



Sommaire

Mot du DG	4
Mot de la présidente du conseil d'administration	5
Portrait d'exo	6

› SECTION 1

Faciliter les déplacements : une priorité 12

Autobus exo	13
Trains exo	15
Transport adapté exo	15
Infrastructures exo	16
exo vous accompagne	17

› SECTION 2

Préparer l'avenir 18

Refonte du réseau d'autobus	19
Développement du réseau de trains	20
Augmenter et diversifier le financement	21

› SECTION 3

Des équipes engagées 22

Pour mieux vous servir	23
S'adapter au REM : nos équipes s'affairent en coulisse	24

› SECTION 4

Gouvernance 26

Le conseil d'administration	27
• Les membres du CA	28
• Les comités	32
L'équipe de direction	37
Ressources humaines	38

› SECTION 5

États financiers 39

› ANNEXE A

Code d'éthique et de déontologie des membres du CA

Votre mobilité au cœur de nos préoccupations



La carte du transport collectif métropolitain a beaucoup changé ces dernières années, et ce n'est qu'un début. La création d'exo visait à améliorer la cohésion des services à l'échelle métropolitaine, et plus particulièrement dans les couronnes nord et sud. Le regroupement de 14 réseaux s'est fait il y a un peu moins de trois ans. Mais depuis, nous avons fait des pas de géants.

En 2019, nous avons commencé à bâtir le réseau de demain tout en poursuivant la consolidation de notre exploitation. Entre autres, nous avons amorcé la modernisation de notre infrastructure technologique afin d'offrir de l'information voyageur en temps réel sur l'ensemble du réseau d'autobus. Nous avons testé un nouveau système de gestion des déplacements et de nouvelles normes pour améliorer nos services

de transport adapté. Leur déploiement dans les secteurs exo s'est fait début 2020.

Nous avons lancé un vaste programme de refonte de notre réseau d'autobus. Au cours des prochaines années, nous reverrons l'ensemble de nos services afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle, notamment en matière de desserte intracouronne. Les consultations ont débuté dans trois secteurs de la couronne sud où nos services devront s'arrimer au REM.

De plus, nous avons travaillé très fort pour faire cohabiter nos services de trains exo5 et exo6 avec le chantier du REM, pour nous préparer à la fermeture du tunnel Mont-Royal en 2020, pour planifier les services alternatifs liés à cette fermeture et pour accompagner nos clients dans cette transition difficile.

Nous avons aussi continué d'améliorer nos infrastructures : gares, terminus, stationnements, voies ferrées, etc. Enfin, nous avons amorcé la transformation complète de notre service à la clientèle afin de mieux servir nos clients.

Tout au long de l'année, j'ai pu constater le dévouement de nos équipes pour la cause du transport collectif. Elles ont à cœur d'améliorer votre mobilité et je suis convaincu que le travail qu'elles accomplissent aidera exo à atteindre l'excellence.

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and curves.

Sylvain Yelle

Directeur général

Se donner les moyens de nos ambitions



Selon les données de l'enquête origine-destination 2013-2018 dévoilées début 2020 par l'Autorité régionale de transport métropolitain, les couronnes nord et sud affichent les plus hauts taux de croissance démographique de la région métropolitaine : sur une période de cinq ans, les hausses s'établissent à 5 % dans chacune des couronnes, de 2 % à Montréal et de 4 % à Laval et Longueuil.

La vigueur du marché de l'emploi se confirme tout autant dans les couronnes. Au cours de la période 2013-2018, les déplacements pour le travail à destination des couronnes ont augmenté de 12 % en pointe matinale, par rapport à 1 % vers la ville-centre.

Ces chiffres corroborent la réalité des citoyens qui vivent et travaillent en périphérie de Montréal. Or, leurs déplacements au quotidien comportent leur lot de défis. Le réseau routier est congestionné plus que jamais et les infrastructures de transport collectif n'ont pas été en mesure d'accompagner l'évolution des besoins. De nouveaux pôles socioéconomiques régionaux ont fait leur apparition, mais l'offre n'a pas suivi, en particulier sur les axes est-ouest des deux couronnes.

La création d'exo est certes une opportunité d'améliorer la mobilité dans ces secteurs moins bien desservis. Mais pour augmenter la part modale du transport collectif dans les couronnes, il faut se donner plus de moyens. C'est pourquoi nous estimons essentiel de se doter de programmes de financement simplifiés et stables qui permettront d'aller au-delà du maintien des services et de passer en mode développement.

Seuls des services rapides et efficaces pourront faire concurrence à l'auto-solo et nous aider à atteindre nos cibles collectives en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Ce virage est à notre portée et nous devons le prendre maintenant.

A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'Josée Bérubé'.

Josée Bérubé

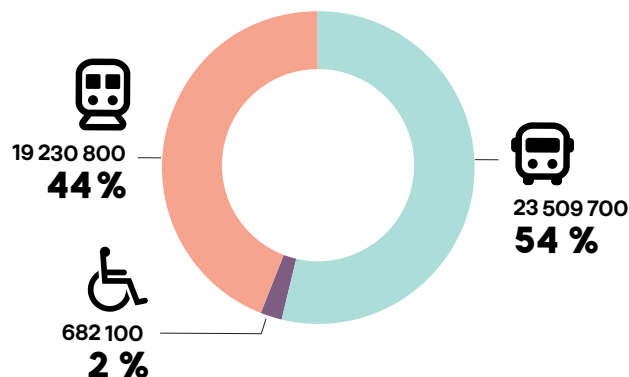
Présidente du conseil d'administration

Portrait d'exo

Exo exploite les services de transport collectif par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal, ainsi que le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal.

Son réseau se déploie sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et dans quelques secteurs hors territoire.

Déplacements par service en 2019



Trains

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



Autobus et taxibus

241 lignes d'autobus

- Couronne nord : 85
- Couronne sud : 156

63 lignes de taxibus

- Couronne nord : 23
- Couronne sud : 40

7 terminus*

- Centre-ville
- Mansfield
- Repentigny
- Sainte-Julie
- Sainte-Thérèse
- Saint-Eustache
- Terrebonne

* Les terminus Mansfield et Centre-ville sont gérés pour l'ARTM



Transport adapté

- Offert sur l'ensemble du territoire
- Service sur réservation

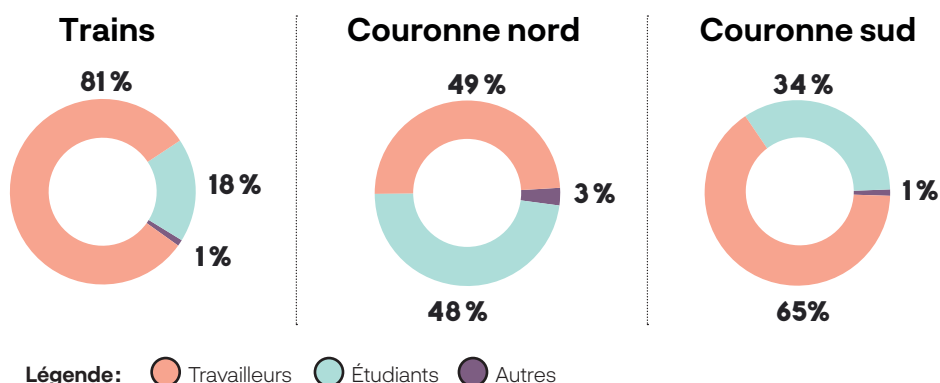


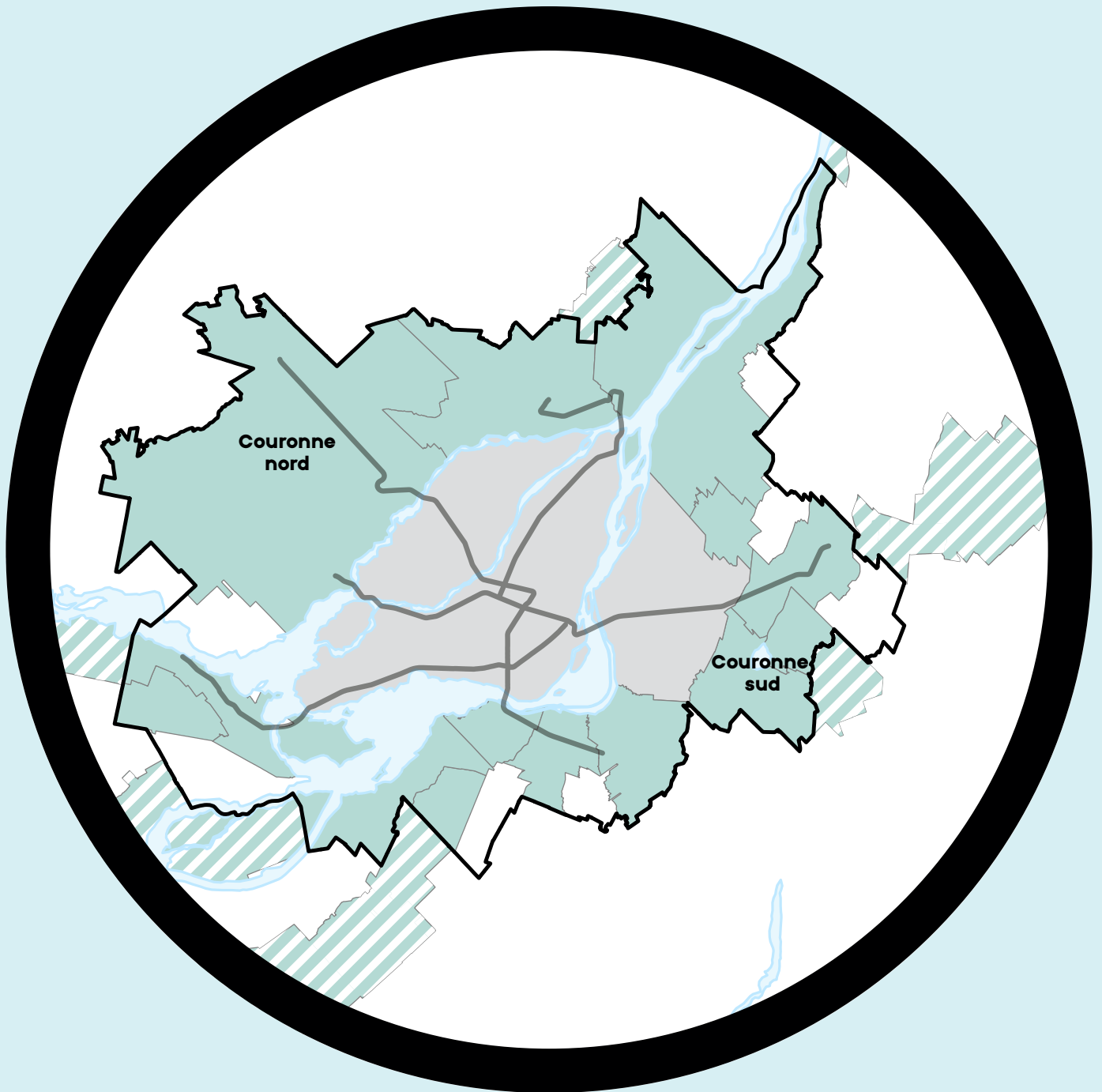
Stationnements incitatifs

- 28 037 places de stationnements
- 16 stationnements bus
- 50 stationnements train
- 354 places de covoiturage
- 44 places avec borne électrique
- 3 510 places pour vélo
- 3 vélostations



Profil clientèle autobus et trains





Achalandage réseau

Trains

Lignes	Résultats 2019	Variation 2019/2018
exo1 Vaudreuil-Hudson	4 225 800	1,5 %
exo2 Saint-Jérôme	3 457 600	6,0 %
exo3 Mont-Saint-Hilaire	2 260 800	0,7 %
exo4 Candiach	1 298 200	2,4 %
exo5 Mascouche	1 763 800	-4,8 %
exo6 Deux-Montagnes	6 224 600	-14,5 %
Total – Trains	19 230 800	-4,2 %

Autobus*

Secteurs	Offre de service		Résultats 2019	Variation 2019/2018
	Ligne bus	Taxibus		
› Couronne nord				
Sect. L'Assomption	13	2	1 877 300	-3,8 %
Sect. Laurentides	38	10	6 103 100	-7,7 %
Sect. Terrebonne-Mascouche	34	11	3 948 600	5,8 %
Sous-total Couronne nord	85	23	11 929 000	-2,9 %
› Couronne sud				
Secteur Chambly-Richelieu-Carignan	16	10	1 379 900	-1,0 %
Secteur Haut-Saint-Laurent	2	0	169 200	-9,8 %
Secteur Le Richelain	22	10	1 996 000	3,0 %
Secteur La Presqu'île	27	0	958 800	-1,3 %
Secteur Roussillon	16	6	1 173 000	-0,5 %
Secteur Sainte-Julie	12	3	756 000	-0,6 %
Secteur Sorel-Varennes	16	0	1 231 700	2,2 %
Secteur Sud-Ouest	16	6	1 850 500	-3,6 %
Secteur Vallée du Richelieu	29	5	2 065 600	-3,9 %
Sous-total Couronne sud	156	40	11 580 700	-1,0 %
Total – Autobus	241	63	23 509 700	-2,0 %

* Données préliminaires

Transport adapté*

Secteurs	Résultats 2019	Variation 2019/2018
› Couronne nord		
Secteur L'Assomption	106 400	0,7 %
Secteur Laurentides	208 900	-2,0 %
Secteur Terrebonne-Mascouche	89 500	3,0 %
Sous-total couronne nord	404 800	-0,2 %
› Couronne sud		
Secteur Marguerite d'Youville	37 100	-8,2 %
Secteur Vallée du Richelieu	45 500	-10,1 %
Secteur Handi-bus	39 800	-8,9 %
Secteur Tarso	46 400	1,1 %
Secteur Transports Accès	59 900	5,3 %
Secteur Transport Soleil	48 600	-2,0 %
Sous-total couronne sud	277 300	-3,4 %
Total	682 100	-1,5 %

* Données préliminaires

Train

La baisse d'achalandage réseau est attribuable aux diminutions observables sur les lignes exo5 Mascouche et exo6 Deux-Montagnes. Celles-ci sont imputables aux travaux du REM qui, sur la couronne nord, ont amené les clients à changer leurs comportements de mobilité. Les quatre autres lignes sont en croissance.

Autobus*

Issu du regroupement de 13 anciens organismes de transport, le réseau d'autobus actuel est très compartimenté, ce qui nous empêche de répondre adéquatement à la croissance des besoins liés aux déplacements intracouronnes. Le programme de refonte du réseau autobus vise à mieux adapter notre offre de service à cette nouvelle croissance.

De plus, les travaux du REM peuvent avoir contribué, sur la couronne nord, à la baisse de la clientèle bimodale (autobus-train) des lignes de trains exo6 et exo5 qui aurait choisi de changer ses comportements de mobilité.

* Les calculs d'achalandage se basent sur les ventes de titres de transport et sur des hypothèses quant à l'utilisation des titres par mode de transport (autobus, train, métro) et sur chaque réseau de transport de la région de Montréal. Cette méthode de calcul est utilisée pour répartir certaines subventions entre les organismes de transport collectif canadiens.

Transport adapté

L'évolution de la demande de transport adapté est très volatile d'une année à l'autre. Des facteurs externes comme les conditions météorologiques et la relocalisation d'infrastructures génératrices de déplacements peuvent engendrer plusieurs annulations, fermetures de dossiers ou nouveaux besoins, indépendamment de la qualité du service offert ou de la capacité. Rappelons toutefois qu'aucun déplacement n'est refusé.

Livraison de service*

Autobus

Secteurs	Taux de livraison 2019
Chambly-Richelieu-Carignan	99,97 %
Haut-Saint-Laurent	100 %
La Presqu'île	99,86 %
L'Assomption	99,66 %
Laurentides	99,83 %
Le Richelain	99,87 %
Roussillon	99,29 %
Sainte-Julie	99,70 %
Sorel-Varennes	99,98 %
Sud-Ouest	99,90 %
Terrebonne-Mascouche	99,67 %
Vallée du Richelieu	99,90 %
Taux de livraison de service Autobus – exo global	99,79 %

La pénurie de main-d'œuvre, en l'occurrence des chauffeurs d'autobus, et la congestion routière ont été des enjeux majeurs en 2019. Malgré ces enjeux, notre cible annuelle de 99,5 % a été dépassée.

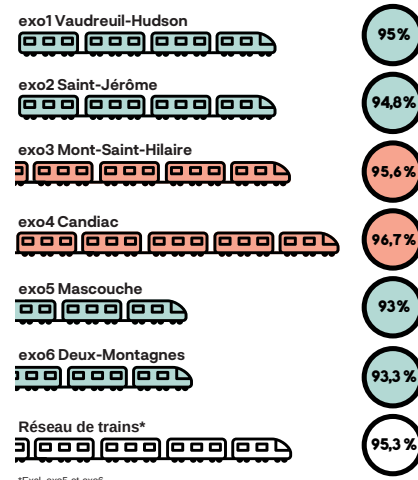
* Le taux de livraison équivaut au pourcentage de voyages effectués par rapport au nombre de voyages planifiés.

Stationnements

Secteurs	Nombre de stationnements	Nombre de places tarifées	Places réservées au covoiturage	Places réservées pour les bornes électriques	Places pour les vélos	Nombre de places autos	Nombre de vélostations
› Couronne nord							
Secteur L'Assomption	1		2	2	14	291	
Secteur Laurentides	2		1		44	162	
Secteur Terrebonne-Mascouche	2	84	10	2	115	1458	
Sous-total Couronne nord	5	84	13	4	173	1911	0
› Couronne sud							
Secteur Chambly-Carignan-Richelieu	1		10	2	50	596	
Secteur Le Richelain	2		14	2	219	1184	
Secteur Roussillon	1		2		47	588	
Secteur Sainte-Julie	1		10	2	172	953	1
Secteur Sorel-Varennes	4			4	27	679	
Secteur Sud-Ouest	2		5	2	22	657	
Sous-total Couronne sud	11	0	41	12	537	4657	1
Total - Autobus	16	84	54	16	710	6568	1
› Train							
exo1 Vaudreuil-Hudson	14		19	4	727	3297	
exo2 Saint-Jérôme	8	80	27	8	545	3748	1
exo3 Mont-Saint-Hilaire	6		24	6	357	3538	
exo4 Candiac	6		17		177	1789	
exo5 Mascouche	8		28		404	3124	
exo6 Deux-Montagnes	8	382	185	10	590	5973	1
Total - Trains	50	462	300	28	2800	21469	2

Ponctualité trains

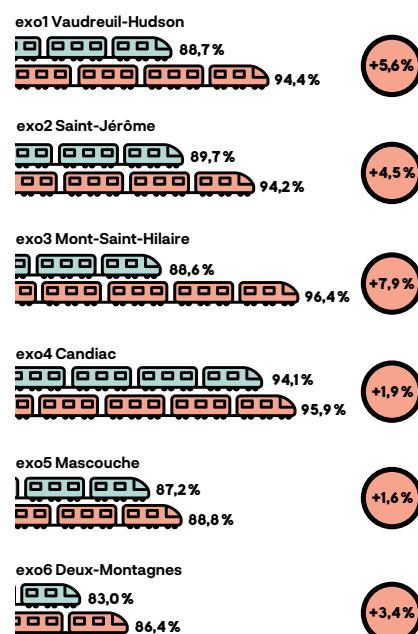
Ponctualité réseau 2019¹



Les passages de trains de marchandises ainsi que les conditions météorologiques (impact sur les aiguillages et la signalisation) ont été des enjeux majeurs en 2019. La cible de 95% de ponctualité a été atteinte avec un résultat annuel de 95,3%.

1. Les données sont compilées conformément au standard ferroviaire nord-américain : un train est considéré en retard quand il dépasse son heure d'arrivée en bout de ligne d'au moins 5 min 59 s. En raison des travaux du REM, exo n'a plus la marge de manœuvre nécessaire pour garantir la ponctualité de ses trains sur les lignes exo5 Mascouche et exo6 Deux-Montagnes. Par conséquent, leurs taux de ponctualité respectifs sont exclus du calcul de la ponctualité globale du réseau de trains depuis le 1^{er} juillet 2018.

Ponctualité hivernale



1. Source : 1^{er} décembre 2017 au 28 février 2018
2. Source : 1^{er} décembre 2018 au 28 février 2019

› **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.



SECTION 1

Faciliter les déplacements : une priorité



Autobus exo

Nous avons apporté de nombreux ajustements à nos services d'autobus et de taxibus au cours de l'année 2019 afin d'optimiser l'offre à l'échelle du réseau. Des services ont été ajoutés ou modifiés en fonction des besoins de la clientèle, des demandes des municipalités et autres impératifs opérationnels. Ces ajustements s'appuyaient entre autres sur les données d'achalandage et d'adhérence à l'horaire, de même que sur les commentaires de nos clients.

Ces changements ont notamment permis d'améliorer la ponctualité sur les lignes ciblées et d'augmenter de manière significative les possibilités de correspondance bus-train et bus-bus. En voici les grandes lignes :

Couronne nord

- Ajustement de nombreux horaires d'autobus afin de faciliter les correspondances avec nos trains de la ligne exo2 Saint-Jérôme à la gare Sainte-Thérèse, ceux de notre ligne exo5 Mascouche aux gares Repentigny et Terrebonne, et ceux de notre ligne exo6 Deux-Montagnes à la gare du même nom.
- Ajustement d'horaires d'autobus afin d'optimiser les correspondances au terminus Saint-Eustache et ajout de départs sur plusieurs lignes pour répondre à la demande vers le terminus.
- Ajout de départs, tôt le matin, sur plusieurs lignes des secteurs L'Assomption et Terrebonne-Mascouche en direction du métro Radisson afin d'assurer une meilleure synchronisation avec le premier départ de métro.
- Ajustement des temps de parcours de plusieurs lignes du secteur L'Assomption afin d'optimiser le service.

Couronne sud

- Inauguration de la nouvelle ligne exo 370 entre Saint-Amable et Sainte-Julie. Grâce au nouveau service, les résidents de Saint-Amable ont désormais accès à Longueuil et au centre-ville de Montréal via le terminus de Sainte-Julie.
- Ajout de départs, ajustement des temps de parcours et ajout de temps de battement pour optimiser la ponctualité de certaines lignes des secteurs Sud-Ouest, Le Richelain et Roussillon.
- Ajout de départs à l'horaire des lignes de taxibus T1 et T3 à Sainte-Julie, et de la ligne d'autobus 600 à Carignan.
- Bonification de la couverture de service dans le quartier Au tournant de la gare à Saint-Constant.

Nos 8 200 arrêts font peau neuve !

Notre réseau d'autobus s'étant formé à la suite du regroupement de 13 réseaux locaux, les arrêts n'étaient pas uniformes d'un secteur à l'autre.

Ces disparités seront bientôt chose du passé. Dans un souci de saine gestion et conformément aux principes directeurs de développement durable d'exo, nous avons fait produire 16 400 autocollants pour revêtir les côtés recto et verso de l'ensemble de nos arrêts d'autobus plutôt que de remplacer les panneaux d'arrêt. Amorcé à l'automne, le pelliculage sera terminé en 2020 sur l'ensemble du réseau.

Avantages des nouveaux panneaux d'arrêt exo :

- Signalétique **simple et lisible**
- Nouveau numéro de téléphone **1833 allo exo** du service à la clientèle
- Mention du site web **exo.quebec**
- Mention **Téléchargez Chrono**, avec logo de l'application de gestion des déplacements

Bref, tout pour faciliter la vie de nos clients en leur offrant les outils dont ils ont besoin pour planifier leurs déplacements.



L'heure juste en tout temps



Notre nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV) a été déployé de manière progressive sur l'ensemble de notre réseau d'autobus.

À la suite du regroupement des anciens services d'autobus locaux des couronnes nord et sud de Montréal, nous avons hérité d'une multitude de systèmes qui n'offraient pas tous les mêmes fonctionnalités d'un secteur à l'autre. Après avoir standardisé les équipements à l'échelle du réseau, nous avons branché un à un tous les secteurs au système Chrono, déjà en place sur le réseau de trains.

Constitué d'un système GPS de géolocalisation des véhicules, d'un ordinateur de bord et d'un système d'information aux voyageurs reliés à un centre de contrôle, le SAEIV permet de suivre les autobus en temps réel. Ainsi, les voyageurs peuvent suivre les déplacements des autobus exo au moyen de l'application mobile Chrono. À bord des autobus, les prochains arrêts sont annoncés sur des panneaux à message variable et via un système de diffusion

vocale. Ce système nous aide aussi à optimiser nos services en fonction de la demande et à améliorer la ponctualité.

Une autre fonctionnalité a été ajoutée à l'échelle du réseau au tout début de 2020 : les voyageurs peuvent maintenant connaître l'heure de passage réelle du prochain autobus à un arrêt donné via l'application Chrono.

Ce projet est rendu possible grâce au financement des gouvernements du Canada et du Québec dans le cadre de la mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, ainsi que de l'ARTM.

**Les voyageurs
peuvent suivre les
déplacements des
autobus exo au moyen
de l'application
mobile Chrono.**

Trains exo



Nos trains circulent sur des voies ferrées dont la grande majorité ne nous appartiennent pas. Propriétés du CN ou du CP, elles servent principalement au transport de marchandises. Conséquemment, nous devons composer avec de nombreuses contraintes opérationnelles qui freinent l'amélioration de nos services de trains. En effet, notre marge de manœuvre est limitée en matière d'ajout de départs.

Cela étant dit, nous continuons à bonifier nos services de manière ciblée, là où nous le pouvons.

Ligne exo2 Saint-Jérôme

En 2019, nous avons ajouté quatre départs en soirée, soit deux dans chaque direction, sur notre ligne exo2 Saint-Jérôme. Nos clients souhaitaient avoir plus de flexibilité en fin de journée sur cet axe. Les nouveaux départs ont été mis à l'horaire à la fin septembre.

Travaux du REM : ajustements d'horaire

Dans le cadre des travaux du REM, les horaires des lignes de trains exo5 Mascouche et exo6 Deux-Montagnes ont été ajustés afin d'assurer une cohabitation harmonieuse avec le chantier.

Les horaires des autobus qui desservent les gares Deux-Montagnes, Mascouche, Terrebonne et Repentigny ont également été ajustés de manière à optimiser les correspondances avec les trains et les autres lignes locales d'autobus.

Navette Mercier : premier anniversaire

Exo et la Ville de Mercier célébraient en juillet le premier anniversaire de la desserte locale gratuite exo 140. La ligne exo 140 relie les principaux lieux d'intérêt de Mercier à la ville de Châteauguay.

Ce service est fort populaire, l'achalandage mensuel étant passé de 400 utilisateurs en juillet 2018 à plus de 2000 un an plus tard. Face à un tel succès, la Ville de Mercier et exo ont décidé de bonifier le service en ajoutant de nouveaux arrêts et un deuxième véhicule afin d'augmenter la fréquence et la capacité d'accueil de la ligne.



Transport adapté exo



L'année 2019 a été celle des grands chantiers en transport adapté. Après avoir lancé, l'année précédente, un projet pilote qui consistait à mettre en place et à tester un nouveau système de gestion des déplacements dans le secteur Laurentides, nous avons été en mesure d'offrir de nouvelles fonctionnalités à cette clientèle :

- Appel téléphonique ou message texte d'arrivée imminente du véhicule le jour du déplacement. Cette fonction permet entre autres de réduire les irritants liés à l'attente du transport.
- Appel automatisé, message texte ou courriel, la veille, pour rappeler le déplacement du lendemain. Pratique pour nos clients, cette fonction a aussi l'avantage d'optimiser le service en réduisant le nombre de voyages à vide.

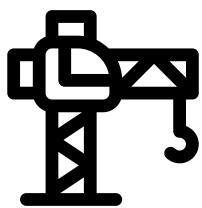
Ce projet ayant été un succès, nous déploierons le nouveau système en 2020 sur l'ensemble du réseau de transport adapté exo*. En plus des fonctionnalités déjà mentionnées, nos clients pourront réserver leurs déplacements en ligne.

Parmi les autres grands jalons de l'année 2019, nous avons passé en revue nos pratiques d'affaires dans les divers secteurs que nous desservons, ainsi que celles des autres sociétés de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal, afin d'uniformiser nos normes de service à l'échelle du réseau de transport adapté exo.

À la suite de cet exercice, nous avons établi de nouvelles normes fondées sur les meilleures pratiques. Ces normes sont entrées en vigueur de manière progressive au cours de l'année dans le secteur Laurentides. Entre autres, les heures de service ont été prolongées, tant pour le transport que pour le service à la clientèle. Ainsi, un agent du transport adapté exo est toujours joignable tant que nos clients sont en déplacement.

Ces normes de service entreront en vigueur dès 2020 sur l'ensemble du réseau de transport adapté exo. La mise en place d'un service à la clientèle à guichet unique est également prévue*.

* Ces normes de service seront également déployées au cours de l'année 2020 dans le secteur de la couronne sud desservi actuellement par l'organisme TARSO. L'intégration des services des secteurs de la couronne sud desservis par les organismes Handi-bus, Transport Soleil et Transports Accès se fera à une date ultérieure.



Infrastructures exo

Chaque année, nous investissons de manière ciblée dans l'entretien et l'amélioration de nos installations afin d'assurer la fiabilité de notre réseau et d'améliorer l'expérience de nos clients sur toute la chaîne de déplacement. Beaucoup de travail a été accompli en 2019.

Réseau de trains

- › Reconstruction d'un pont ferroviaire et de passages à niveau, réfection de ponceaux et remplacement d'aiguillages sur la ligne exo1 Vaudreuil-Hudson. Reconstruction de trois passages à niveau sur la ligne exo2 Saint-Jérôme.
- › Construction d'un deuxième quai à la gare Vaudreuil et aménagement permanent du stationnement nord de la gare avec ajout de 230 places : la capacité d'accueil est passée de 596 à 826 places. Rappelons que le stationnement sud avait été réaménagé l'année précédente. Les travaux se termineront en 2020 avec la construction d'un centre de services et l'installation de marquises dans la boucle d'autobus pour protéger nos clients des intempéries.
- › Aménagement d'un nouveau quai temporaire à la gare Montréal-Ouest afin de réduire l'achalandage sur le quai central et l'engorgement piétonnier aux passages à niveau situés aux deux extrémités des quais.
- › Inauguration d'une vélostation d'une capacité de 76 places à la gare Sainte-Thérèse et installation de

casiers à vélos verrouillables dans le cadre d'un projet pilote aux gares Lachine et Sainte-Rose.

- › Début des travaux de préparation du site de la future gare Mirabel sur la ligne exo2 Saint-Jérôme. La gare sera construite en 2020.

Réseau d'autobus

- › Mise en service d'une voie de type UAB (utilisation de l'accotement par les bus) sur le boulevard Fréchette, à Chambly, en direction nord. D'une longueur de 1,3 km, elle améliore les temps de parcours de nos autobus vers le nord et permet de fluidifier leur passage vers le sud à la sortie du stationnement incitatif de Chambly en période de congestion de l'après-midi.
- › Réaménagement des boucles d'autobus du terminus La Prairie. Le stationnement a été agrandi en 2018.
- › Poursuite du programme d'installation de nouveaux abribus. Quelque 40 nouveaux abris ont été érigés sur l'ensemble du réseau.
- › Mise en service de trois ascenseurs au terminus Centre-ville. Désormais, les utilisateurs du terminus d'autobus qui ont des limitations fonctionnelles peuvent accéder de façon autonome à la station de métro Bonaventure et à la rue de la Gauchetière.
- › Installation de casiers à vélos verrouillables au stationnement incitatif de Chambly.

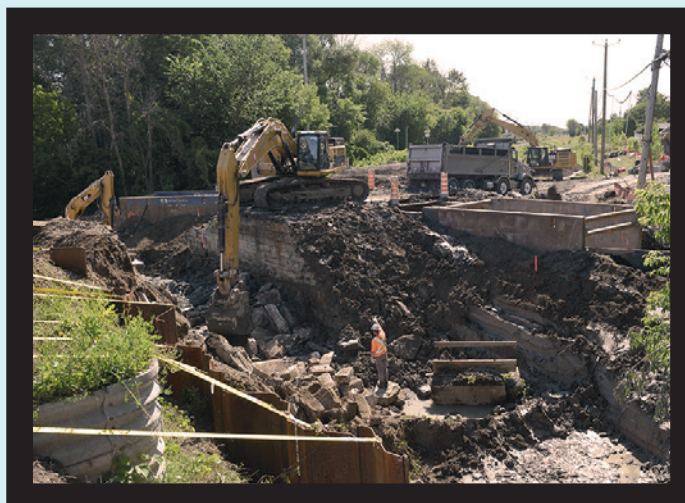
Un chantier pas comme les autres

Le chantier de reconstruction du pont ferroviaire qui enjambe la rivière Quinchien, sur notre ligne de trains exo1 Vaudreuil-Hudson, a représenté tout un défi pour nos équipes.

Ce projet majeur consistait à retirer l'ancien pont et à le remplacer par une nouvelle structure. Mais pour ce faire, il fallait dévier temporairement le cours de la rivière Quinchien de manière à pouvoir travailler librement sous le pont.

Mission réussie ! Une fois la rivière déviée, l'ancien pont construit en 1909 a été sectionné, retiré et remplacé par une nouvelle structure après quoi la rivière a retrouvé son lit naturel.

La circulation de nos trains a été interrompue entre les gares Hudson et Dorion du 10 au 18 août, le temps de retirer l'ancien pont et d'installer le nouveau. Une navette d'autobus a été mise en place entre les deux stations pendant la durée des travaux.



exo vous accompagne

Nos clients attachent une grande importance à leur qualité de vie. La grande majorité ont élu domicile dans des collectivités qui leur offrent, en périphérie du centre-ville de Montréal, l'équilibre qu'ils recherchent entre nature et urbanité.

Soucieux de contribuer à la vitalité des communautés qu'il dessert, exo appuie de nombreux événements aux quatre coins de son vaste territoire. Qu'il s'agisse d'activités culturelles, sportives ou communautaires, nous bâtissons des partenariats en fonction de nos ressources et de notre capacité opérationnelle. Pour ce faire, nous misons sur notre expertise en offrant, entre autres, des navettes gratuites qui permettent aux citoyens de se rendre par autobus sur les lieux des événements. Certaines offres tarifaires sont également prévues.

Au cours de la dernière année, nous avons collaboré au succès de nombreux événements, dont le Festival Feu et Glace de Repentigny, le Festival Santa Teresa de Sainte-Thérèse, le Relais pour la vie de Repentigny, l'Écomarché de l'île de Châteauguay, Blainville en fête, le Festibel de Beloeil et l'Oktoberfest de Repentigny.

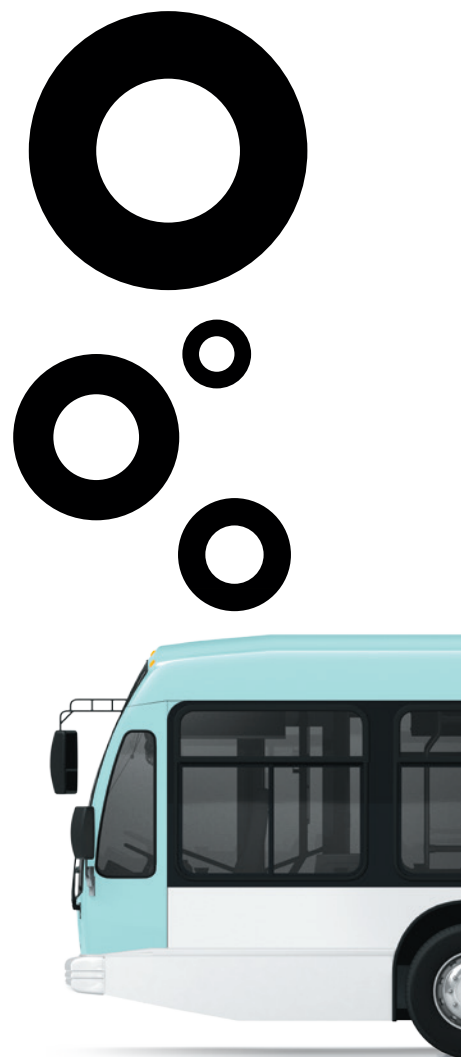
De plus, nous avons reconduit notre partenariat avec le Réseau des fermiers de famille, qui propose aux citadins de soutenir des fermes locales en achetant des fruits et des légumes biologiques à l'avance. Au cours de la saison estivale, des cultivateurs membres ont livré leurs paniers dans cinq

gares exo. Nos clients abonnés au service pouvaient ainsi récupérer leurs denrées chaque semaine à la sortie du train.

Les biblio-mobiles étaient également de retour pour l'été aux gares Rivière-des-Prairies et Repentigny. Pratiques pour nos clients abonnés aux bibliothèques de ces secteurs, elles offraient un service d'emprunt et de retour de livres directement à la gare!

En décembre, nous avons collaboré aux collectes de fonds et de denrées de Moisson Laurentides, Moisson Montréal et la Grande Guignolée de la Rive-Sud. Des campagnes web et d'affichage invitaient nos clients à donner généreusement à l'occasion des Fêtes en leur donnant rendez-vous dans plusieurs gares exo. Dans le secteur Laurentides, nos clients pouvaient faire des dons en argent à bord de nos autobus.

Bien sûr, nous n'avons pas manqué de participer à l'effervescence des Fêtes! Dans plusieurs municipalités, nous avons mis nos autobus et nos équipes à contribution afin de faciliter l'accès à divers événements, dont le défilé du Père Noël de Blainville, le défilé de Noël de Sainte-Julie et le défilé de Noël de Châteauguay.



De tout cœur avec nos clients

Comme chacun sait, les inondations du printemps 2019 ont affecté de nombreux secteurs de la région métropolitaine. Nos équipes ont mis en place une série de mesures afin de soutenir les municipalités et les clients d'exo touchés par des fermetures de route :

- Gratuité des services sur les lignes de trains exo1 Vaudreuil-Hudson et exo2 Saint-Jérôme ainsi que plusieurs lignes d'autobus des secteurs La Presqu'île et

Laurentides afin de pallier la fermeture du pont Galipeault sur l'autoroute 20 entre L'Île-Perrot et Sainte-Anne-de-Bellevue ainsi que celle de la route 117 à la hauteur de Mirabel entre la route 158 et l'autoroute 50.

- Navette ferroviaire gratuite entre les gares Sainte-Dorothée et Île-Bigras (ligne exo2 Saint-Jérôme) assurée de jour par le service de trains et de nuit par une camionnette rail-route spécialement dépêchée sur les lieux. Cette navette a été mise en place afin de permettre la réalisation de travaux d'urgence sur le tablier du nouveau pont permanent de l'Île Bigras.

- Mise à disposition des stationnements exo pour la coordination des mesures d'urgence par les autorités responsables aux gares Sainte-Dorothée, Île-Perrot, Roxboro-Pierrefonds et Deux-Montagnes (partie sud du stationnement).

Dans le cadre de ces mesures, des inspecteurs exo ont été dépêchés sur le terrain pour prêter assistance à nos clients. Des membres de l'équipe d'exploitation se sont aussi relayés pour assurer le service de navette, la nuit, entre les gares Sainte-Dorothée et Île-Bigras.

SECTION 2

Préparer l'avenir



Refonte du réseau d'autobus



Le réseau exo est né à la suite du regroupement des services de trains de banlieue et des 13 anciens réseaux d'autobus des couronnes nord et sud, dont les services étaient axés principalement sur les déplacements locaux et vers le centre-ville de Montréal. La création d'exo visait entre autres à améliorer la cohérence des services dans les couronnes et à l'échelle métropolitaine.

Depuis deux ans, nos équipes ont déployé beaucoup d'efforts pour consolider l'ensemble de nos services d'autobus. Les processus d'exploitation et les horaires ont été harmonisés de manière à offrir un service uniforme sur l'ensemble du territoire desservi. Le réseau a été doté d'un système d'information en temps réel grâce auquel nos clients sont en mesure de mieux planifier leurs déplacements. Enfin, des services ont été bonifiés en fonction de notre capacité opérationnelle. Mais il faut aller plus loin.

Les résultats de la dernière enquête origine-destination de l'ARTM ont confirmé que la croissance démographique et celle de l'emploi sont plus rapides dans les couronnes qu'ailleurs dans le Grand Montréal. Afin de mieux répondre aux besoins croissants des citoyens et des municipalités des couronnes en matière de transport collectif, nous avons lancé une vaste refonte de notre réseau d'autobus qui vise, entre autres, à décroiser les secteurs et à mieux relier les pôles de déplacements intracouronnes.

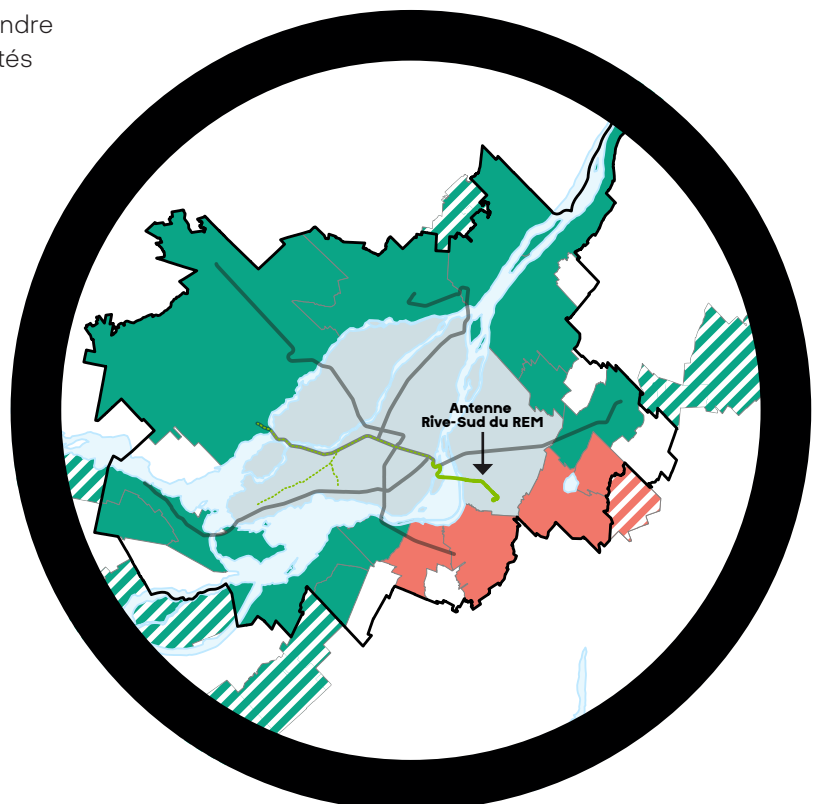
Cette refonte s'inscrit dans une volonté de développer une offre de transport collectif adaptée au territoire que nous desservons. Plusieurs secteurs seront revus au cours des prochaines années. En raison de la mise en service de l'antenne Rive-Sud du Réseau express métropolitain (REM) à la fin de 2021, le processus de refonte a débuté dans les secteurs suivants : Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon.

L'arrivée du REM aura un impact majeur sur notre réseau dans ces trois secteurs. En effet, nos autobus n'auront plus accès au pont Samuel-De Champlain.

Par conséquent, nos services actuels vers le centre-ville de Montréal feront place à des dessertes vers les stations REM de la Rive-Sud. Notre réseau sera donc reconfiguré dans une perspective métropolitaine de manière à optimiser sa connectivité avec celui du REM.

Le programme de refonte a été lancé à l'automne 2019 dans les trois secteurs mentionnés. Nos équipes ont déjà fait le bilan de l'offre et de la demande actuelles. Elles ont aussi consulté les représentants de plusieurs municipalités partenaires et autres organismes afin de bien cerner les besoins.

Une première ronde de consultations publiques a été programmée en février 2020. Nos équipes tiendront compte des résultats de ces consultations pour élaborer divers scénarios de desserte qui seront soumis à la population lors d'une deuxième ronde de consultations publiques à l'automne de la même année. Un scénario final sera élaboré par la suite pour une mise en service du nouveau réseau exo dans les trois secteurs ciblés en même temps que celle de l'antenne Rive-Sud du REM.





Développement du réseau de trains



Le train est un mode de transport efficace. Il permet à un grand nombre de personnes de se déplacer sur de longues distances tout en évitant la congestion routière. En 2019, près de 85 000 déplacements étaient assurés quotidiennement en totalité ou en partie par un train d'exo, ce qui représentait 6 % des déplacements en transport collectif dans la grande région de Montréal.

L'arrêt progressif de notre service de trains exo6 Deux-Montagnes, au cours de la prochaine année, fera baisser l'achalandage. Malgré la perte de cette ligne qui est appelée à être remplacée par le REM, nous sommes pleinement investis dans notre volonté de développer notre réseau afin d'augmenter la part modale du train sur la carte du transport collectif métropolitain.

Fréquence et ponctualité

Nos clients réclament plus de fréquence sur nos lignes de trains, et ce, avec raison. La fréquence et la ponctualité sont les déterminants essentiels de la qualité d'un service de transport collectif. Nous souhaitons augmenter le nombre de départs sur l'ensemble du réseau afin d'offrir plus de flexibilité aux utilisateurs du train. Et qu'on nous donne les moyens de le faire.

À l'heure actuelle, les trains d'exo circulent sur des voies ferrées qui appartiennent majoritairement à des entreprises privées dont la principale activité économique consiste à transporter des marchandises. Les emprises ferroviaires empruntées par nos lignes exo1 Vaudreuil-Hudson et exo4 Candiac appartiennent au Canadien Pacifique (CP), de même que 67 % de celles qui sont empruntées par notre ligne exo2 Saint-Jérôme. Le Canadien National (CN) possède les emprises ferroviaires empruntées par notre ligne exo3 Mont-Saint-Hilaire et 58 % de celles sur lesquelles roulent nos trains de la ligne exo5 Mascouche.

Cette situation a un impact sur notre exploitation et freine le développement de nos services. En effet, nos trains doivent céder le passage aux trains de marchandises à certaines heures sur certains tronçons. La cohabitation avec les trains de marchandises limite aussi notre capacité d'ajouter de nouveaux départs adaptés aux besoins de la clientèle.

C'est pourquoi nous prôtons la priorisation des accès au transport de passagers et la mise en place d'un programme d'acquisition progressive d'infrastructures ferroviaires afin de les dédier au transport de passagers, comme cela s'est fait à Toronto. Cette approche permettra d'augmenter la fréquence des passages et la ponctualité de nos trains et, conséquemment, de proposer une véritable alternative à l'auto-solo.

Convivialité du service

Nos clients veulent se déplacer à bord de trains fiables et confortables. Ils souhaitent avoir accès à des infrastructures modernes et adaptées à leurs besoins, été comme hiver. Pour favoriser l'utilisation du train, nous investissons de manière continue dans la mise à niveau de nos actifs existants et dans le développement de nouvelles infrastructures. Voici un avant-goût des principaux projets sur lesquels nous travaillons :



2020

Gare Mirabel

Poursuite des travaux d'aménagement d'une toute nouvelle gare sur la ligne exo2 Saint-Jérôme. La gare Mirabel desservira les résidents de Mirabel qui doivent actuellement se rendre à Blainville pour prendre leur train. Sa mise en service permettra de désengorger la gare de Blainville.

Gare Vaudreuil

Cette gare a fait l'objet de plusieurs améliorations depuis deux ans : réaménagement des stationnements et construction d'un deuxième quai. La construction d'un centre de services et l'installation de marquises au-dessus de la nouvelle boucle d'autobus marqueront la fin de ces travaux en 2020.

Nouvelles voitures de train

Nous commencerons à tester de toutes nouvelles voitures à deux niveaux. Conçues de manière à optimiser le confort de notre clientèle, elles font partie d'une commande de 44 unités qui seront progressivement mises en service à compter de 2021.



2020-2029

Notre programme d'immobilisation 2020-

2029 prévoit des investissements dans la mise à niveau de plusieurs gares des lignes exo1 Vaudreuil-Hudson, exo2 Saint-Jérôme et exo4 Candiac.

Ligne exo1 Vaudreuil-Hudson

Les gares de cette ligne ont été construites ou rénovées au début des années 80. Notre programme d'immobilisations 2020-2029 prévoit des investissements dans la mise à niveau des gares Valois, Cedar-Park, Pointe-Claire, Dorval, Beaconsfield, Pine Beach, Beaurepaire, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. Un projet de réaménagement est également prévu pour les gares Pincourt-Terrasse-Vaudreuil et Île-Perrot.

Ligne exo2 Saint-Jérôme

Au cours des prochaines années, nous souhaitons procéder à la mise à niveau progressive des gares de notre ligne exo2 afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. À terme, ces dernières pourront monter à bord et descendre des trains sans encombre sur l'ensemble de la ligne.

Ligne exo4 Candiac

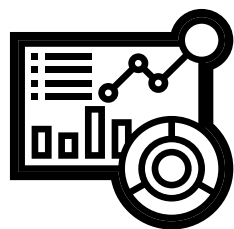
Ce projet consiste à réaménager de façon permanente plusieurs gares de cette ligne dont la mise en service initiale devait être temporaire.

Gares Lucien-L'Allier et Montréal-Ouest

Ces deux gares accueillent nos trains des lignes exo1 Vaudreuil-Hudson, exo2 Saint-Jérôme et exo4 Candiac. Construites au début des années 90,

les infrastructures de la gare Lucien-L'Allier arrivaient en fin de vie utile. Les voies ferroviaires ayant été refaites récemment, nous prévoyons reconstruire les quais afin de mettre la gare aux normes actuelles : accessibilité universelle, tuiles tactiles, installations modernes avec systèmes d'éclairage, de surveillance vidéo et de diffusion vocale améliorés.

Des travaux à la gare Montréal-Ouest sont également à l'étude afin d'en améliorer l'accès et la sécurité. Nous souhaitons prolonger le tunnel piétonnier actuel vers l'avenue Sherbrooke, construire un nouvel édicule au nord de la gare et fermer l'accès aux quais à partir du passage à niveau Westminster. Des discussions sont en cours avec les autorités municipales pour déterminer la forme que prendra le projet.



Augmenter et diversifier le financement

Dans le cadre des consultations sur le financement de la mobilité qui ont été organisées en automne 2019 par le ministère des Transports du Québec, exo a demandé au gouvernement d'augmenter, de diversifier et de simplifier le financement du transport collectif.

Les modalités actuelles sont complexes et les délais très longs. De plus, les organismes de transport collectif doivent consacrer une grande part de leur financement au maintien des actifs afin d'assurer la fiabilité des services. Il faut absolument adapter les programmes de subvention de manière à les rendre plus flexibles pour être en mesure de développer les réseaux et répondre aux besoins des années 2020.

Mais surtout, les investissements dans le transport collectif doivent tenir compte du nouveau visage de la mobilité dans le Grand Montréal.

Depuis 20 ans, la région métropolitaine a gagné 630 000 habitants. Près de 56 % d'entre eux se sont établis dans les couronnes. Celles-ci affichent une croissance démographique et économique soutenue, mais l'offre de transport collectif n'a pas été développée en conséquence. Résultats : le parc automobile et la congestion augmentent, de même que notre empreinte écologique collective.

À l'évidence, les couronnes ont besoin d'un rattrapage de l'investissement en transport collectif. Les besoins de notre clientèle sont criants, en particulier sur l'axe est-ouest. Les pôles d'activités des couronnes ne cessent de se développer, mais ils sont très peu reliés entre eux par transport collectif. Pour désengorger le réseau routier et atteindre nos cibles en matière de réduction de gaz à effet de serre, nous devons entre autres développer des services intracouronnes rapides et efficaces.

Or, seul un financement adéquat, prévisible et flexible permettra de le faire. C'est pourquoi nous préconisons une augmentation de l'implication des gouvernements dans la mesure où les villes ont des capacités financières limitées. Leur contribution, qui repose essentiellement sur la taxe foncière, a augmenté significativement depuis 10 ans et l'assiette fiscale est déjà très sollicitée.

Il faut aussi adapter les programmes de subvention de manière à financer le déploiement de nouvelles technologies, de modes de transport émergents et de services de microtransit. Notre territoire est étendu, les densités de population différentes d'un secteur à l'autre. Plus nous aurons les moyens d'adapter notre offre en fonction des besoins particuliers de nos diverses clientèles, plus nous serons en mesure de proposer une alternative viable à l'auto-solo.

SECTION 3

Des équipes engagées

Pour mieux vous servir

Depuis notre création, nous travaillons sans relâche afin de bâtir un réseau de transport collectif moderne, efficace et adapté à vos besoins.

Exo a hérité des services à la clientèle de plusieurs réseaux. Dispersés aux quatre coins de notre territoire, ils fonctionnaient tous de manière différente : numéros de téléphone, heures d'ouverture, traitement des demandes et plaintes... chacun avait ses propres normes. Dès notre première année d'existence, nous avons regroupé cette mosaïque de services à la clientèle sous une nouvelle direction administrative qui a pour mandat d'harmoniser et d'optimiser nos pratiques.

L'année 2019 marquait le lancement d'un vaste programme d'optimisation de notre service à la clientèle centré sur deux projets clés : la création d'un guichet unique pour l'ensemble de notre clientèle et l'optimisation de nos processus de gestion des plaintes.

Guichet unique

Amorcé en août 2019, ce projet vise à simplifier la vie de nos clients en leur offrant un service à la clientèle centralisé et uniforme sur l'ensemble de notre territoire. Les 12 numéros de téléphone utilisés actuellement pour joindre le service à la clientèle exo sont appelés à disparaître progressivement au profit d'un seul numéro facile à retenir : le **1 833 allo exo**. Grâce au développement et au déploiement progressif de nouvelles formations, nos agents du service à la clientèle pourront, peu importe où ils se trouveront sur notre territoire, répondre aux questions de l'ensemble de notre clientèle train et autobus.



Principaux avantages du guichet unique 1 833 allo exo

- › Accès simplifié grâce à un numéro de téléphone unique et facile à mémoriser
- › Temps de réponse uniforme pour l'ensemble de la clientèle
- › Diminution du nombre de transferts d'appels entre les sites du service à la clientèle

Par ailleurs, nous créerons un numéro de téléphone distinct pour nos clients du transport adapté afin de répondre de manière optimale à leurs besoins particuliers. Cette décision se fonde sur les meilleures pratiques de l'industrie.

Des travaux ont été menés afin d'assurer la stabilité des infrastructures téléphoniques dédiées à toutes nos équipes de service à la clientèle (train, autobus et transport adapté) de façon à optimiser la qualité des appels.

Optimisation de la gestion et du suivi des plaintes

Exo cherche constamment à améliorer l'expérience de ses clients. Après avoir consulté près d'une dizaine de sociétés de transport collectif pour en savoir plus sur leurs mécanismes de gestion et de suivi des plaintes, nous nous sommes lancés dans un exercice d'harmonisation et d'optimisation de nos propres façons de faire. Nous avons établi une échelle de niveaux de sévérité des plaintes, un outil qui permettra de prendre chaque insatisfaction en charge dans des délais et par des moyens adaptés au sérieux de la situation. Des ateliers ont aussi été organisés afin de cerner les pistes d'amélioration les plus prometteuses dans nos modes de documentation et de suivi des plaintes.

D'autres outils et formations seront mis en place en 2020 pour soutenir efficacement les agents du service à la clientèle dans leur rôle d'accompagnement en vue de répondre de façon satisfaisante, dès le premier contact, à un maximum de nos clients.

Les améliorations que nous sommes en train d'apporter à notre service à la clientèle s'inscrivent dans une volonté de vous simplifier la vie tout au long de votre parcours avec nous.

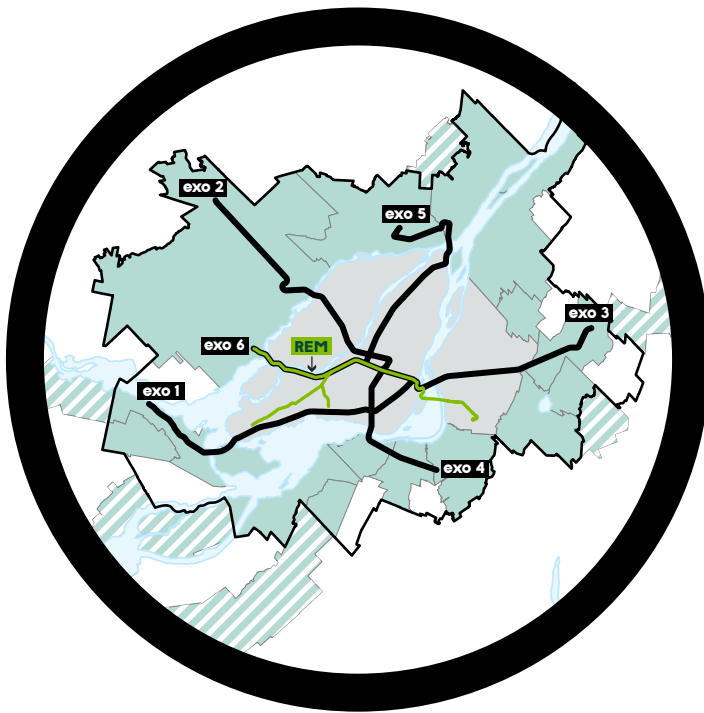
Car exo est votre réseau. Et nous le bâtissons pour vous.



Ça se poursuit en 2020 !

- › Poursuite du déploiement de nouvelles formations : nos agents pourront prendre en charge tous les types d'appels
- › Harmonisation des heures d'ouverture de tous les sites de service à la clientèle train et autobus
- › Renforcement de nos mécanismes d'assurance qualité : écoutes collectives, coaching individuel, etc.
- › Amélioration de l'efficacité en gestion et suivi des plaintes qui touchent plus d'un secteur de l'organisation

S'adapter au REM : nos équipes s'affairent en coulisse



Le Réseau express métropolitain (REM) est un projet de transport collectif de type métro léger de CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Actuellement en construction, il comportera 26 stations et 67 km de voies.

L'arrivée du REM aura plusieurs impacts sur notre réseau :

- Notre ligne de trains exo6 Deux-Montagnes fera place au REM.
- Notre ligne de trains exo5 Mascouche reliera Mascouche à la nouvelle gare intermodale A40.
- Dans plusieurs secteurs, nos services d'autobus seront reconfigurés de manière s'arrimer au REM.

Exo consacre beaucoup de temps et de ressources à s'adapter à l'arrivée du REM, mais aussi au chantier de ce gigantesque projet. Au cours des deux dernières années, nos équipes n'ont ménagé aucun effort afin que nous puissions continuer à offrir notre service de trains exo6 Deux-Montagnes en toute sécurité malgré les travaux du REM sur cet axe. Elles ont aussi collaboré à la mise en place de plusieurs mesures d'atténuation planifiées par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et les partenaires de Mobilité Montréal. Mais notre travail est loin de s'être arrêté là.

2019 : une année chargée

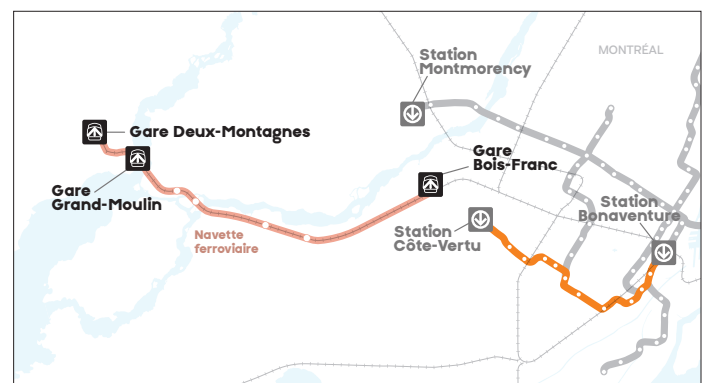
Lignes exo5 et exo6 : une exploitation complexe

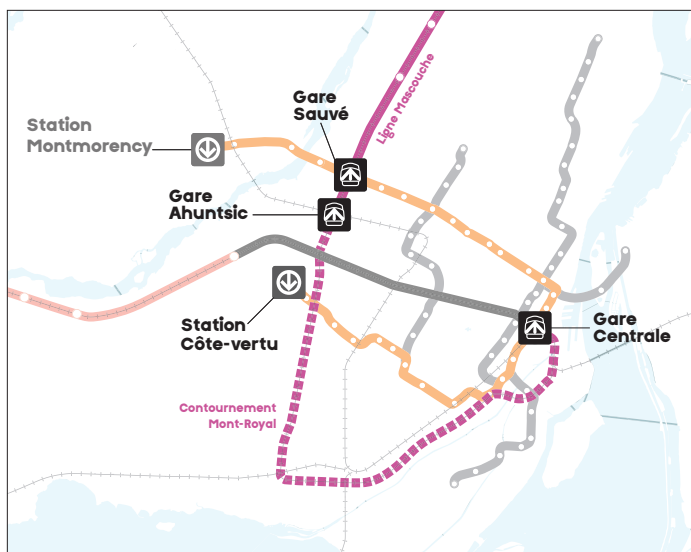
En raison de la progression des travaux du REM sur l'axe Deux-Montagnes, les gares Canora et Mont-Royal empruntées par nos trains des lignes exo5 Mascouche et exo6 Deux-Montagnes ont été fusionnées : la gare Canora/Mont-Royal a été mise en service le 21 mai 2019. Nos équipes ont mis de longues semaines à planifier l'aménagement de cette infrastructure temporaire située à mi-chemin entre les deux anciennes gares et en assurer l'utilisation sécuritaire dans un environnement ferroviaire électrifié.

De plus, nos équipes ont eu quelque 968 demandes de travaux à traiter en 2019 pour l'avancement de la construction du REM et se sont assuré de la cohabitation sécuritaire de notre exploitation avec le chantier.

Axe Deux-Montagnes : navette ferroviaire transitoire

Dans le cadre de ces travaux, le tunnel Mont-Royal sera fermé. Conséquemment, nos trains ne pourront plus l'emprunter. Au cours de l'année 2019, nos équipes de planification opérationnelle et de développement des réseaux ont préparé la mise en service d'une navette ferroviaire entre les gares Deux-Montagnes et Bois-Franc. Cette navette ferroviaire fait partie des mesures d'atténuation qui seront déployées dès 2020 par les partenaires de Mobilité Montréal pour aider notre clientèle à se déplacer sur cet axe. Des navettes d'autobus de la STM relieront la gare Bois-Franc au métro Côte-Vertu. Nos équipes ont travaillé en étroite collaboration avec celles du REM, le constructeur NouvLR et le CN pour mettre en place les infrastructures nécessaires à l'exploitation sécuritaire du service.





exo5 Mascouche : contournement du mont Royal

Afin d'offrir plus d'options vers le centre-ville aux utilisateurs de notre ligne de trains exo5 après la fermeture du tunnel Mont-Royal, nous avons négocié une entente avec le CN grâce à laquelle trois trains pourront contourner le mont Royal et se rendre à la gare Centrale en pointe du matin plutôt que d'arrêter à la gare Ahuntsic, et trois trains pourront débuter leur parcours de la gare Centrale en pointe d'après-midi pour se rendre à Mascouche.

La planification de ce détour temporaire a requis un travail considérable. Au-delà de l'entente avec le CN, qui est propriétaire des voies, il fallait entre autres planifier plusieurs travaux d'infrastructure nécessaires à l'exploitation du contournement, obtenir le financement nécessaire et revoir un certain nombre de contrats liés à l'exploitation de nos trains ainsi que les horaires.

Planification de services alternatifs

Exo a planifié la mise en place de plusieurs services alternatifs dans le cadre des mesures d'atténuation métropolitaines liées à la fermeture du tunnel Mont-Royal. Nos équipes ont consacré beaucoup de temps et d'énergie afin d'organiser l'opérationnalisation de ces services.

Chapeautées par l'ARTM et Mobilité Montréal, les mesures d'atténuation seront déployées par les sociétés de transport collectif dès 2020 de manière à offrir plus d'options aux utilisateurs de nos lignes de trains exo5 et exo6.

Déménagement de l'atelier d'entretien de la gare Centrale

Notre atelier d'entretien situé à la gare Centrale devait être relocalisé en prévision de la fermeture du tunnel Mont-Royal. Nos ententes contractuelles avec le REM prévoyaient la mise à notre disposition d'un atelier pour nos équipements d'entretien jusqu'à la fin de nos services sur l'axe Deux-Montagnes.

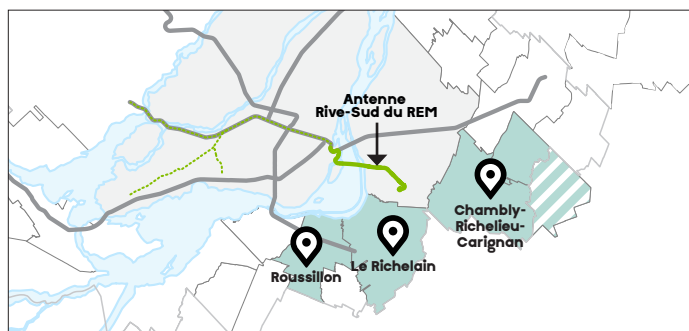
Les équipes d'exo ont eu de nombreux aspects à considérer et à coordonner afin de s'assurer que le déménagement n'aurait aucune incidence sur la livraison du service. Prévu initialement en août 2019, le déménagement vers l'atelier de Saint-Eustache a été repoussé en décembre, car le bâtiment du REM n'était pas en mesure de nous accueillir à la date prévue.

Couronne sud : autres enjeux

Le chantier de l'antenne Rive-Sud du REM a aussi eu un impact sur notre exploitation. Le tunnel qui relie la voie réservée de l'autoroute 10 au terminus Panama de Brossard a été fermé le 1^{er} novembre 2019 afin de permettre la construction de la future station Panama du REM.

En raison de cette fermeture, nos autobus qui relient les secteurs Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon au centre-ville de Montréal doivent faire un long détour pour se rendre au terminus. Exploitable en pointe du matin et en période hors pointe, ce parcours entraînait des retards en pointe d'après-midi en provenance de Montréal. Pour régler le problème, nous avons revu nos trajets vers les trois secteurs mentionnés en éliminant l'arrêt au terminus Panama. Pour les clients qui embarquent au terminus en pointe PM, nous avons ajouté des services de taxibus vers les mêmes destinations.

L'antenne Rive-Sud du REM devant être mise en service à la fin de 2021, nous avons également lancé à l'automne 2019 notre programme de refonte du réseau d'autobus exo en priorisant les secteurs Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon. Nos services y seront arrimés au REM, d'où l'importance de revoir notre offre afin de répondre adéquatement aux besoins en déplacements locaux, intracouronnes et métropolitains.



Communication avec la clientèle

Aucun effort n'a été ménagé pour accompagner nos clients le plus efficacement possible dans cette importante transition. Nos équipes marketing, de communications externes, de communications opérationnelles et de service à la clientèle ont pris en charge les communications liées aux mesures d'atténuation métropolitaines et aux mesures tarifaires planifiées par l'ARTM avec un seul souci en tête : aider nos clients à s'y retrouver.

SECTION 4

Gouvernance



Le conseil d'administration

Le conseil d'administration (le « CA ») d'exo est formé de 15 membres, soit 8 membres désignés 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 usager du transport collectif et 1 usager du transport adapté)

La Communauté métropolitaine de Montréal désigne en outre le président du conseil d'administration parmi les membres indépendants. Tous les membres sont mandatés pour quatre ans, à l'exception du président, mandaté pour cinq ans.

À noter que le 21 mars 2019, madame Chantal Brouillette a été nommée par l'agglomération de Longueuil à titre d'administratrice et de représentante indépendante d'exo.

Son mandat

Le CA a la responsabilité ultime de la gouvernance des affaires d'exo. 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 d'exo ; il doit aussi veiller à ce que toutes les questions importantes qui ont une incidence sur les activités et les affaires d'exo soient traitées. Dans l'exécution de ses fonctions, le CA est responsable de promouvoir le succès à long terme d'exo.

Son code d'éthique

En 2019, des modifications ont été apportées au code d'éthique. Tout d'abord, afin d'assurer un exercice optimal de leurs fonctions, les officiers d'exo nommés par le CA, à savoir le directeur général, le secrétaire général et le trésorier, sont désormais assujettis au *Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des officiers du Réseau de transport métropolitain*.

Également, une refonte de la section traitant des conflits d'intérêts a été effectuée, permettant ainsi une meilleure compréhension des exigences en la matière.

Finalement, les rôles et les responsabilités des administrateurs et des officiers ont été précisés afin de permettre une application optimale du code d'éthique.

Assiduité des membres aux séances du conseil d'administration d'exo en 2019

Membres	Assiduité Séance régulière	Assiduité Séance extraordinaire
Josée Bérubé	8/9	5/5
Jean Bouchard	8/9	4/5
Chantal Brouillette*	7/9	4/5
Pierre Cardinal	9/9	5/5
Manon Caron	9/9	5/5
Marie Elaine Farley	7/9	3/5
Pierre Fortin	8/9	4/5
Normand Grenier	6/9	5/5
Diane Lavoie	8/9	5/5
Richard Perreault	7/9	5/5
Marc-André Plante	8/9	5/5
Suzanne Roy	9/9	5/5
Johanne Savard	9/9	4/5
Donat Serres	9/9	4/5
Bruno Tremblay	9/9	4/5

* Membre depuis le 21 mars 2019

Les membres du CA

Les membres indépendants



Josée Bérubé, présidente

Architecte-urbaniste et associée de la firme Provencher Roy

Nommée par la Ville de Montréal le 10 novembre 2016. Désignée présidente du conseil d'administration par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Josée Bérubé est architecte-urbaniste et professionnelle accréditée LEED. Depuis 2015, elle pratique au sein de la firme Provencher Roy; elle est associée depuis 2017. 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 est actuellement professeure invitée au programme de maîtrise en architecture à l'Université de Montréal. Elle est invitée à plusieurs tables rondes et donne des conférences sur l'aménagement urbain, le développement durable et le patrimoine. Elle siège à titre de vice-présidente au Comité Jacques-Viger, une entité désignée par la Ville de Montréal qui a pour mission 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 membre du conseil d'administration et du comité de développement économique de l'Institut de développement urbain de Montréal. Elle a représenté l'Ordre des architectes à titre de membre du comité d'organisation du Sommet mondial du design qui s'est tenu à Montréal en 2017, le premier sommet international qui regroupe les disciplines d'architecture, d'urbanisme, d'architecture de paysage, de design d'intérieur et de design industriel.



Manon Caron, vice-présidente, ASC

Administratrice de sociétés certifiée

Nommée par la Ville de Laval le 1^{er} 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.

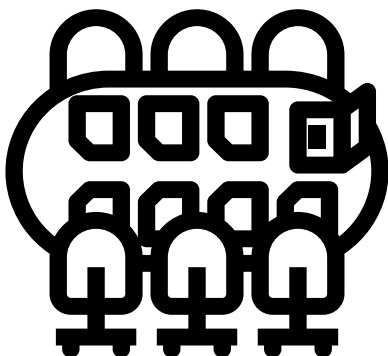


Johanne Savard

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

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 – Trouble du spectre de l'autisme. Présidente du conseil d'administration de la Corporation de développement communautaire de la Vallée-du-Richelieu, elle est également 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) et 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). Elle siège aussi depuis plus de 10 ans au comité d'admissibilité au transport adapté.





Pierre Cardinal

Président d'Axel Stratégies Communication inc. et ex-administrateur de Transport 2000 Québec (maintenant Trajectoire Québec)

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

Pierre Cardinal est président d'Axel Stratégies Communication inc., une firme-conseil en planification stratégique. De 2011 à 2016, il a été président et membre du conseil d'administration 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.



Pierre Fortin, CPA, CA

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

Nommé par la Ville de Montréal le 27 octobre 2016

Associé au sein du groupe Conseil en 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 d'administration de la Fondation Claude-Brunet.



Marie Elaine Farley, Ad. E., IAS.A

Présidente et chef de la direction de la Chambre de la sécurité financière et présidente du conseil d'administration de BIXI Montréal

Nommée par la Ville de Montréal le 27 octobre 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 la distribution de produits et de services financiers.

Membre du Barreau du Québec depuis plus de 20 ans et administratrice de sociétés, elle siège sur plusieurs conseils d'administration, dont celui de Bixi Montréal qu'elle préside depuis 2014.

Au cours de sa carrière elle a reçu plusieurs distinctions, dont celle d'Avocate émérite que lui a décernée le Barreau du Québec, le Prix Femmes d'affaires du Québec, catégorie Cadre et dirigeante ainsi que celui de l'Association des femmes en finances du Québec.



Chantal Brouillette, CPA, CA

Nommée par l'agglomération de Longueuil le 21 mars 2019

Membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec, Chantal Brouillette est consultante indépendante et administratrice de sociétés. Elle cumule plus de 30 ans d'expérience en finance et en comptabilité. Elle a occupé des fonctions de haute direction au sein de JTI Macdonald, Aviva Canada et Desjardins en plus d'avoir été vice-présidente audit interne chez CGI Inc., où elle a dirigé les activités menant à la première certification en gouvernance Sarbanes Oxley. Impliquée dans la communauté, elle a siégé à plusieurs conseils d'administration, dont ceux de la Fondation du Collège du Vieux Montréal et de l'organisme de réinsertion sociale Le boulot vers..., en plus d'avoir été présidente régionale du secteur de la Montérégie pour le Réseau des femmes d'affaires du Québec – RFAQ. Madame Brouillette est titulaire d'un B.A.A. de l'Université de Sherbrooke.



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, 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. Il est président de la Commission de l'aménagement et des transports de l'UMQ. De plus il préside plusieurs organismes sur le territoire de Mirabel, dont l'Office municipal d'habitation de Mirabel, la Corporation de protection de l'environnement à Mirabel (CPEM – Bois de Belle-Rivière). Il est membre substitut du comité consultatif agricole de la CMM; il est aussi membre de la Table des préfets et des élus de la région des Laurentides et de la Table des préfets de la couronne nord de la CMM. Monsieur Bouchard est urbaniste de formation.

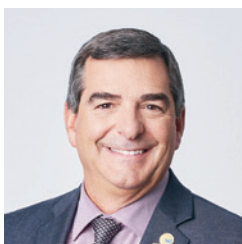


Normand Grenier

Maire de la Ville de Charlemagne

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

Maire de Charlemagne depuis 2002, préfet suppléant à la MRC de L'Assomption et président de la Table des préfets de Lanaudière, Normand Grenier a été conseiller municipal de 1994 à 1998. Membre du conseil d'administration 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 au conseil d'administration de Tricentris. Il est président-directeur général de la compagnie Plancher 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 conseils d'administration 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.



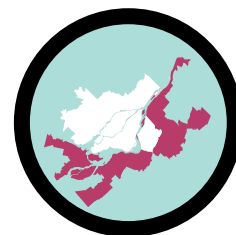
Marc-André Plante

Maire de la Ville de Terrebonne

Nommé par les municipalités de la couronne nord le 24 janvier 2018

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 est membre de la Commission du logement social à la CMM et siège au conseil d'administration de l'UMQ depuis mai 2018. Depuis mai 2019, il siège au comité exécutif de l'UMQ.

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 ainsi que membre du comité directeur de Mobilité Montréal, 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. Présidente intérimaire de l'UMQ, membre de la Commission de l'aménagement de la CMM et de la Commission de l'aménagement et des transports de l'UMQ ainsi que présidente du Comité sur les changements climatiques de l'UMQ, elle siège à de nombreux comités et conseils, dont la Régie intermunicipale de l'eau potable Sainte-Julie, Saint-Amable, Varennes, la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent, et elle est 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, 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 de la MRC Roussillon et du conseil d'administration de la Régie intermunicipale de police Roussillon, administrateur au Caucus de la Montérégie au conseil d'administration de l'UMQ et porte-parole de la coalition pour la fluidité durable de l'autoroute 30. Il siège également au comité du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC).



Bruno Tremblay

Maire de la Ville de Beauharnois

*Nommé 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, président de la Régie intermunicipale de valorisation des matières organiques de Beauharnois-Salaberry et de Roussillon (BIOM), président de la Régie intermunicipale Sports et loisirs Beau-Château et membre du comité maritime et de la Commission de formation de l'UMQ. Il a été conseiller syndical et a exercé la profession de technologue en automatisation chez Hydro-Québec.

Les comités

Le Conseil d'administration 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 d'audit
- › 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

Activités des comités en 2019

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Mandat

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

Le comité soutient le conseil d'administration 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 d'exo en matière de gouvernance. Le comité exerce un rôle-conseil quant à l'application et à l'interprétation du code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration et du code d'éthique et de déontologie applicable aux dirigeants et aux employés d'exo. Il exerce aussi un rôle de vigie des dossiers d'exo en matière d'éthique. Le comité exerce un rôle de vigie par rapport aux principaux dossiers d'exo liés aux ressources humaines.

Activités

Le comité a présenté des recommandations au conseil d'administration visant l'adoption de plusieurs documents normatifs comme le Code d'éthique et de déontologie des employés, le Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des officiers, le *Règlement n° 6 – Règlement en matière de contrôle et de suivi budgétaires*, la Politique de prévention contre le harcèlement, la discrimination et l'incivilité, la Politique de gestion documentaire, la Politique linguistique, la Politique sur les communications du Réseau de transport métropolitain, la Politique de sécurité de l'information du Réseau de transport métropolitain et la modification du *Règlement n° 5 – Règlement sur la gestion contractuelle*. De plus, il a appuyé le conseil d'administration dans la modification de la structure organisationnelle d'exo et établi un diagnostic sur sa capacité organisationnelle. Le comité a également procédé à l'élaboration d'un profil de compétence et d'expérience, et a assuré la gestion du processus d'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration et d'auto-évaluation des administrateurs.

Comité d'audit

Mandat

Ce comité joue un rôle essentiel dans la gouvernance financière d'exo. Sous réserve du mandat fixé par les lois applicables et le conseil d'administration, 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

Le comité a présenté des recommandations au conseil d'administration visant l'adoption du *Règlement n° 6 – Règlement en matière de contrôle et de suivi budgétaires*, et le changement de nom du comité de vérification par celui de comité d'audit. De plus, il a recommandé l'approbation des états financiers vérifiés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019, du programme des immobilisations 2020-2029, des prévisions budgétaires 2020 et du refinancement de la dette et des emprunts d'exo. Le comité a également supervisé le travail des auditeurs externes et internes.

Comité de suivi des projets

Mandat

Ce comité joue un rôle clé dans la gouvernance contractuelle d'exo. Il s'assure du respect du *Règlement sur la gestion contractuelle* adopté par exo et il exerce également un rôle de vigie par rapport aux projets majeurs d'exo.

Activités

Le comité a présenté des recommandations au conseil d'administration visant l'approbation du Plan directeur des technologies de l'information et des systèmes de transport intelligents. Il a procédé à la révision des seuils de gouvernance attribués aux différents comités chargés de la gestion de projets et il a analysé la pertinence pour exo de se doter d'un nouveau mode d'adjudication de contrat. De plus, le comité a suivi l'état d'avancement de plusieurs projets majeurs visés par le *Règlement sur la gestion contractuelle*.

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

Mandat

Ce comité soutient le conseil d'administration dans sa mission visant à améliorer la qualité et l'efficacité des déplacements par transport collectif des usagers sur le territoire d'exo. 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

Le comité a effectué le suivi de la gestion de la qualité des services offerts aux usagers, du traitement des plaintes, des enquêtes à bord, de la satisfaction et du portrait de la clientèle, ainsi que de la gestion de la communication avec la clientèle. Il a également pris connaissance des diverses mesures d'atténuation en lien avec le projet du Réseau express métropolitain (REM), de l'avancement de la refonte tarifaire, de l'harmonisation des règles et des normes d'affaires du transport adapté, de l'uniformisation de la signalétique pour le réseau d'autobus, et proposé des améliorations pour les rapports informationnels soumis aux élus.

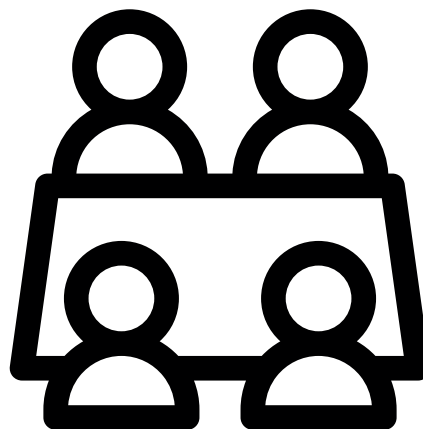
Comités sur les services de transport en commun par autobus et de transport adapté aux personnes à mobilité réduite (couronnes nord et sud)

Mandat

Ces comités soutiennent le conseil d'administration 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 des couronnes nord et sud. Ils ont notamment pour fonction de formuler des recommandations à ce sujet, incluant les plans de desserte, sur leurs territoires respectifs.

Activités

Ces comités ont effectué le suivi de la gestion de la qualité des services offerts aux usagers, du traitement des plaintes, des enquêtes à bord, de la satisfaction et du portrait de la clientèle, ainsi que de la gestion de la communication avec la clientèle. Ils ont également pris connaissance des appels d'offres pour les services de transport régulier et de transport adapté, des divers impacts du projet REM et des mesures d'atténuation associées. Ces comités ont également suivi les développements du logiciel d'optimisation et de répartition des déplacements (« HOD ») et de l'application Chrono.



Composition des comités du conseil d'administration au 31 décembre 2019

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Membres indépendants

Manon Caron (présidente du comité)
Marie Elaine Farley
Josée Bérubé

Membres élus

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

Comité chargé de la qualité des services aux usagers

Membres indépendants

Pierre Cardinal (président du comité)
Johanne Savard
Chantal Brouillette*

Membres élus

Jean Bouchard (couronne nord)
Donat Serres (couronne sud)

Comité d'audit

Membres indépendants

Pierre Fortin (président du comité)
Marie Elaine Farley
Chantal Brouillette*

Membres élus

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

Comité couronne nord

Membres élus

Richard Perreault (président du comité)
Normand Grenier
Jean Bouchard
Marc-André Plante
Johanne Savard, membre invitée
Pierre Cardinal, membre invité

Comité de suivi des projets

Membres indépendants

Manon Caron (présidente du comité)
Pierre Cardinal
Pierre Fortin

Membres élus

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

Comité couronne sud

Membres élus

Suzanne Roy (présidente du comité)
Diane Lavoie
Donat Serres
Bruno Tremblay
Johanne Savard, membre invitée
Pierre Cardinal, membre invité

* Nommée en date du 21 mars 2019

Assiduité des membres des comités d'exo en 2019

Comité d'audit

Membres	Assiduité
Pierre Fortin	6/6
Marie Elaine Farley	4/6
Bruno Tremblay	6/6
Normand Grenier	4/6
Chantal Brouillette*	4/4

* Membre depuis le 21 mars 2019

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

Membres	Assiduité
Pierre Cardinal	5/5
Chantal Brouillette*	4/4
Jean Bouchard	4/5
Donat Serres	5/5
Johanne Savard	5/5

* Membre depuis le 21 mars 2019

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Membres	Assiduité
Manon Caron	6/6
Marie Elaine Farley	5/6
Diane Lavoie	6/6
Richard Perreault	6/6
Josée Bérubé	5/6

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

Membres	Assiduité
Richard Perreault	3/3
Jean Bouchard	3/3
Marc-André Plante	3/3
Normand Grenier	2/3
Pierre Cardinal	3/3
Johanne Savard	3/3

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

Membres	Assiduité
Suzanne Roy	5/5
Diane Lavoie	5/5
Bruno Tremblay	5/5
Donat Serres	5/5
Pierre Cardinal	4/5
Johanne Savard	5/5

Comité de suivi des projets

Membres	Assiduité
Manon Caron	6/6
Pierre Fortin	6/6
Pierre Cardinal	6/6
Suzanne Roy	6/6
Marc-André Plante	6/6

Séances conjointes des comités d'audit et de suivi des projets

Membres	Assiduité
Manon Caron	1/1
Pierre Fortin	1/1
Pierre Cardinal	1/1
Suzanne Roy	1/1
Marc-André Plante	1/1
Marie Elaine Farley	1/1
Normand Grenier	1/1
Bruno Tremblay	1/1
Chantal Brouillette*	1/1

* Membre depuis le 21 mars 2019

Rémunération des administrateurs du conseil d'administration 2019

Nom	Salaire	Jetons	Total (\$)
Josée Bérubé	30 000,00	21 000,00	51 000,00
Jean Bouchard	10 000,00	10 750,00	20 750,00
Chantal Brouillette *	7 792,58	11 000,00	18 792,58
Pierre Cardinal	13 000,00	18 000,00	31 000,00
Manon Caron	20 000,00	19 750,00	39 750,00
Marie Elaine Farley	10 000,00	10 500,00	20 500,00
Pierre Fortin	13 000,00	12 250,00	25 250,00
Normand Grenier	10 000,00	8 250,00	18 250,00
Diane Lavoie	10 000,00	11 750,00	21 750,00
Richard Perreault	13 000,00	15 250,00	28 250,00
Marc-Andre Plante	10 000,00	12 500,00	22 500,00
Suzanne Roy	13 000,00	18 000,00	31 000,00
Johanne Savard	10 000,00	13 500,00	23 500,00
Donat Serres	10 000,00	13 750,00	23 750,00
Bruno Tremblay	10 000,00	13 750,00	23 750,00

* Membre depuis le 21 mars 2019

Renseignements sur la rémunération des membres du conseil d'administration

La rémunération des membres du conseil d'administration du Réseau de transport métropolitain 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
Vice-président du conseil	20 000
Président de comité	13 000
Vice-président de comité	11 500
Autre administrateur	10 000

Allocation de présence

Chaque administrateur reçoit, en plus du montant de la rémunération forfaitaire annuelle à laquelle il a droit en vertu du *Règlement N° 2 relatif à la rémunération des administrateurs*, un montant de cinq cents dollars (500 \$) à titre de jeton de présence pour chaque séance du conseil d'administration et des comités dont il est membre, comportant quorum, et à laquelle il assiste. Ce montant est réduit de moitié (250 \$) pour les séances exceptionnelles et de courte durée qui se tiennent par téléphone ou par tout autre moyen de communication à distance.

L'équipe de direction



Sylvain Yelle
» Directeur général



Christine Brasseur
» Directrice exécutive,
Expérience client



Ludwig Desjardins
» Directeur principal,
Stratégie d'entreprise



Lana Fiset
» Secrétaire générale et directrice
exécutive, Gouvernance et
affaires juridiques



Caroline Germain
» Directrice exécutive,
Talent et culture



Marc Laforge
» Directeur principal,
Communications externes
et affaires publiques



Rémi Lafrance
» Directeur exécutif,
Technologies de l'information
et systèmes de transport
intelligents



Dominique Lemay
» Directeur exécutif,
Exploitation



Gilline Pageau
» Directrice exécutive,
Bureau de projets



Alain Parenteau
» Directeur exécutif et trésorier,
Finances, trésorerie
et immobilier

Ressources humaines

Jeune organisation en pleine évolution, exo se prépare aux grands changements que vivra le marché de la mobilité dans les prochaines années.

Nous croyons fondamentalement que pour bâtir l'organisation de demain, nos meilleurs atouts sont nos talents. Conscients des défis que présente le marché de l'emploi dans le milieu du transport collectif, nous avons poursuivi en 2019 un virage pour devenir une organisation attrayante qui mise sur le développement du plein potentiel de ses talents, d'une culture de collaboration et d'un leadership fort et inspirant.

C'est dans cet esprit qu'une série d'initiatives ont été déployées pour harmoniser nos façons de faire, aligner la contribution de nos talents sur des priorités communes et les mobiliser dans un contexte de grands changements.

Œuvrer au sein d'exo est une occasion sans précédent de contribuer à définir le marché de la mobilité du futur.

Catégories d'emplois au 31 décembre 2019	
Dirigeants	8
Directeurs	41
Chefs	33
Professionnels	266
Techniciens	152
Soutien	73
Total	573

Rémunération des cinq dirigeants les mieux rémunérés en 2019*

Nom	Titre d'emploi	Total
Sylvain Yelle	Directeur général	257 746,77
Lana Fiset	Secrétaire générale et directrice exécutive – Gouvernance et affaires juridiques	214 367,31
Rémi Lafrance	Directeur exécutif – Technologies de l'information et systèmes de transport intelligents	211 083,83
Dominique Lemay	Directeur exécutif – Exploitation	206 199,03
Alain Parenteau	Directeur exécutif et trésorier – Finances, trésorerie et immobilier	195 902,97

* Ce tableau présente la rémunération, incluant les avantages imposables d'assurances collectives payés par l'employeur et la contribution employeur au régime de retraite, versée à chacun des cinq dirigeants les mieux rémunérés d'exo du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019.

ERRATUM : Une erreur s'est produite dans la transcription des rémunérations des 5 dirigeants les mieux payés en 2019. Contrairement à ce qui est énoncé, la contribution employeur au régime de retraite n'est pas incluse dans les rémunérations présentées dans le tableau ci-haut.

Au cours de l'année 2019, exo a procédé à une importante réorganisation qui comprenait les plus hautes fonctions de la direction. Le nombre de directions exécutives est ainsi passé de 10 à 7. Un exercice de regroupement, notamment des unités exploitation trains, autobus et transport adapté, projets et ingénierie, de même que toutes les fonctions déterminantes de l'expérience client, a permis de simplifier les structures et de développer de meilleures synergies et agilité organisationnelles.

Montant des honoraires payés aux vérificateurs externes en 2019

Montant total: 189 708,75 \$

SECTION 5

États financiers

De l'exercice clos le 31 décembre 2019

Table des matières

État des résultats et de l'excédent cumulé	43
État de la situation financière	44
État de la variation de la dette nette	45
État des flux de trésorerie	46
Notes complémentaires aux états financiers	47



RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers du Réseau de transport métropolitain (RTM), aussi connu sous le nom d'exo, 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./LLP (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.



Sylvain Yelle
Directeur général



Alain Parenteau
Directeur exécutif et trésorier,
Finances, trésorerie et immobilier

Montréal, le 14 avril 2020

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres du conseil d'administration du Réseau de transport métropolitain

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers du Réseau de transport métropolitain (« l'entité »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2019 et les états des résultats et de l'excédent cumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'entité au 31 décembre 2019, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent :

- des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et le rapport de l'auditeur sur ces états;

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

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

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

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

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions. Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'entité.

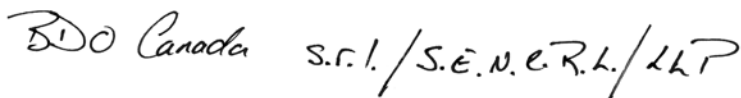
Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des   tats financiers

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

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

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

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

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

BDO Canada s.r.l./S.E.N.C.R.L./LLP
Comptables professionnels agr  es
14 avril 2020

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

de l'exercice clos le 31 décembre

[en milliers de dollars]

	Budget 2019	2019	2018
REVENUS			
Exploitation			
Rémunération provenant de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	405 421	396 240	393 457
Subventions gouvernementales, portion relative aux coûts admissibles [note 5]	-	2 180	-
Délégations auprès d'OPTC	-	1 620	1 686
Autres (publicité, revenus commerciaux, intérêts)	12 450	11 408	11 306
	417 871	411 448	406 449
Immobilisations			
Rémunération provenant de l'ARTM	43 200	43 161	33 350
Subventions gouvernementales, portion relative aux coûts admissibles [note 5]	338 291	57 032	41 451
Subventions gouvernementales, portion relative aux intérêts et frais de financement [note 5]	39 171	34 764	37 367
Subvention gouvernementale en compensation de la cession de la ligne Deux-Montagnes (MTQ)	44 760	44 760	-
Gain sur cession d'actif	-	69	-
Autres	-	532	34
	456 422	180 318	112 202
TOTAL DES REVENUS	883 293	591 766	518 651
CHARGES			
Exploitation			
Contrat d'exploitation	236 400	225 577	217 110
Entretien de la flotte et des équipements	63 231	64 779	61 737
Salaires et avantages sociaux	53 262	51 719	48 303
Autres dépenses d'exploitation	31 714	28 590	32 513
Énergie	20 405	15 625	16 778
Services professionnels	15 267	13 988	12 671
Frais immobiliers et assurances	10 081	9 762	9 004
Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains (PAFP)	10 846	3 251	6 441
Réduction budgétaire demandée par l'ARTM	(13 000)	-	-
	428 206	413 291	404 557
Immobilisations			
Amortissement [note 9]	80 725	83 049	80 331
Intérêts et frais de financement	57 761	54 424	71 145
Frais d'études de faisabilité	-	2 445	2 361
Perte sur cession d'actif	-	-	44 685
Autres	-	17 131	2 174
	138 486	157 049	200 696
Autres			
Radiation du solde de prix de transfert	-	33 194	-
TOTAL DES CHARGES	566 692	603 534	605 253
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	316 601	(11 768)	(86 602)
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE		1 453 217	1 539 819
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE		1 441 449	1 453 217

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre
[en milliers de dollars]

	2019	2018
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	36 716	120 681
Créances [note 4]	44 908	24 203
Subventions à recevoir [note 5]	1 256 273	1 285 955
	1 337 897	1 430 839
PASSIFS		
Fournisseurs et frais courus [note 7]	83 920	95 173
Obligation découlant de contrats de location-acquisition [note 8]	3 153	1 206
Passif au titre de sites contaminés	2 730	2 615
Dette à long terme [note 8]	1 582 648	1 634 942
Subventions reportées	1 961	690
	1 674 412	1 734 626
DETTE NETTE	(336 515)	(303 787)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Charges payées d'avance	11 070	6 001
Pièces de rechange des trains (stocks)	13 802	14 473
Immobilisations corporelles [note 9]	1 753 092	1 736 530
	1 777 964	1 757 004
EXCÉDENT CUMULÉ	1 441 449	1 453 217

Obligations contractuelles [note 13]

Droits contractuels [note 14]

Éventualités [notes 15]

Événements postérieurs à la date des états financiers [notes 16]

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Sylvain Yelle
Directeur général



Josée Bérubé
Présidente – Conseil d'administration

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

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

	Budget 2019	2019	2018
Excédent (Déficit) de l'exercice	316 601	(11 768)	(86 602)
Variation des immobilisations corporelles :			
Acquisitions	(476 828)	(99 625)	(100 019)
Produit sur cession d'actif	-	83	125 477
Amortissement	80 725	83 049	80 331
(Gain) Perte sur cession d'actif	-	(69)	44 685
	(396 103)	(16 562)	150 474
Variation des pièces de rechange de train	-	671	2 098
Variation des charges payées d'avance	-	(5 069)	713
		(4 398)	2 811
VARIATION DE LA DETTE NETTE	(79 502)	(32 728)	66 683
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	-	(303 787)	(370 470)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	-	(336 515)	(303 787)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2019	2018
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Déficit de l'exercice	(11 768)	(86 602)
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Amortissement des immobilisations corporelles	83 049	80 331
Amortissement des frais d'émission reportés	1 083	62
(Gain) Perte sur cession d'actif	(69)	44 685
	72 295	38 476
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement [note 10]	(25 095)	131 479
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	47 200	169 955
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(65 846)	(82 081)
Produit sur cession d'actif	83	125 480
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(65 763)	43 399
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Variation des emprunts à court terme	-	(121 222)
Augmentation de la dette à long terme	38 132	135 259
Remboursement de la dette à long terme	(103 058)	(223 553)
Remboursement de l'obligation découlant de contrats de location-acquisition	(476)	(183)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(65 402)	(209 699)
(DIMINUTION) AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE	(83 965)	3 655
TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	120 681	117 026
TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	36 716	120 681

Les opérations sans effet sur la trésorerie comprennent l'acquisition d'immobilisations corporelles par contrats de location-acquisition et par contrats de financement par partenariat public-privé [note 9].

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Réseau de transport métropolitain, aussi connu sous le nom d'exo, 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 débuté ses activités le 1er juin 2017.

En vertu de la Loi sur le RTM, le RTM exploite une entreprise de services de transport collectif, incluant le transport adapté pour les personnes handicapées. Également, le RTM a compétence exclusive pour exploiter, sur son territoire, une entreprise de services de transport collectif par trains de banlieue. À cet égard, le territoire du RTM est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

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.

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.

REVENUS

La rémunération provenant de l'ARTM, notamment, 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 lorsque 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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 le RTM 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

Le RTM comptabilise les immobilisations et certains actifs à titre d'actifs non financiers étant donné qu'ils peuvent servir à fournir des services dans des exercices ultérieurs. Normalement, ces actifs ne fournissent pas de ressources affectables au règlement de ses passifs, à moins d'être vendus.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et amorties sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes :

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 capitalisées	15-30 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Location-acquisition	3-63 ans

Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours de développement et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

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.

ENTENTE DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Une 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 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

3. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Le RTM a mis en place un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum qui varie en fonction de la catégorie d'emploi. Les cotisations du RTM aux résultats de l'exercice s'élèvent à 2 648 [2 180 au 31 décembre 2018].

4. CRÉANCES

	2019	2018
ARTM	26 170	-
Taxes à recevoir	10 333	11 187
Perception de recettes des usagers pour le compte de l'ARTM	4 592	6 763
À recevoir des municipalités	2 477	539
Ministère des transports du Québec (MTQ)	-	897
Organismes publics de transport en commun (OPTC)	317	1 686
Organismes de transport adapté (OTA)	222	523
Autres comptes clients	797	2 608
	44 908	24 203

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

5. SUBVENTIONS À RECEVOIR

Subventions à recevoir provenant du MTQ

	Solde d'ouverture	Augmentation	Encaissement	Solde de clôture
À l'exploitation	632	-	(433)	199
Aux immobilisations :				
PAGTCP – Capital ^(a)	1 206 795	21 209	(80 649)	1 147 355
PAGTCP – Intérêts ^(a)	7 970	34 764	(35 236)	7 498
PAFFITC ^(b)	7 376	9 262	-	16 638
Lettre d'autorisation du Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles	12 839	17 163	-	30 002
	1 235 612	82 398	(116 318)	1 201 692

Subventions à recevoir provenant du gouvernement fédéral

	Solde d'ouverture	Augmentation	Encaissement	Solde de clôture
Aux immobilisations :				
PAFFITC ^(b)	6 843	11 578	(7 340)	11 081
PPP Canada ^(c)	43 500	-	-	43 500
	50 343	11 578	(7 340)	54 581
Total	1 285 955	93 976	(123 658)	1 256 273

Le RTM a recours à des programmes de subventions auprès des gouvernements provincial et fédéral :

- (a) En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) le RTM est admissible à des subventions relatives aux acquisitions d'immobilisations incluant les intérêts des dettes à long terme. Les dépenses admissibles sont subventionnées à la hauteur de 75 %.
- (b) Le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) subventionne les investissements en immobilisations visant la remise en état et l'amélioration des réseaux de transport en commun. Les dépenses admissibles sont subventionnées à la hauteur de 90 %, soit 50 % par le gouvernement fédéral et 40 % par le gouvernement provincial (MTQ).
- (c) Contribution au financement de projets d'infrastructure publique au Canada par PPP Canada à la hauteur de 25 % des coûts admissibles engagés pour le projet du Centre de maintenance de Pointe-Saint-Charles pour un maximum de 43 500.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

6. 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 887 624 [996 728 au 31 décembre 2018].

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 sur demande, jusqu'à concurrence de 150 000 sans, par ailleurs, excéder les montants autorisés 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.

Ces facilités de crédit, non garanties, peuvent être utilisées selon les modalités suivantes :

- 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. Aux 31 décembre 2019 et 2018, le RTM n'avait aucun emprunt temporaire. Au courant de l'exercice 2019, le RTM a suspendu ces facilités de crédit afin d'éviter les pénalités sur la portion non utilisée.

7. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2019	2018
Fournisseurs	32 566	29 542
Frais courus	41 551	49 941
Intérêts courus sur la dette à long terme	8 963	9 462
À payer à l'ARTM	-	3 231
Provision pour réclamations [note 15]	356	2 895
Autres	484	102
	83 920	95 173

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

8. DETTE À LONG TERME

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

Les billets à payer suivants portent des intérêts à taux fixe :

Année de l'émission	Intervalle des taux d'intérêt émis	Intervalle de l'échéance	2019	2018
2005	5,261 %	2025	4 551	5 248
2009	4,340 % à 4,542 %	2019	-	52 063
2010	3,652 % à 4,925 %	2020 à 2029	77 046	114 793
2011	3,294 % à 4,323 %	2021 à 2024	76 164	82 758
2012	2,911 % à 3,494 %	2022 à 2043	141 193	153 354
2013	3,070 % à 3,654 %	2023 à 2045	403 490	424 053
2014	2,904 % à 3,325 %	2024	78 750	84 121
2015	2,018 % à 3,489 %	2022 à 2048	160 577	170 446
2016	1,972 % à 3,245 %	2026 à 2036	63 848	68 501
2017	1,200 % à 2,886 %	2023 à 2036	86 611	94 318
2018	1,800 % à 3,350 %	2023 à 2038	233 655	248 819
2019	2,093 % à 2,536 %	2024 à 2039	111 307	-
			1 437 192	1 498 474
Moins : Frais d'émission de la dette à long terme reportés			18 453	19 536
			1 418 739	1 478 938
Dette à long terme, relative à l'entente de partenariat public-privé, avec taux d'intérêt à 3,155 % – Échéance en mars 2048			160 564	152 516
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 9,65 % – Échéance en novembre 2031			3 345	3 488
			1 582 648	1 634 942

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	RTM		Assumés MTQ		Dettes totale	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2020	20 176	12 079	100 782	32 103	120 958	44 182
2021	14 645	11 484	135 326	28 896	149 971	40 380
2022	52 746	11 040	142 242	24 314	194 988	35 354
2023	27 463	9 426	238 328	20 028	265 791	29 454
2024	16 547	8 799	107 261	12 789	123 808	21 588
2025 et suivantes	243 451	76 831	338 225	39 083	581 676	115 914
	375 028	129 659	1 062 164	157 213	1 437 192	286 872

Remboursements annuels en capital et intérêts de la dette à long terme, relativement au PPP :

	Capital	Intérêts	Total
2020	3 613	5 014	8 627
2021	3 728	4 898	8 626
2022	3 848	4 779	8 627
2023	3 971	4 656	8 627
2024	4 098	4 529	8 627
2025 et suivantes	141 306	57 824	199 130
	160 564	81 700	242 264

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

	Capital	Intérêts	Total
2020	157	316	473
2021	173	300	473
2022	191	282	473
2023	210	263	473
2024	231	242	473
2025 et suivantes	2 383	892	3 275
	3 345	2 295	5 640

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	2019	2018
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 7,80 % – Échéance en mars 2025	824	928
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 2,88 % – Échéance en février 2022	191	278
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 2,58 % – Échéance en décembre 2022	1 290	-
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 3,50 % – Échéance en mai 2021	848	-
	3 153	1 206

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

	Capital	Intérêts	Total
2020	747	124	871
2021	1 367	84	1 451
2022	580	52	632
2023	141	36	177
2024	152	25	177
2025 et suivantes	166	13	179
	3 153	334	3 487

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coût	Solde au 31 décembre 2018	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde au 31 décembre 2019
Structure ferroviaire	466 582	65 267	-	531 849
Bâtiments	232 609	155 299	-	387 908
Infrastructures	304 295	26 024	-	330 319
Équipements	51 696	15 459	(161)	66 994
Matériel roulant ferroviaire	935 740	-	-	935 740
Pièces de rechange capitalisées	17 304	267	-	17 571
Informatique et téléphonie	69 693	21 756	-	91 449
Terrains	142 175	4 339	-	146 514
Location-acquisition	2 841	2 423	-	5 264
Immobilisations en cours	287 889	(191 209)	-	96 680
	2 510 824	99 625	(161)	2 610 288

Amortissement cumulé	Solde au 31 décembre 2018	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde au 31 décembre 2019
Structure ferroviaire	58 545	11 226	-	69 771
Bâtiments	38 102	9 404	-	47 506
Infrastructures	114 204	13 966	-	128 170
Équipements	33 830	4 231	(147)	37 914
Matériel roulant ferroviaire	486 885	35 746	-	522 631
Pièces de rechange capitalisées	1 104	709	-	1 813
Informatique et téléphonie	40 688	7 404	-	48 092
Terrains	-	-	-	-
Location-acquisition	936	363	-	1 299
Immobilisations en cours	-	-	-	-
	774 294	83 049	(147)	857 196

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Valeur comptable nette	2019	2018
Structure ferroviaire	462 078	408 037
Bâtiments	340 402	194 507
Infrastructures	202 149	190 091
Équipements	29 080	17 866
Matériel roulant ferroviaire	413 109	448 855
Pièces de rechange capitalisées	15 758	16 200
Informatique et téléphonie	43 357	29 005
Terrains	146 514	142 175
Location-acquisition	3 965	1 905
Immobilisations en cours	96 680	287 889
	1 753 092	1 736 530

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 83 049 [80 331 au 31 décembre 2018]. Cette charge est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et les frais courus représentent 28 995 [9 188 au 31 décembre 2018].

Au cours de l'exercice, le RTM a acquis des immobilisations en vertu d'une entente de financement par partenariat public-privé, ainsi que par un contrat de location-acquisition pour un montant de 13 972 [26 051 au 31 décembre 2018].

10. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

	2019	2018
Créances	(20 705)	95 018
Subventions à recevoir	29 682	33 681
Fournisseurs et frais courus	(31 060)	(1 597)
Passif au titre de sites contaminés	115	994
Subventions reportées	1 271	572
Charges payées d'avance	(5 069)	713
Pièces de rechange des trains (stocks)	671	2 098
	(25 095)	131 479

	2019	2018
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	-	423
Intérêts payés sur la dette à long terme	53 564	56 943
	53 564	57 366

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

11. 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 2019, un swap d'huile à chauffage était en cours [note 12].

RISQUE DE CHANGE

Bien que le RTM transige et perçoive 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 625 et 1 167 au 31 décembre 2019 [610 et 1 108 au 31 décembre 2018].

12. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le RTM utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de swap de commodités 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 les instruments financiers dérivés suivants :

	Prix fixe	Quantité référence
Huile à chauffage, années 2020 et 2021	0,6538 CAD/litre	16 800 000 litres
Huile à chauffage, années 2020, 2021 et 2022	0,6484 CAD/litre	22 400 000 litres

À la date de publication des états financiers, le prix de la commodité lié au swap a diminué de façon importante en raison du contexte socio-économique. Cette diminution est la conséquence d'une baisse de la demande de la commodité provoquée, notamment, par la pandémie du COVID-19.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

13. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

BAUX À LONG TERME

Le RTM s'est engagé à verser une somme de 45 989 pour des locaux, en vertu de baux à long terme qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Au 31 décembre 2019, les paiements minimums exigibles s'élèvent à 5 932 pour 2020, 4 970 pour 2021, 4 590 pour 2022, 4 551 pour 2023 et 25 946 pour les années subséquentes à 2023.

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 2019, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 294 568. Les versements prévus sont de 45 496 en 2020, 46 646 en 2021, 47 741 en 2022, 48 038 en 2023 et 106 647 pour les années subséquentes à 2023.

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 2019, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 445 654. Les versements prévus sont de 51 769 en 2020, 51 346 en 2021, 52 274 en 2022, 53 363 pour 2023 et 236 902 pour les années subséquentes à 2023.

CONTRATS D'ACQUISITION D'ACTIF ET DE CONSTRUCTION

Le RTM s'est engagé auprès de certains fournisseurs à l'égard de différents projets d'investissement en immobilisations. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2023. Au 31 décembre 2019, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces ententes s'élève à 133 853. Les versements prévus sont de 106 598 en 2020 et 25 021 en 2021, 1 451 en 2022 et 783 en 2023.

Le MTQ subventionne, en partie, ces investissements en immobilisations en vertu du PAGTCP et du PAFFITC en fonction des dépenses admissibles. Les dépenses admissibles feront l'objet de subvention de 75% et 100% pour un montant total de 91 718 dont 71 267 en 2020, 18 772 en 2021, 1 090 en 2022 et 589 en 2023.

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 2019, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 499 133. Les versements prévus estimés en fonction des heures de service sont de 161 668 en 2020, 131 001 en 2021, 99 704 en 2022, 31 662 en 2023 et 75 098 pour les années subséquentes à 2023.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(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 2039. Au 31 décembre 2019, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces autres contrats s'élève à 129 312. Les versements prévus sont de 90 942 en 2020, 28 287 en 2021, 6 623 en 2022, 1 366 en 2023 et 2 094 pour les années subséquentes à 2023.

14. DROITS CONTRACTUELS

En vertu d'ententes déjà conclues, les droits contractuels relatifs aux contrats d'acquisition d'actif et de construction [note 13] sont composés de revenus de subventions estimés sur les dépenses admissibles.

Le RTM a aussi conclu des ententes contractuelles génératrices de revenus pour des loyers associés à la location d'espaces, des permissions d'emprise ferroviaires et des revenus d'affichage publicitaire. En ce qui concerne l'affichage publicitaire, la direction a établi de présenter les redevances minimales selon les ententes. Ces contrats s'échelonnent jusqu'en 2040. Au 31 décembre 2019, le solde de droit contractuel relativement à ces autres revenus s'élève à 9 572. L'échéancier des droits contractuels est de 2 484 en 2020, 2 008 en 2021, 931 en 2022, 437 en 2023 et 3 712 pour les années subséquentes à 2023.

15. ÉVENTUALITÉS

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 des réclamations faisant l'objet d'une provision est de l'ordre de 1 443 [4 010 au 31 décembre 2018] et la direction a enregistré dans le regroupement de fournisseurs et frais courus un montant de 356 [2 895 au 31 décembre 2018] relativement à celles-ci.

Par ailleurs, une action collective de 1 500 000 est intentée 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 le montant à payer relativement à cette poursuite est indéterminable. Par conséquent, aucun montant n'a été enregistré relativement à cette action collective.

16. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS

Une action collective intentée par Spiros Konstas a été autorisée à l'encontre du RTM et de l'ARTM en date du 1^{er} avril 2020, le tout en lien avec des retards de train survenus sur la ligne Deux-Montagnes à l'hiver 2018. À la date de préparation des états financiers, la direction estime que le montant à payer relativement à cette poursuite est indéterminable. Par conséquent, aucun montant n'a été enregistré relativement à cette action collective.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2019

(Les montants sont en milliers de dollars.)

17. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.

ANNEXE A

Code d'éthique et de déontologie des membres du CA



CODE D'ETHIQUE ET DE DEONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS DU RESEAU DE TRANSPORT METROPOLITAIN

ADOPTION		
Instance	Date/Entrée en vigueur	Décision/Résolution
Conseil d'administration	5 décembre 2016	16-CA(RTM)-3
Conseil d'administration	15 mars 2018	18-CA(RTM)-30

MODIFICATIONS			
Instance	Date/Entrée en vigueur	Décision/Résolution	Commentaires
CGERH	28 novembre 2019		Recommandation
Conseil d'administration	12 décembre 2019	19-CA(RTM)-162	Décision

Révision	Au besoin ou, au minimum à tous les trois (3) ans.
Responsable de l'application	Secrétariat général et direction exécutive – Gouvernance et affaires juridiques

* La forme masculine utilisée dans ce texte désigne aussi bien les femmes que les hommes. Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et dans le seul but d'alléger le texte.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
1. OBJECTIFS.....	1
2. DÉFINITIONS	1
3. CHAMPS D'APPLICATION.....	3
4. RESPONSABLE DE L'APPLICATION.....	4
5. NORMES D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE	4
5.1 DES VALEURS CLAIRES ET PARTAGÉES.....	4
5.1.1 Relations avec le public	4
5.1.2 Conduite entre Administrateurs et Officiers.....	4
5.1.3 Devoir de neutralité religieuse.....	4
5.2 LOYAUTÉ, HONNÊTETÉ ET INTÉGRITÉ	4
5.2.1 Compétence, prudence, diligence et efficacité	5
5.2.2 Temps et attention	5
5.2.3 Irrégularité	5
5.2.4 Information confidentielle	5
5.2.5 Biens du Réseau	6
5.2.6 Devoir de réserve dans les déclarations publiques	6
5.3 CONFLITS D'INTÉRÊTS.....	7
5.3.1 Situations de conflits d'intérêts.....	7
5.3.2 Principes généraux applicables aux Administrateurs et aux Officiers.....	7
5.3.3 Dispositions particulières applicables au président du Conseil.....	8
5.3.4 Dispositions particulières applicables à un Administrateur qui est également membre du conseil d'une municipalité locale	9
5.3.5 Dispositions particulières applicables à un Administrateur nommé en qualité de membre indépendant	10
5.3.6 Situations particulières.....	10
6. RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	12
6.1 LES ADMINISTRATEURS.....	12
6.1.1 Le président du Conseil	12
6.2 LES OFFICIERS.....	12
6.3 LE SECRÉTARIAT GÉNÉRAL	13
7. MISE À JOUR	13

8. DISPOSITIONS FINALES	13
8.1 Enquête	13
8.2 Avis juridique	14
8.3 Anonymat	14
8.4 Sanctions.....	14
8.5 Vote en contravention au Code.....	15
8.6 Restitution.....	15
8.7 Disposition relative à l'interprétation et à l'application	15
8.8 Usage du masculin	15
8.9 Entrée en vigueur	15
8.10 Modifications mineures	15

ANNEXE 1 DÉCLARATION ET ENGAGEMENT

ANNEXE 2 DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

PRÉAMBULE

Le Réseau de transport métropolitain (le « Réseau ») a pour mission de transporter les gens avec efficacité et convivialité dans la région métropolitaine. Il vise l'excellence du service par la proactivité, l'innovation et la flexibilité. Le présent *Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des officiers du Réseau de transport métropolitain* (le « Code ») est adopté en vertu de l'article 88 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain* (RLRQ c. R-25.01) (la « LRTM »).

Les activités du Réseau sont administrées par un conseil d'administration (le « Conseil ») dont les Administrateurs sont majoritairement nommés par les villes et les municipalités du territoire qu'il dessert ainsi que par la Communauté métropolitaine de Montréal (la « CMM »), suivant les dispositions de sa loi constitutive.

Conformément à l'article 43 de la LRTM, le Conseil désigne trois officiers parmi les employés du Réseau, soit le directeur général, le secrétaire général et le trésorier.

1. OBJECTIFS

Le Code a pour objet de préserver et de renforcer le lien de confiance du public dans l'intégrité et l'impartialité de la gouverne du Réseau et de favoriser la transparence.

Énoncées en termes généraux, les normes d'éthique et de déontologie régissant la conduite des Administrateurs et des Officiers du Réseau doivent être adaptées aux circonstances propres à chaque situation. Le Code énonce des principes directeurs à respecter, sous peine de sanctions (légales ou disciplinaires). Les principes d'éthique tiennent compte de la mission du Réseau, des valeurs qui sous-tendent son action et de ses principes généraux de gestion. Les règles de déontologie portent quant à elles sur les devoirs et les obligations des Administrateurs et des Officiers.

Conséquemment, le Code se veut un guide de référence pour orienter la conduite et la prise de décisions des Administrateurs et des Officiers dans le cadre de leurs fonctions. Le Réseau fait appel au discernement des Administrateurs et des Officiers et à leur sens des responsabilités dans l'application concrète et quotidienne des normes d'éthique et de déontologie.

2. DÉFINITIONS

Aux fins de l'application du Code, les expressions définies revêtent le sens qui leur est donné dans le présent article.

« **Administrateur** » : désigne un membre du Conseil.

« **Biens** » : Comprend tant les biens corporels qu'incorporels (comme par exemple la propriété intellectuelle).

« **Code** » : désigne le présent *Code d'éthique et de déontologie des Administrateurs et des Officiers du Réseau de transport métropolitain*.

« **Conflit d'Intérêts** » : De façon générale, un Administrateur ou un Officier est en conflit d'intérêts lorsqu'il est placé dans une situation où il est susceptible de favoriser ses Intérêts personnels ou ceux d'une tierce personne au détriment de ceux du Réseau ou lorsque cette situation est susceptible d'affecter son indépendance ou son jugement. Il suffit, pour qu'il y ait Conflit d'intérêts, qu'il existe une situation de conflit potentiel, à savoir une possibilité réelle que l'Intérêt personnel d'un Administrateur, d'un Officier ou celui d'une personne liée, soit préféré aux intérêts du Réseau.

« **Apparence de conflit d'intérêts** » : Il y a apparence de conflit d'intérêts lorsque, même en l'absence d'un conflit réel, une situation laisse sous-entendre qu'il pourrait y avoir un Conflit d'intérêts. Ainsi, lorsqu'une personne relativement bien informée pourrait conclure que la capacité d'un Administrateur ou d'un Officier à accomplir ses tâches a été ou pourrait être influencée par ses intérêts personnels, il y a Apparence de conflit d'intérêts.

« **Conseil** » : le conseil d'administration du Réseau.

« **Contrat** » : désigne tout contrat ou opération conclu par le Réseau ou que le Réseau projette de conclure.

« **Dénonciation** » : acte par lequel une ou plusieurs personnes mettent en évidence certaines préoccupations ou inquiétudes au sujet d'une Irrégularité dont ils ont été informés ou qui serait sur le point d'être commise.

« **Document normatif** » : un règlement, un code, une Charte, une politique, une directive, une procédure ou tout autre document du Réseau édictant des règles à suivre ou prescrivant des façons de faire.

« **Information confidentielle** » : désigne toute information ayant trait au Réseau, aux tendances d'une industrie ou d'un secteur ou toute information de nature stratégique, qui n'est pas connue du public et qui, si elle était connue d'une personne qui n'est pas un Administrateur ou un Officier, serait susceptible de lui procurer un avantage quelconque ou de compromettre la réalisation d'une opération à laquelle le Réseau participe.

« **Intérêt** » : inclut tout intérêt réel, direct ou indirect, apparent ou potentiel qui peut raisonnablement être considéré comme étant susceptible d'influencer une prise de décision de la part d'un Administrateur ou d'un Officier, par exemple de nature financière, commerciale, professionnelle ou philanthropique.

« **Intérêt direct** » : L'Intérêt est qualifié de direct si les avantages sont obtenus par l'Administrateur ou l'Officier pour lui-même, sans l'intermédiaire d'un tiers.

« **Intérêt indirect** » : L'Intérêt est considéré comme indirect si les avantages sont obtenus par une Personne liée à l'Administrateur ou à l'Officier.

« **Irrégularité** » : désigne tout comportement ou acte répréhensible proscrit par la loi, par un règlement, par le Code ou par tout autre document normatif. Constituent une Irrégularité, des comportements tels que :

- La falsification de documents, incluant les registres comptables ;
- Le vol et la fraude ;
- La dissimulation intentionnelle ou déclaration inexacte de données ou de faits importants ;
- L'utilisation de fonds à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été alloués ;
- Le détournement de fonds ;
- L'acceptation de pots-de-vin ;
- L'utilisation illicite ou non autorisée des Biens du Réseau ;
- Le Conflit d'intérêts ou la collusion dans le cadre d'appels d'offres ;
- L'autorisation de paiement de Biens ou de services qui n'ont pas été fournis au Réseau ;
- La substitution de Biens par d'autres de moindre qualité ;
- La dérogation aux lois, aux règlements ou aux Documents normatifs ;
- La divulgation non autorisée de renseignements confidentiels ;
- L'utilisation sans autorisation de renseignements confidentiels ;
- L'abus de pouvoir.

Constitue également une Irrégularité le fait d'ordonner ou de conseiller à une personne de commettre une Irrégularité

« **LRTM** » : signifie la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain* (LRQ.,c. R-25.01);

« **Officier** » : désigne le directeur général, le secrétaire général et le trésorier du Réseau ;

« **Personne liée** » désigne :

- Une personne liée à un Administrateur ou un Officier par les liens du sang, du mariage, de l'union civile, de l'union de fait ou de l'adoption ;
- La personne morale ou autre entité dans laquelle l'Administrateur ou l'Officier :
 - a) détient, directement ou indirectement, plus de 10% des valeurs mobilières ou des Biens, y compris des parts sociales;
 - b) peut élire, directement ou indirectement, la majorité des administrateurs;
 - c) oriente, directement ou indirectement, les décisions, notamment par les droits de vote dont il dispose ;
 - d) assume une fonction d'administrateur, de dirigeant ou toute autre fonction analogue ;
ou
 - e) exerce directement ou indirectement toute autre forme d'influence appréciable.
- Un partenaire d'affaires.

« **Réseau** » : désigne le Réseau de transport métropolitain.

« **Secrétariat général** » : désigne le secrétariat général et la direction exécutive – Gouvernances et affaires juridiques.

3. CHAMPS D'APPLICATION

Le Code s'applique aux Administrateurs ainsi qu'aux Officiers dans le cadre de l'exercice de leur mandat au sein du Réseau.

Le Code peut également s'appliquer à un Administrateur ou à un Officier après la fin de son mandat lorsque cela est prévu expressément ou lorsque le contexte s'y prête.

4. RESPONSABLE DE L'APPLICATION

Le Secrétariat général est responsable de l'application du Code.

5. NORMES D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE

5.1 DES VALEURS CLAIRES ET PARTAGÉES

Parmi les valeurs retenues par le Réseau, le respect, l'engagement, et la collaboration constituent des valeurs éthiques. Elles permettent la réalisation de la mission du Réseau. Les Administrateurs et les Officiers doivent prendre soin d'intégrer ces valeurs à leurs actions, afin que celles-ci soient exécutées dans le meilleur intérêt du Réseau.

5.1.1 Relations avec le public

Un Administrateur ou un Officier doit également en tout temps adopter un comportement poli et courtois dans ses relations avec le public en général, tant auprès des clients, des partenaires, des fournisseurs et des organismes avec lesquels le Réseau fait affaire.

Au surplus, l'Administrateur ou l'Officier doit en toute circonstance, dans le cadre de ses fonctions, présenter un comportement exempt de tout geste ou attitude susceptible de porter atteinte à l'image ou à la réputation du Réseau.

5.1.2 Conduite entre Administrateurs et Officiers

Le Réseau souhaite offrir un environnement sain à ses employés, ses Administrateurs et ses Officiers et reconnaît le droit de chacun au respect de sa dignité et de son intégrité physique et psychologique. Ainsi, aucune forme d'incivilité, de harcèlement, de discrimination ou de violence ne sera tolérée. Le traitement de ces situations est encadré par la *Politique de prévention contre le harcèlement, la discrimination et l'incivilité du Réseau de transport métropolitain*.

5.1.3 Devoir de neutralité religieuse

Les Administrateurs et les Officiers doivent agir, dans l'exercice de leurs fonctions, de façon à ne pas favoriser ni défavoriser une personne en raison de l'appartenance ou non de cette dernière à une religion, ni en raison de leurs propres convictions ou croyances religieuses.

5.2 LOYAUTÉ, HONNÊTETÉ ET INTÉGRITÉ

Les Administrateurs et les Officiers doivent agir avec loyauté, honnêteté et intégrité. Cette exigence implique que les Administrateurs et les Officiers adhèrent aux valeurs retenues par le Réseau, défendent ses intérêts et évitent de lui causer préjudice.

L'obligation d'agir avec loyauté, honnêteté et intégrité survit pendant un délai raisonnable après la fin de mandat de l'Administrateur et de l'Officier.

5.2.1 Compétence, prudence, diligence et efficacité

Dans l'exercice de ses fonctions, l'Administrateur ou l'Officier doit faire preuve de compétence, de prudence, de diligence et d'efficacité. Il doit mettre à profit ses connaissances, ses aptitudes et son expérience de manière à favoriser la réalisation équitable et efficace des objectifs assignés au Réseau par la loi et la bonne administration des Biens que le Réseau possède.

Dans l'exercice de son mandat, l'Administrateur ou l'Officier doit maintenir à jour ses connaissances, se tenir informé du contexte économique, social et politique dans lequel le Réseau exerce ses activités, et avoir un jugement professionnel indépendant, dans le meilleur intérêt du Réseau.

5.2.2 Temps et attention

Les Administrateurs et les Officiers doivent veiller à consacrer à leur fonction le temps et l'attention raisonnablement requis dans les circonstances.

5.2.3 Irrégularité

Sans limiter la généralité de ce qui précède et conformément aux dispositions de la *Directive sur la dénonciation d'irrégularités* du Réseau, les Administrateurs et les Officiers doivent :

- a) Être alertes aux possibilités qu'un événement, un comportement ou une transaction inhabituelle puisse constituer une Irrégularité et, le cas échéant, le signaler via le ou les mécanismes mis en place à cette fin;
- b) Lorsqu'ils suspectent l'existence d'une Irrégularité, ne pas chercher à enquêter eux-mêmes, mais coopérer pleinement avec les personnes responsables de mener des vérifications ou des enquêtes.

5.2.4 Information confidentielle

Sans limiter la généralité de ce qui précède et conformément aux dispositions de la *Politique sur l'accès aux documents et sur la protection des renseignements personnels du Réseau de transport métropolitain*, les Administrateurs et les Officiers sont tenus de protéger l'information confidentielle qu'ils obtiennent dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, telle que, de façon non limitative :

- a) Les renseignements industriels, financiers, commerciaux, scientifiques ou techniques appartenant au Réseau et dont la divulgation pourrait porter préjudice au Réseau ou procurer un avantage appréciable à une autre personne;
- b) Les renseignements industriels, financiers, commerciaux, scientifiques, techniques ou syndicaux de nature confidentielle fournis par un tiers et habituellement traités de façon confidentielle par ce tiers;

- c) Les renseignements personnels des Employés du Réseau, des clients, des fournisseurs ou des partenaires (c.-à-d. les renseignements qui concernent une personne physique et qui permettent de l'identifier);
- d) Les renseignements dont la communication pourrait nuire au déroulement d'une enquête, d'une poursuite judiciaire ou d'une négociation.

Un Administrateur ou un Officier ne doit pas utiliser à son avantage, à l'avantage d'un tiers ou au détriment du Réseau, une information qu'il a acquise en raison de ses fonctions ou dans le cadre de celles-ci. Les Administrateurs et les Officiers doivent respecter la confidentialité de l'information à laquelle ils ont accès dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions et ne doivent la transmettre qu'aux personnes autorisées à la recevoir.

Toute demande d'information adressée à un Administrateur ou un Officier doit être référée au responsable de l'application de la *Politique sur l'accès aux documents et sur la protection des renseignements personnels du Réseau de transport métropolitain*. Un Administrateur ou un Officier ne doit pas prendre connaissance ni tenter de prendre connaissance d'une information confidentielle qui n'est pas requise dans l'exercice de ses fonctions. L'obligation de ne pas faire usage de l'information à caractère confidentiel qu'il obtient dans l'exécution ou à l'occasion de son travail survit pendant un délai raisonnable après la fin du mandat de l'Administrateur ou de l'Officier. Ces obligations survivent en tout temps lorsque l'information réfère à la réputation et à la vie privée d'autrui.

5.2.5 Biens du Réseau

Un Administrateur ou un Officier ne doit pas confondre les Biens du Réseau avec ses Biens personnels et il ne peut les utiliser à son profit ou au profit de tiers.

L'usage des Biens doit se faire en conformité, entre autres, avec les règles prévues aux Documents normatifs en matière de sécurité et d'intégrité des informations.

Finalement, un Administrateur ou un Officier qui quitte le Réseau doit retourner immédiatement tous les Biens appartenant au Réseau.

5.2.6 Devoir de réserve dans les déclarations publiques

Seuls le président du Conseil et le directeur général, de même que les Administrateurs et les Officiers expressément autorisés peuvent s'exprimer publiquement au nom du Réseau.

En conséquence, les Administrateurs et les Officiers du Réseau non autorisés à faire des déclarations publiques ne peuvent s'exprimer au nom du Réseau en public, et ce, par tout moyen, incluant les réseaux sociaux.

De plus, les Administrateurs et les Officiers doivent en toute circonstance éviter, par tout moyen, incluant les réseaux sociaux, de faire des déclarations publiques susceptibles d'être préjudiciables au Réseau ou de porter atteinte à son image ou à sa réputation.

5.3 CONFLITS D'INTÉRÊTS

5.3.1 Situations de conflits d'intérêts

Sans restreindre la généralité de la notion de Conflit d'intérêts et à seule fin d'illustration, constitue une situation de Conflit d'intérêts, notamment :

- a) La situation où un Administrateur ou un Officier a, directement ou indirectement, un Intérêt personnel et distinct dans une délibération du Conseil;
- b) La situation où un Administrateur ou un Officier a, directement ou indirectement, un Intérêt dans un organisme, une entreprise ou une association qui transige ou est sur le point de transiger avec le Réseau;
- c) La situation où un Administrateur ou un Officier a, directement ou indirectement, un Intérêt dans un Contrat avec le Réseau;
- d) La situation où un Administrateur ou un Officier occupe une fonction de direction ou d'administrateur au sein d'un organisme, d'une entreprise ou d'une association dont les Intérêts entrent en concurrence avec ceux du Réseau.

5.3.2 Principes généraux applicables aux Administrateurs et aux Officiers

Un Administrateur ou un Officier doit prendre les moyens nécessaires afin d'éviter tout Conflit d'intérêts ou toute Apparence de conflit d'intérêts de façon à toujours préserver son indépendance d'esprit. Il doit s'assurer de réunir toutes les conditions requises au libre exercice de son jugement dans ses prises de décision au nom du Réseau. Par conséquent, il doit éviter d'avoir des Intérêts ou d'entretenir des relations qui sont ou pourraient être préjudiciables au Réseau.

Un Administrateur ou un Officier qui quitte le Réseau doit se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de ses fonctions antérieures au sein du Réseau.

La présente disposition s'applique également lorsque l'Intérêt concerné est détenu par une Personne liée à un Administrateur ou à un Officier.

5.3.2.1 Déclaration annuelle et divulgation

Lorsqu'il entre en fonction, puis annuellement par la suite, l'Administrateur ou l'Officier doit transmettre par courriel au Secrétariat général à l'adresse : secretariatgeneral@exo.quebec, le formulaire de déclaration d'Intérêts, joint au Code à titre d'Annexe 2, contenant, au meilleur de sa connaissance, les informations suivantes :

- a) le nom de toute personne ou autre entité, incluant son domaine d'activité et son lieu d'opération, dans laquelle il détient, directement ou indirectement, plus de 10% des valeurs mobilières, y compris des parts sociales, en précisant la nature et la quantité en nombre et en proportion des valeurs mobilières détenues;
- b) le nom de toute personne morale ou entité dans laquelle il assume une fonction d'administrateur, de dirigeant ou toute fonction analogue;
- c) toute détention d'Intérêt direct ou indirect sous forme de créance, droit, priorité, hypothèque ou avantage financier ou commercial significatif susceptible de mettre en conflit son Intérêt personnel et ses fonctions en sa qualité d'Administrateur ou d'Officier; et

- d) tout autre fait, situation ou évènement dont il a connaissance qui pourrait le placer dans une situation de Conflit d'intérêts.

La déclaration doit également couvrir, au meilleur de la connaissance de l'Administrateur ou de l'Officier, tout Intérêt détenu par une Personne liée.

Le Secrétariat général informe le président du Conseil des divulgations ainsi faites par tout Administrateur.

Finalement, tout Administrateur ou Officier doit informer sans délai et par écrit le Secrétariat général si sa situation change en cours d'année.

5.3.2.2 Moment de la divulgation

En cours d'année, la divulgation prévue à l'article 5.3.2.1 doit se faire, le cas échéant, lors de la première séance du Conseil :

- a) Au cours de laquelle est à l'étude la question concernée par le Conflit d'Intérêts ;
- b) Suivant le moment où l'Administrateur ou l'Officier qui n'avait aucun Intérêt dans la personne morale, l'entité, le Contrat concerné en acquiert un; ou
- c) Suivant le moment où devient Administrateur ou Officier toute personne ayant un Intérêt dans une personne, une entité ou un Contrat sous étude.

Un Administrateur ou un Officier doit également effectuer la divulgation prévue à l'article 5.3.2.1 du Code dès qu'il a un Intérêt direct ou indirect dans une personne, une entité ou un Contrat qui ne requiert pas l'approbation du Conseil en vertu du Règlement no. 3 du Réseau – *Règlement relatif à la délégation d'autorité*.

5.3.2.3 Abstention dans la prise de décision

L'Administrateur ou l'Officier doit se conformer à toute mesure et tout mettre en œuvre pour éliminer ou atténuer les risques ou les effets du Conflit d'intérêts ou de l'Apparence de conflit d'intérêts; il doit notamment s'abstenir de négocier, de délibérer, d'influencer et de décider sur toute question relative à cet intérêt et se retirer de la séance du Conseil pour la durée des délibérations et du vote relatifs à cette question.

Le présent article n'a toutefois pour effet d'empêcher l'Administrateur ou l'Officier de se prononcer sur des mesures d'application générale relatives aux conditions de travail au sein du Réseau par lesquelles il serait aussi visé.

5.3.3 Dispositions particulières applicables au président du Conseil

5.3.3.1 Acquisition d'un Intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise, ou une association, par succession ou donation

Le président du Conseil ne peut, en outre, avoir un Intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui le place en Conflit d'intérêt avec le Réseau. Si un tel Intérêt lui échoit, notamment par succession ou donation, il doit y renoncer ou en disposer avec diligence.

À compter de la date où l'Intérêt lui échoit, et jusqu'à la renonciation ou à la disposition de l'Intérêt, le président du Conseil doit s'abstenir de participer aux délibérations et aux décisions concernant l'organisme, l'entreprise ou l'association en question et se retirer de toute réunion pendant les délibérations et les décisions à ce sujet.

5.3.3.2 Divulgence

Si un tel Intérêt lui échoit par succession ou par donation, le président du Conseil doit le divulguer dès que possible, le tout suivant la procédure de divulgation prévue à l'article 5.3.2.1 du Code.

5.3.4 Dispositions particulières applicables à un Administrateur qui est également membre du conseil d'une municipalité locale

5.3.4.1 Acquisition d'un Intérêt direct ou indirect dans un Contrat avec le Réseau

Un Administrateur qui est également membre du conseil d'une municipalité locale ne peut avoir pendant la durée de son mandat, un Intérêt direct ou indirect dans un Contrat avec le Réseau.

Toutefois, un Administrateur qui est également membre du conseil d'une municipalité locale sera présumé ne pas posséder un Intérêt dans un Contrat avec le Réseau si :

- a) Il a acquis son Intérêt par succession ou par donation et y a renoncé ou s'en est départi le plus tôt possible ;
- b) L'Intérêt consiste dans la possession d'actions d'une société par actions qu'il ne contrôle pas, dont il n'est ni un administrateur ni un dirigeant et dont il possède moins de 10% des actions émises donnant le droit de vote ;
- c) L'Intérêt consiste dans le fait qu'il est membre, administrateur ou dirigeant d'un autre organisme municipal, d'un organisme public au sens de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (chapitre A-2.1), d'une coopérative de solidarité, d'un organisme à but non lucratif ou d'un organisme dont la loi prévoit que l'Administrateur doit être membre, administrateur ou dirigeant en tant qu'Administrateur du Réseau ;
- d) Le contrat a pour objet une rémunération, une allocation, un remboursement de dépenses, un avantage social, un bien ou un service auquel l'Administrateur a droit à titre de condition de travail attachée à sa fonction au sein du Réseau ;
- e) Le contrat a pour objet la nomination de l'Administrateur à un poste de fonctionnaire ou d'employé dont l'occupation ne rend pas inéligible son titulaire ;
- f) Le contrat a pour objet la fourniture de services offerts de façon générale par le Réseau ;
- g) Le contrat a pour objet la vente ou la location, à des conditions non préférentielles, d'un immeuble ;
- h) Le contrat consiste dans des obligations, billets ou autres titres offerts au public par le Réseau ou dans l'acquisition de ces obligations, billets ou autres titres à des conditions non préférentielles ;
- i) Le contrat a pour objet la fourniture de services ou de Biens que l'Administrateur est obligé de faire en faveur du Réseau en vertu d'une disposition législative ou réglementaire ;
- j) Le contrat a pour objet la fourniture d'un bien par le Réseau et a été conclu avant que l'Administrateur n'occupe son poste au sein du Réseau ;
- k) Dans un cas de force majeure, l'Intérêt général du Réseau exige que le contrat soit conclu de préférence à tout autre.

5.3.4.2 Divulcation

L'Administrateur qui est également membre du conseil d'une municipalité locale n'est pas tenu de divulguer les Intérêts qu'il détient dans un Contrat avec le Réseau pour lesquels une dispense est prévue à l'article 5.3.4.1 du Code. La divulgation demeure néanmoins obligatoire pour tout autre Intérêt détenu, le tout suivant la procédure prévue à l'article 5.3.2.1 du Code.

5.3.5 Dispositions particulières applicables à un Administrateur nommé en qualité de membre indépendant

5.3.5.1 Acquisition d'un Intérêt direct ou indirect affectant la qualité d'indépendance de l'Administrateur

L'Administrateur nommé en qualité de membre indépendant ne peut avoir d'Intérêt direct ou indirect ou toute autre relation, par exemple, de nature financière commerciale, professionnelle ou philanthropique, susceptible de nuire à son statut au sens de l'article 4 de la *Loi sur la gouvernance des sociétés d'État* (LRQ. c. G-1.02) et de la *Politique relative à l'indépendance des administrateurs des sociétés d'État* (Décret 1214-2011).

Pour l'application du présent paragraphe, et conformément à l'article 3 de la *Politique relative à l'indépendance des administrateurs des sociétés d'État* (Décret 1214-2011), l'Administrateur nommé en qualité de membre indépendant est notamment considéré comme ayant un Intérêt d'ordre pécuniaire dans une entreprise lorsqu'il en est le propriétaire unique, incluant le travailleur autonome, l'associé ou l'actionnaire détenant plus de 5% des parts ou du capital-actions, ainsi que la personne occupant un poste de haute direction au sein de cette entreprise.

Le seul fait pour un Administrateur ayant la qualité d'administrateur indépendant de se trouver, de façon ponctuelle, en situation de Conflit d'intérêts, n'affecte pas sa qualification d'Administrateur indépendant.

5.3.5.2 Divulcation

L'Administrateur nommé en qualité de membre indépendant doit informer le Secrétariat général de toute situation qui pourrait affecter sa qualité de membre indépendant, le tout suivant la procédure de divulgation prévue à l'article 5.3.2.1 du Code.

5.3.6 Situations particulières

Sans limiter la généralité de ce qui précède, les situations suivantes méritent une attention particulière :

5.3.6.1 Participation à la vie politique

Étant donné sa mission et dans le but d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixés, le Réseau est fréquemment appelé à concilier les intérêts divergents de ses partenaires, que ce soit au niveau municipal, provincial, fédéral ou parapublic. À cet égard, le Réseau se doit d'agir avec la plus grande indépendance et impartialité possible au niveau politique.

a) Neutralité politique

Tout Administrateur et tout Officier doit, dans l'exercice de ses fonctions, prendre ses décisions indépendamment de toutes considérations politiques partisans.

Un Administrateur ou un Officier ne doit en aucun cas associer le Réseau à une démarche politique personnelle.

Les Administrateurs et les Officiers sont tenus de faire preuve de réserve dans la manifestation publique de leurs opinions politiques.

b) Candidature pour occuper une charge publique élective

Un Administrateur indépendant qui a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective doit en informer le président du Conseil et le secrétaire général, lequel informera la Ville, le Conseil d'agglomération ou la CMM qui l'a nommé, selon le cas, qui devront juger du maintien ou non de l'indépendance de l'Administrateur.

5.3.6.2 Cadeaux et autres avantages

Un Administrateur ou un Officier, dans l'exercice de ses fonctions, ne peut accepter ou solliciter aucun cadeau, récompense, marque d'hospitalité ou autre faveur pour lui-même ou pour une autre personne, sauf ceux d'une valeur modeste qui, pour une personne raisonnable, ne sont pas de nature à compromettre sa liberté et son indépendance de jugement. En aucun cas, sous peine de sanction, l'Administrateur ou l'Officier ne peut accepter de l'argent d'un tiers dans l'exercice de ses fonctions.

Si un Administrateur ou un Officier reçoit un cadeau, une récompense, une marque d'hospitalité ou une autre faveur qui n'est pas permis par le Code, il doit en informer le secrétaire général, dans les meilleurs délais, afin que cet avantage soit retourné au donateur lorsque possible ou qu'il en soit disposé de manière à ce qu'aucun Administrateur ou Officier ne puisse en bénéficier.

Malgré le premier alinéa de la présente section, le fait pour un Administrateur ou un Officier de participer à une activité de formation ou de perfectionnement liée à ses fonctions et organisée par un tiers n'est pas réputé constituer un cadeau, une récompense, une marque d'hospitalité ou autre faveur, dans la mesure où le tiers ne participe à aucun processus d'appel d'offres du Réseau qui soit en cours ou de négociation ou de renouvellement de contrat avec le Réseau.

Dans cette même logique, un Administrateur ou un Officier du Réseau ne doit pas, directement ou indirectement, accorder un avantage indu ou désavantager un tiers dans l'exercice de ses fonctions, notamment dans le cadre d'un processus d'octroi de contrats ou de commandites.

5.3.6.3 Activités extérieures

Un Administrateur ou un Officier doit s'assurer que son emploi ou toute autre activité extérieure au Réseau, à laquelle il participe, ne l'empêche pas d'assumer pleinement ses responsabilités, ne mette pas en cause son aptitude à remplir ses fonctions avec objectivité, ne diminue pas son rendement professionnel, ne nuise pas à la réputation ou à la crédibilité du Réseau et n'entraîne pas de Conflit d'intérêts réel ou une Apparence de conflits d'intérêts.

Malgré le premier alinéa, :

- a) un Administrateur ne peut cumuler les fonctions de membre du Conseil du Réseau et celles de membre du conseil de la CMM, de l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'« ARTM »), de la Société de transport de Laval (la « STL »), du Réseau de transport de Longueuil (le « RTL ») ou de la Société de transport de Montréal (la « STM »).
- b) un Administrateur nommé en qualité de membre indépendant ne peut être à l'emploi du gouvernement ou d'un organisme du gouvernement au sens de l'article 4 de la *Loi sur le vérificateur général* (LRQ., c. V-5.01).

6. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

6.1 LES ADMINISTRATEURS

Le Conseil administre et détermine les grandes orientations du Réseau.

Les Administrateurs occupent ainsi une place prépondérante en veillant aux intérêts du Réseau dans le cadre de leur mandat.

Chaque Administrateur doit remplir et remettre au Secrétariat général, au début de son mandat et ensuite une fois par année, l'Annexe 1 du présent Code intitulée « Déclaration et engagement », ainsi que l'Annexe 2 intitulée « Déclaration d'Intérêts ».

Tout Administrateur, dans le cadre de ses fonctions, doit se conformer aux lois, aux règlements, aux contrats, de même qu'aux Documents normatifs applicables, disponibles sur l'intranet du Réseau. Ces dispositions viennent compléter le Code.

6.1.1 Le président du Conseil

Le président du Conseil est l'autorité compétente à l'égard des Administrateurs et des Officiers.

Le président du Conseil doit s'assurer du respect des principes d'éthique et des règles de déontologie par tous les Administrateurs et les Officiers.

Le président du Conseil fait part à l'Administrateur ou à l'Officier des manquements reprochés et de la sanction dont il est passible.

6.2 LES OFFICIERS

Les Officiers jouent un rôle primordial en s'assurant de véhiculer les valeurs ainsi que les règles de conduite édictées par le Code et dans tout autre Document normatif.

Les Officiers doivent veiller à la mise en application et au respect du Code au quotidien et doivent prêcher par l'exemple en tout temps.

Chaque Officier doit remplir et remettre au Secrétariat général, au début de son mandat et ensuite une fois par année, l'Annexe 1 du présent Code intitulée « Déclaration et engagement », ainsi que l'Annexe 2 intitulée « Déclaration d'Intérêts ».

Tout Officier doit se conformer aux lois, aux règlements, aux contrats, de même qu'aux Documents normatifs applicables, disponibles sur l'intranet du Réseau, dans le cadre de ses fonctions. Ces dispositions viennent compléter le Code.

6.3 LE SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

Le Secrétariat général est responsable de l'application du Code et agit à titre de ressource pour toute question ou avis concernant le Code. Il peut également, au besoin, faire appel à des ressources externes dans l'exécution de son mandat.

De plus, le Secrétariat général reçoit et répertorie les déclarations d'Intérêts (Annexe 2) ainsi que les déclarations et engagements annuels des Administrateurs et des Officiers (Annexe 1).

En outre, le Secrétariat général agit à titre de responsable du suivi des dénonciations d'Irrégularité au sens de *la Directive sur la dénonciation d'irrégularité du Réseau de transport métropolitain*.

Le Secrétariat général analyse les déclarations d'intérêts qui lui sont acheminées et peut demander des renseignements supplémentaires au besoin et faire des recommandations au comité de gouvernance d'éthique et de ressources humaines (le « CGERH ») et au président du Conseil sur les mesures appropriées. De plus, le secrétaire général avise le président du Conseil de toute déclaration d'Intérêts et de tout manquement aux obligations prévues au Code, dès qu'il en a connaissance.

7. MISE À JOUR

Ce document nécessite une mise à jour au besoin ou, au minimum, à tous les trois (3) ans.

8. DISPOSITIONS FINALES

8.1 ENQUÊTE

Lorsqu'un manquement à l'éthique ou à la déontologie est reproché à un Administrateur, le secrétaire général est chargé de recueillir toute information pertinente requise. Il fait rapport de ses constatations au CGERH et lui recommande les mesures appropriées, s'il y a lieu.

Lorsque ledit manquement a été perpétré par un Officier, le président du Conseil doit en saisir le CGERH.

8.2 AVIS JURIDIQUE

Le secrétaire général peut donner des avis aux Administrateurs ou aux Officiers sur l'interprétation des dispositions du Code et leur application à des cas particuliers, même hypothétiques. Il n'est pas tenu de limiter un avis aux termes contenus dans la demande.

Le secrétaire général ou le CGERH peut consulter et recevoir des avis de conseillers ou experts externes sur toute question qu'ils jugent à propos.

Un Administrateur ou un Officier est présumé ne pas contrevenir aux dispositions du Code s'il a préalablement obtenu un avis favorable du président du Conseil, du secrétaire général ou du CGERH, aux conditions suivantes:

- a) L'avis a été obtenu avant que les faits sur lesquels il se fonde ne se réalisent;
- b) L'avis a été déposé auprès du Conseil;
- c) Les faits pertinents ont tous été intégralement dévoilés au Conseil de façon exacte et complète; et
- d) L'Administrateur ou l'Officier s'est conformé à toutes les prescriptions de l'avis.

8.3 ANONYMAT

Le secrétaire général et le CGERH préservent l'anonymat des plaignants, requérants et informateurs à moins d'intention manifeste à l'effet contraire. Ils ne peuvent être contraints de révéler une information susceptible de dévoiler leur identité, sauf si la loi ou un tribunal l'exige.

8.4 SANCTIONS

Le respect du Code est impératif. Si un Administrateur ou un Officier contrevient à l'esprit ou à la lettre du Code, autorise ou incite à une violation au Code ou omet ou néglige de divulguer une telle violation, il s'expose à des sanctions.

L'interdiction de poser un geste inclut la tentative de poser ce geste et toute participation ou incitation à le poser. Est également assimilé au non-respect du Code le fait de ne pas coopérer en cas d'enquête relative à une violation du Code.

Le Réseau peut prendre tous les moyens raisonnables pour éviter toute conduite contraire au Code et mettre un terme, le plus rapidement possible, à une telle conduite.

Sur conclusion d'une contravention par un Administrateur ou un Officier aux lois, règlements ou au Code, le président du Conseil, sur recommandation du CGERH, impose, selon les circonstances, une des sanctions suivantes : la réprimande, la suspension ou la révocation.

L'Administrateur qui est également membre du conseil d'une municipalité locale devient inhabile à exercer la fonction d'Administrateur, lorsque, pendant la durée de son mandat au sein du Réseau, il détient sciemment un intérêt direct ou indirect dans un Contrat avec le Réseau ou s'il profite sciemment de son poste pour commettre une malversation, un abus de confiance ou une autre inconduite.

Le président du Conseil fait part à l'Administrateur ou à l'Officier des manquements reprochés ainsi que de la sanction qui peut lui être imposée et l'informe qu'il peut, dans les sept (7) jours, lui fournir ses observations et, s'il le demande, être entendu à ce sujet.

Toute sanction imposée à un Administrateur ou à un Officier de même que la décision de le relever provisoirement de ses fonctions, doit être écrite et motivée.

8.5 VOTE EN CONTRAVENTION AU CODE

Le vote d'un Administrateur donné en contravention aux dispositions du Code ou lié à une telle contravention, ou alors que l'Administrateur est en défaut de produire la déclaration visée par les articles 5.3.2.1, 5.3.3.2, 5.3.4.2 et 5.3.5.2 du Code, ne peut être déterminant dans le cadre d'une prise de décision par le Conseil.

8.6 RESTITUTION

Un Administrateur ou un Officier doit restituer au Réseau les profits qu'il a réalisés ou l'avantage qu'il a reçu en raison ou à l'occasion d'une contravention aux dispositions du Code.

8.7 DISPOSITION RELATIVE À L'INTERPRÉTATION ET À L'APPLICATION

Le Secrétariat général est responsable de l'application et de l'interprétation des dispositions du Code.

Les renvois faits dans le présent Code doivent, à moins d'indication contraire, être lus en tenant compte des modifications qui pourront être apportées au texte des dispositions législatives et réglementaires ainsi qu'au texte des Documents normatifs auxquels on fait ainsi renvoi. Les annexes 1 et 2 font partie intégrante du Code.

8.8 USAGE DU MASCULIN

La forme masculine utilisée dans ce texte désigne aussi bien les femmes que les hommes. Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et dans le seul but d'alléger le texte.

8.9 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le Code entre en vigueur dès son adoption par le conseil d'administration du Réseau.

8.10 MODIFICATIONS MINEURES

Toute modification mineure au Code peut être effectuée par le Secrétariat général qui en informe le conseil d'administration. Toute modification aux annexes est considérée comme mineure.

Josée Bérubé
Présidente du Conseil

Lana Fiset
Secrétaire générale

ANNEXE 1

DÉCLARATION ET ENGAGEMENT

Je, soussigné, _____, déclare avoir reçu, lu, compris et relu, le cas échéant, le *Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des officiers du Réseau de transport métropolitain* et accepte de m'y conformer ainsi qu'à toute modification pouvant y être apportée dans la mesure où elle aura été portée à mon attention.

Je déclare ne pas avoir d'Intérêt sauf, le cas échéant, ce qui est indiqué dans la « Déclaration d'intérêts » de l'Annexe 2. Je m'engage à déclarer au Secrétariat général chacun des nouveaux Intérêts, et ce, dès qu'ils se présenteront.

Je m'engage à ne pas divulguer, reproduire, transmettre ou utiliser, directement ou indirectement de quelque manière que ce soit, pour mon propre compte ou celui d'une tierce partie, toute information (peu importe le support) dont le Réseau est propriétaire ou dont l'obtention ou l'élaboration a été faite dans le cadre ou à l'occasion de mes fonctions au sein du Réseau.

_____ Titre	_____ Unité administrative
_____ Signature	_____ Date

À compléter par le Secrétariat général

La présente annexe doit être remplie et signée en début de mandat ainsi qu'une fois par année, puis conservée au dossier de l'Administrateur ou de l'Officier.

Déclaration reçue
par :

Le :

ANNEXE 2

DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

Le déclarant, pour comprendre la portée de ses obligations, doit se référer au *Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des officiers du Réseau* (le « Code »).

Je soussigné _____,

☐ Administrateur du Réseau; ou

☐ Officier du Réseau

déclare :

☐ ne détenir aucun Intérêt dans une personne, une entité ou un Contrat devant faire l'objet d'une déclaration en vertu du Code; ou

☐ détenir les Intérêts suivants :

Nom de la personne, de l'entité, ou du Contrat dans lequel je détiens un Intérêt	Domaine d'activité et lieu de l'opération de la personne ou de l'entité dans laquelle je détiens un Intérêt	Fonction au sein de la personne ou de l'entité dans laquelle je détiens un Intérêt	Valeur de l'Intérêt détenu (% des valeurs mobilières, droit, priorité, hypothèque ou avantage financier ou commercial)

Je déclare, au meilleur de ma connaissance, que les Personnes qui me sont liées:

☐ ne détiennent aucun Intérêt dans une entité ou un Contrat devant faire l'objet d'une déclaration en vertu du Code; ou

O détiennent les Intérêts suivants :

Nom de la personne, de l'entité ou du Contrat dans lequel la Personne liée détient un Intérêt	Domaine d'activité et lieu de l'opération de la personne ou de l'entité dans laquelle la Personne liée détient un Intérêt	Nature du lien avec la Personne liée	Fonction exercée par la Personne liée au sein de la personne ou de l'entité dans laquelle elle détient un Intérêt	Valeur de l'Intérêt détenu (% des valeurs mobilières, droit, priorité, hypothèque ou avantage financier ou commercial)

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

Si l'espace est insuffisant, veuillez utiliser et joindre une autre page.

Je reconnais que la présente déclaration constitue, au meilleur de ma connaissance, une dénonciation fidèle de mes Intérêts et ceux des Personnes qui me sont liées devant être déclarés en vertu du Code.

En plus du renouvellement annuel de la présente déclaration d'intérêts, je m'engage à informer le Secrétariat général de toute situation qui pourrait me placer en situation de Conflit d'intérêts avec le Réseau, et ce dès qu'elle se présentera.

_____ Titre	_____ Unité administrative
_____ Signature	_____ Date

À compléter par le Secrétariat général

La présente annexe doit être remplie et signée en début de mandat ainsi qu'une fois par année, puis conservée au dossier de l'Administrateur ou de l'Officier.

Déclaration reçue
par :

Le :

exo

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

exo.quebec

