



Une année historique

Développement durable – Rapport complet

MOUVEMENT COLLECTIF



TABLE DES MATIÈRES INTERACTIVE

- Message du président du conseil d'administration et du directeur général

- Profil de l'entreprise

- Les conditions de succès du plan stratégique 2020

- Présentation de la STM

- À propos de ce rapport

- La démarche de développement durable à la STM

- Parties prenantes

- Partie 1 du rapport :** Synthèse des enjeux et des actions reliés à chacune des orientations 2007-2011 du Plan d'action de développement durable - Tableau de l'état d'avancement

- Partie 2 du rapport :** Détails des enjeux et des actions du Plan d'action de développement durable

PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2007-2011

Mobilité durable

Les actions courantes ou planifiées qui visent à améliorer la mobilité des personnes en offrant des services optimisés de transport collectif, à contribuer au développement de la communauté montréalaise et à améliorer l'environnement et le cadre de vie.

AXE 1

Orientations

- 1. Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie
- 2. Appliquer des mesures d'accessibilité universelle
- 3. Contribuer à la vitalité économique aux niveaux local, régional et provincial
- 4. Influencer le développement urbain pour mieux y intégrer le transport collectif

Gestion durable

Les actions que la STM accomplit ou entend accomplir pour réaliser toutes ses activités de façon responsable en prenant en compte leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie.

AXE 2

Orientations

- 5. Gérer les impacts sur l'environnement
- 6. Améliorer l'efficacité énergétique des actifs
- 7. S'approvisionner de façon responsable
- 8. Planifier, concevoir et réaliser les projets en tenant compte de leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie
- 9. Viser à ce que la STM soit reconnue comme un employeur de choix, tant par son personnel que par les chercheurs d'emploi

Promotion du développement durable

Les actions que la STM réalise ou planifie pour assurer son leadership en matière de développement durable auprès de ses partenaires, et pour inciter son personnel, sa clientèle et la population en général à adopter des comportements de plus en plus responsables sur les plans environnemental, social et économique.

AXE 3

Orientations

- 10. Sensibiliser le personnel au développement durable
- 11. Positionner la STM comme une entreprise responsable et engagée
- 12. Agir en partenariat pour démontrer la contribution environnementale, sociale et économique du transport collectif et créer des alliances stratégiques





Michel Labrecque

Président du conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société de transport de Montréal joue un rôle capital dans le développement durable de Montréal. Depuis 2007, la STM s'est engagée dans une démarche structurée qui lui permet d'y contribuer encore davantage et de le mesurer. Nous sommes donc heureux de rendre public notre quatrième Rapport de développement durable, pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011.

La STM assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif (TC) dans la grande région de Montréal et permet d'éviter l'émission de quantités importantes de gaz à effet de serre (GES). Elle participe ainsi aux objectifs de réduction du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal.

UNE ANNÉE HISTORIQUE

En 2011, la STM a franchi, pour la première fois depuis 1947, le cap des 400 millions de déplacements. L'achalandage record de 404,8 millions de déplacements est le résultat de la bonification exceptionnelle de l'offre de service depuis 2006. Pour le réseau de bus, cela se traduit par une augmentation de 21,6 %, soit une hausse de 15 millions de kilomètres, alors que pour le réseau de métro, l'augmentation est de 28,9 %, soit un ajout de 17,2 millions de kilomètres. De 2007 à 2011, l'augmentation de l'achalandage a permis d'éviter l'émission de 80 000 tonnes de GES sur Montréal, plus que le résultat anticipé par la PQTC pour l'ensemble du Québec. Durant la même période, bien que l'offre de service ait augmenté de 25 %, les émissions directes totales de GES par kilomètre-passager ont diminué de 7 %. La STM poursuit ses efforts pour limiter ses propres émissions de GES par différentes initiatives.

Le succès de la STM en matière de développement durable n'aurait pas été possible sans le travail soutenu des employés. Au nom du conseil d'administration et du comité de direction, nous souhaitons saluer le travail accompli par tous les employés qui ont su intégrer le développement durable dans leurs actions au quotidien et qui permettent à la STM de se démarquer comme



Yves Devin

Directeur général

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL (suite)

une entreprise responsable et engagée. Pensons notamment à deux manifestations de cet engagement :

- le Défi Climat, pour la meilleure participation employée, catégorie Entreprise de 5 000 employés et plus ;
- le Special Merit Award for Commitment to the Environment du MetroRail de Milan, pour une deuxième année consécutive.

UNE ANNÉE STRATÉGIQUE

L'année 2011 a aussi été marquée par le début de la mise en œuvre du Plan stratégique 2020 de la STM. L'engagement de la direction envers le développement durable y est encore plus présent que dans le Plan d'affaires 2007-2011. De fait, le développement durable y est présenté comme l'élément central de toutes les décisions.

Le plan s'échelonne sur dix ans. Il propose d'assurer les besoins en mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord. La STM place le développement durable au centre de ses préoccupations et de ses décisions afin d'appuyer le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal à atteindre leur objectif de réduction des émissions de GES et de consommation de pétrole. Conjugée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, cette stratégie permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, soit un transfert modal de 5 % de l'automobile vers le transport collectif. Globalement, l'action de la STM aura pour effet d'éviter l'émission nette de quelque 760 000 tonnes de gaz à effet de serre à l'horizon de 2020.

PROFIL DE L'ENTREPRISE

VISION

« Assurer les besoins de mobilité de la population, en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord, afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Cette performance s'appuie sur une expérience client bonifiée en ce qui a trait à la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort. Elle est soutenue par d'importants investissements dans le maintien de ses équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, à la diversification et à l'électrification des modes de transport. À partir de 2025, la STM se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques.

Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto ».

MISSION

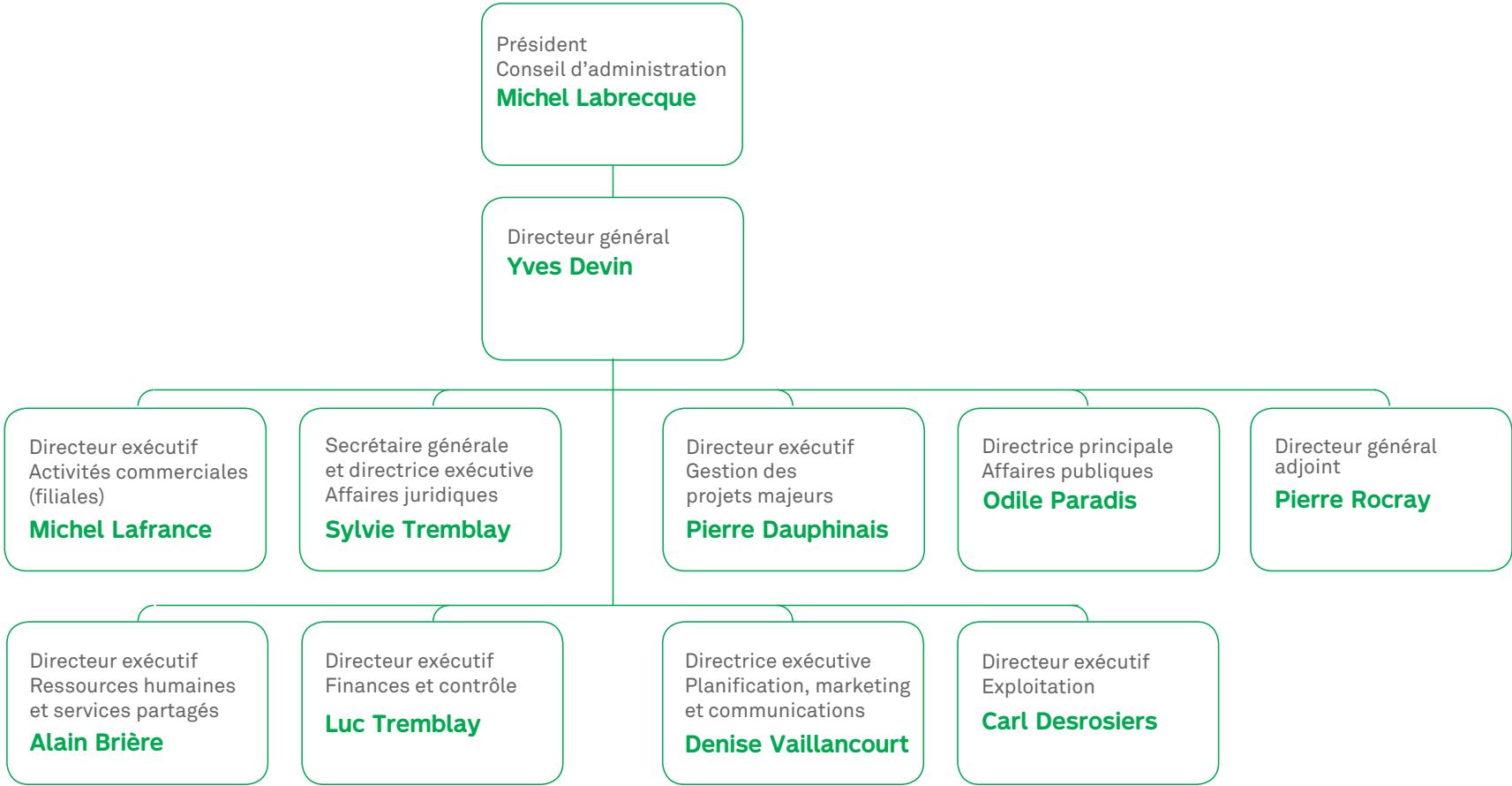
La STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et contribue à la qualité de vie des citoyens et au développement durable. Elle développe et exploite pour sa clientèle un réseau intégré de métro et de bus ainsi qu'un service de transport adapté. Elle assure des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables. Ses clients, ses employés ainsi que ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la STM est composé de neuf membres. La Ville de Montréal, par l'entremise de son conseil d'agglomération, choisit sept membres parmi ceux de son conseil ordinaire et des conseils des autres municipalités situées sur le territoire de l'agglomération. Elle choisit également deux membres parmi les résidents de l'agglomération, soit un représentant des usagers du transport collectif et un représentant des usagers du transport adapté, destiné aux personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Le conseil d'administration est représentatif des valeurs de diversité et de pluralité prônées par la STM : il regroupe trois femmes et six hommes, dont trois sont issus des communautés culturelles. Les séances du conseil sont publiques, accessibles en webdiffusion, et la population et les parties intéressées peuvent y intervenir.

ORGANIGRAMME





LES CONDITIONS DE SUCCÈS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

Pour réaliser son Plan stratégique, la STM a identifié quatre conditions gagnantes : un financement dédié, indexé et récurrent ; une gouvernance qui facilite la prise de décision et la réalisation des projets ; un développement urbain favorable au transport collectif et la gestion des déplacements en auto solo.

UN FINANCEMENT DÉDIÉ ET INDEXÉ

Arrivée à échéance à la fin de 2011, la Politique québécoise du transport public (PQTC) a fourni à la STM un soutien financier considérable, puisé à même le Fonds vert du Plan d'action québécois 2006-2012 sur les changements climatiques. Conjugué au soutien financier de la Ville de Montréal, cet effort a permis de dépasser les objectifs d'augmentation de l'offre de service (25 % par rapport à 16 %) et de l'achalandage (11,4 % par rapport à 8 %) entre 2007 et 2011. À elle seule, cette augmentation représente des émissions évitées de 80 000 tonnes de GES pour 2011. Cela correspond à ce que la PQTC avait anticipé pour l'ensemble du Québec.

La réalisation du Plan stratégique 2020 requiert un financement supplémentaire dès 2012. En 2020, ce besoin de financement s'élèvera à 262 M\$. La STM doit donc pouvoir compter sur une majoration des sources actuelles, voire la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes.

En 2011, le gouvernement du Québec adoptait le Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre qui prévoit, dès janvier 2013, la mise en place d'un marché du carbone. Cela entraînera une forte augmentation des sommes allouées au Fonds vert, dont les deux tiers seront injectées dans le transport collectif.

AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

À titre d'expert en transport collectif, la STM a déposé en septembre 2011 un mémoire dans le cadre de la consultation menée par la Communauté métropolitaine de Montréal sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Elle y fait valoir qu'une des clés du succès d'une société de transport collectif tient à la configuration urbaine et à l'aménagement du territoire à desservir. Un système de transport collectif doit desservir un territoire à forte densité pour être efficace, rapide, ponctuel et pour offrir des tarifs abordables. À cet effet, la STM propose de densifier en priorité le territoire de l'île de Montréal.

À l'instar de l'agglomération de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal, la STM est d'avis que seule une approche globale et intégrée permet de développer le territoire de façon durable. En revitalisant et en densifiant d'abord les zones situées autour des infrastructures et du réseau de transport collectif (TOD – Transit Oriented Development), cette approche contribue à limiter les coûts et les impacts environnementaux, économiques et sociaux. Au final, le modèle de développement préconisé améliorera la qualité de vie dans la région de Montréal.

Quatorzième entreprise en importance au Québec, la STM emploie plus de 9 042 employés dont la moitié est en contact direct avec la clientèle, pour assurer quelque 1,1 million de déplacements par jour. Pour ce faire, l'entreprise possède, gère et développe un réseau de bus et de métro sur le territoire de l'île de Montréal. En outre, elle assure un service de transport adapté aux personnes ayant des limitations fonctionnelles au moyen de minibus et en ayant recours aux services de compagnies de taxi. De plus, elle offre un service de taxi collectif dans des secteurs où la demande est insuffisante pour y fournir un service de bus.

PRÉSENTATION DE LA STM

La STM exploite un parc de 1 696 bus dont 8 hybrides et 202 articulés. Le réseau de bus couvre l'île de Montréal, soit près de 500 km². Il compte 213 lignes, dont 160 sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, 136 km de voies faisant l'objet de mesures préférentielles servent aux déplacements plus rapides. En 2011, l'offre de service du réseau de bus a atteint 84,9 millions de kilomètres, soit une hausse de 22 % par rapport à 2006.

Inauguré en 1966, le réseau de métro comporte quatre lignes (71 km au total) et 68 stations. Le parc de matériel roulant comprend 759 voitures, lesquelles auront parcouru près de 77 millions de kilomètres en 2011.

La STM offre un service de transport adapté porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, plus de 22 000 clients effectuent annuellement, à l'aide de minibus de la STM et de 16 fournisseurs de services de taxis réguliers et accessibles, plus de 2,8 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.

En plus d'être au cœur du développement économique de Montréal depuis 150 ans, la STM joue un rôle prépondérant dans le développement durable de la métropole. En assurant des déplacements fiables et sécuritaires, elle contribue à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens.

RÉCIPIENDAIRE CHOISI PAR METRO RAIL

Son positionnement d'entreprise responsable et engagée a valu à la STM plusieurs prix en 2011, dont le prestigieux Special Merit Award for Commitment to the Environment de Metro Rail, pour une deuxième année consécutive. Ce prix lui a été décerné pour son leadership en matière de développement durable et pour sa stratégie visant à faire reconnaître l'utilisation du transport collectif comme un geste important en faveur de l'environnement. L'entreprise s'est démarquée parmi 70 sociétés de transport en métro de 40 pays. Elle était en nomination avec le Calgary Transit, la Delhi Metro Rail Corporation, le Seoul Metro, le Singapore Mass Rapid Transit et le métro de Varsovie.



QUELQUES INDICATEURS SUR L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU

INDICATEURS (unité de mesure)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	INDICATEUR DU GRI
Nombre de déplacements : achalandage (millions)	363	368	383	383	389	405	LT3
Offre de service bus (milliers de km)	69 790	69 721	72 144	77 335	81 128	84 878	LT3
Offre de service métro (milliers de km)	59 839	64 296	75 149	76 232	76 541	77 129	LT3
Nombre total de lignes d'autobus sur le réseau	192	190	196	202	209	213	EC8
Nombre de lignes d'autobus accessibles aux fauteuils roulants	154	154	154	155	156	159	EC8
Investissements en capital dans le développement des infrastructures et l'amélioration de l'efficacité du TC (K\$)	40 485	49 885	143 692	148 644	269 900	219 647	EC1
Réseau d'autobus passant sur des voies de mesures préférentielles (km)	61	61	63	99	101	136	LT6

À PROPOS DE CE RAPPORT

Ce rapport est élaboré conformément à la Politique de développement durable de la STM, aux lignes directrices de la GRI et à la charte de développement durable de l'UITP, dont la STM est signataire effectif. La STM s'engage à produire annuellement un rapport de développement durable afin de rendre compte de :

- ses actions en matière de protection de l'environnement, de responsabilité sociale et de retombées économiques, par rapport à son Plan d'affaires 2007-2011 dont la trame de fond est l'intégration du développement durable dans ses pratiques ;
- l'avancement du Plan d'action de développement durable 2007-2011, qui traduit les grands champs d'intervention du Plan d'affaires en actions liées au développement durable. Une matrice montre comment chacune de ces actions recoupe une priorité du Plan d'affaires. Un tableau de tous les indicateurs est aussi disponible sur le site Web de la STM.

Le Rapport de développement durable 2011 s'inscrit dans la continuité des rapports de 2008 à 2010. Il couvre les enjeux et les impacts liés aux activités de la STM réalisées entre le 1er janvier et le 31 décembre 2011. Durant cette période, aucun changement significatif concernant la taille, la structure de l'organisation et de son capital n'est survenu. Le rapport ne fait pas l'objet d'une vérification par une partie externe. Le Rapport de développement durable comporte deux grandes sections : la première présente une synthèse de l'information et la seconde, une description des actions reliées à chacune des douze orientations arrimées aux trois grands axes d'intervention du Plan d'action de développement durable.

Lorsque les données sont disponibles, l'évolution de la performance par rapport aux indicateurs est présentée pour les années 2006 à 2011. À moins d'indication contraire, l'ensemble des sites et des secteurs d'activité de la STM est couvert.

Fidèle à ses pratiques environnementales, la STM a choisi de publier son Rapport de développement durable uniquement en version électronique. Son site Web, www.stm.info, présente également la liste complète des indicateurs de développement durable ainsi que le plus récent bilan environnemental. Par ailleurs, un feuillet synthèse est disponible en version papier, à tirage limité.

Rappelons qu'en 2008, la STM a publié son Plan d'action de développement durable 2007-2011 et présenté sa démarche d'intégration du développement durable dans le *Rapport de développement durable 2008*. Ce dernier constitue le document de référence pour qui veut comprendre en profondeur la démarche et les orientations de l'entreprise en matière de développement durable.

Par ailleurs, le Plan stratégique 2020 de la STM couvrant la période 2011-2020 a été publié sur le site Web de l'entreprise. Ce Plan stratégique s'inscrit dans la continuité du Plan d'affaires 2007-2011 et place le développement durable parmi les six priorités annoncées. Un nouveau Plan de développement durable succédant au Plan d'action de développement durable 2007-2011 sera présenté en 2012.

NOS RÉFÉRENCES


POUR LE CHOIX DES INDICATEURS :

- La *Global Reporting Initiative* (GRI)
- L'Union internationale des transports publics (UITP)

POUR LA PERTINENCE DES ENJEUX ET L'INTÉGRATION DES PARTIES PRENANTES :

- AA1000 AccountAbility Principles Standard 2008

LA DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA STM

2005	Signature de l'engagement de la Charte de l'UITP		
2006	Premier Plan d'action 2007-2011	Intégration du développement durable dans la mission et dans le Plan d'affaires 2007-2011	
2007			
2008			Responsabilité impartie à la planification stratégique
2009			Rapport DD 2008
2010	Plan stratégique 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Politique DD • Rapport DD 2009 • Signature effective de la Charte de l'UITP 	
2011			Rapport DD 2010
2012	Deuxième Plan de Développement durable		



PARTIES PRENANTES

À la STM, le transport collectif constitue un véritable projet de développement durable. Au quotidien, l'entreprise contribue avec ses clients à faire de Montréal une ville où l'on respire mieux. Entreprise engagée, elle est de plus en plus considérée comme une source d'inspiration en matière de développement durable par ses parties prenantes. Grâce à ses activités de promotion et de collaboration, elle met en lumière la contribution du transport collectif au développement durable. Ses partenariats lui permettent de joindre ses efforts à ceux de ses pairs dans le but d'opérer de réels changements vers le développement durable. La STM entretient un dialogue continu avec les parties prenantes pouvant être touchées par ses activités. Comme chaque individu peut être un client, toute personne devient une partie prenante.

EXEMPLES D'INTERACTIONS AVEC LES PARTIES PRENANTES

► DÉPÔT D'UN MÉMOIRE SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

À titre d'expert en transport collectif, la STM a déposé en septembre 2011 un mémoire dans le cadre de la consultation menée par la Communauté métropolitaine de Montréal sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Elle y fait valoir qu'une des clés du succès d'une société de transport collectif tient à la configuration urbaine et à l'aménagement du territoire à desservir. Un système de transport collectif doit desservir un territoire à forte densité pour être efficace, rapide, ponctuel et pour offrir des tarifs abordables. À cet effet, la STM propose de densifier en priorité le territoire de l'Île de Montréal.

► AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DE SON RÉSEAU

En 2011, la STM a poursuivi ses activités pour atteindre son objectif d'améliorer l'accessibilité de son réseau de bus et de métro. Pour ce faire, la STM agit en collaboration avec des regroupements associatifs représentant

l'ensemble des personnes ayant des limitations fonctionnelles afin de s'assurer que l'ensemble des besoins de cette clientèle soit intégré dans tous les projets de transport collectif. Par ailleurs, les voitures MPM-10, qui feront leur arrivée en 2014, représentent un pas de plus vers l'atteinte des objectifs d'accessibilité universelle, notamment en raison des aménagements intérieurs, de l'intercirculation entre les voitures et du projet de modification des quais. À chaque étape du projet, les groupes associatifs sont consultés et les préoccupations d'accessibilité universelle sont intégrées.

► CONSULTATION DES GROUPES SOCIAUX, DE DISCUSSION, DE CLIENTS ET DE MINORITÉS VISIBLES

Dans le cadre de son étude de prototype des futures voitures de métro, la STM a consulté différents groupes sociaux, groupes de discussion, groupes de clients et groupes de minorités visibles dans le but de choisir le profil des sièges voyageurs et de valider l'aménagement des barres de préhension et des interphones.

► COLLABORATION AVEC L'INDUSTRIE DU TAXI

Les compagnies de taxi sont les plus importants partenaires de la STM pour ce qui est du service aux clients. Ce partenariat lui permet d'adapter son offre de service aux clientèles ayant des besoins spécifiques et à des secteurs où la demande ou la trame urbaine ne sont pas propices à l'implantation d'un service de bus régulier. En 2011, la STM a élaboré sa stratégie d'affaires en fonction de ses besoins, tout en étant modulée par les orientations prises et annoncées par l'industrie du taxi à Montréal.

PARTIES PRENANTES (suite)

MOYENS UTILISÉS POUR FAVORISER LA DISCUSSION AVEC LES PARTIES PRENANTES – 2011

Parties prenantes	Exemples d'objectifs poursuivis	Exemples de moyens utilisés
Grand public et clients	Ouverture d'un dialogue sur les actions menées par la STM. Prise en considération des besoins dans ses différentes sphères d'activité. Suivi de l'évolution de la satisfaction en fonction des actions menées.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Site Web www.mouvementcollectif.org ➤ Sondage sur la satisfaction de la clientèle ➤ Séances publiques du CA. Études du transport avec consultation du milieu sur le développement de nouvelles lignes de bus et de nouveaux services ➤ Présence sur Twitter et Facebook ➤ Amélioration au système téléphonique AUTOBUS ➤ Consultation de la clientèle sur l'ergonomie des sièges de voyageurs, les barres de préhension et les interphones.
Milieu associatif représentant les clients ayant des limitations fonctionnelles	Prise en considération des recommandations dans les projets et instauration de mesures.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plusieurs rencontres de comités statutaires avec le milieu associatif, en vue de connaître les besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles.
Employés	Sensibilisation du personnel au développement durable. Mobilisation des employés. Engagement des employés dans la démarche d'amélioration continue. Suivi de l'évolution de la satisfaction en fonction des actions menées.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rencontres d'employés avec le directeur général ➤ Rencontres gestionnaires-employés ➤ Soutien aux initiatives environnementales et sociales du personnel ➤ Sondages sur l'appréciation de différentes initiatives ➤ Publication de portraits d'équipe dans les journaux internes pour souligner l'engagement des employés ➤ Activités de reconnaissance aux employés ➤ Consultation des opérateurs matériel roulant sur l'aménagement ergonomique de la nouvelle loge.
Ville de Montréal	Compréhension mutuelle des besoins pour ce qui est du service et de l'aménagement des infrastructures.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'études architecturales et patrimoniales sur l'intégration d'un édicule de métro dans un nouvel immeuble ➤ Révision de l'aménagement autour de l'édicule de métro et du réseau des bus y circulant ➤ Mémoire présenté à la CMM à l'occasion de la consultation portant sur le projet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement.
Ville de Longueuil	Compréhension mutuelle des besoins pour ce qui est du service et de l'aménagement des infrastructures.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rencontres et discussions avec les représentants de la ville pour identifier les besoins, attentes et préoccupations dans le réaménagement de la Place Charles-Lemoyne afin d'obtenir un concept davantage harmonieux.
Gouvernements	Assurance de la réalisation de nos projets et de leur financement en concordance avec la Politique québécoise du transport collectif. Positionnement du transport collectif comme une solution de développement urbain durable.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rencontres avec différents ministères ➤ Présentation au Comité permanent des transports de la chambre des communes dans le cadre d'une consultation sur le projet de loi de création d'une politique nationale de transport collectif ➤ Partenaire stratégique lors des consultations pour la refonte de la Politique québécoise de transport collectif par le ministère des Transports du Québec.
Milieu associatif et milieu des affaires	Soutien de la démarche de développement durable de la STM.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Participation aux comités de développement durable ➤ Participation ou collaboration à des événements liés au développement durable (conférences, salons, etc.).
Collectivités de l'île de Montréal	Arrimage avec le milieu.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Communication avec les communautés touchées par nos projets ➤ Consultations du public et présentation des projets aux arrondissements ➤ Information donnée aux riverains des chantiers sur la durée et l'impact des travaux.
Fournisseurs	Échange sur les meilleures pratiques et sur les défis posés par l'approvisionnement responsable.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Participation aux sessions de travail de l'Espace de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable ➤ Comité d'amélioration continue avec l'industrie du taxi.
Partenaires	Promotion du transport durable. Contribution à l'avancement des associations sectorielles.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En 2011, plus de 100 partenariats ont été réalisés : Écocité 2011, Jour de la Terre, En ville sans ma voiture, Féria du vélo de Montréal, Journée des musées montréalais, journée de la culture ➤ Participation aux comités de développement durable de différentes associations sectorielles (transport, milieu des affaires, etc.).

PARTIE 1








**Synthèse des enjeux et des actions reliés à
chacune des orientations du Plan d'action de
développement durable 2007-2011**

Tableau de l'état d'avancement












SYNTHÈSE 2011

Les trois axes du Plan d'action de développement durable 2007-2011 se déclinent en douze orientations, chacune se voulant l'expression d'un enjeu de développement durable. Le tableau suivant présente les orientations, les enjeux et l'état d'avancement du plan d'action.





Axe 1 – Mobilité durable

Orientation	Pourquoi est-ce important ?	Plan d'action et état d'avancement		Faits saillants 2011
1. Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie	<p>► Parce que le réchauffement climatique est l'enjeu environnemental de l'heure et qu'au Québec, le secteur des transports est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de contaminants atmosphériques. Ainsi, les émissions évitées par l'utilisation du transport collectif font de l'augmentation de l'achalandage, et donc de l'offre de service, une priorité tant pour la STM que pour ses bailleurs de fonds.</p>	Augmenter l'offre de service afin d'accroître l'achalandage		<p>► 404,8 millions de déplacements en 2011, en hausse de 4,2 % par rapport à 2010 et supérieur (2,9 %) à la cible prévue.</p> <p>► Bénéfice environnemental net lié à l'achalandage : émission de 536 000 tonnes de GES évitées.</p> <p>► Satisfaction globale de la clientèle : 89 %, une hausse de deux points par rapport à 2010.</p> <p>► Hausse de 75 % de l'offre de service du réseau de nuit par rapport à 2010.</p> <p>► Lancement d'un projet pilote de supports à vélos sur deux lignes de bus, soit les lignes 140 – Fleury et 180 – Salaberry.</p>
		Adapter le réseau et le service aux besoins des secteurs en développement		
		Fidéliser certaines clientèles grâce à une stratégie de tarification flexible		
		Élaborer des programmes adaptés aux besoins des différentes clientèles		
		Accélérer la réalisation du <i>Programme d'amélioration de service en transport en commun</i>		
		Mettre en place un système d'information pour la clientèle du réseau de bus en temps réel et accessible en tout temps		
		Évaluer de façon plus précise les émissions de GES évitées sur l'île de Montréal		










Axe 1 – Mobilité durable

Orientation	Pourquoi est-ce important ?	Plan d'action et état d'avancement		Faits saillants 2011
2. Appliquer des mesures d'accessibilité universelle	<p>► Parce que l'accessibilité universelle favorise une utilisation similaire pour tous des infrastructures et des services publics et s'applique à tous les domaines de la STM. À titre de transporteur, la STM vise à ce que les citoyens puissent bénéficier, en même temps et de la même manière, des services publics. À titre d'employeur, elle recherche l'accès à l'égalité pour l'ensemble des travailleurs. À titre de partenaire, elle travaille de concert avec le milieu associatif pour bien cerner les besoins. À titre d'entreprise, elle développe des outils de planification de l'accessibilité universelle.</p>	Se doter d'une politique et d'une vision intégrée de l'accessibilité universelle		<p>► Transport adapté : 2,86 millions de déplacements en 2011, en hausse de 6,5 % par rapport à 2010. Entre 2007 et 2011, la croissance est de 45,5 %.</p> <p>► Satisfaction globale de la clientèle du transport adapté : 93%.</p> <p>► Réalisation des travaux prévus et planification des travaux requis pour appliquer les mesures d'accessibilité universelle à l'ensemble du réseau de métro via le programme Réno-station 2.</p>
		Élaborer un plan de développement en accessibilité universelle		
		Poursuivre le développement de service « Navette Or »		
3. Contribuer à la vitalité économique aux niveaux local, régional et provincial	<p>► La STM étant la 14e entreprise en importance au Québec, son rôle d'agent économique, dans une perspective de développement durable, est primordial. De plus, le financement adéquat d'un portefeuille de projets en croissance est une condition essentielle à cette contribution économique.</p>	Valoriser les retombées économiques locales en conformité avec les lois, règlements et ententes		<p>► Acquisition de biens et services : 740 M\$, dont 57 % auprès d'entreprises québécoises.</p> <p>► Grâce à cette activité, soutien de 3 838 emplois, portant le nombre de salariés à plus de 12 800.</p> <p>► Maintien des cotes de crédit de Standard & Poor's (A+) et de Moody's (Aa2).</p>
		Maintenir d'excellentes cotes de crédit		
		Mesurer les retombées économiques		
4. Influencer le développement urbain pour mieux y intégrer le transport collectif	<p>► Parce que l'efficacité du transport en commun est tributaire de l'aménagement urbain, que ce soit pour diminuer les temps d'attente ou la durée des déplacements ou pour permettre aux bus de se déplacer plus facilement.</p>	Implanter des mesures préférentielles pour bus		<p>► Création de sept nouvelles voies réservées totalisant 35,3 km.</p> <p>► Dépôt d'un mémoire dans le cadre de la consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.</p> <p>► Travaux d'embellissement dans plusieurs stations. Une foule de petites améliorations très appréciées par la clientèle.</p>
		Participer à la réalisation du <i>Plan de transport de Montréal</i>		
		Diffuser le <i>Guide d'aménagement</i> de la STM		
		Poursuivre le <i>Plan de développement des réseaux</i>		
		Développer davantage nos interventions dans le domaine du développement urbain, notamment auprès des promoteurs immobiliers		

Axe 2 – Gestion durable

Orientation	Pourquoi est-ce important ?	Plan d'action et état d'avancement		Faits saillants 2011
<p>5. Gérer les impacts sur l'environnement</p>	<p>Parce qu'en raison de la nature de ses activités, la STM fait face à d'importants enjeux environnementaux qu'elle doit maîtriser efficacement. La STM a une politique de protection de l'environnement depuis plusieurs années et a mis en place un plan de protection à l'avenant. La réalisation et l'amélioration de ce plan représentent en soi un enjeu pour l'entreprise.</p>	<p>Réaliser le Plan de protection de l'environnement</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Taux de réalisation du Plan de protection de l'environnement est de 63 % par rapport à 54 % en 2010. ▶ Plan de gestion des matières résiduelles dans le métro (PGMR Métro) : déploiement dans toutes les stations de métro d'îlots de récupération multi-matières. ▶ Récupération de matières dangereuses résiduelles : 2 555 tonnes, une diminution de 3 % par rapport à 2010. ▶ Matières non dangereuses résiduelles : augmentation des quantités générées (de 6 836 à 7 689 tonnes) et des quantités récupérées (de 4 048 à 4 826 tonnes). Le taux global de récupération passe de 59 % à 63 %, par rapport à 2010. ▶ Depuis 2006, les émissions de CO₂ ont augmenté de 11 %. Cette augmentation est associée à la croissance de notre offre de service de bus. Les émissions de CO_v, NO_x, SO₂ et des matières particulaires ont diminué respectivement de 32 %, 21 %, 76 % et 35 %. Cette diminution est associée à l'utilisation de nouvelles technologies et d'un rajeunissement de la flotte de bus.
		<p>Respecter les lois et les règlements environnementaux</p>		
		<p>Améliorer notre système de gestion environnementale</p>		
		<p>Établir et maintenir un processus de veille juridique systématique et dynamique</p>		







Axe 2 – Gestion durable

Orientation	Pourquoi est-ce important ?	Plan d'action et état d'avancement		Faits saillants 2011
6. Améliorer l'efficacité énergétique des actifs	<p>► Parce qu'en bonifiant son offre de service pour accroître l'achalandage, la STM augmente ses propres émissions de GES. Malgré cet état de fait, elle doit redoubler d'efforts pour diminuer les émissions de ses propres véhicules et augmenter l'efficacité énergétique de ses bâtiments. Ce faisant, elle réduit ses émissions de GES, sa consommation de ressources et ses coûts d'exploitation.</p>	Assurer une veille technologique et réaliser des projets de démonstration		<p>► Réduction des émissions de GES de source mobile grâce aux nouvelles technologies de bus de 6 061 t éq. CO₂, soit 19 % de plus qu'en 2010 : installation de programmeurs de transmission sur 404 bus et de ventilateurs électriques sur 239 bus, ainsi que l'utilisation de bus hybrides et l'addition de biodiesel dans le carburant des autobus.</p> <p>► Réduction de 8 % des émissions de GES par kilomètre-passager, par rapport à 2006. Raisons : hausse de 11,4 % de l'achalandage et augmentation du nombre de bus dotés de nouvelles technologies.</p> <p>► Lancement d'un appel d'offres pour 160 bus hybrides.</p> <p>► Mise en place de mesures prioritaires permettant d'augmenter la vitesse moyenne des bus de 15 à 30 %. Ceci permet de réduire le temps de déplacement de la clientèle.</p>
		Adopter des mesures pour réduire la consommation de carburant et les émissions de GES des véhicules		
		Améliorer l'efficacité énergétique		
		Intégrer des critères de conception liés au développement durable dans les appels d'offres pour la rénovation ou la construction de nouveaux bâtiments		
		Améliorer la performance environnementale des bus grâce aux nouvelles technologies		
7. S'approvisionner de façon responsable	<p>► La STM est un donneur d'ordres important et, à ce titre, elle réalise des acquisitions substantielles de biens et service. Or, l'entreprise se préoccupe des impacts sur l'environnement que représentent ces acquisitions, en plus d'avoir à gérer les impacts de ses propres activités. Dans un souci de responsabilité sociale, elle doit donc voir à ce que ses fournisseurs, ici ou à l'étranger, adoptent des pratiques responsables.</p>	Intégrer des critères de développement durable dans certains appels d'offres		<p>► Poursuite de la collaboration aux travaux de l'Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (www.ecpar.org). La STM est membre du conseil d'administration de cette organisation.</p> <p>► Poursuite de la préparation d'un encadrement d'acquisition responsable et de guides pour les employés et les fournisseurs.</p> <p>► Intégration graduelle de critères de développement durable dans plusieurs appels d'offres.</p>
		Établir des partenariats avec d'autres grands donneurs d'ordres		
		Développer et mettre en œuvre des pratiques d'approvisionnement responsable		
		Se doter d'une politique d'approvisionnement responsable		









Axe 2 – Gestion durable

Orientation	Pourquoi est-ce important ?	Plan d'action et état d'avancement		Faits saillants 2011
<p>8. Planifier, concevoir et réaliser les projets en tenant compte de leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie</p>	<p>► Étant une entreprise en plein essor, la STM réalise plusieurs projets d'envergure, que ce soit pour soutenir l'amélioration de son offre de service ou pour maintenir et améliorer son patrimoine bâti et technologique. Or, elle se doit d'atténuer les impacts environnementaux et sociaux de ses projets et d'en mettre en valeur les retombées positives.</p>	Atténuer les impacts négatifs des projets sur l'environnement et la société		<p>► Intégration du développement durable dans les projets de la STM et validation des éléments du développement durable pertinents pris en charge au moyen d'une grille de critères généraux. En 2011, 56 % des projets en cours ont fait l'objet d'une évaluation sur le plan du développement durable, par rapport à 48 % en 2010.</p> <p>► Préparation d'un guide d'intégration du développement durable à la gestion de projet : date de début prévue en 2011, mais reportée en 2012.</p>
		Développer les critères de développement durable appropriés pour chaque étape décisionnelle du processus de gestion du portefeuille de projets		
		Systématiser l'évaluation des projets sur le plan du développement durable		
<p>9. Viser à ce que la STM soit reconnue comme un employeur de choix, tant par son personnel que par les chercheurs d'emplois</p>	<p>► Parce que le développement durable se définit notamment par une gestion responsable et équitable du capital humain. Pour être durable, une entreprise doit pouvoir compter sur des employés mobilisés et compétents, qui embrassent ses valeurs. De plus, le fait de travailler pour un employeur qui place le développement durable au cœur de ses activités courantes et de ses projets gagne en importance, surtout chez les jeunes.</p>	Promouvoir la STM comme employeur de choix		<p>► Adoption par le conseil d'administration d'une politique de santé-sécurité au travail.</p> <p>► Taux de fréquence des accidents de travail : baisse de 8,6 %, comparativement à 2010. Depuis 2006, l'amélioration est importante, soit 41,9 %.</p> <p>► Proportion du personnel appartenant à des minorités visibles et ethniques : 21 %, par rapport à 19 % en 2010. Effectif féminin : 24 %, stable.</p> <p>► Distribution de la publication Développement durable – faits saillants à tous les nouveaux employés.</p> <p>► Participation à plus de 30 foires de l'emploi visant les jeunes, les Autochtones et les personnes ayant des limitations fonctionnelles.</p> <p>► Poursuite des sessions d'information sur la prévention du harcèlement pour ses employés de l'entretien.</p>
		Mobiliser les employés		
		Augmenter la représentativité des groupes cibles et promouvoir la diversité au sein du personnel		
		Assurer la santé et la sécurité de l'ensemble des employés		
		Faire la promotion de la santé auprès des employés		
		Consolider l'approche diversité et respect de la personne		
		Planifier la relève du personnel		

Axe 3 – Promotion du développement durable

Orientation	Pourquoi est-ce important ?	Plan d'action et état d'avancement		Faits saillants 2011
10. Sensibiliser le personnel au développement durable	<ul style="list-style-type: none"> ► Parce que le succès de la démarche de développement durable tient en grande partie à la mobilisation des employés autour de la question du développement durable, à leur connaissance des enjeux associés et à leur façon d'en tenir compte dans le cadre de leur travail. 	Soutenir les initiatives du personnel		<ul style="list-style-type: none"> ► Collecte de plus de 1 M\$ par les employés, remis à des organismes tels que le Réchaud-bus, Centraide, la Croix-Rouge, Partenairesanté-Québec et le Garde-Manger Pour Tous. ► Blogue d'Yves Devin, directeur général, à l'intention des employés : couverture de sujets en lien avec le développement durable, dont l'électrification des transports, la certification LEED Or du centre de transport Stinson et la journée En ville sans ma voiture. ► Défi Climat 2011 : la STM se classe au premier rang des entreprises québécoises participantes. ► Plan de sensibilisation : acquisition de services professionnels externes à la fin de 2011. Lancement du programme prévu en 2012.
		Mobiliser employés et retraités pour offrir un soutien à la communauté		
		Élaborer un plan de sensibilisation au développement durable		
11. Positionner la STM comme une entreprise responsable et engagée	<ul style="list-style-type: none"> ► Parce qu'en plus d'offrir à tous une occasion de poser un geste pour l'environnement et le développement durable de Montréal, la STM a à cœur d'informer ses parties prenantes sur la façon dont elle réalise sa mission dans un contexte de développement durable. 	Positionner l'entreprise sous le thème « Mieux respirer ».		<ul style="list-style-type: none"> ► Prix Special Merit Award for Commitment to the Environment pour la deuxième année consécutive, remis par MetroRail. Ce prix souligne l'engagement de la STM envers le développement durable. ► Participation au mouvement de solidarité de la Grande Corvée pour les sinistrés de la Montérégie. ► Site MouvementCollectif.org : diffusion des gestes verts de la STM et présentation de Michel Labrecque sur l'électrification des transports.
		Entretenir un dialogue avec les parties prenantes		
		Contribuer à une prise de conscience collective de l'impact du transport collectif sur l'environnement		

Axe 3 – Promotion du développement durable

Orientation	Pourquoi est-ce important ?	Plan d'action et état d'avancement		Faits saillants 2011
<p>12. Agir en partenariat pour démontrer la contribution environnementale, sociale et économique du transport collectif et créer des alliances stratégiques</p>	<p>► La STM travaille avec de nombreux partenaires pour réaliser sa mission. En joignant ses efforts à ceux d'autres acteurs, elle accélère le changement vers le développement durable.</p>	Maintenir des relations étroites avec nos pairs		<p>► Annonce du programme OPUS & Cie pour les entreprises.</p> <p>► Lancement du programme CAMPUS pour les étudiants de l'Université de Montréal qui étudient à temps plein et qui habitent Montréal.</p> <p>► Offre de service pour assurer le déplacement en transport collectif lors des spectacles de U2.</p> <p>► Tenue de plusieurs événements soulignant les 150 ans du transport collectif à Montréal sur le thème « 150 ans et toujours vert ».</p> <p>► Jour de la Terre : la STM a invité ses clients munis d'un titre de transport valide à profiter d'une promotion qui donnait accès gratuitement aux réseaux de bus et de métro à un ami de leur choix durant toute la journée du 22 avril.</p> <p>► Partenaire de la Féria du vélo : la STM a accueilli dans le réseau de métro tous ceux et celles qui ont participé aux événements. Le partenariat avec Vélo Québec dure depuis 27 ans.</p>
		Assurer la concertation entre les différentes instances gouvernementales		
		Établir des partenariats d'affaires profitables pour la STM et ses fournisseurs		
		Établir des alliances stratégiques avec le milieu des affaires		
		Établir des partenariats lors d'événements à caractère culturel, sportif ou environnemental		
		S'associer à des universités dans des domaines importants pour le transport collectif et le développement des réseaux de la STM		
		Sensibiliser davantage les entreprises et le milieu des affaires aux avantages du transport collectif		
		Profiter des occasions d'amélioration des connaissances et des pratiques offertes par les milieux de l'enseignement		

PARTIE 2

**Détails des enjeux et des actions du
Plan de développement durable**

PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2007-2011

Mobilité durable

AXE 1

Les actions courantes ou planifiées qui visent à améliorer la mobilité des personnes en offrant des services optimisés de transport collectif, à contribuer au développement de la communauté montréalaise et à améliorer l'environnement et le cadre de vie.

Orientations

1. Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie
2. Appliquer des mesures d'accessibilité universelle
3. Contribuer à la vitalité économique aux niveaux local, régional et provincial
4. Influencer le développement urbain pour mieux y intégrer le transport collectif

Gestion durable

AXE 2

Les actions que la STM accomplit ou entend accomplir pour réaliser toutes ses activités de façon responsable en prenant en compte leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie.

Orientations

5. Gérer les impacts sur l'environnement
6. Améliorer l'efficacité énergétique des actifs
7. S'approvisionner de façon responsable
8. Planifier, concevoir et réaliser les projets en tenant compte de leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie
9. Viser à ce que la STM soit reconnue comme un employeur de choix, tant par son personnel que par les chercheurs d'emploi

Promotion du développement durable

AXE 3

Les actions que la STM réalise ou planifie pour assurer son leadership en matière de développement durable auprès de ses partenaires, et pour inciter son personnel, sa clientèle et la population en général à adopter des comportements de plus en plus responsables sur les plans environnemental, social et économique.

Orientations

10. Sensibiliser le personnel au développement durable
11. Positionner la STM comme une entreprise responsable et engagée
12. Agir en partenariat pour démontrer la contribution environnementale, sociale et économique du transport collectif et créer des alliances stratégiques

SOMMAIRE DES INDICATEURS

LE TABLEAU SUIVANT REGROUPE TOUS LES INDICATEURS PRÉSENTÉS DANS CETTE PARTIE DU RAPPORT.

INDICATEURS (unités de mesure)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	INDICATEUR DU GRI
ORIENTATION 1 Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie							
Offre de service (milliers de km parcourus)	129 629	134 017	147 294	153 566	157 669	162 007	LT3
Autobus	69 790	69 721	72 144	77 335	81 128	84 878	LT3
Métro	59 839	64 296	75 149	76 232	76 541	77 129	LT3
Kilomètres-passagers (millions)	2 820	2 852	2 969	3 190	3 239	3 374	LT3
Nombre de déplacements : achalandage (millions)	363,4	367,5	382,5	382,8	388,6	404,8	LT3
Nombre de circuits du service Navette Or	0	0	3	7	10	10	EC8
Nombre d'autobus munis de supports à vélos	0	0	0	0	0	15	
Nombre de stations de métro où des supports à vélos sont installés (68 stations)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	56	
ORIENTATION 2 Appliquer des mesures d'accessibilité universelle							
Nombre de stations de métro avec ascenseurs (68 stations)	0	3	3	6	8	8	EC8
Proportion de stations de métro avec tuiles avertissantes sur les quais (%)	0	4	12	35	46	47	EC8
Proportion de bus à plancher surbaissé ou avec rampe avant (%)	65	69	73	79	90	100	EC8
Nombre de déplacements en transport adapté	1 941 066	2 084 909	2 257 459	2 411 208	2 640 972	2 803 584	EC8
ORIENTATION 3 Contribuer à la vitalité économique aux niveaux local, régional et provincial							
Acquisition de biens et services (M\$)	380	397	526	622	740	595	EC1
Nombre d'emplois soutenus par les acquisitions de biens et services	2 163	2 369	2 942	3 011	3 838	3 308	EC6
Proportion des acquisitions de biens et services produits au Québec (%)	45	45	49	42	50	35	EC6
Retombées fiscales attribuables aux acquisitions de biens et services (M\$)	46	45	57	61	76	69	EC1
Retombées fiscales attribuables aux salaires des employés (M\$)	120	117	113	115	134	146	EC1

SOMMAIRE DES INDICATEURS (SUITE)

LE TABLEAU SUIVANT REGROUPE TOUS LES INDICATEURS PRÉSENTÉS DANS CETTE PARTIE DU RAPPORT (SUITE).

INDICATEURS (unité de mesure)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	INDICATEUR DU GRI
ORIENTATION 5 Gérer les impacts sur l'environnement							
Taux de réalisation du Plan de protection de l'environnement (% cumulatif)	n. d.	9	28	43	54	63	
Nombre de déversements accidentels déclarés durant l'année	2	0	4	0	8	12	EN23
Matières dangereuses résiduelles récupérées (tonnes)	2 494	2 586	2 177	2 757	2 632	2 555	EN22
Matières non dangereuses résiduelles récupérées (tonnes)	1 959	1 577	3 168	3 121	4 048	4 826	EN22
Taux de récupération des matières non dangereuses résiduelles (%)	n. d.	41	55	59	59	63	EN22
Nombre d'avis de non-conformité légale en environnement	0	1	3	0	5	1	EN28
Émissions directes de contaminants atmosphériques (tonnes)							
NOx de sources mobiles	967,66	918,6	950,17	1021,42	1073,3	757,2	
SO ₂ de sources mobiles	13,78	13,04	13,48	14,5	15,3	2,79	
COv de sources mobiles	35,67	38,02	36,74	38,48	38,98	27,1	
CO de sources mobiles	297,97	312,21	323,15	329,26	323,3	201,8	
Particules totales (PM totaux) de sources mobiles	40,28	38,05	39,38	42,25	44,64	25,68	
ORIENTATION 6 Améliorer l'efficacité énergétique des actifs							
Émissions directes totales de GES (t éq. CO ₂)	147 624	145 737	146 698	156 791	159 632	163 979	EN16
Réduction des émissions de GES grâce à l'utilisation du biodiesel (t éq. CO ₂)	0	99	3 536	4 513	4 555	4 601	EN18- LT5
Proportion d'énergie consommée provenant de sources renouvelables (%)	34	36	38	36	36	35	EN3 - LT4
Nombre d'autobus hybrides	0	0	8	8	8	8	EN18- LT3
Nombre d'autobus articulés	0	0	0	22	140	202	EN18- LT3
ORIENTATION 9 Viser à ce que la STM soit reconnue comme un employeur de choix, tant par son personnel que par les chercheurs d'emplois							
Effectif	7 932	7 996	8 398	8 603	8 985	9 346	LA1
Permanent	7 495	7 606	8 036	8 247	8 680	9 042	
Temporaire	437	390	362	356	305	304	
Proportion de l'effectif féminin (%)	21,7	22,5	23,1	23,2	23,9	24,1	LA13
Proportion de minorités visibles et ethniques (%)	12,1	13,7	15,9	18	19,1	21	LA13
Durée moyenne d'emploi (années)	13,71	13,29	12,4	11,35	11,14	10,35	LA2
Taux de fréquence des accidents du travail	11	10	9,5	7,7	7	6,4	LA7

La STM mesure d'autres indicateurs de développement durable qu'elle publie sur son site Web dans un document intitulé Tableau complet des indicateurs 2011. Ce dernier offre aussi au lecteur les explications nécessaires pour comprendre les changements qui sont apportés aux résultats des années antérieures, notamment grâce à l'amélioration continue des méthodes de collecte d'information et de calcul.

AXE **Mobilité durable**

1

Les actions courantes ou planifiées visant à améliorer la mobilité des personnes en offrant des services optimisés de transport collectif, à contribuer au développement de la communauté montréalaise et à améliorer l'environnement et le cadre de vie.

ORIENTATION 1

Contribuer à la lutte au réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie.

Solution durable, le transport collectif permet à la fois de concilier les besoins de déplacement, de limiter la pollution atmosphérique et ses impacts sur la santé publique et d'améliorer le bilan routier. En effet, ses émissions polluantes sont beaucoup moins importantes que celles du transport automobile. L'espace qu'il occupe sur la route est au moins six fois inférieur à celui qu'occupe le transport automobile. Les coûts d'accident qu'il représente sont jusqu'à dix fois inférieurs à ceux du transport automobile.

Faits saillants 2011

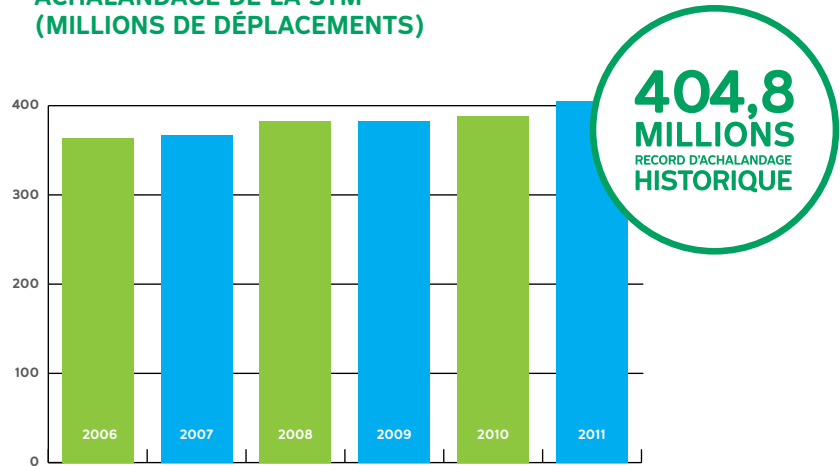
- Niveau d'achalandage : 404,8 millions de déplacements en 2011, en hausse de 4,2 % par rapport à 2010 et supérieur (2,9 %) à la cible prévue. Depuis 2006, la croissance est de 11,4 %. L'objectif de 8 % de la PQTC est dépassé.
- Offre de service : 162 millions de kilomètres parcourus, en hausse de 2,8 % par rapport à 2010. Depuis 2006, la croissance est de 25 % alors que la PQTC visait 16 %.
- Lancement d'un projet pilote de supports à vélos sur deux lignes de bus, soit les lignes 140 – Fleury et 180 – Salaberry. Ces lignes ont été choisies en collaboration avec Vélo Québec, notamment parce qu'elles croisent des pistes cyclables très fréquentées.
- Bénéfice environnemental net lié à l'achalandage : émission de 536 000 tonnes de GES évitées au total, si tous les déplacements avaient été faits en auto plutôt qu'en transport collectif.
- Satisfaction globale de la clientèle : 89 %, une hausse de deux points par rapport à 2010.
- Hausse de 75 % de l'offre de service du réseau de nuit. La rapidité et la sécurité des déplacements ont été améliorées. Aussi, 95 % des résidents de l'île de Montréal ont aujourd'hui accès à une ligne de nuit à moins d'un kilomètre de leur résidence.



AXE 1 Mobilité durable

ORIENTATION 1 (suite)

ACHALANDAGE DE LA STM (MILLIONS DE DÉPLACEMENTS)



INDICATEURS (unités de mesure)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIATION (%)	
							2010-2011 (%)	2006-2011 (%)
ORIENTATION 1 Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie								
Offre de service (milliers de km parcourus)	129 629	134 017	147 294	153 566	157 669	162 007	2,8	25
Autobus	69 790	69 721	72 144	77 335	81 128	84 878	4,6	22
Métro	59 839	64 296	75 149	76 232	76 541	77 129	0,8	29
Kilomètres-passagers (millions)	2 820	2 852	2 969	3 190	3 239	3 374	4	20
Nombre de déplacements : achalandage (millions)	363,4	367,5	382,5	382,8	388,6	404,8	4,2	11,4
Nombre de circuits du service Navette Or	0	0	3	7	10	10		
Nombre d'autobus munis de supports à vélos	0	0	0	0	0	15		
Nombre de stations de métro où des supports à vélos sont installés (68 stations)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	56		

COMME DEUXIÈME AUTO, OPTEZ POUR LE BUS.

stm.info MOUVEMENT COLLECTIF **stm**

LE TRANSPORT COLLECTIF ÉMET 20 FOIS MOINS DE CO₂ QUE L'AUTO

stm.info MOUVEMENT COLLECTIF **stm**

AXE
1 **Mobilité durable**

ORIENTATION 2

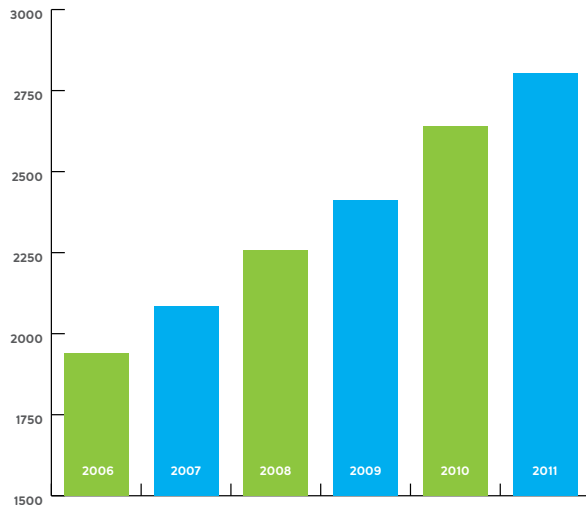
Appliquer des mesures d'accessibilité universelle

Depuis 2009, la STM dispose d'une politique d'accessibilité universelle, qui spécifie que « l'accessibilité universelle concerne tous les aspects de la vie urbaine et s'adresse à toute la population. Tous les citoyens sont en droit de pouvoir en bénéficier, en même temps et de la même manière ». L'entreprise intègre dans ses activités courantes les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle, que cela touche les infrastructures, les véhicules, les équipements et installations ou qu'il s'agisse de l'ensemble des services offerts à la population, tout en respectant les ressources dont elle dispose.

Faits saillants 2011

- Nouveauté en transport adapté : acquisitions de minibus munis d'une suspension pneumatique pour un plus grand confort des clients et du chauffeur. En plus d'être climatisés, ils sont équipés d'un moteur à l'urée, comme tous les bus standards acquis depuis 2010.
- Nombre de déplacements en transport adapté : 2,86 millions, en hausse de 6,5 % par rapport à 2010. Entre 2007 et 2011, la croissance est de 45,5 %.
- Satisfaction globale de la clientèle du transport adapté : 93 %.

- Réaménagement des voitures de métro de première génération (MR-63). Parmi les objectifs : améliorer la visibilité des barres de préhension et augmenter la capacité d'accueil et le nombre de sièges réservés aux personnes à mobilité réduite.
- Aménagement d'espaces dédiés aux personnes à mobilité réduite dans des voitures de métro de nouvelle génération (MPM-10) : essai en maquette avec des personnes en fauteuil roulant et prise en compte de leurs besoins.



AXE 1 Mobilité durable

ORIENTATION 2 (suite)

INDICATEURS (unités de mesure)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIATION (%)	
							2010-2011 (%)	2006-2011 (%)
ORIENTATION 2 Appliquer des mesures d'accessibilité universelle								
Nombre de stations de métro avec ascenseurs (68 stations)	0	3	3	6	8	8	0	
Proportion de stations de métro avec tuiles avertissantes sur les quais (%)	0	4	12	35	46	47		
Proportion de bus à plancher surbaissé ou avec rampe avant (%)	65	69	73	79	90	100		
Nombre de déplacements en transport adapté	1 941 066	2 084 909	2 257 459	2 411 208	2 640 972	2 803 584	6	44



AXE 1 Mobilité durable

ORIENTATION 3

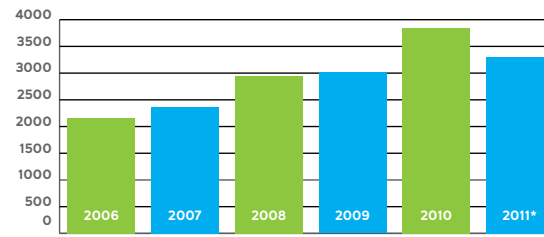
Contribuer à la vitalité économique aux niveaux local, régional et provincial

Dans l'économie québécoise, les dépenses en transport génèrent des retombées économiques considérables. Cela est particulièrement le cas pour le transport collectif. En effet, selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010), le transport collectif a un impact économique près de trois fois supérieur à celui du transport automobile privé, tant sur les plans financiers qu'en matière d'emplois soutenus. Cela s'explique par le fait que le Québec est un important producteur et exportateur d'équipements de transport collectif ainsi qu'un grand importateur de véhicules automobiles.

Faits saillants 2011

- La STM a acquis des biens et services pour une valeur de 595 M\$ en 2011. Aussi, 35 % de ces acquisitions ont été des biens et services produits au Québec.
- 3308 emplois soutenus par les acquisitions de biens et services : en baisse de 14 % par rapport à 2010. Cette diminution est due en grande partie à la fin du programme de renouvellement du parc de bus (2007-2011).
- Le métro de la STM est classé comme étant le plus productif du monde pour une troisième année consécutive, selon le balisage du Collège impérial de Londres.
- Maintien des excellentes notations de crédit – Moody's : Aa2 et Standard & Poor's : A+.

EMPLOIS SOUTENUS PAR LES ACQUISITIONS DE BIENS ET SERVICES (NOMBRE)



*résultat préliminaire

INDICATEURS (unités de mesure)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIATION (%)	
							2010-2011 (%)	2006-2011 (%)
Acquisition de biens et services (M\$)	380	397	526	622	740	595	-20	56
Nombre d'emplois soutenus par les acquisitions de biens et services	2 163	2 369	2 942	3 011	3 838	3 308	-1 469	-927
Proportion des acquisitions de biens et services produits au Québec (%)	45	45	49	42	50	35	-14	53
Retombées fiscales attribuables aux acquisitions de biens et services (M\$)	46	45	57	61	76	69	-10	50
Retombées fiscales attribuables aux salaires des employés (M\$)	120	117	113	115	134	146	9	22

AXE
1 **Mobilité durable**

ORIENTATION 4

Influencer le développement urbain pour mieux y intégrer le transport collectif

À l'échelle mondiale, nous assistons à l'émergence de villes nouvelles, conçues en fonction de la proximité des services et organisées autour du transport collectif. La promotion des déplacements en transport collectif plutôt qu'en transport individuel et le développement urbain compact plutôt qu'étalé favorisent une réduction des dépenses énergétiques et une diminution de la pollution, voire une amélioration du bien-être et de la qualité de vie des citoyens.

L'intégration du transport collectif dans le tissu urbain représente un défi. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) intitulé « Un grand Montréal, attractif, compétitif et durable » a été approuvé le 8 décembre 2011. Ce plan s'inscrit dans la poursuite des exercices de planification urbaine majeurs initiés en 2010 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et la Ville de Montréal.

Faits saillants 2011

- Création de sept nouvelles voies réservées, totalisant 35,3 km :
 - Louis-Hippolyte-La Fontaine : 4,6 km (en collaboration avec le ministère des Transports du Québec)
 - Boulevard Saint-Joseph : 4,8 km
 - Rue Saint-Patrick : 6,9 km (échangeur Turcot)
 - Rue Notre-Dame Ouest : 4,5 km (échangeur Turcot)
 - Rue Sherbrooke Est : 7,1 km
 - Autoroute 20 : 2,2 km (en collaboration avec le ministère des Transports du Québec)
 - Rue Jean-Talon : 5,2 km

- Élaboration d'un concept architectural pour le futur Centre de transport Stinson, qui sera certifié LEED Or. Ce futur centre, opérationnel en août 2013, permettra de répondre à l'augmentation prévue du parc de bus et, de fait, à la croissance de l'offre de service définie au plan stratégique de la STM.
- Travaux d'embellissement dans plusieurs stations – réfection de trottoirs, asphaltage, peinture, aménagement paysager, nettoyage, installation de bancs. Une foule de petites améliorations très appréciées par la clientèle.



AXE 2 Gestion durable

Les actions que la STM accomplit ou entend accomplir pour réaliser toutes ses activités de façon responsable en prenant en compte leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie.

ORIENTATION 5

Gérer les impacts sur l'environnement

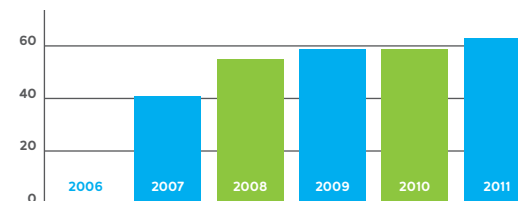
C'est au quotidien que la STM pose des gestes pour protéger l'environnement. Le prochain Plan de développement durable permettra d'améliorer le système de gestion environnementale.

Faits saillants 2011

- Plan de gestion des matières résiduelles dans le métro (PGMR Métro) : à la suite d'un projet pilote réalisé avec succès en 2010, déploiement dans toutes les stations de métro d'îlots de récupération multi-matières. Ces îlots sont installés près des aires de sortie et remplacent les poubelles et les bacs de récupération du papier sur les quais.
- Matières non dangereuses résiduelles : augmentation des quantités générées (de 6 836 à 7 689 tonnes) et des quantités récupérées (de 4 048 à 4 826 tonnes). Le taux global de récupération passe de 59 % à 63 %. Ces résultats s'expliquent notamment par l'ajout de la récupération du plastique, du verre et du métal au PGMR Métro, l'augmentation du nombre de pneus de métro rendus en fin de vie utile et la comptabilisation du béton récupéré.
- Plan d'intervention global 2009-2013 sur les terrains contaminés : attribution du contrat d'évaluation environnementale (phases 1 et 2), de caractérisation et de décontamination de sites. Il comprend une dizaine d'interventions sur huit sites importants dont la STM est propriétaire.
- Installation d'un système de recirculation d'eau au laveur de bus au centre de transport Frontenac, s'ajoutant à celui déjà installé au centre de transport Legendre.
- Récupération de matières dangereuses résiduelles : 2 555 tonnes, une diminution de 3 % par rapport à 2010. Les quantités de boue issue de l'entretien des réseaux de drainage ont diminué en raison notamment d'une augmentation des quantités de matières solides récupérées par les balais-récureurs.

- Consommation moyenne de papier par employé : 9 kg, résultat similaire à celui de 2010.
- En 2011, sur 2 428 litres de produit déversés, 43 % ont été récupérés et disposés. Les produits déversés rapportés en 2011 consistent principalement en de l'eau usée détergente, du diesel, des huiles usées et de l'antigel. Les incidents sont causés par des bris d'équipements, des bris au niveau des autobus ou lors de manipulations.
- Depuis 2006, les émissions de CO₂ ont augmenté de 11 %. Cette augmentation est associée à la croissance de notre offre de service de bus. Les émissions de CO_v, NO_x, SO₂ et des matières particulaires ont diminué respectivement de 32 %, 21 %, 76 % et 35 %. Cette diminution est associée à l'utilisation de nouvelles technologies et d'un rajeunissement de la flotte de bus.
- Le taux de réalisation du Plan de protection de l'environnement est de 63 %. En 2011, l'accent a été mis sur les actions environnementales ayant été identifiées comme étant prioritaires en 2010.

TAUX DE RÉCUPÉRATION DES MATIÈRES NON DANGEREUSES RÉSIDUELLES (%):



AXE 2 Gestion durable

ORIENTATION 5 (suite)

INDICATEURS (unités de mesure)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIATION (%)	
							2010-2011 (%)	2006-2011 (%)
ORIENTATION 5 Gérer les impacts sur l'environnement								
Taux de réalisation du Plan de protection de l'environnement (% cumulatif)	n. d.	9	28	43	54	63	100	2011
Nombre de déversements accidentels déclarés durant l'année	2	0	4	0	8	12		
Matières dangereuses résiduelles récupérées (tonnes)	2 494	2 586	2 177	2 757	2 632	2 555		
Matières non dangereuses résiduelles récupérées (tonnes)	1 959	1 577	3 168	3 121	4 048	4 826		
Taux de récupération des matières non dangereuses résiduelles (%)	n. d.	41	55	59	59	63	70	2015
Nombre d'avis de non-conformité légale en environnement	0	1	3	0	5	1		
Émissions directes de contaminants atmosphériques (tonnes)								
NO _x de sources mobiles	967,66	918,6	950,17	1 021,42	1 073,3	757,2		
SO ₂ de sources mobiles	13,78	13,04	13,48	14,5	15,3	2,79		
CO _v de sources mobiles	35,67	38,02	36,74	38,48	38,98	27,1		
CO de sources mobiles	297,97	312,21	323,15	329,26	323,3	201,8		
Particules totales (PM totaux) de sources mobiles	40,28	38,05	39,38	42,25	44,64	25,68		



AXE
2 Gestion durable

ORIENTATION 6

Améliorer l'efficacité énergétique des actifs

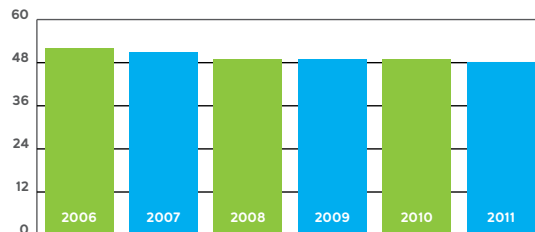
La STM a fait du développement durable une priorité dans son Plan d'affaires 2007-2011. Consciente que ses activités entraînent nécessairement des émissions de GES, elle s'applique à améliorer l'efficacité énergétique de ses actifs.

Faits saillants 2011

- Âge moyen du parc de bus : 4,4 ans en 2011 par rapport à 8,3 ans en 2006. Les nouveaux véhicules présentent une meilleure performance énergétique et environnementale (bus standards avec transmission à programmation optimisée, filtres à particules, moteur à l'urée, etc.).
- Réduction des émissions de GES de sources mobiles grâce aux nouvelles technologies de bus de 6 061 t éq. CO₂, soit 19 % de plus qu'en 2010. Raisons : l'installation de programmeurs de transmission sur 404 bus et de ventilateurs électriques sur 239 bus ainsi que l'utilisation de bus hybrides et l'addition de biodiesel dans le carburant des autobus.
- Réduction de 7 % des émissions de GES par kilomètre-passager par rapport à 2006. Raisons : hausse de 11,4 % de l'achalandage et augmentation du nombre de bus dotés de nouvelles technologies.
- Lancement d'un appel d'offres pour 160 bus hybrides.

- Réalisation d'un projet pilote pour l'utilisation d'un système d'arrêt automatique des moteurs de bus après trois minutes de marche au ralenti.
- Annonce de deux projets pilotes d'électrification pour 2012 : mise en place d'un circuit touristique dans le Vieux-Montréal avec des midibus tout électriques ; mise en exploitation d'un autobus tout électrique grâce à l'installation d'un système de recharge rapide dans le parc Jean-Drapeau, sur l'île Sainte-Hélène.
- Véhicules de service : acquisition d'une quinzaine de véhicules écoénergétiques dont deux Chevrolet Volt. Ces véhicules contribuent de façon importante à la réduction des émissions atmosphériques provenant des véhicules de service.

**ÉMISSIONS DIRECTES
TOTALES DE GES
PAR KILOMÈTRE-
PASSAGER*
(GRAMMES ÉQ. CO₂)**



AXE 2 Gestion durable

ORIENTATION 6 (suite)



SAVIEZ-VOUS QUE...

« Les sabots de frein des voitures de métro sont fabriqués en bois ? Saviez-vous aussi qu'ils sont imprégnés d'huile d'arachide, car c'est celle qui tolère le mieux les hautes températures observées lors du freinage. C'est la raison pour laquelle une odeur de bois et d'arachides se dégage lorsque le train doit arrêter brusquement. »

UNE INITIATIVE EMPLOYÉE REMARQUABLE !

La réfection de la machine servant à réparer et fabriquer les sabots de frein du métro a duré trois ans. Les résultats sont impressionnants :

- les opérations sont maintenant automatisées, ce qui fait que l'opérateur n'est plus prisonnier de la machine. Il peut vaquer à d'autres tâches tout en supervisant le processus ;
- au plan environnemental, on a fait passer la consommation d'eau du système de 23 000 à 2 600 litres par jour et la consommation d'électricité de 173 à 22 kilowatts par jour ;
- du point de vue de la sécurité, l'opérateur est maintenant protégé par divers mécanismes. De plus, des procédures de travail claires et documentées réduisent les risques d'accidents.

INDICATEURS (unités de mesure)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CIBLE	
							2010-2011 (%)	2006-2011 (%)
ORIENTATION 6 Améliorer l'efficacité énergétique des actifs								
Émissions directes totales de GES (t éq. CO ₂)	147 624	145 737	146 698	156 791	159 632	163 979	3	11
Émissions par kilomètre-passager (g éq. CO ₂)	52	51	49	49	49	49	-1	-7
Réduction des émissions de GES grâce à l'utilisation du biodiesel (t éq. CO ₂)	0	99	3 536	4 513	4 555	4 601	1	s.o.
Proportion d'énergie consommée provenant de sources renouvelables (%)	34	36	38	36	36	35	-13 pb	94 pb
Nombre d'autobus hybrides	0	0	8	8	8	8	0	s.o.
Nombre d'autobus articulés	0	0	0	22	140	202	44c	s.o.

AXE
2 Gestion durable**ORIENTATION 7****S'approvisionner de façon responsable**

La STM se préoccupe des impacts de l'acquisition des biens et services sur les plans environnemental et social. En intégrant des critères de développement durable dans ses appels d'offres, elle minimise les effets négatifs de ses activités et incite ses fournisseurs à adopter des pratiques responsables.

Faits saillants 2011

- Poursuite de la collaboration aux travaux de l'Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (www.ecpar.org). La STM est membre du conseil d'administration de cette organisation.
- Poursuite de la préparation d'un encadrement d'acquisition responsable et de guides pour employés et pour fournisseurs.
- Intégration graduelle de critères de développement durable dans plusieurs appels d'offres. Les appels d'offres du projet MPM-10 (infrastructures pour les nouvelles voitures de métro) comprennent des clauses concernant le développement durable.



Espace québécois de concertation sur les
pratiques d'approvisionnement responsable

AXE
2 **Gestion durable**

ORIENTATION 8

Planifier, concevoir et réaliser les projets en tenant compte de leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie

Dans le cadre de sa mission, la STM réalise plusieurs projets d'envergure pour soutenir l'amélioration de son offre de service et pour maintenir et améliorer son patrimoine bâti et technologique. Or, l'entreprise a à cœur d'atténuer les impacts environnementaux et sociaux et de valoriser les retombées positives de ses projets. C'est pourquoi elle développe les outils nécessaires à la prise en compte du développement durable dans ses projets.

Faits saillants 2011

- Intégration de critères de développement durable dans le processus de gestion du portefeuille de projets. Résultat : en 2011, 56 % des projets en cours ont fait l'objet d'une évaluation sur le plan du développement durable, par rapport à 48 % en 2010.
- Décision de concevoir le nouveau centre de transport Stinson, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, selon la norme LEED Or. La mise en exploitation est prévue en 2013.

Bon an mal an, la STM réalise plus d'une centaine de projets de toutes envergures. Le tableau suivant présente, pour différents types de projets, les aspects du développement durable qui sont généralement pris en compte depuis 2009. Les nouveaux projets de 2011 apparaissent en caractères italiques.

Aspects du développement durable pour différents types de projets

Type de projet	Principaux aspects du développement durable présentés dans les documents servant à la prise de décision (gestion du portefeuille de projets)
Aménagement ou réaménagement de terminus d'autobus	<p>En plus de l'amélioration du service de transport collectif, les aspects suivants sont systématiquement considérés dans ces projets :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Consommation d'énergie (éclairage du terminus et du bâtiment) ➤ Systèmes à faible consommation d'eau (toilettes, fontaines) ➤ Utilisation de matériaux recyclés ➤ Aménagement paysager pour contrer les effets des îlots de chaleur urbains
Réfection partielle de stations de métro ou de bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conservation du patrimoine architectural ➤ Récupération des matières recyclables ➤ Amélioration de l'efficacité énergétique ➤ <i>Fabrication locale d'éléments architecturaux de remplacement</i> ➤ <i>Exigences relatives à la gestion des rebuts dans les contrats, avec reddition de comptes de la part de l'entrepreneur</i>

ORIENTATION 8 (suite)

Aspects du développement durable pour différents types de projets

Remplacement des véhicules de service	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise à l'essai de véhicules lourds à propulsion hybride (électricité et diesel) ➤ Véhicules hybrides (au centre-ville) ou à faible consommation de carburant (en périphérie) pour le contrôle et la surveillance des opérations ➤ Acquisition de deux voitures électriques Chevrolet-Volt
Entretien, remplacement ou rénovation de systèmes électriques (câblages, éclairage, sonorisation, systèmes d'alarme-incendie, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gestion et élimination des biphényles polychlorés (BPC) ➤ Récupération et traitement responsable des composantes <i>électriques</i> et électroniques ➤ Recours à de nouveaux composants plus facilement recyclables ➤ Efficacité énergétique et réduction de la consommation d'électricité
Remplacement d'équipements mécaniques	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Récupération des matières recyclables et réutilisables ➤ Prévention des déversements de produits pétroliers
Remplacement de vérins hydrauliques	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Récupération des matières recyclables ➤ Gestion diligente des produits pétroliers et des autres matières dangereuses, y compris le béton contaminé ➤ Caractérisation des sols et des eaux souterraines et traitement approprié
Remplacement des compresseurs (systèmes de CVAC : chauffage, ventilation et climatisation)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Objectif de réduction de la consommation d'eau potable ➤ Gestion responsable des composants récupérés
Programme d'amélioration des locaux pour bureaux	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Amélioration de la qualité de l'air ambiant ➤ Utilisation de matériaux écologiques pour les cloisons ➤ Construction inspirée des normes LEED ➤ Application des principes prescrits dans la Politique d'accessibilité universelle de la STM ➤ Récupération et recyclage des matériaux remplacés

ORIENTATION 8 (suite)

Aspects du développement durable pour trois projets majeurs

Nom et nature du projet	Mesures d'intégration du développement durable
<p>Réfection majeure de la station Berri-UQAM Phase - 1</p> <p>Investissement de 90,2 M\$</p> <p>La station Berri-UQAM est l'une des plus importantes du réseau de métro. Son état requiert des travaux de réfection complets</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Consultation des parties prenantes en vue d'intégrer leurs préoccupations durant la planification, la conception et la réalisation du projet ➤ Organisation du chantier pour tenir compte des activités des riverains ➤ Intégration dans les documents d'appels d'offres d'exigences pour réduire les nuisances (bruits, poussières, empiètements, etc.) ➤ Examen de solutions LEED ➤ Prise en considération des besoins d'amélioration sur le plan de l'accessibilité universelle ➤ Optimisation de la durée de vie des composants
<p>Réno-Infrastructure Phase - 1</p> <p>Investissement de 250 M\$</p> <p>Programme de réfection majeure dans plusieurs stations de métro</p>	<p>Dans la foulée du projet de réfection majeure de la station Berri-UQAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Consultation des parties prenantes en vue d'intégrer leurs préoccupations durant la planification, la conception et la réalisation du projet ➤ Organisation du chantier pour tenir compte des activités des riverains ➤ Intégration dans les documents d'appels d'offres d'exigences pour réduire les nuisances (bruits, poussières, empiètements, etc.) ➤ Examen de solutions LEED ➤ Prise en considération des besoins d'amélioration sur le plan de l'accessibilité universelle ➤ Optimisation de la durée de vie des composants ➤ Restauration d'œuvres d'art et du patrimoine architectural
<p>MPM-10 – volet Ateliers et infrastructures</p> <p>Investissements de 268,1 M\$</p> <p>L'entretien et l'exploitation des nouvelles voitures de métro requièrent des modifications importantes aux ateliers du plateau Youville, ainsi qu'en station</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Consultation des parties prenantes en vue d'intégrer leurs préoccupations durant la planification, la conception et la réalisation du projet et des travaux ➤ Optimisation de la durée de vie des composants ➤ Solutions mécaniques et électriques moins énergivores ➤ Exigences environnementales et de développement durable comprises dans tous les appels d'offres ➤ Modification des quais des stations pour permettre l'accessibilité universelle dans les voitures et un embarquement-débarquement sécuritaire

AXE
2 Gestion durable

ORIENTATION 9

Viser la reconnaissance de la STM comme un employeur de choix, tant par son personnel que par les chercheurs d'emploi

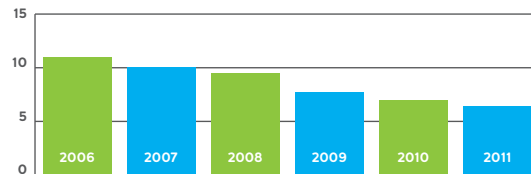
Pour être durable, une entreprise doit pouvoir compter sur des employés mobilisés et compétents qui embrassent ses valeurs. De plus, le fait de travailler pour un employeur qui place le développement durable au cœur de ses activités courantes et de ses projets gagne en importance, surtout chez les jeunes.

Faits saillants 2011

- Adoption par le conseil d'administration d'une politique de santé-sécurité traduisant l'engagement de la direction à poursuivre le développement d'une culture de santé-sécurité au travail.
- Taux de fréquence des accidents de travail : baisse de 8,6 %, comparativement à 2010. Depuis 2006, l'amélioration est importante, soit de 41,8 %.

- Proportion du personnel appartenant à des minorités visibles et ethniques : 21 %, par rapport à 19 % en 2010. Effectif féminin : 24 %, stable.
- Distribution de la publication Développement durable – faits saillants 2010, à tous les nouveaux employés.
- Campagne d'affichage faisant la promotion des emplois à la STM. Elle met de l'avant la qualité de vie, l'environnement et les nouvelles technologies.

TAUX DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DE TRAVAIL



INDICATEURS (unité de mesure)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CIBLE	
							2010-2011 (%)	2006-2011 (%)
ORIENTATION 9 Viser à ce que la STM soit reconnue comme un employeur de choix, tant par son personnel que par les chercheurs d'emplois								
Effectif	7 932	7 996	8 398	8 603	8 985	9 346	4	18
Permanent	7 495	7 606	8 036	8 247	8 680	9 042	4	21
Temporaire	437	390	362	356	305	304		-30
Proportion de l'effectif féminin (%)	21,7	22,5	23,1	23,2	23,9	24,1	s.o.	s.o.
Proportion de minorités visibles et ethniques (%)	12,1	13,7	15,9	18	19,1	21	s.o.	s.o.
Durée moyenne d'emploi (années)	13,71	13,29	12,4	11,35	11,14	10,35	-7	-25
Taux de fréquence des accidents du travail	11	10	9,5	7,7	7	6,4	-9	-42

AXE 3 Promotion du développement durable

La STM réalise ou planifie des actions pour assurer son leadership en matière de développement durable auprès de ses partenaires. Elle cherche également à inciter son personnel, sa clientèle et la population en général à adopter des comportements plus responsables sur les plans environnemental, social et économique.

ORIENTATION 10

Sensibiliser le personnel au développement durable

Le succès de la démarche de développement durable de la STM dépend en grande partie de la mobilisation de ses employés envers le développement durable, de leurs connaissances des enjeux de développement durable et de la façon dont ils en tiennent compte dans leur travail.

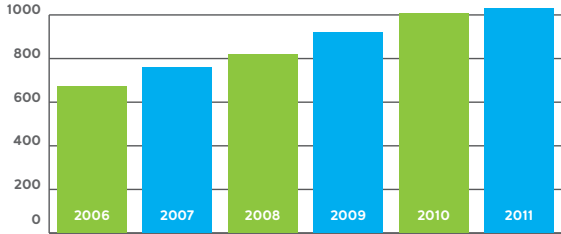
À la STM, les occasions pour impliquer et sensibiliser les employés sont nombreuses en raison de la diversité de nos opérations et services destinés à la clientèle.

Faits saillants 2011

- Collecte de plus de 1 M\$ par les employés, remis à des organismes tels que le Réchaud-bus, Centraide, la Croix-Rouge, Partenairesanté Québec et le Garde-Manger Pour Tous.
- Blogue d'Yves Devlin, directeur général, à l'intention des employés : couverture de sujets en lien avec le développement durable, dont l'électrification des transports, la certification LEED Or du centre de transport Stinson et la journée En ville sans ma voiture.

- Défi Climat 2011 : classement au premier rang des entreprises québécoises qui y ont participé. Environ 2 300 employés de la STM se sont engagés, pour une réduction totale des émissions de 2 857 tonnes de GES.

DONS DISTRIBUÉS PAR LES EMPLOYÉS (K\$)



ORIENTATION 11

Positionner la STM comme une entreprise responsable et engagée

Parce qu'en plus d'offrir à tous une occasion de poser un geste pour l'environnement et le développement durable de Montréal, la STM a à cœur d'informer ses parties prenantes sur la façon dont elle réalise sa mission dans un contexte de développement durable.

Faits saillants 2011

- Participation au mouvement de solidarité de la Grande Corvée pour les sinistrés de la Montérégie.
- Campagne « Chaque passager compte pour la planète » qui mentionne que tous les gestes individuels, une fois regroupés, deviennent porteurs du *mouvement collectif*. L'information de chacune de nos campagnes publicitaires se trouve à l'adresse mouvementcollectif.org.
- Le site MouvementCollectif.org : diffusion des gestes verts de la STM et présentation de Michel Labrecque sur l'électrification des transports.
- La STM remporte le Prix Special Merit Award for Commitment to the Environment pour la deuxième année consécutive, remis par MetroRail. Ce prix souligne l'engagement de la STM envers le développement durable.



Restauration et déplacement de L'arbre de vie,
une réalisation de Joseph Rifesser, dans la station Lionel-Groulx

AXE
3 Promotion du développement durable

ORIENTATION 12

Agir en partenariat pour démontrer la contribution environnementale, sociale et économique du transport collectif et créer des alliances stratégiques

Pour réaliser sa mission, la STM travaille de pair avec de nombreux partenaires. En joignant ses efforts à d'autres acteurs, elle accélère le changement en lien avec le développement durable. La STM poursuit ainsi dans la voie des partenariats afin de rejoindre le plus de citoyens qui utilisent ou sont susceptibles d'utiliser le transport collectif.

Faits saillants 2011

- Annonce du programme OPUS & Cie pour les entreprises. L'employeur participant promet de contribuer à financer au moins, 4,16 % du coût des titres de transport de ses employés. La STM s'engage à accorder le même pourcentage de réduction, jusqu'à concurrence de 10 %. Le ministère des Transports du Québec a bonifié ce programme pendant deux mois en offrant le 12e mois gratuitement.
- Lancement du programme CAMPUS pour les étudiants de l'Université de Montréal qui étudient à temps plein et qui habitent Montréal. Ceux-ci bénéficient d'un des meilleurs tarifs de transport collectif et ont un accès illimité au réseau de la STM.
- Association à plus de 100 événements (Igloofest, Grand Prix du Canada, U2, Tennis Canada, Féria du vélo, Osheaga 2011 – Festival Musique et Arts, etc.).
- Offre de service pour assurer le déplacement en transport collectif lors des spectacles de U2 et création d'un titre de transport spécial au prix de 5 \$.
- Tenue de plusieurs événements soulignant les 150 ans du transport collectif à Montréal sur le thème « 150 ans et toujours vert ». Parmi les activités : deux expositions de photos « Hommage aux travailleurs d'hier à aujourd'hui » et maquillage de cinq voitures de métro aux couleurs du passé et du présent.



INDEX DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION DE LA GLOBAL REPORTING INITIATIVE

		Page du rapport			Page du rapport
Stratégies et analyse					
1,1	Déclaration du décideur le plus haut placé	2, 3	4,6	Processus mis en place par le conseil d'administration pour éviter les conflits d'intérêts (Rapport d'activités 2011, p. 51)	
1,2	Description des principaux impacts, risques et opportunités	2, 3, 7, 12, 13	4,7	Processus de détermination des compétences et des connaissances que les membres du conseil d'administration doivent posséder	4
Profil de l'organisation					
2,1	Nom de l'organisation	7	4,8	Énoncés de mission ou de valeurs, codes de conduite et principes élaborés à l'interne relativement à la performance de l'organisation	4
2,2	Principaux produits ou services	7	4,9	Procédures définies par le conseil d'administration pour surveiller la manière dont l'organisation détermine et gère sa performance économique, sociale et environnementale (Les politiques corporatives : http://www.stm.info/en-bref/doc.htm)	
2,3	Structure opérationnelle	5	4,10	Processus d'évaluation de la performance du conseil d'administration, particulièrement des points de vue économique, social et environnemental (Règlement R-062 : http://www.stm.info/en-bref/doc.htm)	
2,4	Lieu où se trouve le siège de l'organisation	7	4,11	Position et pratiques de l'organisation quant à la démarche ou au principe de précaution	31
2,5	Nature du capital et forme juridique	7	4,12	Chartes, principes et autres initiatives externes en matière de développement durable	43, 53
2,6	Marchés où l'organisation opère	5	4,13	Adhésion à des associations ou à des organismes de pression nationaux ou internationaux présentant un intérêt particulier pour l'organisation	8, 43
2,7	Taille de l'organisation	7	4,14	Liste des parties prenantes avec qui l'organisation entretient un dialogue	14, 15
2,8	Taille de l'organisation	7	4,15	Critères utilisés par l'organisation pour déterminer ses parties prenantes et choisir celles avec qui engager un dialogue	12, 13
2,9	Changements significatifs au cours de la période de reporting	9	4,16	Démarche de dialogue et fréquence des échanges par type et par groupe de parties prenantes	12, 13
2,10	Récompenses reçues	3, 7, 8	4,17	Principales questions et préoccupations soulevées dans le cadre du dialogue avec les parties prenantes	12, 13
Paramètres du rapport					
3,1	Période considérée pour les informations	7			
3,2	Date du dernier rapport publié	9			
3,3	Cycle considéré	9			
3,4	Personne à contacter pour toutes questions ou commentaires	54			
3,5	Processus de sélection du contenu	9			
3,6	Périmètre du rapport	9			
3,7	Indication des limites et du périmètre du rapport	9			
3,8	Principes pour communiquer les données des filiales	9			
3,9	Méthodes de mesure des données et bases des calculs	9, 10 & 27, 28			
Gouvernance, engagements et dialogue					
4,1	Structure de gouvernance de l'organisation	5,6			
4,2	Le Président du CA est-il un administrateur exécutif ?	4,5			
4,3	Composition du CA	4,5			
4,4	Mécanisme permettant aux actionnaires et employés de faire des recommandations au conseil d'administration	4-5, 12-13			



Déclaration GRI Vérification du Niveau d'Application

GRI certifie par la présente que **Société de transport de montréal** a présenté son rapport "Rapport de développement durable 2011" au Service Rapports du GRI qui en a conclu que le rapport remplit les critères correspondants au Niveau d'Application B.

Les Niveaux d'Application GRI indiquent dans quelle mesure le contenu des Lignes directrices G3 ont été appliquées dans le rapport de développement durable soumis. La Vérification confirme que le type et le nombre d'informations qui correspondent à ce Niveau d'Application ont été traités dans ce rapport et que l'Index du contenu GRI a démontré une représentation valable des informations requises, comme décrites dans les Lignes directrices G3 du GRI.

Les Niveaux d'Application n'informent pas sur la performance développement durable du rédacteur, ni sur la qualité des informations contenues dans le rapport.

Amsterdam, 25 June 2012

Nelmara Arbex
Directrice générale adjointe
Global Reporting Initiative



Le Global Reporting Initiative (GRI) est une organisation basée sur un réseau, il était pionnier dans le développement du cadre de reporting développement durable le plus appliqué dans le monde, et il s'est engagé à l'améliorer en continu et à inciter son application dans le monde entier. Les Lignes directrices GRI détaillent les principes et les indicateurs que les organisations peuvent utiliser pour mesurer et rendre compte de leur performance économique, environnementale et sociale. www.globalreporting.org

Clause d'exclusion: Lorsque le rapport développement durable contient des liens externes, y compris du matériel audiovisuel, cette déclaration couvre uniquement le matériel soumis à GRI à la date de la vérification, 6 June 2012. GRI exclut explicitement tout changement qui ont été apporté à ce type de matériel ultérieurement.



DÉVELOPPEMENT DURABLE

POLITIQUE CORPORATIVE

La Société de transport de Montréal contribue au développement durable et s'engage à mobiliser ses employés, ses clients et ses fournisseurs pour en faire une réalité.

Comme partenaire du Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, préparé par la Ville de Montréal, la STM s'engage à :

- ▶ poursuivre ses efforts pour offrir des services de transport collectif fiables, sécuritaires, rapides et accessibles à toute la population ;
- ▶ créer et maintenir un mouvement collectif visant à lutter contre les changements climatiques, à améliorer la compétitivité de l'agglomération montréalaise et à améliorer la qualité de vie de ses résident-es ;
- ▶ améliorer de façon continue sa performance sociale, économique et environnementale dans :
 - » le traitement de son personnel et de ses clients ;
 - » l'exploitation de ses réseaux et de ses installations ;
 - » la planification, la conception et la réalisation de ses projets ;
 - » ses processus d'achats ;
 - » ses relations avec les parties prenantes¹ concernées par ses activités.
- ▶ informer et mobiliser son personnel, ses clients et ses fournisseurs dans l'application des principes de développement durable ;
- ▶ travailler en partenariat avec les autres acteurs du développement durable à l'échelle locale, régionale, nationale et internationale ;
- ▶ respecter, voire dépasser lorsque c'est possible, les exigences de toutes les lois applicables et ses engagements.

Le développement durable à la Société de transport de Montréal s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue, comprenant une revue de direction et une reddition de compte internes et externes annuelles.

¹ Partie prenante : « Groupe ou particulier qui possède un intérêt plus ou moins direct dans la vie d'une organisation ou qui est susceptible d'être touché par des décisions prises par une organisation » (Source : Grand dictionnaire terminologique de l'OQLF). Cette définition englobe donc non seulement les partenaires, mais aussi ceux qui, même sans être partenaires, peuvent avoir une influence sur les activités de la STM.



Full Charter Signatory
2010 - 2012

This charter acknowledges the contribution of UITP member

Société de transport de Montréal
is making to Sustainable Development

This UITP member has complied with all the criteria to qualify as a Full Charter Signatory. Full charter signatories have fulfilled the following actions, as set out in the UITP Charter Guidelines: Sustainable Development is recognised as a strategic objective. A system is in place for regular reporting on the social, environmental and economic performance of the organisation and its activities and they will foster leadership on sustainable development through dialogue and exchange of best practises with all stakeholders.

[Signature]
UITP President

[Signature]
UITP Secretary General

[Signature]
Charter Signatory

UITP IS THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PUBLIC TRANSPORT WITH 3200 MEMBERS WORLD-WIDE

CONNECTING THE WORLD OF PUBLIC TRANSPORT

Liste des acronymes

ECPAR : Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable

GES : Gaz à effet de serre

GRI : Global Reporting Initiative

PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement

PQTC : Politique québécoise du transport public

T.A. : Transport adapté

TC : Transport collectif ou transport en commun

TOD : Transit Oriented Development

UITP : Union internationale des transports publics

DOCUMENTS DISPONIBLES SUR NOTRE SITE WEB

[Tableau des indicateurs de développement durable 2006 - 2011](#)

[Faits saillants – Rapport de développement durable 2011](#)

[Plan d'affaires 2007-2011](#)

[Rapport d'activités 2011](#)

[Rapport financier 2011](#)

AUTRES PUBLICATIONS À CONSULTER

[Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal, Ville de Montréal](#)

[Plan de développement durable 2010-2015 de la collectivité montréalaise, Ville de Montréal](#)

© Société de transport de Montréal

Division Développement durable,
direction principale Planification stratégique

Pour commentaires ou suggestions,
dd@stm.info

Pour obtenir un exemplaire imprimé
des Faits saillants :
514 280-5648
affaires.publiques@stm.info

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011
This report is also available in English.