

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2020

PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE

Quatorzième entreprise en importance au Québec, la Société de transport de Montréal assure quelque 1,2 million de déplacements par jour. Elle emploie plus de 9000 employés, dont plus de la moitié travaille directement avec la clientèle. En 2012, son budget représentait plus de 1297M\$ et la valeur de remplacement de ses actifs était de 14,5G\$. Depuis plusieurs années, la STM est reconnue pour sa gestion rigoureuse, notamment par la firme Moody's qui lui accorde la cote de crédit Aa2, ce qui la place dans le peloton de tête des sociétés de transport les mieux gérées en Amérique du Nord.

Acteur incontournable dans le secteur des transports terrestres de personnes, la STM assure plus de 80% des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et plus de 70% de tous ceux qui sont effectués au Québec.

Pour soutenir l'achalandage du transport collectif, l'entreprise possède, administre et développe un service de bus et de métro sur le territoire de l'île de Montréal. En outre, elle assure un transport adapté aux personnes ayant des limitations fonctionnelles au moyen de minibus et de services de taxi. Également, elle offre un service de transport collectif par taxi dans certains secteurs à faible densité de population.

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, rapides, sécuritaires et confortables, elle contribue à la protection de l'environnement et à la qualité de vie des citoyens.

Ses clients, ses employés et ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'être associés à la STM, car elle est synonyme de qualité de service à juste coût.



RÉSEAU DE BUS

La STM possède un parc de 1712 bus, dont 8 hybrides et 202 articulés, ainsi que 16 minibus urbains. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km². Il compte 218 lignes, dont 161 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, 148 km de mesures préférentielles permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus a atteint 90,1 millions de km en 2012.



RÉSEAU DE MÉTRO

Le métro comporte 4 lignes qui totalisent 71 km et desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, dont 336 MR-63 et 423 MR-73, qui ont parcouru 78,2 millions de km en 2012.



TRANSPORT ADAPTÉ

La STM offre un service de transport adapté porte à porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, près de 24 000 clients effectuent annuellement, à l'aide de minibus de la STM et de 14 fournisseurs de service de taxis réguliers et accessibles, plus de 3 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.



TABLE DES MATIÈRES INTERACTIVE

MOT DES DIRIGEANTS	2
SOMMAIRE	3
DÉVELOPPEMENT DURABLE, RESPONSABILITÉ SOCIALE ET TRANSPORT DURABLE	7
LA DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA STM	8
POURQUOI CE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE?	
Plan stratégique 2020	11
Un contexte favorable	12
Bilan du Plan d'action de développement durable 2007-2011	15
LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LA STM	16
DEUX AXES, DIX CHANTIERS	19
AXE 1 – MOBILITÉ DURABLE – 4 CHANTIERS	
1 Bonifier l'offre de service pour maximiser les bénéfices du transport collectif	24
2 Rendre le transport collectif accessible au plus grand nombre	28
3 Contribuer à la planification du territoire	32
4 Optimiser la contribution économique et la performance de la STM	36
AXE 2 – GESTION DURABLE – 6 CHANTIERS	
5 Réduire notre empreinte écologique	38
6 Limiter nos émissions atmosphériques	40
7 S'approvisionner de façon responsable	42
8 Agir en employeur responsable	44
9 Sensibiliser, former et outiller nos employés	48
10 Engager nos parties prenantes	50
INDICATEURS	53
ANNEXES	54
DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES	60

MOT DES DIRIGEANTS

La STM a fait de grands pas en matière de développement durable depuis 2005. Notre Plan stratégique 2020, adopté en décembre 2011, en fait l'élément central de toutes les décisions.

Déjà reconnue meilleure société de transport en Amérique du Nord en 2010 par l'American Public Transportation Association, la STM aspire avec son ambitieux Plan stratégique 2020 à devenir un leader mondial en transport collectif.

Le Plan de développement durable 2020 a été préparé dans une perspective d'amélioration continue, faisant suite au Plan d'action de développement durable 2007-2011. Il est inspiré notamment de consultations de parties prenantes, des grands objectifs du Plan stratégique 2020 et du contexte dans lequel la STM évolue. Ces éléments ont permis d'identifier les enjeux primordiaux auxquels le Plan de développement durable 2020 doit répondre.

La STM contribue au développement durable de Montréal et du Québec sur deux plans. D'abord parce qu'elle offre un service qui permet aux citoyens de se déplacer de façon efficace, sécuritaire et écologique, tout en améliorant la qualité de vie. Puis, parce qu'elle agit de façon responsable en intégrant des considérations environnementales, sociales et économiques à l'ensemble de ses activités et de ses processus d'affaires.



Michel Labrecque
Président du conseil d'administration



Carl Desrosiers
Directeur général

SOMMAIRE

La STM se positionne comme un chef de file en matière de développement durable au Québec et vis-à-vis de ses pairs à travers le monde. Forte de la démarche formelle qu'elle a entreprise en 2005, la STM a adopté en avril 2013 son deuxième Plan de développement durable, dont la portée s'étend jusqu'en 2020.

Pour le préparer, l'entreprise s'est appuyée d'abord sur les résultats de son premier Plan d'action de développement durable 2007-2011. Grâce à des consultations internes et externes entreprises dès 2011, elle a pu cerner les éléments de contexte et les différents enjeux de développement durable auxquels elle fait face.

La STM s'est aussi appuyée sur les bonnes pratiques, les guides et les normes qui sont apparus depuis l'adoption de son premier plan. Les programmes en développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP) et de l'American Public Transportation Association (APTA) et, plus spécifiquement, les normes ISO 26000 et BNQ 21000 ont guidé l'élaboration du Plan de développement durable 2020. La concordance de la démarche de la STM avec la Méthode BNQ 21000 est présentée à l'annexe A.

Le Plan de développement durable 2020 est arrimé au Plan stratégique 2020 de la STM. Tout comme pour le Plan d'affaires 2007-2011, le développement durable demeure au centre des préoccupations du nouveau Plan stratégique de la STM, dont une des six priorités est de « faire du développement durable l'élément central de toutes les décisions ».

Avec son ambitieux Plan stratégique 2020, la STM veut figurer parmi les dix meilleures sociétés de transport collectif au monde. Le Plan de développement durable 2020 lui permettra de contribuer à cet objectif pour ce qui est de la responsabilité sociale et du développement durable.

Le présent Plan comporte dix chantiers regroupés sous deux axes. Chaque chantier est présenté de telle façon que l'on puisse aisément voir les enjeux auxquels il répond, les indicateurs et cibles qui y sont associés ainsi que les actions qui seront réalisées.

SOMMAIRE AXE 1 – MOBILITÉ DURABLE

Le premier axe du Plan de développement durable est le reflet de la contribution de la STM à la communauté montréalaise. Il s'agit de développer un contexte favorable au transport collectif et d'offrir un service qui contribue à un cadre de vie meilleur. Cet axe comporte quatre chantiers dont les principaux engagements sont décrits ci-contre.

Chantier 1

BONIFIER L'OFFRE DE SERVICE
POUR MAXIMISER LES BÉNÉFICES DU TRANSPORT COLLECTIF

- Augmenter l'offre de service et l'achalandage (540 millions de déplacements en 2020)
- Offrir un service rapide, ponctuel, sécuritaire et convivial

Chantier 2

RENDRE LE TRANSPORT COLLECTIF ACCESSIBLE
AU PLUS GRAND NOMBRE

- Augmenter l'offre de service de transport adapté (4,3 millions de déplacements en 2020)
- Mettre en œuvre le Plan de développement d'accessibilité universelle 2012-2015

Chantier 3

CONTRIBUER À LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

- Continuer à jouer un rôle de premier ordre dans l'élaboration de la planification urbaine
- Augmenter les mesures préférentielles pour bus pour atteindre 370 km en 2020

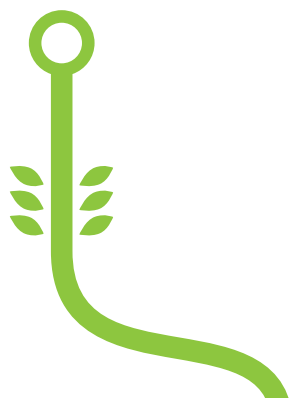
Chantier 4

OPTIMISER LA CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE
ET LA PERFORMANCE DE LA STM

- Maintenir la position d'excellence et les cotes de crédit de la STM
- Augmenter et diversifier les revenus

SOMMAIRE AXE 2 – GESTION DURABLE

Le deuxième axe du Plan traite des pratiques de la STM pour intégrer des considérations environnementales, sociales et économiques à l'ensemble de ses activités et de ses processus d'affaires. Les six chantiers de cet axe touchent les trois pôles du développement durable.



Chaque action du présent Plan est accompagnée à l'interne d'un plan d'action détaillé. Elle est aussi incluse au suivi périodique du Plan stratégique 2020. Ainsi, le Plan de développement durable 2020 est véritablement intégré au Plan stratégique de l'entreprise.

Chantier 5

RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

- Améliorer le système de gestion environnementale en se basant sur les lignes directrices de la norme ISO 14001
- Viser des certifications pour nos projets de construction et de rénovation

Chantier 6

LIMITER NOS ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

- Réduire l'intensité de nos émissions de gaz à effet de serre (GES) jusqu'à 39 g éq. CO₂ par passager-km en 2020, notamment par l'électrification des transports

Chantier 7

S'APPROVISIONNER DE FAÇON RESPONSABLE

- Intégrer le développement durable dans les processus d'acquisition, de telle façon qu' en 2020, 90 % des contrats (en valeur monétaire) contiennent des critères environnementaux et sociaux

Chantier 8

AGIR EN EMPLOYEUR RESPONSABLE

- Réduire la fréquence des accidents de travail
- Sensibiliser les employés et outiller les gestionnaires dans un contexte de diversité

Chantier 9

SENSIBILISER, FORMER ET OUTILLER NOS EMPLOYÉS

- Sensibiliser tout le personnel au développement durable
- Créer des directives, guides internes ou formations sur différents sujets liés au développement durable

Chantier 10

ENGAGER NOS PARTIES PRENANTES

- Se doter d'un cadre de gestion plus rigoureux de nos relations avec nos parties prenantes
- Continuer à contribuer à l'avancement du développement durable et du transport collectif avec nos partenaires



DÉVELOPPEMENT DURABLE, RESPONSABILITÉ SOCIALE ET TRANSPORT DURABLE

C'est en menant ses activités de façon responsable que la STM contribue au développement durable. Dans un contexte de mobilité durable, la STM a aussi le devoir de constamment améliorer son offre de service de transport durable et ses façons de faire.

Développement durable

La STM a fait sienne la définition du développement durable enchâssée dans Loi sur le développement durable du Québec : «un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.»

OBJECTIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ¹

- Maintenir l'intégrité de l'environnement pour assurer la santé et la sécurité des communautés humaines et préserver les écosystèmes qui entretiennent la vie.
- Assurer l'équité sociale pour permettre le plein épanouissement de toutes les femmes et de tous les hommes, l'essor des communautés et le respect de la diversité.
- Viser l'efficacité économique pour créer une économie innovante et prospère, écologiquement et socialement responsable.

Responsabilité sociale

Tant la norme internationale ISO 26000 (adoptée en 2010) que la norme québécoise BNQ21000 (promulguée en 2011) définissent la responsabilité sociale d'une entreprise comme sa responsabilisation quant aux impacts de ses décisions et de ses activités sur la société et sur l'environnement. Cela se traduit par un comportement transparent et éthique qui contribue au développement durable, y compris à la santé et au bien-être de la société; qui prend en compte les attentes des parties prenantes; qui respecte les lois en vigueur tout en étant en cohérence avec les normes internationales; qui est intégré dans l'organisation et qui est mis en œuvre dans ses relations.

Cela signifie aussi que l'entreprise rend des comptes publiquement à la société, principalement en faisant état régulièrement de sa performance sociale et environnementale.

Transport durable

La STM adopte la définition du Centre for Sustainable Transportation² et entend par transport durable un système de transport :

- qui permet aux personnes et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins de déplacement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des personnes et des écosystèmes, et qui ne porte pas préjudice à la génération actuelle ou aux générations futures;
- dont le coût est raisonnable et qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de modes de transport et qui favorise une économie dynamique;
- qui limite les émissions de GES et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas les capacités de la planète à les absorber, qui réduit au minimum la consommation des ressources non renouvelables et qui limite la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable;
- qui réutilise et recycle ses composants et réduit au minimum le bruit et l'utilisation du sol.

¹ MDDEFP

² cst.uwinnipeg.ca/documents/Defining_Sustainable_2005.pdf

LA DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA STM

2005

Signature de l'engagement de la Charte de développement durable de l'UITP

2006 ET 2007

Intégration du développement durable dans la mission et le Plan d'affaires 2007-2011

2008

Responsabilité impartie à la Planification stratégique

Mise en place du Comité de développement durable

Plan d'action de développement durable 2007-2011

2009

Premier rapport de développement durable 2008

2010

Politique corporative de développement durable

Rapport de développement durable 2009

2011

Rapport de développement durable 2010

2012

Plan stratégique 2020

Rapport de développement durable 2011

2013

Plan de développement durable 2020

En 2005 la Société signait l'engagement de la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP). Dès 2007, elle intégrait le développement durable à la mission de l'entreprise et faisait du développement durable la trame de fond de son Plan d'affaires 2007-2011.

En 2008, la STM attribuait la responsabilité du développement durable à la direction de la Planification stratégique et formait une équipe dédiée. Elle mettait aussi en place un Comité de développement durable représentant l'ensemble des directions pour coordonner la mise en place et le suivi du Plan d'action de développement durable.

En 2010, la STM se dotait d'une politique corporative en la matière. Adoptée par le conseil d'administration, elle encadre son approche alors que le Plan de développement durable en assure la mise en œuvre.

La consultation des parties prenantes externes est un élément important de la démarche de développement durable de la STM. La Société a organisé en 2009 une première consultation portant principalement sur sa démarche.

En janvier 2013, la STM consultait 15 entreprises et organismes sur le présent Plan. Les commentaires recueillis ont tous été pris en compte par son Comité de développement durable.

Nos engagements externes

La STM a pris plusieurs engagements externes en matière de développement durable :

- comme signataire effectif de la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics;
- comme porteur d'une image de marque basée sur l'aspect environnemental du transport collectif et les gestes verts de la STM;
- comme partenaire actif et engagé du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015;
- comme partenaire du Plan de transport de la Ville de Montréal et du futur Plan de développement de Montréal « Demain Montréal »;
- comme membre du Comité de développement durable de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) : rôle de parrainage et coordination.

Par ailleurs, même si elle n'y est pas assujettie, la STM s'inspire de la Loi québécoise sur le développement durable et la Stratégie gouvernementale 2008-2013 qui en découle. Cette loi a un fort impact sur l'avancement du développement durable au Québec.

LA DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA STM

La gouvernance du développement durable à la STM

Le développement durable s'exerce à tous les niveaux de l'entreprise, sous l'encadrement fourni par la Politique corporative de développement durable, la Politique de gestion de l'environnement et le Plan de développement durable.

L'équipe Développement durable et le Comité de développement durable fournissent à la fois une coordination d'ensemble, un rôle fonctionnel et l'expertise nécessaire. Il est important de souligner que l'une des responsabilités des membres du Comité de développement durable est d'assurer le suivi dans leur unité administrative respective, et d'en informer la direction de l'entreprise.

Le Comité de direction de l'entreprise est composé du directeur général et de tous les directeurs exécutifs de la Société. Une fois par année, à l'occasion de la publication du Rapport de développement durable, le Comité de direction est appelé à porter un jugement sur la performance de l'entreprise en matière de développement durable et à approuver le rapport. C'est aussi le Comité de direction qui approuve, en première instance, le Plan de développement durable.

Le conseil d'administration exerce aussi une gouvernance de haut niveau sur les questions relatives au développement durable et à la responsabilité sociale. En voici les principales caractéristiques :

- un Comité du conseil, le «Comité maintien des actifs, projets majeurs et environnement» (CMAPME) examine tous les projets et recommandations adressés au Conseil en ces matières et exerce une surveillance sur les aspects liés au développement durable avant la présentation de ces dossiers au Conseil;
- le CMAPME reçoit pour information et examen le Rapport de développement durable annuel, et fournit des commentaires avant son dépôt au Conseil;
- le Comité de vérification du Conseil reçoit et analyse les rapports des vérifications diligentes faites par la Vérification générale sur les questions environnementales et de développement durable;
- le Conseil approuve le Plan de développement durable de la STM.

La STM a instauré en 2012 une approche de gestion intégrée des risques d'affaires, qui comprend des risques liés à l'environnement, la société et la gouvernance d'entreprise (les risques « ESG »).

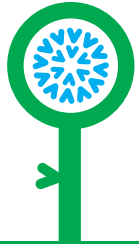
À un niveau plus opérationnel, la STM a intégré des critères de développement durable :

- dans les normes et critères de conception des bâtiments de surface;
- dans la réalisation des projets;
- dans les appels d'offres;
- dans la gestion d'événements.

Depuis 2012, toute recommandation présentée au conseil d'administration doit contenir les éléments d'information qui démontrent la conformité de la recommandation aux engagements de la Politique de développement durable.

Au cours des dernières années, la STM a mis en œuvre de nombreuses mesures pour moderniser sa gouvernance. Dans le but de faire le point sur le travail accompli, la STM a mandaté l'École nationale d'administration publique (ENAP) afin de lui fournir une évaluation de ses pratiques en cette matière. Le rapport qui en a découlé a été très élogieux pour la STM. On peut y lire : «(...) les initiatives mises de l'avant au cours des dernières années démontrent une intégration réussie des grands principes de la gouvernance que sont la responsabilisation, l'efficacité, l'intégrité et la transparence».

Les recommandations proposées dans ce rapport permettront d'améliorer dès 2013-2014 le modèle de gouvernance de la STM. Cela devrait comprendre le renforcement du mandat d'un des comités du Conseil en ce qui a trait à la responsabilité sociale de l'entreprise et une implication accrue du Comité de direction.



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

Adoptée par le conseil d'administration en mai 2010

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 résidants;
- 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 interne et externe annuelle.

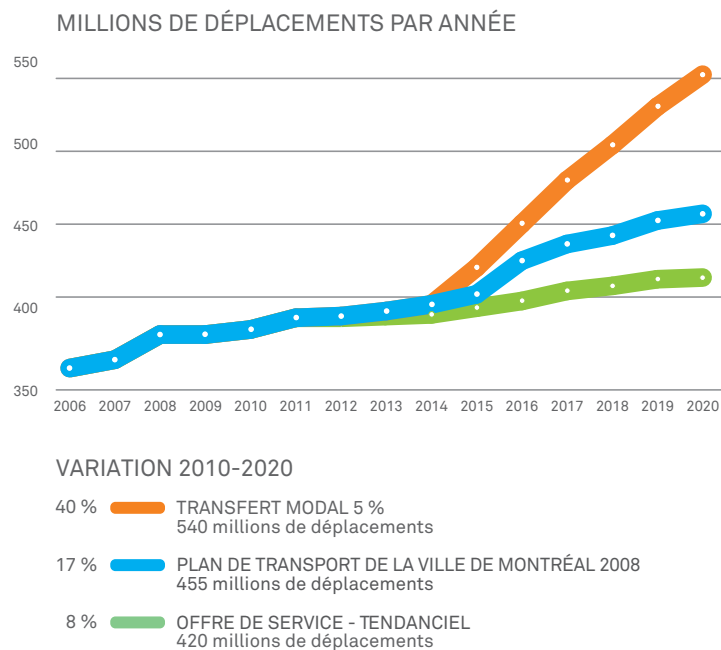
¹ *Partie prenante* : «Groupe ou particulier qui possède un intérêt plus ou moins direct dans la vie d'une organisation ou qui est susceptible d'être touché par des décisions prises par une organisation» (source: Grand dictionnaire terminologique de l'OQLF). Cette définition englobe donc non seulement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

POURQUOI CE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE?

LES OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020 : 540 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS, UN OBJECTIF AMBITIEUX

Si l'on tient compte des seuls projets de maintien et d'optimisation du réseau, la STM atteindrait 420 millions de déplacements par année à l'horizon 2020, une cible qui s'inscrit dans la continuité de ses résultats depuis 2006. En y ajoutant les projets de développement comme le tramway et les prolongements de métro, cette cible atteindrait 455 millions, correspondant à l'objectif du Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal.

La STM entend faire davantage: elle a fixé l'objectif de son Plan stratégique à 540 millions de déplacements annuellement à l'horizon 2020, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010 et un transfert modal de 5 % de l'auto vers le transport collectif.



PLAN STRATÉGIQUE 2020

Le Plan stratégique 2020 de la STM a été adopté en décembre 2011 par le conseil d'administration de la STM. Il a ensuite été entériné par les instances politiques concernées, notamment par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en juin 2012.

Tout comme pour le Plan d'affaires 2007-2011, le développement durable demeure au centre des préoccupations du nouveau Plan stratégique de la STM, dont une des six priorités est de **faire du développement durable l'élément central de toutes les décisions**.

Le Plan de développement durable 2020 est arrimé au Plan stratégique 2020. La vision du Plan stratégique 2020 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 des équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, ainsi qu'à la diversification et à l'électrification des modes de transport.

Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place régionalement par les instances politiques appropriées, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020. Cet objectif s'inscrit dans une démarche plus large de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec de réduire les émissions de GES de 30 % pour la collectivité montréalaise et de 20 % pour le Québec. À l'automne 2012, le nouveau gouvernement a annoncé son intention de faire passer cet objectif de 20 % à 25 %.

Déjà reconnue meilleure société de transport en Amérique du Nord en 2010 par l'American Public Transportation Association, la STM aspire, avec son ambitieux Plan stratégique 2020, à figurer parmi les dix meilleures sociétés de transport au monde.

POURQUOI CE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE?

Au-delà d'un engagement clair de la haute direction, le contexte actuel est particulièrement favorable au développement du transport collectif et à l'intégration d'une approche de développement durable dans l'ensemble des activités de la STM.

UN CONTEXTE FAVORABLE

Dans la région de Montréal

CONGESTION ROUTIÈRE

Les problèmes grandissants de congestion dans la région métropolitaine et leurs conséquences économiques et sociales positionnent le transport collectif comme un élément clé de la solution. De plus en plus, le monde des affaires se joint aux groupes environnementaux et sociaux pour réclamer un aménagement urbain et un financement favorisant le transport collectif. L'atteinte des objectifs du Plan stratégique 2020 (transfert modal de 5% de l'auto vers le transport collectif) permettrait de réduire de façon importante les pertes économiques liées à la congestion routière, évaluées actuellement à 3 G\$.

AMÉNAGEMENT ET URBANISME

L'adoption en 2011 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et la consultation sur le financement du transport collectif qui a fait consensus viennent donner au transport collectif une place importante dans l'amélioration des milieux de vie de la région. Pour ce faire, la CMM compte notamment sur le concept des aires TOD (Transit Oriented Development) ainsi que sur des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. L'objectif de la CMM est que 40% des nouveaux logements construits d'ici 2031 se situent dans des aires TOD aménagées le long des corridors de transport collectif.

Dans la foulée du PMAD, la Ville de Montréal prépare son propre Plan de développement « Demain Montréal », qui fait une place importante au transport collectif.

ENGAGEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF

À la suite d'une vaste consultation publique, la Ville de Montréal a adopté en 2008 un Plan de transport qui met le transport collectif au premier rang de ses priorités. Les arrondissements ont aussi développé leurs plans locaux de déplacements qui intègrent le transport collectif.

La Ville a également élaboré son deuxième Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 qui mise notamment sur l'apport du transport collectif pour atteindre ses grands objectifs.

Au cours des dernières années, la STM a pu compter sur l'appui financier de l'agglomération de Montréal. Cette contribution a augmenté de 53% entre 2002 et 2011, passant de 244 M\$ à 373 M\$.



POURQUOI CE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE?

UN CONTEXTE FAVORABLE (SUITE)

Au Québec

POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIONS GOUVERNEMENTALES EN CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La STM joue un rôle crucial dans la lutte aux changements climatiques. À cet effet, le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun — issu de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) 2006-2011 — combiné à la contribution de l'agglomération de Montréal nous a donné un réel souffle par la mise en place de programmes de financement. Ce financement provient du Fonds vert dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du Québec (PACC 2006-2012). Sans le soutien financier qui découle de la PQTC et de l'agglomération de Montréal, la STM n'aurait augmenté que légèrement son offre de service. Conjuguée aux efforts d'autres paliers gouvernementaux, la PQTC a permis à la STM et aux autres transporteurs publics du Québec d'améliorer considérablement leur offre de service au cours des cinq dernières années.

Le gouvernement du Québec a présenté en 2012 son nouveau PACC 2020 qui maintient un soutien financier au transport grâce au Fonds vert, à hauteur des deux tiers du Fonds, à compter de 2013. Par ailleurs, le PACC 2020 soutient le développement de l'électrification des transports et des technologies propres avec un fonds de 200 M\$ annoncé en novembre 2012.

Les sommes versées au Fonds vert de la province proviennent en grande partie, à l'heure actuelle, de la redevance sur les produits pétroliers. À compter de 2015, le Fonds vert sera alimenté par la ventes de droits d'émissions aux distributeurs de carburants et de combustibles, dans le cadre de la réglementation québécoise instaurant le système de plafonnement et d'échange des droits d'émission.

La contribution financière du gouvernement du Québec à la STM a augmenté de 328 % au cours des dix dernières années. Elle a été de quelque 225 M\$ en 2011.

POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE

Pour donner suite à la Politique québécoise de transport collectif, le gouvernement du Québec s'est engagé à mettre en place une nouvelle politique de transport. Cette nouvelle politique ne se limitera pas au transport collectif, mais traitera plutôt de tout le domaine du transport terrestre. Selon le Gouvernement, une vision du développement des transports passe par une baisse notable des émissions de GES, associée à une diminution de la consommation d'énergie. Pour y arriver, les transports collectifs seront au cœur de la vision québécoise des transports.

EFFORT GOUVERNEMENTAL D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Dans son Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques, le gouvernement du Québec s'est fixé comme objectif que 95 % des déplacements en transport collectif recourent à l'électricité d'ici 2030. Le métro de Montréal, entièrement alimenté à l'hydroélectricité, assure déjà la moitié des déplacements en transport collectif au Québec.

POURQUOI CE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE?

UN CONTEXTE FAVORABLE (SUITE)

Au Canada

CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AU TRANSPORT COLLECTIF

Le gouvernement fédéral soutient le transport collectif québécois à l'aide de différents programmes d'infrastructures. Le plus stable d'entre eux est le Fonds de la taxe sur l'essence qui transfère des fonds à travers la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL). Pour la STM, cela représente environ 70M\$ par année.

À l'échelle mondiale

CONSCIENCE ENVIRONNEMENTALE COLLECTIVE

Les conséquences éloquentes de la détérioration de la qualité de l'air et des changements climatiques (événements météorologiques extrêmes, sécheresses, réfugiés climatiques, etc.) amènent une conscience environnementale collective de plus en plus développée. Les citoyens, entreprises et gouvernements saisissent de mieux en mieux les conséquences de nos modes de vie et désirent faire partie de la solution.

SANTÉ PUBLIQUE

Le mode de vie sédentaire actuel contribue à l'épidémie d'obésité et constitue un facteur de risque pour plusieurs problèmes de santé chroniques tels que les maladies cardiovasculaires, le diabète, certains cancers et plusieurs troubles musculo-squelettiques.

Le volume de circulation automobile a aussi un impact important sur la qualité de l'air et contribue à l'augmentation des épisodes de smog. La mauvaise qualité de l'air peut donc entraîner une augmentation de la mortalité due au smog ainsi qu'une augmentation des symptômes allergiques. Les coûts sociaux ainsi engendrés amènent les autorités publiques à activer la sonnette d'alarme et à chercher des solutions. Parmi celles-ci, on compte le transport collectif qui contribue à la réduction des principaux contaminants atmosphériques et encourage un mode de vie plus actif.

PRIX DU PÉTROLE

Selon les prévisions du Department of Energy des États-Unis, les besoins énergétiques mondiaux (par rapport à 2007) pourraient augmenter de 10% d'ici 2015 et de 20% d'ici 2020. À l'horizon 2035, la hausse pourrait atteindre 50%. Même si la demande en énergies renouvelables progresse fortement, le pétrole et le charbon demeureront les principales sources d'énergie. Le prix du pétrole, qui continuera à croître, constitue un facteur déterminant dans les choix économiques des consommateurs et dans les habitudes de déplacement.

POURQUOI CE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE?

BILAN DU PADD 2007-2011

Le Plan d'action de développement durable (PADD) 2007-2011 de la STM était arrimé au Plan d'affaires 2007-2011, dont la trame de fond était l'intégration du développement durable. Il avait été élaboré en consolidant de façon stratégique les multiples initiatives de développement durable déjà en place dans l'entreprise et traduisait les principaux éléments du Plan d'affaires en termes de développement durable.

Composé de trois axes et douze orientations ainsi que d'indicateurs et de cibles, le PADD s'imposait comme la référence corporative en matière de développement durable. Il mettait en place un cadre qui permettait de suivre la performance de la STM, notamment par la publication annuelle d'un rapport de développement durable.

Le PADD 2007-2011 comptait 55 actions, dont le bilan est présenté à l'annexe B. À la fin de 2011, on pouvait en tracer le portrait suivant :

- > 45 actions avaient été maintenues ou améliorées;
- > 5 actions étaient encore en démarrage;
- > 4 actions étaient complétées;
- > 1 action n'avait pas atteint les objectifs prévus.



Dans le Plan de développement durable 2020, les **chantiers** remplacent les **orientations** du PADD 2007-2011. Le terme « chantier » évoque avec justesse le caractère dynamique et constructif de l'intégration du développement durable et de la responsabilité sociale à la STM. Dans la section « Deux axes, dix chantiers » du Plan de développement durable 2020, les grandes réalisations 2007-2012 sont présentées pour chaque chantier.

Le PADD 2007-2011 faisait état de toutes nos initiatives en matière de développement durable et comportait un certain nombre de cibles. Dans une perspective d'amélioration continue, le Plan de développement durable 2020 vise à retenir les actions nouvelles ou à améliorer, et à présenter davantage de cibles. Il va de soi que les activités courantes ou bien maîtrisées sont maintenues. On en fera état dans les rapports annuels de développement durable.

LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LA STM

Les éléments de contexte, les priorités du Plan stratégique 2020 et le bilan du Plan d'action de développement durable 2007-2011 nous permettent d'identifier les enjeux primordiaux auxquels le Plan de développement durable 2020 doit répondre. Ceux-ci ont été discutés et validés lors des différentes rencontres avec les parties prenantes internes et externes ainsi qu'en observant les grandes tendances et l'actualité touchant le développement durable dans les entreprises.

La matrice des pages 20 et 21 présente la façon dont les 10 chantiers du Plan de développement durable 2020 répondent aux enjeux.

Enjeux montréalais

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ D'EXPLOITATION

La sécurité des clients et des employés de la STM ainsi que des citoyens est une préoccupation de premier plan, même si à Montréal le fait de se déplacer en transport collectif représente des risques d'accident 20 fois moindres que de se déplacer en auto. La STM veut poursuivre l'optimisation de la sécurité dans ses véhicules et ses installations.

AMÉNAGEMENT ET URBANISATION

L'efficacité et l'efficience des services de transport collectif sont largement tributaires de la forme urbaine, de l'aménagement du territoire et de la gouvernance territoriale. Or, la STM évolue dans un contexte nord-américain où l'expansion urbaine et suburbaine des dernières décennies a favorisé des densités et un cadre bâti créant une grande dépendance à l'automobile. La STM veut influencer les différentes instances de planification du territoire et contribuer à un aménagement favorisant le transport collectif.

La STM veut aussi s'assurer que la mise en place de ses installations et de son service vise une intégration harmonieuse au milieu urbain.

ACCESSIBILITÉ ET CONVIVIALITÉ DE NOS SERVICES

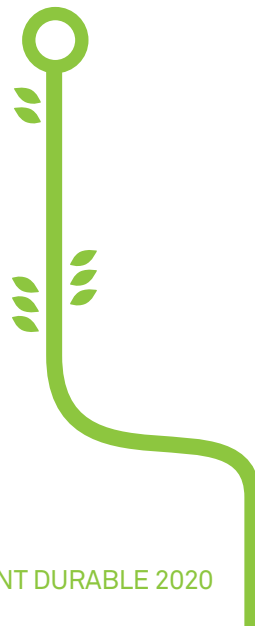
Faire en sorte que la grande majorité des citoyens puissent utiliser nos services demande des investissements importants, que ce soit pour mettre en place des mesures d'accessibilité universelle, une tarification et des services adaptés à des clientèles spécifiques, ou encore pour assurer une fréquence de service et une couverture du réseau optimales. La STM doit aussi offrir un service convivial, confortable et efficace tout en ayant à maintenir un patrimoine bâti et des équipements vieillissants.

BON VOISINAGE

La STM étant présente partout sur l'île de Montréal, tant par ses installations que par ses véhicules, elle veut limiter les nuisances de ses activités, telles que le bruit ou encore la contamination des sols. La STM veut diminuer les impacts de ses activités sur ses clients, les riverains et la population en général par différentes mesures.

ÎLOTS DE CHALEUR

La préoccupation quant à la présence d'îlots de chaleur prend de l'ampleur à Montréal. Bien que le transport collectif favorise un aménagement urbain qui vise à diminuer les besoins en routes, stationnements, etc., les installations de la STM pour opérer son parc de bus représentent d'importantes surfaces minéralisées, souvent situées dans des zones d'îlots de chaleur reconnues. La STM prend diverses mesures pour diminuer ces îlots de chaleur, telles que le verdissement et les surfaces blanches.



LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LA STM

Enjeux provinciaux et nationaux

FINANCEMENT DÉDIÉ, INDEXÉ ET RÉCURRENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Afin d'atteindre ses objectifs d'amélioration du service au cours des prochaines années, le Plan stratégique 2020 de la STM prévoit des investissements totaux de 11,5G\$ en maintien des actifs, en optimisation et en développement pour les secteurs métro, bus et tramway. Afin que le Plan se réalise, la STM compte sur le maintien des contributions de ses partenaires financiers ainsi que sur la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées au transport collectif, indexées et récurrentes.

Une bonne partie de ces sommes proviendra du Fonds vert, établi en vertu du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2020).

Au niveau municipal, des sommes pourraient provenir notamment d'une tarification routière métropolitaine, d'une taxation du stationnement, ou d'une captation de la valeur foncière. Au niveau fédéral, la STM a proposé au gouvernement du Canada de verser l'intégralité de la taxe fédérale d'accise sur l'essence (10 ¢/litre) au Fonds de la taxe sur l'essence.

Dans ce contexte, il est primordial que la STM démontre clairement qu'elle crée de la valeur partagée par la société.

PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE SPÉCIALISÉE

On observe au Québec une pénurie de main-d'œuvre. À Montréal, le recrutement de main-d'œuvre spécialisée est particulièrement problématique. Dans ce contexte, la STM veut développer des stratégies d'attraction et de rétention, et se positionner comme une entreprise responsable et engagée.

VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Selon l'Institut de la statistique du Québec, la proportion des personnes de 65 ans et plus habitant sur l'île de Montréal passera de 15 % à 21 % durant la période 2006-2031. Les besoins en transport des aînés de demain seront bien au-delà de l'accessibilité, de la facilité et de la rapidité du transport en commun. Les prochaines générations de personnes âgées pourraient avoir des besoins plus variés en matière de mobilité et de déplacements où des critères d'autonomie et de diversité d'options primeront.

Pour faire face au vieillissement de la population, la STM devra continuer à être soucieuse des besoins de cette clientèle. Compte tenu des tendances de la démographie et de la mobilité, la demande en transport adapté devrait croître à un rythme annuel de 6,3 % pour atteindre 4,3 millions de déplacements en 2020.

LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LA STM

Enjeux planétaires

CHANGEMENTS CLIMATIQUES

En augmentant l'offre de service de son réseau de bus et de métro, la STM peut convaincre un plus grand nombre de citoyens de choisir le transport collectif plutôt que l'auto, évitant ainsi l'émission d'une grande quantité de GES. En contrepartie, pour que cette augmentation de service ne se traduise par une trop forte augmentation de ses émissions de GES, elle doit optimiser son parc de bus et adopter des modes de propulsion et des carburants moins polluants. Elle doit aussi maximiser les mesures préférentielles telles que les voies réservées qui diminuent la consommation de carburant et les émissions associées.

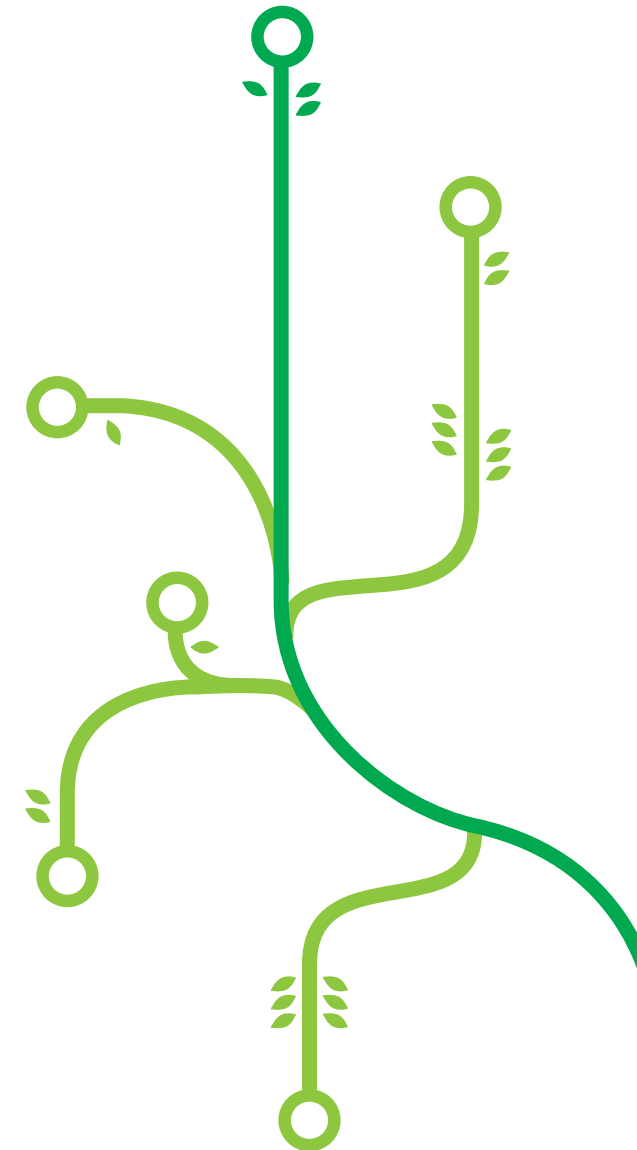
L'adaptation aux changements climatiques attire de plus en plus l'attention. Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec en fait une priorité et contient une stratégie à cet effet. La STM suit ce volet de l'enjeu de près, et pourra ainsi, au besoin, mettre en place les mesures appropriées.

CONTAMINATION DE L'EAU, DE L'AIR ET DU SOL

Plusieurs activités de la STM pour opérer un réseau de bus et de métro en pleine croissance sont source d'impacts sur l'eau, l'air et le sol. La STM s'en préoccupe depuis de nombreuses années et s'assure que ces sources d'impacts sont identifiées et gérées de façon rigoureuse. Les émissions atmosphériques (GES et principaux contaminants atmosphériques) représentent la principale source d'impact environnemental de la STM.

CONSOMMATION DE RESSOURCES

En tant qu'entreprise responsable, la STM se préoccupe de sa consommation des ressources nécessaires pour l'ensemble de ses activités. Elle intègre cette préoccupation notamment dans ses achats, ses méthodes de travail, et dans sa gestion de projets. Elle s'efforce également d'appliquer rigoureusement le principe des 3RV (réduction à la source, réemploi, recyclage, valorisation).



DEUX AXES, DIX CHANTIERS

Deux axes

La STM contribue au développement durable de Montréal et du Québec sur deux plans. D'abord en permettant à tous les citoyens de contribuer à un cadre de vie meilleur dans une perspective de mobilité durable et en favorisant la mise en place d'éléments essentiels au transport collectif. Puis en agissant de façon responsable en intégrant des considérations environnementales, sociales et économiques à l'ensemble de ses activités.

Le Plan de développement durable 2020 de la STM s'articule donc autour de deux axes, soit la mobilité durable et la gestion durable.

AXE 1 – Mobilité durable

Développer un contexte favorable au transport collectif et offrir un service qui contribue à un cadre de vie meilleur

AXE 2 – Gestion durable

Adopter des pratiques durables qui tiennent compte des impacts sociaux, environnementaux et économiques de nos activités

Dix chantiers

Tous les aspects et toutes les actions de la démarche de développement durable de la STM ont leur importance. Plusieurs sont déjà solidement établis et notre défi est de maintenir ces acquis avec diligence.

Les éléments de contexte et les enjeux présentés dans les sections précédentes, ainsi que les grands objectifs du Plan stratégique 2020, nous ont permis d'identifier dix chantiers qui constituent le cadre stratégique de développement durable à l'horizon 2020. Ces chantiers présentent des actions nouvelles ou modifiées, ou encore des besoins d'amélioration. Dans cette optique, les actions récurrentes qui font l'objet d'un maintien ne sont pas présentées dans le présent Plan.

À propos des indicateurs et cibles

Pour certains indicateurs, la STM annonce des cibles pour 2015 et 2020. Celles-ci sont le reflet de l'engagement de la STM en matière de développement durable. Celles qui sont tirées du Plan stratégique 2020 sont identifiées, de sorte que le lecteur qui veut mieux comprendre comment elles seront atteintes peut s'y référer.

D'autres indicateurs permettent de suivre l'évolution du chantier, sans toutefois qu'il soit nécessaire d'établir de cibles précises pour 2015 et 2020. Il peut s'agir par exemple d'actions où la STM est tributaire de décisions d'acteurs externes, ou d'actions où la STM s'adapte à l'évolution du contexte. Ces indicateurs sont donc présentés à la fin du Plan, sans cible.

Il va sans dire que la STM vise à s'améliorer constamment sur l'ensemble des indicateurs. À cet effet, certains indicateurs ou cibles sont en développement, puisque leur mise en place nécessite l'amélioration des méthodes de mesurage.

Suivi du Plan

Chaque action du présent Plan est accompagnée à l'interne d'un plan d'action détaillé, non présenté ici. Elle est aussi incluse au suivi périodique du Plan stratégique 2020. Ainsi, le Plan de développement durable est véritablement intégré au Plan stratégique de l'entreprise. Au besoin, le Plan de développement durable 2020 sera révisé au même rythme que le Plan stratégique 2020 dont il découle.

Intégration des enjeux et des priorités corporatives

Les pages suivantes présentent deux matrices : **la première** expose la concordance entre les dix chantiers et les enjeux de développement durable identifiés à la section précédente; **la seconde** démontre l'intégration du Plan de développement durable 2020 au Plan stratégique 2020.

CONCORDANCE ENTRE LES DIX CHANTIERS ET LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

AXE 1 MOBILITÉ DURABLE

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	CHANTIER 1 Bonifier l'offre de service pour maximiser les bénéfices du transport collectif	CHANTIER 2 Rendre le transport collectif accessible au plus grand nombre	CHANTIER 3 Contribuer à la planification du territoire	CHANTIER 4 Optimiser la contribution économique et la performance de la STM
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ D'EXPLOITATION	Le transport collectif diminue les risques d'accidents	Les mesures d'accessibilité augmentent la sécurité des clients	Un aménagement du territoire adéquat améliore la sécurité de tous	
AMÉNAGEMENT ET URBANISATION			La STM contribue à la densification, mais est aussi tributaire de l'aménagement du territoire pour offrir un service efficace	Les infrastructures de transport collectif augmentent la valeur foncière
ACCESSIBILITÉ ET CONVIVIALITÉ DE NOS SERVICES	La STM s'efforce d'améliorer l'accessibilité et la convivialité de ses services	La STM s'efforce d'améliorer l'accessibilité de ses services	Les mesures préférentielles augmentent la rapidité du service	
BON VOISINAGE				
ÎLOTS DE CHALEUR				
FINANCEMENT DÉDIÉ, INDEXÉ ET RÉCURRENT	Le financement provenant du Fonds vert vise une augmentation de l'offre de service et de l'achalandage			La contribution économique et la performance de la STM favorisent un financement durable
PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE SPÉCIALISÉE				
VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION		Les services adaptés aux aînés répondent à cette demande spécialisée		
CHANGEMENTS CLIMATIQUES	L'augmentation de l'achalandage réduit les émissions de GES et de contaminants atmosphériques		Les mesures préférentielles diminuent les émissions de GES, de contaminants atmosphériques et la consommation de carburant des bus	
CONTAMINATION DE L'EAU, DE L'AIR ET DU SOL				
CONSOMMATION DE RESSOURCES				

CONCORDANCE ENTRE LES DIX CHANTIERS ET LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

AXE 2 GESTION DURABLE

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	CHANTIER 5 Réduire notre empreinte écologique	CHANTIER 6 Limiter nos émissions atmosphériques	CHANTIER 7 S'approvisionner de façon responsable	CHANTIER 8 Agir en employeur responsable	CHANTIER 9 Sensibiliser, former et outiller nos employés	CHANTIER 10 Engager nos parties prenantes
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ D'EXPLOITATION				Les mesures de santé et sécurité au travail améliorent la sécurité de nos employés		
AMÉNAGEMENT ET URBANISATION						
ACCESSIBILITÉ ET CONVIVIALITÉ DE NOS SERVICES						
BON VOISINAGE	Une gestion environnementale rigoureuse limite les nuisances pour les riverains	Le recours graduel à l'électricité diminue le bruit généré par les véhicules				
ÎLOTS DE CHALEUR	Des constructions avec des mesures durables limitent l'effet d'îlot de chaleur					
FINANCEMENT DÉDIÉ, INDEXÉ ET RÉCURRENT			L'approvisionnement responsable contribue à une gestion financière durable			
PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE SPÉCIALISÉE				Une entreprise qui traite bien ses employés et qui contribue au développement durable a un plus grand pouvoir d'attraction et de rétention de la main-d'œuvre		
VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION						
CHANGEMENTS CLIMATIQUES						
CONTAMINATION DE L'EAU, DE L'AIR ET DU SOL	Une gestion environnementale rigoureuse améliore le bilan GES de nos installations, limite la contamination des milieux et la consommation des ressources	Le recours graduel à l'électricité diminue grandement les émissions de GES et de contaminants atmosphériques et la consommation de carburant des véhicules	L'approvisionnement responsable diminue l'empreinte écologique des produits et services			
CONSOMMATION DE RESSOURCES						
					Ce chantier a été développé pour s'assurer que tout le personnel de la STM ait une connaissance appropriée du développement durable et du présent Plan afin d'intégrer des considérations environnementales et sociales à leurs actions. Il répond en quelque sorte à tous les enjeux.	Ce chantier a été développé pour s'assurer que la STM intègre les parties prenantes dans tous les aspects de ses projets et activités. Il répond en quelque sorte à tous les enjeux.

AXE 1 MOBILITÉ DURABLE

PRIORITÉS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

CHANTIER 1

Bonifier l'offre de service pour maximiser les bénéfices du transport collectif

CHANTIER 2

Rendre le transport collectif accessible au plus grand nombre

CHANTIER 3

Contribuer à la planification du territoire

CHANTIER 4

Optimiser la contribution économique et la performance de la STM

1 DÉVELOPPER LES SERVICES				
2 AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT ET LA MISE EN MARCHÉ				
3 ATTIRER, DÉVELOPPER ET MOBILISER LES TALENTS				
4 OPTIMISER LA GESTION DES INVESTISSEMENTS				
5 AMÉLIORER DAVANTAGE LA PERFORMANCE				
6 FAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE L'ÉLÉMENT CENTRAL DES TOUTES LES DÉCISIONS				

AXE 2 GESTION DURABLE

PRIORITÉS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020	CHANTIER 5 Réduire notre empreinte écologique	CHANTIER 6 Limiter nos émissions atmosphériques	CHANTIER 7 S'approvisionner de façon responsable	CHANTIER 8 Agir en employeur responsable	CHANTIER 9 Sensibiliser, former et outiller nos employés	CHANTIER 10 Engager nos parties prenantes
1 DÉVELOPPER LES SERVICES						
2 AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT ET LA MISE EN MARCHÉ						
3 ATTIRER, DÉVELOPPER ET MOBILISER LES TALENTS						
4 OPTIMISER LA GESTION DES INVESTISSEMENTS						
5 AMÉLIORER DAVANTAGE LA PERFORMANCE						
6 FAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE L'ÉLÉMENT CENTRAL DES TOUTES LES DÉCISIONS						

CHANTIER 1

BONIFIER L'OFFRE DE SERVICE POUR MAXIMISER LES BÉNÉFICES DU TRANSPORT COLLECTIF

Lorsqu'on le compare à l'auto, le transport collectif offre de nombreux avantages environnementaux, sociaux et économiques. Afin de maximiser ces bénéfices, la STM se doit d'améliorer la compétitivité et l'attractivité du transport collectif par rapport à l'auto en offrant à sa clientèle un service toujours plus fiable, rapide, accessible et sécuritaire. La STM s'est donné l'objectif ambitieux d'augmenter de 40 % l'achalandage pour atteindre 540 millions de déplacements en 2020.

La STM considère que les autres modes de transport tels que la marche, le vélo, le taxi, le covoiturage, l'auto partage ou le train sont complémentaires à son offre de service et souhaite faire la promotion du cocktail transport. Elle vise aussi à améliorer l'intermodalité; plus les correspondances entre deux modes de transport sont disponibles, rapides et fluides, plus l'utilisation du transport collectif dans la région de Montréal devient attrayante.

En invitant les citoyens, les partenaires, les entreprises, les commerces et les gouvernements à promouvoir l'utilisation du transport collectif, la STM crée un mouvement collectif qui améliore le cadre de vie de tous.

À Montréal, le transport des personnes et des marchandises est responsable de près de 50 % des émissions de GES. La STM compte donc continuer à jouer un rôle prépondérant dans la poursuite des objectifs de réduction des GES au niveau municipal et provincial à l'horizon 2020, qui sont respectivement de 30 % et 25 % par rapport à l'année 1990.

La STM estime que les émissions nettes de GES évitées par ses clients s'élèveront à 760 000 tonnes en 2020, soit une augmentation de 241 000 tonnes par rapport à 2008. Cette contribution représente environ 20 % de l'objectif que s'est fixé la Ville de Montréal pour la réduction des GES liés au transport.

BÉNÉFICES DU TRANSPORT COLLECTIF

Lorsqu'on le compare à la voiture, de façon générale le transport collectif :

- diminue les émissions polluantes, génératrices de smog et cause de nombreux troubles de santé associés;
- diminue les émissions de GES, cause des changements climatiques;
- nécessite six fois moins d'espace urbain, pouvant laisser place à davantage d'espaces verts et luttant ainsi contre les îlots de chaleur;
- réduit le bruit du trafic;
- diminue la congestion routière;
- à Montréal, comporte près de 20 fois moins de risques d'accidents;
- encourage l'activité physique par un déplacement actif;
- est accessible à un plus grand nombre de citoyens;
- contribue davantage au développement économique du Québec;
- permet aux ménages d'économiser sur les coûts de transport.



CHANTIER 1

BONIFIER L'OFFRE DE SERVICE POUR MAXIMISER LES BÉNÉFICES DU TRANSPORT COLLECTIF

Enjeux auxquels répond le chantier 1

Sécurité et sûreté d'exploitation

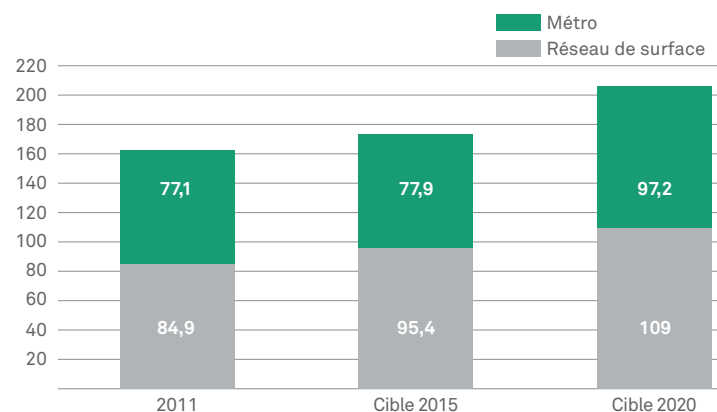
Accessibilité et convivialité de nos services

Financement dédié, indexé et récurrent du transport collectif

Changements climatiques

Contamination de l'eau, de l'air et du sol

OFFRE DE SERVICE
en millions de km parcourus



CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Offre de service (millions de km parcourus)			
— Métro	77,1	77,9*	97,2*
— Réseau de surface	84,9	95,4*	109*
Offre de service (milliards de places-km)			
— Métro	8,4	en développement	
— Réseau de surface	3,9		
Achalandage (millions de déplacements)	404,8	423,3	540
Part modale du transport collectif selon Enquête O-D (%)	32 (2008)		37
Sentiment de sécurité – bus selon un sondage (%)	93	93	93
Sentiment de sécurité – métro selon un sondage (%)	93	93	93
Nombre de places de stationnement pour vélos aux abords du réseau (métro et bus)	3 045	3 200	3 500

* Les projets en lien avec l'atteinte de ces cibles sont présentés dans [le Plan stratégique 2020](#).

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Augmentation de l'offre de service de 25,1% et de l'achalandage de 12,3%, ce qui a permis en 2011 de battre le record de 1947.
- Augmentation de la capacité de transport de 10% des voitures de métro MR-73 et de 8% des MR-63.
- Octroi du contrat d'acquisition pour 468 voitures de métro Azur: 342 voitures remplaceront les MR-63 et 126 serviront à accroître l'offre de service. Ces nouvelles voitures de métro offriront 15% de capacité supplémentaire, plus de fiabilité et plus de confort aux voyageurs.
- Mise en place du réseau « 10 minutes max » composé de 31 lignes offrant un service aux 10 minutes ou moins de 7 h à 19 h, et ce, cinq jours sur sept.
- Ajout de 28 lignes d'autobus et acquisition de 202 bus articulés.
- Acquisition d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) en temps réel pour le réseau de surface (iBUS).
- Mise en place d'un programme de qualité de service qui fixe des normes sur différents aspects tels que la ponctualité des bus, la fiabilité du métro, l'accueil de la clientèle et l'information aux voyageurs.
- Adoption d'une image de marque mettant l'accent sur le bénéfice environnemental du transport collectif.
- Chaque année, nombreux partenariats intégrant un volet environnemental et une invitation à utiliser le transport collectif auprès des participants de grands événements sportifs, artistiques et culturels.
- Lancement de différentes offres tarifaires combinées telles que les forfaits Tandem VÉLO-STM, Bixi-Bus, et auto+Bus.
- Synchronisation des horaires de bus avec ceux des trains de banlieue.
- Augmentation de 75% du nombre de places de stationnement pour vélos aux abords des stations de métro.
- Réalisation d'un projet pilote de supports à vélos sur bus sur trois lignes.
- Investissement de plus de 750 000\$ dans la réalisation du programme d'entretien et de restauration des œuvres d'art du métro de Montréal, ce qui a permis de restaurer près d'une trentaine d'œuvres.

D'ICI 2020

- Prolonger le métro de cinq stations sur la ligne bleue en direction Anjou et de deux stations sur la ligne orange en direction de Bois-Franc.
- Accroître l'offre de service du réseau de surface pour atteindre 109 millions de kilomètres.
- Accroître l'utilisation de bus articulés qui offrent une plus grande capacité pour mieux desservir les grands axes urbains.
- Implanter le système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) en temps réel (iBUS).
- Utiliser un réseau de trolleybus (bus à traction électrique avec fils aériens) sur des grands axes urbains afin d'offrir un service à haute fréquence sans émissions de GES ou de polluants atmosphériques.
- Renforcer l'adhésion de la clientèle, des partenaires et des citoyens au Mouvement collectif.
- Poursuivre le déploiement du programme qualité de service en établissant des objectifs de performance pour quatre aspects du service que sont la ponctualité bus, la fiabilité du métro, l'accueil de la clientèle et l'information aux voyageurs.
- Améliorer la signalétique en y intégrant notamment les critères d'accessibilité universelle.
- Améliorer les offres combinées avec les partenaires du cocktail transport (Bixi, Communauto, Vélo Québec, etc.).
- Identifier avec les arrondissements les interventions permettant d'augmenter de 15 % le nombre de places de stationnement pour vélos aux abords du réseau (métro et bus).
- Intégrer dans tout projet de développement d'infrastructure bus (terminus) et métro (prolongement du réseau) des mesures favorisant l'intermodalité vélo-transport collectif.
- Faciliter l'intermodalité, notamment par la mise en place d'équipements, tels que des supports à vélos sur certains bus.
- Assurer le maintien et la mise en valeur du patrimoine architectural et culturel du réseau de métro de Montréal.

CHANTIER 2

RENDRE LE TRANSPORT COLLECTIF ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE

Pour exercer pleinement son rôle social, la STM doit rendre le transport collectif de plus en plus accessible à l'ensemble des citoyens, sans égard à leur condition. Depuis 1991, la STM a notamment investi plus de 150M\$ dans des projets visant l'accessibilité universelle.

Que ce soit en intégrant des mesures telles que des ascenseurs dans le métro, des rampes d'accès dans les bus ou en adaptant ses tarifs et ses services aux besoins de différentes clientèles, la STM améliore la capacité de chaque individu à participer à la vie sociale et économique de la région métropolitaine.

POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DE LA STM

La STM incorpore, dans l'exercice de ses activités quotidiennes, les moyens qui favorisent et qui encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, que ce soit dans ses infrastructures, ses véhicules ou tous autres équipements et installations ainsi que dans l'ensemble des services qu'elle offre à la population, tout en respectant les ressources dont elle dispose.

Enjeux auxquels répond le chantier 2

Sécurité et sûreté d'exploitation

Accessibilité et convivialité de nos services

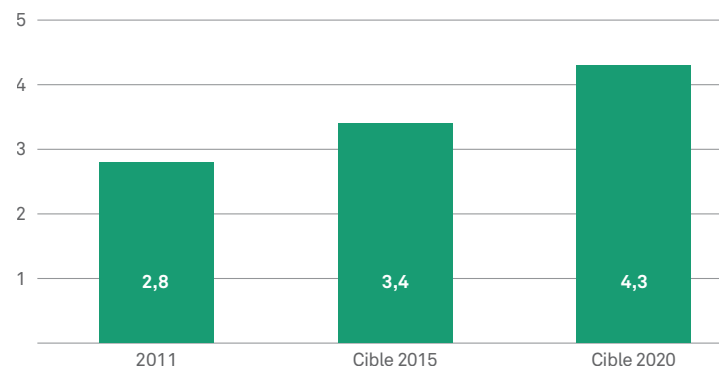
Vieillesse de la population

Changements climatiques

Contamination de l'eau, de l'air et du sol

DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ADAPTÉ

en millions de déplacements



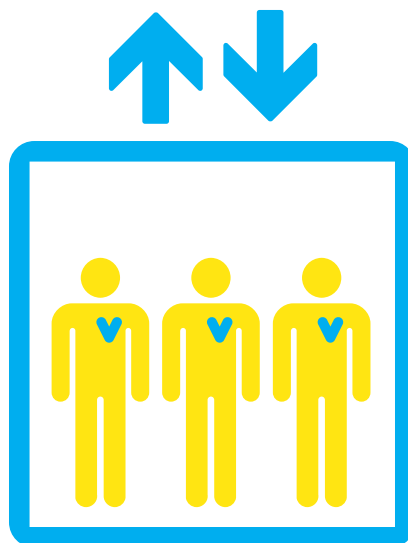
CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Stations munies d'ascenseurs (nb)	8	11	13 (2017)
Déplacements en transport adapté (millions)	2,8	3,4	4,3



PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Adoption en 2009 d'une politique d'accessibilité universelle.
- Bonification des mesures d'accessibilité universelle quant au nombre de bus avec rampe avant, de stations de métro munies d'un nouveau système de sonorisation et d'ascenseurs, de quais munis de tuiles avertissantes et d'escaliers dotés de bandes jaunes.
- En 2010, première société de transport au Québec à présenter un plan d'action portant sur l'accessibilité universelle.



- Formation des employés de livraison de service à la réalité de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles.
- Augmentation de 45% de l'achalandage du réseau de transport adapté porte à porte par minibus ou taxi destiné aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, au coût d'un déplacement sur le réseau régulier. En 2012, l'achalandage du transport adapté a franchi les 3 millions de déplacements avec un taux de satisfaction générale de 94%.
- Mise en place de dix lignes de Navettes Or et trois lignes de Taxis Or réservés aux aînés selon un horaire et un parcours répondant à leurs besoins.
- Augmentation de l'offre de service du réseau de nuit de 73% en 2011 offrant une rapidité et une fréquence accrues pour les travailleurs aux horaires atypiques et les noctambules.
- Diversification de l'offre tarifaire, dont la mise en place du programme «Sortie en famille».
- Dépôt par la Ville de Montréal, le Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA) et la STM d'une demande d'un fonds dédié pour l'accessibilité du réseau métro auprès du gouvernement du Québec.

CHANTIER 2

RENDRE LE TRANSPORT COLLECTIF ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE

D'ICI 2020

➤ Mettre en œuvre le Plan de développement d'accessibilité universelle 2012-2015 qui prévoit des investissements de 87 M\$ pour des travaux d'accessibilité universelle tels que l'installation d'ascenseurs dans cinq stations supplémentaires, une meilleure sonorisation dans l'ensemble des stations, de nouveaux abribus accessibles, des tuiles avertissantes le long de tous les quais et de nouvelles voitures de métro accessibles.

➤ Intégrer systématiquement l'accessibilité universelle dans tous les nouveaux projets en fonction des ressources disponibles et du Plan 2012-2015.

➤ Poursuivre la mise en place de nouveaux services adaptés aux besoins des aînés.

➤ Poursuivre la mise en place de services sur mesure pour des clientèles spécifiques, telles que les étudiants, les touristes ou les participants aux grands événements.

➤ Optimiser les ressources véhiculaires du transport adapté grâce aux technologies de l'information afin d'offrir un service plus rapide et efficace et informer la clientèle en temps réel.

➤ Poursuivre la diversification de l'offre tarifaire de manière à mieux répondre aux besoins des différentes clientèles.



Une des clés du succès du transport collectif réside dans la forme urbaine. Une planification intégrée, de plus fortes densités, une plus grande mixité d'usages, des mesures préférentielles pour bus et une signalisation adaptée contribuent à un service de transport plus efficace, rapide, ponctuel et abordable. Les mesures préférentielles augmentent la vitesse commerciale des bus, améliorent la ponctualité, diminuent le temps de déplacement des clients et libèrent des ressources véhiculaires pour développer davantage le service. Un partage de la chaussée selon les modes de déplacement les plus performants permet l'optimisation des déplacements des personnes et non seulement des véhicules.

Un aménagement urbain durable vise à revitaliser et densifier en premier lieu les zones situées autour des infrastructures et du réseau de transport collectif et en diversifier les usages. Ce type de développement (TOD – Transit Oriented Development) est en ligne avec les grandes orientations de trois plans clés :

- le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adopté en 2011;
- le Plan de développement de la Ville de Montréal «Demain Montréal» qui sera adopté en 2013 suite à une consultation menée en 2011-2012;
- le Plan d'action 2012-2017 de la CMM découlant du PMAD.

Afin d'atteindre son objectif de 540 millions de déplacements en 2020, la STM doit réunir plusieurs conditions essentielles. Elle est notamment tributaire de décisions qui ne relèvent pas uniquement d'elle. Son rôle est donc d'apporter son expertise et de collaborer avec les différentes instances pour favoriser l'effervescence du transport collectif.

Enjeux auxquels répond le chantier 3

Sécurité et sûreté d'exploitation

Aménagement et urbanisation

Accessibilité et convivialité de nos services

Changements climatiques

Contamination de l'eau, de l'air et du sol

Consommation de ressources



LES GAINS CONCRETS DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES : L'EXEMPLE DE SAINT-MICHEL

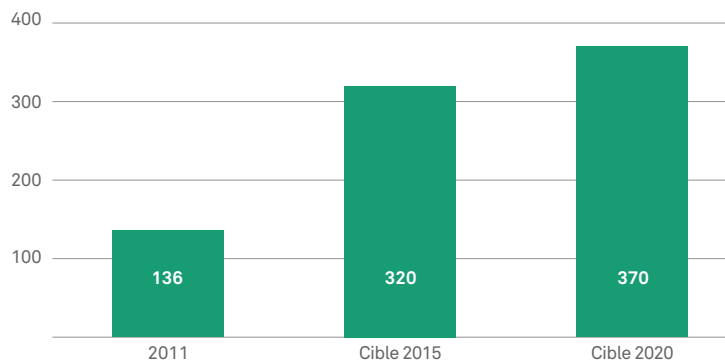
Entre 2009 et 2010, une voie réservée et des feux prioritaires avec détection en temps réel ont été implantés sur l'axe du boulevard Saint-Michel. Les gains suivants ont été constatés :

- Plus de 40 000 déplacements avantagés par jour moyen;
- Des gains de temps moyen entre 15 % et 20 %;
- Une ponctualité de 94,6 %;
- Une économie de 2 bus/jour sur une trentaine de bus nécessaires au service;
- Une réduction des émissions de GES de 45 tonnes par année.

CHANTIER 3

CONTRIBUER À LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE

MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS
en kilomètres



CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Mesures préférentielles pour bus (en kilomètres)	136	320*	370*

* Les projets en lien avec l'atteinte de ces cibles sont présentés dans [le Plan stratégique 2020](#).

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Tournées de l'ensemble des arrondissements et villes liées de l'agglomération de Montréal pour présenter un bilan de l'offre de service et les améliorations envisagées.
- Dépôt de nombreux mémoires lors d'audiences publiques sur les grands projets d'aménagement urbain, dont celle menée en 2011 par la Communauté métropolitaine de Montréal sur le projet de PMAD.
- Depuis 2007, participation active aux grands projets urbains tels que le CUSM, le CHUM, le complexe Turcot, l'échangeur Dorval ou l'autoroute Bonaventure.
- Contribution majeure au Plan de transport de la Ville de Montréal.
- Ajout de 87 kilomètres de mesures préférentielles pour bus qui augmentent la fluidité du service, la vitesse de déplacement et diminuent les émissions atmosphériques des bus.
- Participation à la planification de l'ensemble des projets de développement urbain.
- Mise en place de mesures de mitigation pour pallier aux obstacles créés par les grands chantiers pendant leur réalisation.

D'ICI 2020

- Continuer à jouer un rôle de premier plan dans l'élaboration de la planification urbaine et à participer aux plans locaux de déplacements prévus au Plan de transport de Montréal et initiés par les arrondissements dans le but de promouvoir un aménagement favorable au transport collectif.
- Poursuivre les démarches et projets pour obtenir un meilleur partage et une meilleure cohabitation sur la voie publique des modes de transport individuels, collectifs et actifs.
- Améliorer l'intégration dans le milieu urbain et l'acceptabilité sociale des services de bus et des voies réservées en maximisant les retombées locales et en mitigeant les nuisances éventuelles soulevées par les riverains (perte d'espaces de stationnement, congestion perçue).
- Atteindre 370 kilomètres de mesures préférentielles pour bus, incluant des voies réservées et des feux prioritaires, grâce notamment au programme iBUS.
- Favoriser la mise en place de stationnements incitatifs par la mobilisation des acteurs clés (instances municipales, promoteurs) sans toutefois nuire à la densification du territoire.
- Soutenir par notre expertise l'intégration du transport collectif dans les grands projets urbains qui ne sont pas sous la responsabilité de la STM.



The top section of the bus stop features the STM logo in the upper right corner. Below it is a digital display with a dark background. On the left, there is a small sign with a wheelchair icon and the text "Autobus accessible pour personnes à mobilité réduite" and "AUTOPAYANT 514 288-0287". To the right of this is a "no parking" sign with a wheelchair icon. The main display shows a row of route numbers: 15, 80, 150, 350, 355, 358, 364, 410, 427, 430, 535, and 747. Each number is accompanied by a small icon representing the route's destination or type. At the bottom of the display, there are icons for a bicycle and a wheelchair.



CHANTIER 4

OPTIMISER LA CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE ET LA PERFORMANCE DE LA STM

La STM crée de la valeur partagée par l'ensemble de la société et contribue de plusieurs façons à la santé économique du Québec. De par ses activités, elle soutient plus de 12 000 emplois directs et indirects et génère des retombées économiques annuelles de plus de 1,2 G\$. De plus, en intégrant une approche de développement durable dans ses processus d'affaires (approvisionnement responsable, construction LEED, etc.), elle contribue à une économie plus responsable d'un point de vue environnemental et social.

Le rôle de la STM pour atténuer les problèmes liés à la congestion routière est crucial. Dans la région métropolitaine de Montréal, cette congestion ne cesse d'augmenter et entraîne des pertes économiques considérables. Les dernières estimations de Transports Québec font état de pertes de l'ordre de 3 G\$ par année.

Les investissements en transport collectif contribuent significativement à la création de richesse et stimulent la productivité de l'économie. Par exemple, selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) parue en 2010, le transport collectif a des retombées sur l'économie québécoise – en emplois et en argent – près de trois fois supérieures à celles du transport privé par automobile.

Cela s'explique par le fait que le Québec est un important producteur et exportateur de matériel de transport collectif. En effet, on recense au Québec une centaine d'entreprises manufacturières dans cette filière industrielle (autobus, autocars et véhicules ferroviaires) dont le chiffre d'affaires est de plus de 2 G\$.

À l'opposé, le Québec importe ses voitures et son pétrole. En 2012, le Québec a importé pour plus de 13 G\$ en pétrole et près de 7 G\$ en voitures. Ces importations ont contribué à l'accroissement du déficit commercial québécois, lequel se chiffre maintenant à plus de 22 G\$. Le transport collectif est donc une façon très efficace d'améliorer la balance commerciale du Québec.

Le transport collectif permet également aux citoyens de se déplacer à juste coût, diminuant ainsi le budget des ménages alloué au transport, puisqu'il est trois fois moins coûteux que le transport en automobile. Le transport collectif a permis aux ménages montréalais d'économiser 826 M\$ en 2009, augmentant le pouvoir d'achat des ménages, selon des estimations de la CCMM.

Enfin, le transport collectif offre aussi aux citoyens une plus grande mobilité. Cela élargit les bassins de recrutement des entreprises et leur facilite l'accès à de la main-d'œuvre. C'est donc toute la productivité de l'économie qui est stimulée par des investissements en transport collectif.

LE TRANSPORT COLLECTIF GÉNÈRE D'IMPORTANTES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES

- Atténue la congestion et ses coûts
- Facilite la mobilité des travailleurs
- Crée des emplois de qualité
- Génère des retombées économiques trois fois supérieures à celles associées à l'automobile
- Consolide la base industrielle et les exportations du Québec
- Stimule la productivité
- Diminue les dépenses des ménages pour le transport
- Augmente la valeur foncière des résidences situées à proximité du réseau

CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Cote de crédit Standard & Poor's	A+	A+	A+
Cote de crédit Moody's	Aa2	Aa2	Aa2



Enjeux auxquels répond le chantier 4

Aménagement et urbanisation

Financement dédié, indexé et récurrent du transport collectif

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Mise en place d'un processus de gestion de portefeuille de projets (GPP) qui intègre des critères de développement durable.
- Récipiendaire en 2012 du prix Mercuriades de la Fédération des chambres de commerce du Québec pour l'accroissement de la productivité.
- Maintien des cotes de crédit des agences américaines Standard & Poor's (A+) et Moody's (Aa2) par une bonne gestion financière.
- Métro le plus productif au monde selon le Collège impérial de Londres (2009, 2010 et 2011).

D'ICI 2020

- Augmenter et diversifier les revenus, notamment les revenus commerciaux.
- Exposer et diffuser les bénéfices économiques du transport collectif.
- Exercer un contrôle rigoureux des dépenses.
- Élaborer des positions communes avec les acteurs économiques.
- Maintenir notre positionnement d'excellence et nos cotes de crédit.
- Démontrer la bonne gestion interne de la STM et ses choix d'investissements stratégiques.
- Positionner la STM comme génératrice de richesse auprès des décideurs économiques et politiques.

CHANTIER 5

RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

Plusieurs activités de la STM reliées aux opérations d'un réseau de bus et de métro en pleine croissance sont sources d'impacts sur l'eau, l'air et le sol. La STM s'en préoccupe depuis de nombreuses années et s'assure que ces sources d'impacts sont identifiées et gérées de façon rigoureuse. Les émissions atmosphériques (GES et principaux contaminants atmosphériques) représentant la principale source d'impact environnemental de la STM, leur gestion fait l'objet d'une attention particulière et est traitée dans le chantier 6.

La complexité de l'entreprise, ainsi que la nature et la diversité de ses opérations nécessitent une approche structurée de la gestion environnementale et un bon partage des responsabilités.

Par le passé, la STM traitait l'ensemble des aspects environnementaux de ses activités à l'aide de son Plan de protection de l'environnement (PPE). Le présent Plan prévoit plutôt d'améliorer le système de gestion environnementale en se basant sur les lignes directrices de la norme ISO 14001.

Ceci permettra de mieux prioriser les aspects environnementaux à améliorer, d'assurer la conformité aux lois et règlements environnementaux, de responsabiliser les départements et les individus sur les différents enjeux environnementaux, et de mesurer la performance environnementale des activités de la STM.

Enjeux auxquels répond le chantier 5

Bon voisinage

Îlots de chaleur

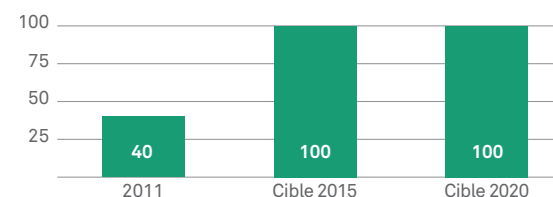
Changements climatiques

Contamination de l'eau, de l'air et du sol

Consommation de ressources

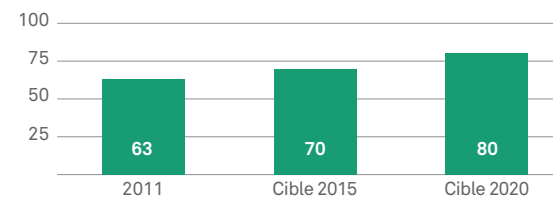
ÉLÉMENTS DE LA NORME ISO 14001 IMPLANTÉS

en pourcentage



TAUX DE RÉCUPÉRATION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

en pourcentage



CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Proportion des éléments de la norme ISO 14001 implantés (%)	40	100	100
Taux de récupération des matières résiduelles (%)	63	70	80
Consommation d'énergie dans les bâtiments de surface (kJ / m ² / degré-jour de chauffage)	609	*	*

* À développer suite aux inventaires en cours

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Plan de protection de l'environnement 2007-2011 traitant de l'ensemble des aspects environnementaux des activités : taux de réalisation de 63 %.
- Mise en chantier du nouveau centre de transport Stinson qui vise la certification LEED Or, une première canadienne pour un centre de transport.
- Construction du centre de carrosserie Legendre intégrant des aspects de développement durable (toit vert, mur solaire, etc.).
- Installation d'un système de recirculation d'eau du laveur de bus à deux centres de transport.
- Déploiement d'un Plan de gestion des matières résiduelles multi-matières dans le métro.
- Consolidation de la connaissance de nos terrains contaminés par l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de caractérisation allant de 2009 à 2013 pour 27 terrains à risques et prioritaires; poursuite de la réhabilitation de deux de ces terrains (centre de transport Frontenac et l'ancien garage Saint-Henri).
- Établissement d'un registre des passifs environnementaux que représentent les sols contaminés.

D'ICI 2020

- En se servant de la norme ISO 14001 comme référence, améliorer le système de gestion environnementale de la STM.
- Poursuivre la construction et la rénovation de bâtiments durables :
 - viser une certification LEED pour tout nouveau projet de construction;
 - viser une certification de bâtiment durable (BOMA BEST, LEED ou autre) pour les projets de modernisation;
 - améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments par le remplacement des équipements de chauffage, ventilation et air conditionné (CVAC) en fin de vie utile par des équipements éco énergétiques et par le recours à l'immotique;
 - mettre à jour l'inventaire et compléter le programme d'éclairage efficace pour l'ensemble des installations à l'horizon 2020.
- Optimiser la gestion des matières résiduelles par la réduction à la source et la bonification de nos programmes en place.
- Améliorer notre connaissance et la gestion des sols contaminés :
 - consolider la connaissance de nos terrains par l'élaboration d'un nouveau plan de caractérisation et d'intervention (2014-2020);
 - établir des cibles à la lumière de la connaissance de nos terrains et élaborer des lignes directrices pour la gestion de l'ensemble de nos terrains contaminés;
 - comptabiliser les passifs environnementaux pour une divulgation à partir de 2015.
- Compléter le portrait de la consommation d'eau potable en 2014 et adopter en 2015 un Plan de réduction.

CHANTIER 6

LIMITER NOS ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

Bien qu'elle effectue plus de 1,2 million de déplacements chaque jour, la STM n'est responsable que de 0,2 % des émissions de GES au Québec. Malgré sa faible empreinte carbone, la STM doit poursuivre ses efforts pour limiter ses propres émissions de GES et de principaux contaminants atmosphériques.

Le gouvernement du Québec s'est fixé comme objectif que 95 % des déplacements en transport collectif recourent à l'électricité d'ici 2030. La STM, plus grand transporteur public au Québec, participe d'emblée à l'effort gouvernemental d'électrification des transports. D'abord, grâce au métro de Montréal qui, alimenté à l'électricité depuis son inauguration en 1966, ne génère aucune émission directe de GES. Les déplacements en métro représentent la moitié des déplacements en transport collectif au Québec, et la STM vise à en augmenter la capacité.

Pour son réseau de surface, la STM a l'intention d'acquiescer, à compter de 2025, uniquement des bus à zéro émission et d'ici là, fera appel à des technologies de transition qui lui permettront de diminuer graduellement sa consommation de combustibles fossiles. Elle étudie aussi la possibilité de ramener le trolleybus dans les rues de Montréal, et participe aux études de la Ville sur le tramway. Le recours graduel à l'électricité comme mode de propulsion permet de réduire grandement les émissions atmosphériques et le bruit généré par chaque véhicule.

Les fabricants de moteurs de bus sont assujettis à une réglementation sévère en matière de contaminants atmosphériques, ce qui a grandement amélioré la performance au cours des dernières années. En limitant la consommation de carburant de ses véhicules grâce à de nouvelles technologies ou en augmentant la vitesse commerciale grâce aux mesures prioritaires pour bus, la STM peut diminuer davantage les contaminants atmosphériques.

Enjeux auxquels répond le chantier 6

Bon voisinage

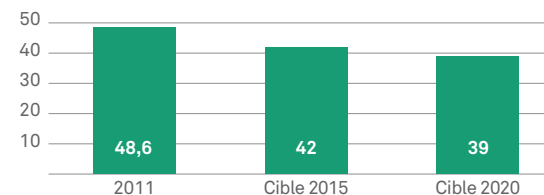
Changements climatiques

Contamination de l'eau, de l'air et du sol

Consommation de ressources

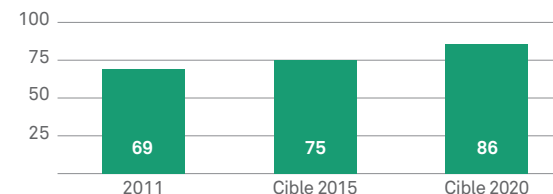
INTENSITÉ DES ÉMISSIONS DIRECTES TOTALES DE GES

g éq. CO₂ par passager-km



DÉPLACEMENTS AYANT RECOURS À L'ÉLECTRICITÉ

en pourcentage



CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Émissions de GES par passager-km pour l'ensemble des activités de la STM (g éq. CO ₂)	48,6	42 *	39 *
Déplacements sur le réseau de la STM ayant recours à l'électricité (%)	69	75	86

* Les projets en lien avec l'atteinte de ces cibles sont présentés dans [le Plan stratégique 2020](#).

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- En 2011, première société de transport en Amérique du Nord à dévoiler un plan d'électrification de son réseau.
- Projet de démonstration de bus hybrides permettant une réduction de 30 % de la consommation de carburant.
- Décision d'acheter uniquement des bus hybrides à partir de 2014 et octroi d'un contrat pour l'acquisition de 316 de ces bus (2013-2017).
- Introduction de ventilateurs de refroidissement électriques et de transmissions TopoDyn qui permettent d'obtenir des économies de carburant de 10 % à 15 %, évitant les émissions associées.
- Suite à un projet pilote en 2007 sur l'utilisation du biodiesel (B5) à base de gras animal et d'huiles de cuisson usées, ouverture du marché québécois de ce type de biodiesel.
- Octroi en 2007 et renouvellement en 2012 d'un contrat pour approvisionnement en biodiesel B5 pour l'ensemble du parc de bus de la STM, les huit autres sociétés membres de l'ATUQ et la Ville de Montréal.
- Achat de véhicules de services éco énergétiques (39 % du parc en 2011).
- Formation des chauffeurs à la conduite écologique permettant une économie de carburant.
- Dépôt d'un projet pour l'obtention de crédits de carbone liés à l'acquisition de bus hybrides.
- Début de l'étude d'implantation d'un réseau de trolleybus.
- Acquisition en 2012 de sept midibus électriques qui seront utilisés sur un circuit à caractère touristique dans le Vieux-Montréal.

D'ICI 2020

- Adopter des technologies de transition comme les bus hybrides dès 2014.
- Augmenter la capacité de transport du réseau métro par le remplacement des voitures MR-63 et MR-73 par les voitures Azur à plus grande capacité, l'ajout de 126 voitures de métro et les prolongements du métro.
- Mener, proposer ou participer à différents projets d'électrification tels que bus et midibus électriques, tramway et trolleybus.
- Poursuivre la veille technologique et étendre la portée de projets pilotes portant sur les autobus électriques ou des technologies diminuant les émissions atmosphériques.
- Optimiser les ressources véhiculaires par les technologies de gestion et d'information aux voyageurs en temps réel.
- Optimiser le parc de véhicules de services.
- Établir un bilan carbone complet incluant les émissions indirectes et les émissions évitées.

CHANTIER 7

S'APPROVISIONNER DE FAÇON RESPONSABLE

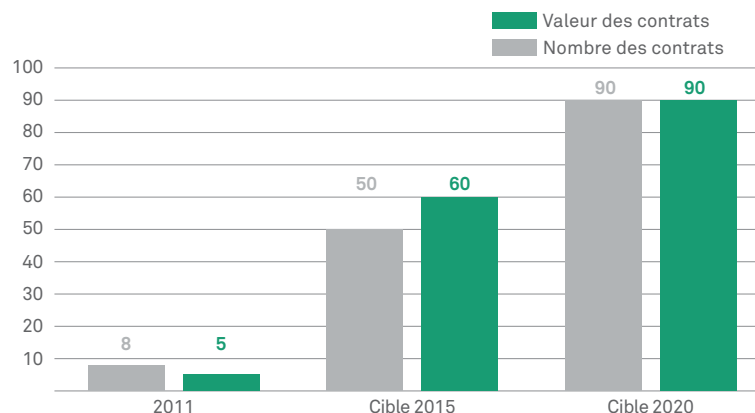
La STM a pris l'engagement d'améliorer de façon continue sa performance sociale, économique et environnementale à travers ses processus d'acquisition.

En intégrant des critères de développement durable dans ses appels d'offres selon une pensée cycle de vie, la STM réduit l'empreinte écologique et maximise les retombées économiques et sociales des biens et services qu'elle acquiert.

Elle contribue aussi à une mouvance de pratiques responsables qui se répercutent sur toute la chaîne de valeurs, créant des bénéfices environnementaux et sociaux à plus grande échelle.

CONTRATS* EN COURS DANS L'ANNÉE AVEC DES CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

en pourcentage



APPROVISIONNEMENT RESPONSABLE

L'approvisionnement responsable est un mode d'approvisionnement qui intègre des critères environnementaux et sociaux aux processus d'achat des biens et services comme moyen de réduire l'impact sur l'environnement, d'augmenter les bénéfices sociaux et de renforcer la durabilité économique des organisations, tout au long du cycle de vie des produits (Sustainability Purchasing Network, 2006).



CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Pourcentage des contrats* en cours dans l'année avec des critères de développement durable	8	50	90
Pourcentage de la valeur des contrats* en cours dans l'année avec des critères de développement durable	5	60	90

* Des biens non en inventaire de 50 k\$ et plus, des biens en inventaire de 100 k\$ et plus et des services de 25 k\$ et plus.

Enjeux auxquels répond le chantier 7

Financement dédié, indexé et récurrent du transport collectif

Changements climatiques

Contamination de l'eau, de l'air et du sol

Consommation de ressources

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

➤ Intégration progressive d'une approche de développement durable dans certains appels d'offres liés notamment aux voitures de métro Azur, au centre de transport Stinson, ou au centre de carrosserie Legendre.

➤ Prise en compte des engagements de la Politique de développement durable dans les recommandations d'adjudication des contrats présentées au conseil d'administration.

➤ Participation aux travaux de l'Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (ECPAR).

D'ICI 2020

➤ Produire et appliquer des lignes directrices et des outils d'approvisionnement responsable, incluant l'utilisation d'une marge préférentielle liée au développement durable.

➤ Développer un programme de sensibilisation, formation et communication sur l'approvisionnement responsable.

➤ Intégrer de façon systématique des critères de développement durable dans les approvisionnements.

Pour la STM, le bien-être des employés est d'une importance capitale. En tant qu'entreprise responsable, elle désire améliorer constamment ses pratiques de ressources humaines et de santé et sécurité au travail.

La vie au travail est fortement influencée par une diversité grandissante, que ce soit sur le plan ethnique, générationnel ou autre. La STM reconnaît la richesse qu'apporte la diversité de ses employés, tout comme celle de sa clientèle.

Dans le but de créer un environnement de travail inclusif, exempt de discrimination et de harcèlement, la STM multiplie les initiatives pour que cette diversité soit indéniablement un atout dans la gestion quotidienne de ses activités.

Agir en employeur responsable, c'est aussi offrir des conditions de travail sécuritaires permettant aux employés d'exercer leurs fonctions de façon plus efficace, de retirer une plus grande satisfaction au travail et de diminuer les absences pour des raisons de santé.

La Société s'engage pleinement à assumer ses responsabilités en matière de santé et sécurité au travail, en assurant une gestion efficace des dangers, soit en les éliminant ou en les atténuant, en réduisant les accidents de travail et les maladies professionnelles, et en mesurant sa progression. Dans ce contexte, elle se donne des cibles d'amélioration à l'horizon 2020 — l'objectif ultime étant de tendre vers zéro blessure. Les efforts de la STM pour atteindre les cibles fixées pour 2020 seront investis selon deux axes parallèles : un niveau de maîtrise des risques majeurs et une responsabilisation de la prise en charge de la santé et sécurité par les gestionnaires et les employés.

La STM possède un code d'éthique depuis novembre 1988. Celui-ci s'adresse :

- aux employés de la Société de transport de Montréal et de sa filiale Transgesco S.E.C.;
- aux administrateurs et membres externes des différents comités de son conseil d'administration.

La Société y précise ses attentes, soit :

- adhérer sans réserve à l'engagement envers la clientèle;
- servir la clientèle avec respect et dignité;
- être sensible à la réalité de la diversité de la population desservie par la Société ainsi qu'à son caractère multiculturel.

Il est à noter que toute personne qui transige avec la STM ou lui offre des services doit elle aussi respecter les dispositions de ce code.



**SANTÉ +
SÉCURITÉ**

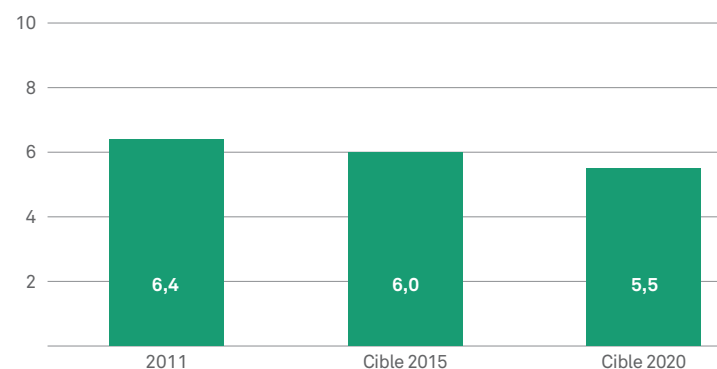
Enjeux auxquels répond le chantier 8

Sécurité et sûreté d'exploitation

Pénurie de main-d'œuvre spécialisée

TAUX DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

en pourcentage



CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Diversité du personnel			
— Proportion de l'effectif féminin (%)	24	*	*
— Proportion de minorités visibles et ethniques (%)	21	*	*
— Proportion d'employés handicapés (%)	1	*	*
— Proportion d'employés d'origine autochtone (%)	0,4	*	*
Accidents du travail – fréquence avec perte de temps **	6,4	6	5,5
Accidents du travail – gravité	212,2 ***	230	205

* En attente des directives de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse

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

*** Année exceptionnelle. La moyenne des années 2007 à 2011 est de 285,8

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Politique corporative de Santé et sécurité au travail adoptée en 2011.
- Mise en place de nombreuses initiatives de SST, ce qui a permis d'enregistrer en 2012 une baisse de 39% du taux de fréquence des accidents par rapport à 2007.
- Différents programmes développés, dont Sécuribus qui vise à outiller les chauffeurs sur les façons de désamorcer les situations difficiles qui peuvent parfois survenir avec la clientèle.
- Poursuite du programme d'accès à l'égalité, mis en place en 1987, par des stratégies d'embauche innovatrices, par la sensibilisation des employés et des gestionnaires et par le développement des compétences des gestionnaires liées à la diversité.
- Tenue en 2009 d'un premier forum sur l'enjeu de l'intégration en entreprise des employés issus des communautés ethnoculturelles regroupant plus de 40 entreprises (privées et publiques) et organismes.
- Adoption en 2012 par le conseil d'administration de la déclaration de la STM en matière de diversité et d'inclusion. La STM s'engage ainsi, et notamment, à créer et maintenir un milieu de travail inclusif valorisant le travail d'équipe, le respect, la rigueur, la responsabilisation et la transparence, et à favoriser une juste représentativité de la diversité de la population à tous les niveaux de l'entreprise.
- Adoption en 2011 par le conseil d'administration, après l'approbation du Comité Gouvernance et éthique, de la version actuelle du code d'éthique.
- Mise en ligne d'outils d'accompagnement sur intranet visant à inculquer une démarche systématique de prise de décision éthique.
- Ajout en 2012 d'une section sur le site Internet de la Société pour informer les citoyens et les utilisateurs du transport collectif de l'encadrement éthique en vigueur à la Société.

D'ICI 2020

- Poursuivre les initiatives de sensibilisation des gestionnaires et employés sur les enjeux de diversité et leurs impacts sur la dynamique des équipes de travail.
- Accompagner les gestionnaires et développer leurs compétences de gestion dans un contexte de diversité.
- Intégrer les concepts de gestion de la diversité dans les différents outils et processus internes.
- Mettre en place des pratiques de gestion de la SST basées sur des normes internationalement reconnues.
- Développer le leadership des gestionnaires et la gestion participative en SST et augmenter le niveau de prise en charge par les milieux de travail.
- Augmenter la capacité des employés à identifier les dangers et prévenir les accidents par des programmes d'activités de prévention.
- Réviser progressivement les programmes, normes et directives visant la maîtrise des dangers.
- Mettre à jour le code d'éthique après une série de consultations des employés et gestionnaires de la Société.



CHANTIER 9

SENSIBILISER, FORMER ET OUTILLER NOS EMPLOYÉS

Un engouement grandissant sur la place publique quant à la contribution du transport collectif à la qualité de vie à Montréal suscite chez les employés le sentiment de faire partie de la solution.

Le fait que la STM soit de plus en plus reconnue comme un acteur important du développement durable contribue à son pouvoir d'attraction et de rétention de la main-d'œuvre.

En sensibilisant ses employés aux grands enjeux environnementaux, sociaux et économiques, la STM leur permet de mieux les comprendre et d'en tenir compte dans le cadre de leur travail et dans leur vie personnelle.

Au-delà de la sensibilisation, la STM doit s'assurer que le développement durable soit intégré aux processus internes et qu'une formation et des outils adéquats soient offerts aux employés. Ainsi, le développement durable peut devenir un véritable processus d'affaires.

La STM s'appuie donc sur une démarche qui repose sur l'engagement à agir, et sur l'acquisition d'habiletés pour porter des actions concrètes vis-à-vis du développement durable.

Mieux outillés, les employés se sentiront aussi plus mobilisés et deviendront de véritables ambassadeurs du développement durable.

Enjeux auxquels répond le chantier 9

Ce chantier a été développé pour s'assurer que tout le personnel de la STM ait une connaissance appropriée du développement durable et du présent Plan afin d'intégrer des considérations environnementales et sociales à leurs actions. Il répond en quelque sorte à tous les enjeux.

CIBLES

	Année de référence 2011	Cible 2015	Cible 2020
Employés sensibilisés au développement durable (%)	-	100	100
Mobilisation des employés (points) *	+11 (2010)	+30	+40

* La STM réalise tous les deux ans un sondage auprès des employés qui permet de mesurer l'état du climat de travail et le niveau d'engagement des employés envers l'organisation par l'indice de mobilisation de l'entreprise (IME global). Les résultats se mesurent à partir d'une échelle de référence selon laquelle un indice situé à + 20 correspond à des employés impliqués et + 40 à des employés engagés.

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Depuis 2008, participation des employés au Défi Climat afin d'intégrer de bonnes pratiques de développement durable.
- Nouveaux employés sensibilisés à l'importance du développement durable au sein de l'entreprise.
- Promotion des initiatives d'employés en faveur d'une cause environnementale ou sociale.
- Nombreux événements organisés au profit d'organismes de charité.
- Coordination et soutien logistique de la campagne annuelle de collecte de fonds menée par des employés bénévoles.
- Intégration à la gestion de portefeuille de projets d'une grille d'analyse de la contribution des projets au développement durable.

D'ICI 2020

- Mettre en œuvre un programme de sensibilisation et de formation des employés portant sur le développement durable basé sur l'exemplarité, l'émulation et la reconnaissance.
- Déployer le présent Plan de développement durable en plans d'action détaillés pour chaque secteur de l'entreprise afin que tous les employés se l'approprient.
- Mettre continuellement à jour les guides et normes internes existants pour y intégrer les meilleures pratiques en développement durable.
- Créer des directives, guides internes ou formations sur différents sujets tels que les approvisionnements responsables, la réduction du papier et la gestion responsable d'événements.
- Mettre en place un programme de gestion des déplacements des employés afin de les inciter à adopter le cocktail transport.
- Évaluer de façon systématique sur le plan du développement durable les projets inscrits au portefeuille de projets.

CHANTIER 10

ENGAGER NOS PARTIES PRENANTES

Dans le cours même de ses activités de planification et de mise en œuvre, la STM est constamment en dialogue avec ses parties prenantes (élus, municipalités, gouvernements, clients, fournisseurs, société civile, etc.). Celles-ci sont essentielles au succès des initiatives et permettent à la STM de mieux cerner leurs préoccupations et leurs besoins. Ainsi, elle peut mieux répondre à leurs attentes, dans la mesure de ses moyens.

Avec ses nombreux partenaires, la STM contribue à l'avancement du développement durable. Déjà reconnue comme un chef de file, elle joint ses efforts à ceux d'autres acteurs pour élever le niveau des initiatives propres au développement durable.

Enjeux auxquels répond le chantier 10

Ce chantier a été développé pour s'assurer que la STM intègre les parties prenantes dans tous les aspects de ses projets et activités. Il répond en quelque sorte à tous les enjeux.



PRINCIPALES RÉALISATIONS 2007-2012

- Collaboration à l'avancement des meilleures pratiques de développement durable à titre de membre de plusieurs associations, telles que l'Union internationale des transports publics, l'American Public Transportation Association, l'Association canadienne du transport urbain, l'Association du transport urbain du Québec, le Conseil patronal de l'environnement du Québec et l'Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable.
- Collaboration avec des regroupements représentant l'ensemble des personnes ayant des limitations fonctionnelles.
- Interactivité accrue avec les parties prenantes internes et externes grâce aux réseaux sociaux (ex. : lancement d'un dialogue sur les médias sociaux tels Facebook, blogues internes et externes).
- Consultation sur l'approche de développement durable de la STM entamée en 2009.
- Dépôt d'une dizaine de mémoires sur les grands enjeux de transport collectif.
- Récipiendaire de nombreux prix prestigieux, dont :
 - le Special Merit Award for Commitment to the Environment de MetroRail obtenu en 2009, 2010 et 2011;
 - le prix PDG vert de l'année en 2012;
 - deux prix Mercuriades 2012 de la Fédération des chambres de commerce du Québec : Développement durable et Accroissement de la productivité.

D'ICI 2020

- Se doter d'un cadre de gestion des parties prenantes établissant des processus pour mieux identifier leurs attentes, mieux y répondre et en faire un suivi continu.
- Continuer à contribuer à l'avancement du développement durable et du transport collectif avec nos partenaires.
- Continuer à prendre position dans les débats publics de manière visible et visionnaire afin de promouvoir le transport collectif et la mobilité durable.
- Participer à une éventuelle démarche de développement durable et à la vision 2040 du transport collectif de l'Association canadienne du transport urbain.
- Signer le «Sustainability Commitment»* de l'American Public Transportation Association, afin d'être reconnus en Amérique du Nord pour l'ensemble de nos actions et de nos engagements en développement durable.
- Maintenir notre statut de signataire effectif de la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics.

* Système de reconnaissance décerné aux signataires qui compte différents niveaux selon les actions en place et les engagements pris.



Modélisation du futur centre de transport Stinson visant la certification LEED Or; une première au Canada pour un bâtiment de ce type.

INDICATEURS

Certains indicateurs permettent de suivre l'évolution des différents chantiers du Plan de développement durable 2020, sans toutefois qu'il soit nécessaire d'établir de cibles précises pour 2015 et 2020. Il peut s'agir par exemple d'actions où la STM est tributaire de décisions d'acteurs externes, ou d'actions où la STM s'adapte à l'évolution du contexte. Ces indicateurs sont donc présentés ici.

La STM publie aussi dans son Rapport de développement durable annuel plusieurs autres indicateurs environnementaux, sociaux et économiques, en conformité avec la Global Reporting Initiative.

Indicateurs	Année de référence 2011	Chantier
Émissions nettes de GES évitées par les clients * (milliers de t éq. CO ₂)	536	1
Taux de couverture du réseau (bus et métro) – pointe du matin (% de Montréalais à moins de 500 m)	98,9	1
Nombre d'heures travaillées au salaire minimum pour se procurer un titre de transport mensuel	7,5	2
— Classement parmi huit grandes villes canadiennes en termes d'accessibilité tarifaire **	1	2
Lignes de bus accessibles aux personnes en fauteuil roulant (%)	75	2
Emplois soutenus par les acquisitions (nb)	3 308	4
Acquisition de biens et services (M\$)	595	4
Coût d'exploitation moyen par déplacement (bus et métro) (\$)	2,41	4
— Moyenne des sociétés de transport canadiennes (\$)	3,31	4
Consommation totale d'énergie par passager-km (MJ)	1,1	5
Consommation totale d'énergie par place-km (MJ)	0,3	5
Émissions directes totales de GES (t éq. CO ₂)	163 979	6
Émissions de GES des bus par passager-km (g éq. CO ₂)	215,8	6
Émissions de GES des bus par place-km (g éq. CO ₂)	35	6
Émissions de NOx des bus par passager-km (g)	1,18	6
Émissions de NOx des bus par place-km (g)	0,19	6
Émissions de particules totales (PM totaux) des bus par passager-km (g)	0,04	6
Émissions de particules totales (PM totaux) des bus par place-km (g)	0,006	6
Pourcentage des contrats*** en cours dans l'année adjugés avec une marge préférentielle liée au développement durable	0	7
Pourcentage de la valeur des contrats*** en cours dans l'année adjugés avec une marge préférentielle liée au développement durable	0	7

* Basé sur un déplacement typique selon l'enquête Origine-Destination 2008, le nombre de déplacements dans l'année, le taux d'émission moyen d'une voiture, et les émissions réelles de la STM

** Source: www.stm.info

*** Des biens non en inventaire de 50 k\$ et plus, des biens en inventaire de 100 k\$ et plus et des services de 25 k\$ et plus.

ANNEXE A CONCORDANCE DE LA DÉMARCHE DE LA STM AVEC LA MÉTHODE BNQ 21000

La STM coordonne le Comité de développement durable de l'Association du transport urbain du Québec. À ce titre, elle a incité l'ATUQ à se doter d'un programme de développement durable et de responsabilité sociale structuré et d'une déclaration de principes.

Ensemble, les membres de l'ATUQ ont choisi d'aligner leur démarche sur la récente Norme BNQ 21000 pour la gestion du développement durable en entreprise. Cette norme est accompagnée d'une méthodologie d'application, la Méthode BNQ 21000, qui inclut des outils de gestion, une démarche en sept étapes et un cadre de gouvernance. La norme et sa méthode constituent l'Approche BNQ 21000.

Comme la STM s'est engagée dans une démarche de développement durable bien avant l'adoption de cette norme, il convient maintenant de faire la démonstration que l'approche de la STM est cohérente avec les lignes directrices de la Norme et s'inscrit dans la même logique que la Méthode BNQ 21000.

Dans le cadre de son contrat d'accompagnement des membres de l'ATUQ, la firme Optim Ressources a analysé la concordance entre les différents éléments de la Méthode BNQ 21000 et ceux de la démarche de la STM. La figure suivante illustre les résultats de cette analyse.

ANNEXE A CONCORDANCE DE LA DÉMARCHE DE LA STM AVEC LA MÉTHODE BNQ 21000

- 1 PARTAGER VOTRE VISION**
 Comité DD mis en place en 2008
 Partage d'une vision
 Identification des parties prenantes
 Le DD est une priorité du plan stratégique de l'entreprise depuis 2007
- 2 CONSULTER VOS PARTIES PRENANTES**
 Démarche de consultation des parties prenantes externes en 2009 sur la démarche, le plan d'action et le 1^{er} rapport DD et en 2013 sur le 2^e plan DD
 Consultation interne auprès des dirigeants, gestionnaires et employés (2008 et 2011-2013)
 Consultations ciblées des employés sur des programmes précis (réduction consommation de papier, programme de GMR,...)
 Sondage des employés sur leur niveau de connaissances DD (2012)
 Consultation / implication des employés lors de la mise en place d'un SGE (à venir)
- 3 CONSTATER VOTRE SITUATION PRÉSENTE**
 Bilan effectué annuellement pour le rapport DD
 Diagnostic des résultats du 1^{er} plan DD, enrichi avec les attentes exprimées par les parties prenantes
 Prise en considération des références reconnues sur les meilleures pratiques DD (GRI, ISO, BNQ, Loi et stratégie gouvernementale de DD 2008-2013, ...)
 Travaux conjoints avec les partenaires des organisations dont la STM est membre (UITP, APTA, ACTU, ATUQ,...)
- 4 IDENTIFIER VOS ENJEUX**
 Identification d'enjeux DD propres à la STM
- 5 CHOISIR VOS PRIORITÉS**
 Plan DD 2007-2011
 — 3 axes
 — 12 orientations
 Plan DD 2020
 — 2 axes
 — 10 chantiers répondant aux enjeux
- 6 COMMUNIQUER VOS ENGAGEMENTS**
 Responsabilité du DD impartie à la Planification stratégique (2008)
 Politique corporative DD (en 2010)
 Signature de la charte de DD de l'UITP (2010)
 Articles de sensibilisation au DD dans les publications sectorielles de la STM (2012)
 Programme de sensibilisation aux employés (dès 2012)
 Plan de communication du Plan DD 2020
- 7 AGIR PROGRESSIVEMENT**
 Rapports annuels de DD, conformes à la GRI (depuis 2008) – version intégrale, faits saillants et tableau des indicateurs
 Bilan environnemental annuel jusqu'à 2011
 Déclinaison du plan DD 2020 en plans d'action opérationnels (utilisation de l'information obtenue dans les consultations des PP) (à venir)
 Intégration du suivi du Plan DD au suivi du Plan stratégique



outil adapté par la STM

ANNEXE B BILAN DES 55 ACTIONS DU PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2007-2011

AXE 1 MOBILITÉ DURABLE

1 Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie	Augmenter l'offre de service afin d'accroître l'achalandage	↗
	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 Plan d'amélioration du service de transport en commun	↗
	Mettre en place un système d'information à la clientèle du réseau autobus en temps réel et accessible en tout temps	↗
	Raffiner l'évaluation des émissions évitées de GES sur l'Île de Montréal	↗
2 Appliquer des mesures d'accessibilité universelle	Se doter d'une politique et d'une vision intégrée de l'accessibilité universelle	✊
	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	Valoriser les retombées économiques locales en conformité avec les lois, règlements et ententes	↘
	Maintenir d'excellentes cotes de crédit	→
	Mesurer les retombées économiques	→
4 Influencer le développement urbain pour mieux y intégrer le transport collectif	Implanter des mesures préférentielles pour bus	↗
	Participer à la réalisation du Plan de transport de Montréal	→
	Diffuser le Guide d'aménagement	✊
	Poursuivre le Plan de développement des réseaux	↗
	Développer davantage nos interventions dans ce domaine, notamment auprès des promoteurs immobiliers	↗

→ maintien

↗ amélioration

↘ recul

↗ en démarrage

✊ complété

ANNEXE B BILAN DES 55 ACTIONS DU PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2007-2011

AXE 2 GESTION DURABLE

5 Gérer les impacts sur l'environnement	Réaliser le Plan de protection de l'environnement	↗
	Respecter les lois et les règlements environnementaux	→
	Améliorer notre système de gestion environnementale	↗
	Établir et maintenir un processus de veille juridique systématique et dynamique	↗
6 Améliorer l'efficacité énergétique des actifs	Assurer une veille technologique et réaliser des projets de démonstration	↗
	Adopter des mesures pour réduire la consommation de carburant et les émissions de GES des véhicules	↗
	Améliorer l'efficacité énergétique	↗
	Intégrer une série de critères de conception liés au DD dans les appels d'offres pour la rénovation ou la construction de nouveaux bâtiments	↗
7 S'approvisionner de façon responsable	Améliorer la performance environnementale des bus grâce aux nouvelles technologies	↗
	Intégrer des critères de développement durable dans certains appels d'offres	↗
	Établir des partenariats avec d'autres grands donneurs d'ordres	↗
	Développer et mettre en œuvre des pratiques d'approvisionnement responsable	↗
8 Planifier, concevoir et réaliser les projets en tenant compte de leurs impacts sur l'environnement, la société et l'économie	Se doter d'une politique d'approvisionnement responsable	↗
	Atténuer les impacts négatifs des projets sur l'environnement et la société	↗
	Développer les critères de développement durable appropriés pour chaque étape décisionnelle du processus de gestion du portefeuille de projets	✊
9 Viser à ce que la STM soit reconnue comme un employeur de choix, tant par son personnel que par les chercheurs d'emploi	Systematiser l'évaluation de projet sur le plan du développement durable	↘
	Promouvoir la STM comme employeur de choix	↗
	Mobiliser les employés	↗
	Augmenter la représentativité des groupes cibles et promouvoir la gestion de 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	→	

- maintien
- ↗ amélioration
- ↘ recul
- ↗ en démarrage
- ✊ complété

ANNEXE B BILAN DES 55 ACTIONS DU PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2007-2011

AXE 3 PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

10 Sensibiliser le personnel au développement durable	Soutenir les initiatives du personnel	↗
	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	Positionner l'entreprise sous le thème Mieux respirer	↗
	Entretenir un dialogue avec les parties prenantes	↗
	Contribuer à une prise de conscience collective de l'impact du transport collectif sur l'environnement	↗
12 Agir en partenariat pour démontrer la contribution environnementale, sociale et économique du transport collectif et créer des alliances stratégiques	Maintenir des relations étroites avec nos pairs	→
	Assurer la concertation avec 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	→	

→ maintien

↗ amélioration

↘ recul

↗ en démarrage

✊ complété



22B

12B

DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

DISPONIBLES SUR STM.INFO

Plan stratégique 2020

Rapports de développement durable

Plan de développement d'accessibilité universelle 2012-2015

AUTRES PUBLICATIONS À CONSULTER

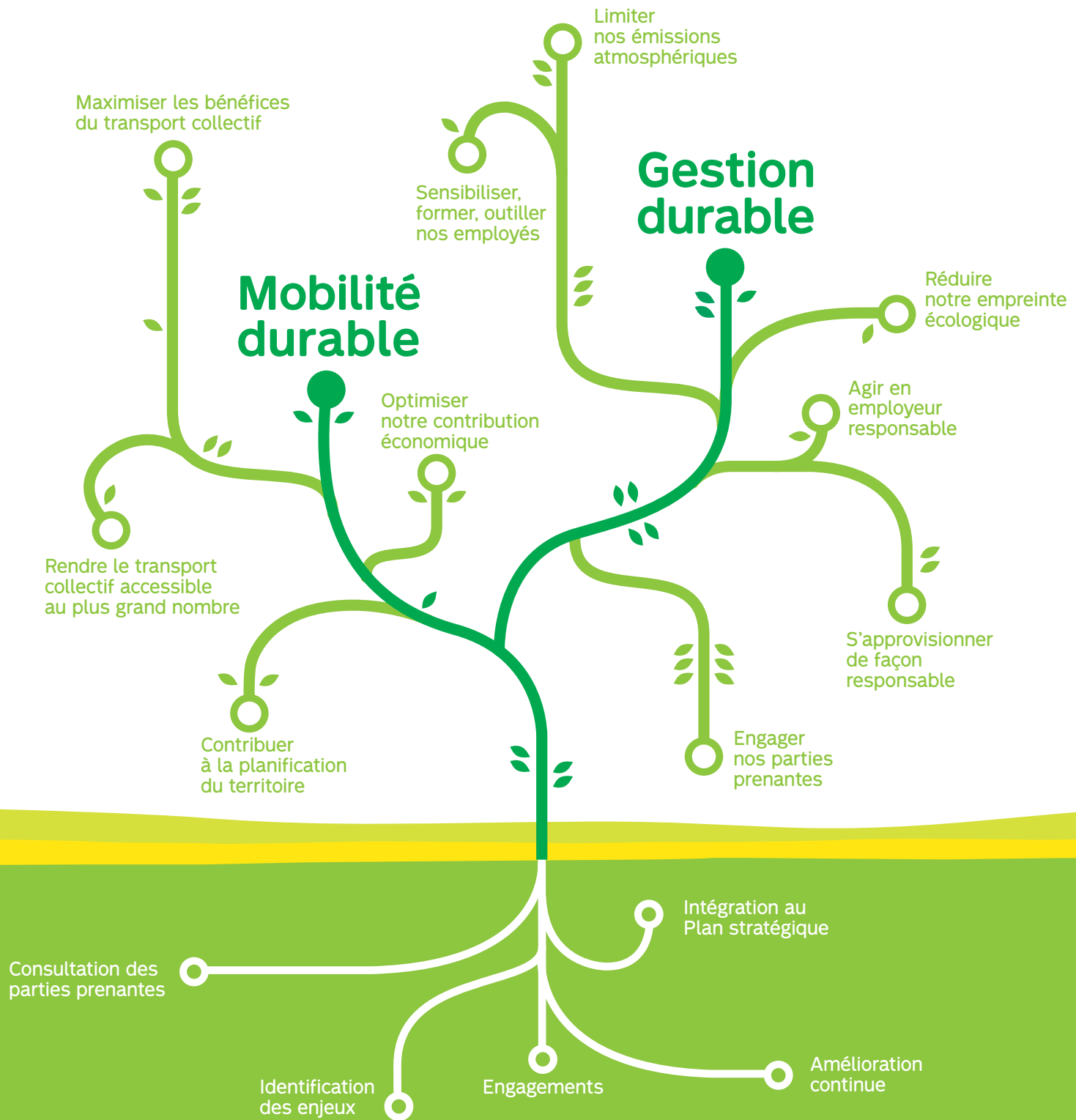
Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal, Ville de Montréal

Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, Ville de Montréal

Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal

« Sustainability Commitment » de l'American Public Transportation Association

Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics



Publié en mai 2013 par la Société de transport de Montréal

Division Développement durable,
Direction principale Planification stratégique
800, rue de La Gauchetière Ouest, bureau 9080
Montréal (Québec) H5A 1J6

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

La version intégrale du Plan de développement durable 2020 ainsi que le document synthèse ont été imprimés en quantités limitées avec des encres végétales sur papier 100 % recyclé produit au Québec. Pour obtenir une copie imprimée, contacter dd@stm.info en précisant le document désiré.

Ce document est disponible à l'adresse
www.stm.info/en-bref/dd.htm

This plan is also available in English at
www.stm.info/English/en-bref/a-dd.htm

Commentaires ou suggestions
dd@stm.info