VOL 24 NO 3 19 FÉVRIER 2014

en commun

ESPRIT SPORTIF!

Junior Padulo s'adresse à Oscar Rivas (hors photo), qui vient de mettre le poids lourd Shawn Cox au tapis lors du gala Pascal-Bute. Toutes les photos sur **themainfight.com**.

Junior Padulo est chauffeur à la STM. Depuis quelques années, son horaire lui permet de s'adonner à sa grande passion : les soirs et les fins de semaine, il monte sur le ring pour arbitrer des combats de boxe. L'œil vif et l'intonation franche, il mise sur son expérience et son instinct pour assurer la sécurité des boxeurs qui s'affrontent sous sa tutelle et pour faire respecter les règles strictes de cette célèbre discipline sportive.

Fils d'un boxeur de talent ayant remporté plusieurs « Golden Gloves » dans les années 50, Junior Padulo a arbitré plus de 3 000 combats depuis le début de sa carrière en 1999, dont près de 650 lors de la saison 2012-2013 seulement.

Ayant accédé au niveau d'arbitre professionnel en mai dernier, il est monté sur le ring lors du gala Pascal-Bute, il y a un mois, pour arbitrer le combat opposant deux poids lourds. « Oscar Rivas, qui a remporté le combat, était un gars de 270 livres », se souvient Albert.

« Mon travail en tant qu'arbitre, c'est beaucoup de protéger les boxeurs, explique-t-il. J'ai la vie de deux hommes entre les mains. Aussitôt que je vois un coup illégal ou qu'une faute est commise, je dois le signaler. Je dois être plus vite que les boxeurs et savoir où tirer la ligne. Le langage corporel des gars et le contact visuel que j'établis avec eux sont primordiaux. »

Junior est l'un des six arbitres professionnels au Québec; cette position privilégiée lui donne une vue d'ensemble du sport. « Il y a 15 ans, on comptait environ 1 000 boxeurs québécois. Aujourd'hui, ils sont environ 4 000. Je suis fier de voir autant de talent nous représenter aux championnats canadiens et aux Jeux olympiques. »

D'ici un an, Junior sera appelé à signer un contrat avec une organisation mondiale de boxe; une autre étape importante de l'atteinte de ses objectifs. « Quand le célèbre présentateur américain Michael Buffer annoncera mon nom au micro, j'aurai vraiment atteint le rêve ultime »... *LET'S GET READY TO RUMBLE!*

LE DERNIER DROIT POUR LES APS1

Parmi les nombreux modèles de véhicules dont est composé le parc de bus de la STM, l'un d'eux est connu sous le nom d'APS1. L'acronyme, qui désigne la première génération de bus à plancher surbaissé acquis par l'entreprise, passera bientôt à l'histoire.

En effet, les derniers APS1 encore fonctionnels seront graduellement mis au rancart au cours des prochains mois. Certains employés accueilleront d'ailleurs favorablement cette nouvelle, le modèle cédant la place à des véhicules beaucoup plus fiables.

« Il nous reste actuellement 46 bus APS1 en exploitation au CT Mont-Royal, explique Louis-Michel Lanoie, surintendant – Gestion du parc. Ces véhicules atteindront cette année un âge moyen de 16 ans; âge auquel il nous est permis de les remiser. »

« En raison de leur manque de fiabilité et des lourdes charges d'entretien qu'ils représentent, leur remplacement sera fait le plus tôt possible, soit au cours de 2014 », ajoute-t-il.

Tous les APS1 restants ne seront pas remplacés en un seul coup. Ils feront du kilométrage de service jusqu'à atteindre leur première date d'inspection PEP (Programme d'entretien préventif), c'est-à-dire durant la période comprise entre le 7 janvier dernier (date de remisage du bus 17-171) et le 18 juin prochain (date à laquelle les bus 17-027 et 17-028, les tous derniers APS1, seront retirés du service).

« Afin de combler le manque de bus occasionné par le remisage graduel des derniers APS1, nous allons coordonner le transfert de bus APS3 vers le CT Mont-Royal, précise Louis-Michel Lanoie. Ce sera rendu possible grâce à des mouvements de véhicules entre les centres LaSalle, Saint-Denis et Saint-Laurent. Les 46 APS1 ont été remplacés par 30 bus articulés livrés en décembre dernier aux centres Legendre et Stinson. C'est ainsi que se tourne une page d'histoire de la STM! »

DES TESTS POUR AZUR

Le 23 janvier dernier, des employés du bureau de projet MPM-10 et plusieurs de leurs collaborateurs du plateau Youville ont affronté un mercure de – 25°C pour prendre la pose devant l'AZUR. Deux voitures ont été livrées à Youville cette semaine-là pour que des collègues de l'équipe de Mise en service de l'AZUR testent les différentes étapes de réception et d'assemblage de deux voitures avec des employés du consortium Bombardier-Alstom et du plateau. Pour plus de détails, consultez le *Bulletin MPM-10* du 3 février. Une fois les tests passés avec succès, les voitures ont repris la route vers La Pocatière, où elles sont retournées sur la chaîne d'assemblage. Bravo aux équipes concernées! Elles ont franchi un pas de plus vers l'arrivée du prototype.

EÉF MISSION POSSIBLE

Rendre accessible la station Champ-de-Mars aux personnes à mobilité réduite, grâce entre autres à l'installation d'ascenseurs, est un travail colossal qui comporte plusieurs défis. En voici une facette, réalisée peu avant le congé des fêtes… Après neuf mois de fermeture de l'édicule permanent, l'équipe multidisciplinaire coordonnée par l'Entrepreneur Interne de l'Entretien des Équipements Fixes s'est mise à l'œuvre. Le 6 décembre débutait la réinstallation de tous les équipements de perception et des caméras, ainsi que le rebranchement de tous les câbles de la loge qui avaient été retirés pour la reconfiguration de l'édicule.

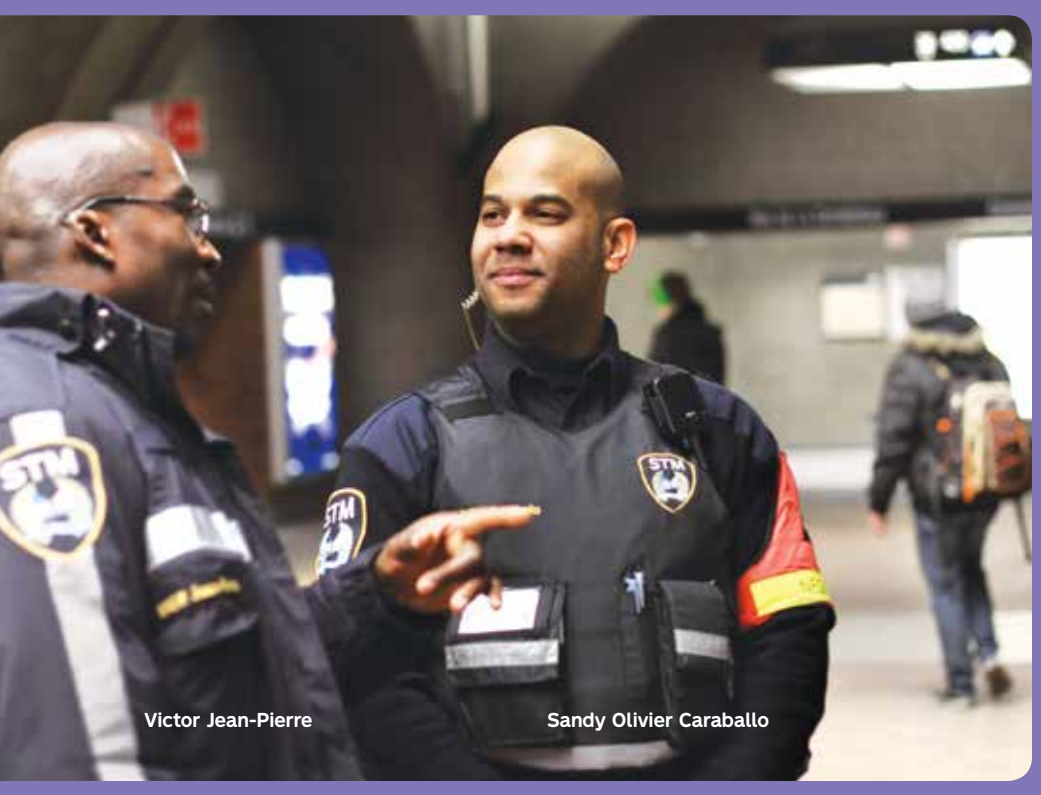
Après cette étape, des essais se sont déroulés pendant une partie de la nuit du 20 décembre. L'objectif était de basculer les systèmes électroniques et informatiques de l'édicule (dont les systèmes intégrés de vente en loge et les distributrices automatiques de titres, notamment) vers la nouvelle loge afin d'être en mesure d'ouvrir le nouvel édicule à la clientèle à 5 h 30. Il n'y avait donc pas de place à l'erreur.

L'équipe a sans doute eu un moment de soulagement car la délicate opération, qui s'est terminée à l'aube du 20 décembre sans affecter le service, s'est avérée un franc succès!

Ci-dessus, une partie de l'équipe d'EÉF ayant contribué au basculement des systèmes de la station Champ-de-Mars.

ITINÉRANCE

UN GESTE DE PLUS AU NOM DE L'ENTRAIDE



Victor Jean-Pierre Sandy Olivier Caraballo

La STM a récemment mis en œuvre un projet pilote visant à répondre à une problématique reliée à la présence de personnes en situation d'itinérance à la fermeture de stations de métro. L'entreprise souhaite ainsi venir en aide à ces hommes et ces femmes en situation d'itinérance pour qui l'hiver représente un défi – sinon un danger – supplémentaire dans leur quotidien. Dans le cadre de ce nouveau partenariat entre la Société de développement social Ville-Marie (SDSVM), le refuge Old Brewery Mission (OBM) et la STM, un service de navette a été mis en place depuis le 23 décembre 2013, tous les soirs, à la fermeture de la station Bonaventure afin de reconduire les personnes qui en ont besoin vers des refuges.

Sur les lieux, en fin de soirée, des inspecteurs du Service de la sûreté et contrôle accompagnent un intervenant social dans une tournée de la station pour inciter les personnes en situation d'itinérance à profiter du service de la navette. Les inspecteurs, en plus d'assurer une présence visible, rassurante et active, sont appelés à assister le changeur pour la fermeture de la station et à intervenir auprès des personnes lorsque la situation l'exige. Selon les circonstances, les inspecteurs peuvent faire appel à différents services, dont Urgence Santé pour une personne malade, UPS-J pour une personne nécessitant une évaluation liée à une problématique en santé mentale ou encore les services policiers si une infraction criminelle a été commise.

« Depuis sa mise en place, plus d'une quarantaine de personnes en situation d'itinérance ont pu bénéficier de ce service, souligne Alain Larivière, surintendant métro – Sûreté et Contrôle. Le projet du pôle de services en itinérance et le projet de la navette démontrent qu'en travaillant ensemble et en misant sur une approche constructive et concertée, on peut arriver à des résultats créatifs qui répondent à de réels besoins sur le terrain ». Après la saison hivernale, une analyse sera effectuée afin de produire une évaluation du projet et des recommandations.

Rappelons que depuis plus d'un an, la STM collabore avec la Société de développement social de Ville-Marie afin de diversifier les outils d'intervention et utiliser des approches plus humaines face aux gens en situation d'itinérance, notamment en travaillant de façon étroite avec des intervenants sociaux dans plusieurs stations du centre-ville et en guidant les personnes dans le besoin vers les pôles de services.

TENDANCES 2013 SATISFACTION CLIENTÈLE

VOICI UN BREF APERÇU DES FAITS SAILLANTS DU SONDAGE DE SATISFACTION EFFECTUÉ AUPRÈS D'ENVIRON 4500 DE NOS CLIENTS EN 2013.

En raison, entre autres, de certains arrêts de service survenus en heure de pointe dans le réseau du métro, la satisfaction clientèle, en ce qui a trait à la fiabilité du service, a été mise à l'épreuve lors de la première moitié de l'année 2013. Depuis l'été, les résultats ont connu un certain regain, mais les données totales annuelles ont tout de même été ébranlées par les résultats plus faibles obtenus en début d'année. Ainsi, la satisfaction générale STM est passée de 83 % (printemps 2013) à 85 % (automne 2013), mais enregistre une baisse (- 3 pp) par rapport à 2012.

DANS LE MÉTRO, certaines baisses, dont la satisfaction générale et la fiabilité du service, ont été constatées dans l'année, mais également plusieurs remontées à l'automne, notamment pour la courtoisie et la propreté.

- Satisfaction générale : stabilité par rapport à l'été, mais baisse de -7 pp (77 %) pour l'année 2013 comparativement à 2012.
- Rapidité du préposé lors de l'achat d'un titre : hausse de +8pp cet automne par rapport à l'été et nouveau sommet historique (97 %).
- Propreté à l'intérieur des voitures : +14 pp, remontée automnale (74 %) par rapport au creux de cet été.
- Fiabilité du service : baisse de -6 pp cette année (70 %) par rapport à 2012.

LE RÉSEAU DES BUS a également connu une légère baisse de la satisfaction générale, mais aussi certaines remontées enregistrées à l'automne, comparativement à l'été dernier.

- Satisfaction générale : baisse de -3 pp en 2013 (79 %) par rapport à 2012.
- Fréquence hors-pointe : remontée de +8 pp à l'automne (71 %) par rapport à l'été , mais baisse pour l'année 2013 (68 %) par rapport à 2012 (71 %).
- Ponctualité : baisse -3 pp cette année (71 %) par rapport à 2012.
- Qualité de l'information reçue du chauffeur : hausse de +5 pp cette année (90 %) par rapport à 2012.
- Qualité de conduite du chauffeur : +5 pp à l'automne (83 %) par rapport à l'été.

Soulignons aussi la satisfaction généralement élevée à l'égard des outils de communication et du service téléphonique, lesquels ont connu des hausses en 2013 comparativement à 2012, notamment pour le temps d'attente (+13 pp à 95 %) et la courtoisie des préposés (+11 pp à 98 %).

Finalement, l'arrivée du nouveau site Internet **stm.info** se sera déroulée assez rondement, la satisfaction à son égard étant passée de 96 % à 94 % lors de sa mise en ligne au printemps, avant de remonter à 96 % à l'automne.

La satisfaction clientèle pour la rapidité du préposé du métro lors de l'achat d'un titre a connu une hausse cet automne pour atteindre un sommet historique à 97%.

LA VOLONTÉ DE CONTINUER

Le parcours académique et professionnel de Salvator Birikundavyi sort de l'ordinaire. Natif du Burundi, en Afrique orientale, il a, au cours de sa vie, complété des études d'ingénieur en mathématiques appliquées, une maîtrise en sciences appliquées et un doctorat en génie civil… Il a travaillé dans son pays à l'université du Burundi dans le cadre d'un projet du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) et à l'École polytechnique de Montréal, en plus de signer plusieurs articles de recherche et publications scientifiques. À la STM depuis 1999, il occupe actuellement le poste d'analyste principal - soutien technique à l'Entretien bus. Aussi aimable que déterminé, Salvator a une histoire inspirante. Or, un matin de novembre 2006, son courage a été mis à rude épreuve alors qu'un événement imprévisible s'est abattu sur lui.

Ce jour-là, Salvator a été victime d'un AVC – Accident Vasculaire Cérébral. Après cela, il a appris à vivre avec une hémiplégie gauche (paralysie du bras et de la jambe). Rapidement après le début de sa réhabilitation, son médecin et lui ont convenu qu'il fallait retourner au travail six mois après son accident. « Ce fut une décision salutaire », dit-il.

« De retour bientôt! »

Pour Salvator comme pour tout survivant d'un AVC, le retour au travail est au cœur de la réhabilitation. Quand il a développé l'incapacité qui a entraîné sa situation de handicap, « recommencer à travailler est ce qui m'a le plus permis de retrouver quelque chose qui ressemble à ma vie d'avant, confie-t-il. En plus d'avoir brisé mon isolement, ça a réellement été thérapeutique pour moi. Mon retour au travail était un défi au quotidien, mais de le relever m'a aidé à reconstruire ma dignité et mon estime de soi. »

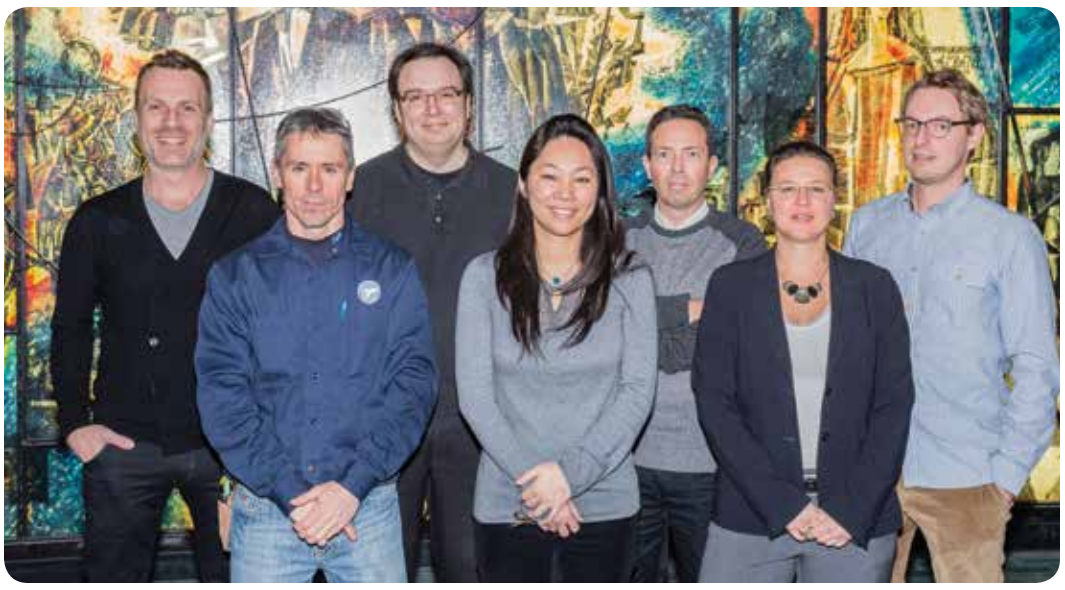
Dans son cas, la malchance n'a eu que des répercussions physiques, heureusement. « Mentalement, j'aurais pu faire mon travail à partir de mon lit d'hôpital! Toutefois, j'avais certaines limitations physiques qui créaient une forme d'appréhension. »

Salvator étant une personne indépendante qui n'aime pas avoir l'impression d'être redevable de quelque chose à quelqu'un, un certain délai s'est écoulé entre son retour au travail et l'aménagement de son poste de travail. L'ergonomie de son poste informatique est maintenant mieux adaptée à ses besoins, il a un support pour son bras, un repose-pied… « Ce sont de petites choses, mais psychologiquement, dit-il, de savoir qu'on s'est occupé de toi est déjà quelque chose. »

Salvator aurait pu profiter plus tôt du soutien de la STM à son retour au travail s'il en avait exprimé le besoin. Son histoire en est une de courage et de volonté, mais elle permet aussi de rappeler que de l'aide est disponible et qu'il n'y a pas de gêne à l'utiliser.

La STM voit une valeur ajoutée à la diversité de ses employés et met tout en œuvre pour que ceux-ci puissent réaliser leur travail dans les meilleures conditions. Pour toute question, ou si vous vivez une situation de handicap, n'hésitez pas à communiquer avec votre conseiller RH ou votre gestionnaire.

Ci-dessous, quelques artisans du projet d'identification des œuvres d'art du métro : Patrick Bégin, Pascal Vaillancourt, Benoît Clairoux, Uyen-Thy Le-Tien, Michel Gagnon, Sonia Vibert et Francis Brisebois.



L'ART D'IDENTIFIER… L'ART

En décembre, les clients des stations Peel, Place-des-Arts et Saint-Laurent ont découvert huit nouvelles plaques circulaires à proximité des œuvres d'art de ces trois stations. Cette réalisation, à première vue très simple, était en fait la première étape d'un vaste et complexe projet réalisé entièrement à l'interne, venant répondre à un besoin exprimé depuis fort longtemps.

Avec ses quelque 85 projets artistiques répartis dans une cinquantaine de stations, le métro de Montréal est une véritable galerie d'art. Imaginez toutefois une galerie où la vaste majorité des œuvres ne seraient pas identifiées! C'est pourtant le cas du métro, où seulement les œuvres de la première vague (années 1967 à 1974) ont été systématiquement identifiées. Au fil des ans, seulement 30 des 85 projets artistiques du métro avaient fait l'objet d'une identification, la forme de celle-ci variant d'une œuvre à l'autre. À la fin du projet en cours, la quasi-totalité des œuvres bénéficieront de nouvelles plaques.

Les différentes étapes du projet

Il fallait d'abord déterminer le contenu des nouvelles plaques d'identification. S'inspirant de projets similaires réalisés à travers le monde et privilégiant des textes courts, l'équipe des Affaires publiques a développé le contenu des plaques. Le graphisme de celles-ci a également fait l'objet de recherches afin de trouver une solution originale pour traiter l'information, tout en respectant les normes graphiques de l'entreprise. Le motif circulaire retenu par l'équipe de la Production graphique s'y prête à merveille.

Fort bien, mais comment réaliser les plaques et où les placer dans les stations? C'est ici qu'est entrée en scène la section Architecture de la division Ingénierie et Infrastructures. D'abord, toutes les stations ont été visitées afin d'établir une stratégie d'installation des plaques pouvant s'adapter aux problématiques particulières. Les équipes des Communications, de l'Exploitation des stations et de la Prévention des incendies ont été consultées à cette étape. Ensuite, un modèle de boîtier en acier inoxydable a été développé en collaboration avec l'Entretien des infrastructures (EDI) et la Chaîne logistique.

Après plusieurs essais et étapes de validation, les huit premières plaques en forme d'hublot ont été installées par EDI en décembre. Il est prévu d'installer près de 120 autres plaques dans les mois à venir, une tâche colossale de planification en raison des nombreuses variables qui existent d'une station à l'autre (certaines œuvres nécessitent plus d'une plaque). Il s'agit d'un projet très enrichissant qui touche à un grand nombre de stations et combine à la fois les aspects artistiques, historiques et techniques du métro.

DD, POPCORN ET VIDÉOS

En octobre dernier, une conférence de Jean-Sébastien Trudel, auteur et expert en **développement durable** (DD) a été présentée à plus de 180 gestionnaires (Niveaux 2 à 4) de la STM. Cette initiative de la Planification stratégique visait à démystifier le DD, démontrer comment nos employés peuvent l'appliquer au quotidien et mettre en valeur certaines bonnes pratiques déjà en place à la STM.

Bonne nouvelle! Afin d'en faire bénéficier le plus grand nombre, des extraits de la conférence sont maintenant disponibles sur l'Intranet (sous l'onglet Plan stratégique et DD) sous forme de capsules vidéo. Certaines capsules fournissent des notions de base, et d'autres illustrent concrètement la façon dont la STM intègre le DD, comme dans le choix du type de biodiesel ou de filtres à air.

Comme ces capsules se consomment mieux entre collègues avec du popcorn, vous êtes invité à les visionner en équipe et à en discuter. Qu'est-ce que ça signifie pour vous? Comment ces notions peuvent-elles s'appliquer à vos fonctions? Ces capsules donnent des pistes de réflexion pour inclure le DD à vos activités.

Partagez vos bons coups!

Votre équipe a développé une nouvelle approche, ou encore modifié un processus pour y intégrer des considérations environnementales, sociales ou économiques? Faites-nous-en part!

Qui sait, on pourrait parler de vous dans le prochain rapport de développement durable de la STM ou produire une vidéo sur vos réalisations! Proposez vos idées à **dd@stm.info**.

LA CARTE DES ÉTOILES 2014

Depuis 2012, date de leur lancement, la notoriété des Étoiles du Métro a fait boule de neige. Leur talent est reconnu, « tellement que d'autres organisations, comme la Fête nationale et la Place des Arts, lors de son 50e anniversaire, ont demandé à les avoir sur leurs scènes », explique Marie Lefebvre, chef de division – Mise en marché.

Pour participer à l'édition 2014, on a vu passer un nombre croissant de musiciens en auditions. « La qualité s'améliore année après année, continue Marie. Le talent est au rendez-vous, tant chez nos nouveaux venus que chez ceux qui continuent avec nous. » Surveillez-les!

Jean-Pierre Bataille se joint aux Étoiles du métro cette année. Pourquoi? « Parce que dans le métro, entre le public et moi, il n'y a pas de filtre. On communique directement et j'adore ça ».

Le groupe **El Hispalis** (notre photo) se joint aux Étoiles du métro cette année. Pourquoi? « Parce que dans le métro, on peut se permettre d'échanger avec les gens, on sent quand les gens aiment notre musique et c'est très agréable. »

en commun
VOL 24 NO 3

Le 19 février 2014

Bulletin interne d'information de la STM

Rédacteur en chef
Félix Locas (6187),
encommun@stm.info

Collaborateurs
Benoît Clairoux
Andrew Dobrowolskyj
Louis-Étienne Doré
Nadège Fatal
Monique Juteau
Louis-Michel Lanoie
Marie Legault
Catherine Letendre
Guy Payment
Magalie Paré
Alain Petit
Julie Sylvestre

Conception graphique
Cécile Dion

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.*

GLISSER PRÈS DU MÉTRO

Aller glisser en métro. Pourquoi pas? Savez-vous qu'il existe des lieux de glissade à quelques pas d'une station de métro? En voici quelques-uns où vous pourrez trimballer votre toboggan ou votre *crazy carpet*. On vous propose un site de glissade par ligne de métro.

PARC JARRY – À environ 300 mètres de la station De Castelnau, sur la ligne bleue, l'aire de glissade du parc Jarry est à la hauteur de la rue Villeray. De là, on a une jolie vue sur le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph.

PARC LIÉBERT – Ce parc est situé à environ 800 mètres de la station Honoré-Beaugrand, dernière station de la ligne verte, à quelques rues au sud de la rue Sherbrooke Est.

PARC AHUNTSIC – Ce grand parc contient une aire de glissade à proximité de la station Henri-Bourassa (ligne orange).

PARC JEAN-DRAPEAU – Il faut aller y glisser au moins une fois! On se croirait bien loin de la ville et pourtant, on y va à pied à partir de la station Jean-Drapeau (ligne jaune).

Pour savoir si ces sites sont ouverts et même pour connaître la condition de la neige à chaque endroit, consultez la page du site Internet de la Ville de Montréal dédiée à la glissade. Vous y trouverez aussi tous les autres sites de glissade à Montréal, dont l'un des plus connus est celui du parc du Mont-Royal. On peut même y louer des chambres à air au pavillon du Lac-aux-Castors. Pour vous y rendre, montez à bord de la ligne de bus 11 – Montagne. **Bonne gliiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiisse!**

LE MÉTRO OUVERT TOUTE LA NUIT

Cette année encore, le métro sera ouvert la nuit du 1er au 2 mars afin que tous puissent profiter pleinement de la Nuit blanche. Vous y allez avec votre famille ou des amis? Passez le mot : le titre Soirée illimitée est parfait pour cette occasion. Pour 5 $, ils pourront se déplacer en bus et en métro autant de fois qu'ils le désirent entre 18 h et 5 h. Bonne nuit à tous les collègues qui transporteront ou serviront les festivaliers lors de ce marathon d'activités!

LES NAVETTES STM AU CŒUR DE LA FÊTE – Des navettes gratuites sont prévues pour les déplacements d'un lieu de festivités à l'autre. Visitez le site de Montréal en lumière pour connaître les circuits.

TRANSPORT ADAPTÉ – Le Transport adapté sera à nouveau de la partie en offrant un service spécial de nuit.

Les Étoiles du métro passent la nuit en musique
– à la station de métro Berri-UQAM de 19 h à 2 h
– au Complexe Desjardins de 19 h à 21 h
– au Centre Eaton de 19 h à 23 h

UN MOT DU SERVICE DES RÉGIMES DE RETRAITE DE LA STM – Nous vous invitons à consulter le site **monregime.stm.info** pour prendre connaissance du règlement refondu du Régime de retraite de la STM (1992) et pour obtenir une foule de renseignements sur votre régime de retraite.

BRICOLAGE INTERSTELLAIRE

La STM, en collaboration avec le Musée McCord et la chaîne de télé Yoopa, présente un Métro Arts qui déliera les doigts de vos petits. À l'occasion de l'exposition *Jouets – Mission Cosmos*, ils seront invités à fabriquer un vaisseau spatial fait avec des matériaux recyclés. La mascotte Théo de Yoopa sera sur place.

Faites un détour par la station Place-des-Arts, le dimanche 23 février, de 14 h à 15 h, pour y participer. **C'EST GRATUIT!**

LE BYE-BYE de Diane Leclair, changeure

« J'ai débuté ma carrière à la STM en 1994 comme opérateure de métro, puis chauffeure et ensuite changeure. Au cours de ces 20 années, j'ai fait de très belles rencontres. Entre autres, c'est ici que j'ai rencontré mon conjoint.

À la suite d'un combat contre le cancer en 2011, j'ai pris la décision de me retirer pour prendre soin de moi et mordre dans la vie. J'ai la ferme intention de meubler le temps de ma nouvelle vie par des randonnées en montagne, de la lecture et de l'exercice. »

NOUVEAUX RETRAITÉS

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

au 31 janvier 2014

ANDRÉ, Marc, changeur
BACON, Louise, préposée aux renseignements
BERGERON, Michel, conseiller corporatif
BOISJOLY, Jean, chauffeur
BOISVERT, Serge, changeur
BRUNONE, Johnny Giovanni, chauffeur
CHARLTON, Robert, chauffeur
COUILLARD, Michel, surintendant
DESJARDINS, Pierre, chef d'exploitation
GREFFE, Luc, chef d'opérations
LAI, Yu-Tai, changeur
LECLAIR, Diane, changeure
LEMAY, Pierre, directeur d'études
LUPIEN, Marc, analyste principal
MAINVILLE, Richard, chauffeur
NANTEL, Ronaldo, changeur
OUIMET, Diane, changeure
PERRIER, Serge, contremaître
RACETTE, Jacques, chef de section
ROBERT, Michel, chauffeur
ROUSSEAU, André, chauffeur
THERRIEN, Gaétan, technicien – soutien technique

IN MEMORIAM

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

Employé décédé

au 31 janvier 2013

BRODEUR, Rita, commis divisionnaire (23349), 58 ans

Retraités décédés

au 31 octobre 2013

BEAUCHAMP, Jacques, plombier (11492), 69 ans
CLUSIAU, Claude, chauffeur (30108), 78 ans
CORBIN, Georges-Henri, constable (9591), 81 ans
DESROCHERS, Raymond, changeur (3406), 75 ans
LACHAPELLE, Roger Joseph, chauffeur (3797), 92 ans
MAISONNEUVE, Albert, mécanicien (2523), 91 ans
NADEAU, Georges, chauffeur (7035), 73 ans
ROBIDOUX, Roger, chauffeur (30080), 82 ans
TASSÉ, Gilles, mécanicien (1891), 74 ans
VIGEANT, Jean-Pierre, gareur (7868), 60 ans