

RAIL RODEO 2014



La fin de semaine du 14 juin a été forte en émotions pour les participants du Rail Rodeo international 2014, en provenance des quatre coins de l'Amérique du Nord. Les équipes de la STM impliquées n'ont pas ménagé leurs efforts pour faire de cet événement un succès mémorable.

Les délégations d'une quinzaine de sociétés de transport ont pris part avec beaucoup de sérieux et d'application aux épreuves d'opération et d'entretien mécanique que comprenaient ces véritables olympiades du transport.

Nombreux sont les participants qui ont souligné l'organisation et l'encadrement exceptionnels de ce Rail Rodeo. Merci et bravo à tous les volontaires, juges et organisateurs impliqués!

Consultez le site [Intranet](#) pour connaître les équipes gagnantes et voir la vidéo et les photos de l'événement.

DU DD NIVEAU OR

Ci-dessous :

Peter Varga,
président,
APTA

Philippe Schnobb,
président
du conseil
d'administration,
STM

Carl Desrosiers,
directeur général,
STM

Michael Melaniphy,
président-directeur
général,
APTA

Après avoir remporté le Prix de la meilleure société de transport en Amérique du Nord en 2009, la STM a été reconnue à nouveau par l'APTA, cette fois pour sa démarche de développement durable. Et quelle récompense! Nous avons reçu la distinction en développement durable niveau Or, confirmant ainsi une fois de plus notre rôle de leader dans le domaine.

Le *Sustainability Commitment* de l'APTA est le seul programme de ce type dans le monde pour l'industrie du transport. Il s'agit d'un processus d'évaluation rigoureux mené par un comité composé de pairs. Notre dossier de candidature, présenté en février, a mis de l'avant tous nos efforts, nos résultats et nos engagements en développement durable.

La pierre angulaire de notre engagement est notre *Plan de développement durable 2020*, découlant du *Plan stratégique 2020*. Le jury a notamment souligné la diminution de plus de 9 % de nos émissions de GES par passager/km alors que l'offre de service a augmenté de 21,5 % de 2006 à 2012, nos actions en matière d'approvisionnement responsable, dont le biodiesel, le Centre de transport Stinson visant la certification Or de LEED, ainsi que nos objectifs à long terme, comme l'amélioration de notre système de gestion environnementale (basé sur la norme ISO 14001) et l'électrification des transports.

DE BRONZE À PLATINE – Le *Sustainability Commitment* de l'American Public Transportation Association (APTA) comporte quatre niveaux de reconnaissance : Bronze, Argent, Or et Platine. Seulement dix sociétés de transport en Amérique du Nord ont atteint le niveau Or et une seule a obtenu le niveau platine.

Carl Desrosiers et Philippe Schnobb ont reçu avec beaucoup de fierté cette distinction prestigieuse lors de la cérémonie d'ouverture de la Conférence.

Le président de l'APTA, Peter Varga, a indiqué que « La STM reçoit cette reconnaissance pour avoir placé le développement durable au centre de toutes ses décisions, ce qui lui a permis d'atteindre des résultats impressionnants tout en augmentant son achalandage et la part modale du transport collectif. »

Selon Carl Desrosiers, la STM fait partie des meilleures sociétés de transport, notamment en raison de son engagement en matière de développement durable. « Ces résultats remarquables, nous les devons à nos employés qui sont mobilisés et entièrement dédiés à l'atteinte d'objectifs ambitieux. Par leur travail, leurs comportements et leurs convictions, ils font de la STM un chef de file de l'industrie nord-américaine du transport. Je tiens à les remercier et à partager avec eux cette reconnaissance tout à fait exceptionnelle », précise-t-il.



La Conférence du rail de l'APTA 2014 est le plus grand rassemblement de transporteurs ferroviaires en Amérique du Nord et du milieu des affaires issu de ce secteur d'activité. Tenu à Montréal en juin, cet événement a permis aux quelque 1000 participants de partager leur savoir-faire et leur expérience.

DE L'ALLURE!

L'uniforme n'avait pas été revu depuis les années 80. Depuis le temps, des habitudes s'étaient créées et il était facile de distinguer rapidement un employé d'un cadre. Voici maintenant quelques caractéristiques des trois nouvelles collections qui comprennent notamment le pantalon à fines rayures grises qui sera porté par tous, employés comme gestionnaires.

C'ÉTAIT HIER



SCFP 1983 (changeurs, chauffeurs et opérateurs)

Chic et décontracté, l'uniforme de ce groupe se caractérise par la couleur bleu, associée aux employés qui livrent le service à la STM. Un nouvel élément de la garde-robe est la veste sans manches bleu cyan. La chemise demeure bleue, mais la couleur est beaucoup plus lumineuse. Les tricots sont gris avec des accents de bleu.



Les cadres et contremaîtres

À la fois sobre et distinctif, le nouvel uniforme des gestionnaires reflète l'image de marque et un statut de responsabilité. Leur veste softshell, la chemise et le polo se déclinent dans les tons de gris perle à gris moyen. Le cardigan de tricot est de couleur noire, rehaussé de trois chevrons jaunes à l'endos et du logo STM brodé sur l'une des manches. Conçu pour assurer une présence visible sur le terrain, l'uniforme des cadres et des contremaîtres allie confort et allure.



SCFP 2850 – nomenclature 1, 2 et 5

Plus d'une centaine d'employés, dont les agents de formation, porteront cette collection. La famille des bleus a été conservée en amenant l'élégance du gris. La couleur pour les chemises et les polos est un gris moyen et la veste softshell est bleu cyan. Les tricots seront noirs comme ceux des gestionnaires, mais des rayures dans les tons de bleu ont été ajoutées.



C'EST POUR BIENTÔT

Pôle de services en itinérance TOUR DU CHAPEAU

Après avoir obtenu un prix Novae de l'Entreprise citoyenne le 4 juin dernier, le Pôle de services en itinérance persiste et signe. Le projet conjoint entre la STM et la Société de développement social de Ville-Marie a reçu le prix Leadership des entreprises – catégorie «Sûreté et sécurité», remis par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) lors de son congrès annuel à Gatineau le 10 juin. Il s'est également distingué au cours de la Conférence du rail le 17 juin en se méritant l'«APTA Safety and Security Gold Award», une récompense de niveau or en matière de sécurité, devant une assemblée de membres venus des quatre coins de l'Amérique du Nord.

Devant cette abondance de prix, Denise Vaillancourt et Nevine Tadros, responsables de la mise en œuvre du projet à la STM, se disent très fières de cette reconnaissance provenant de différentes organisations. Elles sont confiantes que la visibilité entourant ces prix encouragera d'autres sociétés de transport et entreprises à aborder cette problématique sociale de façon novatrice et constructive.

La force de ce projet est qu'il rassemble divers acteurs qui unissent leurs expertises pour humaniser davantage l'intervention auprès des personnes en situation d'itinérance.



L'intervenante sociale Caitlin Murphy offre son soutien à une personne en situation d'itinérance dans le métro.

ÉCHECS ET BUS

dans la position adverse pour accumuler lentement l'avantage. L'intuition est très importante dans ce style. Aux échecs, on peut calculer 10 ou 15 coups d'avance et il faut toujours prévoir le meilleur coup de l'adversaire, ne jamais espérer qu'il commette une erreur.»

Andrei fait même un lien avec son métier de chauffeur: «Sur la route comme aux échecs, je suis en contrôle et j'aime ce sentiment d'indépendance.» D'ailleurs, selon lui, il n'est jamais trop tard pour découvrir ce jeu millénaire. «On peut y jouer toute la vie et il y a toujours quelque chose de nouveau à apprendre.»

Pour voir Andrei et d'autres champions à l'œuvre: *Championnat ouvert d'échecs du Canada 2014, du 19 au 26 juillet 2014, Hôtel Reine Élisabeth, à Montréal. Entrée gratuite. www.echecsmontreal.ca*

APERÇU DU SYSTÈME DE CLASSEMENT MONDIAL DES ÉCHECS

1 100 points	Joueur débutant
1 600 points	Bon joueur
2 000 points	Niveau national
2 400 points	Maître international
2 500 points	Grand maître international
2 882 points	Record mondial (détenu par Magnus Carlsen)

Plus de 2 400 : record personnel d'Andrei



Il est né en Russie mais il a ensuite habité 10 villes, réparties dans cinq pays à travers le monde. La première chose qu'il faisait, à chaque nouvel endroit où sa famille et lui s'installaient, c'était de partir à la recherche d'un club d'échecs. **Andrei Gulko** est chauffeur au CT Stinson et champion du plus célèbre jeu de société jamais créé.

«Vers l'âge de 13 ans, en Israël, mon grand-père m'a offert un petit jeu d'échecs électronique: c'est comme ça que tout a commencé», raconte-t-il. Quelques années plus tard, il remportait les premières places des championnats juniors du Québec et du Canada et commençait à s'impliquer dans

l'organisation du Tournoi international de Montréal. «Pour moi, les échecs, c'est un jeu unique. C'est une science, parce que ça implique beaucoup de calculs et que les possibilités sont infinies. C'est de l'art, pour son côté esthétique: on y crée de belles positions et de belles idées. Et c'est aussi un sport, pour la compétition; l'aspect des échecs qui m'attire le plus.»

À force de gravir les échelons du système de classement officiel des échecs (voir encadré), Andrei a défini son style de jeu. «Certains joueurs sont plus agressifs, alors que d'autres préfèrent manœuvrer, explique-t-il. Mon style à moi, ce serait 'positionnel-actif', c'est-à-dire que j'aime créer des faiblesses

UN SIÈCLE SUR RAILS

Benoît Danis, chauffeur, et Jasmin Sauvé, agent de formation métro dédié à l quipe d'intégration opérationnelle d'AZUR, ont bien des points en commun. Ils ont tous deux passé de nombreuses heures aux commandes de voitures de métro de la STM au cours leur carrière. Ils sont, l'un comme l'autre, des passionnés inconditionnels de transport collectif.   quelques années d'intervalle, ils ont découvert Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, et ils ont eu la piqu re. Aujourd'hui, ils y conduisent des tramways historiques, véritables ancêtres d'AZUR.

  la fois fascinés et généreux de leur temps, ils ont spontanément offert d'être bénévoles à Exporail. Benoît y agit notamment à titre de superviseur des opérations pour les tramways et n'a pas hésité à se faire confectionner un uniforme d'époque pour ce rôle qu'il occupe depuis une dizaine d'années. Jasmin, lui, est en cours de formation pour y devenir garde-moteur, le terme qui désigne les opérateurs de tramway.

Prochain arrêt: 1895

«Certains modèles de tramway à Exporail sont assez complexes à conduire, particulièrement le numéro 8 car toutes ses commandes sont manuelles, incluant les freins, explique Benoît. Il y a plusieurs contrôleurs et de nombreuses composantes. Quand quelque chose ne

fonctionne pas, la cause n'est pas toujours évidente.» En revanche, certains principes n'ont pas changé depuis le 19  siècle, comme le souligne Jasmin. «Il y a des ressemblances avec la conduite du métro, mais évidemment, ce n'est pas la même masse, alors il faut de la précision, surtout lors des freinages. C'est quand même toute une expérience de pouvoir vivre 120 ans de développement technologique, des tramways   AZUR.»

Trois tramways qui roulent   Exporail

Le 8 – Ce tramway datant des années 1890 a d'abord été utilisé à St. Catharines, en Ontario. Il se retrouva par la suite dans une scierie   Braeside, dans cette même province, où il servit à transporter les ouvriers sur les vastes terrains de la compagnie. Dans les années 1950, il fut récupéré in extremis et restauré par la Commission de transport de Montréal. Il ne roule que durant l'été, puisqu'il est ouvert sur les côtés, et peut accueillir 50 personnes assises.

Le 3 – C'est en 1924 que ce tramway observatoire a commencé à rouler autour du mont Royal pour le plaisir de ses 50 passagers. Afin d'être en mesure de descendre les côtes de son itinéraire en toute sécurité, il a été équipé d'un système de freinage dynamique. Plus massif et plus lourd, le 3 est plus lent au départ mais pourrait, en théorie, atteindre environ 70 km/h.



Le 1959 – Le tramway 1959 a été restauré par les experts bénévoles d'Exporail il y a quelques années. Son numéro rappelle d'ailleurs l'année du retrait des derniers tramways   Montréal. Ce véhicule a commencé à transporter des voyageurs en 1928, notamment sur le boulevard Rosemont. Cinquante personnes assises et une vingtaine debout peuvent y prendre place.



ENTRE PIEDS ET MÈTRES...
Dans notre dernier numéro, nous vous parlions de l'avancement des travaux en tunnel sur la ligne jaune. Nous avons alors mentionné un total de 500 pieds carrés de réparation... il aurait fallu écrire 500 mètres carrés. Un petit mot qui fait une grande différence!

EXPORAIL, Le Musée ferroviaire canadien, 110, rue Saint-Pierre, Saint-Constant QC J5A 1G7 – 450 632-2410 – www.exporail.org

AU CREUX DE BERRI-UQAM

Avec environ 12,9 millions d'entrées par année, la station Berri-UQAM est la plus achalandée du réseau. Les clients qui l'empruntent ont déjà commencé à voir leur environnement se transformer, alors que se poursuivent les étapes de réfection de la station. Parmi les premiers à constater les résultats de ce grand projet, il y a la clientèle de la ligne jaune, qui transite par des corridors qui font actuellement l'objet d'importants travaux.

Le remplacement de la structure de la passerelle qui enjambe les voies de la ligne 4 vient d'être complété. Pour Karine Ouellette, technicienne de projets à la Gestion des projets majeurs – Infrastructure métro, ces travaux n'ont plus de secret. «Entre le 15 mars et le 25 mai, l'entrepreneur a démoli l'ancienne passerelle et l'a remplacée par une structure neuve en béton armé, précise-t-elle. Entre-temps, les clients circulaient sur une passerelle amovible faite de contreplaqué fixé à des poutres d'aluminium et de bois à intervalles d'environ 8 pouces.» Durant les travaux, la structure était soutenue par des poteaux qui reposaient sur les quais, ainsi qu'au centre de la voie, entre les trains; un système dont l'installation a demandé beaucoup de précision.

Le béton qui forme la nouvelle structure a été acheminé   23 mètres sous terre par l'entremise d'un tuyau installé dans un escalier de secours, alors que la b tonneuse était située sur la rue Saint-Denis. Le tout a été coulé en une seule fois, sans aucun joint dans le b ton. Finalement, l'entrepreneur a posé le terrazzo, un revêtement de sol constitué de pierres naturelles, de marbre et de ciment. «La fin de semaine, durant la période de fermeture de la ligne jaune, les équipes devaient retirer la passerelle amovible pour travailler sur la structure, puis réinstaller le contreplaqué avant la reprise du service. C'était du gros travail, mais ça s'est bien déroulé.»

Une vue de la passerelle qui passe au dessus des voies de la ligne jaune, une fois le b ton coulé et les tuiles posées.

D'ailleurs, Maha Clour, directrice du projet, a tenu à souligner les efforts de son équipe: «Nous avons remplacé une passerelle suspendue au-dessus des voies qui devait être maintenue en exploitation pour toute la durée des travaux. C'est un exploit qui mérite d'être souligné!»

Autres étapes en cours ou en préparation

Canalisation et drainage – La réparation du système de drainage a débuté. Afin de rediriger l'eau susceptible de s'infiltrer dans la voûte de la ligne 4, les vieux conduits sont progressivement remplacés par de nouvelles canalisations plus efficaces et durables. Ces travaux, qui demandent notamment de scier le quai, devraient s'échelonner jusqu'à la fin de l'année.

D'un corridor à l'autre – Depuis le début du mois de juin, l'un des corridors empruntés par les clients de la ligne 4 qui arrivent à la station Berri-UQAM a été fermé afin d'être remis à neuf. Au programme, notamment : de nouvelles marches d'escaliers en granit, de nouvelles mains courantes et le remplacement des tuiles de terrazzo sur le quai.

Objectif céramique – Trois grands «panneaux échantillons», mesurant huit pieds par trois pieds, seront utilisés cet été pour faire des tests de céramique dans les espaces et les corridors entourant la ligne 4. Il s'agit, en quelque sorte, de prototypes de finis muraux, qui pourront être déplacés d'un mur à l'autre afin de préparer l'installation du revêtement sur toutes les surfaces prévues.



UN FLEUVE POUR SE Baigner

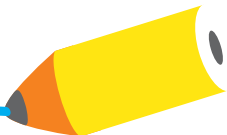
Pour une huitième année, le comité citoyen Montréal Baignade invite les citoyens de la métropole et des environs à reconquérir, le temps d'une saucette matinale, un usage oublié de leur fleuve, la baignade. Lors de la première grande canicule, Montréal Baignade organise le Grand Splash, dans le Vieux-Port de Montréal.

C'est tout simple: le comité informe les amateurs de baignade de la date de l'événement quelques jours à l'avance, leur donne rendez-vous sur l'un des quais du Vieux-Port, et à l'heure dite (généralement tôt le matin), la joyeuse bande saute dans le fleuve, sous la surveillance de sauveteurs, bien sûr, et sous l'œil avide de quelques caméras de médias, il faut bien le dire.

Inscrivez-vous à la liste de baigneurs et soyez informé de la date du Grand Splash en visitant le montrealbaignade.org.



Jeu hors du commun



Participez à notre jeu et courez la chance de remporter une paire de billets pour le spectacle *Acrobates*, présenté dans le cadre de Montréal complètement cirque, le 6 juillet à 16 h.

1
Quel est le point le plus profond du métro de Montréal?

- a) Sur la ligne jaune près du poste Bonsecours
- b) Sur la ligne jaune sous la Voie maritime
- c) Sur la ligne verte près de la station Beaudry

2
En quelle année a été présenté pour la première fois le projet de prolongement du métro à Anjou?

- a) 1979
- b) 1989
- c) 1999

3
Comment ont été livrées les voitures de métro MR-63 et MR-73 après leur fabrication?

- a) Par bateau
- b) Par camion
- c) Par train

4
Quel designer a créé les nouveaux uniformes de la STCUM à la fin des années 1980?

- a) Denis Gagnon
- b) Jean-Claude Poitras
- c) Michel Robichaud

5
Quelle couleur portaient les bus à l'hythane testés par la STCUM au milieu des années 1990?

- a) Argent
- b) Bleu foncé
- c) Jaune

6
À qui devait-on le nom « Bougie » donné au quartier aujourd'hui appelé Youville?

- a) L'ancien propriétaire de l'hôtel Vervais
- b) Un pâtissier spécialisé dans les gâteaux d'anniversaire
- c) Le surintendant des premiers ateliers des tramways

7
Quel architecte a dessiné les plans de la gare Windsor?

- a) Bruce Price
- b) Carey Price
- c) Noel Price

8
Avant de devenir la première femme chauffeur à la CTCUM, durant quel événement Francine Maltais a-t-elle conduit des camions?

- a) Le Festival international de jazz
- b) Les Floralies internationales
- c) Les Jeux olympiques

9
Quel nom porte l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île de Montréal?

- a) Autoroute Félix-Leclerc
- b) Autoroute Jean-Lesage
- c) Autoroute du Souvenir

10
Quels grands axes montréalais sont desservis en transport collectif depuis exactement 150 ans?

- a) Notre-Dame et Saint-Jacques
- b) Saint-Laurent et Sainte-Catherine
- c) Saint-Denis et Sherbrooke

Envoyez vos réponses à activites_employees_retraites@stm.info. Date limite: mercredi le 2 juillet à 16 h.

PROCHAIN ARRÊT, L'AFRIQUE!



Le Festival Nuits d'Afrique fera danser le Quartier des spectacles du 8 au 20 juillet prochain. La STM est partenaire de cette 28^e édition, une autre belle occasion d'associer le transport collectif au côté festif de la vie urbaine.

Du 16 au 20 juillet, passez voir l'espace STM au Village Nuit d'Afrique, tout près de la station de métro Saint-Laurent. Vous pourrez y relaxer sur le mobilier STM et profiter de la musique tropicale.

Une nouveauté cette année: les Étoiles du métro ouvriront la partie programmation extérieure avec un spectacle des Lions Noirs/Blacks Lions le mercredi 16 juillet à 14 h 25 sur la grande scène extérieure.

en commun VOL 24 NO 12

Le 25 juin 2014

Bulletin interne d'information de la STM

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

Collaborateurs
Benoît Clairoux
Louis-Étienne Doré
Annie Julien
Monique Juteau
Martin Laverdure
Catherine Letendre
Magalie Paré
Dominique Rivard

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.



AVIS À TOUS — Nous souhaitons vous informer que la journée familiale à La Ronde, qui se tient habituellement au mois d'août, n'aura pas lieu cette année.



Bonjour,

je m'appelle
Francis Collin

Francis Collin est arrivé à la STM il y a cinq semaines, comme préposé à l'entretien à la PR Youville. Ses premières impressions? «Vraiment positives! Les gens sont très sympathiques et j'aime beaucoup mon travail. Il faut dire que l'univers de la STM fait partie de mon histoire personnelle: mes deux grands-pères ont travaillé pour l'entreprise, tout comme mon père qui était mécanicien, ainsi que mon oncle et ma tante, qui étaient chauffeurs. Depuis que je suis tout petit, le bus et le métro font partie de ma vie!» Jusqu'à tout récemment, Francis travaillait pour COGECO, où il a œuvré pendant 16 ans. Il installait les enseignes publicitaires dans nos véhicules. «Ça m'a donné envie de me joindre officiellement à la grande famille STM.» Voilà qui est chose faite! Francis n'a pas peur des défis, lui qui changera d'affectation dans les prochaines semaines pour aller travailler de nuit à la PR Beaugrand. «C'est sûr que travailler de nuit, ce n'est pas évident... mais ça ne me fait pas peur», conclut-il.

BIENVENUE À LA STM au 31 mai 2014

Marco-Paulo Agostinho, préposé à l'entretien
Chrystian Berger-Lussier, chef d'opérations
Antoine Bolduc, conseiller – média sociaux
Francis Collin, préposé à l'entretien
Franky Cormier, contremaître – entretien
Benoît De Grand Maison, mécanicien – ascenseurs
Jean-Francois Desroches, conseiller – gestion des placements
Nicolas Duchemin, mécanicien – ascenseurs
Thomas Feidt, Conseiller – partenariat et performance
Kévin Forcier, chef d'opérations
Eric Fortin, contremaître – bâtiments
Joseph Karadakis, chef d'opérations
Martin Lafontaine, analyste – gestion budgétaire
Serge Leblanc, directeur de projets
Henrique Martins, chef d'opérations
Miled Mattar, mécanicien – ascenseurs
Luc Michaud, analyste principal – TI
Israel Morin, contremaître - entretien
Fabiola Paul Roc, conseillère – protection de la personne
Jean-François Pellerin, mécanicien – ascenseurs
Michel Roux, préposé à l'entretien
Marc-André Touchette, commis divisionnaire
Line Toupin, préposée à l'entretien