



PROCÈS-VERBAL

#1

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 5 FÉVRIER 2025** à 17 h 30.

SONT PRÉSENTS :

Monsieur Éric Alan Caldwell, président du conseil d'administration

Monsieur Alan DeSousa, 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

Madame Claudia Lacroix Perron, membre du conseil d'administration

Madame Suzanne Lareau, membre du conseil d'administration

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

SONT PRÉSENTS PAR VIDÉOCONFÉRENCE :

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

Monsieur Sylvain Le May, 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. Le président déclare l'assemblée ouverte et régulièrement convoquée.

À 17 h 34, 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 quinze (15) intervenants s'adressent aux membres du conseil d'administration, période qui débute à 17 h 55.

À 18 h 55, 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-2024-001 ADOPTER L'ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 5 FÉVRIER 2025

PROPOSÉ par monsieur Alex Bottausci
APPUYÉ par madame Catherine Morency

ET UNANIMEMENT

Il est

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

CA-2025-002 APPROUVER LES PROCÈS-VERBAUX DE L'ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ TENUE LE 14 NOVEMBRE 2024 ET DE L'ASSEMBLÉE ORDINAIRE TENUE LE 4 DÉCEMBRE 2024

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
APPUYÉ par monsieur Alan DeSousa

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU de considérer comme lu et de ratifier les **PROCÈS-VERBAUX** de l’assemblée extraordinaire du conseil d’administration de la Société tenue le 14 novembre 2024 et de l’assemblée ordinaire tenue le 4 décembre 2024.

CA-2025-003 APPROUVER LA MODIFICATION AU ET AUTORISER L'EXERCICE DE LA PREMIÈRE OPTION DE RENOUVELLEMENT
ACCESS INFORMATION MANAGEMENT OF CANADA ULC
SERVICES D'ENTREPOSAGE, RAPPEL ET DESTRUCTION DES DOCUMENTS
6000016186
RÉSOLUTION CA-2022-017

VU le rapport du directeur général adjoint - Stratégie, relations avec les partenaires et communications

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Sylvain Ouellet
APPUYÉ par madame Marie-Claude Baril

ET UNANIMEMENT

Il est

- RÉSOLU
- 1°

d’approuver la modification des clauses 15.01 et 15.02 prévues au contrat 6000016186 pour les services d'entreposage, rappel et destruction des documents (le "Contrat"), adjudgé à la firme « **ACCESS INFORMATION MANAGEMENT OF CANADA ULC** », afin de permettre de devancer la date de début et de fin de la première option de renouvellement du Contrat;
- 2°

d’autoriser l'exercice de la première option de renouvellement du Contrat à compter du 10 février 2025 jusqu'au 9 février 2026, aux entreprises mentionnées plus bas et selon les montants maximums ci-après;

•

Bloc 1- Sections: Entreposage et Prise en charge de l'inventaire - **ACCESS INFORMATION MANAGEMENT OF CANADA ULC**, pour la période du 10 février 2025 jusqu'au 9 février 2026, au montant de **159 382,03 \$** taxes non incluses;

•

Bloc 2- Section: Destruction des documents - **ACCESS INFORMATION MANAGEMENT OF CANADA ULC**, pour la période du 10 février 2025 jusqu'au 9 février 2026, au montant de **49 078,07 \$** taxes non incluses;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **239 677,00 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions mentionnés dans la demande de soumissions et dans la soumission produite par l’adjudicataire (6000016186).

	IMPUTATION
Centre	13400
Compte	573130

CA-2025-004 ADJUGER UN CONTRAT
ONEPOINT CANADA INC.
SERVICES D'ABONNEMENT POUR LES LICENCES JIRA ET CONFLUENCE
6000033335

VU le rapport du directeur exécutif - Transition énergétique, innovation et technologies

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Sylvain Ouellet
APPUYÉ par madame Marie-Claude Baril

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'adjuger à l'entreprise « **ONEPOINT CANADA INC.** », (ci-après « Onepoint »), un contrat de services d'abonnement pour les licences JIRA et Confluence, pour la période du 8 février 2025 au 7 février 2028, au montant de **1 353 339,80 \$**, plus les taxes de **202 662,64 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **1 556 002,44 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions du document d'appel d'offres public 6000033335, et à la soumission produite par l'Adjudicataire ayant été négociée à la baisse.

	IMPUTATION 1	IMPUTATION 2
Centre	39100	77670
Compte	568230	552170
Montants	624 530,24 \$	931 472,19 \$

CA-2025-005 MODIFICATION DE PARCOURS DES LIGNES DE NUIT 358 ET 368
DEV2025-01

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Catherine Morency
APPUYÉ par madame Suzanne Lareau

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'effectuer les modifications suivantes au réseau de nuit :

- de modifier le parcours de la **LIGNE 358 EN DIRECTION EST** pour desservir le boulevard René-Lévesque dans les deux sens entre les rues Atwater et Papineau;
- de modifier le nom de la ligne 358 Sainte-Catherine pour **358 RENÉ-LÉVESQUE**;
- de modifier le parcours de la **LIGNE 368 AVENUE-DU-MONT-ROYAL** afin de circuler sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et la rue Laurier entre les avenues Rockland et du Parc.

La mise en service serait effective à compter du 16 juin 2025.

Cette recommandation n'engendre aucun coût d'exploitation supplémentaire sur le réseau bus.

CA-2025-006 AUTORISER UNE CESSION EN EMPHYTÉOSE
LA PETITE STATION (« CPE »)
PROPRIÉTÉ CONNUE ET DÉSIGNÉE COMME ÉTANT LE LOT 1 998 627 DU CADASTRE
DU QUÉBEC, SITUÉE AU 25, RUE LEGENDRE EST, À MONTRÉAL
6000034159

VU le rapport de la directrice exécutive - Talents, diversité et expérience employé et de la directrice exécutive - Planification et entretien

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Alan DeSousa
APPUYÉ par monsieur Alex Bottausci

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU 1° d'autoriser une cession en emphytéose entre la Société de transport de Montréal (la « STM ») et **LA PETITE STATION** (le « CPE ») pour la propriété connue et désignée comme étant le lot 1 998 627 du Cadastre du Québec (« l'Immeuble »), située au 25, rue Legendre Est, à Montréal, pour une durée de trente (30) ans débutant en 2025, le tout conformément au projet d'acte annexé aux présentes;

- 2° d'autoriser un bail entre la STM et le **CPE** pour la location d'une lisière de terrain d'environ 131 mètres carrés ayant front sur la rue Legendre, adjacente à l'Immeuble, laquelle lisière de terrain fait partie du lot 1 998 625 du Cadastre du Québec, pour une durée de trente (30) ans débutant en 2025, le tout conformément au projet d'acte annexé aux présentes;
- 3° d'autoriser toute modification aux projets d'ententes qui ne sont pas incompatibles avec les présentes.

CA-2025-007 DÉSIGNATION DES PERSONNES RESPONSABLES D'EFFECTUER LES ÉVALUATIONS DE RENDEMENT DES CONTRATS
RÉSOLUTION CA-2024-072

VU le rapport de la directrice exécutive - Finances, approvisionnement, affaires juridiques et métropolitaines

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Suzanne Lareau
APPUYÉ par madame Marie-Claude Baril

ET UNANIMEMENT

Il est

- RÉSOLU
- 1° de désigner les personnes indiquées dans l'annexe jointe à la présente recommandation, pour réaliser l'évaluation de rendement des contrats et ce, conformément à l'article 95 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ. c. S-30.01);
 - 2° de révoquer toute liste adoptée précédemment désignant des personnes pour réaliser l'évaluation de rendement des contrats;
 - 3° les désignations et révocations indiquées précédemment entrent en vigueur dès l'adoption de la présente résolution.

CA-2025-008 ADOPTER LE CALENDRIER DES ASSEMBLÉES ORDINAIRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM) POUR L'ANNÉE 2025

VU le rapport de la Secrétaire corporative

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Suzanne Lareau
APPUYÉ par madame Marie-Claude Baril

ET UNANIMEMENT

Il est

- RÉSOLU
- d'adopter le calendrier des assemblées ordinaires du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM) pour l'année 2025 aux dates ci-dessous énumérées, à compter de 17 h 30, au 800, De la Gauchetière Ouest, 8e étage, salle 8200, portail Nord-Est à Montréal :
- mercredi, 12 mars 2025
 - mercredi, 2 avril 2025
 - mercredi, 7 mai 2025
 - mercredi, 4 juin 2025
 - mercredi, 2 juillet 2025
 - mercredi, 3 septembre 2025
 - mercredi, 1er octobre 2025
 - mercredi, 12 novembre 2025
 - mercredi, 10 décembre 2025
 - mercredi, 4 février 2026

CA-2025-009 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 19 h 00.

Les résolutions CA-2025-001 à CA-2025-009 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

Eric Alan Caldwell

Signé avec ConsignO Cloud (14/03/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.

ÉRIC ALAN CALDWELL

Nicole Barezi

Signé avec ConsignO Cloud (13/03/2025)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.

NICOLE N. BAREZI

ANNEXE A
PÉRIODE DE QUESTIONS
ASSEMBLÉE ORDINAIRE PUBLIQUE
LE MERCREDI 5 FÉVRIER 2025 À 17 h 30

D'entrée de jeu, le président informe l'assemblée qu'il n'interviendra pas dans les questions concernant le poste de ventilation mécanique Bellechasse. Dans le cadre de ce dossier, une démarche a été effectuée auprès d'un expert indépendant sur l'interprétation du Code d'éthique de la STM. À l'issue des recommandations d'un expert, bien que ce dernier ait exclu un conflit d'intérêts réel ou potentiel, le président a par ailleurs pris la décision de se retirer de toutes discussions sur ce sujet pour éviter d'éventuelle perception d'apparence de conflits d'intérêts. Les questions concernant ce dossier seront déléguées à la directrice générale.

INTERVENANTS PRÉSENTS À L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE

<u>NOM</u>	<u>SUJET DE L'INTERVENTION</u>
<u>QUESTION 1</u>	
Monsieur Alain Rouette	M. Rouette est membre du comité citoyen communautaire de Bellechasse, un groupe militant pour le développement social et communautaire dans le secteur. Il souhaiterait poser des questions concernant le site du centre de transport St-Denis. Le site du garage Saint-Denis sera éventuellement acquis par la Ville qui entend construire 800 logements sociaux. En raison des retards dans les travaux, la mise en exploitation du centre de transport Bellechasse est maintenant prévue à l'automne 2025. Le comité veut connaître l'échéancier fixé par la STM pour libérer les lieux devant servir à la construction de ces logements sociaux compte tenu de la crise du logement actuelle. Quant à la seconde question, comme le terrain devra être décontaminé avant qu'il puisse être utile, monsieur Rouette veut savoir, d'une part, à qui reviendra la responsabilité de le faire décontaminer, d'autre part, quel sera l'échéancier.
La directrice générale	Le projet est quasiment achevé. Étant donné son envergure, il reste encore des étapes à franchir d'ici la mise en exploitation en 2025. La STM veut aller de l'avant avec l'électrification de sa flotte d'autobus, le site doit être utilisé pour des travaux en raison des besoins opérationnels. La STM est consciente de la crise du logement et travaille de concert avec la Ville en ce sens, mais pour le moment, l'échéancier pour libérer le site n'est pas encore connu, explique la directrice générale de la STM. Pour la question complémentaire, madame Léonard répond que le site devra être décontaminé pour éliminer les contaminants présents dans le sol. Un suivi sera fait à ce sujet, plus de détails suivront.

QUESTION 2

Madame Marie-Claude Bourgeon	Madame Bourgeon, est membre de La Communauté des Possibles de Rosemont – La Petite-Patrie (RPP), ses questions concernent le poste de ventilation mécanique (PV) Bellechasse. D'autres sites, dont certains sont vacants, sont disponibles pour construire ce poste de ventilation. Cependant, le choix s'est arrêté à cet emplacement obligeant une famille à quitter leur maison. Étant donné que l'une des priorités de l'administration municipale actuelle est de freiner la crise du logement, dans cette optique, la STM s'engage-t-elle à reconsidérer la décision prise d'exproprier cette famille.
------------------------------	--

La directrice générale	La STM doit construire un nouveau poste de ventilation mécanique dans l'arrondissement afin de remplacer le poste actuel qui a atteint la fin de sa vie utile. Parmi les sites potentiels analysés, le choix est arrêté sur ce terrain compte tenu de l'envergure du projet. Le choix du site retenu est celui qui occasionne le moins d'impact sur le secteur résidentiel avoisinant tout en permettant le raccordement au tunnel de métro à l'endroit identifié comme étant la position optimale. L'expropriation est une expérience entraînant certains inconvénients et la STM est consciente des difficultés qui en découlent pour les familles affectées. Des discussions sont en cours avec la Société québécoise des infrastructures (SQI) afin d'évaluer si une autre solution répondant aux critères est envisageable, a précisé madame Léonard.
------------------------	--

QUESTION 3

Madame Margaux Grégoire	Les questions concernent le poste de ventilation mécanique Bellechasse.
-------------------------	---

Les documents obtenus dans le cadre d'une demande d'accès à l'information, dont certains sont toujours attendus, révèlent qu'en 2020, la STM privilégiait l'emplacement situé au 6000 St-Denis pour la construction du poste de ventilation mécanique de Bellechasse. Les documents font également état d'estimations de coût. Le coût du projet est désormais passé à 15M\$, de plus les estimations de coût ne concordent pas avec celles du poste de ventilation mécanique Rielle dont la longueur de tunnel est équivalente au 6000 St-Denis. Madame Grégoire veut savoir si la STM peut fournir au comité citoyen les estimations détaillées et les raisons techniques qui l'incitent à ne plus considérer ce site alors qu'il était initialement privilégié, notamment parce qu'à titre de propriétaire, la STM n'aura pas besoin d'avoir recours à l'expropriation et pour d'autres motifs d'opérabilité (impacts sur les résidents du secteur).

Pour la deuxième question, l'intérêt manifesté par certains politiciens municipaux à l'égard de l'emplacement situé sur la rue Saint-Denis suscite des questionnements quant aux véritables raisons pour ne pas ériger le poste de ventilation sur ce site. Cette intervention à cette assemblée du conseil d'administration vise à savoir si la STM est-elle contrainte politiquement à ne pas utiliser ce terrain.

La directrice générale	La directrice générale réfère la question à monsieur Patrick Sergerie, DE - Gestion et modernisation des actifs.
------------------------	--

Cet emplacement avait été considéré au début du projet. Une analyse a été faite portant sur trois variantes, chacune d'elles étant plus ou moins à proximité du branchement optimal de raccordement au tunnel du métro. Le respect de cette marge de raccordement au tunnel du métro est important et permet de concevoir et d'implanter un poste de ventilation avec une efficacité requise en termes de sécurité pour les usagers. Une comparaison des trois variantes démontre que pour l'emplacement situé sur Bellechasse, la distance de galerie est de 75 mètres alors que celui localisé sur St-Denis, les longueurs varient entre 150 et 215 mètres. La galerie joue un rôle dimensionnant et donc significatif dans le coût global d'un projet de poste de ventilation mécanique parce que l'on doit notamment excaver dans le roc, consolider le roc, par la suite installer un système d'étanchéité, d'un système de drainage, d'une galerie de câbles, des câbles moyenne tension devant alimenter le poste de ventilation mécanique. Dans le cas du poste de ventilation mécanique de Bellechasse, le coût est estimé de l'ordre de 150 000 \$ le mètre de galerie, ce qui explique les écarts de coût qui varient entre 11M\$ et 26M\$, explique monsieur Sergerie.

Concernant la demande d'accès, madame Léonard mentionne que ces demandes sont traitées conformément aux règles édictées dans la loi. Dès que les documents sont accessibles, ils sont transmis.

En réponse à la deuxième question, la localisation des sites est analysée selon plusieurs barèmes. Le site est déterminé par celui qui répond le mieux aux objectifs du projet en termes de

localisation, complexité de réalisation, coûts de réalisation et acceptabilité. Compte tenu de la situation du financement du maintien d’actifs, toutes les solutions sont regardées pour atténuer les coûts pour la réalisation des projets, indique la directrice générale.

QUESTION 4

Monsieur Claude Kazadi La question porte sur les titres de transport.

Monsieur Kazadi veut savoir si dans le cadre des projets de modernisation de la billettique que l’option pour des titres de groupe soit évaluée. Compte tenu de l’achalandage à certaine période de l’année, ces titres permettraient de ne plus restreindre le passage uniquement à une personne à la fois. Plusieurs personnes pourront, selon le titre, accéder en même temps à la zone contrôlée en effectuant une seule validation évitant ainsi une manipulation des tourniquets ou des portillons individuellement. Ce processus nécessiterait simplement une reprogrammation du système, ce qui permettrait des services plus fluides, facilitant l’accès et les déplacements en transport collectif.

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

L’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a la compétence exclusive d’établir, selon les critères qu’elle détermine, le cadre tarifaire des services de transport collectifs. Les suggestions proposées seront transmises à l’ARTM par l’équipe de la Planification, mentionne la directrice générale.

QUESTION 5

Madame Éloise Corbeil La question est en lien avec le poste de ventilation mécanique Bellechasse PVM Bellechasse

La STM construit les postes de ventilation selon la norme 130 de National Fire Protection Association (NFPA). Cette norme couvre divers aspects liés à la sécurité pour les systèmes de transport et les systèmes ferroviaires voyageurs. Elle recommande que les postes de ventilation soient placés à des intervalles ne dépassant pas 762 mètres pour assurer une ventilation adéquate en cas d’incendie ou d’autres urgences. Cette même norme propose aussi des mesures alternatives lorsque les conditions ne permettent pas de respecter cet intervalle permettant une évacuation sécurisée des passagers. De plus, la .STM n’a toujours pas à ce jour le financement pour construire le poste de ventilation Bellechasse. Dans ce contexte, madame Corbeil questionne de l’urgence de procéder à l’exproprier de cette famille d’autant plus que cette construction n’est pas plus pressante que tous les autres postes de ventilation en attente d’être construits.

Ce projet est admissible à une subvention. Une demande de subvention est déposée et la STM est en attente de cette qualification du ministère. Parallèlement aux négociations qui suivront leurs cours avec le propriétaire pour l’acquisition du site, compte tenu des délais nécessaires, la STM initie le processus d’expropriation, et ce, afin qu’elle détienne en temps opportun les droits de propriété nécessaires à la construction du poste de ventilation. Des discussions récurrentes ont eu lieu et ont toujours lieu compte tenu du besoin, répond madame Léonard, directrice générale.

Quant aux spécificités techniques de la norme 130 de National Fire Protection Association (NFPA), un suivi sera fait par la DE – Gestion et modernisation des actifs, poursuit la directrice générale.

QUESTION 6

Monsieur Simon Pierre Robillard

Monsieur Robillard est un représentant du Syndicat du transport de Montréal (employés des services d'entretien) (CSN). Les questions concernent principalement les négociations 2025.

Monsieur Robillard rappelle que le syndicat est déjà intervenu auprès du conseil d'administration pour dénoncer la lenteur des négociations. Depuis cette intervention, bien que plusieurs rencontres aient eu lieu, aucun nouveau sujet n'a été abordé. L'échéancier est fréquemment réévalué, certains sujets normatifs, notamment l'enjeu de la question monétaire demeure et ne sera pas abordée pas avant le mois d'avril. La Société ne veut pas se commettre sur une expectative de fin de négociation de la convention collective. Le conseil d'administration compte-t-il intervenir auprès de la direction afin que les parties s'activent et parviennent à un accord dans les meilleurs délais.

De plus, monsieur Robillard mentionne que le syndicat négocie depuis près d'un an avec la STM et les avancées sont peu nombreuses. Ce dernier veut informer le conseil d'administration qu'une assemblée se tiendra le 16 février prochain, l'association syndical organisera une assemblée générale pour obtenir un vote en faveur d'un mandat de grève.

Le Président

D'emblée, le président réitère que le conseil d'administration n'est pas l'instance appropriée pour aborder des questions liées aux relations de travail étant donné qu'il existe d'autres plateformes dédiées à cet effet. Il invite madame Marie-Claude Léonard, directrice générale à donner quelques éléments de précision.

Les enjeux entourant le processus de négociation d'une convention collective doivent être débattus devant les instances appropriées selon les lois du travail. Un calendrier de rencontres est planifié, ce sera l'occasion pour les parties de débattre sur leurs principaux enjeux. Les parties sont animées du même désir d'arriver à une entente convenable à la satisfaction de tous dans les meilleurs délais, indique madame Léonard.

QUESTION 7

Monsieur Bruno Jeannotte

Les questions portent sur l'entretien sanitaire dans le milieu de travail.

La crise de l'itinérance est une préoccupation et le métro est un des premiers lieux qui en subit les contrecoups. Une préoccupation à laquelle les employés d'entretien sont confrontés. Le nouveau système de gestion exigeant l'utilisation de cellulaires crée certaines problématiques en lien avec les conditions de travail. Cette situation engendre des irrégularités dans l'exécution des tâches et affecte les travaux d'entretien. Monsieur Jeannotte veut connaître quels sont les moyens qui seront déployés pour corriger les difficultés confrontées auxquelles le réseau fait face en ce moment.

Quant à la question complémentaire, le secteur de l'entretien a fait l'objet de divers changements, notamment la réduction du temps supplémentaire, l'arrêt de l'extermination préventive des coquerelles dans les autobus et le déploiement d'un système de gestion. Ces stratégies ont pour objectif de générer des économies, la STM est-elle consciente des conséquences de ces décisions tant sur l'offre de service à clientèle que pour les employés d'entretien.

Le Président

Il invite madame Marie-Claude Léonard, directrice générale à donner quelques éléments de précision.

L'équipe de la Planification a implanté un nouveau système. Cette nouvelle façon de faire permettra une saine gestion des ressources, et ce, dans un contexte où les autorités gouvernementales s'attendent à des optimisations

budgétaires de la STM. La direction de la Planification et entretien assure une vigie, ce processus permettra aux équipes de fournir des retours constructifs pour améliorer le déroulement du projet et s'il y a lieu des ajustements seront effectués, répond madame Léonard.

La STM n'entend pas faire de coupure dans l'offre de service. Il s'agit d'un nouveau processus et il faudra un certain temps pour s'y adapter. Les enjeux soulevés doivent être adressés aux responsables des secteurs concernées afin que des solutions soient mises en place.

QUESTION 8

Monsieur Benoit
Muyldermans

Les questions concernent le poste de ventilation mécanique Bellechasse

Compte des demandes formulées par la STM au gouvernement pour un investissement crucial pour l'entretien des infrastructures. Monsieur Muyldermans s'interroge sur les raisons de prioriser la construction du poste de ventilation mécanique étant donné qu'il n'augmente pas la fiabilité du réseau pour les usagers, de surcroît dans ce cas-ci, il nécessite le recours à l'expropriation et des fermetures de certaines rues durant une longue période.

Quant à la seconde question, des analyses des impacts ont été faites pour différents sites situés dans le quartier. Les résultats révèlent un niveau d'impact important pour les usagers pour trois d'entre eux et malgré cela, l'un d'eux a été quand même sélectionné. Les résidents du quartier souhaitent savoir si l'analyse d'impact a été faite en termes d'impacts sur les résidents du secteur, financier et technique.

La directrice générale

Madame Léonard invite monsieur Patrick Sergerie, DE - Gestion et modernisation des actifs à fournir des éléments de réponse.

Monsieur Sergerie explique que le réseau est composé d'environ 80 postes de ventilation mécanique et certains ont largement atteint leur durée de vie. Les postes de ventilation qui ont été construits lors de la réalisation du réseau initial du métro ne répondent plus aux normes d'aujourd'hui. Dans sa volonté de rattraper le retard dans le déficit d'investissement de ses équipements fixes du réseau du métro, la STM doit moderniser ses infrastructures. Les postes de ventilation mécanique sont des infrastructures critiques pour l'exploitation du métro. La sélection pour les travaux est faite selon leur état de désuétude, les travaux s'échelonneront sur plusieurs décennies, il faut s'y attaquer rapidement. L'absence de poste de ventilation mécanique rendrait le réseau vulnérable. Il s'agit d'un processus colossal, la phase préliminaire consiste à identifier les sites et la résiliation des travaux se fait au cours des phases subséquentes.

Plusieurs sites ont été analysés, certaines nécessitaient une expropriation. Parmi ces sites, certains nécessitaient l'expropriation de plusieurs logements, ce qui ajoute une complexité au processus. L'analyse des sites se fait à partir d'une grille multicritère. La sélection des sites ne se fait pas au détriment d'une famille plutôt que l'autre. Plus de détails seront fournis quant à la sélection du site par la DE –Gestion et modernisation des actifs lors de la rencontre à venir, répond monsieur Sergerie.

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 9

Madame Jessika Kirkland

Bonjour, on a tous vu des photos de la vitre avant fracasser de l'azur à Frontenac et les photos de la flaque de sang. On a évité de justesse la même chose à la station Mont-Royal hier. C'est après combien de suicides avant que la STM sonne l'alarme comme vous l'avez faite ce matin aux conseils exécutifs avec la nécessité d'avoir des MPM-36? On est en train de construire 5 nouvelles stations dans le secteur de l'est de l'île. Ce secteur est connu pour avoir plusieurs personnes problématiques et vous n'allez même pas installer des PSD... C'est quand qu'on va finalement avoir les PSD et régler le problème des 900-02 & 900-04?

Seconde question, c'est quand que la STM va considérer que les droits des personnes itinérantes dans le métro terminent aux débuts des droits des utilisateurs payants? Pourquoi est-ce que vous autorisez ces personnes de bloquer les sorties d'urgences, de s'injecter en public, d'être nues en face d'enfants, d'uriner dans les assesseurs, de déféquer dans les couloirs, de fumer constamment et vous ne faites RIEN. Oui vous avez votre système sms mais ça ne vaut rien quand jour après jour les mêmes individus causent les MÊMES problèmes au point que vos propres employés ont des noms pour ces individus problématiques Exemple: le manchon de côté-vertu. Faites comme le REM et engager garda ou une autre compagnie de sécurité armée pour se débarrasse par force de toutes les sans-abris dans le métro.

Le Président

La présence accrue de personnes en situation de vulnérabilité dans le réseau relève de phénomènes sociaux complexes qui ont été exacerbés par la pandémie et dont la prise en charge relève d'un ensemble d'acteurs clés de la société civile. L'enjeu de la sécurité et le maintien des infrastructures du métro sont les priorités de l'organisation. C'est pourquoi la STM multiplie ses représentations auprès des acteurs de la mobilité pour des modèles de financement durables, répond le président.

Il invite monsieur Christopher Kranjec, Directeur principal – Livraison de service et expérience client à donner quelques éléments de précision pour la deuxième question.

Quant à la question faisant référence aux portes palières, l'installation de portes palières préviendrait ce genre d'événements, en plus d'aider à réduire les retards dans le métro dus aux objets tombés sur les rails. Ce projet, destiné à protéger la clientèle sur les quais du métro, avait été envisagé et fait l'objet d'une discussion avec les bailleurs de fonds pour une entente de financement, explique monsieur Kranjec.

QUESTION 10

Monsieur Benoît Gascogne

Bonjour. Regardant les médias sur le manque du plan de navette d'autobus du rem j'ai constaté que la STM est pire que le rem. Dans chaque station du métro, il y a 0 signalisation indiquant aux usagers où sont localisés les arrêts du service à la relève. Dehors il n'y a aucune indication d'où est l'arrêt. Seulement à l'arrêt elle-même est le panneau de métal indiquant qu'ICI est l'arrêt. Pour la ligne jaune, c'est encore pire. À Berri UQAM il n'y a AUCUNE indication que les usagers doivent prendre la ligne verte à McGill pour Jean-drapeau, Papineau pour LUDS et Radisson pour aussi LUDS. Il faudrait aussi faire part du problème d'accessibilité à Papineau et Radisson pour le manque d'ascenseur pour rejoindre les navettes en premier lieu. Finalement vous n'affichez nul par quand est-ce que la prochaine navette sera disponible sur vos gtfs. As quand que la STM va améliorer la signalisation et l'aspect service aux clients du service de relève pour son métro?

Le Président

Le président invite monsieur Christopher Kranjec, Directeur principal – Livraison de service et expérience client à répondre à cette question.

À la suite des évènements affectant le REM, des autobus ont été déployés pour la clientèle en collaboration avec la STM et le Réseau de transport de Longueuil (RTL). Ces mesures d'atténuation visent à s'assurer que la clientèle puisse continuer à se déplacer avec un minimum d'impact. De plus, certaines applications proposant des trajets alternatifs de transport collectif sont disponibles pour permettre aux usagers de se déplacer avec une certaine prévisibilité. Quant à la signalisation, l'information sera transmise à l'ARTM, indique monsieur Kranjec.

QUESTION 11

Monsieur Philippe Paré

Good afternoon. It's 2025, year of the bus renetworking of the west and we have still been given 0 details about anything, because of this, questions needs to be asked. My question is how exactly will the Fairview terminus removal work? The distance between Terminus Pointe-Claire and Terminus Fairview is roughly 900 meters as the crows go and 1.2km following road ways. The terminus has been part of the stm history for the past 33 years. How will the stm be informing the users that they need to go to the other terminus, will the STM operate it until the 30'th of November 2025 anyways due to it being already payed for? moving to terminus Pointe-Claire will be an issue for those of us going shopping by bus.

My second questions is the simple one, WHEN will we start getting details about our bus renetworking? Spring, summer or last second? When will we start getting actual data about how our lives will be affected?

Le Président

Le président invite monsieur Michel Tremblay, Directeur – Planification et développement des réseaux à fournir des éléments de réponse.

La mise en service des antennes nord et ouest est prévue pour 2025. L'intérêt manifesté par les usagers pour connaître les changements qui seront faits démontre que la venue de cet apport modal améliorera significativement les déplacements dans ce secteur. Quant au terminus, une analyse a été faite pour les choix des tracés de lignes en fonction des habitudes de magasinage et de l'importance de rabattement au REM. Plus de détails à ce sujet suivront, répond monsieur Tremblay.

Concernant la question relative aux communications, monsieur Tremblay mentionne que les équipes travaillent sur un plan de communication détaillé qui sera déployé cet été. Cette campagne de communication inclura, entre autres, des outils numériques (calculateur de trajet) et d'information (site web, médias), de l'affichage dans les réseaux de métro et d'autobus ainsi qu'une présence du personnel sur le terrain afin de donner aux usagers le temps de bien comprendre les modifications à leur parcours, s'y préparer et y adhérer, répond monsieur Tremblay.

QUESTION 12

Monsieur David Murray

Les voies réservées aux autobus à Montréal sont souvent bloquées par des véhicules stationnés ou immobilisés illégalement. Plusieurs villes, comme Philadelphie, New York et Washington, ont décidé d'installer des caméras en avant de leurs autobus pour détecter et sanctionner ces infractions automatiquement (contravention). La STM pourrait-elle adopter une approche similaire?

Le Président

Le président invite monsieur Jocelyn Latulippe, directeur Sûreté et sécurité incendie, à répondre à question.

Le non-respect des voies réservées est un enjeu réel pour la performance des lignes de Bus. Un comité s'est penché sur la solution de caméra à bord des bus, des enjeux juridiques, opérationnels et financiers ont dissuadé le recours à ce système, car il ne répond pas aux besoins et objectifs réels visés. Le réseau de voies réservées de la STM n'est pas comparable aux villes citées, notamment en raison de sa superficie, des différentes heures de services, des types de véhicules admis et des coûts d'acquisition et d'entretien des caméras. De plus, les intempéries climatiques (neige) rendraient la lecture des plaques d'immatriculation difficiles de sorte que les résultats pourraient être inutilisables ou inadmissibles en preuve. Outre ces raisons, cette solution requerrait des ressources pour gérer la structure des activités liées aux infractions et exigerait une modification législative provinciale visant à déléguer certains pouvoirs dévolus à des agents de la paix à une société de transport. Par ailleurs, la STM est constamment en action pour trouver des solutions qui ont permis la mise en place de certaines initiatives dont le déploiement d'une structure en collaboration avec l'Agence de mobilité (AMD) visant à planifier les interventions. À partir des signalements des chauffeurs, les indicateurs produits par la STM permettent de cibler précisément les secteurs nécessitant des interventions, soit l'émission de constats et des opérations de remorquage, explique monsieur Latulippe.

QUESTION 13

Monsieur Jon Kaston

La Ville et l'arrondissement Rosemont LPP ont confirmé leur appui d'utiliser le site 6000 St Denis (garage centre du transport St-Denis) pour le PVM entre Rosemont et Beaubien. STM a initialement privilégié ce même site. On nous a indiqué lors de consultation que l'option était trop coûteuse, mais plusieurs erreurs dans l'analyse de coût différentiel, une fois corrigé font en sorte que l'option de 6000 St-Denis n'est pas plus chère que le site choisi, avec tous ses problèmes tels que identifiés entre autres lors du processus de consultation. Est-ce que la STM reconsidère leur choix de site? Merci

La directrice générale

La directrice générale réfère la question à monsieur Patrick Sergerie, DE - Gestion et modernisation des actifs.

En ce qui concerne les estimations et l'écart entre les trois variantes, monsieur Sergerie rappelle que ces questions ont déjà été répondues. Les écarts projetés au début de l'analyse des sites ont été exacerbés par l'explosion des coûts. La surchauffe dans le domaine de la construction est en bonne partie responsable de cette hausse. En raison des galeries qui sont beaucoup plus longues sur les variantes étudiées au centre de transport Saint-Denis, les écarts de coûts varient 11M\$ à 26M\$ de dollars. Ce site ne sera donc considéré, d'autres alternatives sont à l'étude, entre autres, les pourparlers entrepris avec la Société québécoise des infrastructures (SQI).

QUESTION 14

Monsieur Julien Gascon-Samson

Question 1: Ma question est en lien avec la proposition d'inscrire le remplacement des wagons MR-73 au Plan québécois des infrastructures (PQI), ce qui bien évidemment est une très bonne nouvelle (en dépit du contexte économique). Je souhaiterais savoir si une demande similaire a été faite ou sera formulée concernant l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro. Étant donné l'absence de financement pour de nouvelles installations d'ascenseurs, il serait essentiel de saisir l'occasion pour inclure cette priorité dans les projets à inscrire au PQI. Est-ce que de telles démarches ont été entreprises ou sont prévues dans un avenir proche ?

Question 2: J'ai eu quelques problèmes avec le déploiement de la rampe des autobus en situation hivernale. Il m'est arrivé à quelques reprises au cours des dernières semaines que la rampe refuse de se déployer en totalité ou partiellement en raison de petites roches incrustées dans les côtés. Fort heureusement, le chauffeur et d'autres passagers ont été d'une grande aide (n'eût été de ces derniers, je n'aurais pas été en

mesure d'embarquer à certains moments). Il s'agit d'une problématique importante en hiver. J'ai également remarqué que les nouveaux modèles de rampe (bus hybrides) étaient plus vulnérables à ces éléments comparés aux anciens, en plus de poser problème si le bus est très proche du trottoir, en raison du mécanisme d'ouverture différent (je peux fournir plus de précisions au besoin). Je pourrais suggérer de revenir à l'ancien modèle pour les prochaines commandes. Est-ce que la STM procède à une vérification et entretien plus réguliers des rampes en hiver pour bien s'assurer de nettoyer le mécanisme d'ouverture?

Le Président

Le président réfère la question à madame Julie Deschênes, DE - Finances, approvisionnement, affaires juridiques et métropolitaines.

L'accessibilité demeure au cœur des priorités de la STM. Plusieurs milliers de dollars sont consacrés pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité dans le Plan d'immobilisations 2025-2035. Quant aux phases subséquentes, le dossier est soumis au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour une confirmation de financement. Pour surmonter les défis de financement, des choix doivent être faits, c'est pourquoi la STM se concentre sur les besoins les plus pressants, tels que le maintien des actifs ainsi que le remplacement des voitures MR-73 pour assurer la fiabilité du réseau et la sécurité tant des usagers que des employés, précise madame Deschênes.

Pour la seconde question, monsieur Kranjec répond qu'en raison des défis liés au déploiement de la rampe, plusieurs initiatives ont été mises en place pour assurer la fiabilité du déploiement de la rampe, notamment un entretien plus fréquent des rampes, une meilleure connaissance des procédures du déploiement de la rampe et la réalisation de tests de la fiabilité des rampes. En plus de ces mesures, en cas de non-déploiement de la rampe, les chauffeurs peuvent communiquer avec la salle de contrôle qui effectuera les démarches pour s'assurer du fonctionnement de la rampe du prochain bus.

QUESTION 15

Monsieur Kevin Hirsch

Monsieur le Président, Je vous écris au nom de l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs. Nous vous adressons à vous aujourd'hui en lien avec les de navettes d'autobus entre le centre-ville et L'IDS et entre l'IDS et le centre-ville pendant les interruptions de service planifiées du REM. Nous savons que ces interruptions se multiplieront dans les semaines à venir. Serait-il possible d'offrir le service de navettes sur un horaire fixe et publié? À notre avis, ceci offrirait une certaine prévisibilité aux usagers et leur permettra de mieux planifier leurs déplacements. Nous vous remercions d'avance pour votre collaboration habituelle et nous vous prions de recevoir nos salutations distinguées, Kevin Hirsch Vice-président, APRIDS

Le Président

Le président réfère la question à monsieur David Chagnon, Directeur principal – Direction Soutien Exploitation Bus et Métro

Des travaux sont présentement en cours pour la préparation d'un horaire fixe de la navette 568 de L'Île-des-Sœurs qui sera disponible au cours des prochains jours. Cette mesure vise à offrir une certaine fluidité aux usagers et de leur permettre de mieux planifier leurs déplacements, indique monsieur Chagnon.
