VOL 24 NO 21 3 DÉCEMBRE 2014

en commun

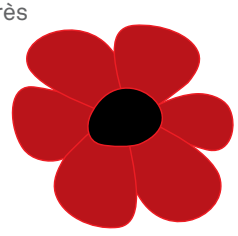
JOUR DU SOUVENIR

Serge Ménard est mécanicien au CT Anjou. À la STM depuis 18 ans, il a auparavant été membre des Forces armées canadiennes pendant 6 ans. Après avoir travaillé sur des bases canadiennes dont celle de Valcartier, il a participé à une mission de paix en ex-Yougoslavie pendant 10 mois.

« On s'est fait tirer dessus, prendre en otage. Il fallait savoir contrôler sa nervosité. C'était un travail d'équipe, se rappelle-t-il avec émotion. Dans les Forces, si t'es dans le pétrin, il y aura toujours quelqu'un pour t'aider à te sortir de là où tu es. »

L'an passé, Serge a vu, sur les médias sociaux, des images de sociétés de transport canadiennes soulignant le jour du Souvenir avec un message affiché sur les girouettes des bus. « Je trouvais dommage que Montréal ne soit pas impliquée dans un tel mouvement, raconte-t-il. J'ai lancé l'idée d'un message "Jour du Souvenir" à mon contremaître, Stéphane Proulx. Il a porté cette idée à qui de droit dans l'entreprise pour me confirmer plus tard qu'elle avait été retenue. » Les démarches ont donc été entreprises pour diffuser le message ce 11 novembre. Les chauffeurs ont bien répondu.

« Ce jour-là, j'ai été invité à participer à une cérémonie à la base de Longue-Pointe, continue Serge. Sur mon chemin, j'ai aperçu des bus qui affichaient le message. Sachant que je travaillais à la STM, des anciens combattants m'ont dit l'avoir vu eux aussi. Ils étaient touchés qu'on ait pris cette initiative. Je leur ai dit que je transmettrais leurs remerciements pour ce geste posé à leur égard. J'en suis fier et très reconnaissant. »



« Je suis certain qu'en programmant le message public sur leur girouette, les chauffeurs ont eu une bonne pensée pour nous, ne serait-ce qu'un instant. Juste ça, ça vaut beaucoup. »

STINSON S'ILLUSTRE À NOUVEAU

Le Centre de transport Stinson, ainsi que l'équipe à qui l'on doit sa conception et sa construction, se sont une fois de plus distingués en remportant d'autres prix et mentions au cours des dernières semaines.

ICCA

Parmi les neuf grands prix remis par l'Institut canadien de la construction en acier (ICCA) cette année, trois ont été remportés par le projet Stinson. « Le centre Legendre avait gagné à l'époque dans la catégorie bâtiment vert, se souvient Jocelyn Leblanc, directeur de projets – infrastructures RDA. Cette fois, le Centre Stinson s'est particulièrement démarqué. Il a raflé les prix dans toutes les catégories où il était inscrit : bâtiments verts, projets industriels et jeunes architectes. »

CONTECH

Le Centre Stinson a également obtenu une importante mention décernée par Contech, une entreprise de formation et d'organisation d'expositions dans le domaine de la construction. Cette fois, c'est dans la catégorie Innovation en développement durable que le centre de transport s'est distingué.

L'ACTU DÉCERNE UN PRIX À JOCELYN LEBLANC

Jocelyn Leblanc, directeur de projets notamment lors de la réfection du CT Legendre et de la construction de Stinson, a remporté le prix de Leadership des individus dans la catégorie Prix du service distingué remis par l'ACTU lors du congrès d'automne. Il se dit privilégié d'avoir obtenu ce prix et tient à remercier la STM et toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à son obtention.

Jocelyn Leblanc (à gauche) en compagnie de Daniel Bergeron, président du conseil de l'ACTU.

RÉSEAU MOBILE DANS LE MÉTRO

Un réseau mobile est en service sur un tronçon de la ligne verte. La portion comprise entre les stations Saint-Laurent et Guy-Concordia est dorénavant dotée des technologies mobiles de pointe 3G, 4G et 4G LTE.

C'est donc dire que dans ces stations et dans les tunnels qui les raccordent, tous les abonnés de Bell, Rogers, TELUS et Vidéotron peuvent naviguer sur le Web, visionner des vidéos, écouter des pièces musicales en direct, effectuer et recevoir des appels et plus encore. Qui plus est, ils pourront recevoir les informations que nous leur destinons lorsque la situation l'exige alors qu'ils voyagent dans le métro. C'est l'appareil utilisé qui déterminera la vitesse de navigation, selon sa configuration. Par exemple, un iPhone 5s fonctionnera sur le réseau 4G LTE, alors qu'un Samsung Galaxy Ace II x fonctionnera sur le réseau 4G.

Le déploiement du réseau est divisé en phases qui devraient être complétées dans cinq à sept ans, et ce, grâce à un investissement de 50 millions $ assumé à parts égales par les fournisseurs de télécommunications Bell, Rogers, TELUS et Vidéotron. Au cours des deux prochaines années, les fournisseurs poursuivront le déploiement du réseau dans les stations les plus achalandées des lignes verte et orange, notamment entre Beaudry et Guy-Concordia pour la ligne verte et entre Mont-Royal et Namur pour la ligne orange.

PAS JUSTE DES FILS À RACCORDER

Bien au-delà des fils, il y a plusieurs technologies à optimiser pour déployer un réseau de communication sans fil dans le métro. Une planification rigoureuse et nécessaire. Pensons à la complexité du projet sur le plan de la conception et de l'installation de l'infrastructure dans un environnement qui n'a pas été conçu pour ce type d'utilisation. Et c'est sans compter que cette installation doit se faire en parallèle avec d'autres interventions d'entretien et de réparation. Les équipes disposent de seulement quatre heures pour travailler la nuit dans les tunnels, lorsque le métro n'y circule pas. Ce sont là autant de raisons pour lesquelles ce projet s'échelonne sur une période de cinq à sept ans.

WI-FI OR NOT WI-FI, LÀ EST LA QUESTION!

Aucun échéancier n'est prévu pour offrir le Wi-fi dans le métro. Pour assurer le meilleur service possible, le déploiement du réseau mobile était la priorité puisqu'il donne non seulement accès à Internet, mais également aux services voix (appels, messages textes, messagerie vocale, etc.).

TOUT UN TRAVAIL DERRIÈRE LE BUDGET 2015

Malgré que le budget 2015 de la STM ait été rendu public il y a quelques jours à peine, il y a déjà plusieurs mois que tous les secteurs de l'entreprise y travaillent. « Le budget ne se fait pas qu'aux Finances, en circuit fermé, confirme **Luc Tremblay, directeur exécutif Finances et contrôle**. Lorsque nous avons commencé la démarche, au mois de mai, l'écart entre les dépenses et les revenus était considérable… Nous avons demandé à toutes les directions d'examiner leurs activités et de voir où il était possible de réaliser des économies. L'effort de tous a permis de rationaliser les dépenses de 56 M$. Les gens ont pris la situation très au sérieux et ils ont collaboré de façon exemplaire », poursuit-il.

LA VILLE DE MONTRÉAL BONIFIE SA CONTRIBUTION

À cet effort de rationalisation s'ajoute une augmentation de 25 M$ de la contribution de la Ville de Montréal. « Une excellente nouvelle, commente Luc Tremblay. Ces deux éléments combinés nous permettent d'ajouter du service pour les clients en 2015 : on parle de 350 000 km de plus au réseau des bus et de 400 000 km au métro. Dans le contexte actuel, c'est un exploit! Parfois, on pense qu'à la STM, on est protégés, qu'on est en quelque sorte "à côté" de l'économie. La réalité, c'est que nos deux principaux bailleurs de fonds, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, sont aux prises aves des difficultés financières. L'augmentation de la contribution de la Ville n'est donc pas banale. »

PRÉVISIONS À PLUS LONG TERME : CIEL VARIABLE ET PLUTÔT VENTEUX

« Nous avons deux gros nuages qui bouchent l'horizon en ce moment : le poids de la dette et le gel de la subvention du Transport adapté alors que la quantité de déplacements augmente.

« En ce qui concerne la dette, il faut se rappeler que nous accumulons un déficit d'investissement dans nos infrastructures de 3,9 milliards $. Certains travaux ou projets, comme la réfection majeure de la station Berri-UQAM ou l'achat des nouvelles voitures de métro, ne pouvaient plus attendre et nous avons engagé des sommes pour les réaliser. Cette situation occasionne une pression importante sur nos finances.

« Pour ce qui est du Transport adapté, la contribution gouvernementale est demeurée stable alors qu'on observe une augmentation du nombre de déplacements de 4 % par année… Ainsi donc, la proportion financée par le gouvernement pour chaque déplacement est passée de 75 % à 57 % en quelques années. Malgré cela, nous avons budgété une augmentation de service pour 2015. Les clients du TA sont particulièrement vulnérables, nous ne voulons pas les laisser tomber. »

Alors, y a-t-il une éclaircie quelque part? « On le dit depuis plusieurs années, pour s'entendre sur de nouvelles sources de financement pour le transport collectif dans la région de Montréal, il faut revoir la gouvernance, c'est-à-dire la façon dont on partage les responsabilités et la prise de décision. Or, il semble qu'il y ait une ferme intention de faire bouger les choses du côté de l'hôtel de ville à ce chapitre. Alors oui, il y a des possibilités d'éclaircies. »

AZUR

DAS MÉTRO

D'autres villes commandent et reçoivent elles aussi de nouveaux trains de métro. Munich, en Allemagne, est l'une d'elles. Lorsqu'on regarde ce nouveau train, on constate qu'AZUR s'inscrit dans les tendances observées dans les nouveaux projets de métro. N'empêche que notre AZUR, comme tous les autres métros du monde, a ses propres particularités.

Inauguré pendant l'été 2014, le nouveau train de la série C2 de la Münchner Verkerhrsgesellschaft (MVG) a été fabriqué par la firme Siemens AG. D'un bleu métallique, la voiture de tête du métro munichois a aussi quelque chose d'AZUR. Est-ce un hasard? « On observe des tendances suivies par plusieurs nouveaux projets de métro de par le monde », explique Daniel Lamoureux, directeur de projet, responsable Intégration technique & Opérationnelle du projet MPM-10. Membre depuis maintenant sept ans du sous-comité Matériel roulant de l'Union internationale des transports publics (UITP), Daniel participe à des échanges concernant la gestion et la maintenance du matériel roulant en souterrains. « Comme le nôtre, le projet de Munich inclut d'autres grandes tendances comme par exemple tout ce qui contribue à une plus grande fluidité des voyageurs : un vestibule près des portes, élimination des obstacles aux entrées/sorties, une plus grande fenestration, une allure aérodynamique et bien d'autres choses. »

AZUR comprendra ce qui se fait de mieux dans d'autres projets de métro. « En faisant un balisage auprès d'autres sociétés de transport, nous nous sommes mis au fait de la fiabilité de plusieurs systèmes. Ce sont autant de considérations qui ont contribué à la conception d'AZUR », continue Daniel.

DES PARTICULARITÉS MONTRÉALO-MONTRÉALAISES

Et nos fameux pneus? Bien sûr, AZUR n'est pas le seul métro roulant sur pneumatiques. D'autres sociétés membres de l'UITP comme Marseille, Paris et Lyon partagent les mêmes expériences que nous en la matière. Côté hiver québécois, par contre, les équivalents sont rares. Bien qu'il évolue au fond de tunnels, notre métro est quand même tributaire de l'hiver. Nos rues s'y couvrent de petites pierres concassées qui se retrouvent coincées dans les semelles de nos clients pour ensuite se retrouver dans nos trains… et potentiellement bloquer l'ouverture de certains modèles de porte. Si les portes du métro de Munich s'ouvrent d'une certaine façon (latérale-louvoyant), il n'en sera pas autant à Montréal pour toutes ces raisons. C'est là une des particularités de notre géographie et de nos coutumes hivernales !

Enfin, notons que les trains du métro de Munich, comme plusieurs d'ailleurs, comptent six voitures alors que les nôtres en ont neuf. La largeur des voitures est de 2,9 m alors que celles d'AZUR est de 2,54 m. Comme nos nouveaux trains, l'intérieur du modèle allemand fait place à l'esthétisme avec ses espaces dégagés et ses contrastes visuels pour aider la clientèle amblyope.

Des dates et des chiffres

Le métro de Munich a été inauguré en 1971, en prévision des Jeux olympiques d'été de 1972. Son réseau de 103,1 km compte six lignes.

Photos : siemens.com

CONSTRUIRE AUTOUR D'AZUR

La STM a prêté la voiture modèle AZUR à l'École nationale de police du Québec (ÉNPQ). Cette dernière construit actuellement, à Nicolet, un nouveau pavillon de formation pour sa clientèle policière et celle du secteur de la sécurité publique. Or, une des premières étapes de la construction a été de déposer la voiture modèle AZUR en plein cœur des toutes nouvelles fondations de l'édifice!

D'une durée de cinq ans, le prêt de la voiture modèle pourrait être prolongé d'autant d'années. L'école utilisera la voiture modèle pour la formation des inspecteurs de la STM, mais elle la mettra également à la disposition de l'ensemble de sa clientèle.

Rappelons que depuis le printemps 2011, l'École nationale de police du Québec travaille conjointement avec la STM pour assurer la formation de nos futurs inspecteurs. Le nouveau pavillon devrait être inauguré à l'été 2015.

LE SAVIEZ-VOUS?

Les élèves de l'ÉNPQ peuvent aussi expérimenter différentes formations à l'intérieur d'un ancien bus de la STM. Lorsqu'il a atteint sa fin de vie utile, on en a retiré le moteur et il a été remorqué jusqu'à Nicolet.

On voit ici la voiture modèle AZUR alors qu'elle était présentée au public à la station Berri-UQAM.

Les deux parties de la voiture modèle, bien protégées pour le transport, ont été descendues par une grue dans la partie du sous-sol du nouveau pavillon qu'on construit littéralement autour!

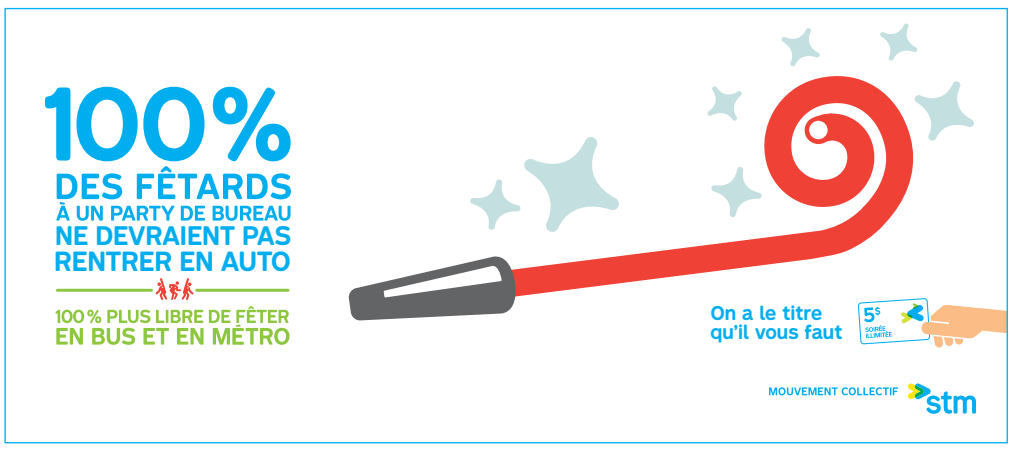
100 % PLUS LIBRE DE FÊTER!

L'an dernier à pareille date, la STM déployait sa campagne « Chauffeurs désignés », qui invitait les gens – et plus particulièrement les 18 à 54 ans – à utiliser le transport collectif lors de leurs soirées arrosées des fêtes. Forts du succès obtenu en 2013, et confiants que nos messages encouragent les fêtards à prendre des décisions responsables, nous récidivons encore cette année, et ce, jusqu'en janvier.

Notre campagne, colorée et humoristique, rappelle l'importance de laisser sa voiture à la maison lorsque l'on planifie ses sorties des fêtes. La STM en profite également pour proposer aux clients des titres de transport qui répondent à leurs besoins ainsi qu'une panoplie de conseils pratiques, disponibles sur le site stm.info (titres tarifaires, applications mobiles, Opération Nez rouge, etc.); autant d'astuces pour des soirées festives sans tracas. La campagne est déployée jusqu'au 4 janvier sur tous les médias du réseau STM, sur le web ainsi que par l'entremise des gratuités médias de Québecor.

Et toujours dans le cadre de la campagne, les entreprises membres du programme OPUS & Cie ont été invitées à participer au concours Bus en fête, également de retour cette année. Quelque 170 compagnies montréalaises avaient ainsi la chance de gagner un service de bus pour déplacer leurs employés le soir de leur party, ainsi que plusieurs titres de passage à leur distribuer!

Voici un aperçu de l'affichage conçu pour la campagne par l'équipe de des Communications clients :



PROCHAIN ARRÊT SHERBROOKE / JEANNE-MANCE

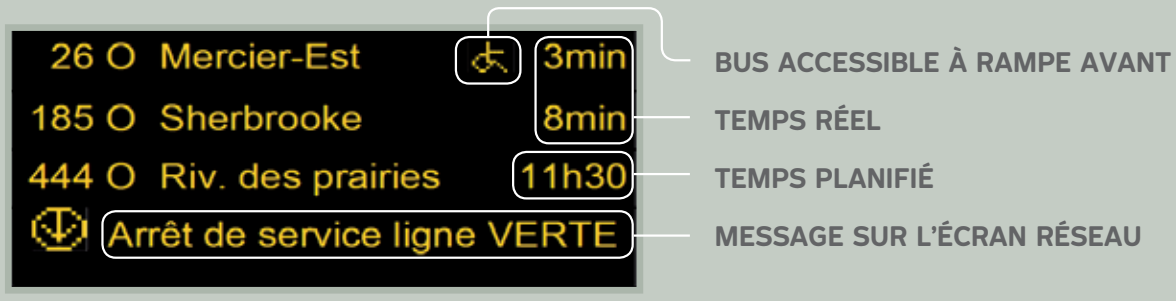
Si vous avez déjà voyagé à bord du bus 467 sur Saint-Michel, vous avez probablement entendu les annonces sonores qui sont diffusées à l'approche des arrêts. Avec l'arrivée d'iBUS, ce ne sera plus une exception! Chaque bus sera équipé d'un afficheur clientèle et d'un système de sonorisation qui permettront la diffusion en temps réel de ces informations, en plus d'autres messages pertinents, tels que les perturbations de service, les déviations de parcours et les emplacements des arrêts accessibles.

L'afficheur s'adaptera d'ailleurs à la luminosité à bord du véhicule. Quoi de mieux lorsque les vitres sont embuées ou qu'il fait sombre à l'extérieur? Le niveau des messages sonores, quant à lui, s'ajustera en fonction de l'intensité et de la répartition des bruits ambiants dans le bus.

LES CLIENTS BIEN ACCOMPAGNÉS GRÂCE AUX BIC

En se référant à l'une ou l'autre des 90 bornes d'information clientèle (BIC) installées aux arrêts et aux stations de métro les plus achalandés, les clients pourront connaître l'heure de passage des prochains bus en temps réel, via des afficheurs de type DEL. L'information y sera indiquée en heures de passage ou encore, lorsque les données sur l'emplacement du véhicule le permettront, en minutes d'attente restantes. On pourra aussi y lire d'autres messages pertinents, comme l'arrivée de bus munis d'une rampe d'accès, par exemple.

Cette information en temps réel sera également disponible sur différents outils : l'application mobile, le site web, le site mobile, le système de réponse vocale interactive (RVI) ou les SMS. Précisons que le déploiement de l'ensemble de l'information en temps réel destinée aux clients se fera de façon graduelle. Celle-ci sera disponible uniquement quand elle sera testée et fiable.



Afficheur des BIC

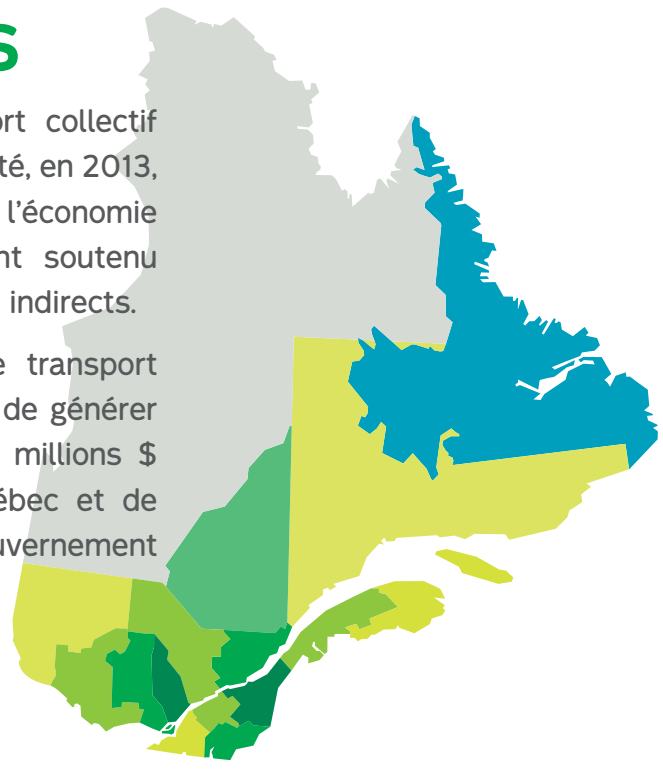
Pour déterminer les lieux d'installation des BIC, deux critères de sélection ont été utilisés : le nombre de clients quotidiens et l'attente totale par arrêt. Ainsi, on retrouvera sur le réseau 26 bornes à la rue et 64 dans les édicules de 43 stations. Pour connaître les emplacements prévus, consultez la carte Emplacements des BIC dans la section iBUS de la zone Grands projets, sur l'intranet.

Afficheur à bord des bus

BIENFAITS ÉCONOMIQUES

Les neuf sociétés de transport collectif que compte le Québec ont injecté, en 2013, plus de 2,5 milliards $ dans l'économie du Québec. Ces dépenses ont soutenu 16 831 emplois directs et 4 140 indirects.

Les activités des sociétés de transport collectif ont également permis de générer des recettes fiscales de 366,1 millions $ pour le gouvernement du Québec et de 129,5 millions $ pour le gouvernement fédéral.



À PIED OU EN VOITURE?

Alors qu'un nombre croissant de villes américaines limitent la circulation automobile, un phénomène inverse est paradoxalement observé en France.

La majorité des agglomérations françaises sont aujourd'hui engagées dans la réduction du trafic automobile et pourtant, dans un nombre grandissant de communes, les mesures pour exclure ou limiter la voiture en ville sont de moins en moins d'actualité. Constatant une perte d'attractivité de leurs centre-villes, certains élus parient sur les automobilistes pour redynamiser le commerce local.

Aux États-Unis à l'inverse, la ville de Los Angeles a longtemps été pensée autour de l'auto, mais devient de plus en plus favorable aux cyclistes et aux piétons. Aujourd'hui elle est même classée 28e sur 50 parmi les meilleures villes pour faire du vélo!

Consultez l'article complet à l'adresse **mobilite-durable.org**

PATINER JUSQU'AU CIEL

Patiner au Village d'hiver du Parc olympique peut vous mener loin. Tous les week-ends du 6 décembre au 8 mars, de 10 h à 18 h, présentez un titre de transport valide de la STM (carte Opus, carte hebdomadaire billet unique, etc.) au kiosque Exalto de la patinoire du Village d'hiver et obtenez une entrée gratuite à La Tour de Montréal. À 165 mètres et un angle de 45 degrés, vous vivrez une expérience peu banale.

Nouveauté à souligner : sur présentation du coupon de gratuité à la billetterie de La Tour, le bénéficiaire pourra obtenir un 50 % de rabais sur un billet d'entrée à La Tour pour un accompagnateur.

Pour le patinage, le site est magnifique. Avec le stade et un immense sapin de Noël illuminé qui le surplombent, Montréal sera encore mieux que le Rockefeller Center à New York!

La patinoire est réfrigérée. C'est donc dire que la glace sera belle en tout temps, même en périodes de redoux.

FAITES-VOUS TOUTE UNE JOURNÉE!

Près de la station Pie-IX, on trouve aussi l'Espace pour la Vie avec le Biodôme, l'Insectarium, le Planétarium et le Jardin botanique. D'ailleurs, ce dernier se fait gourmand pour Noël. Saviez-vous que les plantes sont à l'origine de la saveur des bonbons et que, sans elles, nous serions privés de ces plaisirs sucrés? Venez découvrir les plantes à bonbons au cœur d'une exposition absolument délicieuse : spirales horticoles, suçons géants ou gâteries végétales, bien des surprises vous attendent autour de l'arbre de Noël géant en poinsettias!

Pour une belle sortie hivernale, prenez la direction de la station Pie-IX!

DES JEUX ET DE L'AMOUR AU MUSÉE MCCORD

Profitez du temps grisounet pour visiter le musée McCord et bénéficiez d'un rabais de 50 % sur présentation de votre carte OPUS.

Tout d'abord, l'exposition ***L'île aux jouets*** offre aux enfants de 3 à 9 ans la chance de partir à l'aventure, à la recherche de singes naufragés qui se sont réfugiés sur une île, là où s'amassent les jouets égarés. Un bateau fait naufrage. Les enfants partent à la recherche des membres d'équipage échoués sur l'île pleine de jouets. Ils devront traverser la forêt des fées remplies de personnages surprenants et un jardin occupé par un géant.

Vous vous sentez romantique ou vous pensez vous marier en 2015? Allez contempler les 30 magnifiques robes de mariées et les nombreux accessoires du dix-neuvième et du vingtième siècle que compte l'exposition ***L'amour sous toutes ses coutures***. On y raconte les péripéties d'une relation amoureuse au fil de 63 expressions populaires françaises et anglaises, qui attirent l'attention sur un vêtement ou un détail du vêtement. Soie, satin ou organza, ornementations de perles ou incrustations de dentelle, rien n'était trop beau pour parer la mariée!

À NOËL, GÂTEZ VOS PROCHES SANS VIDER VOS POCHES

Vous avez commencé votre magasinage de Noël en ligne? Ne le terminez pas avant d'aller voir la zone privilèges sur le site **lesbusboys.com** et les offres de la **boutique.voir.ca**.

Le site lesbusboys.com vous offre des rabais exclusifs pour les employés et retraités de la STM : conditionnement physique, ameublement, sorties, coiffure, restos, bijoux... De tout pour tous!

La Boutique Voir, quant à elle, est un site d'achat qui offre à ses membres une bonification sur tous les achats effectués, et ce, en tout temps. À titre d'employé ou de retraité de la STM, vous obtiendrez 40 % de bonification. Un investissement de 100 $ vous permettra donc de dépenser 140 $. Là encore, il y en a pour tous les goûts! L'inscription se fait à cette adresse : boutique.voir.ca/employestm/

LE BYE-BYE DE...

SYLVIE LAPOINTE-SIMARD, OPÉRATEURE

Tour à tour chauffeure, changeure et opérateure, on peut dire que Sylvie Lapointe-Simard s'est promenée beaucoup dans les réseaux de surface et souterrain de la STM! « J'ai sillonné Montréal pendant 22 ans et demi, confirme-t-elle. Ce que j'ai le plus aimé, c'est le métier d'opérateur. D'une part, j'appréciais le calme qui règne dans les tunnels et d'autre part, l'ambiance était vraiment incroyable avec mes collègues opérateurs ainsi que les chefs d'opérations, d'incidents, de terminus, etc. Après toutes ces heures passées dans le silence de la loge, on avait vraiment du plaisir à se retrouver dans les salles de repos. Les gens du métro, c'était comme une famille pour moi. »

Et quels sont les projets de Sylvie pour la retraite?

« Premièrement, je dois dire que c'est extraordinaire d'avoir du temps pour soi! En ce moment, je savoure chaque journée, je me pense en vacances. Aussi, je n'ai pas de projets grandioses. Je planifie faire de la raquette et du ski cet hiver, m'occuper de mes deux bébés chiens. Peut-être quelques voyages l'année prochaine. »

La belle vie quoi! Bonne retraite, Sylvie!

IN MEMORIAM

Nous présentons nos plus sincères condoléances aux parents et amis touchés par le décès des employés et des retraités de la STM.

Au 31 octobre 2014

Employés décédés

FELLAHI, Laurent, chauffeur (41838), 46 ans

Retraités décédés

ABEL, Michel, agent de formation (8980), 59 ans
AVERY, John Scott, dessinateur (11411), 82 ans
BERNEZ, Maurice, réparateur de carrosserie (14768), 79 ans
DUFOUR, Réal, préposé à l'entretien (17210), 71 ans
IMBEAULT, Joseph, cantonnier (448), 76 ans
LANGLAIS, Rolland, contremaître (10231), 87 ans
LECOURT, Jean, gareur (5602), 81 ans
PERREAULT, Jacques, commis divisionnaire (10751), 81 ans
PERREAULT, Robert, chauffeur (4965), 90 ans
PLOUFFE, Charles Armand, analyste (10795), 95 ans
SAVOIE, Joseph, chauffeur (22762), 67 ans
TREMBLAY, Gilles, directeur (4647), 75 ans
URBAIN, Gaston Alphe, chauffeur (5894), 79 ans

NOUVEAUX RETRAITÉS

Une heureuse et sereine retraite à tous ceux et celles qui ont œuvré à la STM.

Au 31 octobre 2014

BABIN, Suzanne, changeure
BLONDIN, Gilles, chauffeur
CHERKAOUI, Ghazouani, coordonnateur
COUTURE, France, changeure
DESORMEAUX, Rolland, réparateur comp. méc.
DUBÉ, Micheline, directrice d'études
DUPLESSIS, René, chauffeur
GINGRAS, Robert, chauffeur
GOULET, Gilles, chauffeur
HEURTAUX, Jean-Jacques, opérateur
LAPOINTE-SIMARD, Sylvie, opérateur
L'ARCHEVÊQUE, Mireille, secrétaire
LAUZON, Raymond, machiniste
MORINVILLE, Denis, analyste soutien technique
PATENAUDE, Benoit-Pierre, analyste soutien technique
ST-PIERRE, André, magasinier
TALBOT, René, électromécanicien

en commun
VOL 24 NO 21

Le 3 décembre 2014

Bulletin interne d'information de la STM

Rédacteur en chef
Félix Locas (514 280-6187)
encommun@stm.info

Collaborateurs
Valérie Boisvert
Benoît Clairoux
Louis-Étienne Doré
Marie Legault
Magalie Paré
Alain Petit

Conception graphique
Lilia Mena

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

En Commun *est réalisé par la direction Communications et service à la clientèle. Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et dans le seul but d'alléger le texte.*