



## PROCÈS-VERBAL

#5 de l'assemblée publique du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal, tenue au siège social de la Société, à la salle 8200, le **MERCREDI 3 AVRIL 2024** à 17 h 30.

### SONT PRÉSENTS :

Monsieur Éric Alan Caldwell, président du conseil d'administration

Madame Laurence Parent, vice-présidente du conseil d'administration

Monsieur Alan DeSousa, membre du conseil d'administration

Madame Marie-Claude Baril, membre du conseil d'administration

Monsieur Alex Bottausci, membre du conseil d'administration

Madame Catherine Morency, membre du conseil d'administration

Monsieur Sylvain Ouellet, membre du conseil d'administration

Monsieur Sylvain Le May, membre du conseil d'administration

Madame Suzanne Lareau, membre du conseil d'administration

Le président du conseil d'administration et président de l'assemblée, monsieur Éric Alan Caldwell, présente tous les membres du conseil d'administration qui assistent à la présente assemblée, ainsi que madame Marie-Claude Léonard, directrice générale et madame Nicole N. Barezi, secrétaire corporative. Les membres du conseil d'administration excusent l'absence de madame Claudia Lacroix Perron à cette assemblée. Le président déclare l'assemblée ouverte et régulièrement convoquée.

À 17 h 36, l'assemblée débute.

### OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE

Présidée par le président du conseil d'administration.

Conformément à l'article 32 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ c. S-30.01) suit une période de questions au cours de laquelle 8 (huit) intervenants s'adressent aux membres du conseil d'administration, période qui débute à 17 h 49.

À 18 h 30, le président du conseil d'administration déclare la période de questions close.

La liste des intervenants ayant posé des questions ainsi que le sujet de leur intervention apparaissent à l'annexe A jointe au procès-verbal.

La directrice générale fait, au conseil d'administration, les recommandations telles qu'énoncées dans tous et chacun des documents « *Recommandation au conseil d'administration* » déposés ce jour au conseil.

Le président appelle l'article 1 de l'ordre du jour.

CA-2024-035 ADOPTER L'ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 3 AVRIL 2024

PROPOSÉ par monsieur Alex Bottausci  
APPUYÉ par monsieur Sylvain Le May

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'adopter l'**ORDRE DU JOUR** de la présente assemblée du conseil d'administration de la Société.

CA-2024-036 APPROUVER LES PROCÈS-VERBAUX DE L'ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE TENUE LE 23 FÉVRIER 2024 ET DE L'ASSEMBLÉE ORDINAIRE TENUE LE 13 MARS 2024 DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

PROPOSÉ par madame Suzanne Lareau  
APPUYÉ par madame Laurence Parent

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU de considérer comme lu et de ratifier les **PROCÈS-VERBAUX** de l'assemblée extraordinaire tenue le 23 février 2024 et de l'assemblée ordinaire tenue le 13 mars 2024 du conseil d'administration de la Société.

CA-2024-037 ADJUGER UN CONTRAT  
MICHEL GUIMONT ENTREPRENEUR ÉLECTRICIEN LTÉE  
SERVICES D'INTERVENTION POUR SIGNALISATION DES VOIES RÉSERVÉES POUR  
BUS  
6000028713

VU le rapport de la directrice exécutive – Planification, livraison du service et expérience client

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Catherine Morency  
APPUYÉ par madame Suzanne Lareau

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU 1° d'adjuger à **MICHEL GUIMONT ENTREPRENEUR ÉLECTRICIEN LTÉE**, un contrat de services d'intervention pour signalisation des voies réservées pour bus, au montant forfaitaire de **689 303,64 \$**, plus les taxes de **103 223,22 \$**;

2° d'autoriser une réserve pour contingences, tel que spécifié en annexe, laquelle demeure confidentielle jusqu'à la fin du contrat.

le tout pour un montant maximum pour la Société de **792 526,86 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions mentionnés dans la demande de soumissions et dans la soumission produite par l'adjudicataire (6000028713).

	IMPUTATION 1	IMPUTATION 2
Centres	36000	93302
Compte	553390	553390
<b>Montants</b>	<b>689 850 \$</b>	<b>102 677 \$</b>

CA-2024-038 OCTROYER UN CONTRAT DE SERVICES DE PARAMÉDICS POUR DESSERVIR  
DIFFÉRENTES STATIONS DE MÉTRO DÉSIGNÉES ET AUTORISER UNE RÉSERVE POUR  
CONTINGENCES  
CORPORATION D'URGENCES-SANTÉ  
6000029659

VU le rapport de la directrice exécutive – Planification, livraison du service et expérience client

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Alex Bottausci  
APPUYÉ par madame Suzanne Lareau

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU 1° d'octroyer à **CORPORATION D'URGENCES-SANTÉ** un contrat de services de paramédics pour desservir différentes stations de métro désignées afin de répondre aux personnes présentes nécessitant des services préhospitaliers d'urgence, pour la période du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 31 mars 2029, pour un montant de **713 195,86 \$**, plus les taxes de **106 801,08 \$**;

2° d'autoriser une réserve pour contingences, tel que spécifié en annexe, laquelle demeure confidentielle jusqu'à la fin du contrat;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **819 996,93 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions de l'entente intitulée « Services de paramédics aux stations de métro désignées » (6000029659).

	<b>IMPUTATION</b>
Centre	67000
Compte	551320

CA-2024-039 MODIFIER LES ZONES DE DESSERTE DE TROIS (3) DESSERTES DE TAXI COLLECTIF DEV2024-01

VU le rapport de la directrice exécutive – Planification, livraison du service et expérience client

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Alex Bottausci  
APPUYÉ par madame Suzanne Lareau

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU de modifier les zones de desserte de trois (3) dessertes de taxi collectif de la façon suivante :

- Élargir la zone couverte par la desserte de Côte-Vertu Ouest jusqu'à la station REM Montpellier;
- Élargir la zone couverte par la desserte de Senneville jusqu'à la station REM Anse-à-l'Orme;
- Élargir la zone couverte par la desserte de Sainte-Anne-de-Bellevue jusqu'à la station REM Anse-à-l'Orme.

Ces modifications pourraient apporter une augmentation d'achalandage estimée à 5 000 courses par année.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

De nouveaux contrats de service seront signés au courant de l'été. Les modifications entreront en vigueur avec le début de ces nouveaux contrats, dans les quinze jours suivant la publication dans un journal diffusé dans le territoire de la Société.

Il sera ainsi possible d'ajouter un arrêt d'ancrage aux stations identifiées en cours de contrat, au moment de la mise en service du REM.

CA-2024-040 APPROUVER LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS, LE RAPPORT CONSOLIDÉ PRÉPARÉ POUR LE MAMH ET L'AFFECTATION DES INTÉRÊTS GÉNÉRÉS PAR LE FONDS D'IMMOBILISATIONS

VU le rapport de la directrice exécutive – Finances, approvisionnement, affaires juridiques, normes et conformité et trésorerie

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale et celle du comité d'Audit et des Finances

PROPOSÉ monsieur Alan DeSousa  
APPUYÉ monsieur Sylvain Ouellet

ET UNANIMEMENT

Il est

- RÉSOLU
- 1° d'approuver les états financiers consolidés et le rapport consolidé préparé pour le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) sur leur formulaire prescrit incluant le rapport des auditeurs indépendants, ainsi que l'attestation de la trésorière pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023, tel que recommandé par le Comité d'audit et des finances;
  - 2° d'approuver l'affectation au fonds d'immobilisations des intérêts générés par les surplus cumulés au fonds d'immobilisations depuis 2018 totalisant 1 748 112 \$ pour l'année 2023.

	<b>IMPUTATION</b>
Compte	311501

CA-2024-041 ADOPTER LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2030

VU le rapport du directeur général adjoint – Stratégies, relations partenaires et communications

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Alan DeSousa  
APPUYÉ par monsieur Sylvain Ouellet

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'adopter le Plan de développement durable 2030 joint à la recommandation.

CA-2024-042 AUTORISER LA MISE EN RANCART DE 155 BUS URBAINS EN 2024

VU le rapport de la directrice exécutive – Planification et entretien

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Alan DeSousa  
APPUYÉ par monsieur Sylvain Ouellet

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'autoriser la direction exécutive Planification Entretien à procéder à la mise au rancart en 2024 de cent cinquante-cinq (155) bus urbains, pour ces bus :

- dont l'âge moyen au 31 décembre 2024 devra être supérieur ou égal à l'âge prescrit par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour la mise au rancart des autobus soit 16 ans, ou;
- dont les coûts de réparation pour le maintien en service ne seraient pas économiquement rentables (exception telle que les autobus accidentés).

CA-2024-043 EXCUSER L'ABSENCE D'UNE MEMBRE AUX ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

VU le rapport de la secrétaire corporative

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Alan DeSousa  
APPUYÉ par monsieur Sylvain Ouellet

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU 1° d'excuser l'absence de **madame Claudia Lacroix Perron** lors des assemblées ordinaires du 7 février 2024 et du 13 mars 2024;

2° d'excuser **madame Claudia Lacroix Perron** de toute absence future à des assemblées ordinaires ou extraordinaires du conseil d'administration et ceci jusqu'à l'assemblée ordinaire du 3 juillet 2024, inclusivement.

CA-2024-044 LEVÉE DE LA SÉANCE

Tous les dossiers soumis à l'ordre du jour de la présente assemblée du conseil d'administration ayant été étudiés

UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU de lever la séance à 18 h 33.

Les résolutions CA-2024-035 à CA-2024-044 inclusivement, consignées dans ce procès-verbal, sont considérées signées, comme si elles l'avaient été une à une.

**Président du  
conseil d'administration**

**Secrétaire corporative**

---

**ÉRIC ALAN CALDWELL**

---

**NICOLE N. BAREZI**

**ANNEXE A**  
**PÉRIODE DE QUESTIONS**  
**ASSEMBLÉE ORDINAIRE PUBLIQUE**  
**LE MERCREDI 4 AVRIL 2024 À 17 h 30**

**NOM**

**SUJET DE L'INTERVENTION**

**INTERVENANTS PRÉSENTS À L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE**

**NOM**

**SUJET DE L'INTERVENTION**

**QUESTION 1**

Monsieur Gilbert Bauer

La question de monsieur Bauer concerne le projet- pilote qui sera lancé pour le rechargement de la carte OPUS par téléphone.

Ce dernier souhaiterait obtenir des précisions sur l'initiative qui sera mise en place permettant l'achat et le chargement des titres de transport sur la carte OPUS à partir d'un téléphone intelligent. Par la même occasion, il s'interroge sur la viabilité dans le futur en raison l'arrivée de l'utilisation de téléphone intelligent.

Le Président

Le président invite madame Marie-Claude Léonard, directrice générale, à répondre à cette question.

La mise en place de ce service est prévue pour 2024. Afin de procurer aux usagers plus d'autonomie et de flexibilité, l'Autorité régionale de transport de Montréal (ARTM) diversifie les canaux de vente en permettant l'achat de titres de transport à partir d'un téléphone intelligent par l'entremise de l'application *Chrono*, n'importe où, n'importe quand, sans se déplacer dans un point de vente. Il s'agit de la première phase du projet, par la suite en 2025, l'ARTM sera en mesure d'annoncer ses projets relatifs à l'évolution des solutions billettiques qui seront déployées pour le système Opus, indique madame Léonard.

---

**QUESTION 2**

Monsieur Ghyslain Gagnon

Monsieur Gagnon désire poser des questions en lien avec le prolongement de la ligne bleue.

Monsieur Gagnon dit être conscient de l'envergure du projet à réaliser et comprend qu'aucune modification ne peut pas être faite à ce stade-ci. Toutefois, ce dernier aimerait soulever des interrogations qui concernent, entre autres, un prolongement jusqu'à la ligne verte du métro, l'emplacement du tunnelier ainsi que la non-utilisation de cet outil pour effectuer les travaux de creusement. L'utilisation du tunnelier permettrait de gagner du temps, de réduire les bruits de chantier ainsi que la poussière afin de limiter les impacts auprès des résidents. Il s'interroge sur les motifs qui font qu'il n'a pas été envisagé d'avoir recours à cet équipement spécialisé considérant les nuisances que peut créer le forage traditionnel par dynamitage.

Dans un autre temps, monsieur Gagnon voudrait savoir quelles analyses ont été effectuées pour déterminer la faisabilité d'un éventuel prolongement permettant un raccordement jusqu'à la ligne verte du métro.

Le Président

Le président le remercie pour son engagement et son intérêt pour l'avancement des projets liés au transport collectif, dont le prolongement de la ligne bleue. En ce qui concerne un prolongement jusqu'à la ligne verte du métro, le président réitère que le projet est à concrétiser et réaliser selon la portée et le financement alloué par l'ARTM. Il invite madame Marie-Claude Léonard, directrice générale à ajouter des éléments de réponses. Le président invite madame Marie-Claude Léonard, directrice générale à ajouter des éléments de réponses.

Madame Léonard indique que la planification du transport collectif est sous la gouvernance de l'ARTM. La STM, maître d'œuvre et gestionnaire du

projet de prolongement de la ligne bleue du métro, s'est engagée à le réaliser de façon à respecter la portée approuvée par l'ARTM. Le projet, qui prévoit l'ajout de cinq stations depuis la station Saint-Michel jusqu'à l'arrondissement d'Anjou, est maintenant rendu à la phase de réalisation.

Pour terminer, monsieur Gagnon est avisé que ses commentaires seront transmis tant aux responsables du Bureau de projets du prolongement de la STM et ainsi qu'à l'ARTM afin qu'ils reçoivent l'attention méritée.

---

### QUESTION 3

Madame Maylee Keo

Les questions de madame Keo sont relatives aux enjeux de sécurité dans le réseau de métro.

Elle relate que depuis les deux dernières années, les usagers du réseau de métro sont exposés à divers incidents (menace, intimidation, harcèlement, crachat, etc.), dont certains ont été publiés dans les médias sociaux. Le réseau de métro est devenu un lieu de refuge pour des personnes en situation d'itinérance en raison du manque de ressource, surtout durant la période hivernale. La présence des constables n'est constatée que dans certaines stations et leurs interventions ne se limitent essentiellement qu'à l'émission de constats pour non-paiement de titres. Elle aimerait connaître quel est le plan d'action visant à renforcer les mesures de sécurité qui seront mises en place à moyens et longs termes afin d'assurer un environnement sécuritaire. Cette dernière cite en exemple quelques propositions, entre autres, de réserver le premier wagon aux femmes, d'assurer la présence d'un intervenant à chaque station comme prévoit le programme de sécurité de la ville de Mexico, etc.

En ce qui a trait à sa deuxième question, elle soulève, d'une part, les délais d'interventions par les constables et, d'autre part, le rôle de la STM auprès des usagers afin que ces derniers reçoivent des services d'aide pour des séquelles résultant d'une situation d'insécurité dans le réseau de métro.

Le Président

Le président mentionne que la STM est confrontée à une situation complexe qui affecte le sentiment de sécurité des usagers dans le transport collectif. En raison du financement accordé, la seule bonification consentie pour le réseau de métro a été consacrée dans la sécurité, ce qui a permis d'embaucher 60 ressources supplémentaires. La Société ne peut agir seule et travaille à plusieurs niveaux pour renforcer la sécurité et assurer une meilleure stratégie de prise en charge de la population vulnérable. Madame Léonard, directrice générale, est invitée à donner d'autres éléments de réponse.

Madame Léonard précise que les phénomènes sociaux complexes exacerbés constituent l'une des causes de la dégradation de la perception de la sécurité dans le réseau de métro. La Société est préoccupée par la tendance observée, c'est pourquoi elle veille constamment à bonifier les initiatives déjà en place pour contribuer à assurer la sécurité. Outre ces initiatives déjà en place, la directrice générale précise que les usagers peuvent être aidés par le personnel présent sur les lieux (agents de station ou préposés à l'entretien) et qu'un téléphone d'urgence est disponible sur chacun des quais afin d'obtenir de l'aide immédiate de la salle de contrôle.

Pour faire face à cet enjeu exceptionnel, la STM suit de près le volet sécurité dans ses installations et reste à l'affût de l'évolution de la situation. Les ressources disponibles ne permettent pas la présence d'un constable à chaque station. La STM a mis en place deux stratégies qui consistent à disposer de trois lignes d'interventions qui sont déployées pour notamment accompagner les personnes vulnérables afin de les guider vers les bonnes ressources ainsi qu'à assurer une plus grande visibilité du personnel dans les lieux critiques compte tenu des ressources disponibles. Pour l'année 2023, 47 000 demandes d'interventions ont été effectuées dans l'ensemble du réseau, explique monsieur Jocelyn Latulippe, Directeur - Sûreté et sécurité incendie.

Madame Keo est informée que tout incident relié à la sécurité peut être signalé au service à la clientèle ou par courriel, un suivi sera effectué à cet effet.

---

#### QUESTION 4

Monsieur Simon-Piette  
Robillard

Monsieur Robillard, représentant du Syndicat du transport de Montréal - STM (CSN), souhaite poser des questions qui concernent la mise au rancart de 155 bus urbains en 2024.

Selon les informations que dispose l'exécutif du syndicat, le nombre d'autobus qui seront acquis pour cette année ne compensera pas les 155 bus urbains qui seront mis au rancart. La politique de la STM requiert le remplacement de bus urbains sur une durée de vie utile de 16 ans. En date de lundi dernier, le parc d'autobus se chiffrait autour de 1972 bus. Monsieur souhaiterait savoir si cette mesure vise à réduire le parc d'autobus ou en contrepartie des acquisitions de nouveaux bus du même ordre seront faites.

En complément, monsieur Robillard souhaiterait obtenir des explications sur l'orientation de la STM de revenir à un parc comparable à 2018-2019, soit 1850 bus, alors que les infrastructures disponibles permettent d'avoir un parc d'autobus plus élevé.

Le Président

Le président invite madame Marie-Claude Léonard, directrice générale, à répondre à la question.

Le plan de gestion du parc de bus prévoit en 2024 une baisse du parc de 155 autobus en raison de fin de la durée de vie de ces bus ayant une moyenne d'âge de plus de 16 ans. Malgré la pandémie, la STM avait maintenu un parc élevé d'autobus. Une planification stratégique effectuée pour les besoins des prochaines années a démontré que le nombre d'autobus présent dans le parc est supérieur au nombre de bus requis. C'est pourquoi la décision a été prise de procéder à la mise au rancart de ces bus afin de régulariser le taux de bus, d'accroître la performance de nos activités, et ce, en tenant compte des acquisitions prévues en 2024, dont les achats potentiels des 34 bus hybrides, explique madame Léonard.

Pour la deuxième question, le président indique que l'initiative d'achat des 300 bus en 2019 s'inscrivait dans une perspective de croissance du transport collectif. La pandémie a provoqué une baisse de l'achalandage, les revenus des sociétés de transport ont diminué et les dépenses sont à la hausse, entre autres, les coûts reliés à l'opération des bus. Les contrecoups de la pandémie conjugués avec les conditions de financement du transport collectif, dont la rémunération de l'ARTM, ont fait en sorte que cette offre de service n'a pas pu être soutenue à la hausse. La STM poursuit ses démarches pour dénoncer les conditions de financement afin de trouver des solutions face aux enjeux de financement du transport collectif. Le financement quant au budget d'exploitation pour le 2025 n'est toujours pas confirmé afin de déterminer l'offre de service pour 2025 alors que selon l'ARTM il manquerait 500 millions de dollars pour financer le transport collectif, dit aussi le président.

La décision de mettre au rancart les 155 bus urbains s'inscrit dans un souci de saine gestion des fonds publics, et ce, afin de générer des économies d'environ un million de dollars en réduction de coûts d'exploitation pour les bus. De plus, cette planification permet de disposer d'une certaine marge de manœuvre qui permettra de libérer de l'espace dans les garages des centres de transport et facilitera ainsi les travaux liés à l'électrification, mentionne madame Léonard.

Elle indique par ailleurs que ces questions concernent les relations de travail, lesquelles doivent être traitées auprès de l'instance appropriée et l'invite à communiquer avec madame Marie-Chantal Verrier, Directrice exécutive Planification et entretien.

---

#### **QUESTIONS REÇUES PAR COURRIEL**

Prendre note que les questions du public ci-dessous sont reproduites comme elles ont été reçues, sans révision ni modifications.

#### QUESTION 5

Monsieur Christopher McCray

Bonjour, À l'automne dernier, vous avez implanté une voie réservée sur l'avenue De Lorimier entre De Rouen et Rachel. J'étais très heureux de cet ajout sur cet axe routier majeur avec jusqu'à 5 voies automobiles, mais où les bus sont pris dans le trafic. Cependant, le marquage de la voie a été totalement effacé par le déneigement presque immédiatement après l'implantation. La voie réservée au sud de Sherbrooke sert donc d'énorme



voie de virage à droite pour les automobilistes s'étendant jusqu'à la rue Ontario. J'ai même l'impression qu'avec cette situation, le service d'autobus est pire qu'avant l'implantation. Ma première question: quel est votre plan pour remettre rapidement en place le marquage et faire respecter cette voie réservée ?

Aussi, les autobus sont pris dans la congestion depuis la sortie du pont à la rue Ontario. On aurait très bien pu avoir une voie réservée à partir de cet endroit afin d'assurer un meilleur service, surtout considérant que les automobilistes ont 3 voies de circulation et 2 voies de stationnement sur tout ce tronçon. Pourquoi avez-vous débuté la voie réservée à De Rouen et non pas Ontario ou Larivière? Merci!

Le Président

Le président invite monsieur Michel Tremblay, Directeur - Planification et développement des réseaux, à répondre à la question.

L'étude d'opportunité réalisée jusqu'à l'approche du pont démontre que les gains importants étaient à proximité de la rue Sherbrooke. Le choix a été fait en fonction de compromis entre les gains pour le transport en commun et les impacts autres tels que le stationnement ainsi que les autres usages de la route, mentionne monsieur Tremblay.

Quant à la deuxième question, monsieur Tremblay explique que les travaux de marquage au sol exigent une température ambiante minimale de 10 degrés Celsius afin qu'ils soient performants. La période de l'année où le marquage a été effectué lors de l'implantation qui s'est faite rapidement de la voie réservée n'était pas pérenne. L'équipe de la Planification travaille en ce moment pour l'octroi d'un contrat pour refaire les travaux de marquage sur cette voie réservée, et ce dès ce printemps.

---

#### QUESTION 6

Madame Jennifer Laprade

Depuis le 1er avril la station Lucien l'allier est fermé et la charge est déplacé à Montréal ouest et Vendôme allez-vous ajuster la fréquence des autobus et du métro dans ces endroits-là.

Le Président

Le président réfère la question à monsieur Michel Tremblay, Directeur - Planification et développement des réseaux.

Pour l'instant, il n'est pas envisagé d'augmenter le service ni des autobus ni du métro. Une comparaison des itinéraires des usagers a permis de constater que dans certains cas c'était plus favorable de faire la correspondance en prenant le métro. Par ailleurs, des analyses effectuées par différentes équipes ont permis de constater une capacité résiduelle tant sur certaines lignes d'autobus que pour le métro sur les lignes bleue et orange. De plus, du personnel a été déployé pour assurer la fluidité essentielle au fonctionnement des opérations. Les données à propos de la charge dans les autobus sont fréquemment analysées afin que l'offre de service puisse être réévaluée au besoin, indique monsieur Tremblay.

---

#### QUESTION 7

Monsieur Arif Shakir

Bonjour le conseil, je remarque souvent que les bus, particulièrement les articulés, sont assez maganés et souvent en mauvais état, souvent en panne et est-ce que la STM a un plan à court terme pour remplacer ou réparer de façon majeure les articulés avant qu'il manque sur la route?

Le Président

Le président invite madame Marie-Chantal Verrier, Directrice exécutive Planification et entretien à répondre à la question.

La moyenne d'âge des autobus articulés est de 12 à 14 ans, la durée de vie de ces bus est de 16 ans. La flotte des autobus articulés est davantage en fin de vie utile, par conséquent, il est important de réaliser tous les plans d'entretien préventif afin d'assurer de fournir le service à la clientèle. Dans le plan d'immobilisations, des investissements de plusieurs millions de dollars seront dégagés dès l'année 2025 pour le remplacement ainsi que le ravivement de ces autobus, indique madame Verrier.

---

## QUESTION 8

Monsieur Robert Bijoux

Première question J'ai lu un reportage journalistique "24 heures", le 15 février dernier : A l'heure de pointe le journal a constaté sur la ligne orange – qu'en moins de 40 minutes, des resquilleurs sautent par-dessus les tourniquets, sans hésitations. Le soir la scène se répète sur la ligne verte. La STM ayant eu à réduire ses dépenses, estimait ces fraudes entre 1 et 2%, ce qui n'est pas critique, selon la conseillère corporative aux affaires publiques.

En 2023, il y a eu 214,7 millions d'entrées dans le métro de Montréal. Cela veut dire près de 4,3 millions de fraudes pourraient avoir été effectuées. En faisant un calcul rapide d'un passage au prix le plus bas à 2,75 \$ pour accéder au réseau... Cela serait un manque à gagner de 11,8 millions de dollars! Pour empêcher que ce genre de dépense ne se reproduise, la STM penserait-elle à embaucher du personnel délégué en civil, à chaque station, pour contrer ce manque à gagner et empêcher les récidivistes ?

Deuxième question Le public a été informé que la STM a embauché 200 constables pour aider à remettre de l'ordre pour la détérioration de l'itinérance . En 2015, le métro de Montréal était considéré le plus sécuritaire au monde. La STM ne devrait pas être encore plus réactive et planifier un déploiement encore plus efficace, de manière à contrôler ces problèmes croissants dans les stations?

Le Président

Le président demande à monsieur Jocelyn Latulippe, Directeur - Sûreté et sécurité incendie de fournir des éléments de réponses

Monsieur Latulippe indique que le contrôle des titres et les incivilités constituent deux importantes préoccupations pour la STM. La STM s'est engagée à mettre l'effort nécessaire à tous les niveaux pour lutter contre cette situation. En 2023, 15 000 contrôles effectués dans les 68 stations de métro et le réseau de bus ont permis de donner plus de 7 300 contraventions pour non-paiement du droit de passage. De plus, un travail fait à l'aide des données recueillies qui permettent de cibler les endroits spécifiques où des interventions doivent être faites pour prévenir la fraude.

À propos de la deuxième question, monsieur Latulippe rapporte que le métro est très sécuritaire, il reflète les sphères de notre société. Tout comme en surface, le métro est confronté à certains enjeux. La présence de caméra et de personnel (constables, ambassadeurs, policiers) permet de colliger des données qui sont transmises à un comité dont le rôle est de travailler sur des pistes de solutions pour pallier les difficultés liées à la sécurité et au sentiment de sécurité.

---