

Rapport
annuel

20

21

exo

Table des matières

Mot du directeur général et de la présidente	5
Portrait d'exo	7

SECTION 1

2021 : s'adapter aux nouvelles réalités 10

Impacts COVID-19 en 2021	11
Achalandage réseau	12

SECTION 2

Nos réalisations 16

Programme exobus : électrifier le transport collectif	17
Exo mon réseau : le transport collectif concerté	18
Mesures d'atténuation : faciliter vos déplacements	20
Refonte tarifaire : vers la mobilité intégrée	21
Exo modernise son réseau de trains	23
Exo à la demande : la mobilité du futur, c'est maintenant !	24
Campagne « On vous accompagne »	26
Plusieurs chantiers en cours	27
Des services améliorés	30
Participation à divers processus de consultation	32
Séances publiques d'information	32
La mobilité de demain : une vision à partager	33
Partenariats : exo au coeur des communautés	34
Le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles obtient la certification LEED®	36
Déployer des solutions de mobilité durable pour accéder à nos pôles	37

SECTION 3

Génération exo 38

Plan stratégique organisationnel 2021-2025	40
L'équipe de direction	45
Talent et culture	46

SECTION 4

Gouvernance 47

Le conseil d'administration	49
Les comités	51
Les membres du CA	53

SECTION 5

États financiers 59

ANNEXE

Code d'éthique et de déontologie des membres du CA 85

Sur le web : exo.quebec/fr/a-propos/medias-publications/publications



Mot du directeur général et de la présidente

Concrétiser notre vision

S'il y a une chose que la pandémie de la COVID-19 nous a apprise, c'est que nous sommes plus forts que nous le croyons. Ensemble, nous avons affronté les hauts et les bas de cette pandémie avec habileté, agilité et détermination et avons réalisé de belles avancées dans le développement du transport durable.

Après avoir bâti des fondations solides durant nos quatre premières années d'existence, nous avons déployé beaucoup d'énergie, en 2021, à préparer le retour de nos usagers dans le transport collectif et à contribuer à la relance économique, mais aussi et surtout, à nous projeter dans l'avenir. Notre objectif est clair : jeter les bases de ce qui définira le transport collectif dans les couronnes de Montréal au cours des années à venir. Avec **Génération exo**, le Plan stratégique organisationnel 2021-2025 que nous avons élaboré et adopté, exo se dote d'une vision qui contribue au développement d'une culture de mobilité nouvelle génération sur le territoire.

D'autres initiatives stratégiques ont été développées et sont déjà en marche pour concrétiser cette intention dans les prochains mois et les prochaines années. Qu'il s'agisse du travail entourant la refonte de nos réseaux d'autobus, de la transformation de notre modèle d'affaires pour permettre l'électrification progressive du réseau d'autobus, ou du développement de projets pilotes de transport

à la demande pour expérimenter de nouvelles approches à la mobilité, nos équipes ont redoublé d'ardeur et fait preuve de finesse au quotidien pour élaborer ces initiatives et les mettre en action. Elles ont d'ailleurs dû jongler entre un retour au bureau en personne et un renvoi en télétravail plus d'une fois durant l'année. Nous leur levons notre chapeau pour leur résilience et leur souci de toujours offrir une qualité de service à travers tous ces aléas.

Changement de garde au conseil d'administration

Avec les élections municipales du 7 novembre 2021, certains élus municipaux actifs au sein de notre organisation depuis 2017 ont dû quitter le conseil d'administration au lendemain des élections. Nous aimerions remercier chacune de ces personnes pour leur apport à l'avancement de nos projets et surtout pour le sérieux de leur engagement envers exo. Nous profitons aussi de l'occasion pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux membres du conseil d'administration.

La force d'exo réside dans l'engagement, la compétence et le talent des employés et des gestionnaires, et dans l'appui des membres de son conseil d'administration. Nous sommes très fiers du travail accompli, car nous avons fait progresser la vision que nous avons du transport collectif et avons mis en place les premiers jalons de cette ambition qui bénéficiera à toute la communauté.



Josée Bérubé

Présidente du conseil d'administration



Sylvain Yelle

Directeur général

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.

Trains*

- 5 lignes de train
- 52 gares
- 206 voitures
- 41 locomotives
- 225,7 km de voies ferrées
 - CP: 96,3 km
 - CN: 86 km
 - exo: 42 km
 - CDPQ: 1,4 km



* Au 31 décembre 2021



Autobus et taxibus

232 lignes d'autobus

- Couronne nord: 86
- Couronne sud: 146

74 lignes de taxibus

- Couronne nord: 26
- Couronne sud: 48

7 terminus*

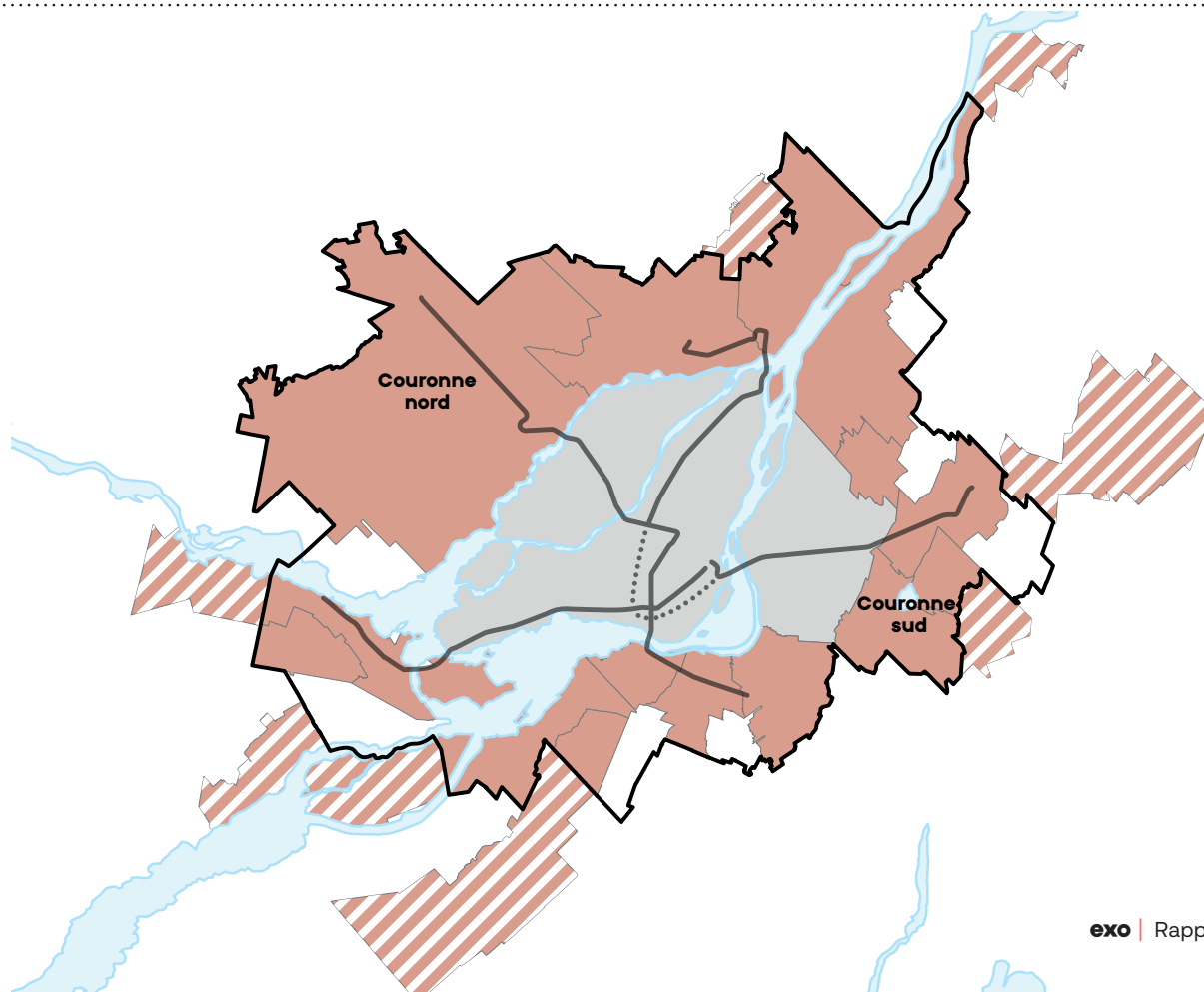
- Centre-ville
- Mansfield
- Repentigny
- Sainte-Julie
- Sainte-Thérèse
- Saint-Eustache
- Terrebonne

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



Transport adapté

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



Livraison de service autobus*

Secteurs	Taux de livraison 2021
Chambly-Richelieu-Carignan	99,84 %
Haut-Saint-Laurent	99,93 %
La Presqu'Île	99,82 %
Le Richelain	99,90 %
Roussillon	99,94 %
Sainte-Julie	99,73 %
Sorel-Varennes	99,99 %
Sud-Ouest	99,85 %
Vallée du Richelieu	99,92 %
L'Assomption	99,41 %
Laurentides	98,93 %
Terrebonne-Mascouche	99,75 %
Taux de livraison Autobus - réseau exo	99,56 %

À l'échelle du réseau d'autobus, la proportion de départs livrés s'élève à 99,56 % en 2021, atteignant la cible de 99,50 %. Le taux de livraison de service a été particulièrement impacté par les pénuries de main-d'oeuvre. Les secteurs Laurentides et L'Assomption ont été les plus affectés par ces enjeux de disponibilité du personnel, et notamment par le manque de chauffeurs.

* Le taux de livraison est calculé par le nombre de voyages effectués sur le nombre de voyages planifiés.

Stationnements**

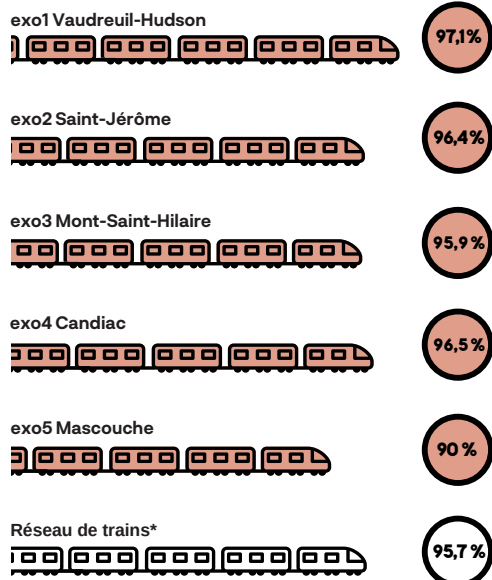
Secteurs	Nombre de stationnements	Nombre de places tarifées	Places réservées au covoiturage	Places réservées pour les bornes électriques	Places pour les vélos	Nombre de places autos	Nombre de vélostations
› Couronne nord							
Secteur L'Assomption	1	–	2	2	14	291	–
Secteur Laurentides	2	–	1	–	44	162	–
Secteur Terrebonne-Mascouche	2	84	10	2	164	1024	1
Sous-total Couronne nord	5	84	13	4	222	1477	1
› Couronne sud							
Secteur Chambly-Richelieu-Carignan	1	–	10	2	72	596	–
Secteur Le Richelain	2	–	14	2	219	1 104	–
Secteur Roussillon	1	–	2	–	47	430	–
Secteur Sainte-Julie	1	–	10	2	172	953	1
Secteur Sorel-Varennes	5	–	–	4	27	691	–
Secteur Sud-Ouest	2	–	5	2	15	657	–
Secteur Vallée du Richelieu	–	–	–	–	–	–	–
Sous-total - Couronne sud	12	–	41	12	552	4 431	1
Total - Autobus	17	84	54	16	774	5 908	2
exo1 Vaudreuil-Hudson	13	–	17	4	730	3 504	1
exo2 Saint-Jérôme	8	80	31	12	585	4 077	1
exo3 Mont-Saint-Hilaire	6	–	24	6	375	3 538	–
exo4 Candiac	9	–	19	–	168	1 578	–
exo5 Mascouche	8	–	28	–	415	3 110	–
exo6 Deux-Montagnes							
Total - Trains	44	80	119	22	2 273	15 807	2
Total - exo	61	546	173	38	3 047	21 715	4

** En raison de la fin de l'exploitation des stationnements de la ligne Deux-Montagnes depuis le 1^{er} janvier 2021, les données ont été retirées des calculs.



Ponctualité trains

Ponctualité réseau 2021¹



Sur l'ensemble du réseau exo, la cible de 95 % a été atteinte au cours de l'année 2021 avec un taux de ponctualité de 95,7 %. Toutes les lignes ont atteint leur cible, hormis la ligne exo5 – Mascouche. Puisque le REM utilise maintenant le tunnel Mont-Royal, cette ligne doit

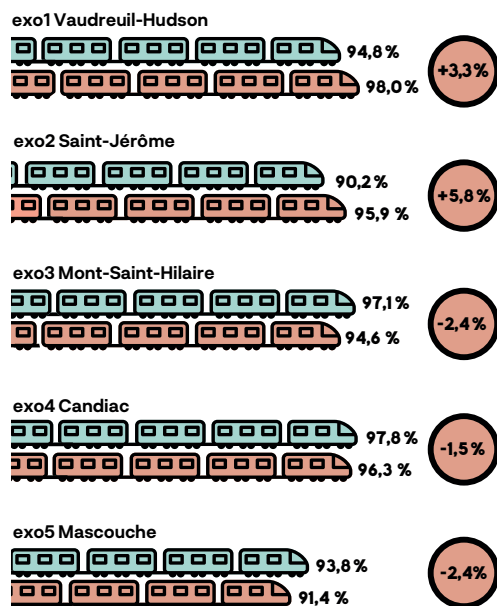
dorénavant contourner la montagne par une gare de triage où des trains de marchandises passent. Des actions ont été mises en place pour en améliorer la ponctualité en 2022.

Les conditions météorologiques et leurs effets sur les infrastructures (système de signalisation et aiguillages) ont également interféré sur la ponctualité des trains et sur l'ensemble du réseau. Il est aussi important de mentionner que 33 % des retards de 2021 sont attribuables au fait qu'exo emprunte des voies ferrées partagées avec d'autres utilisateurs.

* Toutes les lignes de train sont incluses dans le calcul global de la ponctualité du réseau train.

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.

Ponctualité hivernale



 Hiver 2019-2020¹  Hiver 2020-2021²

1. Source : 1^{er} décembre 2019 au 29 février 2020
2. Source : 1^{er} décembre 2020 au 28 février 2021

Les lignes exo1 Vaudreuil-Hudson et exo2 Saint-Jérôme, les deux lignes les plus achalandées, ont vu leur ponctualité nettement s'améliorer entre l'hiver 2020 et l'hiver 2021.



SECTION 1

2021 : s'adapter aux nouvelles réalités



Impacts de la COVID-19 en 2021

Les hauts et les bas vécus en cette deuxième année de pandémie ont demandé à tous de faire preuve de résilience. Avec les multiples variations de cas de COVID-19 durant l'année, le gouvernement du Québec a dû réinstaurer un couvre-feu et un retour en télétravail obligatoire durant certaines périodes.

Variation constante de l'achalandage

La crise sanitaire a eu, cette année encore, des effets considérables sur l'économie. De nombreux secteurs, dont celui du transport collectif, ont été touchés. Comme les autres opérateurs, exo a vu son achalandage baisser dès le début de 2021. Tout au long de l'année, on a d'ailleurs observé une corrélation entre l'instauration des consignes sanitaires annoncées par le gouvernement et le nombre d'usagers dans les transports collectifs. L'achalandage à bord des autobus et des trains a toutefois connu une certaine remontée en fin d'année.

Autobus

Taux d'achalandage moyen des couronnes nord et sud en décembre 2021: 60 % de l'achalandage de 2019 (phase de prépandémie). Ce taux représente près du double du taux d'achalandage de décembre 2020.

Trains

Taux d'achalandage en décembre 2021: 44 % de l'achalandage de 2019 (phase de prépandémie).

Transport adapté

L'achalandage du transport adapté est demeuré relativement stable tout au long de la pandémie.

Plusieurs défis relevés

Outre cette variation de l'achalandage, exo a aussi dû jongler en 2021 avec la pénurie de main-d'œuvre, l'application des règles de distanciation toujours en vigueur et le maintien de ses services malgré les contraintes budgétaires imposées à tous les opérateurs de transport collectif. Ces contraintes budgétaires ont forcé exo à diminuer son offre de service de 10 % tout en continuant d'offrir une qualité de service.

Le port du masque, la distanciation entre les usagers et le plexiglas qui protège les chauffeurs sont restés en vigueur tout au long de l'année. Même si cette dernière mesure a limité le nombre de places disponibles à bord de nos petits véhicules, exo s'est assuré de répondre à la demande au quotidien.

Si 2020 était l'année pour se réinventer, 2021 nous aura appris à nous ajuster.

Plusieurs facteurs semblent favoriser la relance du transport collectif en 2022 :

- › le retour au bureau en personne autorisé ;
- › la réouverture des principales activités de culture et de loisir ;
- › un certain retour de la congestion automobile sur les grands axes routiers ;
- › une augmentation du prix de l'essence.



Achalandage réseau

La crise liée à la pandémie de COVID-19 a continué d'influer sur le nombre de montants à bord de nos réseaux. En effet, le télétravail obligatoire entre janvier et juin 2021 ainsi que les études postsecondaires à distance ont contribué à diminuer la demande de déplacements sur nos réseaux. Il est intéressant de souligner que l'achalandage a repris de façon plus importante sur les réseaux train et bus à partir de septembre 2021, au moment où le nombre de restrictions sanitaires était le moins important.

Trains¹

Lignes	Résultats 2021	Variation 2021/2020
exo1 Vaudreuil-Hudson	996 308	-21,0 %
exo2 Saint-Jérôme	932 619	-15,8 %
exo3 Mont-Saint-Hilaire	202 057	-63,7 %
exo4 Candiac	229 285	-30,1 %
exo5 Mascouche	112 719	-71,2 %
Total – Trains	2 472 988	49,7 %
Total – Train excluant DM	2 472 988	-32,2 %

Le train demeure le mode de transport le plus touché par les restrictions sanitaires en raison de l'obligation du télétravail et du fait que la majorité de la clientèle est constituée de travailleurs. Un regain sur le réseau train a été observé à partir de septembre, propulsé par un retour au travail progressif et un retour aux études à temps plein de la clientèle. On a observé une plus grande reprise sur les lignes exo1 et exo2 en raison d'une proportion plus élevée d'étudiants sur ces lignes.

Autobus¹

Secteurs	Offre de service		Résultats 2021	Variation 2021/2020
	Ligne bus	Taxibus		
› Couronne nord				
Secteur L'Assomption	13	1	739 732	-0,1 %
Secteur Laurentides	41	16	2 418 886	3,8 %
Secteur Terrebonne-Mascouche	32	9	1 405 062	2,2 %
Sous-total Couronne nord	86	26	4 563 680	2,6 %
› Couronne sud				
Secteur Chambly-Richelieu-Carignan	15	8	357 669	-27,2 %
Secteur Haut-Saint-Laurent	2	0	79 972	26,8 %
Secteur Le Richelain	19	9	642 488	-9,2 %
Secteur La Presqu'île	28	8	329 340	13,9 %
Secteur Rousillon	15	6	338 061	-5,8 %
Secteur Sainte-Julie	12	3	272 433	-3,3 %
Secteur Sorel-Varennes	15	0	423 879	4,0 %
Secteur Sud-Ouest	17	6	769 017	-6,2 %
Secteur Vallée du Richelieu	23	8	644 514	4,4 %
Sous-total Couronne sud	146	48	3 857 373	-4,4 %
Total – Autobus	232	74	8 421 053	0,7 %

On observe une augmentation de l'achalandage dans la majorité des secteurs d'autobus en raison de la situation sanitaire favorable, du retrait de plusieurs mesures et de la levée du confinement.

Dans certains secteurs, on constate un achalandage plus élevé en 2021 qu'en 2020, même s'il n'a pas été possible de revenir à l'achalandage de 2019.

L'achalandage a repris de manière plus importante sur la couronne nord que sur la couronne sud. Ceci s'explique notamment par le fait que le réseau bus de la couronne sud est davantage orienté vers le centre-ville de Montréal alors que les secteurs de la couronne nord permettent une desserte plus locale.

¹ Les calculs d'achalandage train et autobus sont fondés sur le nombre d'embarquements. Les données du transport adapté présentées à la page suivante représentent le nombre de déplacements effectués.

Transport adapté

Secteurs	Résultats 2021	Variation 2021/2020
» Couronne nord		
Secteur L'Assomption	65 414	28,9 %
Secteur Laurentides	136 445	43,6 %
Secteur Terrebonne-Mascouche	59 436	42,5 %
Sous-total Couronne nord	261 295	39,4 %
» Couronne sud		
Secteur Marguerite d'Youville	22 222	29,2 %
Secteur Vallée du Richelieu	23 901	27,9 %
Secteur Handi-bus	16 304	18,1 %
Secteur Tarso	31 173	28,7 %
Secteur Transports Accès	28 428	15,5 %
Secteur Transport Soleil	25 246	25,4 %
Sous-total Couronne sud	147 274	24,1 %
Total	408 569	33,4 %

En raison d'une situation sanitaire plus favorable et des mesures de confinement moins sévères comparativement à l'année 2020, le nombre de déplacements en transport adapté a enregistré une hausse continue en 2021, réduisant l'écart annuel moyen à -40 % comparativement à la période prépandémique.

Une importante reprise de l'achalandage dans le service a eu lieu en septembre 2021 grâce au retour en présentiel annoncé pour les étudiants. Cette reprise a été observée sur l'ensemble du territoire, mais plus particulièrement dans la couronne nord, dont les secteurs Terrebonne, Mascouche et L'Assomption abritent de nombreux générateurs de déplacements locaux pour motif d'études.





SECTION 2

Nos réalisations



Programme exobus : électrifier le transport collectif

Exo travaillait depuis quelques années à la transition de son modèle d'affaires. En 2021, le programme Modèle d'affaires bus a évolué et est officiellement devenu le Programme exobus! Ce programme permettra à exo de se doter d'un parc d'autobus 100 % électrique et de se positionner avantageusement dans l'écosystème de la mobilité afin de devenir un acteur clé de l'électrification des transports.

Dans ce nouveau contexte, exo deviendra aussi propriétaire de ses garages, tandis que les transporteurs assureront l'exploitation et l'entretien des véhicules. Ce modèle d'affaires est différent de celui des principaux opérateurs de transport collectif de la région métropolitaine, mais est présentement utilisé et a fait ses preuves dans différentes grandes villes et régions du monde, principalement en Europe.

Un programme en quatre phases

Le Programme exobus s'étend sur 20 ans. La première phase inclut l'acquisition d'une centaine d'autobus 100 % électriques et des technologies de recharge. Elle comprend aussi la construction et/ou la modification d'infrastructures existantes pour la mise en service de deux garages d'ici 2027. À terme, exo devrait donc détenir plus de 1000 autobus électriques de types urbain et midibus (autobus de format intermédiaire) et avoir construit environ 10 garages.

Électrification : l'exo de demain

Sachant qu'à partir de 2025 le gouvernement du Québec subventionnera uniquement l'achat d'autobus 100 % électriques, les principaux acteurs du transport collectif ont tout intérêt à miser sur l'électrification de leur parc d'autobus. Avec son nouveau modèle d'affaires, exo pourra ainsi bénéficier de subventions offertes dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030) du gouvernement du Québec. De plus, en tant que membre de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), exo a pu participer à la mise en commun des besoins des transporteurs membres pour lancer des appels d'offres publics afin d'acheter ses autobus électriques.

Une équipe à pied d'œuvre

Pour planifier la mise en place de ce virage électrique, l'équipe du Programme a travaillé tout au long de l'année 2021 à la définition du scénario et à la caractérisation des besoins, à la gestion des risques et au financement du programme. Il faut comprendre que le transport collectif en mode électrique est encore peu connu. Il importe donc de bien jauger les besoins afin de déterminer la longueur des trajets, les solutions de recharge en cas de panne et les infrastructures de recharge. En somme, tout doit être pensé, organisé et mis en place pour offrir le service tout en maintenant les standards de qualité habituels d'exo.

Deux premiers secteurs choisis

Les secteurs exo La Presqu'île et Sainte-Julie¹ ont été choisis pour la construction des premiers garages. Le choix de ces secteurs s'explique par la volonté de développer notre expertise électrique à petite échelle et d'ainsi mieux préparer le déploiement du réseau au cours des phases suivantes. Les premiers autobus électriques devraient arriver en 2025. La mise en service suivra après les tests requis.

En somme, la mise en place de grands projets porteurs comme le Programme exobus s'inscrit parfaitement dans la volonté de l'organisation de contribuer à la lutte aux changements climatiques.



1. Les secteurs exo Sainte-Julie et La Presqu'île incluent certaines villes de la MRC de Marguerite D'Youville et de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et non toutes les villes de ces deux MRC.



Exo mon réseau : le transport collectif concerté

En 2019, exo a entrepris une refonte de son réseau de transport afin d'optimiser ses services d'autobus sur le territoire. Sous le vocable **exo mon réseau**, cette optimisation, qui s'inscrit dans les orientations régionales et gouvernementales, a d'abord été pensée dans l'intérêt des usagers et des municipalités. Comme le territoire desservi est vaste, la refonte proposée sera effectuée secteur par secteur et l'intégration des nouveaux services s'échelonnera sur plusieurs années. Les secteurs ont été priorisés en fonction de l'échéancier des grands projets de transport collectif en cours comme l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec et les projets de voies réservées du Ministère des Transports (MTQ).

Exo mon réseau vise à :

- harmoniser et à consolider le service de transport collectif ;
- développer l'offre de transport collectif en lien avec les besoins de la population ;
- agir comme partenaire de développement économique des municipalités ;
- s'arrimer aux grands projets de transport collectif.

Pour chaque secteur en refonte, exo déploie un processus de consultations publiques auprès de l'ensemble des parties prenantes (élus, administrations municipales, usagers, etc.). Ce processus de consultations se déroule en deux phases.

La première vise à capter les besoins et préoccupations des personnes et parties prenantes concernées afin de guider les professionnels d'exo dans l'élaboration d'une nouvelle proposition de réseau. La deuxième permet de valider le réseau proposé et de déterminer les pistes de bonification.

Secteurs Chambly-Richelieu-Carignan et Le Richelain/Roussillon

La phase 1 de planification et de consultations qui s'est déroulée en 2019 et 2020 est terminée. En 2021, exo s'est penché sur la mise en œuvre du nouveau réseau pour l'arrimer à l'antenne Rive-Sud du REM dont la mise en service est prévue pour l'automne 2022.

Plus concrètement, les équipes d'exo ont tenu des rencontres sectorielles afin de présenter les scénarios bonifiés et d'obtenir l'adhésion des 12 municipalités touchées par la refonte.

D'autres équipes ont ensuite pris le relais pour l'opérationnalisation du réseau. Ils ont entre autres travaillé à :

- la validation des trajets et de l'emplacement des arrêts ;
- la réalisation de tests sur le terrain ;
- la confirmation des temps de parcours ;
- l'élaboration des horaires ;
- la mise en place du nouveau réseau.



Il est important de noter qu'à la mise en service du REM, les autobus n'auront plus l'autorisation d'emprunter le pont Samuel-de-Champlain. Ils devront alors se rabattre aux stations du REM. Le projet d'opérationnalisation vise donc à assurer une transition harmonieuse pour les usagers vers cette nouvelle configuration du réseau, tout en assurant la continuité du service.

Nous sommes conscients que ces nouveaux trajets et la correspondance avec le REM représentent beaucoup de changements pour les usagers. Pour faciliter la transition, une vaste campagne de communication sera déployée pour informer la population et accompagner les usagers dans cet important changement dans leurs habitudes de transport.

Secteurs La Presqu'Île, Laurentides–Terrebonne-Ouest

Le processus de refonte pour les secteurs La Presqu'Île et Laurentides–Terrebonne Ouest a commencé en 2021 en vue de l'ouverture des antennes Anse-à-l'Orme, à Sainte-Anne-de-Bellevue, et Deux-Montagnes du REM en 2024.

En 2021, exo a réalisé plusieurs consultations auprès de l'ensemble des parties prenantes, et des usagers de ces deux secteurs pour bien comprendre leurs besoins en mobilité. Les élus ainsi que les équipes d'urbanisme et de développement économique de chacune des villes concernées, les principaux acteurs des milieux communautaire, institutionnel, socioéconomique et les grands employeurs de la région ont pu nous partager leurs idées concernant le projet.

Du 13 septembre au 11 octobre 2021, deux consultations publiques ont aussi été réalisées en ligne : une première pour le secteur Laurentides–Terrebonne-Ouest et une seconde pour le secteur La Presqu'Île. Deux sondages en ligne soumis au grand public et aux entreprises nous ont aussi permis de recueillir l'opinion de plus de 900 répondants.

Ces échanges avec les principaux acteurs municipaux combinés aux commentaires recueillis dans les sondages nous ont permis d'établir un constat bien réel. Au cours de 2022, les équipes se pencheront sur les données reçues pour proposer de nouveaux réseaux qui tenteront de répondre le mieux possible aux besoins exprimés. Les résultats feront l'objet d'une deuxième phase de consultation à l'automne 2022.

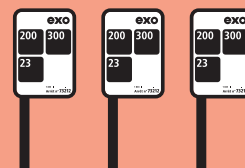
La refonte en chiffres



Plus de **8000** clients touchés



100 % des circuits modifiés
(+ de **70** circuits repensés)



1100 arrêts à modifier

Bénéfices du nouveau réseau



Une couronne
mieux connectée



Des destinations
locales mieux
desservies



Plus de flexibilité
dans la planification
des déplacements



Un accès direct
au REM



Un service amélioré
vers le train



Un meilleur accès aux
emplois locaux





Mesures d'atténuation : faciliter vos déplacements

Divers chantiers ont été mis en branle un peu partout sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal au cours de l'année. Petits ou grands, ces chantiers entraînent des répercussions sur la circulation et le transport collectif, bien évidemment. Mandaté par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour la mise en place de certaines mesures d'atténuation, exo vous présente les actions qui ont été prises pour faciliter les déplacements des usagers sur le territoire.

REM

Afin de permettre la réalisation des travaux du Réseau express métropolitain (REM), la ligne de trains exo6 Deux-Montagnes a dû être fermée le 31 décembre 2020. Dès mai 2020, exo a alors déployé diverses solutions pour optimiser son service de transport collectif et offrir à ses usagers certaines options de déplacement. Ces mesures ont ensuite été bonifiées en 2021 en fonction des besoins et de l'achalandage.

Parmi ces solutions, exo opère donc cinq navettes d'autobus pour les secteurs Deux-Montagnes et Grand-Moulin afin de permettre aux usagers d'accéder au métro et au centre-ville de Montréal. Soucieux de bien servir la clientèle, exo est resté à l'écoute des citoyens afin d'ajuster les services en cours d'année. Quelques problèmes de coordination de la correspondance sur certaines lignes en période de pointe en fin de journée sont d'ailleurs survenus. Exo a vite réajusté le tir en tenant compte des préoccupations des riverains et des usagers.

De plus, les mesures mises en place en 2020 pour les usagers de la ligne Mascouche, touchés par la fermeture du tunnel Mont-Royal, se sont poursuivies en

2021. Là encore, exo s'est assuré du bon roulement des opérations.

Pont-tunnel

Louis-Hippolyte-La Fontaine

À l'été 2021, le ministère des Transports a amorcé une réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. En collaboration avec le MTQ, l'ARTM et les autres organismes publics de transport collectif (OPTC) affectées par ce chantier, exo a contribué à la mise en place de nouveaux services et de nouvelles infrastructures de transport collectif au bénéfice notamment des clients provenant des secteurs Sainte-Julie, Vallée du Richelieu et Sorel-Varenes.

Ces mesures d'atténuation principalement instaurées le long de l'autoroute 20, sur la Rive-Sud de Montréal sont entrées en vigueur, le 13 décembre 2021 et resteront en place pendant toute la durée des travaux.

- Ajout d'une voie réservée aux autobus, aux taxis et au covoiturage (trois occupants et plus) sur l'autoroute 20, en direction de Montréal, entre Sainte-Julie et la route 132;
- Ajout d'une voie pour autobus sur l'accotement de l'autoroute 20, en direction de Montréal, entre Beloeil et Sainte-Julie;
- Ajout de trois nouvelles lignes d'autobus d'exo sur l'autoroute 20 et la route 132;
- Bonification du stationnement incitatif Beloeil, dont deux nouveaux quais d'autobus et 200 cases de stationnement.

Exo continue d'étudier les données d'achalandage afin de déterminer si des mesures d'atténuation supplémentaires seront nécessaires et en fera part à

l'ARTM, le cas échéant. Le ministère des Transports prévoit terminer les travaux de réfection du pont-tunnel au printemps 2024.

Pont de l'Île-aux-Tourtes

Entre le 20 mai et le 5 juin 2021, le pont de l'Île-aux-Tourtes qui relie Vaudreuil-Dorion à Senneville a dû être fermé d'urgence pour réparation. En collaboration avec l'ARTM et Mobilité Montréal, exo a aussitôt ajusté son offre de service pour faciliter les déplacements des usagers.

D'entrée de jeu, le service de la ligne exo1 Vaudreuil-Hudson ainsi que les lignes d'autobus du secteur La Presqu'île a été offert gratuitement durant cette quinzaine de jours. Certaines modifications temporaires ont aussi été apportées au réseau d'autobus de ce secteur.

Parmi les mesures d'atténuation mises en place, on retient :

- l'ajout de départs sur la ligne de trains exo1 Vaudreuil-Hudson aux heures de pointe;
- l'ajout de départs pour desservir la gare Hudson;
- une nouvelle navette pour relier la municipalité de Coteau-du-Lac et la gare Vaudreuil;
- une nouvelle navette pour pallier l'annulation temporaire de certaines lignes et desservir l'ouest de l'île de Montréal entre la gare Pointe-Claire et le centre commercial CF Fairview Pointe Claire.

Malgré les entraves routières liées aux travaux de ces principaux chantiers, notre service de transport collectif est resté accessible aux usagers grâce à l'agilité de tous les membres de nos équipes, qu'ils soient sur le terrain comme en télétravail.



Refonte tarifaire : vers la mobilité intégrée

L'arrivée imminente du REM, des modifications à l'aménagement de certaines villes, ainsi que des innovations dans les modes de paiement ont incité l'ARTM à simplifier la tarification du transport collectif et du transport adapté dans la Communauté métropolitaine de Montréal et ses environs. Après une analyse en profondeur de la situation et des consultations auprès du public et des partenaires, l'ARTM en est venue à proposer une seule grille tarifaire pour l'ensemble des quatre organismes publics de transport en commun sur son territoire comparativement aux 17 grilles et 700 titres de transport en vigueur antérieurement. Pour exo, cette refonte tarifaire simplifie l'offre à la clientèle et encourage le développement des services intégrés.

La nouvelle grille comprend deux types de tarifs : le tarif « Bus » pour les usagers d'autobus uniquement et le tarif « Tous modes » qui donne accès à tous les types de transport (autobus, métro, train, REM et transport adapté).

Le territoire est aussi nouvellement divisé en quatre zones plutôt que huit. Des rabais tarifaires harmonisés pour les étudiants et les enfants ont aussi été pensés.



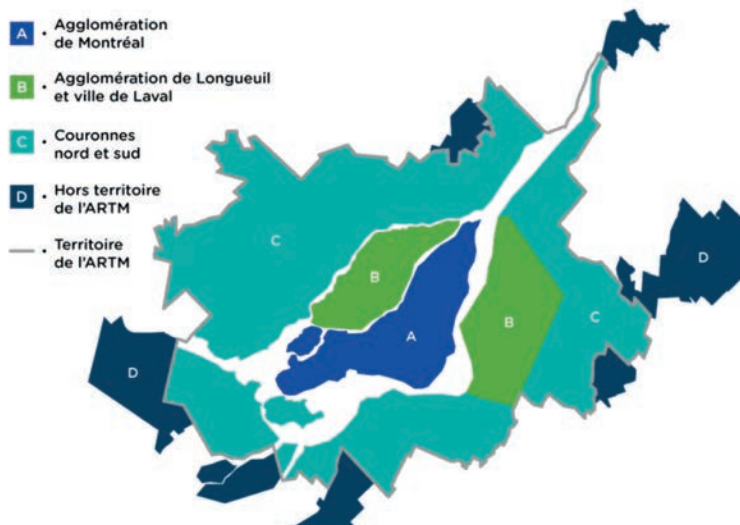
Campagne d'information tous azimuts

Dès avril, la refonte tarifaire a été annoncée par l'ARTM et a été relayée dans nos médias sociaux. Afin de bien accompagner notre clientèle dans ce changement significatif, une importante campagne d'information a aussitôt été mise en place pour annoncer l'entrée en vigueur de ce nouveau cadre tarifaire prévu pour le 1^{er} juillet 2021. Plusieurs de nos équipes ont travaillé de concert pour déployer l'affichage et les messages vocaux dans les gares, les trains, les terminus et les autobus. L'information a été diffusée sur notre site web dans une section dédiée et améliorée en continu, dans les points de vente et sur des panneaux à messages variables (PMV). Des bandeaux publicitaires sur Internet et des messages dans l'infolettre d'exo ont complété la campagne d'information.

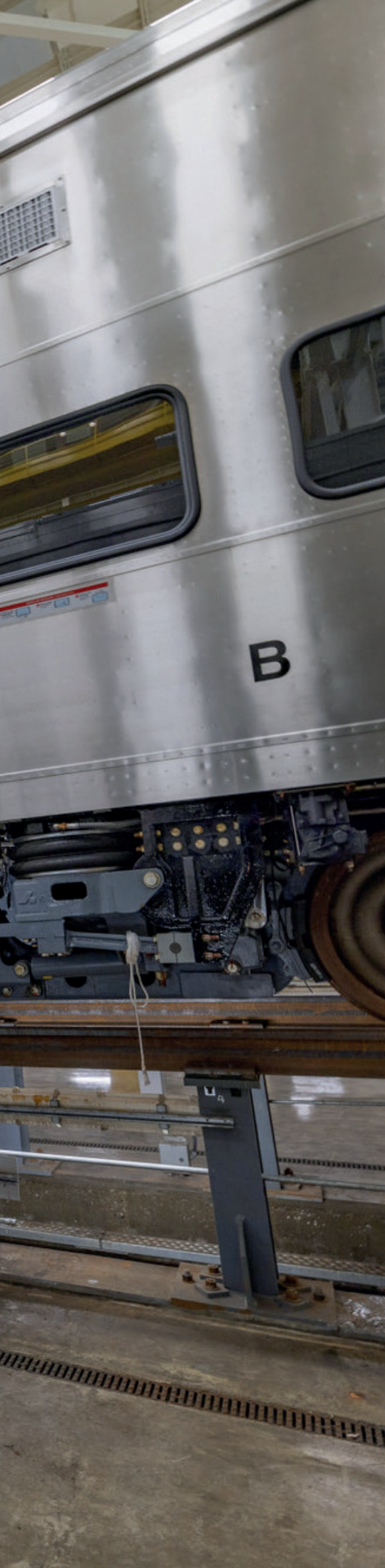
Des communications ciblées auprès de nos abonnés ont aussi été lancées pour les aider à choisir le bon titre.

Les zones du projet de refonte tarifaire

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain







Exo modernise son réseau de trains

Les trains d'exo font indéniablement partie de l'équation de la mobilité durable. C'est, entre autres, pour cette raison que nous continuons d'investir dans leur modernisation. Notre réseau de transport collectif se veut fiable et efficace.

10 nouvelles locomotives...

En 2021, exo a octroyé un important contrat afin d'acquérir 10 nouvelles locomotives qui remplaceront progressivement les locomotives F59PH utilisées présentement sur son réseau. Les F59PH, qui ont déjà plus de trente ans de service, ont transporté des millions de passagers, mais doivent dorénavant laisser leur place à des locomotives plus jeunes et plus performantes. Ces nouvelles locomotives pourront tirer 10 voitures plutôt que 8, ce qui donnera à exo une plus grande marge de manœuvre pour moduler la longueur des rames et améliorer l'expérience de ses usagers. Elles permettront également à exo de réduire l'impact environnemental de ses opérations ferroviaires, car elles sont équipées d'un moteur permettant la réduction des émissions polluantes. La livraison de la première locomotive est prévue en 2025. Les neuf autres suivront peu de temps après.



... et 44 nouvelles voitures sont en route

En 2021, les deux premières d'une commande de 44 nouvelles voitures de train ont entamé leur voyage en direction de Montréal. Après plusieurs semaines de transport par bateau et par train, ces deux voitures sont arrivées en sol métropolitain au début de 2022. Leur destination : le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles d'où on réalisera les essais de qualification et les préparatifs nécessaires en vue de leur mise en service en 2023.

Par ces deux commandes historiques, exo rajeunira le matériel roulant sur son réseau et renouvellera l'expérience client. Les usagers pourront ainsi constater qu'ils voyagent à bord de ce qu'il se fait de mieux en matière de transport urbain ferroviaire.



Exo à la demande : la mobilité du futur, c'est maintenant !

Alors que le contexte de la pandémie et du télétravail a modifié les habitudes de déplacement de la clientèle du transport collectif, exo a profité de l'occasion pour tester une nouvelle solution de mobilité : exo à la demande. Ce projet pilote d'une année, implanté dans la zone Beloeil-McMasterville depuis le 31 mai 2021, remplace 7 lignes d'autobus à horaires et à trajets fixes par un service à la demande, disponible sur réservation.

Le transport à la demande donne plus de flexibilité aux utilisateurs, qui peuvent maintenant choisir leurs points de départ et d'arrivée à leur guise. Ces derniers passent aussi moins de temps dans l'autobus, car l'algorithme optimise le trajet selon les demandes reçues. Cette innovation s'inscrit dans une optique de développement du transport durable puisque l'autobus n'a plus à circuler sur un circuit fixe où il n'y a pas d'usagers aux arrêts. Le transport à la demande est un ajout qui complète notre offre de services et nous permet de mieux répondre aux besoins de mobilité locale.

Afin de bien comprendre les besoins de ses usagers, exo a aussi réalisé plusieurs activités parallèles :

- Séance d'information et suivi auprès d'un groupe d'aînés de la résidence Sélection ;
- Ajouts d'arrêts d'autobus à leur demande ;
- Plusieurs ajustements au service, dont l'ajout d'un bus dédié aux utilisateurs du train dès juillet ;
- Modifications des paramètres de l'algorithme pour améliorer la fluidité et la fiabilité du service ;
- Journées d'observation sur le terrain et ajustements.



Premiers résultats du projet-pilote

Évaluation des trajets : 4,6/5

Durée moyenne des trajets : 11 min

Nombre de passagers/jour de semaine : a doublé depuis le lancement

Des résultats probants

Les résultats obtenus à ce jour montrent qu'exo à la demande a permis d'améliorer considérablement la couverture spatiale et temporelle du transport collectif à coûts égaux et ainsi assurer une mobilité plus équitable aux résidents du secteur. D'ailleurs, plus de 50 nouveaux arrêts virtuels ont été implantés dans le cadre de ce projet pilote, dans des quartiers qui n'étaient pas desservis auparavant. Les heures de service ont été étendues le matin et le soir, et du service a été ajouté le dimanche. Cette nouvelle initiative a même pu être orchestrée tout en réduisant le nombre de véhicules utilisés.

Dès septembre 2021, l'achalandage local du service exo à la demande était équivalent ou supérieur au service de lignes locales du secteur en 2019. Voici d'ailleurs ce qui ressort du sondage de satisfaction soumis du 1^{er} au 9 décembre 2021, à l'ensemble des personnes inscrites à la plateforme exo à la demande en ligne :

- 81,6 % des répondants sont très ou assez satisfaits du service exo à la demande. Cette donnée est comparable au taux de satisfaction du service d'exo de 84,6 % provenant de l'enquête de 2019 ;
- 39 % des répondants n'utilisaient pas les services de transport collectif avant exo à la demande.

Exo en est à finaliser l'analyse du premier projet pilote et à effectuer un retour sur l'expérience des usagers afin d'améliorer le service en vue de futurs lancements vers d'autres lignes et secteurs du réseau. Plusieurs villes en ont d'ailleurs déjà fait la demande.

Rappelons que le transport à la demande s'inscrit au cœur des orientations du Plan stratégique organisationnel 2021-2025 de l'organisation, puisqu'il répond parfaitement aux quatre orientations que nous portons, soit :

- Mettre le client au cœur de nos actions ;
- Collaborer au développement pérenne des communautés ;
- Offrir des services intégrés et inclusifs ;
- Se distinguer comme une organisation humaine, innovante et performante.

Comment utiliser exo à la demande

- ➊ Télécharger l'application Link, aller sur le web à exo.link-alademande.ca ou téléphoner au 1833 allo exo pour réserver le transport voulu.
- ➋ Préciser le lieu, l'heure de départ et la destination. Il est aussi possible de correspondre avec un train.
- ➌ Suivre le trajet de l'autobus en temps réel sur l'application et se rendre à l'arrêt au bon moment.
- ➍ Payer le passage à bord de l'autobus.

Toute demande de transport peut être réservée entre 15 minutes et 30 jours d'avance.



Campagne « On vous accompagne »

Répondre à la nouvelle réalité des usagers

Le va-et-vient des consignes sanitaires a demandé de multiples ajustements au fil des saisons. Si les usagers ont été moins nombreux dans les transports collectifs étant donné les périodes de télétravail imposées par le gouvernement, exo a de son côté redoublé d'ardeur pour adapter ses services à cette nouvelle réalité. Le retour en personne au bureau, en mode hybride ou de façon sporadique semblait poindre à l'automne 2021. Conscient des nouvelles habitudes des gens et soucieux de toujours mieux accompagner ses usagers dans leurs nouveaux modes de travail et de vie, exo a déployé la campagne « On vous accompagne » à l'automne 2021.

L'objectif était de faire savoir aux usagers qu'exo est toujours au boulot pour préparer leur retour et de mettre en valeur des initiatives, passées ou en développement, qui amélioreront leurs déplacements en abordant trois lignes directrices porteuses :

- › En faire toujours plus pour la planète ;
- › Transformer le transport collectif ;
- › S'adapter à une nouvelle réalité.

En faire toujours plus pour la planète

L'environnement figure parmi les préoccupations d'exo, tout comme celles de ses usagers. Afin de contribuer à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, exo a choisi d'acquérir une flotte d'autobus 100 % électriques au cours des prochaines années et de remplacer certaines de ses locomotives par des modèles à faibles émissions polluantes. À cela s'ajoute l'adoption de normes d'aménagement durables pour minimiser l'impact des infrastructures sur l'environnement.

Transformer le transport collectif

Exo déploie également différentes stratégies pour transformer le transport collectif et l'adapter aux besoins des usagers, par exemple :

- › Révision des services d'autobus pour les arrimer à l'arrivée du REM ;
- › Multiplication des possibilités de déplacements d'est en ouest ;
- › Développement de voies réservées sur de grandes artères pour accélérer les déplacements des usagers.

À l'avenir, exo entend améliorer la façon dont le transport collectif sera intégré aux différents modes de transport

actifs afin d'offrir un service davantage adapté aux besoins diversifiés des usagers. De plus, le service « exo à la demande » instauré à Beloeil et à McMasterville, qui permet l'accès à un transport personnalisé commandé à partir de l'application, pourrait être étendu à d'autres secteurs.

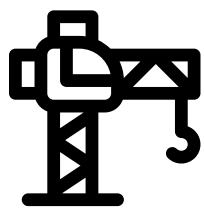
S'adapter à une nouvelle réalité

De plus en plus d'usagers ont des horaires atypiques. Pour favoriser leurs déplacements en dehors des heures de pointe, exo a réintégré certains départs de trains et propose des taxis pour attraper un train en mi-journée. Et avec l'application Chrono, les usagers peuvent désormais connaître l'achalandage des bus et des trains en temps réel. Cette information saura rassurer les gens qui préfèrent se déplacer dans un moment moins occupé.

En somme, quel que soit le mode de travail choisi, les usagers peuvent compter sur les divers services développés par exo durant la pandémie pour aller là où ils ont besoin d'aller.



Plusieurs chantiers en cours



Terminus Châteauguay : début des travaux préparatoires

Les travaux préparatoires du réaménagement complet du terminus Châteauguay ont été amorcés en août 2021. Ces travaux consistaient en la démolition du bâtiment adjacent au stationnement incitatif et en la décontamination du sol.

Nouveau terminus, nouveaux services

À terme, le terminus Châteauguay proposera des installations de grande qualité à ses usagers qui pourront notamment profiter de l'ajout d'un point de vente et service. Ingénieusement aménagé, celui-ci regroupera au même endroit une billetterie, un centre d'information et une aire d'attente intérieure chauffée équipée de toilettes.

Des infrastructures extérieures adaptées

Au stationnement incitatif réaménagé et entièrement asphalté s'ajoutera un débarcadère pour le transport adapté. De plus, la boucle d'autobus existante, ne comprenant qu'un seul quai, sera remplacée par une nouvelle boucle d'autobus à 12 quais équipés de marquises et de nouveaux mobiliers urbains.

En plus d'augmenter l'attractivité du transport collectif dans le secteur sud-ouest, ce projet dont les travaux débiteront à l'été 2022 permettra de rehausser la mobilité des usagers de Châteauguay et des villes avoisinantes.

Terminus d'autobus temporaire à Contrecoeur

D'ici la réalisation d'un projet de terminus permanent prévu pour l'automne 2022, exo a aménagé un terminus d'autobus temporaire comprenant une boucle d'autobus et 12 places de stationnement à Contrecoeur. Proposé par la Ville de Contrecoeur, l'aménagement du nouveau site, qui se trouve sur la rue Bourchemin, à proximité de l'intersection de la bretelle de sortie 119 de l'autoroute 30, permettra de maintenir les services de transport collectif offerts aux usagers. La construction d'un centre de la petite enfance (CPE) et l'agrandissement de l'école adjacente sur le site antérieurement utilisé par exo ne permettaient plus une cohabitation sécuritaire des différents usages.



Nouveau centre de service en construction à Repentigny

Exo a amorcé, en juin 2021, les travaux de construction de son futur centre de service à même le terminus Repentigny. Lieu de convergence important pour les usagers du transport collectif, le nouveau centre viendra répondre aux besoins d'une population croissante que connaît la Ville de Repentigny depuis les dernières années.

Une variété de services sur un même site

Convivial et accueillant, le nouveau centre proposera des espaces attrayants donnant accès à une aire d'attente intérieure chauffée, confortable tout au long de l'année, ainsi qu'à une foule de services complémentaires. Les usagers auront la possibilité d'obtenir des informations sur les services, d'acheter des titres de transport et de se procurer une carte OPUS avec photo.

Un centre de service plus accessible

Point névralgique du réseau d'autobus du secteur, ce lieu fort achalandé permet les correspondances entre les lignes régionales et locales d'exo. Ses travaux s'inscrivent d'ailleurs dans le Plan de développement de l'accessibilité du réseau qui vise à améliorer l'accessibilité des infrastructures et du matériel roulant pour l'ensemble des usagers. Doté d'un stationnement incitatif, d'un débarcadère pour le transport adapté, ainsi que de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, le nouveau centre de service de Repentigny viendra améliorer considérablement l'expérience des usagers.

Le terminus Georges-Gagné de Delson revampé

En octobre 2021, exo a réalisé les travaux en vue de réaménager temporairement le terminus Georges-Gagné, à Delson, par lequel transitent plus d'une dizaine de lignes d'autobus. Construction d'un nouveau quai, resurfaçage du pavé de la boucle d'autobus, ajout d'un sentier piétonnier, mise à jour du marquage et de la signalétique : tout a été mis en place pour offrir un service amélioré aux usagers du transport collectif. Les travaux intérieurs et extérieurs ont notamment permis de refaire l'entrée principale, d'ajouter une nouvelle entrée et sortie, en plus d'aménager une aire de régulation pour les autobus.

Dans une perspective à plus long terme, l'emplacement de ce terminus deviendra un pôle clé dans l'offre de service de transport collectif du secteur. Des pourparlers entre les différents partenaires ont lieu afin de développer des aménagements permanents qui s'intégreront dans la trame urbaine.

Ligne exo1 Vaudreuil-Hudson : travaux de réfection

En septembre 2021, exo a procédé à la réfection de quatre ponceaux sur la ligne de train exo1, entre Vaudreuil et Hudson. Cette réfection des infrastructures était nécessaire pour maintenir la sécurité et la fiabilité de cette ligne en service sans interruption depuis 1889. Ainsi, du 7 au 12 septembre, le service de train a été partiellement interrompu. Pendant la durée des travaux, le service local d'autobus et une navette entre les gares Vaudreuil et Dorion ont permis d'assurer le service aux usagers.

Reconstruction de ponceaux ferroviaires : tout un défi logistique !

Nos équipes ont surmonté de nombreux défis logistiques lors de la réparation de ces immenses tuyaux souterrains que sont les ponceaux ferroviaires sur la ligne Vaudreuil-Hudson. Tout d'abord, l'éloignement et l'accès aux différents chantiers ont compliqué le déplacement des équipements lourds et volumineux ainsi que du matériel requis pour la reconstruction des ponceaux ferroviaires. De plus, afin de limiter la durée des interruptions de services, les équipes ont travaillé durant de courtes périodes, de nuit et de fin de semaine. Cet horaire restreint a accentué le niveau de complexité des travaux qui doivent respecter les standards de qualité requis en milieu ferroviaire. Grâce à l'expertise d'exo, des surveillants de chantier et de toutes les équipes, les travaux de reconstruction des ponceaux ferroviaires se sont déroulés de façon sécuritaire et dans les temps requis.



Gare de Saint-Jérôme : modernisation de l'aiguillage

Dans un souci d'améliorer la ponctualité des trains et d'utiliser de façon optimale les deux quais de la gare de Saint-Jérôme, exo a remplacé l'aiguillage manuel par un aiguillage entièrement automatique. Cette modernisation d'une infrastructure ferroviaire importante devrait permettre de limiter les ralentissements de services puisqu'avant les travaux, l'aiguillage devait être actionné manuellement.

L'aiguillage permet d'orienter le train sur une voie ou sur une autre. Plus concrètement, l'aiguillage est un rail mobile qui relie deux voies ferroviaires entre elles. Lorsque le rail mobile reçoit un signal électrique, il se déplace vers la gauche ou la droite pour diriger ou « aiguiller » le train vers l'autre voie.

L'entretien et l'ajustement des aiguillages ont lieu tout au long de l'année. L'aiguillage est commandé par le contrôleur de circulation ferroviaire, aussi appelé le CCF, depuis le centre de contrôle situé à Calgary. L'objectif est de permettre le passage des trains en toute sécurité. L'aiguillage automatique préassemblé pèse 45 tonnes. Plusieurs machineries ont donc été nécessaires pour l'installer au bon endroit sur la voie ferrée.

Transformation des gares de L'Île-Perrot

Toujours à l'écoute des communautés qu'il dessert, exo a tenu, en août 2021, une rencontre d'information et d'échanges avec les citoyens de L'Île-Perrot pour discuter de la transformation des deux gares de la ville. Cette séance a permis d'entendre leurs préoccupations et de répondre aux questions d'une centaine de participants présents sur place ou en webdiffusion.

Deux scénarios à l'étude

Les deux gares de L'Île-Perrot présentent des problématiques de sécurité bien réelles. Leur accès y est difficile et leurs installations désuètes. Ces rencontres ont permis à exo de présenter la démarche et de proposer deux scénarios en vue de transformer les gares. Chacun des scénarios inclut des avantages, des inconvénients, des contraintes et des enjeux. Alors que le premier vise l'amélioration et la modernisation des deux gares, le second implique la transformation de la gare de L'Île-Perrot en une gare unique, et engendrerait la fermeture de la gare Pincourt-Terrasse-Vaudreuil.

Exo a profité de la période de questions pour recueillir les commentaires des citoyens à l'égard d'enjeux potentiels de circulation pour le second scénario. L'ensemble de ces commentaires bonifieront l'analyse du projet en cours.

Le projet de transformation des gares de L'Île-Perrot est toujours en phase exploratoire. Les décisions concernant l'avenir de ces deux gares seront prises de concert avec les partenaires municipaux, les gouvernements qui financent les projets, le CN et le CP qui sont propriétaires des voies ferrées et les citoyens.

Lave-train : salle d'équipements optimisée

Pouvez-vous imaginer l'ampleur des travaux lorsque vient le temps d'optimiser la salle d'équipements d'un lave-train ? C'est tout un défi qui est relevé au Centre de maintenance de Lachine depuis l'été 2021 ! Soucieux d'améliorer ses installations, exo mobilise les équipes du Bureau de projets et d'Exploitation pour coordonner la réalisation de ce projet. Il faut notamment :

- › Aménager la salle d'équipements du lave-train afin de minimiser les risques environnementaux, opérationnels et de santé et sécurité au travail ;
- › Faciliter l'accessibilité et le déplacement à l'intérieur de la salle d'équipements ;
- › Améliorer la performance des équipements tout en respectant les exigences de la Ville de Montréal concernant le déversement des eaux industrielles ;
- › Assurer un fonctionnement optimal du lave-train durant la saison estivale en réduisant les impacts sur l'exploitation du site.

Les travaux seront finalisés en mars 2022.



Rénovation et transformation du 10833 Moisan

Au cours de l'année 2021, exo a amorcé la transformation du 10833, avenue Moisan à Montréal, à proximité de la gare Saint-Léonard–Montréal-Nord. Le site est la propriété d'exo depuis 2011 et comprend un grand terrain et un bâtiment.

L'immeuble a servi, notamment, comme bureau de chantier lors de la construction de la gare Saint-Léonard–Montréal-Nord et, par la suite, comme entrepôt de matériaux et d'équipements d'autobus et de train. Des espaces intérieurs ont également été loués jusqu'en mars 2015 et des espaces extérieurs, jusqu'en janvier 2021.

Après qu'un incendie ait sérieusement endommagé le bâtiment en 2015, exo a entamé une réflexion concernant l'avenir de ce site afin d'être certain d'en faire bon usage.

Plusieurs solutions ont été analysées afin de redonner une utilité à l'immeuble, soit procéder à la réfection et l'offrir en location pour en obtenir des revenus ou l'utiliser pour répondre à des besoins opérationnels d'exo. Le second scénario a finalement été retenu, ce qui permettra de :

- › Déménager le bureau de coordination des inspecteurs afin de le rapprocher du reste du réseau ;
- › Offrir un stationnement muni de bornes de recharge pouvant accueillir la flotte de véhicules électriques de l'équipe Sûreté ;
- › Créer un nouvel espace de maintenance et d'entreposage de pneus d'hiver de nos véhicules ;
- › Résoudre un problème d'espace d'entreposage de nos biens mobiliers et de quelques équipements ;
- › Exploiter nos propres biens et ainsi économiser en coûts de location à l'externe ;
- › Tirer des revenus de la location des espaces extérieurs vacants.

Des services améliorés

Desserte Dix30 : première navette 100 % électrique

Exo a mis en place, le 6 décembre 2021, une nouvelle navette entièrement électrique. Fruit d'une collaboration avec la Ville de La Prairie et l'ARTM, cette nouvelle navette effectuée par taxi collectif vise à faciliter les déplacements des citoyens de La Prairie vers le Quartier Dix30. Ils ont ainsi accès à une option simple et conviviale, autre que le voiturage en solo.

Solution novatrice et économie de temps

Assurée par les véhicules électriques de Téo Taxi, cette nouvelle ligne répond à la demande de nombreux citoyens de La Prairie qui souhaitent se rendre au Quartier Dix30 en transport collectif de façon plus directe. Avec cette nouvelle ligne, les usagers évitent un détour et une correspondance au terminus Panama à Brossard et optimisent ainsi leur déplacement.

Le trajet de cette ligne comprend également plusieurs arrêts dans le parc industriel de Brossard, ainsi que cinq arrêts dans le Quartier Dix30.

Départs et correspondances multiples

La ligne 230 – La Prairie/Dix30, offre 26 départs par jour, 7 jours sur 7. Afin de faciliter les correspondances, les départs sont synchronisés avec les lignes qui passent par le stationnement incitatif de La Prairie.



Mercier : un minibus fort populaire

Afin de répondre à la demande grandissante des usagers depuis la mise en place de cette desserte en 2018, le taxibus de la ligne 140 a été remplacé par un minibus, le 1^{er} février 2021. Pouvant dorénavant accueillir 24 passagers plutôt que 6 pour chacun des trajets effectués, ce minibus a été aménagé pour favoriser la distanciation physique requise en contexte de pandémie et offre plus d'espace et un meilleur confort aux occupants.

Partenariat entre exo et la Ville de Mercier

La ligne locale 140 est née grâce au partenariat noué entre exo et la Ville de Mercier. L'objectif était de créer un pont entre les générations, mais aussi de desservir des lieux clés de Mercier à Châteauguay. Son parcours s'arrête devant des résidences pour aînés, mais aussi devant une école secondaire, une clinique, un CLSC, une épicerie et une grande surface, notamment. D'ailleurs, ce projet de desserte locale a été finaliste aux Grands prix d'excellence en transport de l'AQTr ainsi qu'aux Prix Guy-Chartrand de Trajectoire Québec.



Saint-Jérôme : modification de la ligne d'autobus 103

Afin de répondre à la demande des citoyens et de la Ville de Saint-Jérôme, le trajet de la ligne d'autobus 103 a été légèrement modifié pour réduire les passages sur la rue Brière, en déplaçant un arrêt. Désormais, seuls les autobus de la ligne 103 allant en direction nord passeront sur cette artère. Ce changement de parcours maintient la couverture du service, diminue les passages de moitié, tout en minimisant l'impact sur la clientèle.

Transport local gratuit

Depuis le 1^{er} octobre 2021, les citoyens de Saint-Jérôme utilisent gratuitement les lignes locales d'autobus sur le territoire de la municipalité. Ce service sans frais, établi pour un an, est rendu possible grâce au partenariat avec la Ville de Saint-Jérôme. Il est offert aux résidents comme aux visiteurs du territoire.

Contrecoeur : ajout d'un départ à la ligne 709

Depuis janvier 2021, un départ supplémentaire de Contrecoeur en direction de Longueuil a été ajouté à la ligne 709, le matin, afin de faciliter les déplacements de la clientèle pendant cette période importante de la journée. En plus d'améliorer l'expérience client, cet ajout facilite le quotidien des travailleurs et des étudiants qui doivent se déplacer vers Longueuil et Montréal.

Accessibilité : un réseau encore plus inclusif

En 2021, exo a mis en place différentes mesures pour bâtir un réseau plus durable et accessible. Ainsi, la nouvelle gare de Mirabel, inaugurée au début de 2021, détient des infrastructures entièrement accessibles. Des études ont également été menées pour rendre accessibles des arrêts sur rue dans les secteurs Repentigny et L'Assomption. Exo profite du renouvellement de contrats avec les fournisseurs de service autobus afin d'offrir un service accessible dans les véhicules. Ainsi, pour ce secteur, 23 nouveaux autobus ont une rampe d'accès et une place pour les personnes à mobilité réduite.

Consultations auprès des milieux associatifs

Le comité de concertation de l'accessibilité au réseau de transport exo a invité les groupes représentant les personnes ayant des limitations fonctionnelles à plusieurs reprises au cours de l'année 2021. Des ateliers portant notamment sur le réaménagement du terminus de Châteauguay et l'amélioration de l'accessibilité de la ligne exo3 Mont-Saint-Hilaire à la gare Centrale de Montréal ont été réalisés. Ces consultations nous ont permis de faire ressortir des éléments d'accessibilité à approfondir dans la phase de conception de ces projets.

Transport adapté : intégration de Transport Soleil

Depuis le 1^{er} mai 2021, exo a intégré les opérations de l'organisme à but non lucratif (OBNL) Transport Soleil à ses services. Les usagers de l'OBNL sont donc devenus des clients d'exo.

Veiller à la continuité du service

Exo et Transport Soleil ont travaillé de concert pour assurer une intégration réussie et facile. Pour les usagers, le numéro de téléphone pour effectuer une réservation, le personnel et les transporteurs ne changent pas. Selon la décision de l'Autorité régionale de transport métropolitain, la grille tarifaire, tout comme le territoire, anciennement desservi par Transport Soleil, sont maintenus.

Pourquoi cette intégration ?

L'intégration des neuf organismes de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal était prévue depuis la création d'exo par le gouvernement du Québec, en 2017. Les quatre OBNL offrant des services de transport adapté sur la Rive-Sud devaient être intégrés graduellement. Transport Soleil est le troisième OBNL à se voir inclus au sein d'exo. L'intégration du quatrième service de transport adapté se fera en 2022.

Plus d'accessibilité à la gare Vendôme

À la suite de l'arrivée du nouveau Centre universitaire de santé McGill (CUSM) en 2015 et afin d'améliorer la mobilité et l'accessibilité du secteur Vendôme, un projet commun entre exo, la STM et le CUSM a vu le jour en 2021. Les objectifs étaient de fluidifier les correspondances entre le train, le métro, les autobus et le CUSM ainsi que d'augmenter la capacité d'accueil des infrastructures existantes pour faire face à l'affluence accrue résultant de ce projet.

Un tunnel a donc été construit à l'est de la gare Vendôme afin de relier le boulevard De Maisonneuve Ouest au CUSM. Ce dernier inclut un nouvel édicule de métro et de nouveaux édicules pour accéder aux quais ferroviaires. La construction moderne et conviviale met ainsi l'accent sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en offrant un lien rapide et sécuritaire.

Les nouveaux aménagements ont été mis en service en mai 2021. Le projet s'inscrit notamment dans le cadre de la politique d'accessibilité universelle d'exo.



Participation à divers processus de consultation

Chez exo, nous croyons fermement à la consultation des parties prenantes et à la prise en compte des points de vue variés de nos partenaires lorsque nous amorçons des projets d'envergure. De la même façon, nous participons activement aux consultations initiées par les divers paliers de gouvernements.

Au niveau provincial

Tout au long de l'année, nos experts du domaine ferroviaire ont pris part aux tables multisectorielles créées dans la foulée du Sommet ferroviaire de 2019 afin de faire valoir les perspectives uniques d'exo et du transport de passagers par train.

Pareillement lorsque le ministère des Transports du Québec a entamé une démarche d'évaluation de la performance et de l'efficacité d'exo et de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la direction générale d'exo et plusieurs membres de son conseil d'administration ont personnellement pris part au processus consultatif. Exo a d'ailleurs soumis deux mémoires dont un a contribué à mettre en valeur les nombreuses réalisations depuis sa création. Cet exercice lui a aussi permis de suggérer certaines améliorations qui optimiseront l'impact de notre organisation.

Au niveau municipal

En tant que partenaire de son milieu, exo souhaite contribuer positivement au développement des milieux de vie sur son territoire en offrant des services, des aménagements et des infrastructures durables et accessibles pour tous. C'est pourquoi, fort d'une équipe d'urbanistes expérimentés, exo s'est prononcé sur la révision du règlement d'urbanisme de la Ville de Laval et du Plan particulier d'urbanisme pour le futur centre-ville du secteur Montcalm de Candiac. En participant à ces démarches consultatives, exo a apporté des nuances qui contribueront à une meilleure intégration du transport collectif dans l'aménagement urbain.



Séances publiques d'information : de beaux et grands projets en cours

En plus de la séance publique annuelle du conseil d'administration du 15 juin 2021 où exo présente son rapport d'activités, l'organisation a également tenu deux séances d'information publiques en ligne en cours d'année. Celle du 31 mars a rassemblé 105 personnes et celle du 8 décembre a mobilisé près d'une centaine de participants. Parmi les principaux dossiers, exo a présenté l'avancement de la refonte des réseaux d'autobus et le Programme exo à la demande. Ces rencontres permettent de parler des principaux projets et activités de l'organisation, mais elles nous donnent surtout la chance de répondre aux questions des usagers.



La mobilité de demain : une vision à partager

Au fil des ans, exo participe à divers événements pour discuter avec les acteurs du milieu des principaux défis à relever et partager leurs bons coups. En 2021, quelques événements ont retenu notre attention.

IVADO – Zoom sur l'intelligence numérique collaborative

Dans le cadre de la Journée mondiale de la créativité et de l'innovation, IVADO a tenu sa 1^{re} édition de Zoom sur l'intelligence numérique collaborative laquelle réunissait des experts des milieux académiques et industriels. Exo a présenté une étude effectuée en collaboration avec l'Université McGill et portant sur les modèles probabilistes pour connaître et comprendre les destinations de la clientèle à partir de données de carte à puce.

Événements Les Affaires

Intelligence d'affaires et analytique: Lors de cette 4^e édition, exo a répondu à la question suivante : Comment utiliser les données et la technologie pour mieux accueillir la clientèle dans les transports collectifs ?

Gestion de l'innovation 2021: Exo a offert une présentation concernant l'approche Design Sprint, une méthode de gestion déployée pour les besoins d'exo en mode télétravail.

Voyagez Futé – Comment le transport collectif est-il demeuré sécuritaire ?

Exo a proposé une présentation portant sur les mesures sanitaires mises en place dans le transport collectif en temps de pandémie, une occasion d'amélioration significative au profit de la clientèle.

Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Les événements de l'ACTU mettent en lumière comment le transport collectif peut transformer les collectivités en lieux où il fait bon vivre — économiquement prospères, socialement équitables et écologiquement durables.

Sommet printanier 2021

- › Exo a participé à l'événement en tant que modérateur de la section sur l'innovation dans l'infrastructure ferroviaire.
- › La sécurité des usagers étant au cœur de ses priorités, c'est naturellement qu'exo a innové pour répondre aux nouveaux défis auxquels les organismes de transport collectif doivent faire face. Lors de cet événement, il était question de l'outil développé par exo basé sur la vision par ordinateur quantifiant l'adoption des protocoles sanitaires. L'objectif est de mesurer le respect des mesures sanitaires par analyse d'image pour regagner la confiance des usagers.

Congrès annuel 2021 – Le transport collectif fait avancer les Canadiens

- › Exo a eu l'occasion de présenter un projet effectué en collaboration avec Polytechnique Montréal et IVADO à savoir, la codification des commentaires clients à l'aide de l'intelligence artificielle (*Natural Language Processing*).

Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain (CRITUC) – La 3^e Conférence sur les technologies de mobilité intelligente à faible émission de carbone

Exo a mis de l'avant le projet pilote exo à la demande ; plus précisément, son implantation, les bénéfices, les premiers résultats ainsi que les prochaines étapes.

Propulsion Québec - Impulsion MTL

Impulsion MTL est un forum international sur les transports électriques et intelligents qui rassemble les principaux opérateurs de véhicules privés et publics et leur permet d'échanger sur les meilleures pratiques dans le domaine. Exo a pris part à deux panels dans le cadre de l'événement.

Panel 1 – Défis et opportunités de l'électrification des réseaux de transport publics au Québec

- › Exo a présenté le programme exobus et ses particularités de même que son ambition pour l'électrification de sa flotte d'autobus d'ici 2040.

Panel 2 – Transformation du déplacement des personnes au 21^e siècle

- › Exo a abordé le sujet du transport à la demande (TAD) qui offre un grand potentiel dans les zones moins denses et suscite l'intérêt de nombreux transporteurs.

Association québécoise du Transport (AQTr)

L'AQTr a pour mission d'exercer un leadership mobilisateur à travers l'organisation d'activités permettant de capter, d'enrichir, de diffuser et de faire rayonner l'expertise québécoise en transport.

Sommet de la rentrée 2021

En septembre, exo a attiré l'attention sur le programme exobus lors du Sommet de la rentrée. Sous le thème Vision d'avenir, cet événement a réuni les experts des grands chantiers actuels d'infrastructures de transport.

Trajectoire Québec - Gala des prix Guy-Chartrand

Exo a eu l'honneur de remettre le prix Développement et amélioration des services en transport collectif au Gala des prix Guy-Chartrand. En tant que partenaire de la 17^e édition du Gala, exo assurait également un service de navette entre le terminus Mansfield et l'Exporail de Saint-Constant, lieu de l'événement. Trajectoire Québec, l'instigateur de ce gala, récompense les acteurs de la mobilité.

Association du transport urbain du Québec (ATUQ) – Colloque annuel 2021

Sylvain Yelle, directeur général, a discuté avec des représentants du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL) de l'impact de l'arrivée des nouveaux réseaux structurants.

Partenariats : exo au cœur des communautés

Soucieux de s'engager auprès de ses partenaires, exo est heureux de contribuer à la vitalité des communautés. Au fil des saisons, nous avons participé à plusieurs activités réalisées en collaboration avec nos partenaires. Notre apport s'est traduit, cette année, par l'utilisation de certains stationnements pour la tenue d'activités communautaires ou municipales, par l'instauration de navettes ponctuelles pour des événements particuliers, et par du soutien philanthropique. Voici quelques-unes de ces activités :

Réseau des fermiers et fermières de famille : des produits frais à proximité

À l'été, les citoyens ont pu se procurer, aux gares Blainville, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Lambert et Saint-Jérôme, un panier de fruits et de légumes biologiques auprès du Réseau des fermiers et fermières de famille. Chaque semaine, les abonnés récupéraient aux gares précitées leur panier de fruits et légumes frais provenant d'une ferme locale qu'ils avaient choisie. D'autres points de chute seront d'ailleurs offerts dans les années à venir.

VacciBUS : contribuer au mieux-être de la population

En 2021, exo a approché les Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS) situés sur son territoire afin de leur proposer du soutien dans le cadre des activités entourant la campagne de vaccination. Le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) des Laurentides a répondu présent à l'invitation. Un projet original et pratique a par la suite été mis en place. Ainsi, de juin à septembre, un autobus de l'entreprise Autobus Robert Paquette et Fils inc. a été aménagé pour vacciner plus de 30 personnes à l'heure sans prise de rendez-vous et a sillonné les routes des Laurentides. L'itinéraire du VacciBUS a été déterminé en collaboration avec les MRC et les municipalités de la région. L'équipe, en fonction 7 jours sur 7, a pu visiter plus de 45 lieux tels que des cégeps, des parcs aquatiques, des marchés aux puces, des centres commerciaux, etc. pour offrir à la population une première ou une deuxième dose du vaccin contre la COVID-19. Le projet qui devait se terminer en août a finalement été prolongé jusqu'en septembre.

Le VacciBUS

76 jours d'activités



12 500 doses de vaccins administrées – COVID-19



Des stationnements incitatifs au service de la communauté

- › Distribution de plantes aux citoyens à la gare de Sainte-Catherine en collaboration avec la Ville de Saint-Constant;
- › Stationnement de la gare offert pour l'événement Naturellement, Sainte-Anne;
- › Stationnement incitatif offert aux citoyens participant à l'exposition de l'Association des artistes peintres affiliés de la Rive-Sud en collaboration avec la Ville de La Prairie;
- › Trois soirées ciné-parc organisées en collaboration avec la Ville de Varennes.

Des services de navettes pour des activités ponctuelles

- › Fête des citoyens de Carignan;
- › Grande marche Pierre Lavoie de Châteauguay et de Mercier;
- › Oktoberfest de Repentigny;
- › Sentier de l'épouvante de L'Assomption;
- › Tour de ville pour les nouveaux pompiers du Service de sécurité incendie de Boisbriand.

Un soutien aux communautés

- › Défi sans auto solo;
- › Nuit des sans-abris de la MRC de Thérèse-De Blainville.

Activités de Noël

À l'approche des Fêtes, exo a collaboré aux défilés de Noël de Blainville, de Châteauguay et de Sainte-Julie, en fournissant une navette dans certains défilés et en assurant le transport des bénévoles et des artistes à la fin des parades.

Des communautés tissées serrées

En décembre, Moisson Laurentides a pu recueillir 1100 \$ en dons et denrées dans six gares du secteur Laurentides. En collaboration avec la Ville de Saint-Hyacinthe et la Moisson Maskoutaine, exo a également ajouté un arrêt temporaire pour desservir la Moisson Maskoutaine et ainsi faciliter la récupération de paniers alimentaires durant la période des Fêtes.

Navettes saisonnières

Des projets pilotes de navettes saisonnières gratuites ont été mis en place durant l'été à Châteauguay et à Terrebonne.

Île Saint-Bernard

À Châteauguay, un partenariat établi entre la Ville et exo a permis de réduire le débordement de véhicules sur le boulevard d'Youville et les propriétés privées s'y trouvant. Le projet pilote, qui s'est déroulé du 5 juin au 3 octobre, a été offert les samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que les 25 juin et 2 juillet 2021, de 9 h à 18 h 20. Près de 2 000 adeptes de la nature ont pu se rendre à l'île Saint-Bernard à partir du stationnement incitatif de Châteauguay. Avec l'accord de l'ARTM, cette navette a été créée dans le but de répondre à une demande de la Ville qui souhaitait pallier l'engorgement du stationnement de l'île Saint-Bernard. Pour optimiser l'expérience des usagers, un stationnement incitatif a aussi été ajouté à l'intersection de la rue Notre-Dame Nord et du chemin Saint-Bernard et des autobus à plancher bas ont été utilisés. Ce projet pilote a suscité un vif intérêt de la part des usagers.

Vieux-Terrebonne

À Terrebonne, un service de navette lancé à la demande de la Ville a permis de désengorger les rues et le stationnement déjà saturés du Vieux-Terrebonne, un site touristique fort prisé. Le circuit qui passait par trois stationnements satellites a donc permis aux visiteurs d'accéder plus facilement au Vieux-Terrebonne en transport collectif. La navette était en service du 17 juin au 25 septembre 2021, les jeudis, vendredis et samedis, entre 17 h et 23 h.

Exo demeure à l'écoute de ses partenaires pour voir si les projets seront reconduits.



Le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles obtient la certification LEED®



Le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles d'exo s'est vu décerner la certification LEED® NC v2009 par le Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa). Le centre totalise 23 500 m² de bâtiment durable conçus pour assurer l'entretien des trains de banlieue.

Le centre comprend notamment une cour ferroviaire (aire de stationnement pour rames de trains), un atelier d'inspection, un atelier d'essai, un atelier d'alésage de roues, ainsi qu'un atelier de réparations majeures.

Grâce à une collaboration exceptionnelle entre les équipes d'exo et celles de la Société en commandite CE Sébastopol, les objectifs de développement durable ont été atteints.

Les éléments qui se sont démarqués dans le cadre de la certification LEED® sont notamment les suivants :

- › la revitalisation d'un site industriel dédié aux activités ferroviaires depuis le 19^e siècle ;
- › la réduction de plus de 50 % du débit de pointe et du volume de ruissellement des eaux pluviales ;
- › la réduction de la consommation d'eau et d'électricité grâce à des systèmes de plomberie à haute efficacité et à la récupération de l'énergie dans l'air évacué ;
- › la diminution des impacts liés à l'utilisation de frigorigène ;
- › la gestion des nuisances liées à l'érosion du chantier de construction ;
- › le détournement des sites d'enfouissement des matières résiduelles générées par la construction ;
- › la réutilisation de matériaux issus d'un ancien bâtiment du site ;
- › l'aménagement d'une toiture blanche afin de réduire les effets d'îlot de chaleur.

La certification LEED® en bref :

La certification LEED® offre une vérification indépendante par une tierce partie attestant qu'un bâtiment, une habitation ou une communauté a été conçu et construit

à l'aide de stratégies visant à atteindre une performance élevée dans des domaines clés de la santé des humains et de l'environnement, soit l'emplacement et le transport, l'aménagement écologique du site, les économies d'eau, l'efficacité énergétique, la sélection des matériaux et la qualité de l'environnement intérieur.

Il existe plusieurs systèmes d'évaluation LEED® pour répondre aux besoins de différents types de bâtiments et de projets. Chaque système d'évaluation LEED® comporte des conditions préalables et des crédits. Les conditions préalables sont des éléments obligatoires ou des stratégies du bâtiment durable qui doivent être inclus dans tous les projets ayant une certification LEED®. Les crédits sont des éléments optionnels, ou des stratégies que les projets peuvent utiliser pour obtenir des points en vue de la certification LEED®.

LEED® attribue quatre niveaux de certification (certifié, argent, or et platine), ce qui en fait un système suffisamment souple pour s'adapter à une grande diversité de stratégies du bâtiment durable et aux contraintes et aux objectifs des projets particuliers. Le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles a atteint le niveau certifié.





Déployer des solutions de mobilité durable pour accéder à nos pôles

Le territoire desservi par exo est immense et les usagers sont nombreux. Le contexte dans lequel les gares et terminus ont été construits a évolué, tout comme les attentes de nos clients qui sont au cœur de nos préoccupations. Notre ambition est alors de répondre aux besoins découlant des nouvelles habitudes des citoyens. Elle se traduit par une volonté de faciliter le développement urbain à proximité du transport collectif et de mettre en place de nouvelles options de mobilité afin de participer à la lutte contre les changements climatiques. Ainsi, dans le cadre de projets d'aménagement ou de réaménagement des gares et terminus, des décisions doivent régulièrement être prises concernant la place à accorder à chaque mode.

Historiquement, la planification de l'offre de mobilité a généralement favorisé l'accès aux pôles de transport collectif en automobile, ce qui a eu pour conséquence de saturer les stationnements incitatifs et de créer des problèmes de circulation aux abords des sites. Les usagers ont toutefois peu de choix autres que l'automobile pour accéder aux gares et terminus. Il importe donc de développer de nouvelles options de mobilité fiables, efficaces et sécuritaires pour tous.

Dans cette optique, exo a travaillé à une stratégie visant à penser aux modes à privilégier pour accéder aux sites et ainsi transformer ces derniers en véritables pôles de mobilité. En misant sur une approche intégrée et transversale de l'offre et de la demande, la stratégie proposera une manière actualisée de revoir l'accès à nos sites. La gestion de la demande de stationnements, le service de transport collectif en rabattement, les modes de transports actifs et partagés (covoiturage, vélos en libre-service ou vélostations) et les services connexes y sont abordés, et ce, selon les milieux d'insertion de chacun des sites.

Au terme de cette réflexion, exo veut promouvoir une accessibilité multimodale aux sites et améliorer l'expérience client. Les décisions qui seront prises seront alignées sur les orientations du plan stratégique organisationnel d'exo visant à améliorer la complémentarité des modes en augmentant l'accès aux pôles en modes durables.

Afin de mettre en œuvre ces orientations de façon concrète, un premier projet de démonstration sera développé. Celui-ci permettra de tester et de mesurer l'attrait de différentes solutions pour les utilisateurs et d'ajuster le tir. Notre souci est de bien comprendre les besoins des usagers, de développer des solutions qui répondent le mieux à ces besoins et de faire évoluer l'idée selon la rétroaction reçue.

SECTION 3

Génération exo





Depuis sa création, exo a déployé beaucoup d'énergie pour harmoniser sa gestion opérationnelle et ses normes de service. Beaucoup de chemin a été parcouru et ce n'est qu'un début, car nos équipes sont résolument tournées vers l'avenir de la mobilité.

Le deuxième réseau de transport collectif en importance de la région métropolitaine de Montréal continuera d'évoluer de manière significative au cours des prochaines années. À terme, tous les services auront été repensés de manière à être mieux arrimés aux besoins des clients et des communautés desservies, et ce, en tenant compte du contexte post pandémie.

Dans cette optique, nous nous sommes dotés d'une intention claire de développer une mobilité nouvelle génération qui profitera à l'ensemble des citoyens. Baptisée **génération exo**, cette intention stratégique s'appuie sur une volonté de travailler avec nos partenaires et clients pour bâtir une mobilité durable au service du mieux-être de la collectivité.

Les piliers de génération exo*



Offre de service

exo veut répondre aux besoins évolutifs en transport collectif sur tout le territoire desservi de manière à améliorer la qualité de vie des citoyens.



Innovation au service des clients

exo souhaite instaurer une dynamique d'innovation dans toutes ses sphères d'activités, tant dans ses pratiques d'affaires internes que dans les services qu'il offre à la collectivité.



Lutte contre les changements climatiques

exo souhaite jouer un rôle clé dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de lutte contre les changements climatiques et de réduction des gaz à effet de serre (GES).



Partenaire de son milieu

exo demeure à l'écoute des besoins des communautés pour contribuer au développement socioéconomique et au dynamisme des milieux de vie.



Expérience client et qualité de service

exo poursuit sa mission, qui consiste à transporter les gens avec efficacité et convivialité, en misant sur l'amélioration continue de l'expérience client et de la qualité des services offerts.



Travailler chez exo

exo développe une identité forte qui favorise l'engagement individuel et collectif. Le potentiel et la polyvalence de chacun sont mis à profit afin de favoriser l'épanouissement des employés.



Accessibilité et transport adapté

exo veut favoriser l'accès aux services réguliers pour le plus grand nombre de clients et offrir une expérience de transport adapté simple et harmonisée sur l'ensemble de son territoire.



Performance organisationnelle et gouvernance

exo travaille constamment à l'amélioration de ses pratiques internes de manière à optimiser son efficacité organisationnelle, toujours dans une optique de saine gestion des fonds publics.



Modèle d'affaires distinctif

exo se démarque dans la région métropolitaine par un modèle d'affaires distinctif d'impartition de plusieurs de ses services à des entreprises spécialisées. Exo entend se fonder sur les meilleures pratiques pour mettre en valeur et faire évoluer ce modèle.

* Lors des consultations auprès des partenaires, sept piliers ont été présentés, auxquels nous ajoutons maintenant deux piliers de nature organisationnelle.

Plan stratégique organisationnel 2021-2025

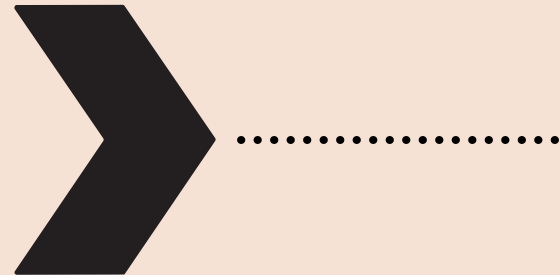
Approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 12 août 2021, le Plan stratégique organisationnel 2021-2025 précise la manière dont génération exo s'articulera sur un premier horizon de cinq ans. Fondé sur quatre grandes ambitions et onze objectifs, notre Plan stratégique ambitieux tient compte du contexte postpandémie et présente des cibles mesurables, notamment en matière de reprise de l'achalandage, d'offre de service, de ponctualité et de satisfaction clientèle.

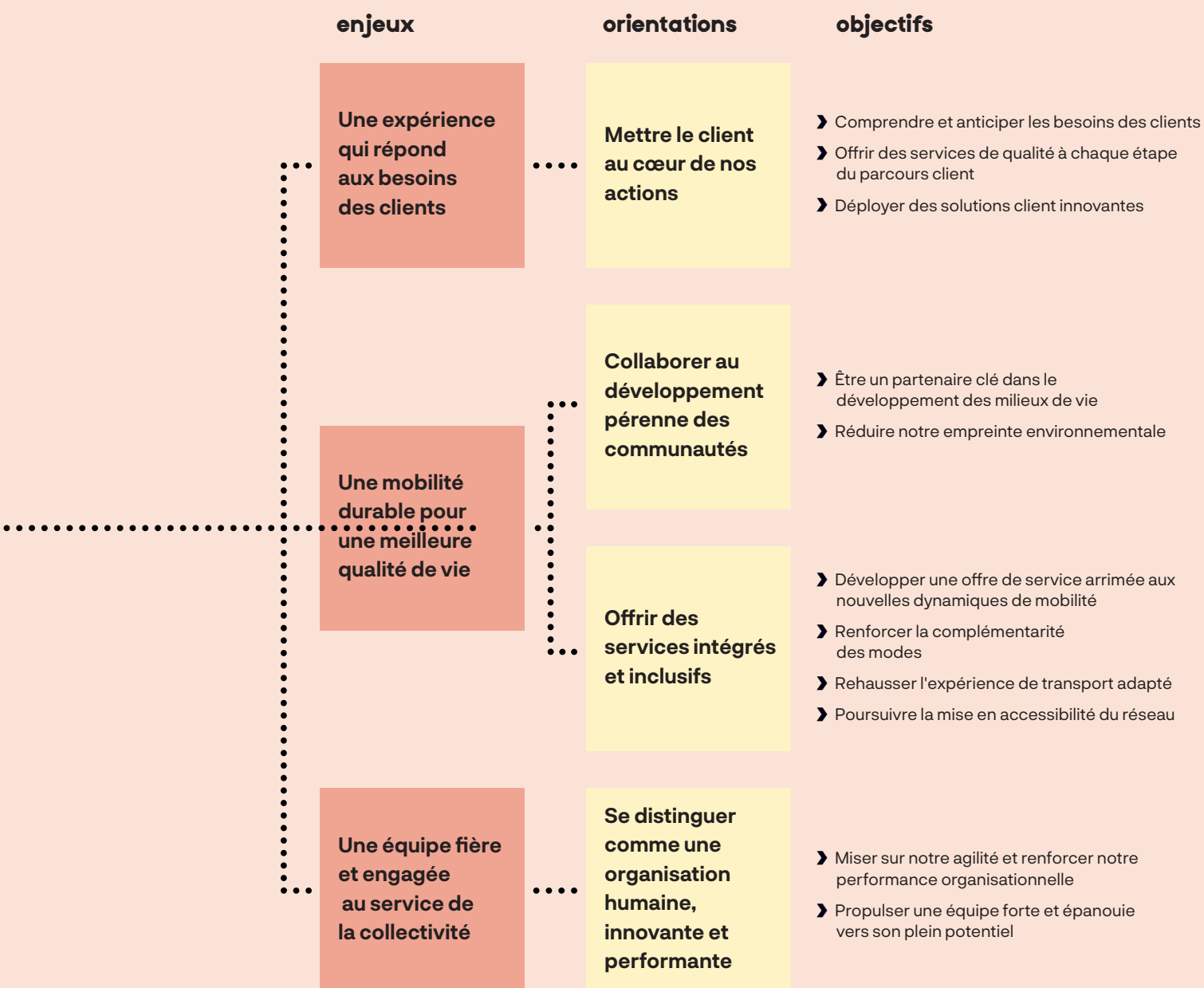
Exo s'engage, par le biais de son rapport annuel à effectuer un suivi régulier des cibles stratégiques fixées à son Plan stratégique organisationnel 2021-2025.

Documents en appui au Plan stratégique organisationnels 2021-2025

Deux documents viendront bientôt appuyer le Plan stratégique organisationnel 2021-2025 d'exo. Le premier Plan d'action de développement durable d'exo sera en effet approuvé en début 2022 et viendra davantage détailler les engagements d'exo en termes de développement durable pour les prochaines années. De plus, les travaux d'élaboration du prochain Plan de développement de l'accessibilité d'exo s'amorceront prochainement.

En attendant l'arrivée de ces plans, exo demeure proactif sur ces deux dossiers d'importance, mis en évidence dans les piliers de génération exo. C'est ainsi que le modèle exobus, visant l'électrification graduelle de la flotte d'autobus d'exo, et les travaux de mise en accessibilité de la ligne Saint-Jérôme se poursuivent notamment.





Bilan de la première année du PSO

Orientation 1

Mettre le client au cœur de nos actions

L'année 2021 aura été ponctuée par une satisfaction clientèle et une ponctualité supérieures aux cibles fixées pour 2022, à l'exception de la ponctualité des services de transport adapté pour laquelle des efforts particuliers seront déployés au cours de la prochaine année. Malgré cette bonne performance générale, ces indicateurs continueront d'être suivi de près avec le retour probable d'une congestion

routièrre plus soutenue. Les taux de livraison de service sont cette année inférieurs aux niveaux observés en 2020, tout en demeurant près des cibles fixées pour 2022, les services d'exo étant affectés par la rareté de la main-d'œuvre.

Une réflexion aura lieu en 2022 par rapport aux standards fixés par exo pour le niveau de service offert à la clientèle.

Enjeu 1 - Une expérience qui répond aux besoins des clients

Orientation 1 - Mettre le client au cœur de nos actions

Objectifs	Indicateur		Réel 2020	Réel 2021	Cible 2022	Cible 2025
1.1 Comprendre et anticiper les besoins des clients	Niveau de satisfaction global	Autobus	81%	85%	80%	85%
		Train	90%	92%	85%	87%
		Transport adapté	85%	91%	85%	87%
1.2 Offrir des services de qualité à chaque étape du parcours client	Ponctualité des services	Autobus	80%	84%	80%	85%
		Train	96,1% ¹	96%	95%	95%
		Transport adapté	ND sur l'année complète	76%	80%	85%
	Taux de livraison de service	Autobus	99,8%	99,6%	99,6%	99,7%
		Train	99,6%	99,5%	99,6%	99,7%
	Niveau de service – service à la clientèle ²		TR: 66% TA: 80%	TR: 52% TA: 61%	80%	80%
1.3 Déployer des solutions client innovantes	État des infrastructures et équipements ³		84%	90%	En développement	
	Taux de satisfaction des solutions numériques en place		s.o.	s.o.	70%	75%

1. En excluant les lignes exo5 et exo6 touchées par les travaux du REM.

2. Le niveau de service correspond au nombre d'appels et de courriels auxquels exo répond à l'intérieur de ses standards.

3. Actifs exo évalués au cours des cinq dernières années et dont l'état est supérieur ou égal au seuil de « C », satisfaisant, fixé par le Secrétariat du Conseil du trésor.

Orientation 2

Collaborer au développement pérenne des communautés

En 2021, exo a entrepris une importante réflexion sur la façon dont ses gares, terminus et stationnements doivent s'intégrer au milieu urbain avoisinant. Le développement de normes d'aménagement durables s'est poursuivi et des certifications durables sont maintenant envisagées pour les prochains immeubles conçus par exo. Les résultats de ces initiatives se

matérialiseront d'ici quelques années lorsque les projets en conception seront réalisés.

Par ailleurs, des étapes importantes ont été franchies dans le cadre du Programme exobus qui permettra à terme l'électrification de la flotte d'autobus d'exo.

Enjeu 2 - Une mobilité durable pour une meilleure qualité de vie

Orientation 2 - Collaborer au développement pérenne des communautés

Objectifs	Indicateur	Réel 2020	Réel 2021	Cible 2022	Cible 2025
2.1 Être un partenaire clé dans le développement des milieux de vie	Perception des partenaires municipaux	En développement			
2.2 Réduire notre empreinte environnementale	Nouveaux immeubles admissibles à une certification durable ¹	s.o	s.o	100 %	100 %

1. Sont considérés comme immeubles : les centres de service, les centres d'entretien, les édifices se qualifiant à une certification et les garages (matériel roulant) conçus à partir de 2021.

Orientation 3

Offrir des services intégrés et inclusifs

La levée graduelle des mesures sanitaires en 2021 a entraîné un certain retour des usagers dans le réseau de transport collectif. L'achalandage annuel du réseau demeure toutefois inférieur à celui observé en 2020, les tout premiers mois de l'année 2020 n'ayant pas été affectés par la pandémie. L'offre de service d'exo a été revue à la hausse à l'automne 2021 afin de faciliter le retour à la normale. Par ailleurs, nous observons en 2021 des taux d'accès par modes durables beaucoup plus élevés que ceux qui

étaient observés auparavant, résultat direct du profil de clientèle différent observé durant la pandémie. Ces taux devraient diminuer au cours des prochaines années, mais exo souhaitera les maintenir au-dessus des cibles déterminées.

La proportion du réseau autobus et implanté demeure cette année à 0 %, la mise en service des premières refontes autobus étant prévue pour l'ouverture du REM.

Enjeu 2 - Une mobilité durable pour une meilleure qualité de vie

Orientation 3 - Offrir des services intégrés et inclusifs

Objectifs	Indicateur		Réel 2020	Réel 2021	Cible 2022	Cible 2025
3.1 Développer une offre de service arrimée aux nouvelles dynamiques de mobilité	Offre de service (% 2019) ^{1,2}	Autobus	90 %	92 %	95 %	115 %
		Train	90 %	95 %	95 %	100 %+
	Achalandage (% 2019) ^{1,2}		37 %	34 %	75 % ³	100 %+
	Proportion du réseau autobus revu et implanté ⁴		0 %	0 %	13 %	53,2 %
	GES évités par les services exo		La situation liée à la COVID-19 fait fluctuer cet indicateur. L'objectif à long terme est une diminution des GES dans la région métropolitaine.			
	PNT (People Near Transit)		En développement			
3.2 Renforcer la complémentarité des modes	Accès par modes durables	Gares	55 %	68 %	55 %	60 %
		Terminus et stationnements	ND	56 %	45 %	50 %
3.3 Rehausser l'expérience de transport adapté	Délais de réservation		Délai de réservation fixé à 16 h la veille et à 16 h le vendredi pour les déplacements de fin de semaine et du lundi		Réservation jusqu'à 16 h la veille en tout temps	Réservation jusqu'à 19 h la veille en tout temps
3.4 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau	Accessibilité aux infrastructures		À venir au prochain plan de développement de l'accessibilité d'exo			

1. En excluant la ligne Deux-Montagnes du calcul 2019, considérant sa fermeture subséquente.

2. Les cibles dépendent de la reprise post-pandémie et des orientations de l'ARTM à cet égard.

3. Représente exceptionnellement l'achalandage attendu en fin d'année 2022 plutôt que l'achalandage annuel, la situation pouvant rapidement évoluer en 2021 et 2022.

4. Exprimé en pourcentage de la population des couronnes visée par la refonte autobus.

Orientation 4

Se distinguer comme une organisation humaine, innovante et performante

Plusieurs indicateurs de cette orientation demeurent en développement, bien que certains pas importants aient été franchis en ce qui concerne la valorisation des données, l'amélioration continue des pratiques en gestion de projets ou la

transformation progressive de notre modèle d'affaires autobus de manière à optimiser les ressources. Notons que le premier sondage de mobilisation des employés aura lieu en 2022, ce qui permettra de fixer les cibles 2025 de façon plus précise.

Enjeu 3 - Une équipe fière et engagée au service de la collectivité

Orientation 4 - Se distinguer comme une organisation humaine, innovante et performante

Objectifs	Indicateur	Réel 2020	Réel 2021	Cible 2022	Cible 2025
4.1 Miser sur notre agilité et renforcer notre performance organisationnelle	Taux de réalisation de projets	En développement			
	Performance opérationnelle autobus et trains	La situation liée à la COVID-19 fait fluctuer cet indicateur. L'objectif à long terme est une optimisation des coûts kilométriques			
4.2 Se distinguer comme une organisation humaine, innovante et performante	Indice de mobilisation des employés	Inconnu		Maintien	Gain par rapport à 2022



L'équipe de direction



Sylvain Yelle
Directeur général



Marie Hélène Cloutier
Directrice exécutive,
Expérience client



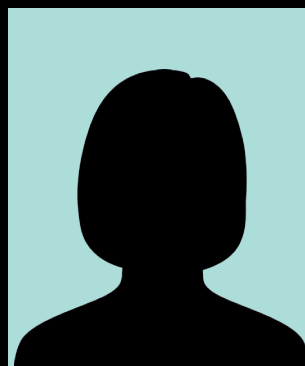
Marc Rousseau
Directeur exécutif - Exploitation



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



Caroline Germain
Directrice exécutive,
Talent et culture



Vacant
Poste exécutif, Technologies
de l'information et systèmes de
transport intelligents



Ludwig Desjardins
Directeur principal,
Stratégie d'entreprise



Gilline Pageau
Directrice exécutive,
Bureau de projets



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

Talent et culture

En 2021, après plusieurs mois de pandémie, dans un marché où les modes de travail sont en pleine transformation, exo s'est à nouveau distingué comme une organisation humaine, innovante et performante.

En droite ligne vers notre ambition

Plus que jamais, exo s'est engagé à partager une vision d'avenir avec ses employés. Tantôt par la publication de son Plan stratégique organisationnel, tantôt par des communications virtuelles mobilisantes, l'ambition de bâtir le transport collectif de demain aura été en trame de fond de toutes ses actions.

La bienveillance, la collaboration et l'audace

Pour incarner son ambition au quotidien, exo a lancé en début d'année trois états d'esprit, soit la bienveillance, l'audace et la collaboration. Une série de webinaires mettant d'abord la bienveillance à l'honneur a été proposée aux gestionnaires et employés. Cette initiative a généré une prise de conscience sur le rôle de tout un chacun au bien-être de tous. Dans la même lignée, un service de télémédecine offrant un accès illimité à des professionnels de la santé a aussi été déployé et a chaudement été accueilli par tous ses employés.

Valoriser et développer les talents

Ayant à cœur le développement de ses talents, exo a multiplié les efforts durant l'année pour leur offrir un environnement inspirant et qui invite au dépassement. En valorisant la mobilité interne et la transversalité, exo a encouragé plusieurs employés à développer leur expertise pour ainsi contribuer au succès de nombreux projets. Des plans d'action ciblés par direction ont été menés et ont eu un impact positif sur la rétention des gens. Ces plans d'action s'appuyaient sur des données plus fines présentant les motifs d'engagement et de rétention de ces personnes.

Un retour marqué par la flexibilité

Soucieux de répondre aux réalités de tous et de faire partie de la relance du transport collectif, exo et ses gestionnaires ont préparé le retour des employés selon une démarche progressive qui se démarque par la flexibilité qu'elle offre. Les employés de premières lignes, demeurés sur le terrain tout au long de la pandémie pour assurer la continuité des opérations, ont également eu l'occasion de souligner cette relance. À l'automne, notre directeur général, Sylvain Yelle, a pris la route pour aller à la rencontre de ces employés et leur témoigner sa reconnaissance. Cette visite conviviale a été bien accueillie !

En 2022, exo compte plus que jamais poursuivre son ambition en misant sur son agilité, sa cohésion et son caractère profondément humain !

SECTION 4

Gouvernance

The logo for 'exo' is displayed in a large, bold, black, lowercase sans-serif font. It is positioned diagonally across the page, following the lines of a modern architectural structure with light-colored, angular surfaces. The 'e' has a distinctive cutout in its center.

Gouvernance

Le conseil d'administration

Le conseil d'administration (le « Conseil ») 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 par la Ville de Laval (1)
- 2 membres indépendants par la Communauté métropolitaine de Montréal (la « CMM ») (soit 1 usager du transport collectif et 1 usager du transport adapté)

La CMM 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.

Renouvellement du mandat de la présidente du Conseil d'exo

En raison de l'arrivée à terme du mandat de la présidente du Conseil, Josée Bérubé, le 9 novembre 2021, le secrétariat général d'exo a entamé le processus de renouvellement dès l'été 2021.

C'est ainsi que le mandat de Josée Bérubé a été renouvelé par le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal, à titre de membre indépendante du Conseil, puis par la CMM, à titre de présidente du Conseil, pour un deuxième mandat de quatre ans qui arrivera à échéance le 9 novembre 2025.

Finalement, il importe de mentionner que les mandats de sept (7) administrateurs élus ont pris fin suivant le résultat des élections municipales du 7 novembre 2021, conformément à l'article 28 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*.

Son mandat

Le Conseil 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 la planification, 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 Conseil est responsable de promouvoir le succès à long terme d'exo.

Assiduité des membres aux séances du conseil d'administration d'exo en 2021

Membres	Assiduité Séances régulières	Assiduité Séances extraordinaires
Josée Bérubé	11/11	0/0 Aucune séance extraordinaire n'a été tenue pendant l'année 2021
Jean Bouchard *	4/9	
Chantal Brouillette	11/11	
Pierre Cardinal	10/11	
Manon Caron	11/11	
Marlene Cordato*	9/9	
Marie Elaine Farley	8/11	
Pierre Fortin	9/11	
Normand Grenier	10/11	
Diane Lavoie*	8/9	
Marc-André Plante*	9/9	
Suzanne Roy*	9/9	
Johanne Savard	11/11	
Donat Serres*	9/9	
Bruno Tremblay*	9/9	

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Composition des comités du conseil d'administration au 31 décembre 2021

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Membres indépendants

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

Membres élus

Marlene Cordato* (couronne nord)
Diane Lavoie* (couronne sud)

Comité d'audit

Membres indépendants

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

Membres élus

Normand Grenier (couronne nord)
Bruno Tremblay* (couronne sud)

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 qualité des services aux usagers

Membres indépendants

Pierre Cardinal (président du comité)
Chantal Brouillette
Johanne Savard

Membres élus

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

Comité couronne nord

Membres élus

Marc-André Plante* (président du comité)
Jean Bouchard*
Marlene Cordato*
Normand Grenier

Comité couronne sud

Membres élus

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

Comité ad hoc de suivi stratégique

Membres indépendants

Josée Bérubé
Manon Caron

Membres élus

Marc-André Plante*
Suzanne Roy*

*Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Assiduité des membres des comités du CA en 2021

Comité d'audit

Membres	Assiduité
Pierre Fortin	7/7
Chantal Brouillette	7/7
Marie Elaine Farley	5/7
Normand Grenier	7/7
Bruno Tremblay*	6/6

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Membres	Assiduité
Josée Bérubé	5/5
Manon Caron	5/5
Marie Elaine Farley	4/5
Diane Lavoie*	4/5
Marlene Cordato*	5/5

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Comité de suivi des projets

Membres	Assiduité
Manon Caron	5/5
Pierre Fortin	4/5
Pierre Cardinal	5/5
Suzanne Roy*	4/4
Marc-André Plante*	4/4

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Comité qualité des services aux usagers

Membres	Assiduité
Pierre Cardinal	5/5
Chantal Brouillette	5/5
Jean Bouchard*	1/4
Donat Serres*	4/4
Johanne Savard	4/5

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Comité couronne nord

Membres	Assiduité
Marc-André Plante*	2/2
Jean Bouchard*	0/2
Marlene Cordato*	2/2
Normand Grenier	2/2

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Comité couronne sud

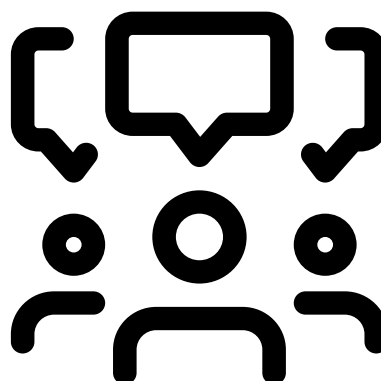
Membres	Assiduité
Diane Lavoie*	3/3
Suzanne Roy*	3/3
Donat Serres*	3/3
Bruno Tremblay*	3/3

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Comité ad hoc de suivi stratégique

Membres	Assiduité
Josée Bérubé	14/14
Manon Caron	14/14
Suzanne Roy*	13/14
Marc-André Plante*	13/14

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021



Les comités statutaires

Le Conseil d'administration (le « Conseil ») examine les dossiers soumis et les approuve sur recommandation des différents comités statutaires, en fonction de leur champ d'expertise. Les comités statutaires sont au nombre de six (6) :

- Le comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines (le « CGERH »)
- Le comité d'audit (le « CDA »)
- Le comité de suivi des projets (le « CSP »)
- Le comité sur la qualité des services aux usagers (le « Comité qualité »)
- Les deux comités couronnes nord et sud

Activités des comités statutaires en 2021

1 Comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines

Mandat

Le CGERH est responsable de conseiller et d'appuyer le Conseil en matière de gouvernance et d'éthique régissant la conduite des affaires d'exo. Il est également responsable de conseiller et d'appuyer le Conseil en matière de ressources humaines, afin qu'il puisse s'assurer d'une gestion efficace et efficiente des ressources humaines dont dispose exo.

Il soutient le Conseil 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 CGERH exerce un rôle-conseil quant à l'application et à l'interprétation du Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des officiers du Réseau de transport métropolitain et du Code d'éthique et de déontologie des employés du Réseau de transport métropolitain. Il exerce aussi un rôle de vigie des dossiers d'exo en matière d'éthique et de ressources humaines.

Activités

En 2021, le CGERH a présenté des recommandations au Conseil visant l'adoption ou la modification de plusieurs documents normatifs tels que :

1. Le Règlement n° 1 – Règlement intérieur;

2. Le Règlement n° 3 – Règlement relatif à la délégation d'autorité;
3. La Politique sur les ressources humaines;
4. La Directive sur la sécurité ferroviaire;
5. Les chartes des comités du Conseil.

Le CGERH a procédé au suivi du processus de renouvellement du mandat de la présidente du Conseil qui est venu à échéance en 2021. Il a également recommandé au Conseil la constitution du comité de surveillance des risques, en application des meilleures pratiques de saine gouvernance. De plus, le CGERH a suivi l'état de mobilisation des employés d'exo dans le contexte de la pandémie de la COVID-19.

Finalement, le CGERH a reporté l'évaluation du fonctionnement du Conseil pour l'année 2021 en 2022, et ce, afin d'assurer une évaluation efficiente et davantage représentative. En effet, suivant le résultat des élections municipales du 7 novembre 2021, les mandats de sept (7) administrateurs élus (soit près de 50 % de la composition du Conseil) ont pris fin, conformément à l'article 28 de la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*.

2 Comité d'audit

Mandat

Le CDA joue un rôle essentiel dans la gouvernance financière d'exo. Conformément à la *Loi sur le Réseau de transport métropolitain*, le CDA a pour mandat de veiller à la saine gouvernance financière d'exo et à la conformité des lois et règlements applicables en matière financière. Il s'intéresse principalement à l'intégrité de l'information financière, aux budgets, aux états financiers, aux mécanismes de contrôle interne, à la gestion des risques, à la gestion optimale des ressources financières d'exo ainsi qu'à la fonction d'audit interne et externe.

Activités

En 2021, le CDA a présenté des recommandations au Conseil visant l'adoption ou la modification de plusieurs documents normatifs tels que :

La Politique portant sur les rôles et les responsabilités de l'audit interne;

La Politique relative à la gestion des risques;

La Politique de gestion des actifs.

De plus, il a recommandé au Conseil l'approbation des états financiers vérifiés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020, du Programme des immobilisations 2022-2031, des prévisions budgétaires 2022 et du refinancement de la dette et des emprunts d'exo. Le CDA a également supervisé le travail des auditeurs externes et internes.

3 Comité de suivi des projets

Mandat

Le CSP est responsable de conseiller et d'appuyer le Conseil en matière de gestion de projets. Il est également responsable de conseiller et d'appuyer le Conseil en matière de gestion contractuelle afin qu'il puisse s'assurer du respect de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (la «LSTC») et qu'en tout temps, l'approvisionnement en biens et services d'exo soit conforme aux meilleures conditions du marché, le tout dans un cadre légal et réglementaire rigoureux visant, notamment, à assurer l'équité, l'intégrité, la transparence ainsi que la saine gestion des deniers publics.

Activités

En 2021, le CSP a présenté des recommandations au Conseil visant la modification du *Règlement n°5 – Règlement sur la gestion contractuelle* (le «Règlement 5»), pour faire suite aux nouvelles exigences édictées par la *Loi instaurant un nouveau régime d'aménagement dans les zones inondables des lacs et des cours d'eau*, octroyant temporairement aux municipalités des pouvoirs visant à répondre à certains besoins et modifiant diverses dispositions.

Le CSP a pris connaissance de la reddition de comptes annuelle ayant trait à la gestion contractuelle d'exo, conformément à la LSTC et au Règlement 5. Il a également procédé au suivi du portefeuille de projets d'exo en fonction des objectifs stratégiques et de la *Politique sur la gestion de projets*, ainsi que du sous-portefeuille de projets des technologies de l'information et des systèmes de transport intelligents («TI/STI»).

Finalement, et conjointement avec le CDA, le CSP a recommandé au Conseil l'adoption du Programme des immobilisations 2022-2031.

4 Comité sur la qualité des services aux usagers et les comités couronnes nord et sud

Mandat

Le Comité qualité est responsable d'appuyer le Conseil dans sa mission visant à s'assurer d'une offre de services de qualité à l'ensemble des usagers desservis 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, de soumettre ces orientations au Conseil pour approbation et ensuite, d'en assurer le suivi périodiquement.

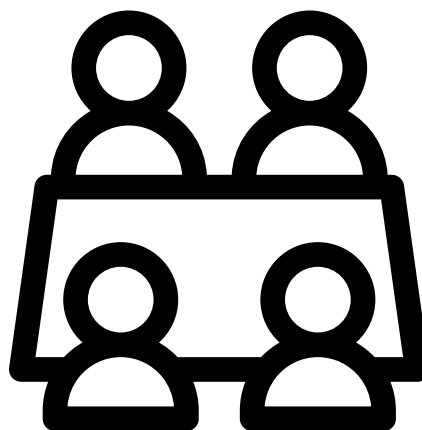
Les comités couronne nord et couronne sud sont responsables d'appuyer le Conseil afin qu'il s'assure qu'exo fournisse une prestation de services de transport en commun par autobus, par train et par transport adapté aux personnes à mobilité réduite qui tient compte des particularités des municipalités de la couronne nord et de la couronne sud. Ils ont notamment pour fonctions de formuler des recommandations au Conseil quant à la prestation de services rendus, incluant le plan de desserte, aux usagers de transport en commun sur le territoire des municipalités de la couronne nord et de la couronne sud.

Activités

Le Comité qualité et les comités couronnes nord et sud ont effectué les suivis 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 effectué le suivi des mesures mises en place quant à l'amélioration continue du modèle d'affaires en transport adapté, soit notamment, l'intégration des opérations des organismes à but non lucratif œuvrant en transport adapté, le déploiement du logiciel d'optimisation et de répartition des déplacements («HOD») et l'uniformisation des normes d'affaires.

Finalement, ils ont également analysé le projet de refonte des réseaux d'exo (Chambly-Richelieu-Carignan, Le Richelain et Roussillon), les diverses mesures d'atténuation en lien avec le projet du Réseau express métropolitain (le «REM»), l'avancement et les impacts de la refonte tarifaire de l'Autorité régionale de transport métropolitain et la démarche d'uniformisation de la signalétique pour le réseau d'autobus.



Les membres du CA

Les membres indépendants



Josée Bérubé, présidente, ASC
Administratrice de sociétés certifiée
Architecte-urbaniste et associée
de la firme Provencher Roy

Membre indépendante nommée par la Ville de Montréal le 10 novembre 2016 pour un mandat de cinq (5) ans. Le mandat a été renouvelé par la Ville de Montréal le 26 août 2021 pour un mandat de quatre (4) ans qui se terminera le 9 novembre 2025. Désignée présidente du conseil d'administration par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Josée Bérubé est architecte-urbaniste émérite et professionnelle accréditée LEED. Depuis 2015, elle pratique au sein de la firme Provencher Roy; elle est associée depuis 2017. Elle est administratrice de société certifiée. 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 également 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 a siégé plus de six ans 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

Membre indépendante nommée par la Ville de Laval le 1^{er} novembre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par la Ville de Laval le 3 novembre 2020 et se terminera le 2 novembre 2024.

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 sciences 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.



Marie Elaine Farley, Ad. E., IAS.A
Présidente et chef de la direction de la
Chambre de la sécurité financière

Membre indépendante nommée par la Ville de Montréal le 27 octobre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par la Ville de Montréal le 17 décembre 2020 et se terminera le 16 décembre 2024.

Membre du Barreau du Québec et administratrice de sociétés, Marie Elaine Farley dirige la Chambre de la sécurité financière, un organisme d'autoréglementation 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.

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.



Pierre Fortin, CPA, CA
Associé chez Raymond Chabot
Grant Thornton s.e.n.c.r.l.

Membre indépendant nommé par la Ville de Montréal le 27 octobre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par la Ville de Montréal le 17 décembre 2020 et se terminera le 16 décembre 2024.

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 trente 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.



Johanne Savard
Administratrice de l'Association
de la Vallée-du-Richelieu pour
la déficience intellectuelle – Trouble
du spectre de l'autisme

Membre indépendante nommée par la CMM, à titre de représentante des usagers du transport adapté le 10 novembre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par la CMM le 24 septembre 2020 et se terminera le 23 septembre 2024.

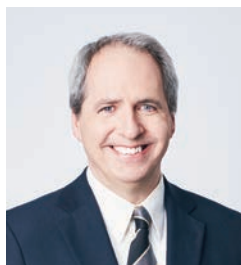
Johanne Savard a été directrice générale de l'Association de la Vallée-du-Richelieu pour la déficience intellectuelle – Trouble du spectre de l'autisme pendant 15 ans. Maintenant, administratrice de l'Association de la Vallée-du-Richelieu pour la déficience intellectuelle – Trouble du spectre de l'autisme, 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 un trouble du spectre de l'autisme). Elle siège aussi depuis plus de dix ans au comité d'admissibilité au transport adapté.



**Chantal Brouillette,
CPA, CA**

Nommée par l'agglomération de Longueuil le 21 mars 2019 pour un mandat de quatre (4) ans se terminant le 20 mars 2023.

Membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec, Chantal Brouillette est gestionnaire exécutive intérimaire et administratrice de sociétés. Elle cumule plus de trente 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. Impliquée dans la communauté, elle a siégé à plusieurs conseils d'administration, dont ceux de la Fondation du cégep du Vieux Montréal et de l'organisme de réinsertion sociale Le Boulot vers, en plus d'avoir été présidente régionale pour le Réseau des femmes d'affaires du Québec – RFAQ. Madame Brouillette est titulaire d'un B.A.A. de l'Université de Sherbrooke.



Pierre Cardinal
Président d'Axe Stratégies Commu-
nication inc. et ex-administrateur de
Transport 2000 Québec (maintenant
Trajectoire Québec)

Membre indépendant nommé par la CMM, à titre de représentant des usagers du transport collectif le 10 novembre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par la CMM le 24 septembre 2020 et se terminera le 23 septembre 2024.

Pierre Cardinal est président d'Axe Stratégies Communication inc., une firme-conseil en planification stratégique. Fort d'un parcours de 30 ans, en communication et en planification stratégique, il a acquis une vaste expérience auprès du secteur privé, des organismes publics et du milieu municipal. 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.

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 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par les municipalités de la couronne nord le 22 octobre 2020 et a pris fin suivant les résultats des élections municipales du 7 novembre 2021 conformément à l'article 28 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

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 était président de la Commission de l'aménagement et des transports de l'UMQ. De plus, il présidait 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), et était membre substitut du comité consultatif agricole de la CMM; il était 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 était urbaniste de formation.

Jean Bouchard est décédé en décembre 2021. Nos hommages à cet homme engagé.



Marc-André Plante
Maire de la Ville de Terrebonne

Nommé par les municipalités de la couronne nord le 24 janvier 2018 pour un mandat de quatre (4) ans qui a pris fin suivant les résultats des élections municipales du 7 novembre 2021 conformément à l'article 28 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Maire de la Ville de Terrebonne de 2017 à 2021 et préfet suppléant de la MRC Les Moulins, Marc-André Plante fut directeur général du Carrefour action municipale et famille. Il a étudié 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 a été membre de la Commission du logement social à la CMM et du conseil d'administration de l'UMQ. Il a également siégé au comité exécutif de l'UMQ.



Normand Grenier
Maire de la Ville de Charlemagne

Nommé par les municipalités de la couronne nord le 9 novembre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par les municipalités de la couronne nord le 22 octobre 2020 et se terminera le 21 octobre 2024.

Maire de Charlemagne depuis 2002, Normand Grenier a été conseiller municipal de 1994 à 1998. Il est membre du conseil d'administration de l'UMQ pour la région de Lanaudière (14), représentant à la Table des municipalités riveraines du Saint-Laurent et à la Table de la sécurité publique de l'UMQ. Il est également président-directeur général de la compagnie Plancher Grenier enr. depuis 1984.



Marlene Cordato
Mairesse de la Ville de Boisbriand

Nommée par les municipalités de la couronne nord le 29 janvier 2020 pour un mandat de quatre (4) ans qui a pris fin suivant les résultats des élections municipales du 7 novembre 2021 conformément à l'article 28 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Mairesse de Boisbriand de 2009 à 2021, Marlene Cordato a été conseillère municipale de 2002 à 2009. Elle a occupé plusieurs fonctions au sein de la MRC Thérèse-De Blainville, dont celles de présidente du Comité des mesures d'urgence et du Comité de sécurité incendie, de représentante déléguée à la Table régionale de l'énergie, à la Table des I.C.I., au Bureau des délégués pour les cours d'eau et au Comité consultatif agricole. Elle a été membre déléguée de la Régie intermunicipale de police Thérèse-De Blainville, après en avoir assuré la présidence jusqu'en décembre 2019. Madame Cordato a aussi été vice-présidente de la Commission du développement économique, des équipements métropolitains et des finances de la CMM, représentante de la MRC à la CMM et représentante de la couronne nord au conseil d'administration de Montréal International. Elle comptait aussi plusieurs années au conseil d'administration du CIT Laurentides.

Les membres élus représentant la couronne sud



Suzanne Roy
Mairesse de la Ville de Sainte-Julie

Nommée par les municipalités de la couronne sud le 25 octobre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par les municipalités de la couronne sud le 20 octobre 2020 et a pris fin suivant les résultats des élections municipales du 7 novembre 2021 conformément à l'article 28 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

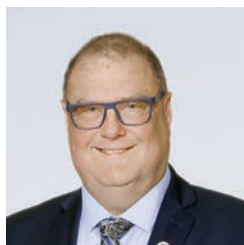
Mairesse de la Ville de Sainte-Julie de 2005 à 2021, Suzanne Roy a été préfète de la MRC de Marguerite-d'Youville et également conseillère municipale de 1996 à 2005. Elle fut présidente de l'UMQ, membre de la Commission de l'aménagement de la CMM et de la Commission de l'aménagement et des transports de l'UMQ ainsi que présidente du Comité sur les changements climatiques de l'UMQ, elle a siégé 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 était porte-parole de la coalition pour la fluidité durable de l'autoroute 30.



Diane Lavoie
Mairesse de la Ville de Belœil

Nommée par les municipalités de la couronne sud le 25 octobre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par les municipalités de la couronne sud le 20 octobre 2020 et a pris fin suivant les résultats des élections municipales du 7 novembre 2021 conformément à l'article 28 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

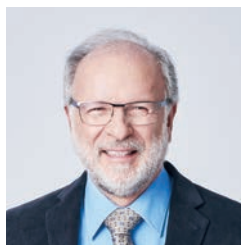
Mairesse de Belœil de 2009 à 2021, Diane Lavoie a été préfète de la MRC de la Vallée-du-Richelieu, et également conseillère municipale de 2003 à 2009. Diplômée du Cégep du Vieux Montréal en technique de l'architecture, elle a œuvré quelques années dans une firme d'architecture à Montréal. Ex-présidente du CITVR et de l'AQTIM, elle a été membre du comité exécutif de l'UMQ et de la Régie intermunicipale de police Richelieu–Saint-Laurent. Elle a siégé à différents comités, notamment à la SEMECS et au comité du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC).



Donat Serres
Maire de la Ville de La Prairie

Nommé par les municipalités de la couronne sud le 25 octobre 2016 pour un mandat de quatre (4) ans. Le mandat a été renouvelé par les municipalités de la couronne sud le 20 octobre 2020 et a pris fin suivant les résultats des élections municipales du 7 novembre 2021 conformément à l'article 28 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Maire de La Prairie de 2014 à 2021, Donat Serres a été conseiller municipal de 2005 à 2014. Ex-président du CIT Le Richelain, il a été 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 a siégé 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 pour un mandat de quatre (4) ans qui a pris fin suivant les résultats des élections municipales du 7 novembre 2021 conformément à l'article 28 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

Maire de Beauharnois de 2017 à 2021, Bruno Tremblay a été conseiller municipal de 2005 à 2013. Il a été président du Centre local de développement Beauharnois-Salaberry, administrateur du conseil d'administration pour Tourisme Montérégie, membre du conseil d'administration de la Régie intermunicipale de valorisation des matières organiques de Beauharnois-Salaberry et de Roussillon (RIVMO), président de la Régie intermunicipale Sports et loisirs Beau-Château, membre du comité maritime et de la Commission de formation de l'UMQ, membre aux comités suivants de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) : comité plénier, Caucus régional du Québec, Réseau des municipalités francophones, Comité permanent des questions environnementales et développement durable et Comité permanent des infrastructures municipales et politiques des transports. Auparavant, il a été conseiller syndical et a exercé la profession de technologue en automatisme chez Hydro-Québec.

Rémunération des administrateurs du conseil d'administration en 2021

Nom	Salaire	Jetons	Total (\$)
Josée Bérubé	30 000 \$	19 500 \$	49 500 \$
Jean Bouchard*	8 663 \$	2 000 \$	10 663 \$
Chantal Brouillette	10 000 \$	12 500 \$	22 500 \$
Pierre Cardinal	13 000 \$	11 250 \$	24 250 \$
Manon Caron	20 000 \$	15 000 \$	35 000 \$
Marlene Cordato*	8 746 \$	8 500 \$	17 246 \$
Marie Elaine Farley	10 000 \$	8 500 \$	18 500 \$
Pierre Fortin	13 000 \$	10 000 \$	23 000 \$
Normand Grenier	10 000 \$	11 000 \$	21 000 \$
Diane Lavoie*	8 746 \$	8 000 \$	16 746 \$
Marc-André Plante*	13 000 \$	11 750 \$	23 121 \$
Suzanne Roy*	11 371 \$	12 250 \$	23 621 \$
Johanne Savard	10 000 \$	8 500 \$	18 500 \$
Donat Serres*	8 663 \$	7 000 \$	15 663 \$
Bruno Tremblay*	8 774 \$	9 000 \$	17 774 \$

* Membre dont le mandat a pris fin en novembre 2021

Renseignements sur la rémunération des membres du conseil d'administration

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

Rémunération forfaitaire annuelle

Suivant le barème établi par la Communauté métropolitaine de Montréal, chaque administrateur reçoit les sommes suivantes 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 – Règlement 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 d'un comité du conseil d'administration dont il est membre, comportant quorum, et à laquelle il assiste, en personne ou par tout autre moyen technologique. Dans le cas d'une séance de courte durée, le montant du jeton de présence est réduit à deux cent cinquante dollars (250 \$) par séance du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration.

Rémunération des cinq dirigeants les mieux rémunérés en 2021*

Nom	Titre d'emploi	Total
Sylvain Yelle	Directeur général	303 326,57 \$
Marc Rousseau	Directeur exécutif – Exploitation	256 140,13 \$
Lana Fiset	Secrétaire générale et directrice exécutive – Gouvernance et affaires juridiques	253 945,18 \$
Alain Parenteau	Directeur exécutif et trésorier – Finances, trésorerie et immobilier	244 752,86 \$
Marie Hélène Cloutier	Directrice exécutive - Expérience client**	234 500,50 \$

* Ce tableau présente la rémunération annuelle, incluant les avantages imposables d'assurances collectives payés par l'employeur et la contribution employeur au régime de retraite, pour chacun des cinq dirigeants les mieux rémunérés d'exo en 2021.

** Arrivée en octobre 2021

Montant des honoraires payés aux vérificateurs externes en 2021

Montant total : 190 208,90 \$

SECTION 5

États financiers

De l'exercice clos le 31 décembre 2021

Table des matières

État des résultats et de l'excédent cumulé	64
État de la situation financière	65
État de la variation de la dette nette	66
État des flux de trésorerie	67
Notes complémentaires aux états financiers	68

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 aux 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 12 avril 2022

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 2021 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 terminé 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 2021, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers* du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'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.

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

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

Rapport de l'auditeur indépendant

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 relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'entité ou de cesser son activité ou si aucune solution réaliste ne s'offre à elle.

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 états financiers

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

Rapport de l'auditeur indépendant

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'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 événements 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 états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'entité à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous 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./LLP¹

Montréal (Québec)
Le 12 avril 2022

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

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

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

	Budget 2021	2021	2020
REVENUS			
Exploitation			
Rémunération provenant de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	400 656	376 722	399 776
Délégations auprès d'OPTC	-	-	372
Autres (publicité, revenus commerciaux, intérêts)	7 715	8 026	11 478
	408 371	384 748	411 626
Immobilisations			
Rémunération provenant de l'ARTM	37 916	37 916	37 939
Subventions gouvernementales, portion relative aux coûts admissibles [note 5]	159 738	63 605	53 061
Subventions gouvernementales, portion relative aux intérêts et aux frais de financement [note 5]	34 202	29 167	31 723
	231 856	130 688	122 723
TOTAL DES REVENUS	640 227	515 436	534 349
CHARGES			
Exploitation			
Contrat d'exploitation	239 982	243 162	239 343
Salaires et avantages sociaux	61 133	55 935	55 564
Entretien de la flotte et des équipements	44 325	44 705	54 874
Services professionnels	18 022	20 104	18 530
Autres dépenses d'exploitation	34 481	13 374	27 351
Énergie	11 028	11 840	8 847
Frais immobiliers et assurances	10 081	8 927	8 954
Réserve corporative	2 000	-	-
Plan d'action pour l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des trains (PAFP)	-	-	(248)
	421 052	398 047	413 215
Immobilisations			
Amortissement [note 9]	94 107	94 357	93 803
Intérêts et frais de financement	49 242	47 760	51 322
Frais d'études de faisabilité	-	3 908	2 633
Perte sur cession d'actif	-	404	6 020
Autres	-	90	343
	143 349	146 519	154 121
TOTAL DES CHARGES	564 401	544 566	567 336
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	75 826	(29 130)	(32 987)
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE		1 408 462	1 441 449
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE		1 379 332	1 408 462

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre
[en milliers de dollars]

	2021	2020
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 605	952
Créances [note 4]	31 928	38 964
Subventions à recevoir [note 5]	1 154 526	1 187 644
	1 204 059	1 227 560
PASSIFS		
Emprunt à court terme [note 6]	-	2 360
Fournisseurs et frais courus [note 7]	101 212	77 830
Obligation découlant de contrats de location-acquisition [note 8]	1 058	2 424
Passif au titre de sites contaminés	2 563	2 730
Dette à long terme [note 8]	1 458 960	1 502 171
Subventions reportées	3 175	2 664
	1 566 968	1 590 179
DETTE NETTE	(362 909)	(362 619)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Charges payées d'avance	5 857	5 607
Pièces de rechange des trains (stocks)	14 584	11 396
Immobilisations corporelles [note 9]	1 721 800	1 754 078
	1 742 241	1 771 081
EXCÉDENT CUMULÉ	1 379 332	1 408 462

Obligations contractuelles [note 13]

Droits contractuels [note 14]

Éventualités [note 15]

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 2021	2021	2020
Excédent (Déficit) de l'exercice	75 826	(29 130)	(32 987)
Variation des immobilisations corporelles :			
Acquisitions	(243 835)	(62 488)	(101 498)
Produit sur cession d'actif	-	5	-
Amortissement	94 107	94 357	93 803
Radiation d'actif	-	409	689
Perte / (Gain) sur cession d'actif	-	(5)	6 020
	(149 728)	32 278	(986)
Variation des pièces de rechange des trains	-	(3 188)	2 406
Variation des charges payées d'avance	-	(250)	5 463
	-	(3 438)	7 869
VARIATION DE LA DETTE NETTE	(73 902)	(290)	(26 104)
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	-	(362 619)	(336 515)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	-	(362 909)	(362 619)

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]

	2021	2020
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Déficit de l'exercice	(29 130)	(32 987)
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Amortissement des immobilisations corporelles	94 357	93 803
Amortissement des frais d'émission reportés	1 274	1 792
Radiation d'actif	409	689
Perte / (Gain) sur cession d'actif	(5)	6 020
	66 905	69 317
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement [note 10]	69 727	92 512
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	136 632	161 829
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(71 773)	(116 955)
Produit sur cession d'actif	5	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(71 768)	(116 955)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Variation de l'emprunt à court terme	(2 360)	2 360
Augmentation de la dette à long terme	64 541	24 467
Remboursement de la dette à long terme	(109 026)	(106 736)
Remboursement de l'obligation découlant de contrats de location-acquisition	(1 366)	(729)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(48 211)	(80 638)
(DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE	16 653	(35 764)
TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	952	36 716
TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	17 605	952

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 2021

(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 2021

(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 pour laquelle 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 2021

(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	10-80 ans
Bâtiments	7-75 ans
Infrastructures	10-80 ans
Équipements	Variable
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 2021

(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 2 804 [2 551 au 31 décembre 2020].

4. CRÉANCES

	2021	2020
ARTM	16 788	23 462
Taxes à recevoir	10 177	7 588
À recevoir – règlement de litige	1 991	2 560
Perception de recettes des usagers pour le compte de l'ARTM	1 268	1 368
À recevoir des municipalités	415	1 014
Organismes publics de transport en commun (OPTC)	415	1 298
Organismes de transport adapté (OTA)	318	753
Autres comptes clients	556	921
	31 928	38 964

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(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
Aux immobilisations :				
PAGTCP – Capital ^(a)	1 075 902	42 582	(83 217)	1 035 267
PAGTCP – Intérêts ^(a)	7 011	29 167	(29 582)	6 596
PAFFITC ^(b)	18 997	993	(1 368)	18 622
SOFIL ^(c)	1 251	13 784	(8 302)	6 733
Décret pour l'autorisation d'une subvention – Réalisation du prolongement de la ligne Mascouche ^(d)	30 700	5 017	-	35 717
	1 133 861	91 543	(122 469)	1 102 935

Subventions à recevoir provenant du gouvernement fédéral

	Solde d'ouverture	Augmentation	Encaissement	Solde de clôture
Aux immobilisations :				
PAFFITC ^(b)	10 283	1 229	(3 421)	8 091
PPP Canada ^(e)	43 500	-	-	43 500
	53 783	1 229	(3 421)	51 591
Total	1 187 644	92 772	(125 890)	1 154 526

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) En vertu du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), 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 85 %.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

- (d) Le décret du MTQ daté du 11 août 2021 a ajusté le montant maximal de la subvention de 30 700 à 36 549 pour la réalisation de travaux d'amélioration dans le cadre du prolongement de la ligne Mascouche. Ces travaux permettent de maintenir le service de cette ligne jusqu'à la Gare Centrale de Montréal comme mesure d'atténuation liée aux travaux du projet du Réseau express métropolitain.
- (e) 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.

6. EMPRUNT 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 898 361 [979 016 au 31 décembre 2020].

De ce montant, le RTM dispose des facilités de crédit, non garanties, 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 pouvant être utilisé 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.
- 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 pouvant être utilisé selon les modalités suivantes :
 - Avances à taux variables au taux de base canadien de 1,15 % de la Banque Nationale du Canada, remboursable en tout temps, sans pénalité;
 - Avances à taux fixe (billet-grille) au taux CDOR majoré de 0,75 % (terme de 7 à 364 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Au 31 décembre 2021, le RTM n'avait aucun emprunt temporaire [2 360 au 31 décembre 2020]. Au courant de l'exercice 2021, le RTM a conservé sa marge de crédit de 100 000 et a maintenu la suspension de la facilité de crédit de 150 000. Des frais de 0,05 % l'an sont payés sur la portion non utilisée du crédit.

7. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2021	2020
Fournisseurs	53 540	32 227
Frais courus	33 811	32 900
Intérêts courus sur la dette à long terme	7 942	8 390
Provision pour réclamations [note 15]	5 433	3 770
Autres	486	543
	101 212	77 830

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(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	2021	2020
2005	5,261 %	2025	3 044	3 817
2010	4,925 %	2029	45 444	49 979
2011	3,433 % à 4,323 %	2023 à 2024	13 434	69 315
2012	2,911 % à 3,494 %	2022 à 2043	115 784	128 673
2013	3,070 % à 3,654 %	2023 à 2045	360 253	382 232
2014	2,904 % à 3,325 %	2024	67 493	73 209
2015	2,018 % à 3,489 %	2022 à 2048	140 079	150 457
2016	1,972 % à 3,245 %	2026 à 2036	54 204	59 084
2017	1,889 % à 2,886 %	2022 à 2036	70 593	78 704
2018	2,553 % à 3,15 %	2023 à 2038	202 141	218 132
2019	2,093 % à 2,536 %	2024 à 2039	93 793	102 631
2020	1,363 % à 2,098 %	2025 à 2050	38 846	42 461
2021	1,285 % à 2,615 %	2026 à 2041	113 002	-
			1 318 110	1 358 694
Moins : Frais d'émission de la dette à long terme reportés			15 387	16 661
			1 302 723	1 342 033
Dette à long terme, relative à l'entente de partenariat public-privé, avec taux d'intérêt à 3,155 % – Échéance en mars 2048			153 222	156 950
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 9,65 % – Échéance en novembre 2031			3 015	3 188
			1 458 960	1 502 171

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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

	RTM		Assumés MTQ		Dettes totale	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2022	54 099	11 450	152 115	27 051	206 214	38 501
2023	29 031	9 819	248 409	22 557	277 440	32 376
2024	17 956	9 171	117 554	15 106	135 510	24 277
2025	26 152	8 639	124 200	11 633	150 352	20 272
2026	43 215	7 899	54 526	8 342	97 741	16 241
2027 et suivantes	194 562	60 777	256 291	32 328	450 853	93 105
	365 015	107 755	953 095	117 017	1 318 110	224 772

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

	Capital	Intérêts	Total
2022	3 848	4 779	8 627
2023	3 971	4 656	8 627
2024	4 098	4 529	8 627
2025	4 229	4 397	8 626
2026	4 364	4 262	8 626
2027 et suivantes	132 712	49 164	181 876
	153 222	71 787	225 009

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

	Capital	Intérêts	Total
2022	191	282	473
2023	210	263	473
2024	231	242	473
2025	255	219	474
2026	280	193	473
2027 et suivantes	1 848	480	2 328
	3 015	1 679	4 694

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	2021	2020
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 7,80 % – Échéance en mars 2025	609	730
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 2,88 % – Échéance en février 2022	8	100
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 2,58 % – Échéance en décembre 2022	441	871
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, avec taux d'intérêt de 3,50 % – Échéance en mai 2021	-	723
	1 058	2 424

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

	Capital	Intérêts	Total
2022	579	54	633
2023	140	37	177
2024	151	27	178
2025	161	15	176
2026	27	2	29
2027 et suivantes	-	-	-
	1 058	135	1 193

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coût	Solde au 31 décembre 2020	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde au 31 décembre 2021
Structure ferroviaire	578 273	3 032	-	581 305
Bâtiments	393 221	15 278	-	408 499
Infrastructures	331 759	13 629	-	345 388
Équipements	67 588	53	(84)	67 557
Matériel roulant ferroviaire	802 383	-	-	802 383
Pièces de rechange capitalisées	17 571	53	-	17 624
Informatique et téléphonie	106 422	1 599	-	108 021
Terrains	149 122	-	-	149 122
Location-acquisition	5 264	(994)	-	4 270
Immobilisations en cours	124 047	29 838	(409)	153 476
	2 575 650	62 488	(493)	2 637 645

Amortissement cumulé	Solde au 31 décembre 2020	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde au 31 décembre 2021
Structure ferroviaire	82 640	14 049	-	96 689
Bâtiments	60 293	13 092	-	76 385
Infrastructures	143 018	14 831	-	157 849
Équipements	43 956	5 579	(84)	49 451
Matériel roulant ferroviaire	428 839	34 025	-	462 864
Pièces de rechange capitalisées	2 524	713	-	3 237
Informatique et téléphonie	58 354	11 521	-	69 875
Terrains	-	-	-	-
Location-acquisition	1 948	547	-	2 495
Immobilisations en cours	-	-	-	-
	821 572	94 357	(84)	915 845

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Valeur comptable nette	2021	2020
Structure ferroviaire	484 616	495 633
Bâtiments	335 114	332 928
Infrastructures	187 539	188 741
Équipements	18 106	23 632
Matériel roulant ferroviaire	339 519	373 544
Pièces de rechange capitalisées	14 387	15 047
Informatique et téléphonie	38 146	48 068
Terrains	149 122	149 122
Location-acquisition	1 775	3 316
Immobilisations en cours	153 476	124 047
	1 721 800	1 754 078

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 94 357 [93 803 au 31 décembre 2020]. Cette charge est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et dans les frais courus représentent 4 253 [13 538 au 31 décembre 2020].

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

	2021	2020
Créances	7 036	5 944
Subventions à recevoir	33 118	68 629
Fournisseurs et frais courus	32 667	9 367
Passif au titre de sites contaminés	(167)	-
Subventions reportées	511	703
Charges payées d'avance	(250)	5 463
Pièces de rechange des trains (stocks)	(3 188)	2 406
	69 727	92 512

	2021	2020
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	133	-
Intérêts payés sur la dette à long terme	46 036	49 022
	46 169	49 022

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(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 2021, 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 619 et 283 au 31 décembre 2021 [1 091 et 1 068 au 31 décembre 2020].

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, année 2022	0,6484 CAD/litre	5 600 000 litres
Huile à chauffage, années 2022 et 2023	0,4482 CAD/litre	11 200 000 litres
Huile à chauffage, années 2022, 2023 et 2024	0,7650 CAD/litre	22 400 000 litres

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

13. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

BAUX À LONG TERME

Le RTM s'est engagé à verser une somme de 37 291 pour des locaux, en vertu de baux à long terme qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Au 31 décembre 2021, les paiements minimums exigibles s'élèvent à 4 957 pour 2022, à 4 753 pour 2023, à 4 636 pour 2024, à 3 922 pour 2025 et à 19 023 pour les années subséquentes à 2025.

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 2021, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 149 090. Les versements prévus sont de 32 610 en 2022, de 33 441 en 2023, de 34 303 en 2024, de 27 728 en 2025 et de 21 008 pour les années subséquentes à 2025.

CONTRATS MAJEURS D'ENTRETIEN D'IMMOBILISATIONS ET D'OPÉRATION DES TRAINS

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 2021, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 149 090. Les versements prévus sont de 32 610 en 2022, de 33 441 en 2023, de 34 303 en 2024, de 27 728 en 2025 et de 21 008 pour les années subséquentes à 2025.

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 2028. Au 31 décembre 2021, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces ententes s'élève à 285 200. Les versements prévus sont de 154 313 en 2022, de 30 660 en 2023, de 20 053 en 2024, de 20 048 en 2025 et de 60 126 pour les années subséquentes à 2025.

Le MTQ subventionne, en partie, ces investissements en immobilisations en vertu du PAGTCP, du PAFFITC et de la SOFIL en fonction des dépenses admissibles. Les dépenses admissibles feront l'objet de subvention de 75 %, de 100 % et de 85 % pour un montant total de 82 248 dont 79 939 en 2022, 2 305 en 2023 et 4 en 2024.

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 2031. Au 31 décembre 2021, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces contrats s'élève à 842 677. Les versements prévus estimés en fonction des heures de service sont de 216 319 en 2022, de 131 841 en 2023, de 99 513 en 2024, de 88 329 en 2025 et de 306 675 pour les années subséquentes à 2025.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(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 2032. Au 31 décembre 2021, le solde de l'engagement du RTM relativement à ces autres contrats s'élève à 190 207. Les versements prévus sont de 114 404 en 2022, de 37 341 en 2023, de 14 987 en 2024, de 7 523 en 2025 et de 15 952 pour les années subséquentes à 2025.

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 2021, le solde de droit contractuel relativement à ces autres revenus s'élève à 8 667. L'échéancier des droits contractuels est de 1 418 en 2022, de 806 en 2023, de 724 en 2024, de 657 en 2025 et de 5 062 pour les années subséquentes à 2025.

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 27 365 [30 192 au 31 décembre 2020] et la direction a enregistré dans le regroupement de fournisseurs et frais courus un montant de 5 433 [3 770 au 31 décembre 2020] 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2021

(Les montants sont en milliers de dollars.)

16. CHIFFRES COMPARATIFS

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

17. INCERTITUDE RELIÉE À LA COVID-19

Depuis mars 2020, la pandémie de COVID-19 a entraîné des mesures d'urgence à l'échelle mondiale pour lutter contre la propagation du virus. Au nombre de ces mesures, notons les périodes de confinement, de fermeture d'activités et de directives encourageant le télétravail, qui ont provoqué l'interruption des activités des entreprises à l'échelle mondiale. En raison de cette pandémie, le niveau d'achalandage des services de transport collectif a connu une baisse marquée. Ceci a eu comme conséquence de créer un manque à gagner tarifaire pour la grande région métropolitaine.

Cependant, le Gouvernement du Québec, avec la participation du Gouvernement fédéral, a reconnu la nécessité du transport collectif en octroyant des subventions aux organismes de transport collectif admissibles de la province dans le cadre du *Programme d'aide d'urgence au transport collectif (PAUTC)*. L'ARTM étant le bénéficiaire de ce programme, le RTM n'est pas en mesure de déterminer, dans la rémunération provenant de l'ARTM, la portion qui lui est attribuable pour l'exercice 2021.

Au 31 décembre 2021, il est difficile d'estimer avec certitude la durée ou les répercussions de la situation, y compris son incidence sur les résultats financiers au cours des prochains exercices.



ANNEXE

Code d'éthique et de déontologie des membres du CA

Réseau de transport métropolitain

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

**CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

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*.

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.

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

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;

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

- 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

**CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

- 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 Divulgateion

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.

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

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 commandes.

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.

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

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.

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

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.

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN



Josée Bérubé
Présidente du Conseil



Lana Fiset
Secrétaire générale

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

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 :

**CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

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

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

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.

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES OFFICIERS
DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

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

