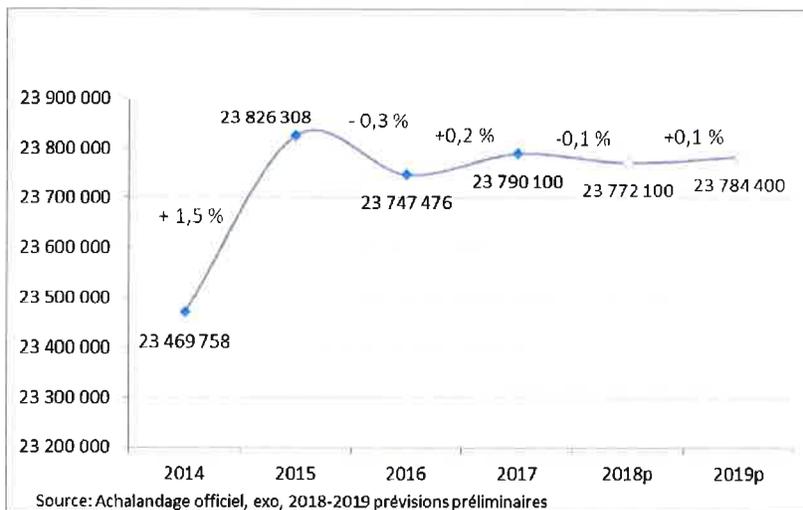
Évolution des achalandages

Globalement pour 2019, nous prévoyons des achalandages à la hausse pour tous nos modes de transport.

À noter que les prévisions pour 2018 et 2019 des 3 graphiques ci-après sont préliminaires.

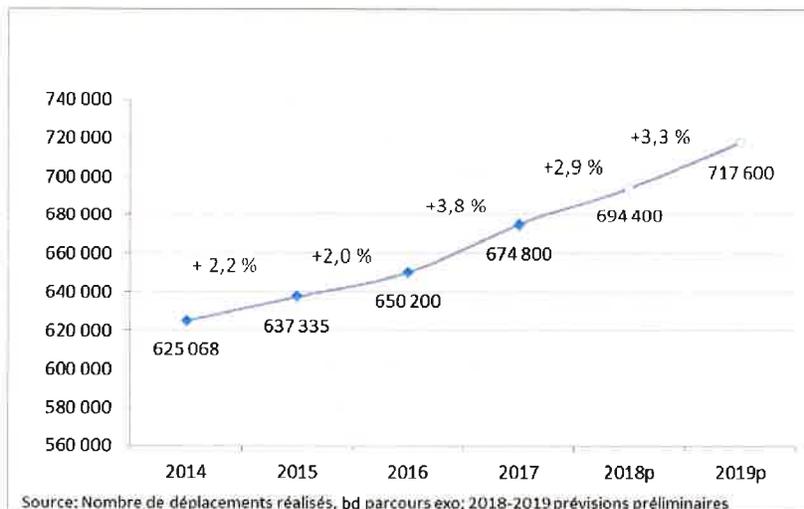
Autobus

L'achalandage des autobus est relativement stable depuis 2015. Nous prévoyons une légère augmentation pour l'année en cours.



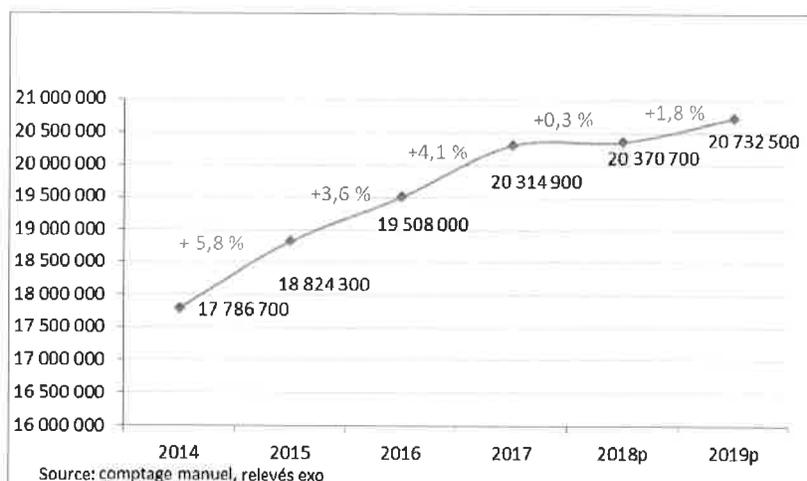
Transport adapté

En constante évolution depuis plusieurs années, l'achalandage du transport adapté devrait continuer sur cette tendance.



Trains

Après plusieurs années de fortes croissances, nous prévoyons une stagnation pour 2018 (+0,3 %). L'arrêt des services le week-end et le retrait de 4 départs en heure de pointe sur la ligne Deux-Montagnes (exo6) reliés aux travaux du REM expliquent en partie ce résultat.



Kilométrage commercial

Le kilométrage commercial correspond à la distance totale parcourue avec des clients à bord.

Autobus

Pour s'ajuster à l'augmentation de l'achalandage, exo prévoit augmenter de 2 % son offre de kilomètres commerciaux sur l'ensemble de son réseau d'autobus (couronnes nord et sud de Montréal). Des ajouts de service sont aussi prévus dans le cadre de projets déjà en cours.

Trains

En 2019, les kilomètres-voitures commerciaux* du réseau de trains devraient subir une baisse d'environ 8,1 % par rapport à l'année 2017 du fait que quatre départs quotidiens en semaine et le service de fin de semaine ont été annulés sur la ligne Deux-Montagnes en raison des travaux de construction du REM.

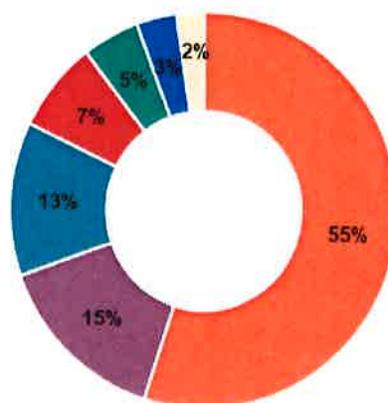
* Les kilomètres-voitures commerciaux des trains sont calculés en fonction des distances parcourues par les voitures de trains.



Dépenses d'exploitation par nature

Groupes Natures (En millions de \$)	B2018	P2018	B2019	B19 vs B18 \$	B19 vs B18 %
Contrats d'exploitation	223,8	219,7	236,4	12,6	6 %
Entretien de la flotte et des équipements	60,7	60,3	63,2	2,6	4 %
Salaires et avantages sociaux	51,6	46,5	54,0	2,3	5 %
Autres dépenses d'exploitation	29,8	32,6	31,9	2,1	7 %
Énergie	16,6	19,7	20,4	3,8	23 %
Services professionnels	13,8	14,8	14,4	0,6	4 %
Frais immobiliers et assurances	9,6	9,6	10,1	0,5	5 %
Sous-Total des Dépenses d'exploitation d'exo	405,9	403,2	430,4	24,5	6 %
Réduction de dépenses afin de respecter le cadre budgétaire	-	-	(13,0)	(13,0)	-100 %
Dépenses liées au PAFP	-	10,8	10,8	10,8	100 %
TOTAL - EXPLOITATION	405,9	414,0	428,2	22,3	5 %

Répartition des dépenses d'exploitation d'exo
par groupe de nature de 430,4 M\$ en 2019



- Contrats d'exploitation
- Entretien de la flotte et des équipements
- Salaires et avantages sociaux
- Autres dépenses d'exploitation
- Énergie
- Services professionnels
- Frais immobiliers et assurances

Contrats d'exploitation

Les dépenses relatives aux contrats d'exploitation ont augmenté de 12,6 M\$ (+6 %) par rapport au Budget 2018 principalement en raison d'indexations sur les contrats majeurs pour l'exploitation des services de trains, d'autobus et de transport adapté. De plus, exo prévoit effectuer des ajouts de service en matière d'autobus et de transport adapté de l'ordre de 3,9 M\$ pour 2019.

Contrats d'exploitation	Impartition
Opération, maintenance et propriété des autobus et véhicules de transport adapté	<ul style="list-style-type: none">Autobus Deux-MontagnesAutobus DufresneGestransKeolis CanadaLes Autobus TranscobecLe Groupe la QuébécoiseLe Groupe TransbusRobert Paquette Autobus et FilsTransdev QuébecPlusieurs sociétés de taxi
Opération et maintenance des trains	<ul style="list-style-type: none">Bombardier Transport

Entretien du parc de véhicules et des équipements

Véhicules et équipements	Propriétaires
Trains	<ul style="list-style-type: none">exo
Infrastructures ferroviaires	<ul style="list-style-type: none">CN et CP, pour la majoritéREMexo
Gares, terminus, immeubles	<ul style="list-style-type: none">exo, pour la majoritéARTM (Terminus métropolitains exploités par exo sur son territoire)

L'augmentation de 2,6 M\$ (+4 %) des budgets pour l'entretien des voitures de trains et des équipements permettra à l'organisation d'effectuer les travaux de maintenance requis sur ses actifs. De plus, des coûts d'entretien supplémentaires sont prévus en vue de la mise en service du nouveau centre de maintenance de Pointe-Saint-Charles planifiée pour le début de 2019. Ces deux éléments permettront à l'organisation de respecter ses cibles en matière de maintenance de ses actifs et de s'assurer de la fiabilité de ceux-ci dans le cadre de leur exploitation.

Salaires et avantages sociaux

Exo effectuera les ajustements salariaux annuels statutaires. Se poursuivra également l'internalisation de certaines fonctions administratives du côté des services d'autobus et du transport adapté. Cette internalisation permettra à l'organisation d'assurer une meilleure cohésion de ses activités, tout en générant des économies sur le plan des coûts de gestion externe. Ces éléments auront cependant comme effet d'augmenter les salaires et avantages sociaux de 2,3 M\$ (+5 %) par rapport à 2018.

Autres dépenses d'exploitation

Depuis le 1^{er} juillet 2018, exo exploite certaines billetteries métropolitaines appartenant à l'ARTM par le biais d'ententes de services. Ces activités n'étaient pas prévues dans les budgets adoptés en 2018 et se dérouleront durant les 12 mois de 2019. Cet élément explique principalement l'augmentation du regroupement des autres dépenses d'exploitation de 2,1 M\$ (+7 %).

Énergie

L'augmentation des coûts en énergie de 3,8 M\$ s'explique principalement par la hausse des prix du carburant par rapport à l'exercice budgétaire 2018. Cette hausse a un impact de 2,6 M\$ (+23 %) sur l'exploitation des trains de banlieue et de 1,1 M\$ sur les services d'autobus. Pour contrer les fluctuations budgétaires liées au coût de carburant, exo mettra en place une stratégie de couverture de risques dès l'exercice 2019.

Services professionnels

Afin de poursuivre ses efforts d'amélioration continue en ce qui concerne son service à la clientèle, exo prévoit bonifier ses services en fonction des périodes de fort achalandage, et ainsi s'adapter aux besoins de sa clientèle. Cette bonification explique en majeure partie l'augmentation des dépenses en services professionnels chiffrée à 0,6 M\$ (+4 %) en 2019 par rapport à l'exercice précédent.

Frais immobiliers et assurances

En plus des indexations applicables aux baux existants, exo prévoit aménager et consolider certaines de ses installations administratives au courant de l'exercice 2019. Bien que non récurrent, cet élément explique en partie l'augmentation de 0,5 M\$ (+5 %) du groupe de dépenses.

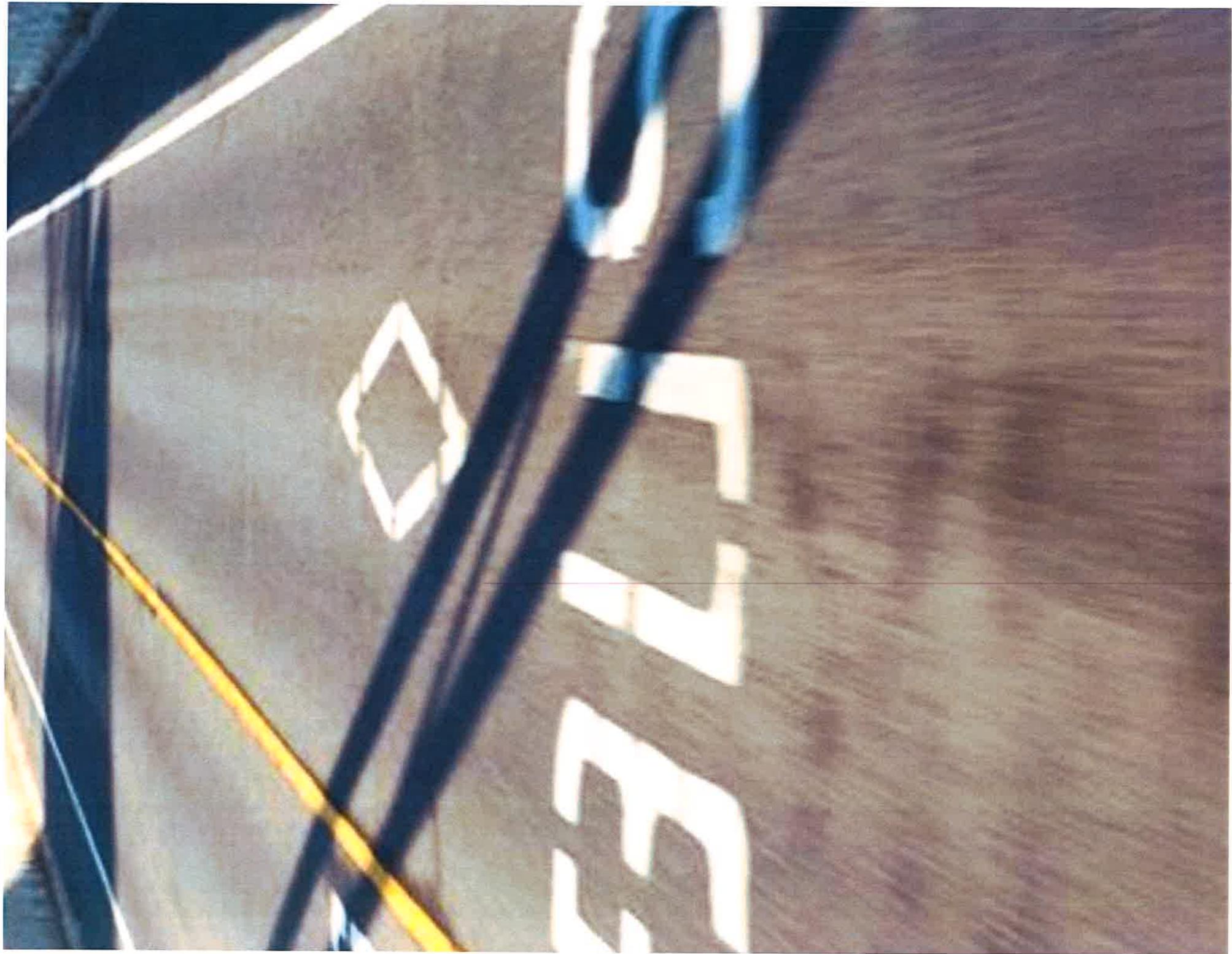
Réduction de dépenses afin de respecter le cadre budgétaire

Nous avons considéré une réduction des dépenses de 13 M\$ afin de respecter le cadre budgétaire 2019.

Dépenses liées au PAFP

Exo prévoit engager un montant total de 21,6 M\$ réparti sur les exercices 2018 et 2019 afin de réaliser le plan d'action présenté en mars 2018 au MTMDET. Par leur nature exceptionnelle, ces coûts sont présentés de façon distincte des autres coûts d'exploitation pour offrir le service en transport en commun et pour assurer la gestion des activités en délégation.

Le montant de 10,8 M\$ pour 2019 comprend 4,8 M\$ pour compléter les réfections majeures de ponts ferroviaires sur la ligne Deux-Montagnes débutées en 2018 (4,6 M\$). De plus, 2,7 M\$ sont prévus en 2019 (3,2 M\$ en 2018) pour l'entretien du matériel roulant (voitures MR90) desservant exclusivement la ligne Deux-Montagnes. Ces travaux devraient permettre d'augmenter la fiabilité du matériel en fin de vie utile jusqu'à la mise en service du REM. Finalement, 3,3 M\$ seront réservés au déploiement du plan hivernal bonifié afin d'assurer le bon fonctionnement d'équipements essentiels sur le réseau complet de trains de banlieue.



Sommaire des investissements en immobilisations pour l'année 2019*

Notre Programme d'immobilisations 2019-2028 prévoit des investissements décennaux de 1 625,8 M\$. Pour l'année 2019, les investissements en immobilisations devraient se chiffrer à 486,0 M\$. Par ailleurs, des investissements de 390,2 M\$ sont prévus du côté du réseau de trains et de 23,5 M\$ du côté du réseau d'autobus pour l'année 2019. De plus, 62,9 M\$ devraient être investis dans des projets liés à la mobilité intégrée, à l'accessibilité et aux infrastructures technologiques.

Les actifs liés au réseau de trains étant beaucoup plus nombreux que ceux liés au réseau d'autobus, la proportion des investissements dans notre réseau de trains est beaucoup plus élevée. De fait, exo est propriétaire du matériel roulant, des centres d'entretien et de nombreuses infrastructures de son réseau de trains. Cependant, le parc de véhicules et les centres d'entretien de son réseau d'autobus ne lui appartiennent pas.

Principaux projets – réseau d'autobus

Les prévisions budgétaires 2019 prévoient un investissement de 7,5 M\$ dans le développement de mesures préférentielles pour bus (MPB). Ce programme vise l'amélioration de la performance de nos services d'autobus. Deux axes sont notamment ciblés : le boulevard Fréchette à Chambly et la route 116 entre McMasterville et Mont-Saint-Hilaire.

Notons également que des sommes sont allouées pour la création d'un pôle de correspondance à la gare Vaudreuil. Ce projet vise à optimiser l'expérience des clients et prévoit notamment la construction d'un centre de service ainsi que l'agrandissement de la boucle d'autobus et du stationnement.

Principaux projets – mobilité intégrée, accessibilité et autres

Les prévisions budgétaires 2019 prévoient un investissement de 18,9 M\$ dans le programme Chrono, qui regroupe toutes les initiatives entourant la gestion des opérations du transport collectif via le SAEIV. Il vise à optimiser notre exploitation et à diffuser de l'information en temps réel à notre clientèle. Ce programme consiste également à implanter une nouvelle solution technologique qui offrira plus d'options aux clients du transport adapté tout en simplifiant nos opérations.

Par ailleurs, le programme d'installation de tuiles tactiles en bordure des quais se poursuivra en 2019. Des sommes seront également allouées aux études de faisabilité liées à la construction de deux ascenseurs à la gare Centrale pour relier la salle des pas perdus aux quais de la ligne Mont-Saint-Hilaire et au tunnel Bonaventure du 1000 de La Gauchetière. Ce projet vise à offrir un pôle intermodal accessible aux personnes à mobilité réduite entre la gare Centrale (trains), le terminus Centre-ville (autobus) et le métro Bonaventure. Enfin, deux vélostations seront construites pour faciliter les déplacements intermodaux : une au terminus d'autobus Terrebonne et une à la gare de trains Sainte-Thérèse.

* Sous-réserve d'approbation du Programme d'immobilisations 2019-2028 par la CMM tel que prévu par la loi.

Principaux projets – réseau de trains

Une somme de 146 M\$ sera allouée à la poursuite des travaux de construction du centre de maintenance Pointe-Saint-Charles, qui accueillera notre matériel roulant circulant sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Notons que ce projet amorcé en 2015 a dû être revu en raison de l'arrivée du REM. Le projet initial prévoyait que l'entretien de nos trains des lignes Mascouche et Deux-Montagnes se ferait aussi à cet endroit.

Or, la ligne Deux-Montagnes sera remplacée par le REM et l'entretien de notre matériel roulant circulant sur la ligne Mascouche ne pourra plus être effectué au centre de maintenance Pointe-Saint-Charles puisque ses trains ne pourront plus circuler dans le tunnel Mont-Royal. À ce titre, une enveloppe de 26 M\$ est prévue au présent budget pour la poursuite des études liées à la construction d'un centre de maintenance dédié à la ligne Mascouche.

Une enveloppe de 100 M\$ est également prévue pour l'acquisition de nouvelles voitures de trains. La première voiture sera livrée en décembre 2019.

Service de la dette aux prévisions budgétaires 2019

Le service de dette net passera de 35,6 M\$ en 2018 à 43,1 M\$ en 2019. Il est calculé en soustrayant les subventions de 118,8 M\$ au service de la dette de 161,9 M\$. L'augmentation de 7,5 M\$ du service de dette net est attribuable aux investissements de 229 M\$ projetés pour l'exercice 2018, à l'impact complet des emprunts faits en 2018 ainsi qu'au refinancement de plusieurs dettes.

À la somme de 161,9 M\$, s'ajoutent 15,1 M\$ d'investissements qui seront payés au comptant par le gouvernement fédéral dans le cadre du programme FITC et 0,1 M\$ par l'ARTM, portant ainsi les dépenses en immobilisations à 177,1 M\$ pour 2019.

Le service de dette net de 43,1 M\$ ainsi que les investissements payés au comptant de 0,1 M\$, pour un total de 43,2 M\$, sont à la charge de l'ARTM. Les subventions sont, pour leur part, évaluées à 133,9 M\$ pour 2019.

Définitions

Revenus et dépenses par activité

REVENUS

Exploitation

ARTM – Rémunération exploitation

Représente le montant de la rémunération en provenance de l'ARTM en lien avec la livraison de l'offre de service de base pour le train de banlieue, le transport par autobus et le transport adapté. À cela s'ajoute la rémunération pour les services en délégation de gestion par l'ARTM.

Autres revenus d'exploitation

Exo offre des services de nature administrative ou opérationnelle à d'autres OPTC et à l'ARTM, pour lesquels il reçoit une rémunération spécifique. Les Autres revenus d'exploitation incluent aussi une compensation additionnelle de 7,0 M\$ en provenance de l'ARTM pour 2019.

Immobilisations

ARTM – Rémunération du service de dette nette

L'ARTM rémunère exo pour la portion non subventionnée de son service de dette brute. Ces coûts sont composés de la portion « capital et intérêts » des financements à long terme ou des paiements au comptant pour la réalisation de projets d'immobilisations. Ces immobilisations sont présentées dans le PDI annuel d'exo.

Subventions gouvernementales pour immobilisations

Représente la portion des subventions encaissées dans l'exercice pour la réalisation d'immobilisations admissibles conformément aux différents programmes d'aide gouvernementale en vigueur, dont le PAGATCP et le FITC.

DÉPENSES

Exploitation

Dépenses d'exploitation d'exo

Regroupement de dépenses constitué des coûts du service de base pour les trains, autobus et transport adapté, ainsi que des coûts en délégation pour le compte de l'ARTM.

Services d'autobus, de trains et de transport adapté

Coûts engagés contre rémunération provenant de l'ARTM pour l'offre de services en transport en commun. Ces services sont offerts sur 6 lignes de trains de banlieue, dans 12 secteurs d'autobus et pour des services de transport adapté à l'échelle locale et régionale dans 9 secteurs des couronnes nord et sud. La rémunération pour ces services doit être équivalente aux dépenses d'exploitation pour ces activités.

Délégation pour le compte de l'ARTM

Exo traite des affaires et engage des dépenses en délégation de gestion pour le compte de l'ARTM concernant certaines activités ou certains sites qui sont la propriété de l'ARTM, dont des billetteries métropolitaines et des équipements métropolitains (terminus, voies réservées et stationnements incitatifs). Exo assure aussi l'application, sur son territoire, des mesures d'atténuation approuvées par le MTMDET, et compensées par l'ARTM pour les coûts engagés.

PAFP

Englobe l'ensemble des coûts d'exploitation qu'exo prévoit prendre à sa charge afin de remplir les engagements pris en matière de fiabilité et de ponctualité, inclus dans son Plan d'action déposé au début de 2018.

Dépenses d'exploitation par nature

Contrats d'exploitation

Ensemble des coûts contractuels pour les services de trains de banlieue (conduite du matériel roulant, location des emprises ferroviaires), d'autobus et de transport adapté (contrats avec des transporteurs pour la fourniture et la conduite des autobus et taxis).

Entretien de la flotte et des équipements

Ensemble des coûts d'entretien du matériel roulant et des installations ferroviaires et civiles des sites exploités par exo. Ces montants budgétaires incluent autant les coûts d'entretien préventif et d'entretien correctif que de déneigement et d'entretien paysager, en grande partie engagés contractuellement avant l'adoption du budget annuel. Ils comprennent aussi les coûts de maintenance d'actifs qui varient en fonction des besoins de l'organisation.

Salaires et avantages sociaux

Ensemble des salaires et avantages sociaux des employés d'exo, diminué de la rémunération des employés travaillant directement aux projets d'acquisition, de construction et de développement d'immobilisations d'exo. Selon ses pratiques comptables, ces coûts s'ajoutent aux coûts d'acquisition et de développement des immobilisations d'exo.

Autres dépenses d'exploitation

Inclut notamment les frais de gardiennage des sites d'exo, les frais informatiques, les coûts liés à l'exploitation des points de vente et service, ainsi que les coûts de communications auprès de la clientèle et d'affaires publiques.

Énergie

Coût du carburant et de l'électricité pour le matériel roulant ferroviaire, ainsi que les coûts en électricité et en gaz naturel pour les sites exploités par exo.

Services professionnels

Ressources externes auxquelles l'organisation fait appel pour obtenir des services de nature variée en lien avec la mission d'exo, notamment pour des services requérant une expertise particulière ou pour effectuer des sondages et enquêtes auprès de la clientèle.

Frais immobiliers et assurances

Regroupe principalement les coûts de location de terrains pour les sites exploités par exo, des locaux administratifs ainsi que les couvertures d'assurance pour les biens d'exo.



exo

700, rue de La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

No.: 500-06-000937-181

**COUR SUPÉRIEURE
(ACTION COLLECTIVE)
DISTRICT DE MONTRÉAL**

MARIE-HÉLÈNE DESAUNETTES
Demanderesse

c.

**RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN,
faisant affaires sous le nom d'affaires EXO
-et-
AUTORITÉ RÉGIONAL DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN**
Intimées

**DEMANDES DE L'INTIMÉE EXO POUR
PRÉCISIONS ET PRÉSENTATION D'UNE
PREUVE DOCUMENTAIRE
APPROPRIÉE
(Art. 574 et 575 C.p.c.) ET PIÈCES I-20 À I-27**

ORIGINAL

Me Shaun E. Finn

Notre dossier: 100608-6

Shaun.finn@bcf.ca



1100, boul. René-Lévesque Ouest, 25^e étage
MONTRÉAL, QUÉBEC, CANADA
H3B 5C9
Tel: (514) 397-6899
Fax: (514) 397-8515

BB 7462