



PROCÈS-VERBAL

#14 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 6 NOVEMBRE 2024** à 17 h 30.

SONT PRÉSENTS :

Monsieur Éric Alan Caldwell, président du conseil d'administration
Madame Laurence Parent, vice-présidente du conseil d'administration
Monsieur Alan DeSousa, membre du conseil d'administration
Madame Catherine Morency, membre du conseil d'administration
Monsieur Sylvain Ouellet, membre du conseil d'administration
Madame Claudia Lacroix Perron, membre du conseil d'administration
Monsieur Sylvain Le May, membre du conseil d'administration
Madame Suzanne Lareau, membre du conseil d'administration
Madame Marie-Claude Baril, membre du conseil d'administration

Le président du conseil d'administration et président de l'assemblée, monsieur Éric Alan Caldwell, présente tous les membres du conseil d'administration qui assistent à la présente assemblée, ainsi que madame Marie-Claude Léonard, directrice générale et madame Nicole N. Barezi, secrétaire corporative. Les membres du conseil d'administration excusent l'absence de monsieur Alex Bottausci à cette assemblée. 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 dix (10) intervenants s'adressent aux membres du conseil d'administration, période qui débute à 17 h 45.

À 18 h 17, 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-2024-112 ADOPTER L'ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 6 NOVEMBRE 2024

PROPOSÉ par madame Marie-Claude Baril
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-2024-113 APPROUVER LE PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION TENU LE 2 OCTOBRE 2024

PROPOSÉ par monsieur Sylvain Lemay
APPUYÉ par monsieur Sylvain Ouellet

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU de considérer comme lu et de ratifier le **PROCÈS-VERBAL** de l'assemblée du conseil d'administration de la Société tenue le 2 octobre 2024.

CA-2024-114 OCTROYER UN CONTRAT
COMPUGEN INC.
ACQUISITION DE LICENCES POUR LA PROTECTION ANTIVIRUS
6000033220

VU le rapport du directeur exécutif – TI, innovation et transformation

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
APPUYÉ par madame Marie-Claude Baril

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU 1° d'autoriser la directrice générale à signer le « Formulaire d'adhésion à un contrat à commandes de logiciels » joint à la recommandation, exigé par le Centre d'acquisitions gouvernementales pour l'acquisition de licences pour la protection antivirus des postes et serveurs de la STM;

2° d'octroyer un contrat pour l'acquisition de licences pour la protection antivirus des postes et serveurs de la STM, à l'entreprise **COMPUGEN INC.**, pour la période du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2027, au montant de **1 021 474,96 \$**, plus les taxes de **152 965,88 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **1 174 440,84 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions de l'offre de service datée du 8 février 2024 (6000033220).

CA-2024-114 OCTROYER UN CONTRAT
COMPUGEN INC.
ACQUISITION DE LICENCES POUR LA PROTECTION ANTIVIRUS
6000033220

VU le rapport du directeur exécutif – TI, innovation et transformation

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
APPUYÉ par madame Marie-Claude Baril

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU 1° d'autoriser la directrice générale à signer le « Formulaire d'adhésion à un contrat à commandes de logiciels » joint à la recommandation, exigé par le Centre d'acquisitions gouvernementales pour l'acquisition de licences pour la protection antivirus des postes et serveurs de la STM;

2° d'octroyer un contrat pour l'acquisition de licences pour la protection antivirus des postes et serveurs de la STM, à l'entreprise **COMPUGEN INC.**, pour la période du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2027, au montant de **1 021 474,96 \$**, plus les taxes de **152 965,88 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **1 174 440,84 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions de l'offre de service datée du 8 février 2024 (6000033220).

	IMPUTATION
Centre	Type U
Compte	552170

CA-2024-115 ENTÉRINER UNE MODIFICATION AU CONTRAT
BELL CANADA
SERVICES D'ANALYSE ET D'INVESTIGATION DES ACTIVITÉS MALICIEUSES
6000015318

VU le rapport du directeur exécutif – TI, innovation et transformation

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
 APPUYÉ par madame Laurence Parent

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'entériner la modification du contrat pour des services d'analyse et d'investigation des activités malicieuses, adjugé à la firme **BELL CANADA**, pour la période du 15 septembre 2024 au 15 septembre 2026, afin de diminuer le prix pour les deux (2) options de renouvellement, à un montant de **840 000,00 \$**, plus les taxes de **125 790,00 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **965 790,00 \$**, le tout conformément aux termes et conditions de l'appel d'offres et à l'entente convenue avec la firme **BELL CANADA** (6000015318).

	IMPUTATION
Centre	39730
Compte	551590

CA-2024-116 ADJUGER UN CONTRAT
NOVIPRO INC.
ACQUISITION DE SUPPORT ET MAINTENANCE POUR LICENCES IBM PASSPORT
ADVANTAGE
6000031495

VU le rapport du directeur exécutif – TI, innovation et transformation

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
 APPUYÉ par madame Laurence Parent

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'adjudger à **NOVIPRO INC.**, un contrat pour l'acquisition de support et maintenance pour licences IBM passport advantage pour la période du 1^{er} décembre 2024 au 30 novembre 2026, au montant de **757 523,69 \$**, plus les taxes de **113 439,17 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société **870 962,86 \$** toutes taxes incluses, le tout conformément aux termes et conditions du document d'appel d'offres public et à la soumission produite par l'adjudicataire (6000031495).

	IMPUTATION
Centre	Type U
Compte	552170
Ordre interne	Type U

CA-2024-117 ADJUGER DES CONTRATS
COFOMO INC. ET SOCIÉTÉ CONSEIL GROUPE LGS
SERVICES SPÉCIALISÉS EN TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION (SOLUTIONS
LOGICIELLES ET DÉVELOPPEMENT APPLICATIF)
6000030588

VU le rapport du directeur exécutif – TI, innovation et transformation

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
APPUYÉ par monsieur Alan DeSousa

ET UNANIMEMENT

Il est

- RÉSOLU
- 1° d'adjuger à la firme **COFOMO INC.**, un contrat pour le bloc 1 pour des services spécialisés en technologie de l'information (Solutions logicielles et développement applicatif), pour la période du 6 novembre 2024 au 5 novembre 2027, au montant de **8 438 823,33 \$**, plus les taxes de **1 263 713,79 \$**;
 - 2° d'adjuger à la firme **SOCIÉTÉ CONSEIL GROUPE LGS**, un contrat pour le bloc 2 pour des services spécialisés en technologie de l'information (Solutions logicielles et développement applicatif), pour la période du 6 novembre 2024 au 5 novembre 2027, au montant de **4 213 750,00 \$**, plus les taxes de **631 009,06 \$**;
 - 3° d'autoriser une enveloppe supplémentaire pour les ajustements de prix liés à l'IPC, proportionnellement au prix soumis de chacun des blocs des deux (2) pratiques d'affaires, au montant de **379 577,20 \$**, plus les taxes de **56 841,69 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **14 983 715,07 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions du document d'appel d'offres public et dans les soumissions produites par les adjudicataires (6000030588).

	IMPUTATION
Centre	Type U
Compte	551440
Ordre interne	Type U

CA-2024-118 ADJUGER DES CONTRATS
COFOMO INC., SOCIÉTÉ CONSEIL GROUPE LGS, KPMG S.R.L./S.E.N.C.R.L. ET CIMA+
S.E.N.C.
SERVICES SPÉCIALISÉS EN TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION (CYBERSÉCURITÉ)
6000030589

VU le rapport du directeur exécutif – TI, innovation et transformation

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
APPUYÉ par monsieur Alan DeSousa

ET UNANIMEMENT

Il est

- RÉSOLU
- 1° d'adjuger à la firme **COFOMO INC.**, un contrat pour le bloc 1 de la pratique d'affaires « Cybersécurité TI », pour des services spécialisés en technologie de l'information (Cybersécurité), pour la période du 6 novembre 2024 au 5 novembre 2027, au montant de **4 119 136,67 \$**, plus les taxes de **616 840,72 \$**;
 - 2° d'adjuger à la firme **SOCIÉTÉ CONSEIL GROUPE LGS**, un contrat pour le bloc 2 de la pratique d'affaires « Cybersécurité TI », pour des services spécialisés en technologie de l'information (Cybersécurité), pour la période du 6 novembre 2024 au 5 novembre 2027, au montant de **2 078 833,33 \$**, plus les taxes de **311 305,29 \$**;
 - 3° d'adjuger à la firme **KPMG S.R.L./S.E.N.C.R.L.**, un contrat pour le bloc 1 de la pratique d'affaires « Cybersécurité Industrielle », pour des services spécialisés en technologie de l'information (Cybersécurité), pour la période du 6 novembre 2024 au 5 novembre 2027, au montant de **1 644 750,00 \$**, plus les taxes de **246 301,31 \$**;

4° d'adjuger à la firme **CIMA+ S.E.N.C.**, un contrat pour le bloc 2 de la pratique d'affaires « Cybersécurité Industrielle », pour des services spécialisés en technologie de l'information (Cybersécurité), pour la période du 6 novembre 2024 au 5 novembre 2027, au montant de **791 250,00 \$**, plus les taxes de **118 489,69 \$**;

5° d'autoriser une enveloppe supplémentaire pour les ajustements de prix liés à l'IPC, proportionnellement au prix soumis chacun des blocs des deux (2) pratiques d'affaires, au montant de **259 019,10 \$**, plus les taxes de **38 788,11 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **10 224 714,22 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions du document d'appel d'offres public et dans les soumissions produites par les adjudicataires (6000030588).

	IMPUTATION
Centre	Type U
Compte	551440
Ordre interne	Type U

CA-2024-119 ADJUGER UN CONTRAT ET AUTORISER UNE RÉSERVE POUR CONTINGENCES
RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON S.E.N.C.R.L.
CONTRAT POUR L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
6000032097

VU le rapport du Vérificateur général

ET CONSIDÉRANT la recommandation du Comité d'audit et des finances de la STM

PROPOSÉ par madame Claudia Lacroix Perron
APPUYÉ par monsieur Alan DeSousa

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

1° d'adjuger à la firme **RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON S.E.N.C.R.L.**, un contrat pour l'audit des états financiers consolidés, pour les exercices financiers se terminant du 31 décembre 2024 au 31 décembre 2026, au montant de **767 400,00 \$**, plus les taxes de **114 918,15 \$**;

2° d'autoriser une enveloppe supplémentaire pour les ajustements de prix liés à l'IPC, au montant de **22 753,00 \$**, plus les taxes de **3 407,26 \$**;

3° d'autoriser une réserve pour contingences, tel que spécifié en annexe, laquelle demeure confidentielle jusqu'à la fin du contrat;

4° d'autoriser la directrice générale à approuver l'exercice des options pour les entités liées suivant la recommandation de l'Assemblée des associés de l'entité liée consolidée;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **908 478,41 \$**, toutes taxes actuelles incluses, conformément aux termes et conditions du document d'appel d'offres public et à la soumission produite par l'adjudicataire (6000032097).

	IMPUTATION 1	IMPUTATION 2
Centres	12000	43000
Compte	551510	551510
Montants	698 805 \$	209 673 \$

CA-2024-120 ADOPTER LE PLAN ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE 2030 DE LA SOCIÉTÉ DE
TRANSPORT DE MONTRÉAL

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Laurence Parent
APPUYÉ par madame Catherine Morency

ET UNANIMEMENT

Il est

- RÉSOLU
- 1° d'adopter le Plan Accessibilité universelle 2030 de la Société de transport de Montréal;
 - 2° de transmettre le Plan Accessibilité universelle 2030 à la ministre des Transports et de la Mobilité durable pour approbation;
 - 3° de transmettre le Plan Accessibilité universelle 2030 à l'Autorité régionale de transport métropolitain pour information.

CA-2024-121 AUTORISER LE PAIEMENT DE LA COTISATION ANNUELLE 2024 À L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)

VU le rapport du directeur général adjoint – Stratégies, relations partenaires et communications et de la directrice exécutive – Planification et entretien

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Laurence Parent
APPUYÉ par madame Catherine Morency

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'autoriser le paiement de la cotisation annuelle 2024 à **L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)** pour un montant de **1 429 621,00 \$**.

	IMPUTATION 1	IMPUTATION 2
Centre	-----	24000
Compte	593110	593110
Montants	947 462 \$	482 159 \$

CA-2024-122 RENOUVELER L'ENTENTE DE SERVICES ENTRE L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ) ET LES SOCIÉTÉS PARTICIPANTES

VU le rapport de la directrice exécutive – Planification et entretien

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Laurence Parent
APPUYÉ par madame Catherine Morency

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU de renouveler l'entente de services jusqu'au 31 décembre 2025 entre **l'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)** et les Sociétés participantes soient Réseau de transport de la capitale, Réseau de transport de Longueuil, Société de transport de Laval, Société de transport de Lévis, Société de transport de Montréal, Société de transport de l'Outaouais, Société de transport du Saguenay, Société de transport de Sherbrooke et Société de transport de Trois-Rivières, le tout conformément aux termes de l'entente de services.

CA-2024-123 AUTORISER DES EMPRUNTS PAR MARGE DE CRÉDIT À CONTRACTER PAR LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL D'ICI LE 31 OCTOBRE 2025 AUPRÈS DE FINANCEMENT-QUÉBEC, POUR UN MONTANT N'EXCÉDANT PAS 1 593 687 514 \$
RÉSOLUTION CA-2023-104

ATTENDU QUE la Société de transport de Montréal (ci-après la « Société ») est une personne morale de droit public dûment instituée en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 1 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, chapitre S-30.01);

ATTENDU QUE le premier alinéa de l'article 123 de cette loi prévoit que la Société peut, par règlement, décréter des emprunts qui doivent être approuvés par le conseil de la Ville de Montréal et par la ministre des Affaires municipales;

ATTENDU QUE le premier alinéa de l'article 124 de cette loi prévoit que la Société peut contracter des emprunts temporaires;

ATTENDU QUE le deuxième alinéa de cet article prévoit que, lorsqu'il s'agit d'emprunts visant à financer un projet d'immobilisation pour lequel la Société bénéficie d'une subvention du

gouvernement, le taux d'intérêt et les autres conditions de ces emprunts doivent être autorisés par le ministre des Finances;

ATTENDU QUE, pour certains projets d'immobilisation, la Société bénéficie de subventions de la ministre des Transports et de la Mobilité durable (ci-après la « Ministre ») ou de la Société de financement des infrastructures locales (ci-après la « SOFIL »);

ATTENDU QUE le financement temporaire de ces projets, pour la part subventionnée, doit être réalisé auprès de Financement-Québec;

ATTENDU QUE, conformément au décret numéro 787-2013 du 3 juillet 2013, la Société a été désignée pour emprunter auprès de Financement-Québec;

ATTENDU QUE la résolution numéro CA-2023-104, adoptée par le conseil d'administration de la Société, le 6 septembre 2023, l'autorise à effectuer, d'ici le 31 décembre 2024, des emprunts par marge de crédit auprès de Financement-Québec, pour un montant n'excédant pas 2 149 232 800 \$, auxquels s'ajoutent les intérêts, dont : i) 380 655 000 \$ représentant le solde en capital de la marge de crédit au 31 mars 2023, moins 41 400 000 \$ représentant les sommes remboursées depuis le 1^{er} avril 2023 par financement à long terme, ii) 1 000 000 000 \$ pour le projet du prolongement de la ligne bleue, iii) 734 844 000 \$ pour financer ses projets d'investissement prévus au Plan des immobilisations en transport collectif (PITC) 2023-2028 approuvé par le Conseil du trésor, pour la part subventionnée par le ministre des Transports et de la Mobilité durable pour les années financières 2023-2024 et 2024-2025, iv) 17 808 800 \$ pour financer la part subventionnée de ses projets d'investissement subventionnés par la SOFIL, prévus au Plan d'investissements 2023-2028 de la SOFIL, pour les années financières 2023-2024 et 2024-2025 et v) 57 325 000 \$ pour les emprunts à long terme subventionnés échus en attente de refinancement d'ici le 31 décembre 2024;

ATTENDU QUE la Société souhaite effectuer, d'ici le 31 octobre 2025, des emprunts par marge de crédit auprès de Financement-Québec, pour un montant n'excédant pas 1 593 687 513,89 \$ soit : i) un montant de 1 281 565 021,82 \$ pour financer ses projets d'investissement prévus au Plan d'immobilisations en transport collectif 2024-2029 approuvé par le Conseil du trésor (PITC), pour la part subventionnée par la Ministre, pour l'année financière 2024-2025, incluant le solde des emprunts par marge de crédit, ainsi que le compte à payer pour des travaux en cours, au 31 mars 2024 non remboursés à ce jour, moins 2 615 000 \$ représentant les sommes remboursées depuis le 1^{er} avril 2024; et ii) un montant de 314 737 492,07 \$ pour financer la part de ses projets d'investissement subventionnée par la SOFIL, pour l'année financière 2024-2025, prévus au Plan d'investissements 2024-2029 de la SOFIL incluant le solde des emprunts par marge de crédit ainsi que le compte à payer pour des travaux en cours, au 31 mars 2024 non remboursés à ce jour;

ATTENDU QUE la Société souhaite également effectuer, entre le 1^{er} avril 2025 et le 31 octobre 2025, des emprunts additionnels par marge de crédit auprès de Financement-Québec, pour un montant n'excédant pas 246 525 879 \$ soit : i) 214 117 945 \$, représentant 25 % des projets d'investissement de la Société prévus au PITC, subventionnés par la Ministre pour l'année financière 2025-2026; et ii) un montant de 32 407 934 \$ correspondant à 25 % des projets d'investissement de la Société prévus au Plan d'investissement 2024-2029 de la SOFIL pour l'année financière 2025-2026;

ATTENDU QUE toutes les subventions versées par la Ministre ou la SOFIL à Financement-Québec, en remboursement des emprunts par marge de crédit contractés par la Société pour les projets d'investissement subventionnés, diminuent d'autant les montants et les limites autorisés à la présente résolution;

ATTENDU QU'il est opportun d'autoriser les emprunts à effectuer et d'en approuver les conditions et modalités;

ATTENDU QU'il y a lieu de reconduire la convention de marge de crédit en vigueur, conclue avec Financement-Québec;

ATTENDU QU'il y a lieu de remplacer la résolution numéro CA-2023-104, adoptée par le conseil d'administration de la Société, le 6 septembre 2023;

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Laurence Parent
APPUYÉ par madame Catherine Morency

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

- 1° QUE la Société soit autorisée à effectuer, d'ici le 31 octobre 2025, des emprunts par marge de crédit auprès de Financement-Québec, pour un montant n'excédant pas 1 593 687 513,89 \$ soit : i) un montant de 1 281 565 021,82 \$ pour financer ses projets d'investissement prévus au Plan d'immobilisations en transport collectif 2024-2029 approuvé par le Conseil du trésor (PITC), pour la part subventionnée par la Ministre, pour l'année financière 2024-2025, incluant le solde des emprunts par marge de crédit, ainsi que le compte à payer pour des travaux en cours, au 31 mars 2024 non remboursés à ce jour, moins 2 615 000 \$ représentant les sommes remboursées depuis le 1^{er} avril 2024; et ii) un montant de 314 737 492,07 \$ pour financer la part de ses projets d'investissement subventionnée par la SOFIL, pour l'année financière 2024-2025, prévus au Plan d'investissements 2024-2029 de la SOFIL incluant le solde des emprunts par marge de crédit ainsi que le compte à payer pour des travaux en cours, au 31 mars 2024 non remboursés à ce jour;
- 2° QUE la Société soit également autorisée à effectuer, entre le 1^{er} avril 2025 et le 31 octobre 2025, des emprunts additionnels par marge de crédit auprès de Financement-Québec, pour un montant n'excédant pas 246 525 879 \$ soit : i) 214 117 945 \$, représentant 25 % des projets d'investissement de la Société prévus au PITC, subventionnés par la Ministre pour l'année financière 2025-2026; et ii) un montant de 32 407 934 \$ correspondant à 25 % des projets d'investissement de la Société prévus au Plan d'investissement 2024-2029 de la SOFIL pour l'année financière 2025-2026;
- 3° QUE, avant d'effectuer les emprunts, les autorisations requises pour emprunter en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun soient obtenues;
- 4° QU'aux fins de déterminer le montant maximal établi au 1^{er} paragraphe, il ne soit tenu compte que du capital global des emprunts en cours, en excluant les intérêts courus;
- 5° QUE le montant maximal et les limites applicables soient diminués d'un montant équivalent aux subventions versées par la Ministre ou la SOFIL, directement à Financement-Québec, pour et à l'acquit de la Société, en remboursement des emprunts par marge de crédit contractés pour les projets d'investissement à financer en vertu de la présente résolution;
- 6° QUE les emprunts contractés par la Société dans le cadre de la présente résolution comportent, en plus des limites établies aux paragraphes précédents, les caractéristiques et limites suivantes :
 - a) le taux d'intérêt payable sur les emprunts sera établi selon les critères déterminés par le gouvernement du Québec en vertu du décret numéro 635 2023 du 29 mars 2023, tel que ce décret peut être modifié ou remplacé de temps à autre;
 - b) les emprunts comporteront les modalités et conditions établies à la convention de marge de crédit en vigueur ou celle à conclure;
 - c) chaque emprunt par marge de crédit ou remboursement effectué par la Société sur cette marge soit effectué en transmettant à Financement-Québec une demande de transaction dûment signée.
- 7° QUE la Directrice générale, conjointement avec la Trésorière de la Société, soient autorisées, pour et au nom de la Société, à signer toute convention de marge de crédit, à y consentir à tout ajout ou modification non substantiellement incompatible avec les dispositions des présentes et à poser tous les actes et à signer tous les documents nécessaires ou utiles aux fins des présentes;
- 8° QUE les personnes désignées à cet effet au Règlement déléguant à certains employés le pouvoir d'effectuer des opérations de trésorerie et de signer tout document requis à cet effet de la Société, soient autorisées, pour et au nom de la Société, à signer toute demande de transaction aux fins de constater chaque emprunt contracté par marge de crédit ou tout remboursement d'emprunt sur ces marges;
- 9° QUE la présente résolution remplace la résolution numéro CA-2023-104, adoptée par le conseil d'administration de la Société, le 6 septembre 2023, sans pour autant affecter la validité des emprunts conclus sous son autorité.

CA-2024-124 MODIFICATIONS À LA STRUCTURE ADMINISTRATIVE DE LA SOCIÉTÉ

VU le rapport de la secrétaire corporative

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Laurence Parent

APPUYÉ par madame Catherine Morency

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'adopter la nouvelle structure administrative relevant de la directrice générale conformément à l'article 5.1 du R-011 - Règlement prévoyant l'exercice des pouvoirs du conseil d'administration et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société de transport de Montréal, (tel que modifié par le R-011-1, le R-011-2, R-011-3, R-011-4, R-011-5 et R-011-6), selon les modalités décrites dans le document joint à la présente recommandation pour en faire partie intégrante.

CA-2024-125 ADOPTER UNE MOTION VISANT À INTERDIRE LES PUBLICITÉS QUI FONT DE L'ÉCOBLANCHIMENT

ATTENDU QUE la mission de la STM dans son Plan stratégique organisationnel 2030 (PSO 2030) est :

« La STM développe et offre un service public essentiel à la communauté montréalaise en livrant une expérience de mobilité à la fois sécuritaire, accessible, humaine et performante, tout en jouant un rôle clé dans la lutte contre les changements climatiques. » *(les soulignements sont les nôtres)*

ATTENDU QUE notre vision d'être un leader en mobilité durable nous amène à aller encore plus loin dans l'intégration du développement durable au cœur de toutes nos décisions et activités;

ATTENDU QUE nos objectifs de réduction des GES sont zéro émission GES issue des opérations (bus, métro et bâtiments) pour 2040 et zéro émission GES indirect (chaîne d'approvisionnement) d'ici 2050;

ATTENDU QUE le Plan stratégique organisationnel 2030 et le Plan de développement durable 2030 ont été adoptés par le conseil d'administration;

ATTENDU QUE nous contribuerons à l'atteinte des cibles du Plan pour une économie verte, de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec ainsi qu'au Plan climat de la Ville de Montréal;

ATTENDU QUE l'un des 3 leviers du PSO 2030 stipule que notre engagement envers le développement durable est sincère et porte sur tous les secteurs de l'organisation;

ATTENDU QUE l'ambition de la STM est que chacun de nos gestes et de nos décisions tiennent compte des impacts sur la vie humaine, la planète et la pérennité économique;

ATTENDU QUE bien que les émissions de GES que nous permettons d'éviter soient notre plus importante contribution à la lutte contre les changements climatiques, nous souhaitons également tout mettre en œuvre pour atteindre la carboneutralité de nos opérations d'ici 2040 et de nos émissions indirectes d'ici 2050;

ATTENDU QUE les partenaires de la STM ont déjà mis sur pied une série de mesures pour mieux encadrer l'affichage publicitaire sur le réseau de transport collectif notamment en refusant toute publicité trompeuse selon la législation applicable;

ATTENDU QUE l'écoblanchiment est une pratique de communication trompeuse visant à faire passer une entreprise ou un produit pour plus respectueux de l'environnement qu'il ne l'est réellement;

ATTENDU QUE la STM veut intervenir et interdire les publicités qui font de l'écoblanchiment, et ce, dans le respect des réglementations en vigueur applicables;

PROPOSÉ ET APPUYÉ à l'unanimité par l'ensemble des membres du conseil d'administration

Il est

RÉSOLU d'interdire toute publicité, conformément à la législation applicable, qui présente de manière trompeuse ou exagérée des bénéfices environnementaux ou minimise les impacts négatifs sur le climat, en particulier celles provenant de l'industrie des énergies fossiles.

CA-2024-126 LEVÉE DE LA SÉANCE

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

UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

de lever la séance à 18 h 21.

Les résolutions CA-2024-112 à CA-2024-126 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 (17/12/2024)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.

Nicole Barezi
Signé avec ConsignO Cloud (05/12/2024)
Vérifiez avec verifio.com ou Adobe Reader.

ÉRIC ALAN CALDWELL

NICOLE N. BAREZI

ANNEXE A
PÉRIODE DE QUESTIONS
ASSEMBLÉE ORDINAIRE PUBLIQUE
LE MERCREDI 6 NOVEMBRE 2024 À 17 h 30

INTERVENANTS PRÉSENTS À L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE

<u>NOM</u>	<u>SUJET DE L'INTERVENTION</u>
<u>QUESTION 1</u>	
Nicolas Marcotte	<p>Les questions concernent les termes de la tarification.</p> <p>L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est l'organisme qui finance les services de transports collectifs. Depuis la pandémie, avec la montée du télétravail, il estime que la tarification est mal adaptée aux nouvelles habitudes de déplacement de la clientèle. La structure tarifaire actuelle n'est pas modulée pour les déplacements occasionnels, à titre d'exemple, deux ou trois fois par semaine pour le travail. Monsieur Marcotte aimerait savoir si la STM envisage d'entreprendre des démarches à cet effet auprès de l'ARTM.</p> <p>Quant à la seconde question, monsieur Marcotte explique que de plus en plus d'employeurs donnent d'incitatifs pour encourager leurs employés, notamment en offrant une place de stationnement. Cet incitatif constitue un frein tant à l'utilisation du transport collectif qu'à son financement. Monsieur Marcotte voudrait connaître quelles sont les stratégies la STM auprès du gouvernement provincial quant à l'implantation de certains avantages fiscaux relatifs à l'utilisation du transport collectif.</p>
Le Président	<p>La tarification est sous la responsabilité l'ARTM. Dans le cadre des travaux avec l'ARTM, conscient des besoins des usagers, le débat quant à la tarification est régulièrement abordé aux différentes tables de discussion. L'évolution concernant les tendances en termes de mobilité doit être modernisée, pour notamment assurer une bonne adéquation entre les besoins des usagers et une tarification attractive, indique le président.</p> <p>En complément, la directrice générale indique que l'ARTM pilote le projet Concerto avec ses partenaires qui apportera de nouvelles façons d'acheter des titres En parallèle, le projet inclut aussi une réflexion quant à la tarification.</p> <p>En ce qui concerne les avantages fiscaux, les solutions de financement relèvent de l'ARTM et le gouvernement provincial. La STM participe activement à des discussions avec ces acteurs pour identifier différents outils de financement du transport collectif afin d'arriver à dégager un avantage concurrentiel au transport collectif, notamment en rendant l'offre de service plus attractif et répondre aux besoins de la clientèle, explique le président du conseil d'administration de la STM. Un suivi sera fait afin de poursuivre les discussions à ce sujet.</p>
<hr/>	
<u>QUESTION 2</u>	
Jack Ge	<p>Monsieur Ge désire poser des questions concernant la Refonte du réseau de bus dans le secteur Lachine.</p> <p>Les changements visent avant tout à augmenter la fréquence des passages vers le centre-ville. Depuis cette refonte, ce dernier dit avoir constaté un changement significatif apporté aux horaires. L'horaire actuel pour certaines lignes n'est pas coordonné pour permettre aux usagers d'arriver à temps à une station de métro afin de pouvoir prendre le premier départ. C'est notamment le cas pour les lignes d'autobus 198 et 496. Il veut connaître les raisons d'un tel changement.</p>

À propos de la deuxième question, elle concerne la ligne d'autobus 73. Monsieur Ge s'interroge sur les motifs qui font que cette ligne soit reliée à deux terminus.

Le Président

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

Monsieur Tremblay explique que la Refonte du réseau a pour objectifs d'améliorer l'expérience client et de rendre le réseau plus attrayant. La planification de l'horaire d'une ligne d'autobus est déterminée en fonction de l'achalandage ainsi qu'un temps d'amplitude afin que les lignes d'autobus soient synchronisées avec les heures d'opération du métro. Cette norme est appliquée de façon équitable sur l'ensemble du réseau bus. De manière globale, les changements ont été réalisés avec une stabilité du nombre d'heures de service dans le secteur, c'est pourquoi des choix ont été faits, notamment pour certaines lignes afin de répondre à des besoins où l'achalandage est plus accentué. Le nombre d'autobus variera également selon l'heure de la journée et la direction. Quant à la ligne 496, son offre a été bonifiée au cours des dernières années jusqu'à étendre son opération même les fins de semaine. Des ajustements sont apportés en continu sur le réseau s'il y a un changement d'achalandage.

Pour terminer, un suivi sera fait afin d'évaluer les pistes de solutions qui pourraient être mises en place en ce qui a trait aux horaires ainsi qu'aux interrogations soulevées touchant la ligne d'autobus 73 par l'équipe de la Planification et développement des réseaux, indique monsieur Tremblay.

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 3

Philippe Paré

Good afternoon, at the current Fairview terminus, there is a historical sign (similar to the signs used at metro stations in blue) currently in place. When The terminus is to be moved to the new metropolitan terminus Pointe-Claire could the sign be preserved in one way or another by possibly having it intergrated into the new terminus or otherwise preserved instead of being scrapped? Thanks you.

My second question is regarding the Pierre de Coubertin SRB bus stop, it is to my knowledge that this bus stop should operate in a two-fold method where the bus would stop with the front door at the accessibility location while debarking people behind the bus stop and then proceed to advance to the stop proper to allow boarding by all doors. However, it seems like the drivers are unaware of this procedure and leaving me stranded in the accessibility access nine times out of 10. Could you please enforce the procedure to your drivers so that the people who are disabled don't need to run up to the other doors?

Le Président

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

Pour le moment, la décision quant à l'avenir du panneau au terminus de Fairview n'est pas encore connue. L'équipe de Planification et développement des réseaux évaluera la situation et une décision sera prise après délibérations.

Pour la deuxième question, le président invite monsieur Christopher Kranjec, directeur principal - Livraison de service et expérience client à répondre à cette question.

L'aménagement de l'abribus pour l'arrêt situé à l'angle de Pierre-De Coubertin et Pie-IX est particulier. Un rappel de la

procédure sera fait auprès des employés pour s'assurer que l'embarquement et le débarquement soient faits convenablement. De plus, monsieur Kranjec rappelle que les usagers peuvent contacter le service à la clientèle pour rapporter tout incident, en mentionnant la date, l'heure, le numéro de la ligne de bus, la direction et le numéro du véhicule, des vérifications seront faites afin que les actions requises soient prises pour corriger la situation.

QUESTION 3

Ornella Carolina Del
Carmen Oyanader Silva

Good afternoon, could it be possible to have in each Metro station & Fairview terminus more signage regarding the recharge OPUS of Chrono so that lines could be avoided, EXPECIALY at the beginning of months where lines could be eliminated all together. Thanks

Le Président

Le président réfère la question à madame Martine Ouellet, Chef de division – Information et service à la clientèle

Cet automne, une campagne a été faite auprès de la clientèle pour leur rappeler qu'ils peuvent désormais acheter et charger des titres de transport sur leur carte OPUS à partir de l'application mobile Chrono, sur téléphone intelligent. Dans les périodes les plus achalandées, il s'avère que c'est cette solution de recharge qui est la plus utilisée. Un suivi sera fait sur l'évolution de la situation et si nécessaire des ajustements seront faits, explique madame Ouellet.

QUESTION 4

Diane Letellier

Je veux savoir si vous avez l'intention de remettre le trajet du « 112 Airlie » sur la rue Broadway, entre la 9e ave et la 1ere ave. J'appréciais beaucoup ce trajet, il est tout près de ma maison (j'habite sur Broadway). Je suis une femme de 74 ans, et la marche, pour moi comme pour tout le monde d'ailleurs, sera plus difficile avec les années. Avec le trajet actuel, je suis forcée d'aller sur la rue Centrale, ou sur la rue Champlain, puisqu'il n'y a plus aucun autobus qui passe sur Broadway.

Le Président

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

Monsieur Tremblay répond que des simulations des déplacements ont été réalisées afin d'évaluer les impacts de différents scénarios, des choix ont dû être faits. Ainsi, la ligne 107 a été prolongée sur les rues Lacharité et Champlain, tandis que la ligne 112 a été modifiée pour circuler sur la rue Centrale. Les avantages offerts par la Refonte excèdent largement les impacts négatifs qui sont mineurs, localisés et concernent de faibles volumes de déplacement, dont la modification de ces deux lignes qui constitue une légère augmentation de la distance de marche pour les riverains de la rue Broadway. Les rues Champlain et Centrale sont toutes deux situées à environ 250 m de marche de la rue Broadway. Le parcours des deux lignes dans le quartier est complémentaire. En plus d'offrir un plus grand éventail de destinations, les deux lignes offrent l'accès à un service fréquent à un plus grand nombre de résidents du secteur. Cette Refonte fait l'objet d'un suivi serré afin d'évaluer s'il y a lieu de faire des changements.

QUESTION 5

David Murray

Bonjour, sur certaines lignes de bus, comme la 94 d'Iberville, les arrêts sont si rapprochés que l'autobus s'immobilise presque à chaque intersection, ce qui rend le temps de trajet très très lent.

Est-ce que la STM compte se doter d'une stratégie d'épuration des arrêts afin d'accélérer la vitesse des autobus? Je comprends que certains clients sont à mobilité réduite, mais un arrêt à chaque 200 mètres me semble excessif. Merci

Le Président

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

La STM travaille afin de se doter d'une stratégie pour assurer un meilleur équilibre entre l'accessibilité et la performance. En effet, nous sommes au courant qu'en moyenne, nos distances inter-arrêts peuvent être considérées comme basses, en comparaison avec d'autres réseaux. Une analyse globale a d'ailleurs été faite récemment afin d'identifier quels étaient les axes où nous avons une concentration de cas les plus évidents (où 6 ou 7 arrêts par km). En raison de la trame orthogonale de Montréal, la plupart des axes identifiés sont orientés est-ouest. Même si l'axe Iberville n'en fait pas partie, des interventions ciblées peuvent toutefois être faites. Nous communiquerons avec vous pour discuter de vos observations pour la ligne 94, explique monsieur Tremblay.

L'équipe de la Planification et développement des réseaux communiquera avec ce dernier afin qu'il puisse leur présenter ses observations et déterminer les pistes de solutions qui pourraient être mises en place.

QUESTION 6

Robert Bijoux

Merci pour l'information au sujet de l'éclairage au métro de l'église qui s'est beaucoup amélioré. Mais, il y a 18 néons qui ne s'allument pas ou défectueux. Pourriez-vous faire quelque chose ?? J'ai entendu parler d'un financement pour la reconnaissance faciale de 160 millions.

Pourriez-vous aussi prévoir un autre financement de la même valeur pour des portes palières ??? La semaine dernière une autre personne s'est promenée sur les rails!

Le Président

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

Récemment, des travaux d'éclairage ont été faits sur les quais et en grande partie pour les escaliers mécaniques. En ce qui concerne les travaux en hauteur, des plans et devis sont en cours de réalisations pour l'acquisition d'équipements d'échafaudage, indique madame Verrier.

Pour terminer, madame Verrier précise que la STM ne détient aucune information relative au financement pour la reconnaissance faciale.

Quant à la question du financement des portes palières, madame Deschênes, DE - Finances, approvisionnement, affaires juridiques et métropolitaines, répond qu'un montant était alloué pour des études pour ce projet dans le Plan d'investissement 2025-2034. L'ambition de modernisation des infrastructures fait que ce projet ne peut pas être priorisé pour le moment. Cette décision a été prise en raison des enjeux actuels auxquels l'entreprise est confrontée pour le maintien des actifs.

Les questions 7 et 9 regroupées et lues par le président. Elles portent sur l'abolition de la ligne 191.
--

QUESTION 7

Maryse Riel

Ma question : En abolissant la ligne 191 à Lachine, j'aimerais savoir si les horaires de la seule ligne restante conduisant au métro-Lionel-Groulx à proximité, le 491 express, seront bonifiés. Pour l'instant, nous n'avons accès à proximité à aucun service après 20 h 30 ET le week end.

Contexte : La seule possibilité est d'utiliser le 496 express avec un arrêt sur Victoria soit à 15 minutes à pied de mon domicile. Je suis une femme et ne veut pas marcher cette distance à la noirceur. Bien sûr, il reste le 198 qui remplace le 495 « express » que je n'utilisais pas car son circuit est interminable jusqu'au métro Angrignon et il y a encore beaucoup d'arrêts jusqu'au centre-ville. Si le 496 express a des horaires réguliers et non seulement dans l'heure de pointe, pourquoi le 491 express ne pourrait pas offrir le même service ? Surtout qu'il devrait compenser pour le retrait du 191. L'accès au centre-ville était très important dans ma décision d'habiter Lachine, et sans doute de plusieurs autres personnes. Maintenant, si je dois entrer chez moi après un spectacle, je dois déboursier 45\$ de taxi. J'espère que j'aurai une écoute et un dénouement heureux.

QUESTION 9

Pierre Forté

Est-ce que le retrait de la ligne 191 dans l'arrondissement Lachine est une situation temporaire ? Je profite de la refonte pour demander que le 491 express, seule ligne restante, augmente ses horaires de service pour combler cette lacune. Avec un service en soirée et les week end, le 491 deviendrait une bonne option. L'ajout du 198 n'est pas une solution car se rendre au centre-ville en passant par Angrignon prend plus d'une heure. Si on attend l'arrivée du fameux tramway... merci de soumettre mon point.

Le Président

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

En effet, le temps de parcours de la ligne 198 est plus long pour se rendre au métro. L'abolition de la ligne 191 n'est pas une situation temporaire. L'ajout de service plus tard en soirée et la fin de semaine sur la ligne 491 fait partie des mesures en cours d'évaluation pour la phase d'ajustements suivant l'implantation de la Refonte. Un tel ajout de service représente toutefois des coûts importants, ce qui requiert une analyse plus approfondie du besoin et du potentiel d'achalandage, précise monsieur Tremblay.

QUESTION 8

Christopher McCray

Bonjour, Les voies réservées sur Sherbrooke Est, en fonction de 6 h à 20 h en semaine, rendent l'autobus 24 beaucoup plus fluide et efficace. Cependant, le tronçon de la rue entre Frontenac et Papineau est congestionné toute la journée, même la fin de semaine. Il m'arrive régulièrement d'être coincé dans le trafic en direction du pont dans l'autobus un dimanche après-midi.

Serait-il possible de rendre les voies réservées actives 7 jours sur 7, au moins sur le court tronçon de Frontenac à Papineau, afin de garantir l'efficacité de l'autobus? On observe régulièrement du "bus bunching" la fin de semaine au début de la ligne à cause de la congestion, et le stationnement est rarement plein sur ces tronçons de la rue. Cette mesure serait très facile à mettre en place, étant donné que les voies réservées existent déjà : il suffirait de modifier les horaires. Merci beaucoup!

Le Président

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

Le besoin et les impacts de cette demande seront analysés en profondeur. Des discussions seront par la suite entamées avec les partenaires visant à déterminer les pistes de solutions envisageables.

QUESTION 10

Jocelyne Cantara Desjardins

Bonsoir. Décembre dernier, voie réservée aux bus/taxis/vélos sur l'avenue de Lorimier. À cet effet, panneau à De Rouen et un autre sur Sherbrooke nord. Entre eux, seulement interdit d'arrêter. Arrêt autobus au sud de Sherbrooke relocalisé au nord après la saillie de trottoir!

TOUS les autobus prennent la deuxième voie dès l'arrêt au parc, obligés par les bornes de recharge électrique! La majorité qui vire à droite à Sherbrooke prennent la première voie dès De Rouen. Photos et vidéos à l'appui. Ceux dans la deuxième voie qui tentent d'entrer dans la première là où permis, se font klaxonner par ceux derrière et ceux à droite! Infernal et DANGEREUX! La signalisation lumineuse indique le virage à droite au-dessus de deuxième voie, en contradiction avec le panneau et le marquage au sol! Depuis des mois, je suis en démarches auprès de Sophie Mauzerolle, conseillère, et récemment, avec le poste de quartier 22 du SPVM. J'ai aussi contacté la STM et le 11 septembre, parlé à un certain Gustavo. Rien depuis! Remplacer cette fausse voie réservée au sud de Sherbrooke par un plus long segment de virage à droite en conservant du stationnement est nécessaire pour les résidents, visiteurs et utilisateurs de services autour. Le matin interdiction entre 8h et 9h30 côté ouest, en plus! Au conseil d'arrondissement du 8 octobre, Mme Mauzerolle m'a répondu que vous mainteniez votre décision et de m'adresser à vous ce soir! Venez constater sur le terrain, avec moi! Merci!

Le Président

Le président invite monsieur Pascal Rochon, directeur principal - Planification, soutien à la livraison du service et parcours client à répondre à cette question.

Cet endroit est en effet très congestionné. Auparavant, le stationnement en rive faisait en sorte que les véhicules tournant à droite bloquaient la voie de virage et débordaient dans la deuxième voie de circulation. Les bus étaient alors pris dans cette congestion, d'où l'implantation d'une voie réservée pour les bus. Effectivement, à certaines occasions, la file d'attente d'automobiles tournant à droite crée un débordement dans la voie réservée. Heureusement, les bus peuvent ainsi emprunter la deuxième voie sans trop de problèmes, car celle-ci est moins sollicitée qu'avant les modifications. De plus, même si les bus se rangent dans la deuxième voie avant la fin de la voie réservée, ils utilisent tout de même la voie réservée sur un bon tronçon au début. Les équipes font des études afin d'identifier des mesures pour mitiger les impacts mentionnés, répond monsieur Rochon.
