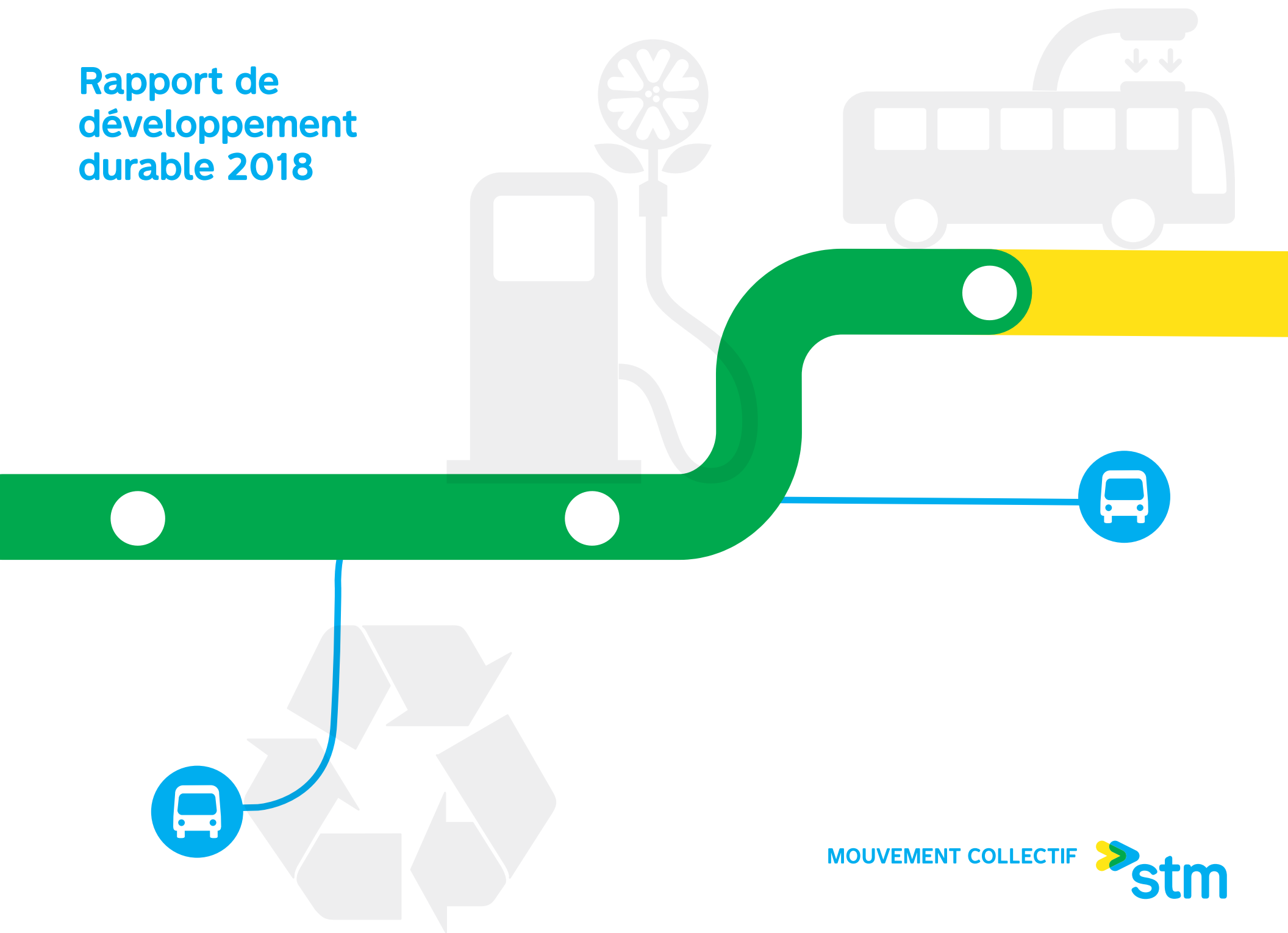


Rapport de développement durable 2018



L'année 2018 en six documents

Afin d'offrir un portrait complet de l'année 2018 à la STM, nous vous présentons six documents intégrés qui vous permettront de bien connaître les activités de l'entreprise durant la dernière année.

- 1 Le Rapport d'activité 2018, un survol de l'année 2018 à la STM +
- 2 Les Informations financières 2018 +
- 3 Le Rapport 2018 du Plan stratégique organisationnel 2025 +
- 4 Le Rapport 2018 du Plan de développement durable 2025**
- 5 Le Rapport 2018 du Plan de développement d'accessibilité universelle 2020 +
- 6 Le Rapport 2018 du Plan d'accès à l'égalité en emploi 2020 +



À propos de ce rapport

La Société de transport de Montréal (STM) opère un service de transport collectif sur l'ensemble de l'agglomération montréalaise, soit un territoire de 500 km² comptant deux millions d'habitants. Les usagers du réseau résident dans toute la région métropolitaine de Montréal (environ 8 000 km² et quatre millions d'habitants).

Dans la continuité des rapports de développement durable publiés annuellement depuis 2008, le Rapport de développement durable 2018 rend compte de la performance environnementale, sociale et économique de la STM. Il fait état des avancées et résultats des neuf chantiers du Plan de développement durable 2025.

Son contenu est en lien avec l'analyse de pertinence menée en 2017 auprès des parties prenantes internes et externes de la STM. Pour chaque enjeu pertinent, l'entreprise tient compte des impacts potentiels et met en place des mesures appropriées. Les objectifs et cibles présentés dans les neuf chantiers de son Plan de développement durable 2025 assurent une bonne gestion de ces enjeux. Différents outils de gouvernance viennent en encadrer les activités, dont :

- La Directive sectorielle en approvisionnement responsable;
- Le Code de conduite des fournisseurs;
- Le Système de gestion environnementale;
- La Directive sectorielle d'acceptabilité sociale des projets.

Ce rapport a été préparé en conformité avec les normes GRI : option de conformité essentielle. Il découle de la Politique corporative de développement durable, du Plan de développement durable 2025, et de la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics.

Le Rapport de développement durable 2018 ne fait pas l'objet d'une vérification par une tierce partie externe. Il porte sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2018 et couvre l'ensemble des sites et des secteurs d'activités de la STM. Durant cette période, aucun changement significatif de taille, de structure ou de capital de l'organisme n'est survenu.

Tous les indicateurs présentés dans ce rapport et dans le tableau complet des indicateurs de développement durable 2011-2018 qui l'accompagne ont été calculés selon une méthode documentée et ont fait l'objet d'un processus de collecte et de validation rigoureux conformément aux recommandations de la vérification générale de la STM. Ces travaux assurent la véracité et la traçabilité de l'ensemble des informations.

Le présent rapport s'adresse à l'ensemble des parties prenantes de la STM. En complément, les informations suivantes sont disponibles sur le site web de la STM à l'adresse www.stm.info/dd.

- [Tableau complet des indicateurs de développement durable 2011-2018](#)
- [Index du contenu GRI Standards](#);
- Plan de développement durable 2025;
- Historique de la démarche de développement durable;
- Politique corporative de développement durable;
- Analyse de pertinence;
- Gouvernance en développement durable;
- Glossaire.

Pour toute question concernant le Rapport de développement durable 2018, veuillez communiquer avec dd@stm.info.



Les neuf chantiers du Plan de développement durable 2025

Chantier 1



Décarboniser le transport collectif pour contribuer à la qualité de l'air et à la lutte contre les changements climatiques

Chantier 2



Bâtir et opérer des bâtiments et infrastructures durables et résilients

Chantier 3



Maintenir un positionnement d'employeur responsable

Chantier 4



Réduire la consommation des ressources et la production de matières résiduelles

Chantier 5



Prévenir et réduire la contamination de l'eau et des sols

Chantier 6



Renforcer la démarche en approvisionnement responsable

Chantier 7



Impliquer les parties prenantes externes et accroître les liens avec les collectivités locales

Chantier 8



Accroître la contribution économique et sociale de la STM

Chantier 9



Consolider la gouvernance de la STM en développement durable

Chantier 1

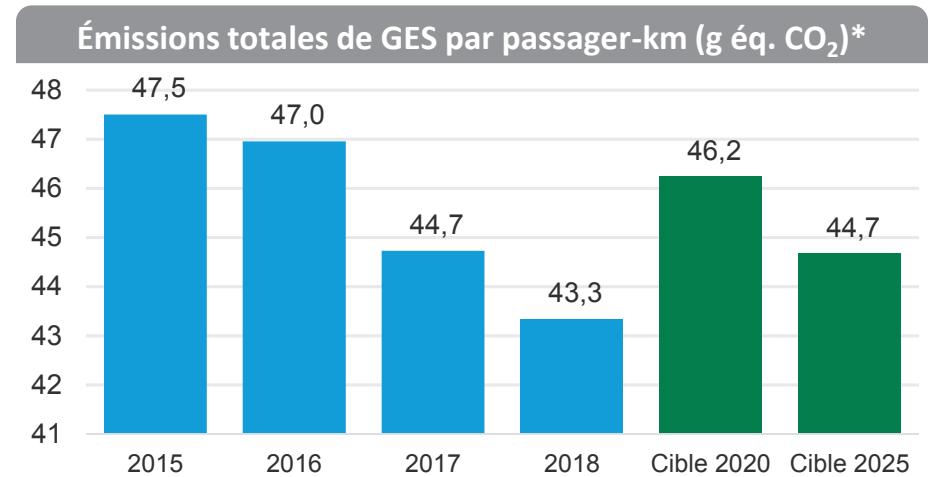
Décarboniser le transport collectif pour contribuer à la qualité de l'air et à la lutte contre les changements climatiques

La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Pour chaque tonne de GES émise par ses activités, elle permet d'en éviter 20 dans la région de Montréal. En plus de cette contribution régionale, la STM vise à être exemplaire en réduisant ses propres émissions et en étant un leader en électromobilité.



Émissions de GES par passager-km

Les émissions de GES par passager-km, soit le ratio entre les émissions de GES totales de la STM et le cumul des distances parcourues par les clients sur le réseau dans l'année, ont diminué de 3,1 % en 2018 pour atteindre 43,3 g éq.CO₂. Il s'agit d'une baisse de 8,8 % depuis 2015. Ainsi, la cible fixée pour 2020 est dépassée pour une deuxième année consécutive. Ce gain s'explique principalement par une augmentation de l'achalandage plus forte que prévu et les efforts de la STM pour réduire les émissions de GES de ses bus.



* Les facteurs d'émissions utilisés pour l'inventaire des émissions de GES ont été mis à jour suite à la publication du «Rapport d'inventaire national 1990-2016 : Source et puits de gaz à effet de serre».

Émissions totales de GES

Les émissions totales de GES de la STM ont augmenté de 1,6 % par rapport à 2017 pour atteindre 163 687 tonnes éq. CO₂.

- Les émissions de GES des bus, qui représentent 77 % du portrait, ont été stables;
- Les consommations de gaz destinées au chauffage des bâtiments de surface ont augmenté de 10 % en raison d'un hiver plus rigoureux et d'un léger recul de l'efficacité énergétique de certains bâtiments.

Émissions de GES (tonnes éq. CO ₂)*	2015	2016	2017	2018
Émissions directes des sources mobiles	132 970	133 719	131 789	131 684
Émissions directes des sources fixes	25 128	25 375	24 528	26 890
Autres émissions directes	2 379	676	478	658
Émissions indirectes (électricité et transport adapté)	4 206	4 139	4 337	4 456
Émissions totales de GES	164 684	163 909	161 132	163 687

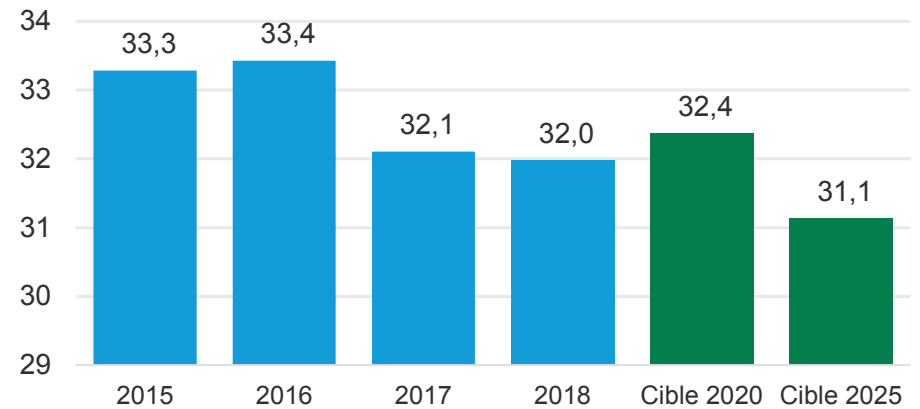
* Les facteurs d'émissions utilisés pour l'inventaire des émissions de GES ont été mis à jour suite à la publication du «Rapport d'inventaire national 1990-2016 : Source et puits de gaz à effet de serre».

La STM regarde la possibilité de compenser les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements par avion de ses employés et des membres du conseil d'administration dans le cadre de missions ou de conférences.

Émissions de GES des bus

Les émissions de GES des bus ont été stables entre 2017 et 2018. Les émissions de GES des bus par place-km ont quant à elles diminué de 0,4 % entre 2017 et 2018 pour atteindre 32 g éq. CO₂. La cible fixée pour 2020 est ainsi dépassée encore cette année.

Émissions de GES des bus par place-km (g éq. CO₂)*



* Les données 2015 à 2017 des places-km ont été révisées.

La STM a remplacé 100 bus en fin de vie utile par des bus hybrides. La proportion des bus hybrides ou électriques est ainsi passée à 14,9 %, en hausse de 5,7 points. De 2016 à 2018, les économies de carburant des bus hybrides par rapport aux bus diesel ont permis à la STM de réduire de 2 780 tonnes ses émissions de GES.

Les ingénieurs de la STM ont développé un système de chauffage auxiliaire électrique des bus pour remplacer le système actuel au diesel. Vingt bus en sont munis à des fins de projet pilote. L'entreprise veut évaluer l'efficacité et les impacts sur les émissions atmosphériques durant l'hiver 2018-2019.

La STM ajuste l'utilisation du biodiesel à base de gras animal et huiles usées B5 en fonction de la rigueur hivernale. En 2018, la concentration moyenne annuelle de biodiesel a diminué en raison du temps froid. Les réductions d'émissions de GES permises par l'usage du biodiesel sont ainsi passées de 4 800 tonnes en 2017 à 4 500 tonnes en 2018.

Électrification des transports

Le taux de déplacements ayant recours à l'électricité a augmenté de 2,4 points pour atteindre 73,7 %. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de l'offre de service métro en places-km de 6,6 %.

La STM s'est engagée au début des années 2010 à acquérir uniquement des bus électriques à compter de 2025. En 2018, elle a annoncé qu'elle songeait à devancer à 2023 cette échéance. Elle mène ainsi de front plusieurs initiatives en lien avec cet engagement.

Projet Cité Mobilité

Le projet de démonstration en électrification Cité Mobilité, mené par la STM en partenariat avec Nova Bus, s'est poursuivi. Le projet vise à évaluer, en conditions réelles d'exploitation, les impacts de l'utilisation de ce type de bus électrique sur la planification et la livraison du service, l'entretien des véhicules, l'exploitation des infrastructures et l'expérience client. Malgré quelques problèmes techniques, l'expérience vécue à bord de ces bus a été très appréciée par la clientèle avec un taux de satisfaction de 99 %.

Depuis leur mise en service en mai 2017, les trois bus électriques du projet qui circulent sur la ligne 36-Monk ont effectué 160 000 km et 15 000 recharges aux deux stations de recharge rapide avec un temps de recharge moyen de trois minutes. En 2018, ils ont parcouru un total de 100 000 km, réduisant les émissions de GES de 133 tonnes. Cité Mobilité a récolté trois prix en 2018; deux de l'AQTr et un de l'ACTU.

Le projet Cité Mobilité phase 2, qui vise à rendre la ligne 36-Monk totalement électrique, a démarré en mai 2018. Il consiste en l'installation de sept bornes de recharge au centre de transport LaSalle, et en l'ajout de quatre nouveaux bus Cité Mobilité de Nova Bus qui seront mis en service au début de 2020.

Bus électriques à recharge lente

En préparation pour les 30 bus électriques réguliers (12 m) à recharge lente commandés au cours de l'année auprès de New Flyer, l'installation des infrastructures de recharge au centre de transport Stinson a franchi plusieurs étapes clés en 2018. Ainsi, la STM a procédé à l'acquisition du chargeur qui sera installé au printemps 2019 afin d'accueillir le bus électrique tête de série. De plus, les devis pour l'acquisition de 16 chargeurs pour ces 30 bus électriques ont été finalisés et un appel d'offres a été lancé en octobre.

L'élaboration d'un modèle de simulation de flux de déplacements pour les opérations de ravitaillement et d'entretien des bus électriques a aussi débuté

en novembre, le tout afin de faciliter la gestion du changement avec les employés. La livraison du premier bus électrique pour le centre de transport Stinson est planifiée en 2019 et les 29 autres sont attendus en 2020.

Midibus électriques

Suite aux appels d'offres lancés en 2017, la STM a octroyé un contrat à BYD en juin 2018 pour l'acquisition de quatre midibus électriques de 9 m. Les travaux d'installation de cinq bornes au centre de transport Saint-Laurent ont commencé en novembre 2018 et devraient se terminer au printemps 2019. La livraison des quatre midibus est prévue pour le troisième trimestre de 2019. Ces bus desserviront la ligne 212 Sainte-Anne.

Projet de démonstration des minibus du transport adapté

En 2018, la STM a analysé et mis à l'essai deux minibus électriques disponibles sur le marché afin de valider sommairement s'ils pouvaient répondre à ses besoins.

Elle a aussi préparé un appel d'intérêt afin de confirmer l'intérêt des fournisseurs à devenir partenaires avec la STM pour un projet de démonstration. Cet appel d'intérêt, lancé au début 2019, permettra aussi d'orienter le choix de la stratégie d'approvisionnement.

Véhicules de services

En 2018, six véhicules de services électriques ont été ajoutés au parc et cinq nouvelles bornes de recharge ont été installées. Ainsi, les deux tiers des petits véhicules de services étaient considérés éco énergétiques au moment de l'achat selon les critères de Ressources naturelles Canada. Le taux d'émission de GES moyen du parc de ces véhicules a atteint 201,8 g éq. CO₂/km, ce qui représente une diminution de 0,6 % par rapport à 2017.

Il a été décidé qu'à partir de 2019 la STM n'achètera que des véhicules électriques pour ses chefs d'opérations du réseau bus et du transport adapté.

Indicateurs	2015	2016	2017	2018	Cible 2020	Cible 2025
Moyenne des intensités des émissions de GES des petits véhicules routiers (g éq. CO ₂ / km)*	218,0	208,0	203,0	201,8	155,0	130,0
Déplacements sur le réseau ayant recours à l'électricité **	69,5 %	69,7 %	71,3 %	73,7 %	79,7 %	88,6 %

* La méthode de calcul de cet indicateur pour les véhicules à haute utilisation a été révisée. Les données 2015 à 2017 ont ainsi été corrigées.

** La donnée 2016 a été révisée depuis le précédent rapport.

Chantier 2

Bâtir et opérer des bâtiments et infrastructures durables et résilients

Essentielles au maintien des actifs et au développement de l'offre de service, la rénovation et la construction d'infrastructures et de bâtiments génèrent d'importants impacts sur la collectivité et sur l'environnement.



Certification de développement durable de projets d'infrastructures

Certains projets d'infrastructures de la STM en cours visent une certification en développement durable Envision.

Garage Côte-Vertu

Les phases d'excavation et de bétonnage de ce projet d'envergure se sont poursuivies toute l'année. Des mesures visant à limiter les impacts du projet sur les riverains et sur l'environnement ont été mises en

place. La STM utilise des haveuses pour la partie excavation du projet. En remplaçant le dynamitage, ces machines permettent d'éviter la surexcavation des tunnels et de réduire les vibrations, limitant ainsi les nuisances pour les riverains du chantier.

En parallèle, les travaux de l'équipe de conception ont permis d'intégrer de nombreux bénéfices en développement durable au projet : réduction des consommations d'énergie, amélioration de la gestion des eaux pluviales, intégration d'un toit vert, aménagements paysagers durables, etc.

Projet Vendôme

Les travaux de ce projet se sont poursuivis en 2018. Des mesures d'atténuation des impacts du chantier ont été mises en œuvre dès le lancement du projet.

La STM a mené un projet pilote pour expérimenter un béton utilisant de la poudre de verre dans la boucle d'autobus temporaire du projet en décembre 2017. Les résultats de cette expérimentation suivie par la Chaire SAQ de valorisation du verre dans les matériaux de l'Université de Sherbrooke ont été connus à la fin 2018. Compte tenu des résultats très positifs, la STM réalisera la boucle finale du projet avec des matériaux similaires. Ce type d'usage (dalle sur sol pour la circulation de bus) étant une innovation importante, ce projet sera également suivi par la Chaire SAQ pour en valider la performance à plus long terme.

Autres projets

Suite aux appels d'offres lancés en 2017, les contrats d'agrandissement de la station Mont-Royal et du centre d'attachement Viau ont été octroyés en 2018. Ces deux projets ainsi que la réfection du poste de district Lionel-Groulx sont actuellement en processus d'évaluation de leur potentiel de certification Envision.

Certification de développement durable de nouveaux bâtiments de surface

Complexe Crémazie

Des étapes majeures ont été franchies pour le projet de reconstruction du Complexe Crémazie. Différentes mesures ont été intégrées en 2018 en vue d'atteindre une certification LEED de niveau Or.

- Le système de récupération de chaleur à cassettes similaire à celui du centre de transport Stinson a été installé;
- Les espaces de bureaux ont été dotés d'un chauffage radiant à l'eau intégré aux dalles de plancher en béton, nécessitant un chauffage à moindre température pour un confort équivalent des occupants;
- Un bassin de récupération des eaux de pluie qui alimentera le réseau sanitaire a été mis en place;
- Une toiture blanche a été installée.

Centre de transport Bellechasse

Situé au cœur du quartier Rosemont-La Petite-Patrie, le centre de transport Bellechasse sera conçu pour éventuellement accueillir uniquement des bus électriques. Ce projet, dont les travaux devraient débuter au printemps 2019, vise une certification LEED v4 de niveau Or.

En novembre 2018, la STM en a dévoilé le concept novateur, fonctionnel et distinctif. Celui-ci vise à limiter les impacts sur le voisinage et à contribuer à la revitalisation du secteur Bellechasse. Il sera le premier centre de transport au Canada multi-étagé, et le premier en Amérique du Nord où les activités d'entretien des bus et les espaces de stationnement seront souterrains. En surface, un bâtiment en forme d'anneau accueillera les espaces administratifs, et de grands espaces verts seront en partie accessibles aux citoyens.

Centre de transport de l'Est

Dans la perspective de l'ajout de 300 bus pour 2020, la STM a annoncé en 2018 qu'elle avançait la construction d'un nouveau centre de transport : le centre de transport de l'Est de l'Île de Montréal, dont la mise en service est prévue pour 2023. Ce projet visera une certification LEED v4 de niveau Or. Au cours de l'année, la STM a procédé à plusieurs études en vue de l'acquisition du futur terrain.

Postes de ventilation mécanique

Les postes de ventilation mécanique (PVM) servent à régulariser la température ambiante pour la clientèle et les employés en effectuant l'échange d'air entre le réseau du métro et l'extérieur. Certains construits il y a plus de 50 ans doivent faire l'objet d'importants travaux de réfection ou être remplacés par de nouveaux.

Des mesures de développement durable sont intégrées dans le cadre de ces différents travaux. En voici quelques exemples.

Poste de ventilation mécanique Saint-Dominique

En juillet 2018, les derniers tests de mise en service se sont terminés pour le PVM Saint-Dominique. Ce PVM inclut une nouvelle superficie de gazon, bonifiant le verdissement de cet espace urbain dense. Le site a été entièrement gazonné et une surface alvéolée contribue au contrôle des eaux de ruissellement.

Poste de ventilation mécanique Fullum

Les travaux ont commencé en 2018 pour la mise à niveau du PVM Fullum situé dans le parc Olivier-Robert. Les arbres du site touchés par les travaux ont été transplantés au centre sportif Jean-Claude-Malépart. Au terme des travaux, l'aménagement du parc sera bonifié. Le PVM a été conçu afin de s'harmoniser au nouveau chalet du parc.

Poste de ventilation mécanique Towers

La construction du PVM Towers s'est poursuivie en 2018 et son insertion dans l'espace urbain se démarque par différentes actions. Le poste de ventilation sera construit à l'endroit où se trouve présentement une maison de style victorien. Étant donné la valeur patrimoniale du bâtiment, la STM a procédé en 2018 au démantèlement de la façade en numérotant toutes les pierres afin de la reconstruire à la fin des travaux. L'utilisation de matériaux locaux a été privilégiée dans la mesure du possible. Plusieurs mesures permettent de limiter la consommation d'électricité, dont la réduction des luminaires fonctionnant 24h/24 dans le PVM.



Efficacité énergétique

La consommation de gaz dans les bâtiments de surface de la STM a augmenté de 4,6 % pour atteindre 123,1 kWh/m²/degré-jour de chauffage.

Cette hausse s'explique en partie par un hiver plus rigoureux qui a affecté certains centres de transport. Par ailleurs, un taux d'humidité trop élevé au centre de transport Stinson a diminué l'efficacité du système énergétique. Des correctifs ont été apportés.

Adaptation aux changements climatiques

Dans le cadre de l'élaboration du plan d'adaptation aux changements climatiques, un comité de pilotage de la démarche constitué de représentants des différentes directions de l'entreprise a été créé. Durant l'année, les travaux ont porté sur le format de l'évaluation des vulnérabilités aux changements climatiques (infrastructures concernées, aléas applicables à la STM, projections climatiques à utiliser).

Les aléas applicables à Montréal et au réseau de la STM ont été identifiés : augmentation des températures moyennes, pluies abondantes, vagues de chaleur, tempêtes destructrices (vents, grêle, verglas), sécheresses et crues. Dans un premier temps, la STM procèdera à une analyse des risques de son réseau du métro.

Indicateurs	2015	2016	2017	2018	Cible 2020	Cible 2025
Bâtiments et infrastructures avec une certification en développement durable	1	1	1	1	3	8
Bâtiments, locaux loués et infrastructures avec une certification en développement durable liée à l'exploitation	n.d.	3	4	4	5	n.d.
Consommation de gaz dans les bâtiments de surface (kWh / m ² / degré-jour de chauffage)	108,2	116,3	117,7	123,1	101,8	73,0

Chantier 3

Maintenir un positionnement d'employeur responsable

Pour la STM, offrir à ses employés un milieu de travail mobilisant, sécuritaire et inclusif est une priorité. En tant qu'entreprise responsable, elle désire améliorer constamment ses pratiques en gestion des ressources humaines et de santé et sécurité au travail.



Santé et sécurité au travail

Malgré les efforts de prévention de la STM, le taux de fréquence des accidents du travail est passé de 6,2 en 2017 à 7,0 en 2018, soit une augmentation de 13,5 %. Le taux de gravité a quant à lui augmenté de 6,1 %, passant de 329,6 en 2017 à 349,8 en 2018. Ainsi, bien que les déclarations d'accidents soient en hausse, leur durée moyenne a diminué.

	2015	2016	2017	2018	Cible 2020	Cible 2025
Taux de fréquence des accidents du travail *	6,0	5,7	6,2	7,0	5,8	5,7
Taux de gravité des accidents du travail** 8	338,5	298,7	329,6	349,8	300,0	275,0

* Nombre d'accidents avec perte de temps / nombre d'heures travaillées X 200 000

** Nombre de jours perdus / nombre d'heures travaillées X 200 000

8 En raison du remplacement du système de suivi des données statistiques, les résultats 2015 à 2017 du taux de gravité ont été révisés.

Le plan d'action 2018 pour favoriser une plus grande présence au travail a été mis en œuvre et de nombreuses initiatives se poursuivront en 2019. Ces initiatives ont contribué à la diminution de 0,2 point du taux d'absentéisme qui est passé de 8,8 % à 8,6 %.

Des programmes de gestion des risques ont été révisés ou mis en œuvre au cours de l'année, dont notamment :

- Cheminement en tunnel : modalités, formation aux employés, comités de pilotage pour encadrer les risques électriques;
- Mise en œuvre du programme Travail en hauteur complétée;
- Cadenassage : contrôle des énergies dangereuses et cadennage pour les bus hybrides, les bus électriques et les trains AZUR et MR-73;
- Gestion des travaux en espaces clos : simulation de sauvetage en espace clos en collaboration avec le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM);
- Évaluation de la ventilation et qualité de l'air dans les sous-quais et tunnels de service;
- Amiante : mise en place et diffusion du programme de gestion sécuritaire de l'amiante auprès de toutes les équipes concernées;
- SIMDUT 2015 : mise à niveau de la formation suivant le changement de législation.

Outre les grands programmes, de nombreuses actions se sont tenues au cœur des opérations, dont notamment :

- 20 visites paritaires réalisées par l'équipe SST en collaboration avec les gestionnaires et représentants syndicaux de l'entretien;
- 96 enquêtes paritaires réalisées à l'entretien;
- Une trentaine d'interventions de la CNESST dans les milieux de travail pour valider la prise en charge de la prévention;
- Environ 600 inspections et surveillances de chantiers de construction.

La STM a reçu en 2018 un des Grands Prix CNESST (région de Montréal) pour la vidéo « Ma santé, Ma sécurité, j'y vois! ». Largement diffusée à l'interne, cette vidéo présente des employés qui peuvent vivre leur passion dans leur vie personnelle grâce à leur attitude sécuritaire au travail.



Respect de la personne

L'entreprise offre depuis plusieurs années un programme d'aide aux employés (PAE) afin d'apporter un soutien aux employés vivant des difficultés ainsi qu'à leur famille. En 2018, elle a travaillé à la préparation de l'appel d'offres et à l'octroi d'un nouveau contrat pour les services du PAE. Elle poursuit également ses efforts dans le soutien des employés par la coordination d'un groupe d'aidants en milieu de travail.

Les efforts pour contribuer à un milieu de travail sain exempt de harcèlement, d'intimidation et de violence se sont poursuivis en 2018. Le Rapport du Plan d'accès à l'égalité en emploi 2020 fait état des grandes avancées 2018 en la matière.

Diversité

En 2018, le portrait de la diversité est resté relativement stable. La STM a poursuivi ses efforts pour promouvoir sa culture de diversité et offrir à ses gestionnaires des outils pour gérer dans un contexte de travail diversifié.

Le [Rapport du Plan d'accès à l'égalité en emploi 2020](#) fait état des grandes avancées 2018 en la matière.

Chantier 4

Réduire la consommation des ressources et la production de matières résiduelles

La STM désire promouvoir dans tous ses secteurs une culture de saine gestion des ressources qui tient compte du principe des 3RV-E (réduction à la source, réutilisation, recyclage, valorisation, et élimination). Elle veut ainsi contribuer à l'économie circulaire et limiter l'impact de ses projets et activités sur l'ensemble de leur cycle de vie.



Gestion des matières résiduelles

Le taux de détournement de l'élimination des matières résiduelles est passé de 78,2 % en 2017 à 76,5 %, soit une baisse de 1,7 point. Il est toutefois supérieur à la cible fixée pour 2020.

Disposition des voitures de métro MR-63 et des bus

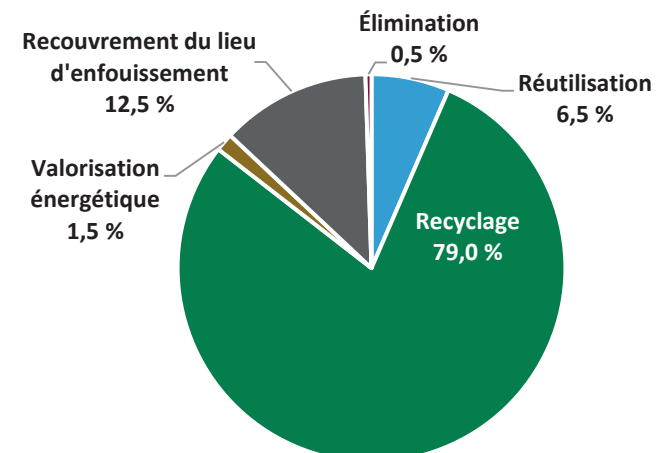
La STM a disposé de 130 bus en fin de vie utile. Ce projet a permis de recycler près de 1600 tonnes de métaux.

Les voitures de métro MR-63 démantelées en 2018 ont produit plus de 2 600 tonnes de matières résiduelles, dont plus de 86 % ont été détournées de l'enfouissement. En complément, dix voitures ont été cédées pour la réalisation de projets spéciaux (Projet MR-63, le Taz, FAB LAB Polytechnique Montréal) ainsi que d'un projet de conservation à l'Exporail – Musée ferroviaire canadien. Enfin, trois voitures ont été conservées par la STM.

Le projet de disposition des MR-63 s'est conclu en 2018. Le taux de détournement pour l'ensemble des matériaux des 333 voitures a atteint 87 %, réparti ainsi selon le principe des 3RV-E :

- Le 6,5 % de réutilisation comprend les pièces réutilisées sur les MR-73 et les locotracteurs, ainsi que les projets spéciaux et de conservation;
- 79 % a été recyclé;
- Le 1,5 % de valorisation énergétique est lié aux pneus et lubrifiants démantelés à la STM;
- 12,5 % a été utilisé comme matériel de recouvrement dans un lieu d'élimination de matières résiduelles;
- 0,5 % a été éliminé.

Modes de disposition des 333 voitures MR-63



Gestion des résidus de construction rénovation démolition (CRD)

Dans le cadre de sa gestion des résidus de construction rénovation démolition, la STM vise un taux de détournement de l'enfouissement de 75 % en 2020. En 2018, les principaux projets de la STM ont généré plus de 1 000 tonnes de résidus CRD, dont 82 % ont été détournées de l'enfouissement. La cible 2020 a donc, une nouvelle fois, été dépassée.

Il est à noter que cet indicateur est en diminution de près de 5 points par rapport à 2017, qui avait été une année record en termes de résidus CRD.

Gestion des matières résiduelles dans le métro

Les résultats d'une étude de caractérisation dans six stations de métro démontrent une baisse, dans la zone clientèle des stations, du taux de toutes les matières générées qui sont récupérées pour être recyclées. Ce taux passe de 79,4 % en 2017 à 69,5 % en 2018 pour plusieurs raisons, dont la diminution de la présence des matières qui sont recyclables.

Cette variation s'explique notamment par la venue du réseau cellulaire dans le métro qui a amené une baisse de 24 % du poids des journaux qu'on retrouve dans le métro, dont les quotidiens gratuits. Leur poids est passé de 70,9 % du poids total des matières résiduelles générées en 2017 à 58,9 % en 2018.

Bien que le taux de récupération du papier et carton ait diminué de 1,9 point, il se situe à 91,8 %, ce qui demeure élevé. Les contenants sont quant à eux récupérés à 74,3 %.

La proportion de matières recyclables retrouvées dans les ordures a diminué de 7,4 points entre 2017 et 2018, mais représente tout de même 29,1 %. Finalement, le taux de contamination due à la présence de déchets dans les bacs de matières recyclables demeure très bas bien qu'il soit passé de 5,3 à 6,5 % en raison d'une plus faible quantité de journaux.

Vente d'objets vintage

Depuis plusieurs années déjà, la STM récupère des objets désuets qui témoignent du patrimoine de l'entreprise, dans l'objectif de leur donner une seconde vie. En octobre, elle a procédé à une première vente de garage ouverte aux employés et aux citoyens.



Parmi les divers objets qui ont été mis en vente, on retrouvait des boîtes de perception qui ont équipé les bus pendant une centaine d'années, des pièces de voitures de métro MR-63, ainsi que des éléments de signalétique retirés ces dernières années dans certaines stations de métro pour faire place à la nouvelle signalétique.

Les profits issus de cette vente de garage ont permis à la STM de verser 81 496 \$ aux quatre organismes de bienfaisance qu'elle parraine dans le cadre de sa campagne de générosité. Centraide du Grand Montréal, PartenaireSanté Québec, la Croix-Rouge – division du Québec ainsi que le Réchaud-bus se sont partagé à parts égales les profits de la vente.

Électrobacs

En décembre 2018, la STM a installé des Électrobacs dans les quatre points de correspondance du métro, soit aux stations Berri-UQAM, Snowdon, Jean-Talon, et Lionel-Groulx. Ces Électrobacs permettent à la clientèle de disposer de façon écologique et sécuritaire des cartes OPUS en fin de vie utile ou désuètes. Les cartes OPUS recueillies seront déchiquetées puis triées. Les métaux seront acheminés vers les fonderies, puis le polychlorure de vinyle (PVC) sera mis en granules qui seront revendues dans le milieu industriel.

Les Électrobacs permettent également à la clientèle le recyclage des objets suivants :

- Petits électroniques : téléphones cellulaires, appareils photo, tablettes électroniques
- Chargeurs et câbles
- Souris, écouteurs, fils
- Périphériques : clés usb, cartes mémoires, routeurs
- Cartouches d'encre.

Eau potable

Suite à des défaillances de certains systèmes de recyclage d'eau des laveurs de bus, la consommation moyenne d'eau potable par bus lavé a augmenté de 1,7 % par rapport à 2017 pour atteindre 321 litres. Les enjeux ont été réglés en 2018 et des processus de suivi sont prévus en 2019 pour assurer le bon fonctionnement de ces équipements.

Le programme de remplacement des compresseurs d'air utilisant de l'eau comme système de refroidissement des centres de transport a été complété avec le remplacement des compresseurs aux centres de transport Saint-Laurent et Saint-Denis. La cible fixée pour ce programme de six millions de litres d'eau économisés est ainsi atteinte.

Indicateurs	2015	2016	2017	2018	Cible 2020	Cible 2025
Taux de détournement de l'élimination des résidus CRD (%)	n.d.	n.d.	86,9 %	82,0 %	75 %	80 %
Proportion des compteurs d'eau installés dans les bâtiments (%)	8,4 %	10,6 %	19,0 %	22,3 %	100 %	100 %
Consommation moyenne d'eau potable par bus lavé (litres)	324,4	304,8	315,7	321,0	275,6	146,6

Chantier 5

Prévenir et réduire la contamination de l'eau et des sols

Les activités de la STM sont des sources potentielles de contamination de l'eau et des sols. C'est pourquoi celle-ci met en place plusieurs programmes et mesures pour prévenir et réduire cette contamination.



Gestion des matières dangereuses résiduelles

En juin 2018, une tournée de sensibilisation intitulée « L'environnement je m'en occupe » a eu lieu auprès des employés responsables de l'entretien de tout le secteur métro.

Des kiosques d'information ont porté sur la collecte et la gestion des matières résiduelles et des matières dangereuses résiduelles, ainsi que sur la prévention des rejets de contaminants dans les réseaux d'eaux usées de la Ville de Montréal.

La tournée a couvert neuf lieux différents dont des ateliers, des arrières-gares et des stations de métro : plus de 350 personnes ont été sensibilisées sur leur rôle et responsabilités et ont pu se familiariser davantage avec les bonnes pratiques et le matériel mis à leur disposition.

Cette tournée a aussi été l'occasion de partager leurs observations sur le terrain et d'identifier des pistes d'amélioration, dont :

- L'ajout d'équipements à certains endroits;
- Une meilleure identification des barils pour chiffons et absorbants contaminés;
- L'optimisation de l'emplacement de certains équipements;
- Une meilleure communication sur les procédures pour la récupération et le recyclage.

Cette tournée s'inscrit dans la mise en œuvre du système de gestion environnementale de la STM. L'année dernière c'est le secteur bus qui avait accueilli la tournée « L'environnement je m'en occupe » dans ses centres de transport.

Prévention des déversements

En 2018, huit déversements accidentels de matières dangereuses ont été rapportés, et 93 % des 418 litres ont été récupérés :

- Quatre ont été causés par des bris d'équipement sur les bus ou les véhicules de travaux;
- Trois sont issus de mauvaises manœuvres en lien avec des réservoirs de diesel;
- Un a été causé par l'impact d'un bus avec un objet sur la voie publique.

Non-conformités légales en environnement

En 2018, la STM a reçu quatre avis de non-conformité légale en environnement. Ces non-conformités concernent le dépassement de normes de rejets d'eaux usées dans des centres de transport et dans un atelier.

Des actions immédiates ont été apportées pour corriger la situation et des mesures préventives ont été mises en place, notamment en vue de réduire la production de sulfures dans les rejets de ces installations.

Sols contaminés

En 2018, les travaux du Plan d'intervention environnementale 2017-2020 qui encadre des actions relatives aux sols contaminés sur différents sites de la STM se sont poursuivis :

- Suivis de la qualité de l'eau souterraine de tous les centres de transport, du terminus Elmhurst et de l'ancien garage Saint-Henri;
- Études environnementales Phase II aux centres de transport LaSalle, Legendre, Anjou, Saint-Laurent et au Plateau Youville;
- Surveillance environnementale lors des projets de réfection de dispositifs anti-refoulement, d'équipements pétroliers, d'huiles usées et des surfaces (chaussées).

Indicateurs	2015	2016	2017	2018	Cible 2020	Cible 2025
Avis de non-conformité légale en environnement	1 *	6	3	4	Objectif 0	Objectif 0
Proportion de terrains investigués présentant une contamination (%)	7,3 %	7,1 %	6,9 %	7,3 %	7,0 %	7,0 %
Nombre de déversements accidentels de matières dangereuses	8	7	7	8	3	3
Quantité de matières dangereuses déversées (litres)	4 590	5 900	1 475	418		
Taux de récupération des matières dangereuses déversées (%)	74 %	79 %	86 %	93 %		

*Un seul avis en 2015, ce qui est exceptionnel. La moyenne des années 2012 à 2016 est de 4.



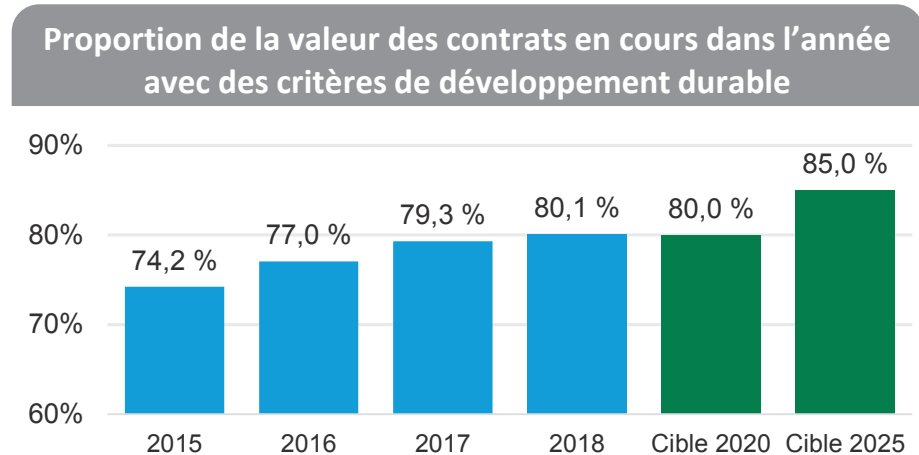
Chantier 6

Renforcer la démarche en approvisionnement responsable

Les approvisionnements constituent un puissant levier pour maximiser les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques de la STM et de ses fournisseurs. L'entreprise poursuit la mise en œuvre et le renforcement de sa démarche d'approvisionnement responsable débutée en 2008 et formalisée en 2014 par l'adoption d'une directive sectorielle.

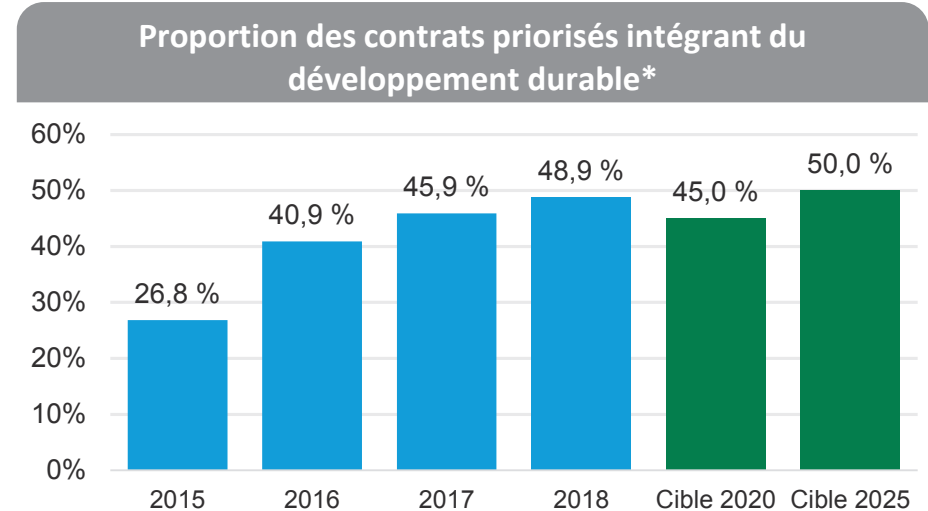
Évolution de l'indicateur d'approvisionnement responsable

La proportion de la valeur totale des contrats en cours intégrant des critères de développement durable a augmenté de 0,7 point, permettant ainsi d'atteindre la cible de 80 % visée pour 2020. Les nombreux appels d'offres liés aux projets d'infrastructures et de bâtiments visant une certification de développement durable Envision ou LEED ont grandement contribué à l'atteinte de la cible 2020.



Pour ce qui est des contrats en cours dans l'année pour des biens et services priorités en fonction des impacts environnementaux et sociaux, cette proportion est passée de 45,9 % en 2017 à 48,9 % en 2018, dépassant ainsi encore cette année la cible fixée à 45 % pour 2020. Ce résultat découle des efforts de priorisation des contrats ayant les plus grands risques et impacts du point de vue du développement durable.

Parmi les contrats majeurs en 2018, mentionnons ceux des 300 nouveaux bus hybrides, des taxis réguliers pour la clientèle du transport adapté, des nouvelles voitures de métro AZUR (17 trains) et des midibus électriques.



* Proportion des contrats en cours dans l'année pour des biens et services priorités en fonction des impacts environnementaux et sociaux intégrant des critères de développement durable.

Code de conduite des fournisseurs

En novembre 2018, la STM a franchi un pas de plus dans sa démarche d'approvisionnement responsable en adoptant et diffusant son premier Code de conduite à l'intention de ses fournisseurs.

Avec ce Code de conduite, la STM s'est dotée de règles éthiques, sociales et environnementales envers ses fournisseurs. Elle demande notamment à ses fournisseurs de se conformer aux normes internationalement reconnues (OIT, Droits de l'Homme, etc.) et aux meilleures pratiques en matière d'approvisionnement responsable.

La STM attend de ses fournisseurs qu'ils agissent de manière exemplaire en matière :

- D'éthique et de gouvernance (intégrité, corruption et collusion, confidentialité, conflits d'intérêts);
- De protection de l'environnement, incluant l'approvisionnement responsable en minerais;
- De conditions de travail (santé et sécurité, harcèlement et intimidation, travail des enfants, travail forcé ou obligatoire, discrimination).

Ce code sera intégré aux nouveaux contrats, ententes et partenariats. En cas de manquement quant au respect du code, les mesures qui s'imposent seront prises, pouvant mener jusqu'à l'exclusion du fournisseur.



Disposition des bus

En 2018, la STM s'est départie de 130 bus et prévoit mettre au rancart 159 bus d'ici 2020. Dans le but de s'assurer des meilleures pratiques en gestion environnementale dans la disposition des bus en fin de vie utile, le comité de direction de la STM et les membres de l'ATUQ ont entériné un processus qui permet la pré-qualification des fournisseurs de démantèlement et de recyclage des véhicules hors d'usage. Ces fournisseurs devront avoir été audités par une tierce partie pour s'assurer de la bonne gestion environnementale de leurs installations et du respect de la législation.

Entente avec l'industrie du taxi

La STM a conclu en 2018 une entente avec ses partenaires de l'industrie du taxi. En fonction de cette nouvelle entente, les chauffeurs de véhicules hybrides ou électriques réguliers se partageront au prorata du kilométrage parcouru pour le service de transport adapté une enveloppe budgétaire de 50 000 \$ / an.

Cet incitatif financier devrait permettre d'augmenter la part des déplacements du transport adapté faite en véhicule électrique ou hybride, contribuant ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre associées à ce service.



Chantier 7

Impliquer les parties prenantes externes et accroître les liens avec les collectivités locales

GRI 102-42, 102-43, 102-44

Soucieuse de pouvoir répondre aux besoins de mobilité et de réduire au maximum les impacts négatifs de ses activités et ses projets, la STM a mis en place de nombreux mécanismes pour informer et consulter ses parties prenantes. En tant qu'entreprise publique responsable, la STM s'assure ainsi de bien saisir les besoins et préoccupations de sa clientèle et de ses parties prenantes et d'en tenir compte.



Mesures d'acceptabilité sociale des projets

Centre de transport Bellechasse

Le futur centre de transport Bellechasse sera construit dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie. La STM souhaite que son projet s'intègre harmonieusement au milieu local. Ainsi, elle a proposé un concept novateur de garage sous-terrain visant à limiter les impacts sur le voisinage.

La STM a mis en place au cours de l'année une démarche participative qui comprend une soirée d'information publique, des ateliers de consultation des citoyens et une plateforme de commentaires en ligne. Ces outils, qui seront déployés en 2019, permettront de bonifier le projet selon les préoccupations de la communauté locale.

Projet Vendôme

Le projet Vendôme consiste en l'aménagement d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme, ainsi que d'un nouveau tunnel piétonnier reliant cet édicule à la gare de trains Vendôme, au complexe hospitalier du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et au boulevard De Maisonneuve Ouest. Ce projet augmentera la capacité d'accueil de la station de métro Vendôme et maximisera la fluidité des déplacements.

Tel que recommandé dans le rapport de consultation publique tenue en mars 2017, la STM s'est engagée à mettre en place un comité de liaison avec les parties prenantes pendant la durée des travaux. L'objectif de ce comité est de conserver un lien direct avec les résidents du secteur.

À cet effet, la STM a tenu en juin 2018 une séance d'information publique et un atelier d'échange. Lors de cet événement auquel 30 personnes ont participé, les citoyens ont pu s'informer de l'avancement du projet, s'exprimer sur les travaux en cours et rencontrer la STM et les autres partenaires du projet (CUSM, MTQ et exo). L'information recueillie a permis d'ajuster les travaux et les mesures de mitigation.

Le comité de liaison pour le projet Vendôme a démarré ses activités suite à cet événement. Il accompagne la STM dans le suivi des préoccupations des riverains. D'autres événements publics sont aussi prévus selon les grands jalons du chantier. Parallèlement, la STM continue de diffuser de l'information sur l'avancement du chantier à travers son site web et un bulletin électronique.

Prolongement de la ligne bleue

Dans le cadre du projet de prolongement de la ligne bleue, le bureau de projet de la STM s'est mobilisé en 2018. La STM a démarré la planification des mécanismes de collaboration et de consultation qui seront déployés afin d'assurer l'implication d'un large éventail de parties prenantes. Des consultations publiques sont notamment prévues à cet effet.

SRB Pie-IX

Le projet de service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX, dont la STM a obtenu la gestion déléguée, s'est poursuivi en 2018. Le dossier d'affaires a été approuvé par le Conseil des ministres et les travaux préparatoires ont débuté à l'automne. En vue des différents travaux, la STM a mis sur pied un comité de communication afin de coordonner les interventions des promoteurs et partenaires du projet (Ville de Montréal, arrondissements, MTQ, ARTM) auprès des riverains. Des séances d'information publiques ont été tenues à l'automne 2018 et un comité d'affaires a été créé afin de maintenir un lien de communication direct avec les commerçants touchés par les travaux. Enfin, une équipe de gestion des impacts sur le terrain est en interaction quotidienne avec les riverains.

Garage Côte-Vertu

Bien que de nombreuses mesures de mitigation aient été prévues, un chantier de l'envergure du garage Côte-Vertu génère inévitablement des impacts. Suite à divers enjeux soulevés par les riverains, la STM a procédé à des ajustements afin de les limiter. En réduisant de 40 % la puissance d'utilisation du poste de ventilation Grenet et en améliorant les installations coupe-bruit, les nuisances ont été ramenées à un seuil acceptable. Par ailleurs, des résidents ont souligné des enjeux de bruits et de vibrations pour certaines étapes de l'excavation. Un changement des horaires de travail a permis de réaliser ces travaux dans des périodes de jour où ces travaux étaient moins dérangeants.

Programme Accessibilité du métro

Ce programme porte sur l'installation d'ascenseurs dans le réseau du métro. Les chantiers de construction des projets d'accessibilité aux stations Jean-Talon et Jean-Drapeau se sont amorcés au printemps 2018. Des mesures d'atténuation ont été prises pour limiter les nuisances pour la clientèle et les riverains durant les travaux d'installation des ascenseurs. Des rencontres se sont tenues avec les milieux associatifs afin d'assurer la sécurité des personnes ayant des limitations fonctionnelles aux abords des chantiers. Un plan de communication intégré, couvrant les différentes parties prenantes, a été élaboré et mis en place.

Centre de transport de l'Est

Afin de favoriser l'acceptabilité sociale du futur centre de transport et de connaître les demandes des parties prenantes externes que sont, entre autres, l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et la Ville de Montréal ainsi que les riverains, la STM a mis en place une stratégie de consultation des parties prenantes. Elle entreprendra une étude en 2019 sur les besoins et attentes du milieu dont les conclusions seront partagées avec le futur mandataire de l'étude de faisabilité, afin d'en tenir compte lors de la conception du centre de transport.

Consultation sur la refonte du réseau bus

La STM a entamé en 2018 une vaste consultation sur la refonte de son réseau bus. [L'Objectif 1](#) du Rapport 2018 du Plan stratégique 2025 en présente les détails.



GRI 102-42, 102-43, 102-44

Rencontres du président avec les arrondissements

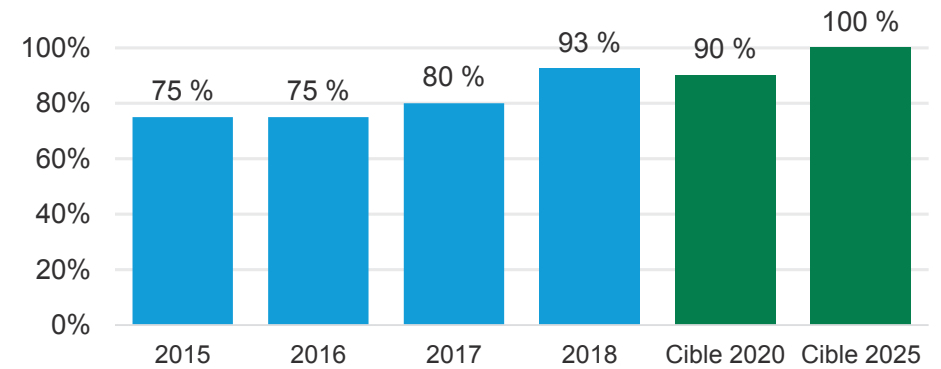
Le président de la STM, Philippe Schnobb, a entamé une série de rencontres auprès des élus des arrondissements et des villes liées.

Ces rencontres ont pour but de présenter à l'échelle des arrondissements ou des villes liées les objectifs de la STM et les projets d'infrastructures et de développement du réseau planifiés. Elles visent aussi à saisir les préoccupations locales des élus afin de les intégrer aux projets dans la mesure du possible. En 2018, 16 rencontres ont eu lieu

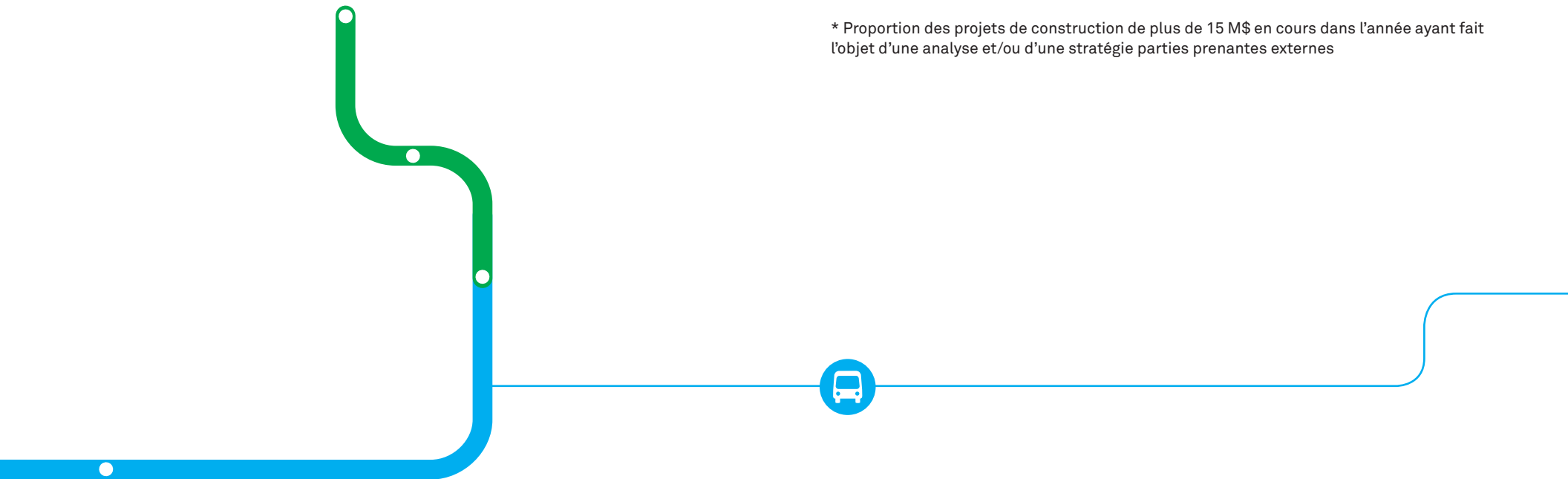
Acceptabilité sociale des projets

En vertu de sa directive sur l'acceptabilité sociale des projets, la STM s'assure que ses projets tiennent compte des parties prenantes externes. En 2018, 93 % de ses projets de construction de plus de 15 M\$ avaient fait l'objet d'une analyse, et lorsque pertinent, d'une stratégie liée aux parties prenantes externes. La cible fixée pour 2020 est ainsi dépassée.

Projets de plus de 15 M\$ ayant fait l'objet d'une analyse et/ou stratégie parties prenantes externes*



* Proportion des projets de construction de plus de 15 M\$ en cours dans l'année ayant fait l'objet d'une analyse et/ou d'une stratégie parties prenantes externes



Chantier 8

Accroître la contribution économique et sociale de la STM

En tant qu'entreprise publique, la STM a un rôle social important à jouer qui va au-delà d'offrir au plus grand nombre un service de transport collectif sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.



Soutien à l'économie sociale

La valeur des contrats octroyés à des entreprises d'économie sociale a augmenté de 11,4 % pour atteindre 57 267 \$ en 2018. La tenue de l'événement Traiteurs dans les locaux de la STM a porté fruit puisque cinq d'entre eux ont obtenu un nouveau contrat en 2018. Au total, dix entreprises d'économie sociale ont un contrat ou une entente avec la STM.

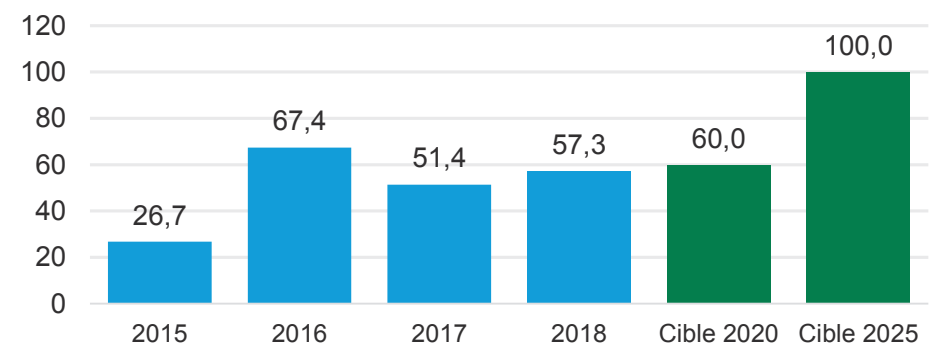
Depuis quelques années déjà, la STM a conclu une entente avec Insertech, une entreprise d'économie sociale située dans Rosemont, pour la disposition et la valorisation du matériel informatique en fin de vie utile. Dans le cadre de ce partenariat, 88 % des ordinateurs dont s'est départie la STM ont été remis à neuf par les employés d'Insertech pour être revendus. Ainsi, la STM peut disposer de son matériel de façon responsable et la clientèle d'Insertech peut bénéficier d'un accès à la technologie abordable et durable. Plusieurs ordinateurs ont notamment servi à de la formation dans des résidences de personnes âgées, à de l'équipement d'organismes à but non lucratif, ainsi qu'à du soutien informatique à la communauté.

Événement Traiteurs

Afin d'encourager l'octroi de contrats à des entreprises d'économie sociale, la STM a tenu en 2018 une activité dégustation en collaboration avec le Conseil d'économie sociale de l'île de Montréal.

En présence du président du Conseil d'administration, Philippe Schnobb, plus de 40 employés de la STM appelés à organiser des événements ou des réunions ont pu découvrir la mission de sept entreprises d'économie sociale de Montréal et goûter à leurs petites bouchées préparées pour l'occasion.

Valeur des contrats et ententes avec des entreprises d'économie sociale (k\$)





Stratégies d'actions en matière d'itinérance et d'inclusion sociale

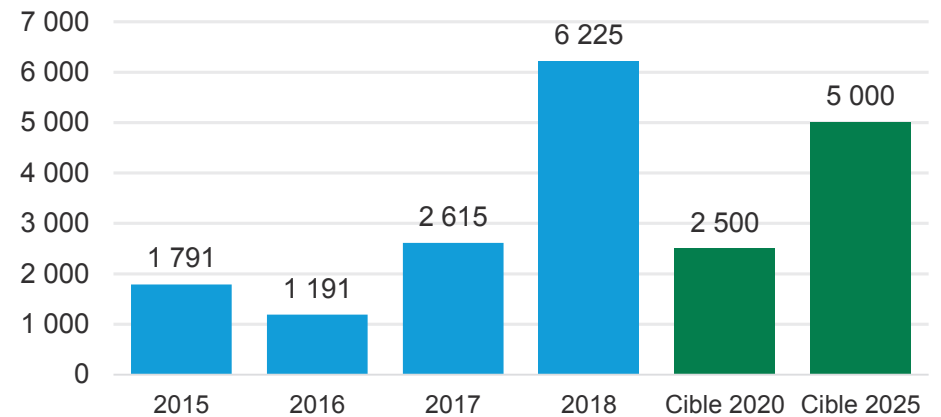
Les activités du Pôle de services en itinérance (PSI) pour répondre aux besoins des personnes vulnérables ou en situation d'itinérance qui se réfugient dans le métro se sont intensifiées en 2018.

Le nombre d'interventions par l'équipe d'intervenants est passé de 2 615 en 2017 à 6 225 dans les stations de métro, principalement celles situées au centre-ville de Montréal. Ainsi, la cible qui avait été fixée pour 2025 est déjà dépassée. Deux principales raisons expliquent cette importante hausse :

- Un financement supplémentaire de la Ville qui a permis l'ajout d'heures de prestation de service spécifiquement dans le réseau du métro;
- L'optimisation du modèle d'intervention axé davantage sur la médiation et des interventions mieux ciblées.

Outre la médiation, qui vise à sensibiliser la clientèle ciblée à la réglementation et au partage des espaces publics, les intervenants sont aussi appelés à faire d'autres types d'interventions : gérer des personnes en crise, les référer vers une ressource ou un service adapté, et exceptionnellement les accompagner vers ceux-ci. Le programme Pair-aidant, qui favorise la réinsertion sociale et la création de liens avec les personnes en situation d'itinérance dans le métro, s'est également poursuivi.

Nombre d'interventions liées au programme de Pôle de services en itinérance*



* Nombre d'interventions d'accompagnement et de médiation du programme du Pôle de services en itinérance

Campagne de générosité

Grâce aux profits de 81 496 \$ issus de la vente de garage des objets vintage de la STM, la somme versée aux organismes dans le cadre de la campagne de générosité a augmenté de 4,9 %. Ainsi, la somme totale de 696 450 \$ a été versée à Centraide du Grand Montréal, Partenaire Santé Québec, la Croix-Rouge – division du Québec ainsi qu'au Réchaud-Bus.

Toutefois, les sommes amassées auprès des employés et retraités dans le cadre de la 56^e campagne de générosité ont diminué de 9 % par rapport à 2017. Le virage numérique de la campagne de générosité, complété en 2018, a entraîné une certaine baisse du nombre de donateurs, notamment auprès des employés non munis d'un poste de travail avec ordinateur.

Facteurs ESG dans les régimes de retraite

Depuis 2012, la politique de placement des régimes de retraite de la STM favorise une approche d'investissement responsable en intégrant les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) dans les processus d'analyse et de sélection des investissements.

En 2018, les efforts se sont poursuivis et les régimes de retraite de la STM ont fait appel à des firmes externes spécialisées afin d'intégrer de nouveaux critères d'évaluation ESG dans les processus d'analyse et d'octroyer une cote globale pour chaque titre dans les portefeuilles d'investissement de l'entreprise à partir de 2019. Les placements dans des entreprises et des projets contribuant à la réduction des impacts environnementaux et ayant des pratiques d'affaires socialement responsables ainsi qu'une saine gouvernance sont encouragés.

Obligations vertes

En 2018, le gouvernement du Québec a procédé à une deuxième émission d'obligations vertes de 500 M\$ pour financer les projets de la STM. Il s'agit d'un programme de financement dédié aux projets générant des bénéfices du point de vue du développement durable et de la lutte contre les changements climatiques.

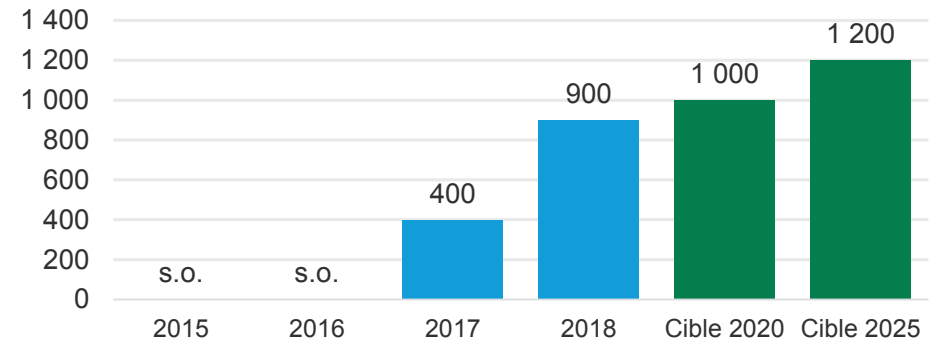
Quatre projets STM ont été retenus pour des obligations vertes du gouvernement du Québec :

- Acquisition de 458 voitures AZUR;
- Programme Réno-Systèmes;
- Programme Réno-Infrastructures;
- Acquisition de 258 bus hybrides.

En décembre 2018, 900 M\$ de ce montant avaient été utilisés par la STM.

Entre 2016 et 2018, les bénéfices en termes de gaz à effet de serre (GES évités par les clients et réduction des émissions de la STM) [des trains AZUR et des bus hybrides](#) ont été estimés à respectivement 213 265 et 9 838 tonnes.

Montant des projets en cours financés via des obligations vertes du gouvernement du Québec (M\$)



Performance économique

La bonne gestion de la STM a encore cette année été reconnue par les agences de notation. Pour la 10^e année consécutive, Moody's – qui évalue la qualité de la gestion des risques financiers, incluant les risques de refinancement – a confirmé sa cote de Aa₂, alors que Standard & Poor's a maintenu la cote AA-.

Contribution économique

Les investissements en transport collectif génèrent de nombreuses retombées économiques pour le Québec. La STM utilise le modèle intersectoriel du gouvernement du Québec, sous la responsabilité de l'Institut de la statistique du Québec, pour les calculer.

En 2018, les acquisitions en biens et services ont atteint 1 343 M\$, dont 46,6 % sont produits au Québec. Les principales dépenses sont liées à l'acquisition des nouvelles voitures de métro AZUR, aux travaux d'infrastructures du réseau du métro et du réseau des bus, ainsi qu'à l'acquisition de bus.

Ces acquisitions ont généré les retombées économiques suivantes :

- 6 444 emplois soutenus;
- 67,1 M\$ en retombées fiscales pour les gouvernements;
- 130,9 M\$ en retombées fiscales pour les gouvernements attribuables aux salaires.

Chantier 9

Consolider la gouvernance de la STM en développement durable

Le succès de la démarche de développement durable de la STM est en grande partie lié à un engagement fort et clair de la haute direction. Cet engagement est essentiel pour mettre avec succès le développement durable au centre des décisions.



Plans d'action du système de gestion environnementale

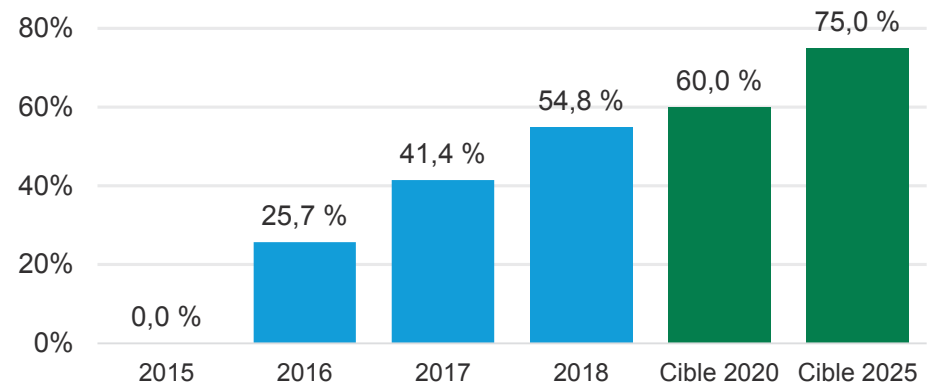
Le système de gestion environnementale (SGE) vise à assurer le respect de la réglementation et la mise en place d'une approche d'amélioration continue afin de réduire les impacts environnementaux des activités de la STM.

Le taux de réalisation des plans d'action du système de gestion environnementale a connu un bond de 13,4 points, passant de 41,4 % en 2017 à 54,8 %.

Pour 2018, les résultats du taux de réalisation des plans d'action annuels du système de gestion environnementale incluent dorénavant les plans d'action EDI (Entretien des infrastructures) et les directions transversales. Par cet ajout, le SGE couvre maintenant l'ensemble des activités de la STM. Il est à noter qu'en 2017, le taux de réalisation des plans d'action a été calculé en fonction des plans d'action des directions exécutive Bus et Métro uniquement.

La tournée de sensibilisation « L'environnement je m'en occupe », qui s'est déroulée dans les centres de transport en 2017, s'est déployée en 2018 dans le réseau du métro ([voir chantier 5](#)).

Taux de réalisation des plans d'action annuels du SGE



Contribution à l'avancement du développement durable

Dans le but de maintenir son leadership en développement durable, la STM a poursuivi sa participation à des comités d'experts en développement durable de la Commission de développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP), de l'American Public Transportation Association (APTA), du Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ), de l'Espace de concertation en approvisionnement responsable (ECPAR) et de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ).

La STM a également poursuivi ses démarches en vue d'aider d'autres sociétés de transport membres de l'ATUQ et de l'UITP à évaluer les émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif sur leur territoire. Tous ces comités permettent à la STM d'identifier des pistes d'amélioration et de s'inspirer des meilleures pratiques dans le domaine.

Publié par la Société de transport de Montréal

800, rue De La Gauchetière Ouest

Montréal (Québec) H5A 1J6

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

Commentaires ou suggestions

stm.info

