

RÉSUMÉ DES DOSSIERS
PRÉSENTÉS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU
MERCREDI 4 AVRIL 2018

ARTICLE 1

Secrétariat corporatif

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

ARTICLE 2

Secrétariat corporatif

Approuver le procès-verbal de l'assemblée du conseil d'administration de la Société tenue le **4 avril 2018**

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 3

CONTRATS DE BIENS

3.1

DE – Planification et finances

DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs

Approuver la cession du contrat de mise en valeur des voitures de métro MR-63 (STM-4674-11-13-62)

Le 4 mars 2016, la STM a adjugé à "FER ET MÉTAUX AMÉRICAINS S.E.C." le contrat STM-4674-11-13-62 pour la mise en valeur des voitures de métro MR-63. Ledit contrat porte sur la collecte, le transport, le démantèlement et le recyclage des voitures de métro MR-63, le tout dans le respect des normes environnementales et de développement durable.

Suite à une réorganisation corporative, les activités de "FER ET MÉTAUX AMÉRICAINS S.E.C" sont dorénavant assumées par "LA COMPAGNIE AMÉRICAINNE DE FER ET MÉTAUX INC". "FER ET MÉTAUX AMÉRICAINS S.E.C" désire donc céder ses droits et obligations au contrat STM-4674-11-13-62 à "LA COMPAGNIE AMÉRICAINNE DE FER ET MÉTAUX INC".

Toutefois, selon les termes du contrat STM-4674-11-13-62, toute cession doit faire l'objet d'une autorisation écrite préalable de la STM.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 4

CONTRATS DE SERVICES ET TRAVAUX

4.1

DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs

Augmenter l'enveloppe budgétaire du contrat de réfection du système de manutention de bogies (STM-5118-07-15-31)

Dans le cadre du projet MPM-10, la STM désire optimiser l'entretien du matériel roulant afin d'assurer l'offre de service. Le système de manutention de bogies permettra d'accélérer la manipulation des bogies et par conséquent, de minimiser l'immobilisation

des trains à des fins d'entretien. Il en résultera une plus grande disponibilité des voitures améliorant ainsi le service à la clientèle.

Lors de la séance tenue le 4 novembre 2015, le contrat Lot C09 - Réfection d'un système de manutention de bogies, a été adjugé par le conseil d'administration à « Gestion industrielle Maintenance Man Inc.» pour un montant de 725 342,78 \$ toutes taxes incluses (STM-5118-07-15-31) (ci-après désigné «Contrat»).

De par la nature et l'envergure des travaux à effectuer lors de la réfection d'un système unique et aussi complexe, des interventions additionnelles imprévues ont dû être effectuées au cours de l'exécution du Contrat amenant le Bureau de projet MPM-10 à procéder à des changements.

En effet, l'énoncé des travaux à effectuer fut documenté majoritairement par un devis de performance basé sur les concepts de fonctionnement du système existant. Toutefois, en cours d'exécution du Contrat, des interventions additionnelles, ne pouvant être identifiées initialement se sont avérées nécessaires.

Une réserve supplémentaire pour contingences est requise afin de compléter tous les travaux requis.

Les modifications ne changent pas la nature du contrat, visent à corriger une situation qui n'avait pas été prévue au moment de l'attribution du contrat et est accessoire au contrat. Son exécution par un autre fournisseur nuirait à l'exécution efficace et à la saine administration du contrat en cours.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 5

CONTRATS DE SERVICES PROFESSIONNELS

5.1

DE – Ingénierie, infrastructure et projets majeurs

Augmenter l'enveloppe budgétaire du contrat de services professionnels en architecture (STM-5574-11-16-87)

Le 7 juin 2017, le conseil d'administration adjugeait le contrat pour les services professionnels en architecture pour le Bureau de projets Équipements fixes Métro à la firme « BARIN S.E.N.C.R.L » pour un montant de 2 216 650,70 \$ avant les taxes applicables (Résolution CA-2017-182).

Compte tenu des besoins additionnels et priorités de la STM, d'autres projets ont été ajoutés en cours de contrat. Pour soutenir leur réalisation, il importe de maintenir les services professionnels de la firme « BARIN S.E.N.C.R.L. » qui a débuté, en collaboration avec les ressources de la STM, la réalisation des livrables.

Étant donné que la firme « BARIN S.E.N.C.R.L » est déjà impliquée dans les projets en cours et possède l'expertise requise ainsi que le savoir-faire développé à même le Bureau de projets Équipements fixes Métro, il est impératif de conserver les connaissances acquises et les ressources déjà mobilisées à cet effet.

L'enveloppe budgétaire autorisée en juin 2017 pour les services professionnels en architecture, sera insuffisante pour réaliser l'ensemble des livrables des programmes Réno-Systèmes phase 4 ainsi que Accessibilité phase 1, soit jusqu'à la fin du contrat

prévu le 13 juin 2022.

Les prévisions des besoins ont été évaluées par l'équipe du Bureau de projets Équipements fixes Métro.

5.2

DE – Bus

Modifier le contrat de services professionnels pour effectuer des évaluations par clients mystère (STM-4492-04-13-25)

Ce contrat permet de mesurer la qualité des prestations de services, notamment le calcul du boni accordé annuellement aux fournisseurs du contrat de service de transport par taxi régulier STM-4499-04-13-23 et du contrat de service de transport par taxi accessible STM-4500-04-13-23, les deux se termineraient le 31 décembre 2018.

Le contrat d'évaluation par clients mystère pour le transport adapté STM-4492-04-13-25, sera échu le 4 juillet 2018. Afin de poursuivre les mandats d'évaluation jusqu'à la terminaison des deux contrats de taxis, par le même fournisseur « Lanla Recherche Marketing », il est recommandé de prolonger la date de fin du contrat d'évaluations par clients mystère STM-4492-04-13-25 jusqu'au 31 décembre 2018.

Les prévisions ont été évaluées par la direction du Transport adapté.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 6

RÈGLEMENTS

6.1

DE – Planification et finances

Adopter le règlement R-180 autorisant un emprunt pour financer le projet PEPTI 2018 et le programme Gestion des risques technologiques et de sécurité (GRTS)

Modification du Programme des immobilisations 2018-2027

Afin de pouvoir adopter le nouveau règlement d'emprunt pour financer les projets PEPTI 2018 et le Programme GRTS, pour le secteur administratif, il y a lieu de modifier le Programme des immobilisations (PI) 2018-2027.

Autorisation d'emprunt

Les deux projets s'inscrivent dans le cadre du Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025). Ceux-ci permettront de soutenir efficacement les opérations de la société liées à la performance des systèmes informatiques, tout en visant à accroître la capacité de l'organisation à gérer efficacement les risques technologiques et de sécurité.

6.2

DE – Planification et finances

Adopter le règlement R-181 autorisant un emprunt pour financer les projets Implantation SAP – Horodateurs et Système de gestion de projets et investissements

Modification du Programme des immobilisations 2018-2027

Afin de pouvoir adopter le nouveau règlement d'emprunt pour financer les projets Système de gestion de projets et investissements et Horodateurs, pour le secteur administratif, il y a lieu de modifier le Programme des immobilisations (PI) 2018-2027.

Autorisation d'emprunt

Les deux projets s'inscrivent dans le cadre du Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025). Ceux-ci permettront de soutenir efficacement les opérations de la société liées à la performance des systèmes informatiques.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 7

PARCOURS

7.1

DE – Planification et finances

Approuver la mise en service de la ligne 35 – Griffintown (DEV2018-03)

Depuis les huit dernières années, le quartier Griffintown connaît une croissance immobilière qui redéfinit le portrait de cet ancien secteur industriel aux abords du canal Lachine et du centre-ville. Comptant actuellement près de 6 500 logements, dont le trois quarts est apparu depuis 2011, le développement se poursuit avec la livraison prévue de près de 1 000 unités d'habitation d'ici la fin de l'année 2018. Le chiffre de la population a explosé depuis 2011 passant de près de 1 500 à 10 000 personnes. Ainsi, la vie de quartier se développe en continue avec l'implantation de nouveaux services et commerces notamment sur les rues Peel, Wellington et Notre-Dame et les rez-de-chaussée de certaines tours à condos.

Bien que ce secteur soit proche du centre-ville et du métro, la distance et les conditions de marche ne sont pas adéquates (forte pente, quartier en construction, trame de rue complexe, voie ferrée). L'offre de service autobus a été bonifiée en termes de fréquence pour répondre à la demande grandissante, mais reste à être améliorée en termes d'accessibilité.

7.2

DE – Planification et finances

Approuver la révision de la desserte du secteur Chabanel, arrondissement Ahuntsic-Cartierville (DEV2018-04)

Ces demandes font suite à des discussions avec l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ainsi que de la Société de développement économique du district central afin d'améliorer la desserte en transport en commun dans le secteur de la rue Chabanel. Ces changements amélioreraient l'efficacité et l'efficacité des déplacements des usagers vers ce pôle d'environ

20 000 emplois actuels et s'inscrivent dans une synergie de développement du secteur.

De plus, cette proposition est cohérente avec la future gare Correspondance A-40 du Réseau express métropolitain qui devrait être mise en place en 2021.

7.3

DE – Planification et finances

Approuver la mise en service de la ligne 81 – Saint-Jean-Baptiste, nouvelle ligne nord-sud PAT / RDP (DEV2018-05)

Les déplacements en transport collectif entre les 2 secteurs de l'arrondissement sont particulièrement difficiles et présentent une excellente opportunité d'améliorer l'expérience client. Souvent, deux correspondances sont nécessaires et les parcours peuvent être parfois longs et sinueux (ligne 86). Conséquemment, la part modale du transport collectif pour les déplacements à l'interne, est faible. Notons que la STM n'utilise actuellement aucun des quais pour bus à la gare de Pointe-aux-Trembles mis à la disposition par le RTM. Enfin, l'arrondissement figure au 2e rang au niveau de la superficie à Montréal : les distances de marche (et bien souvent les conditions de marche) ne sont pas adéquates (trottoir en bordure d'artère ou inexistant) pour la population. L'offre proposée vise à créer un nouvel éventail de destinations entre les 2 secteurs tout en minimisant le nombre de correspondances ou en améliorant les conditions de celles-ci. Enfin, elle offre des alternatives pour notre clientèle par le biais de parcours complémentaires parallèles intercalés améliorant la qualité globale du service dans le secteur.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 8

ENTENTES ET BAUX DIVERS

8.1

DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs

Modifier le bail pour les locaux situés au 1080 Beaver-Hall (STM-5832-07-17-105)

Les équipes Accessibilité et Télécommunication et contrôle des procédés d'exploitation (ci-après « TCPE ») du BPÉFM occupent des espaces respectivement aux 8e et 15e étages de l'immeuble situé au 1080 Beaver Hall. La direction du BPÉFM a confirmé le besoin de prolonger la location de ces espaces jusqu'au 31 décembre 2020.

Cette prolongation de l'entente de sous-location permet de maîtriser les finances, puisque le loyer est compétitif et que cette prolongation évite des coûts supplémentaires pour la relocalisation des équipes Accessibilité et TCPE du BPÉFM. Aussi, la location de ces espaces favorise la productivité, puisqu'elle permet de maintenir tous les services du BPÉFM dans le même immeuble.

8.2

DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs

Amender le bail pour les locaux situés au 800 De La Gauchetière Ouest (STM-6133-03-18-36)

La Direction principale Gestion des projets majeurs-Métro a été mandaté de préparer les plans et devis nécessaires à la réalisation du projet Prolongement de la ligne bleue du métro vers l'Est de Montréal. Un nouveau bureau de projet a notamment été créé, le Bureau de projet ligne bleue (BPLB).

Le BPLB intégrera graduellement les équipes du Bureau de projet-MPM10 ainsi que de

nouvelles ressources provenant de la STM et de firmes externes de génie, pour un nombre total d'effectifs d'environ 200 employés. Le BPLB requiert des espaces de bureau additionnels pour l'installation des nouvelles ressources devant être opérationnelles pour l'automne 2018. Le besoin pour ces locaux se poursuivra jusqu'en 2026, la date prévue de la fin du Projet. Idéalement, les nouveaux locaux doivent être à proximité des locaux de MPM-10.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 9

AUTRES SUJETS

9.1

DE – Métro

Nommer les inspecteurs de la STM

Désigner des inspecteurs

9.2

DE – Capital humain, approvisionnement et affaires juridiques

Renouveler la police d'assurance Biens de la STM

La police d'assurance multirisque des biens de la STM vient à échéance le 31 mai 2018. Cette police d'assurance vise à couvrir les risques de dommages causés à l'ensemble des biens de la STM pour une couverture maximale de 450 000 000\$. Il est donc requis de procéder au renouvellement de cette police pour la période du 31 mai 2018 au 31 mai 2019.

9.3

DE – Capital humain, approvisionnement et affaires juridiques

Remplacer deux membres du Comité de retraite de la STM (CSN)

Mesdames Angèle Dubé et Céline Desmarteau siègent sur le Comité du Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (Syndicat du transport de Montréal CSN) à titre de membres nommés par la Société. Le départ de madame Dubé de la Société, le 30 avril 2018, crée une vacance au sein dudit Comité que la Société souhaite combler en désignant monsieur Christian Gagné, Directeur Logistique et planification opérationnelles, pour y siéger à titre de membre nommé par la Société. Le départ de madame Desmarteau de la Société, le 31 juillet 2018, crée une vacance au sein dudit Comité que la Société souhaite combler en désignant madame Josée Tremblay, Gestionnaire corporatif, Amélioration continue et gestion intégrée des risques, pour y siéger à titre de membre nommé par la Société.