

**RÉSUMÉ DES DOSSIERS
PRÉSENTÉS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU
MERCREDI 5 OCTOBRE 2016**

ARTICLE 1

Secrétariat général et DE – Affaires juridiques

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

ARTICLE 2

Secrétariat général et DE – Affaires juridiques

Approuver le procès-verbal de l'assemblée du conseil d'administration de la Société tenue le **7 septembre 2016**

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 3

CONTRATS DE BIENS

3.1

DE – Bus

Adjuger un contrat pour la fourniture de carburant diesel et biodiesel (STM-5355-03-16-54) – Achats regroupés

Pour assurer la continuité de leurs activités, les Sociétés de transport participantes ont besoin de carburant diesel et/ou biodiesel pour leurs autobus et la Ville de Montréal pour ses véhicules de service.

Dans le cadre des objectifs de globalisation des achats et de réduction des coûts, cet appel d'offres favorise l'économie d'échelle et facilite le processus d'approvisionnement pour les Sociétés participantes.

Dans le cadre de son engagement à réduire les gaz à effet de serre, la STM demandait dans l'appel d'offres un produit biodiesel de deuxième génération, produit à partir de déchets ou de résidus végétaux, notamment, du gras recyclé, tel que le gras animal non comestible et des huiles usées (GAHU).

Pour la STM, les prévisions ont été évaluées par la Division gestion du parc de la Direction entretien centre de transport en collaboration avec la Division gestion des matières, entreposage & distribution de la Direction chaîne d'approvisionnement. Les sociétés participantes ont fourni leurs prévisions de besoins respectives.

Ce contrat permet la maîtrise des paramètres de planification budgétaire et financière de la consommation du carburant diesel et biodiesel et assure le ravitaillement assidu en carburants diesel et biodiesel de chacune des Sociétés de transport participantes.

3.2

DE – Bus

Augmenter l'enveloppe budgétaire du contrat de fourniture de jantes de roue d'autobus (STM-4985-01-15-58)

Avoir des roues et des pneus en parfaite condition est essentiel à l'opération des bus, tant pour respecter les normes de la SAAQ que pour préserver la sécurité de nos clients. Par le fait même, pour pouvoir nous assurer d'offrir à la clientèle le service bus tel que défini, il faut compter sur la complète disponibilité des bus, qui pourrait être compromise si la quantité de pneus et de jantes est insuffisante.

Pour ce qui est de la maîtrise des finances, il est essentiel de remplacer les jantes usées car elles endommagent les pneus, qui sont beaucoup plus dispendieux à remplacer que ces dernières.

Moins de 18 mois se sont écoulés depuis le début du contrat et près de 80 % du montant autorisé pour la STM a été dépensé. Lors de l'entretien des autobus, il a été noté que lorsque les jantes sont trop usées elles endommagent le talon des pneus et cela pourrait compromettre la durée de la garantie de notre fournisseur de pneu. Ce phénomène aurait pour cause une utilisation trop longue de la jante de roue, la période d'utilisation pouvant varier entre 10 et 15 ans en fonction de l'usure de chacune. Depuis juin 2015, les jantes de roue sont rebutées lorsqu'elles atteignent huit (8) ans d'utilisation.

Présentement nous estimons que près de 50 % des jantes de roue ont plus de huit (8) ans, ce qui a pour effet une surconsommation des quantités des jantes de roue autorisées au contrat. L'atelier des pneus procède donc au rebutage des jantes de roue qui ont dépassées cette durée de vie utile.

Pour la STM, les prévisions ont été évaluées par la Division planification opérationnelle, en collaboration avec la Division gestion des matières, entreposage et distribution de la Direction chaîne d'approvisionnement.

3.3

DE – Ressources humaines et services partagés

Approuver l'adhésion de la STM au dossier d'achats regroupés pour l'acquisition de portables robustes (STM-5446-06-16-40)

Dans le cadre du programme d'entretien périodique des TI (PEPTI), la STM désire remplacer 128 portables robustes qui ont atteint la fin de leur cycle de vie. Ces portables sont utilisés par les chefs d'opération du réseau des autobus et les agents de sûreté et contrôle. Ces équipements supportent quotidiennement le travail aux opérations ayant un impact direct sur la clientèle, notamment la gestion des incidents Métro et Autobus pour les agents de sûreté et contrôle, ainsi que la gestion des horaires et trajets d'autobus pour les chefs d'opération sur la route.

De plus, la STM pourrait acquérir jusqu'à 42 portables additionnels en fonction de ses besoins de croissance.

Les prévisions des besoins ont été évaluées par la section Parc & gestion des actifs sous la division Exploitation des systèmes et Livraison des services aux utilisateurs de la direction des technologies de l'information, 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 pour l'acquisition de liens téléphoniques de type SIP (STM-5419-06-16-68)

Dans le cadre de son projet de téléphonie corporative, la STM va migrer près de quatre mille (4 000) lignes téléphoniques d'une technologie Centrex vers une technologie IP (Internet Protocol). Un des prérequis à ce projet est d'implanter de nouveaux liens de télécommunication, lesquels seront fournis par une compagnie de télécommunication sous la forme d'un service. Ces liens permettront la connectivité du système de téléphonie IP Alcatel au Réseau de Téléphonie Publique Commuté (RTPC). Une fois le branchement au RTPC effectué, les appelants de la STM seront en mesure de faire des appels locaux ou interurbains. La technologie visée par la STM pour ces nouveaux liens est la technologie SIP qui est un protocole numérique.

Cette technologie permettra à la STM de réaliser des économies récurrentes sur l'exploitation du système de téléphonie corporative.

Les prévisions des besoins ont été évaluées par la Division ingénierie TRCP de la Direction ingénierie, en collaboration avec la Division exploitation des systèmes et livraison des SAU de la Direction des technologies de l'information et la Direction chaîne d'approvisionnement.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 5**CONTRATS DE SERVICES PROFESSIONNELS****5.1****DE – Ressources humaines et services partagés**

Adjuger un contrat pour des services-conseils en rémunération et avantages sociaux (STM-5403-05-16-40)

La rémunération directe et les avantages sociaux constituent une des composantes importantes de la STM dans le développement et le maintien de sa stratégie d'action et de fidélisation de ses employés.

Ces domaines d'expertise exigent de faire appel à des spécialistes à certains moments dans l'année afin d'orienter, de compléter et/ou de confirmer les recommandations internes qui supportent la stratégie de la STM, et afin d'offrir des services d'accompagnement dans la conduite et la réalisation de projets spéciaux.

5.2**DE – Ressources humaines et services partagés**

Adjuger un contrat de services professionnels pour l'évaluation du potentiel (STM-5347-03-16-40)

La Direction des ressources humaines est responsable avec les gestionnaires de la STM de la sélection de leurs équipes de gestion.

Le service d'évaluation est un outil de sélection important afin de choisir le meilleur candidat. Les évaluations de potentiel aident à réduire les risques d'erreur de dotation tout en facilitant la prise de poste et l'intégration. Le recours à des évaluations de potentiel est également recommandé dans le cadre du développement de la relève à la STM.

Les évaluations de potentiel sont nécessaires pour la dotation des postes de gestionnaires de tous les niveaux, de même que pour d'autres emplois où le recours à des évaluations est requis.

La sélection de bons gestionnaires et employés est un élément important afin d'offrir à la clientèle une expérience client améliorée.

5.3

DE – Ressources humaines et services partagés

Adjuger un contrat de services spécialisés en technologie de l'information – Informatique générale (STM-5456-07-16-40)

La Direction des technologies de l'information doit recourir à des ressources externes lorsqu'elle ne dispose pas de toutes les expertises et/ou ressources spécialisées nécessaires afin de réaliser divers projets inscrits au plan directeur du service.

La STM doit recourir à des fournisseurs qualifiés et capables de fournir les ressources professionnelles requises par les différentes pratiques d'affaires du Service des technologies de l'information (Informatique générale, Risque et sécurité informatique, Processus T.I., Logiciels libres, Solutions logicielles et développement applicatif, Gestion de projet T.I.).

Le carnet de projets prioritaires englobe des projets contribuant directement aux 4 piliers stratégiques de la STM, chaque projet étant priorisé et autorisé sur la base de ces niveaux de contribution. De plus, l'utilisation de ressources externes spécialisées permet la mise en service accélérée de projets liés directement à une expérience client améliorée.

5.4

DE – Ressources humaines et services partagés

Adjuger un contrat de services spécialisés en technologie de l'information – SAP (STM-5457-07-16-40)

La Direction des technologies de l'information doit recourir à des ressources externes lorsqu'elle ne dispose pas de toutes les expertises et/ou ressources spécialisées nécessaires afin de réaliser divers projets inscrits au plan directeur du service.

La STM doit recourir à des fournisseurs qualifiés et capables de fournir les ressources professionnelles requises par les différentes pratiques d'affaires du Service des technologies de l'information (SAP générale, SAP Information de gestion, SAP Gestion des actifs et des matières, et SAP Gestion des RH).

Le carnet de projets prioritaires englobe des projets contribuant directement aux 4 piliers stratégiques de la STM, chaque projet étant priorisé et autorisé sur la base de ces niveaux de contribution. De plus, l'utilisation de ressources externes spécialisées permet la mise en service accélérée de projets liés directement à une expérience client

améliorée.

5.5

DE – Ressources humaines et services partagés

Adjuger un contrat de services spécialisés en technologie de l'information – Technologies et télécommunications d'opération (STM-5458-07-16-40)

La Direction-ingénierie doit recourir à des ressources externes lorsqu'elle ne dispose pas de toutes les expertises et/ou ressources spécialisées nécessaires afin de réaliser divers projets inscrits au plan directeur du service.

La STM doit recourir à des fournisseurs qualifiés et capables de fournir les ressources professionnelles requises par les différentes pratiques d'affaires de la Direction-ingénierie (Infrastructure des technologies d'opération, Supervision et métrologie de système TI, Informatique générale, Gestion de projets TI).

Le carnet de projets prioritaires englobe des projets contribuant directement aux 4 piliers stratégiques de la STM, chaque projet étant priorisé et autorisé sur la base de ces niveaux de contribution. De plus, l'utilisation de ressources externes spécialisées permet la mise en service accélérée de projets liés directement à une expérience client améliorée.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 6

CONTRATS MPM-10

Aucun dossier présenté dans cette rubrique

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 7

CONTRATS PROLONGEMENT DU MÉTRO

Aucun dossier présenté dans cette rubrique

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 8

CONTRATS RÉNO-SYSTÈMES

8.1

DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs

Adjuger un contrat de services professionnels de pré-inspections, post-inspections de bâtiments et d'infrastructures, suivi des vibrations pendant les travaux de construction et autres services connexes (STM-29 04 02 S56)

Dans le cadre de la phase 4 du programme Réno-Systèmes, le Bureau de projets Équipements fixes métro requiert des services professionnels spécialisés en préinspections, post-inspections de bâtiments et d'infrastructures, suivi de vibrations pendant les travaux de construction et autres services connexes pour assister, conseiller et/ou aiguiller la direction en matière de problématique concernant des travaux d'excavation sur différents projets, notamment en ventilation et en énergie.

Ces mêmes services sont aussi requis pour les projets Côte-Vertu et Vendôme pour lesquels des travaux d'excavation sont prévus.

Afin de contrôler les risques de dommages lors de ces travaux (au tunnel de métro et/ou aux résidences avoisinantes) il est essentiel de connaître l'état des immeubles ou des infrastructures riverains avant les travaux, d'effectuer un suivi rigoureux des vibrations engendrées lors de l'excavation et au besoin d'effectuer des relevés suite aux travaux afin de détecter tout dommage pouvant avoir été généré durant l'excavation.

Les besoins de l'ensemble des bureaux de projets ont été regroupés afin de bénéficier d'économies d'échelles potentielles.

Le programme Réno-Systèmes vise à renouveler les équipements fixes afin de contribuer à maintenir la fiabilité, la maintenabilité et la disponibilité de l'exploitation du métro, aux meilleurs coûts, en considérant le cycle de vie des équipements et systèmes.

Le projet Côte-Vertu consiste à mettre en place l'infrastructure nécessaire pour garer les trains supplémentaires qui seront requis pour l'augmentation de service prévue sur la ligne 2.

Le projet Vendôme concerne l'ajout d'un deuxième édicule, ainsi qu'un second lien piétonnier universellement accessible permettant l'accès direct des utilisateurs du campus Glen (Centre universitaire de santé McGill) relié à la station de métro Vendôme.

8.2

DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs

Autoriser l'acquisition de terrain et l'obtention d'un permis d'occupation permanente du domaine public – Arrondissement Plateau Mont-Royal (STM-29 03 30 A15)

Le projet Ventilation du programme Réno-Systèmes a pour objectif d'améliorer le système de ventilation en tunnel, essentiel à la ventilation d'urgence, la ventilation confort et la ventilation des travaux de nuit. Le projet vise aussi à rendre les installations conformes à la norme NFPA 130, à améliorer la fiabilité du système de ventilation en tunnel et à rendre les installations conformes au règlement no 4996 de la Ville de Montréal sur le niveau de bruit. Ainsi, dans le cadre de ce projet, un nouveau poste de ventilation doit être construit entre les stations Laurier et Rosemont.

La STM a négocié avec la CSDM pour l'acquisition d'une parcelle de terrain. Le terrain est voisin du poste de redressement-ventilation existant et son emplacement est à proximité du point kilométrique de branchement. Cette acquisition est conditionnelle, entre autres, à l'approbation du conseil des commissaires de la CSDM, à l'obtention d'une autorisation d'aliénation du Ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur (ci-après le "MEES"), au changement de zonage requis pour permettre à la STM d'y construire ses infrastructures et aux autres conditions dont il est fait mention dans l'offre de vente.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 9

CONTRATS INFRASTRUCTURE MÉTRO

Aucun dossier présenté dans cette rubrique

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 10

RÈGLEMENTS

Aucun dossier présenté dans cette rubrique

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 11**PARCOURS**

Aucun dossier présenté dans cette rubrique

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 12**ENTENTES ET BAUX DIVERS****12.1****DE – Ingénierie, infrastructures et projets majeurs**

Autoriser le bail avec Crofton Moore pour la location d'un local situé au 5800 St-Denis, Montréal (STM-5512-09-16-36)

La location d'espace de bureaux est requise pour les besoins d'un projet d'entretien majeur des locaux administratifs au centre de transport St-Denis (Projet IFR-01876), tel que préparé par la Division ingénierie infrastructures. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du PEMI (Programme d'entretien majeur en infrastructure) autorisé lors de la séance du conseil du 1^{er} juin 2016 (Résolution CA-2016-182). Ainsi, de façon à pouvoir réaliser les travaux au bâtiment du centre de transport St-Denis, tout le personnel affecté à l'administration et à la gestion des chauffeurs d'autobus de même que les locaux de service doivent être relocalisés. Le local doit permettre de maintenir les activités et services qui régissent l'organisation du travail des chauffeurs. Le site de location doit être à proximité du centre de transport St-Denis afin de limiter les déplacements du personnel. Les travaux d'aménagement du local loué doivent être complétés pour la date d'occupation du 1^{er} janvier 2017. Le terme d'une (1) année va permettre la réalisation de la planification de l'ensemble des étapes du projet.

La relocalisation du personnel du centre de transport St-Denis s'inscrit dans un projet visant à rendre les locaux des employés conformes aux normes de santé et sécurité au travail, pouvant ainsi aider à attirer, développer et mobiliser les talents de l'entreprise.

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

Autoriser une entente de construction avec l'AMT pour l'accessibilité universelle à la station Bonaventure (STM-5487-07-16-84)

Dans le cadre du projet d'accessibilité du TCV, l'AMT, en partenariat avec le propriétaire de l'Édifice du 1000 De La Gauchetière, Ivanhoé Cambridge, souhaite construire trois (3) ascenseurs pour desservir leur clientèle à mobilité réduite. Un ascenseur se situe à l'extérieur des limites de propriété de la STM (Ascenseur #1), le second complète sa course au niveau mezzanine de la station Bonaventure (Ascenseur #2) et le troisième, le plancher de la fosse du puits d'ascenseur se situe dans l'assiette d'une servitude d'usage en faveur de la STM (Ascenseur #3).

Considérant que la STM est propriétaire de son réseau de métro, qu'elle détient des volumes de propriété et des droits accessoires à la station Bonaventure, plus amplement décrits à la convention de construction, qu'une partie des puits de l'un ou l'autre des deux ascenseurs ci-haut décrits est située dans le volume de propriété ou la limite d'une servitude d'usage au profit de la STM et que ce projet bénéficiera également à la clientèle de la STM, il est requis d'autoriser la conclusion d'une entente

de construction afin que l'AMT et son mandataire puissent aménager les ascenseurs requis pour le projet d'accessibilité du TCV.

12.3 **DE – Expérience client et activités commerciales**

Renouveler l'entente de partenariat "Duo Auto + Bus" avec Communauto pour 2016-2017

Objectifs du partenariat :

- Augmenter le nombre d'abonnements annuels, l'achalandage et les revenus;
- Conserver le bassin de clients fidèles au transport collectif et à l'autopartage;
- Démontrer l'engagement de la STM envers la mobilité intégrée.

Stratégie :

- Offrir une tarification attrayante pour les usagers du transport collectif et les abonnés de l'autopartage;
- Faciliter la gestion des abonnements pour le client avec un guichet unique.

12.4 **DE – Expérience client et activités commerciales**

Prolonger l'entente d'utilisation de la carte OPUS comme identifiant sur les véhicules Communauto

À la suite d'un projet pilote mené de 2012 à 2014, les partenaires OPUS (STM, AMT, RTC, RTL, STL, STLévis et AQTIM) ont convenu d'une entente avec Communauto lui permettant d'utiliser la carte OPUS comme identifiant sur ses véhicules (CA-2014-265). Cette entente était d'une durée de 2 ans, venant à échéance le 5 novembre 2016.

Ce partenariat technologique s'étant bien déroulé au cours de la période de l'entente, les partenaires OPUS envisagent favorablement une prolongation de l'entente.

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

Autoriser une entente de services avec l'AMT pour la gestion des opérations du corridor Amos et de l'édicule prototype Amos dans le cadre du projet intégré SRB Pie-IX (DEV2016-09)

Le projet SRB Pie-IX est un projet dont les parties prenantes (Autorités organisatrices de transport (AOT), Ville de Montréal et arrondissements, AMT et ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports (MTMDET)) sont conjointement impliquées et assurent le succès de l'entreprise. Les clients actuels bénéficieront d'un service bus rapide et fiable. Les stations seront confortables, sécuritaires et entièrement accessibles. Elles seront dotées d'outils technologiques d'information et de services qui accommoderont tous les utilisateurs du SRB. Les temps de parcours seront réduits et les liens avec les trains de banlieue et le métro seront fortement améliorés. On prévoit d'ailleurs que l'achalandage passera de 40 000 déplacements par jour à 70 000 compte tenu des avantages du SRB dans l'axe Pie-IX.

Le SRB est avant tout un projet qui va contribuer au développement du transport collectif. L'opportunité est offerte à la STM de démontrer son savoir-faire au niveau opérationnel et ce, en supervisant la gestion de la voie réservée avec d'autres autorités organisatrices de transport (AOT). Son expérience client est garante du succès de l'entreprise et permettra de développer des indicateurs de performance arrimés au plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 13

SYSTÈMES DE PONDÉRATION

13.1

DE – Ressources humaines et services partagés

Adopter le système de pondération et d'évaluation des offres pour les services d'accompagnement pour l'acquisition et l'intégration d'un logiciel de gestion des talents (STM-5515-09-16-40)

La STM désire implanter une "Solution intégrée de gestion des talents (SGT)" qui permettra de supporter la Direction des ressources humaines dans la réalisation de son offre de services en ce qui a trait aux processus d'identification, d'attraction, d'évaluation, de recrutement, de formation des meilleurs talents, ainsi que du maintien des compétences.

De plus, la gestion des talents est un élément important afin d'attirer, recruter et intégrer des employés mobilisés à offrir une excellente expérience client.

Dans le cadre de ce projet, l'acquisition d'un logiciel ainsi que des services d'accompagnement sont requis pour l'implantation de la solution et la gouvernance du projet. Un système de pondération et d'évaluation des offres doit donc être autorisé.

ARTICLES DE LA RUBRIQUE 14

AUTRES SUJETS

14.1

Secrétariat général et DE – Affaires juridiques

Amender le CALENDRIER DES ASSEMBLÉES PUBLIQUES du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM) pour l'année 2016 en déplaçant l'assemblée prévue le 2 novembre au **3 novembre 2016**

Tel que stipulé à l'article 26 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, c. S-30.01), le conseil d'administration de la STM doit se réunir en assemblée ordinaire au moins dix fois par année.

Les assemblées publiques se tiendront à compter de 17 h 30 et seront précédées d'une rencontre préparatoire privée.

Ce calendrier a été approuvé par le conseil d'administration à son assemblée du 2 décembre 2015 (CA-2015-371). La STM désire amender son calendrier afin de déplacer la date de l'assemblée publique du 2 novembre au 3 novembre 2016.