

**RÉSUMÉ DES DOSSIERS**  
**PRÉSENTÉS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU**  
**MERCREDI 6 JUIN 2017**

**ARTICLE 1**

**Secrétariat corporatif**

Adopter l'ordre du jour de la présente assemblée du conseil d'administration

**ARTICLE 2**

**Secrétariat corporatif**

Approuver les procès-verbaux des assemblées du conseil d'administration de la Société tenues les **12 avril et 2 mai 2018**

**ARTICLES DE LA RUBRIQUE 3**

**CONTRATS DE BIENS**

**3.1**

**DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs**

Modifier le contrat pour la fourniture de matériel roulant MPM-10 pour le métro de Montréal (STM-3909-10-10-38)

Le 22 octobre 2010, la STM signait avec le Consortium Bombardier Alstom (CBA) un contrat pour la fourniture de matériel roulant MPM-10 pour le métro de Montréal (contrat STM-3909-10-10-38).

Dans le cadre de ce contrat, il est requis de modifier les modalités d'acceptation des pièces de rechange et de l'outillage spécialisé pour tenir compte de l'avancement réel de ces livrables et des besoins d'exploitation des trains MPM-10 (42 trains en service). Cette modification inclut également un ajustement du prix des pièces et outils afin de simplifier la facturation et la justification. La modification étant reliée aux prix et aux modalités de paiement des pièces de rechange et des outils spécialisés, elle constitue un changement à une exigence de fond du contrat.

**3.2**

**DE - Bus**

Adjuger un contrat pour l'acquisition d'autobus 40' hybrides diesel-électrique à plancher surbaissé pour la période 2020-2024 (ATUQ) (STM-5520-09-16-58)

L'acquisition d'autobus 40' hybrides diesel-électrique s'inscrit dans l'amélioration de l'expérience client. L'acquisition d'autobus hybrides contribuera directement à l'atteinte des objectifs de trois (3) axes retenus par le PSO 2025, à savoir : un service fiable, des actifs en bon état, ainsi qu'un acteur clé de mobilité durable. Dans son ensemble, le besoin d'acquisition répond à deux (2) besoins soit : le remplacement des autobus en fin de vie utile de seize (16) ans, ainsi que l'acquisition d'autobus en ajout au parc pour de l'amélioration du service, pallier aux imprévus et faire face aux aléas des travaux externes. Nous proposons l'acquisition jusqu'à un maximum des huit cent trente (830) autobus hybrides diesel-électrique sur une période de cinq (5) années débutant en 2020.

Les prévisions des besoins ont été évaluées par le département Gestion de parc de la direction Entretien centre de transport en collaboration avec la Chaîne d'approvisionnement.

#### **ARTICLES DE LA RUBRIQUE 4**

#### **CONTRATS DE SERVICES ET TRAVAUX**

##### **4.1**

##### **DE - Ingénierie, infrastructures et projets majeurs**

Adjuger un contrat de services pour le transport et l'élimination des matières dangereuses en vrac (STM-5948-10-17-60)

La Société, par ses activités, produit des solutions détergentes usées, des eaux huileuses et des boues contaminées par des hydrocarbures, considérées en raison de leurs propriétés, comme des matières dangereuses. La STM n'a pas les installations et les autorisations requises pour éliminer ou pour traiter ces matières dangereuses. L'enlèvement des matières dangereuses accumulées dans les réservoirs et l'entretien nécessaire des réseaux de drainage des installations de la STM, en plus de permettre de respecter la réglementation de la ville de Montréal pour le rejet des eaux industrielles, permettent d'assurer la disponibilité opérationnelle des équipements tels que les vérins, les laveurs de pièces d'autobus et de métro.

#### **ARTICLES DE LA RUBRIQUE 5**

#### **CONTRATS DE SERVICES PROFESSIONNELS**

##### **5.1**

##### **DE - Ingénierie, infrastructures et projets majeurs**

Adjuger un contrat de services professionnels pour divers mandats en architecture (STM-5973-11-17-02)

La section architecture de la Division Ingénierie Infrastructure de la STM est responsable d'exécuter la conception de divers projets touchant les infrastructures STM (maintien et amélioration) tant dans les infrastructures du métro que dans les bâtiments de surface. De plus, la section architecture fournit un support continu aux divers projets majeurs en cours à la STM (BPEFM, BPIM et BPIS), projets des centres de transport, projet Côte-Vertu, centre d'attachement nord-ouest, projet Vendôme ainsi qu'aux groupes opérationnels internes.

Afin de maintenir la qualité de son offre de services à la STM, la Division Ingénierie infrastructures désire obtenir les services d'une firme spécialisée en architecture dont le mandat serait la préparation d'études, de plans, de documents contractuels ainsi que la surveillance des travaux de certains projets.

Lorsque requis, l'Adjudicataire du nouveau contrat travaillera de concert avec les autres disciplines de la Division Ingénierie Infrastructures, d'autres divisions de la STM ou avec d'autres consultants externes.

Les prévisions des besoins ont été évaluées par la Division Ingénierie Infrastructures, en collaboration avec la Direction Chaîne d'approvisionnement.

**5.2****DE – Capital humain, Approvisionnement et Affaires juridiques**

Adjuger un contrat de services professionnels juridiques en santé et sécurité du travail (STM-5951-10-17-02)

La section «Gestion de la présence au travail» désire être accompagnée par une firme d'avocats spécialisés en droit de la santé et sécurité du travail, notamment en matière de représentation devant les divers tribunaux administratifs ou judiciaires, de conseils dans l'orientation et la conduite de dossiers, d'émission d'opinions juridiques, d'accompagnement lors de démarches auprès de tiers externes, ainsi que des services de diffusion de formation ou de séances d'information dans ce domaine auprès du personnel de la STM qui œuvre dans les dossiers en santé et sécurité du travail.

La STM prévoit adjuger dans la majorité des cas des mandats ponctuels de types forfaitaires, représentant 80 % des besoins pour ce contrat. Pour les autres cas, ne répondant pas aux cas de types forfaitaires, il s'agira de mandats à taux horaire. Cette façon de faire permettra une maîtrise de la gestion de l'entente.

Les prévisions des besoins ont été évaluées par la Division Santé et sécurité au travail, en collaboration avec la Direction Chaîne d'approvisionnement.

**ARTICLES DE LA RUBRIQUE 6****RÈGLEMENTS****6.1****DE – Planification, finances et contrôle**

Adopter le règlement R-185 autorisant un emprunt de 1 962 579 \$ pour financer le projet Laveur de bogie et pièces métro

**Modification du Programme des immobilisations 2018-2027**

Afin de pouvoir adopter le nouveau règlement d'emprunt pour financer le projet de Laveur de bogie et pièces métro, pour le secteur Réseau du métro, il y a lieu de modifier le Programme des immobilisations (PI) 2018-2027.

**Autorisation d'emprunt**

Le projet s'inscrit dans le cadre du Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025). Celui-ci permettra de soutenir efficacement la STM dans ses objectifs d'efficacité et de chef en développement durable.

**6.2****DE – Planification, finances et contrôle**

Adopter le règlement R-186 autorisant un emprunt de 18 672 734 \$ pour financer le projet Acquisition de minibus - phase 2

**Modification du Programme des immobilisations 2018-2027**

Afin de pouvoir adopter le nouveau règlement d'emprunt pour financer le projet Acquisition de minibus phase 2, pour le secteur Transport adapté, il y a lieu de modifier le Programme des immobilisations (PI) 2018-2027.

### **Autorisation d'emprunt**

Le projet s'inscrit dans le cadre du Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025). Celui-ci permettra de soutenir efficacement la STM dans ses objectifs d'efficacité opérationnelle.

## **ARTICLES DE LA RUBRIQUE 7**

### **PARCOURS**

#### **7.1**

#### **DE – Planification, finances et contrôle**

Ajout de la ligne 711 – Parc-du-Mont-Royal / Oratoire – les fins de semaines et jours fériés (DEV2018-06)

Le parc du Mont-Royal est une destination prisée des Montréalais et des touristes, particulièrement la fin de semaine. Avec l'avènement du métro en 1966, la ligne qui le desservait a été prolongée de l'avenue du Parc à la station de métro Mont-Royal. Toutefois, aujourd'hui, le dynamisme de l'avenue du Mont-Royal et la hausse de l'utilisation de l'automobile occasionnent régulièrement des problématiques de congestion, causant des irritants pour nos clients se rendant au parc du Mont-Royal.

Cette demande favoriserait le lien en transport en commun sur le Mont-Royal depuis la branche ouest de la ligne orange, via la station Snowdon. De plus, le projet est cohérent avec la vision de la Ville de Montréal par rapport aux modes de déplacements privilégiés à destination de la montagne. La demande fait également suite au grand succès de ce service offert durant l'été 2017.

## **ARTICLES DE LA RUBRIQUE 8**

### **ENTENTES ET BAUX DIVERS**

#### **8.1**

#### **DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs**

Autoriser une révision de l'entente de construction pour le projet Vendôme (07-10-31)

La construction du nouveau centre hospitalier du CUSM au Site Glen (ci-après le « Site Glen ») a été complétée en automne 2015. Le secteur est bien desservi par les transports collectifs (pôle intermodale Vendôme) de par sa proximité avec la gare de train Vendôme ainsi qu'avec la station de métro Vendôme et le réseau d'autobus de la STM. Toutefois, le centre hospitalier se trouve au sud des voies ferrées de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (ci-après « CP »), ce qui constitue une barrière à la libre circulation de la clientèle provenant de la rue ou de la station de métro Vendôme. Pour faciliter l'accès au site du nouveau centre hospitalier ainsi que pour faciliter le flux piétonnier au pôle intermodal Vendôme, la solution retenue a été de construire un nouvel édicule à la station de métro Vendôme, de nouveaux édicules à la gare de train et un nouveau lien piétonnier jusqu'au Site Glen (ci-après « Projet Vendôme »).

Le Projet Vendôme aura notamment autant un impact sur les propriétés de la STM, du RTM, que du CUSM et de la Fondation. Dans le cas de ces deux derniers, la Fondation est propriétaire et le CUSM est l'emphytéote du 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest, auquel

une partie du lien piétonnier sera intégrée.

Pour permettre la réalisation du Projet Vendôme, le gouvernement du Québec a adopté le décret 1182-2015 par lequel il assume le financement du Projet Vendôme et il confirme que la STM en est le maître d'œuvre, c'est-à-dire qu'elle assume la gestion du Projet Vendôme et agit en tant que donneur d'ouvrage pour l'ensemble des travaux à réaliser.

## **8.2**

## **DE – Bus**

Autoriser un mandat à la Société de transport de Laval (STL) pour l'acquisition d'autobus urbains 40' électriques à charge lente au dépôt

La STM veut acquérir trente (30) autobus urbains quarante (40) pieds électriques à charge lente au dépôt pour 2020 en ajout de parc. L'acquisition de ces autobus électriques permettra de développer une expérience et une expertise en exploitation de bus en recharge garage à partir d'un parc significatif en améliorant le positionnement de la STM en électrification des transports. Les autobus électriques étant plus silencieux, l'expérience client sera améliorée tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Les prévisions des besoins ont été évaluées par le département Gestion de parc de la direction Entretien centre de transport en collaboration avec la Chaîne d'approvisionnement.

## **8.3**

## **DE – Bus**

Autoriser un amendement au bail avec Fonds de placement immobilier Cominar (STM-6161-04-18-36)

Depuis juin 2013, la nouvelle salle de contrôle du réseau des autobus identifiée comme Centre opérationnel principal (COP), est en phase d'exploitation dans des locaux situés au 1080 Beaver Hall. La salle du COP est la composante maîtresse du projet iBUS et son importance est hautement stratégique pour la livraison du service. Sous la responsabilité de la Direction logistique et planification organisationnelle (LPO), plusieurs employés doivent assurer le support technique et contribuer à la bonne marche des opérations du COP.

Actuellement localisée dans les locaux de la Place Dupuis, la Direction LPO subit les inconvénients d'une gestion à distance. Afin d'éviter tous délais occasionnés par le déplacement des employés et assurer une meilleure gestion des opérations, une relocalisation de la Direction LPO au 1080 Beaver-hall est nécessaire.

## **8.4**

## **DE – Planification, finances et contrôle**

Autoriser une entente avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour la délégation du projet SRB Pie IX

En vertu de l'article 130 de la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (RLRQ c.A-33.3), l'ARTM doit poursuivre le Projet SRB Pie-IX Montréal, initié par l'AMT,

conformément aux dispositions de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques. L'ARTM souhaite déléguer la gestion du projet à la STM, puisque celle-ci sera le principal usager du SRB Pie-IX et qu'elle possède l'expérience pour mener à terme de tels projets majeurs.

**8.5** **DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs**  
**DE – Capital humain, Approvisionnement**  
**et Affaires juridiques**

Renoncer au droit de préemption – Terminus Rosemont

Depuis plusieurs années, l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) élabore un projet immobilier résidentiel qui sera érigé directement au-dessus et en-dessous du terminus d'autobus adjacent à la station de métro Rosemont.

Le terrain sur lequel la STM exploite son terminus d'autobus est la propriété de la Ville de Montréal qui s'est engagée autrefois à ne pas l'aliéner sans l'avoir préalablement mis à la disposition de la STM. À la lumière des discussions tenues entre la STM, la Ville et l'OMHM, il est maintenant établi que ledit terrain requis pour la construction du projet immobilier, sera vendu directement de la Ville à l'OMHM, avec un engagement de céder le volume du terminus à la STM, une fois le projet réalisé, pour un montant de 300 000,00 \$

Désormais, le droit de préemption en faveur de la STM doit être levé pour permettre la transaction.

**ARTICLES DE LA RUBRIQUE 9**

**AUTRES SUJETS**

**9.1** **DE - Bus**

Accepter des mandats pour l'acquisition de minibus – Transport adapté (STM-5965-11-17-46)

L'orientation la plus importante au cœur du plan stratégique opérationnel 2025 (PSO2025) de la STM est l'amélioration de l'expérience client et, pour le transport adapté (TA), cela implique qu'il doit adapter l'offre de service en fonction de la croissance des demandes de déplacement.

Pour atteindre cet objectif et offrir un service de qualité, le TA doit : (i) avoir en tout temps des véhicules disponibles en nombre suffisant pour satisfaire la demande, (ii) entretenir adéquatement les véhicules afin de les maintenir en bon état et (iii) procéder au remplacement des véhicules lorsqu'ils atteignent la fin de leur vie utile correspondant à un âge économique de six (6) ans. Le besoin permet de répondre à ce troisième impératif avec l'acquisition d'un maximum de soixante-douze (72) minibus pour une durée de cinq (5) ans.

**9.2**

**DE – Planification, finances et contrôle**

Autoriser le paiement des factures émises par l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour l’utilisation des équipements métropolitains

La loi de l'AMT lui permettait de facturer l'utilisation des équipements métropolitains (terminus, voies réservées et stationnements) selon une méthode de répartition précise. L'AMT facturait la STM annuellement, d'abord sur une base budgétaire suivie d'une facture finale reflétant les coûts réels annuels moins les sommes déjà facturées sur une base budgétaire.

La facture 90000173 couvre la période de 2017 qui a précédé la mise en œuvre de l'ARTM et la dissolution de l'AMT. La facture provient de l'ARTM car cette dernière assume les obligations héritées de l'AMT.

La facture 90000299 couvre la période suivant l'entrée en vigueur de l'ARTM. Pour 2017, il a été entendu que la STM continuerait de recevoir directement les contributions municipales et les subventions à l'exploitation, alors que la rémunération versée par l'ARTM à la STM correspondrait au total des dépenses réelles liées à l'exploitation déduction faite de ses revenus. C'est dans ce contexte que la facture pour l'utilisation des équipements métropolitains par la STM s'effectue.

La facture sur base budgétaire 2017 est conforme à l'utilisation prévue des équipements métropolitains par la STM et aux coûts prévus tels que détaillés dans le Livre du Budget 2017 de l'AMT.

**9.3**

**Secrétariat corporatif**

Désigner les secrétaires adjoints et les trésoriers adjoints, conformément à l’article 69 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ c. S-30.01)

En conformité avec l'article 69 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ c. S-30.01), il est prévu que le conseil d'administration désigne par résolution, le secrétaire adjoint et le trésorier adjoint de la Société. Il est également opportun de désigner un secrétaire et trésorier adjoint en cas d'absence, d'incapacité ou de non-disponibilité des titulaires et de leur adjoint respectif.

**9.4**

**DE – Capital humain, Approvisionnement et Affaires juridiques**

Remplacer un membre au Comité du Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (1992)

Monsieur Christian Portelance siège sur le Comité du Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (1992) à titre de membre nommé par la Société.

Le départ de monsieur Christian Portelance de la Société, en raison de sa retraite, créera une vacance au sein dudit Comité que la Société souhaite combler en désignant madame Isabelle Gagnon, Directrice, Livraison des services corporatifs et partagés, pour y siéger à

titre de membre nommé par la Société, en remplacement de monsieur Christian Portelance.

## **9.5**

### **DE – Planification, finances et contrôle**

#### Projet de démonstration Cité Mobilité

À compter de 2025, la STM vise à acheter seulement des bus électriques, et pour ce faire, elle désire faire des essais de technologies de recharge pour bien définir ses besoins en cette matière. Pour sa part, le gouvernement du Québec, dans le cadre de sa stratégie d'électrification des transports, désire favoriser l'émergence de nouvelles technologies dans le transport collectif en appuyant des projets de démonstration et exprime sa volonté de faire de Montréal une vitrine de démonstration pour les technologies associées à l'électromobilité.

Une entente de principe a été conclue en novembre 2013 entre la STM et la firme Nova Bus, une division de Volvo, pour participer au projet « Cité Mobilité ».

Le 25 juin 2015, le conseil d'administration de la STM autorisait la signature de la convention d'aide financière entre le gouvernement du Québec et la Société de transport de Montréal (STM) concernant le projet de démonstration Cité Mobilité pour une aide maximale de 11 900 000\$ pour les exercices financiers 2014-2015, 2015-2016, et 2016-2017 conformément au décret numéro 1220-2013 du 20 novembre 2013 à la résolution CA-2015-176.

Le 7 février 2018, le gouvernement du Québec adoptait le décret 95-2018 concernant la modification du décret numéro 1220-2013 du 20 novembre 2013 de façon à prolonger les exercices financiers au cours desquelles l'aide financière peut être versée à la STM pour la réalisation du projet Cité Mobilité. Le premier aliéna du dispositif du décret numéro 1220-2013 du 20 novembre 2013 a été modifié par le remplacement de "et 2016-2017" par ",2016-2017, 2017-2018, 2018-2019 et 2019-2020".

Suite à ce décret, il y a lieu de signer une convention d'aide financière modifiée reflétant ce prolongement des exercices financiers visés par ce nouveau décret.

## **9.6**

### **DE – Capital humain, Approvisionnement et Affaires juridiques Secrétariat corporatif**

#### Adopter la refonte du Code d'éthique de la STM

Le 17 novembre 1988 la Société de transport de Montréal (ci-après la « Société ») adoptait la politique corporative PC 1.04 intitulée « Code d'éthique » (C.A. 88-224). Le 14 septembre 2004, la Société abrogeait ladite politique pour la remplacer par le document intitulé « CODE D'ÉTHIQUE DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL » (CA-2004-220). La dernière version du Code a été adoptée le 6 avril 2011 (CA-2011-102).

Une mise à jour est devenu nécessaire afin de l'adapter aux dernières tendances dans le domaine et de le concilier avec certaines modifications à l'environnement juridique.

**9.7**

**DE – Planification et finances**

Adopter le règlement R-139-5 modifiant le règlement R-139, tel que modifié par les règlements 139-1, R -139-2, R-139-3 et R-139-4, déléguant à certains employés le pouvoir d'effectuer des opérations de trésorerie et de signer tout document requis à cet effet

Le 7 mars 2012, par sa résolution CA-2012-048, le conseil d'administration adoptait le Règlement intitulé « Règlement R-139 déléguant à certains employés le pouvoir d'effectuer des opérations de trésorerie et de signer tout document requis à cet effet » (ci-après le « Règlement R-139 »).

Dans une démarche d'excellence opérationnelle, une nouvelle structure à la direction exécutive *Planification, finances et contrôle* est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2018.

Il y a lieu de modifier le règlement R-139 afin de refléter les changements apportés dans la nouvelle structure.

**9.8**

**DE – Planification, finances et contrôle  
DE- Capital humain, Approvisionnement  
et Affaires juridiques**

Adopter la structure administrative direction exécutive – Planification et finances, ainsi que certaines modifications à l'encadrement administratif

Pour contribuer à l'adaptation de l'organisation à l'évolution de la gouvernance, ainsi qu'à l'amélioration des processus internes, des modifications à la structure de la direction exécutive - Planification, finances et contrôle rendent nécessaire l'adoption de modifications à la structure générale de la Société, ainsi que la modification du libellé des entités et des titres d'emploi dans différentes politiques corporatives approuvées par le conseil d'administration.