



## PROCÈS-VERBAL

#3

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 4 FÉVRIER 2026** à 17 h 30.

### SONT PRÉSENTS :

Monsieur Aref Salem, président du conseil d'administration

Madame Effie Giannou, vice-présidente du conseil d'administration

Monsieur Alex Bottausci, membre du conseil d'administration

Madame Catherine Boucher, membre du conseil d'administration

Monsieur Dominic Perri, membre du conseil d'administration

Monsieur Jocelyn Pauzé, membre du conseil d'administration

Madame Julie-Pascale Provost, membre du conseil d'administration

Monsieur Sylvain Gariépy, membre 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 Aref Salem, présente tous les membres du conseil d'administration qui assistent à la présente assemblée, ainsi que madame Marie-Claude Léonard, directrice générale et monsieur André Porlier, secrétaire corporatif adjoint. Les membres du conseil d'administration excusent l'absence de madame Mercedes Plante, membre du conseil d'administration à cette assemblée. Le président déclare l'assemblée ouverte et régulièrement convoquée.

À 17 h 30, 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 vingt (20) intervenants s'adressent aux membres du conseil d'administration, période qui débute à 17 h 39.

À 18 h 28, 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-2026-012 ADOPTER L'ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 4 FÉVRIER 2026

PROPOSÉ par madame Julie-Pascale Provost  
APPUYÉ par madame Effie Giannou

ET UNANIMEMENT

Il est

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

CA-2026-013 APPROUVER LE PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ TENUE LE 10 DÉCEMBRE 2025

PROPOSÉ par monsieur Jocelyn Pauzé  
APPUYÉ par madame Effie Giannou

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 10 décembre 2025.

CA-2026-014 AUTORISER UNE MODIFICATION AU CONTRAT OKTAL MAINTENANCE ET SUPPORT DE SIMULATEURS DE CONDUITE 6000030921  
RÉSOLUTION CA-2024-080

VU le rapport de la directrice exécutive - Planification et entretien

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Julie-Pascale Provost  
APPUYÉ par madame Effie Giannou

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'autoriser une modification au contrat pour la maintenance et le support de simulateurs de conduite, octroyé à « **OKTAL** », pour une augmentation de l'enveloppe budgétaire, pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2026 au 31 juillet 2029, afin d'ajouter un montant supplémentaire pour l'assistance technique sur demande pour un montant maximum de **191 520,00 \$**, plus les taxes de **28 680,12 \$**;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **220 200,12 \$**, toutes taxes actuelles incluses, et conformément aux termes et conditions de l'avenant au contrat n° CT-0917-MP-Lot2 (6000030921).

	<b>IMPUTATION</b>
Centre	37300
Compte	553990

CA-2026-015 AUTORISER UNE MODIFICATION AU CONTRAT GIRO INC./LE GROUPE EN INFORMATIQUE ET RECHERCHE OPÉRATIONNELLE (GIRO) LICENCE ET SERVICES HASTUS-ONDEMAND (HOD) STM-4249-05-12-68  
RÉSOLUTIONS CA-2012-152, CA-2025-055 et CA-2025-147

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par madame Julie-Pascale Provost  
APPUYÉ par madame Effie Giannou

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU 1° d'autoriser une modification au contrat STM-4249-05-12-68 pour la migration du progiciel ACCES vers la version 2013, au contrat de licence et services HASTUS-OnDemand (HOD) n° 920 octroyé à « **GIRO INC./LE GROUPE EN INFORMATIQUE ET RECHERCHE OPÉRATIONNELLE (GIRO)** », soit l'amendement 3, et ce sans coût supplémentaire;

2° d'autoriser la directrice générale et la secrétaire corporative à signer tout document utile et nécessaire afin de donner plein effet à la résolution.

	<b>IMPUTATION</b>
Centre	39420
Compte	552170

CA-2026-016 ADOPTION DU RÈGLEMENT R-225 AUTORISANT UN EMPRUNT DE QUARANTE-CINQ MILLIONS HUIT CENT MILLE DOLLARS (45 800 000 \$) POUR FINANCER LE PROJET « PROGRAMME D'IMMOBILISATION SUR LE MAINTIEN DES INFRASTRUCTURES (PIMI) » POUR UN TERME DE VINGT (20) ANS ET MODIFICATION DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2026-2035.

ATTENDU que la Société de transport de Montréal (ci-après la « **Société** ») exploite une entreprise de transport en commun de passagers composée d'un réseau d'autobus et d'un réseau de métro;

ATTENDU que pour ces fins, un parc d'actifs vaste et varié est requis, lequel comprend notamment neuf (9) centres de transport, neuf (9) ateliers, quatre (4) lignes de métro, soixante-huit (68) stations de métro, soixante et onze kilomètres (71 km) de tunnel, quatorze (14) boucles et terminus de bus, cent trente-six (136) structures auxiliaires, treize (13) garages, arrière-gares et centres d'attachement;

ATTENDU que ce parc, en constante évolution, exige un entretien accru pour assurer sa pérennité et sa sécurité;

ATTENDU qu'au cours des dernières années, des constats ont été dressés dans le cadre de l'évaluation des actifs, notamment, que les programmes budgétaires actuels sont insuffisants pour réduire le déficit en maintien d'actifs, que les détections de cas avec des cotes critiques F1 sont plus nombreuses, qu'aucune enveloppe n'existe pour les projets d'immobilisations à court ou à moyen terme (sauf le PAMSI), que certains besoins d'intervention (court terme et petite envergure) sont difficilement intégrables dans la planification à long terme, que les interventions recommandées à court terme ne sont pas prises en charge et augmentent ainsi la pression sur les opérations courantes et que les conditions pour intervenir avec agilité sur ces problématiques sont absentes;

ATTENDU que pour éviter une pression supplémentaire sur le budget d'entretien et d'exploitation, une perte de fiabilité des infrastructures pouvant impacter les opérations et la livraison du service, des enjeux de santé et de sécurité pour la clientèle et les employés, une augmentation des coûts d'entretien et du déficit de maintien des actifs et une augmentation des travaux temporaires de sécurisation, la Société a mis sur pied le projet « Programme d'immobilisation sur le maintien des infrastructures (PIMI) » (ci-après le « **projet** »);

ATTENDU que de façon générale, le projet offrira un cadre flexible pour réaliser des travaux de remplacements ou de réfections partielles sur les infrastructures et systèmes connexes, assurant ainsi une gestion optimale des urgences et des risques;

ATTENDU que de façon spécifique, le projet consiste en des interventions capitalisables visant à corriger des infrastructures et équipements déficients regroupés en catégories, portant notamment sur les éléments architecturaux, les structures et travaux civils, les systèmes mécaniques et les systèmes électriques, lesquelles permettront :

- d'assurer la sécurité des personnes et la fiabilité des installations afin de minimiser les impacts sur la clientèle et les opérations;
- de prolonger la durée de vie des infrastructures, en attente de projet de réfection majeur afin de ne pas impacter la livraison du service;
- de faire une saine gestion financière des coûts d'exploitation; et
- de respecter les lois, règlements et normes en vigueur;

ATTENDU qu'il est requis d'octroyer des contrats de biens, de services et de services professionnels pour la réalisation de ce projet;

ATTENDU que certains frais de main-d'œuvre interne doivent être imputés à ce règlement pour permettre la réalisation du projet;

ATTENDU que le « Programme d'immobilisation sur le maintien des infrastructures (PIMI) » doit être ajouté à la rubrique « Réseau bus » et à la rubrique « Réseau du métro » au « Programme des immobilisations 2026-2035 » de la Société;

ATTENDU que l'ensemble des coûts du projet à être financés à même le présent règlement d'emprunt est estimé à **QUARANTE-CINQ MILLIONS HUIT CENT MILLE DOLLARS (45 800 000 \$)** incluant les taxes nettes de ristournes et les frais financiers, le tout selon les montants indiqués à l'Annexe 1 jointe au présent règlement pour en faire partie intégrante;

ATTENDU qu'il est opportun pour la Société de défrayer les coûts de la réalisation du projet prévu au présent règlement au moyen d'un ou de plusieurs emprunts à long terme;

ATTENDU que des emprunts temporaires devront être contractés dans le cadre de la réalisation du projet et qu'il est nécessaire de pourvoir au paiement des intérêts qui seront encourus sur ces emprunts temporaires;

ATTENDU qu'il est aussi nécessaire de pourvoir au paiement des dépenses accessoires, aux émissions de titres ou aux contrats qui serviront à contracter cet ou ces emprunts, à l'escompte, aux frais de change, aux frais légaux et autres dépenses incidentes;

ATTENDU que les montants indiqués à l'Annexe 1 étant des estimations, si un montant indiqué à cette annexe pour un des éléments y mentionnés s'avère moins élevé que prévu, la différence pourra être utilisée pour le paiement de tout autre élément contenu dans cette annexe, dont la dépense est plus élevée;

ATTENDU que la Société doit, en conséquence, contracter un ou plusieurs emprunts totalisant la somme en principal de **QUARANTE-CINQ MILLIONS HUIT CENT MILLE DOLLARS (45 800 000 \$)** pour assurer le paiement des coûts et réaliser les fins mentionnées ci-dessus et qu'il y a lieu pour elle d'y pourvoir au moyen d'un règlement d'emprunt;

ATTENDU que l'article 3.3 du règlement R-091 sur le contrôle et le suivi budgétaires de la Société, tel que modifié par le règlement R-091-1, permet le remboursement dans le fonds général de la Société, d'une somme ne pouvant excéder dix pour cent (10 %) du montant du règlement d'emprunt pour les sommes engagées à même ce fonds pour les fins de ce règlement, avant son approbation par le ministre des Affaires municipales et de l'Habitation;

ATTENDU qu'il y a lieu de prévoir le remboursement, dans le fonds général de la Société, d'une somme maximale de **QUATRE MILLIONS CINQ CENT QUATRE-VINGT MILLE DOLLARS (4 580 000 \$)** provenant du ou des emprunts devant être effectués dans le cadre du présent règlement, relativement aux sommes ayant pu être engagées par la Société aux fins du règlement avant son adoption.

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Jocelyn Pauzé  
APPUYÉ par monsieur Dominic Perri

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

1° de modifier le livre PI 2026-2035, afin d'ajouter le projet « Programme d'immobilisation sur le maintien des infrastructures (PIMI) » à la rubrique du secteur Bus pour un montant total de 18 382 082 \$ et à la rubrique du secteur Métro pour un montant total de 27 617 918 \$ incluant les taxes nettes de ristournes et les frais financiers;

2° d'adopter le « **RÈGLEMENT R-225 AUTORISANT UN EMPRUNT DE QUARANTE-CINQ MILLIONS HUIT CENT MILLE DOLLARS (45 800 000 \$) POUR FINANCER LE PROJET « PROGRAMME D'IMMOBILISATION SUR LE MAINTIEN DES INFRASTRUCTURES (PIMI) »** pour un terme de vingt (20) ans, le tout selon le libellé du projet de règlement joint à la présente pour en faire partie intégrante, dont un original signé par le président et le secrétaire corporatif de la Société est conservé dans le registre des règlements;

3° que la durée de chacun des emprunts puisse être fixée au moment où ils sont contractés en fonction de la vie utile du bien à financer, ou toute subvention pouvant être obtenue permettant que ce bien soit financé pour un terme plus court, mais pourvu que la durée maximale des emprunts à effectuer, incluant leur refinancement, ne dépasse pas cette durée maximale;

4° que la Société soit autorisée à renflouer son fonds général d'une somme maximale de **QUATRE MILLIONS CINQ CENT QUATRE-VINGT MILLE DOLLARS (4 580 000 \$)** provenant du ou des emprunts à effectuer en vertu du présent règlement, pour les sommes engagées aux fins du règlement avant son approbation par le ministre des Affaires municipales et de l'Habitation.

CA-2026-017 REFONTE DU RÉSEAU BUS DANS LES SECTEURS DU CENTRE ET DE L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL  
DEV2025-06

Dans le cadre de la Refonte du réseau bus des secteurs du centre et de l'ouest de l'île de Montréal, plusieurs modifications aux lignes d'autobus et aux dessertes de taxi collectif sont recommandées.

Ces modifications entreront en vigueur à la suite de l'ouverture des stations de la branche Anse-à-l'Orme du REM, annoncée pour le printemps 2026 par CDPQ Infra.

Puisque la date effective de cette ouverture est encore inconnue, la mise en service des modifications au réseau se fera quinze jours après la publication d'un avis sur le site Web de la Société.

Les changements au réseau d'autobus seront réalisés à même le budget d'exploitation de la STM ainsi qu'avec un financement ponctuel de l'ARTM (5,8 M\$).

Les changements au service de taxi collectif pourraient générer un total estimé de 15 000 courses par année.

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Alex Bottausci

APPUYÉ par madame Effie Giannou

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

- 1° de modifier le parcours des 57 lignes suivantes : 11 Parc-du-Mont-Royal / Ridgewood, 13 Christophe-Colomb, 17 Décarie, 19 Chabanel / Marché Central, 31 Saint-Denis, 41 Quartier Saint-Michel / Ahuntsic, 54 Charland / Chabanel, 55 Boulevard Saint-Laurent, 56 Saint-Hubert, 68 Pierrefonds, 69 Gouin, 70 Bois-Franc, 72 Alfred-Nobel, 92 Jean-Talon Ouest, 100 Crémazie, 115 Paré, 117 O'Brien, 119 Rockland, 124 Victoria, 128 Saint-Laurent, 140 Fleury, 160 Barclay, 166 Queen-Mary, 170 Keller, 171 Henri-Bourassa, 174 Côte-Vertu-Ouest, 175 Griffith / Saint-François, 177 Thimens, 180 De Salaberry, 195 Dorval / Angrignon, 196 Parc-Industriel-Lachine, 200 Sainte-Anne-de-Bellevue, 201 Saint-Charles / Saint-Jean, 202 Dawson, 203 Carson, 204 Cardinal, 205 Gouin, 206 Roger-Pilon, 207 Jacques-Bizard, 208 Brunswick, 209 Des Sources, 211 Bord-du-Lac, 215 Henri-Bourassa, 216 Transcanadienne, 218 Antoine-Faucon, 219 Chemin Sainte-Marie, 220 Kieran, 225 Hymus, 356 Lachine / YUL Aéroport / Des Sources, 365 Avenue du Parc, 380 Henri-Bourassa, 407 Express Île-Bizard, 411 Express Lionel-Groulx, 419 Express John Abbott, 468 Express Pierrefonds / Gouin, 470 Express Pierrefonds, 475 Express Dollard-des-Ormeaux;
- 2° de créer les 8 lignes suivantes : 79 Gouin, 127 Alexis-Nihon, 155 Wilderton, 214 Stuart-Graham / YUL Aéroport, 221 Saint-Jean, 222 Senneville, 229 Transcanadienne / Brunswick, 230 Saint-Louis;
- 3° d'abolir les 13 lignes suivantes : 30 Saint-Denis / Saint-Hubert, 46 Casgrain, 126 Thimens / Grenet, 135 De l'Esplanade, 146 Christophe-Colomb / Meilleur, 213 Parc-Industriel-Saint-Laurent, 217 Anse-à-l'Orme, 401 Express Saint-Charles, 405 Express Bord-du-Lac, 409 Express Des Sources, 425 Express Anse-à-l'Orme, 465 Express Côte-des-Neiges, 485 Express Antoine-Faucon;
- 4° de modifier le nom des neuf lignes suivantes :
  - La ligne 11 Parc-du-Mont-Royal / Ridgewood en faveur de la ligne 11 Parc-du-Mont-Royal;
  - La ligne 41 Quartier Saint-Michel / Ahuntsic en faveur de la ligne 41 Saint-Michel / Ahuntsic;
  - La ligne 69 Gouin en faveur de la ligne 69 Henri-Bourassa;
  - La ligne 70 Bois-Franc en faveur de la ligne 70 Poirier;
  - La ligne 174 Côte-Vertu-Ouest en faveur de la ligne 174 Côte-Vertu;
  - La ligne 175 Griffith / Saint-François en faveur de la ligne 175 Griffith;
  - La ligne 201 Saint-Charles / Saint-Jean en faveur de la ligne 201 Saint-Charles;
  - La ligne 209 Des Sources en faveur de la ligne 209 Des Sources / YUL Aéroport;
  - La ligne 215 Henri-Bourassa en faveur de la ligne 215 Henri-Bourassa / Brunswick;
- 5° de créer les deux services de taxi collectif suivants :
  - Le taxi collectif 294 Parc industriel Baie-D'Urfé;
  - Le taxi collectif 295 Beaurepaire.
- 6° d'étendre la plage horaire de service des sept lignes suivantes :
  - La ligne 13 Christophe-Colomb, avec l'ajout des périodes hors des heures de pointe les jours de semaine, soit en milieu de journée et en soirée, ainsi que des jours de fin de semaine, soit le samedi et le dimanche;
  - La ligne 54 Charland / Chabanel, avec l'ajout de la soirée les jours de semaine ainsi que des jours de fin de semaine, soit le samedi et le dimanche;

- La ligne 56 Saint-Hubert, avec l'ajout de la soirée durant les jours de semaine, des jours de fin de semaine, soit le samedi et le dimanche, ainsi que de la période estivale;
- La ligne 200 Sainte-Anne-de-Bellevue, avec l'ajout de la soirée les jours de semaine et de fin de semaine, soit du lundi au dim.;
- La ligne 218 Antoine-Faucon, avec l'ajout des périodes hors des heures de pointe les jours de semaine, soit en milieu de journée et en soirée, ainsi que des jours de fin de semaine, soit le samedi et le dimanche;
- La ligne 219 Chemin Sainte-Marie, avec l'ajout des périodes hors des heures de pointe les jours de semaine, soit en milieu de journée et en soirée;
- La ligne 220 Kieran, avec l'ajout d'un service régulier durant toute la journée les jours de semaine;

7° de modifier le nom et le numéro des cinq lignes suivantes :

- La ligne 19 Chabanel / Marché Central en faveur de la ligne 20 Crémazie / Marché Central;
- La ligne 115 Paré en faveur de la ligne 120 Royalmount;
- La ligne 219 Chemin Sainte-Marie en faveur de la ligne 223 Parc industriel Baie-D'Urfé;
- La ligne 407 Express Île-Bizard en faveur de la ligne 227 Île Bizard;
- La ligne 419 Express John Abbott en faveur de la ligne 210 John Abbott;

CA-2026-018 NOMINATION DES MEMBRES DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 2026

VU le rapport du secrétaire corporatif adjoint

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Sylvain Gariépy  
 APPUYÉ par madame Julie-Pascale Provost

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

- 1° de nommer les personnes qui siégeront à titre de membres des comités techniques du conseil d'administration de la Société, lesquelles sont désignées dans la liste paraphée par le secrétaire corporatif de la Société qui est jointe à la présente recommandation pour en faire partie intégrante;
- 2° de verser aux membres de ces comités un jeton de présence pour chacune de leur participation à :
  - une rencontre du comité, jusqu'à concurrence de dix (10) jetons de présence par année;
  - une séance de travail extraordinaire, autorisée par le président du comité;
- 3° que le jeton de présence des membres externes soit fixé à MILLE DOLLARS (1 000 \$) pour chaque participation et à MILLE CINQ CENTS DOLLARS (1 500 \$) lorsque cette personne agit à titre de président du comité « Audit et des finances »;
- 4° de spécifier ou de renouveler le mandat des membres externes des comités : « Suivi des actifs », « Gouvernance, éthique et développement durable », « Ressources humaines », « Service à la clientèle et accessibilité universelle » et « Audit et des finances »;
- 5° que ces nominations :
  - remplacent toute nomination à ces comités faite antérieurement;
  - restent effectives jusqu'à leur modification par une résolution du conseil d'administration de la Société.

CA-2026-019 ADOPTER LE CALENDRIER DES ASSEMBLÉES ORDINAIRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM) POUR L'ANNÉE 2026

VU le rapport du secrétaire corporatif adjoint

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Sylvain Gariépy  
 APPUYÉ par madame Julie-Pascale Provost

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 2026 aux dates ci-dessous énumérées, à compter de 17 h 30, au 800, De la Gauchetière Ouest, 8<sup>e</sup> étage, salle 8200, portail Nord-Est à Montréal :

- mercredi, 11 mars 2026
- mercredi, 8 avril 2026
- mercredi, 6 mai 2026
- mercredi, 3 juin 2026
- mercredi, 8 juillet 2026
- mercredi, 2 septembre 2026
- mercredi, 7 octobre 2026
- mercredi, 4 novembre 2026
- mercredi, 2 décembre 2026
- mercredi, 3 février 2027

CA-2026-020 AUTORISER LE PAIEMENT  
VILLE DE MONTRÉAL  
SERVICES POLICIERS DANS LES STATIONS DE MÉTRO DE LA SOCIÉTÉ DE  
TRANSPORT DE MONTRÉAL SITUÉES SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION  
DE MONTRÉAL  
6000039217

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation de la directrice générale

PROPOSÉ par monsieur Sylvain Gariépy  
APPUYÉ par madame Julie-Pascale Provost

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU d'autoriser le paiement de la somme maximale de **16 047 150 \$** exempts de taxes, auprès de la **VILLE DE MONTRÉAL** pour les services policiers dans les stations de métro de la Société de transport de Montréal situées sur le territoire de l'agglomération de Montréal, et ce, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2025;

le tout pour un montant maximum pour la Société de **16 047 150 \$** exempts de taxes (6000039217).

	<b>IMPUTATION</b>
Centre	78000
Compte	552290

CA-2026-021 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 31.

Les résolutions CA-2026-012 à CA-2026-021 inclusivement, consignées dans ce procès-verbal, sont considérées signées, comme si elles l'avaient été une à une.

**Président du  
conseil d'administration**

**Secrétaire corporatif adjoint**

---

**AREF SALEM**

---

**ANDRÉ PORLIER**

**ANNEXE A**  
**PÉRIODE DE QUESTIONS**  
**ASSEMBLÉE ORDINAIRE PUBLIQUE**  
**LE MERCREDI 4 FÉVRIER 2026 À 17 h 30**

**INTERVENANTS PRÉSENTS À L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE**

**NOM**

**SUJET DE L'INTERVENTION**

**QUESTION 1**

Lucie Dufour	Madame Dufour, présidente de la coopérative d'habitation Val-Perché, souhaite poser des questions concernant l'abolition de la ligne 30 Saint-Denis / Saint-Hubert. Elle aimerait savoir d'une part, si la STM prévoit rétablir le service de transport en commun à l'arrêt de la rue Atateken, entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine, et d'autre part, si la ligne 14 est considérée comme l'alternative à cette desserte, si ses heures de service pourraient être allongées afin d'accommoder les travailleurs ayant un horaire atypique.
Le président	<p>Le président réfère la question à monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux.</p> <p>Monsieur Rochon explique qu'en raison des travaux du chantier Berri, la STM a dû faire des choix difficiles, dont celui d'interrompre le service de la ligne 30. La rue Atateken étant le seul axe nord-sud de ce secteur, une congestion est à prévoir et la STM ne pouvait se permettre de faire circuler deux lignes dans ces circonstances. Afin de pallier la situation, les équipes s'affairent à évaluer l'ajout de quelques arrêts et le détour de la ligne 14 pour desservir la clientèle de ce secteur.</p>

---

**QUESTION 2**

Bernard Carpentier	Monsieur Carpentier aimerait savoir où se trouvent les matières résiduelles des stations de métro et des garages.
Le président	<p>Le président réfère la question à monsieur André Porlier, secrétaire corporatif adjoint.</p> <p>Monsieur Porlier explique que depuis plusieurs années la STM investit beaucoup d'efforts en matière environnementale, elle a d'ailleurs adopté son plan de développement durable 2030. Un système de tri à la source est en vigueur dans les centres de transport et les installations utilisées par les employés ou la clientèle. En 2024, le taux de détournement de matières résiduelles était de 85 % et la STM vise atteindre une cible de 90 % d'ici 2030.</p>

---

**QUESTION 3**

Shirley Barnea	À la suite des impacts de la grève, madame Barnea s'est intéressée aux revendications syndicales. Elle note notamment que la sous-traitance constitue un important point de contention. Elle aimerait comprendre pourquoi la STM choisit de recourir à la sous-traitance, alors que des employés qualifiés pourraient effectuer le travail et que cette pratique peut entraîner des enjeux liés au contrôle des coûts et de la qualité. Elle demande par ailleurs si la STM considère des critères additionnels au-delà du coût dans son processus d'analyse.
Le président	<p>Le président invite la directrice générale, madame Marie-Claude Léonard, à répondre à cette question.</p> <p>Madame Léonard explique que le rapport d'Audit de performance de la firme Raymond Chabot Grand Thornton, mandatée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, démontre que la STM est l'une des sociétés de transport pour qui les coûts d'entretien sont les plus élevés.</p> <p>La STM propose de convenir avec le syndicat d'un mécanisme formel, clairement documenté et fondé sur des indicateurs objectifs couvrant l'ensemble des critères pertinents, notamment la qualité, la durabilité et la prévisibilité. Ce mécanisme permettrait à la STM d'évaluer la performance de ses processus internes et de les comparer aux pratiques du marché afin</p>

de déterminer si les travaux sont réalisés à un juste coût. Dans l'éventualité où le coût s'avérerait supérieur à celui du marché, la STM propose d'analyser conjointement les procédures en place afin d'identifier les leviers d'optimisation et les actions susceptibles de réduire les coûts, tout en maintenant les standards de qualité, pour atteindre un niveau comparable au marché.

Dans le contexte financier actuel, l'objectif de la STM est de maximiser sa performance et de mettre à profit l'expertise de ses employés afin d'offrir à sa clientèle un service de qualité au meilleur coût possible.

---

Les questions 4, 8 et 9 sont regroupées. Elles portent sur la ligne d'autobus express 427 - Express Saint-Joseph

#### QUESTION 4

Julie Fontaine

Madame Fontaine, résidente de l'arrondissement de Rosemont, fait valoir que ses limitations physiques rendent ses déplacements plus difficiles depuis l'abolition récente de la ligne 427. Elle indique que cette suspension a un impact notable sur sa mobilité. Elle demande si la STM serait disposée à reconsidérer sa décision et à envisager d'autres options, comme un détour partiel ou temporaire de la ligne 427 ou encore la bonification d'une ligne existante. Elle souhaite également savoir si une consultation des usagers pourrait être réalisée.

---

#### QUESTION 8

Marie Jutras

Madame Jutras, résidente de Rosemont, explique les difficultés qu'elle rencontre en tant que jeune mère et étudiante depuis la suspension de la ligne express 427. Elle mentionne notamment ses déplacements vers la station Laurier, un endroit peu adapté à sa situation, d'autant plus qu'elle doit y transporter une poussette. Elle demande si, à la lumière de la suspension, la STM a réévalué les mesures mises en place et si elle les juge suffisantes pour répondre aux besoins des personnes les plus vulnérables.

---

#### QUESTION 9

Aud Langelier

Madame Langelier, résidente de Rosemont et instigatrice de la pétition « Sauvons la 427 », fait valoir les difficultés engendrées par la suspension de la ligne 427, tant pour ses propres déplacements que pour ceux de nombreux résidents du secteur. Elle a recueilli 1 500 signatures, dont 900 provenant de Montréal et 700 de personnes habitant le long du parcours de la ligne 427. Elle, ainsi que l'ensemble des signataires, souhaitent ainsi manifester leur mécontentement face aux mesures mises en place, qu'ils jugent lourdes de conséquences pour les résidents du secteur, et demandent si la STM compte corriger la situation. Pour terminer, madame Langelier souhaite également savoir si la STM serait disposée à mettre sur pied un comité d'usagers afin de favoriser la discussion et la consultation.

Le président

Le président réfère les questions à monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux.

Monsieur Rochon indique que, bien qu'elle soit sensible aux impacts que ces changements entraînent pour sa clientèle, la STM a dû procéder à des choix difficiles en raison des travaux prévus dans le secteur Berri, ce qui a nécessité une révision du service des lignes 27 et 427. Ces travaux entraîneront, pour les usagers de la ligne 427, une hausse importante du temps de parcours ainsi qu'un manque de fiabilité. Les différents détours alternatifs analysés n'offraient aucun tracé permettant de maintenir des parcours performants, ce qui a limité les options envisageables. Il rappelle que la ligne express 427 avait été mise en service dans le cadre du mouvement Orange afin de désengorger la ligne orange du métro. Or, depuis la pandémie la ligne orange n'a plus cet enjeu de capacité. La STM propose donc à sa clientèle une alternative qui se veut plus rapide que la ligne 427, soit d'utiliser la ligne 27 avec la ligne orange du métro. Effectivement, la station Laurier n'est malheureusement pas accessible universellement, mais les travaux du secteur Berri auraient entraîné des distances de marche beaucoup plus grandes que maintenant pour les

usagers de la 427 ayant des enjeux de mobilité. Le service de la ligne 27 a été bonifiée de 25 voyages et il fait l'objet d'un suivi étroit par les équipes afin d'évaluer si des ajustements sont ou seront nécessaires.

Pour ce qui est du comité avec les usagers, monsieur Rochon indique qu'un suivi sera fait à ce sujet.

---

#### QUESTION 5

Caroline Malcolm et  
Martial Leblanc

Madame Malcolm et monsieur Leblanc, résidents de Beaconsfield. Ils souhaitent faire part de leur mécontentement concernant l'implantation de la ligne 211X dans leur quartier.

Madame Malcolm indique être en possession d'une pétition réunissant près de 300 signatures. Les résidents y expriment leurs inquiétudes quant à la sécurité, notamment en raison du partage de la chaussée avec les vélos, de la configuration étroite et sinueuse de la rue Montrose ainsi que de la forte présence d'enfants dans le quartier.

Elle remet en question le choix de la rue Montrose, faisant valoir que d'autres lignes situées à proximité desservent déjà le REM. Elle souhaite que la STM suspende l'exploitation de cette ligne dans ce secteur, pour notamment avoir le temps d'évaluer correctement les impacts auprès de la clientèle et d'examiner des solutions alternatives.

Le président

Le président réfère les questions à monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux.

Monsieur Ronchon mentionne avoir tenu des rencontres de consultation avec la ville de Beaconsfield ainsi qu'avec les citoyens. Il souligne que la ville de Beaconsfield est d'accord avec cette décision. De plus, cette ligne permettra d'offrir le service à un secteur de 1700 résidents qui ne sont pas desservis par le transport collectif. La STM a également réalisé deux validations paritaires terrain filmées avec bus pour confirmer la sécurité de cette rue pour le passage des bus (dont une faisant suite à une tempête de neige) et dans les deux cas, c'est déclaré sécuritaire.

La directrice générale ajoute qu'elle est consciente qu'une refonte du service génère de la satisfaction mais aussi de l'insatisfaction pour certains. Elle entend leurs préoccupations et leur assure que des vérifications seront faites et que si des ajustements sont nécessaires ils seront apportés.

---

#### QUESTION 6

Philippe Paré

Les questions de monsieur Paré portent sur le retrait la ligne 485.

Monsieur Paré souhaiterait obtenir des explications quant aux raisons ayant motivé le retrait de la ligne 485. Il désire également comprendre pourquoi un si long délai s'est écoulé avant que la clientèle ne soit informée de la refonte.

Le président

Le président réfère la première question à monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux.

Monsieur Rochon explique que la ligne 485 était une ligne de mitigation pour l'échangeur Turcot qui avait été financée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Or, avec l'arrivée du REM, ce financement a été retiré. Avec la refonte, les lignes 202, 218, 221, et 411 ainsi que le REM permettront de répondre à la majorité des besoins en déplacement que comblait la ligne 485. Une annonce est prévue demain, le 5 février, et un simulateur de trajets sera disponible pour la clientèle.

En ce qui concerne la deuxième question, le président invite la directrice générale à répondre.

Madame Léonard mentionne qu'avant de partager l'information avec la clientèle la STM devait s'assurer que le simulateur de trajets était fonctionnel pour que la clientèle soit en mesure d'évaluer les impacts sur ses déplacements. La STM devait aussi attendre d'avoir davantage de visibilité quant à l'ouverture du REM. Après chaque refonte les plans de communication sont revus pour évaluer si des améliorations devraient être apportées pour les futures refontes.

---

## QUESTION 7

Christopher Hnatyshin M. Hnatyshin souhaite savoir si des plans d'urgence ont été convenus entre la CDPQ infra, le REM et la STM, notamment en ce qui concerne le déploiement des navettes en cas d'interruption du service.

Le président Le président réfère les questions à monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux.

Monsieur Rochon indique que la STM s'est assuré d'avoir une redondance en cas de panne du REM dans son scénario de refonte. D'ailleurs, le réseau refonte qu'elle propose permettra à 85% de la population d'avoir accès au métro ou au train avec une ligne de bus. En ce qui concerne les navettes déployées lors de pannes prolongées du REM, celles-ci ne peuvent être mises en place qu'à la demande du REM, de son côté la STM est toujours prête au déploiement.

---

## QUESTIONS REÇUES PAR COURRIEL

Prendre note que les questions du public ci-dessous sont reproduites comme elles ont été reçues, sans révision ni modification.

### QUESTION 10

Eve Dubois-Bergeron Comment allez-vous assurer la fiabilité et la qualité du service offert au public, alors que celui-ci serait confié à une firme privée pour le transport adapté ? La Ville de Québec avait effectué ce virage et est actuellement en train de reprendre le service en raison de problèmes de négligence dans l'entretien, attribuables à une recherche accrue de profits par le secteur privé.

Le président Le président invite Monsieur Ahmed Bouhamida, directeur Transport adapté et centres d'expertises contact clients à répondre à cette question.

D'abord, monsieur Bouhamida rappelle que 90 % du service était déjà effectué par l'industrie du taxi, il ne s'agit donc que des 10% restants, ceux-ci effectués par les minibus, qui ont été ajoutés à l'industrie du taxi. Les équipes de la STM maintiennent une vigie sur l'ensemble du cycle de déplacement, incluant l'admission, la réservation, la planification et le suivi des déplacements. La STM dispose de mécanismes contractuels permettant un suivi rigoureux quant au contrôle qualité ainsi qu'à la fiabilité et ponctualité du service livré par l'industrie du taxi. À titre d'exemple, en 2025 la fiabilité du taxi avoisinait les 100 %.

---

Les questions 11 et 12 sont regroupées puisqu'elles portent sur le même sujet.

### QUESTION 11

Alice Mascarenhas Comment expliquez-vous l'embauche massive de gens de métier par la Ville de Montréal afin de contrôler l'explosion des coûts liés aux contrats octroyés au privé, alors que, de son côté, la STM souhaite privatiser plusieurs secteurs similaires ?

---

### QUESTION 12

François Geoffroy Les expériences de sous-traitance montrent que c'est une voie dangereuse: à moyen terme, ça se traduit par une hausse des coûts et une dégradation de la qualité pour permettre au privé de faire du profit. Le temps qu'on s'en rende compte, l'expertise développée à l'interne a été perdue et on ne peut plus reculer. On voit tous les problèmes que ça crée en santé. Pourquoi aller là?

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

D'emblée, madame Léonard indique qu'elle ne peut pas s'exprimer au nom de la Ville de Montréal et qu'elle limitera donc sa réponse à la portion de la question qui relève de de la STM.

La STM n'a aucun objectif de confier ses activités à l'externe. Au contraire, elle souhaite mettre en valeur l'expertise de ses propres employés, considérée comme un atout stratégique pour maintenir une performance

élevée et offrir à la clientèle un service de qualité au meilleur coût. Elle propose de convenir avec le syndicat de la mise en place d'un mécanisme formel, clairement documenté, appuyé par des indicateurs factuels couvrant l'ensemble des critères pertinents (qualité, durabilité, prévisibilité, etc.). Ce mécanisme permettrait à la STM d'évaluer la performance de ses processus internes et de les comparer aux pratiques du marché afin de déterminer si les travaux sont réalisés à un juste coût. Dans l'éventualité où le coût s'avérerait supérieur à celui du marché, la STM propose d'analyser conjointement les procédures en place afin d'identifier les leviers d'optimisation et les actions susceptibles de réduire les coûts, tout en maintenant les standards de qualité, pour atteindre un niveau comparable au marché.

En terminant, madame Léonard rappelle que le rapport d'Audit de performance de la firme Raymond Chabot Grand Thornton, mandatée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, démontre que la STM est l'une des sociétés de transport pour qui les coûts d'entretien sont les plus élevés.

---

### QUESTION 13

Jérôme Saunier

Pendant la Commission sur les finances, M. Salem a déclaré qu'il rencontrerait le ministre des Transports pour parler de financement. Le gouvernement va-t-il allouer davantage de fonds au maintien de nos actifs? Va-t-il conclure une entente avec le fédéral pour que le financement destiné au transport collectif arrive enfin? Quelle sera la part consacrée au programme d'accessibilité du métro?

Le président

Le président indique qu'il a rencontré le ministre des Transport et de la Mobilité durable et qu'il s'agit d'un travail de toute instance qu'il fera tout au long de son mandat à la présidence de la STM. Il a, entre autres, demandé au ministre de le mettre en relation avec son homologue au gouvernement fédéral afin de le sensibiliser en matière de maintien d'actifs et d'arriver à trouver une entente provinciale/fédérale pour un financement à même le Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC).

---

### QUESTION 14

Matthew McLaughlin

Après la fin de différents chantiers dans le métro, les derniers travaux de finition peuvent rester très longtemps incomplets. Ex., à Jean-Talon, un grand mur de béton face à la billetterie reste à découvert; à Atwater, des clôtures temporaires subsistent après l'implantation des ascenseurs. Ça enlaidit le réseau et diminue le sens de sécurité. Peut-on veiller à finaliser les chantiers complétés?

Le président

Le président invite monsieur Patrick Sergerie, directeur exécutif - Gestion et modernisation des actifs à répondre à la question.

Monsieur Sergerie explique que la STM est très sensible au fini architectural de ses stations, mais qu'elle doit aussi jongler avec des particularités. Par exemple, à la station Atwater, en raison d'une déficience relevée à la fin des travaux, une porte a dû être envoyée en réparation afin de se conformer aux exigences du devis, ce qui explique la présence de cloisons temporaires. Pour ce qui est de la station Jean-Talon, les travaux sont effectués par phases et sont prévus s'échelonner sur plusieurs années. Toutefois, en raison des problèmes de financement en matière de maintien d'actifs, la STM priorise actuellement les interventions touchant la fiabilité et la sécurité du service, comme les travaux au mur tympan de la station Jean-Talon. Une fois les différentes phases de travaux complétées, la STM pourra s'attaquer au fini architectural de la station.

---

### QUESTION 15

Nancy Ryan

Re the new 211X bus: I would like to know the criteria for choosing Montrose vs Windermere vs maintaining the Sherbrooke route with an extended bus along Elm.

Le président

Le président réfère les questions à monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux.

Comme expliqué précédemment, des séances de consultation ont été tenues avec la Ville de Beaconsfield ainsi qu'avec les résidents. La ville de Beaconsfield est d'accord avec cette décision. Cette ligne permettra d'offrir le service à un secteur de 1700 résidents qui ne sont pas desservis par le

transport collectif. Enfin, la STM a procédé à deux validations paritaires sur le terrain, filmées avec un autobus, afin de confirmer la sécurité de cette rue pour le passage des bus. L'une d'elles a été effectuée après une tempête de neige. Dans les deux cas, la rue a été déclarée sécuritaire, mentionne monsieur Ronchon.

---

#### QUESTION 16

Caroline Bourgault

Bonjour, je vous ai déjà écrit au sujet de l'abolition de la ligne 427. Votre réponse m'a semblé politique et peu constructive. Cette suppression complique sérieusement le quotidien de milliers de montréalais : trajets allongés, correspondances incertaines, perte de temps. Aucune alternative crédible n'a été proposée. Que comptez-vous faire pour corriger cette situation?

Le président

Le président réfère les questions à monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux.

Comme mentionné plus tôt, bien qu'elle soit sensible aux impacts que ces changements entraînent pour sa clientèle, la STM a dû procéder à des choix difficiles en raison des travaux prévus dans le secteur Berri, ce qui a nécessité une révision du service des lignes 27 et 427. Ces travaux entraîneront, pour les usagers de la ligne 427, une hausse importante du temps de parcours ainsi qu'un manque de fiabilité. Les différents détours alternatifs analysés n'offraient aucun tracé permettant de maintenir des parcours performants, ce qui a limité les options envisageables. La STM propose à sa clientèle une alternative qu'elle considère plus rapide que la ligne 427, soit l'utilisation de la ligne 27 combinée à la ligne orange du métro. En plus d'avoir bonifié le service de la ligne 27, l'entreprise assure un suivi serré de son fonctionnement afin d'évaluer si d'autres ajustements sont requis, indique monsieur Rochon.

---

Les questions 17 et 18 sont regroupées puisqu'elles portent sur le même sujet.

#### QUESTION 17

Bernard Couturier-Lévesque

Bonjour, Abribus absent au code d'arrêt# 62163 à Île-des-Soeurs à la Pointe sud. Hier je suis intervenu au Conseil ville Verdun. M. Benoît Gratton est au courant. Pour quand l'installation d'un Abribus. Nous l'attendons depuis plus de 2 ans. Merci de l'attention portée.

---

#### QUESTION 18

Richard Gagné

Bonjour Absence ABRIBUS au Terminus de la Pointe sud - Île-des-Soeurs. Le code d'arrêt est 62163. Hier le Conseil ville Verdun y a été sensibilisé. M. Benoît Gratton est bien au fait. Quand la Ville+STM+Vidéotron vont-ils parvenir à s'entendre pour que nous puissions bénéficier d'un Abribus? Plusieurs plaintes ont été logées a STM à cet égard mais pas que. Merci de l'attention portée.

Le président

Le président invite monsieur Pascal Rochon, directeur Planification des réseaux, à répondre à la question.

Monsieur Rochon explique que la STM est en communication avec l'Arrondissement depuis l'été 2025 afin de trouver une solution. L'espace public étant limité, des discussions sont en cours concernant le type d'abri à installer ainsi que les négociations avec un propriétaire de terrain privé. Dès que la situation le permettra, la STM procédera à l'installation.

---

#### QUESTION 19

Jack Ge

Bonjour, Pourquoi les informations sur les départs de bus extras industriels ne sont pas rendus publiques? Je trouve que plusieurs de ces départs seront utiles pour plusieurs des passagers.

Le président

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

Madame Ouellet explique qu'idéalement, l'ensemble des lignes seraient disponibles à la clientèle. Toutefois, les lignes industrielles ont des horaires

particuliers dont les caractéristiques ne permettent pas de les intégrer à nos systèmes d'information clientèle en raison de limitations du système. Pour le moment, ce besoin n'a pas été priorisé parmi les besoins soulevés par la clientèle.

---