# en commun









### **AU BOUT DES DOIGTS**

Votre bulletinest disponible dès maintenant enversion web. Consultez-le sur l'intranet, ça vaut le clic! C'est tout l'En Commun sans le papier, et plus. Lisez-le quand ça vous chante, peu importe où vous êtes. Profitez des primeurs, des compléments d'information, du moteur de recherche et des archives. Disponible aussi pour les retraités, très bientôt!

## DU RÊVE À LA SCÈNE



Il y a une dizaine d'années, ROBERT-FRANÇIS TURMEL, inspecteur à la Sûreté et contrôle, a réalisé un vieux rêve d'enfance en s'inscrivant à des cours de batterie. Baguettes en mains, un pied sur la pédale du bass drum et l'autre sur celle du hi-hat, il s'est tout de suite senti dans son élément. Certains diront que la mi-trentaine, c'est tard pour apprivoiser un premier instrument de musique... mais le troisième album que Françis vient de lancer avec son groupe de rock alternatif prouve tout le

Formé en 2010, Tracer Flare surprend par ses sonorités modernes et mélodieuses. «Notre influence est le rock britannique, de Joy Division à The Cure, explique le sympathique batteur. Avec des voix très lyriques, des percussions omniprésentes et des guitares ambiantes qui se mêlent aux claviers, on obtient des sonorités dont nous sommes très fiers. D'un album à l'autre, nous travaillons fort pour toujours évoluer et aller chercher une maturité dans notre musique.» Et ça s'entend sur l'album Sigh of Relief, lancé il y a quelques semaines par la formation.

Mais quel est le secret pour parvenir à percer sur la scène montréalaise? «Plus tu avances et gravis les échelons, plus tu dois t'associer aux bonnes personnes. Il faut s'exposer, faire beaucoup de spectacles et entretenir son réseau pour se faire connaître. C'est pourquoi j'invite les employés de la STM à visiter notre page Facebook, à consulter nos horaire de spectacles et à cliquer sur "J'aime". Ça n'engage à rien, mais ça contribue énormément à l'essor du groupe.»

«La musique, c'est de l'énergie qui tourne, confie enfin Françis. Tu offres une vision et de l'émotion, et tu espères que le public t'en redonnera à son tour. Quand c'est circulaire comme ça, tout peut arriver sur scène, et c'est là que la magie s'opère.»

# À TOUTE VITESSE

Un matin de cette fin d'été, je prends le bus comme à l'habitude pour me rendre au travail. En montant à bord, je vois tout de suite un changement: nouvelle console, nouveau combiné radio, afficheurs au plafond.

J'étais dans l'un des 25 bus où l'on a installé les équipements **iBUS**. Évidemment, ils n'étaient pas encore en fonction, mais ça m'a permis de discuter avec le chauffeur de l'état d'avancement de ce projet qui modifiera profondément l'expérience des clients.

On pourrait dire la même chose d'**EXTRA**, qui permettra de gérer en temps réel les déplacements en transport adapté. Imaginez: les voyageurs pourront connaître l'heure réelle du passage de leur bus ou taxi. Et ce n'est pas de la science-fiction, ça s'en vient pour vrai!

Toujours à bord, en regardant les clients passer leur carte OPUS sur le lecteur, je me suis fait la réflexion qu'OPUS en ligne permettra aux clients, dès la première moitié de 2015, de charger des titres de transport sur leur carte OPUS dans le confort de leur foyer. On entre vraiment dans l'ère du transport intelligent... et pas mal plaisant.

Comme tous les matins, j'ai vu beaucoup de passagers descendre du bus pour ensuite se diriger vers une station de métro. C'est pour eux que, de près ou de loin, on travaille fort pour faire arriver **AZUR**. D'ailleurs, on

a fait plus de 50 essais sur le prototype pendant l'été: lefreinage, la ventilation, le système de communication et bien d'autres, ont été testés dans toutes sortes de conditions. Ça avance!

Arrivé à destination, je me suis dit que dans un futur pas si lointain, c'est peut-être dans un bus électrique à recharge rapide que je monterai. En effet, la mouture montréalaise du projet **Cité mobilité**, que nous menons avec NovaBus, prend forme. On vise toujours la mise en service de trois véhicules Nova LFSe 100 % électriques, et ce, au début 2016 pour des essais hors service.

Je le dis souvent: on va voir plus de changements au cours des cinq prochaines années que ce que j'ai moimême vécu en 30 ans à la STM. À preuve : quand je suis arrivé dans l'entreprise en 1984, on disait déjà de l'**Usine Crémazie** qu'elle était désuète.

Et bien ça y est, l'usine temporaire a été choisie et la préparation des plans et devis est en cours, à la fois pour l'usine temporaire et pour le nouveau complexe. Les travaux devraient débuter en 2015. Je sais que les installations dans l'usine actuelle ne sont pas optimales et que ce n'est pas facile pour les employés. Mais ne lâchez pas, le meilleur s'en vient.

C'est toute une coïncidence si je vous parle de ces changements alors que l'*En Commun* que vous tenez entre vos mains — ou que vous lisez à l'écran — est maintenant offert en version web et peut même être consulté sur une tablette.

Comme quoi les temps changent vraiment, et vite! Je vous souhaite un automne stimulant...

Bien qu'on porte attention aux commentaires diffusés dans les médias, il faut focaliser sur la tendance de fond : nos sondages démontrent que les clients sont avec nous! Un taux de satisfaction de 86%, on ne voit pas ça partout.

**Carl Desrosiers** 

# CONSOLES SUR MESURE

La plupart des véhicules de service utilisés par les inspecteurs de la Sûreté et contrôle sont des Ford Crown Victoria. Huit d'entre eux sont en fin de vie utile et doivent être remplacés. L'équipe des Véhicules de service s'affaire donc ces temps-ci à modifier une version spécialisée de la berline Ford Taurus conçue spécialement pour être convertie en auto-patrouille. Ces modifications impliquent notamment l'installation d'une nouvelle console intérieure à la fine pointe de la technologie.

«Dans les Crown Victoria (dont la production a cessé), nous utilisons des ordinateurs portables installés sur une base métallique, car l'espace intérieur le permet, mais ce n'est plus le cas dans la Taurus, explique Éric Barbeau, lieutenant à la Sûreté et contrôle. Il fallait donc trouver un module plus compact, qui tiendrait compte de la cage de protection à l'arrière et du fait que le siège du passager est occupé par un deuxième inspecteur. Ces derniers sont appelés à rédiger des rapports à bord de leur véhicule; l'objectif était donc de rallier sécurité et efficacité.»

À la lumière de ces spécifications, l'équipe de la Sûreté et contrôle, en collaboration notamment avec l'Ingénierie autobus et la Gestion du parc, a opté pour un module de console informatique encastré dans le tableau de bord,



avec clavier amovible. «Avec ce système, souligne Éric Barbeau, les entraves à la conduite (câblages, matériel encombrant, etc.) sont réduites au minimum. C'est un produit très avant-gardiste.»

#### Dans le ventre de la bête

L'installation des consoles informatiques, faite de pair avec l'équipe des Technologies de l'information et celle des Télécommunications et contrôle des procédés d'exploitation, demande beaucoup de précision. «C'est une technologie complètement différente, qui implique la conversion des contrôles de la radio et de la ventilation, l'installation d'un système antivol qui permet aux inspecteurs de quitter leur véhicule sans

éteindre les gyrophares, ainsi qu'une option qui peut être activée pour effectuer de la surveillance sans qu'aucune lumière du véhicule ne s'allume», indique Normand Gagnon, l'un de mécaniciens du secteur des Véhicules de service habilités à modifier les huit nouveaux Ford.

«Un des principaux avantages de la console intégrée, précise-t-il, c'est qu'elle a été conçue conjointement avec la compagnie Ford. Les branchements sont donc faits directement dans l'ordinateur du véhicule, et on s'assure aussi que les garanties du fabricant automobile pourront être honorées, au besoin. Il y a beaucoup de nouveautés à apprivoiser, mais c'est ce qui rend le travail intéressant!» Les premiers véhicules modifiés devraient être prêts à prendre la route au cours des prochains mois.

CI-HAUT: Normand Gagnon et Marc-André Poceti, de l'équipe des Véhicules de service, en compagnie du lieutenant Éric Barbeau, de la Sûreté et contrôle.

# Nos outils de communio

Nos outils de communications électroniques remportent un succès sans équivoque. Martine Ouellet, chef de division Information et communications électroniques, confie le secret de cette recette gagnante. «La progression de l'utilisation de nos nouveaux outils démontre bien la portée des échanges que nous avons avec nos clients, dit-elle. Un grand nombre de gens, même si on ne les voit pas en personne, nous suivent et s'intéressent à ce que la STM dit par le biais de ces médias. Ils sont toujours là, et dans cette ère d'instantanéité, ils nous attendent.»

La STM alimente cinq fils Twitter destinés à informer notre clientèle des impacts sur le service, notamment. On retrouve un fil d'information générale, où l'on donne des renseignements liés aux grands événements et à l'état du service bus, ainsi qu'un fil pour l'information respective à chacune des lignes de métro. Plus de 100 000 utilisateurs se sont abonnés à ces fils et les suivent régulièrement. Le client a l'avantage de pouvoir s'abonner à l'information qui l'intéresse spécifiquement, comme par exemple le fil de la ligne qu'il emprunte pour se rendre au bureau.

La chaîne YouTube — STM Mouvement collectif, quant à elle, compte plus de 1028000 vues, ce qui augmente encore davantage la visibilité de nos messages. «On y présente nos projets, comme AZUR, et notre page Facebook y réfère souvent nos adeptes, explique-t-elle. YouTube, c'est bien plus que des vidéos de chatons!»

La version mobile de notre site web, lancée l'été dernier en parallèle au nouveau site stm.info, contribue elle aussi au succès de nos outils. Fort appréciée des utilisateurs de téléphones intelligents, elle s'adapte facilement à plusieurs types d'appareils, contrairement aux applications, plus limitées dans leur compatibilité. À la fin 2013, nous avions 1162068 visites sur le site mobile, puis 1911653 au 30 août cette année: une progression de 65 %. Et l'année n'est pas finie!

# MPB

La pertinence des mesures préférentielles pour bus (MPB) n'est plus à démontrer. C'est une solution d'avenir pour Montréal: un programme basé sur l'implantation de voies réservées et de feux de circulation prioritaires auquel Denise Vaillancourt croit depuis longtemps. Directrice exécutive à la Planification, marketing et communications, elle a une vue d'ensemble de ce projet multidisciplinaire et des nombreuses équipes qui y contribuent.

La réalisation de MPB par la STM ne date pas d'hier, mais le programme a connu un nouvel essor il y a quelques années grâce à un plan de relance qui mise notamment sur l'acceptabilité du projet. « Les employés de la Direction des études et d'implantations des MPB ont toujours fait un travail exceptionnel, mais nous sensibilisons maintenant les élus à la problématique avant d'arriver avec la solution»; une approche rendue possible grâce à la collaboration de l'équipe de la Gestion du réseau et relations avec les partenaires.

«Les gens sont beaucoup plus favorables à de tels projets lorsqu'ils sont mis à partie dans la solution, explique-t-elle. Notre campagne 'On débloque les artères' est une belle réussite des équipes du Marketing et des Communications en ce sens, car elle met en lumière les bienfaits des MPB.»

# UNE RÉUSSITE COLLECTIVE

Le contexte est attrayant, car le ministère des Transports assure le financement à 100% des MPB jusqu'en 2016. La STM poursuit donc son objectif d'avoir implanté un total de 375 km de MPB en 2017. «Nous devons condenser nos projets pour profiter au maximum du financement. Il est donc indispensable que nos dossiers soient très bien montés pour aller chercher l'ensemble des subventions, et c'est là que l'expertise de l'équipe des Finances entre en ligne de compte, souligne Denise Vaillancourt. Mentionnons aussi les gens de la Chaîne d'approvisionnement et des Affaires juridiques, dont l'apport est essentiel à l'octroi des appels d'offres nécessaires aux études et aux travaux donnés à contrat »

Denise Vaillancourt souligne également l'appui de la Ville de Montréal, des arrondissements et des villes liées, qui assurent notamment l'installation des feux prioritaires, ainsi que le soutien des Communications internes et des Affaires publiques, qui contribuent au rayonnement des MPB. «Je suis convaincue qu'avec toutes ces équipes dédiées, nous atteindrons nos objectifs au plus grand bénéfice des clients et de la place du transport collectif à Montréal», conclut-elle.

Notre photo: les réunions de coordination que tiennent régulièrement les membres de plusieurs équipes impliquées dans le programme des MPB font partie des initiatives qui contribuent à son succès.





## DU NOUVEAU POUR LA RENTRÉE

Notre programme de normes de qualité de service a vu le jour en 2010. Il vise à faire de la STM une entreprise championne pour la qualité du service offert au public. Le programme compte 18 normes, autant de paramètres regroupés sous quatre grands thèmes: la **ponctualité** des bus, la **fiabilité** du métro, l'accueil de la clientèle ainsi que l'**information** à la clientèle.

### Ça sert à qui et à quoi?

Les normes sont des paramètres que l'on mesure afin de s'assurer d'être à la hauteur des attentes de notre clientèle. La STM dessert des milliers de clients quotidiennement et nos employés en contact direct avec ceux-ci sont des as du service. Comment peut-on l'affirmer? Grâce à nos enquêtes clients-mystères qui évaluent nos 18 normes de qualité de service. Celles-ci ont été développées en s'inspirant de plusieurs mécanismes de mesure utilisés par les grands transporteurs du monde.

Chacune des normes touche des secteurs différents. Ce sont principalement les secteurs des opérations, dont les actions ont un impact direct sur notre clientèle, qui sont concernés:

La Livraison du service et l'Entretien bus

Les différents centres d'appels du Transport adapté

Les différents centres d'appels et points de service à la clientèle de la STM

L'Entretien métro et des infrastructures

L'Exploitation des stations et des trains



#### À l'affiche dès l'automne

Dans les semaines à venir, plusieurs employés verront de nouveaux outils de suivi apparaître dans leur quotidien. Que ce soit des affiches ou des projections sur écran, ils pourront connaître le rendement en termes de qualité de service de leur secteur, à chaque trimestre. Bien que les clients-mystères sillonnent nos moyens de transport 365 jours par année, nous suivrons les résultats de ces évaluations à raison de quatre fois par an. À chacune des vagues de résultats, les données seront donc communiquées et mises en valeur.

Début avril pour la période du 1er janvier au 31 mars

Début juillet pour la période du 1er janvier au 30 juin

Début octobre pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 septembre

Début janvier pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre

Voilà de nouveaux outils qui permettront à nos employés sur la ligne de front de demeurer au parfum, mais également de ne pas perdre de vue que ces résultats sont le reflet de l'excellence de nos gens. Les connaître, c'est prendre le pouls de notre savoir-faire en matière de qualité du service. Alors, surveillez la prochaine vague de résultats!

Photo ci-dessus: l'idée de Patrick Bibeau, gérant de station (à droite), a été concrétisée grâce à Harold Duquette (à gauche). Les changeurs, comme Jacques Cadieux (au centre), ont désormais accès aux résultats des normes de qualité de service sur leur poste en loge.

### **CHAMP-DE-MARS**

# MISSION ACCOMPLIE



Les travaux à la station Champ-de-Mars, entrepris à l'été 2012, sont maintenant complétés. Rappelons que l'objectif principal du projet était de rendre la station accessible aux clients à mobilité réduite, en vue de l'arrivée prochaine du CHUM.

Pour y parvenir, l'édicule existant a été agrandi afin de permettre le raccordement au passage piétonnier souterrain menant au CRCHUM (Centre de recherche du Centre Hospitalier Universitaire de Montréal) et au futur CHUM. Grâce à un prolongement de la mezzanine, la loge et les deux nouveaux ascenseurs donnant accès aux quais sont maintenant accessibles de plain-pied. Un troisième ascenseur relie quant à lui l'édicule au passage piétonnier souterrain.

En plus des travaux liés à l'accessibilité, un nouveau puits de ventilation naturelle a été installé sur la façade nord, et un soin particulier a été porté à sa conception afin qu'elle s'arrime harmonieusement à l'architecture d'origine de l'édicule. Enfin, un toit vert a été aménagé sur une partie du toit, afin de contribuer à la réduction des îlots de chaleur en milieu urbain et de bonifier l'aménagement paysager pour les occupants des édifices voisins. Il s'agit d'une première pour une station du centre-ville. *Pour tous les détails et pour voir des photos des travaux terminés, surveillez nos prochains numéros!* 

# PRÉCISION ROBOTIQUE

Quand on parle d'Entretien du matériel roulant, on pense généralement au remplacement et à la réparation des pièces mécaniques qui composent les voitures de métro. En revanche, peu de gens connaissent l'existence des bras robotisés qui sont utilisés à l'Atelier Beaugrand pour nettoyer le dessous des trains à l'aide de puissants jets d'air. Ces robots-souffleurs ont récemment été remplacés, mais encore fallait-il les calibrer; une étape qui ne s'est pas faite en criant robot.

Au fil des kilomètres, les dessous des trains se couvrent de poussière de carbone, souillures graisseuses et autres saletés. Afin d'éviter les problèmes qui peuvent être causés par ces accumulations, on nettoie les trains à l'aide de robots-souffleurs plusieurs fois par année dans le cadre des mesures de maintenance préventive.

#### Quand chaque millimètre compte

Éric Sauvageau est ingénieur électrique principal au sein de la Division ingénierie infrastructures des services techniques. C'est lui qui, en raison de son expérience dans le domaine, a entrepris de calibrer les nouveaux appareils en début d'année. « Le projet a été laborieux parce qu'avant qu'on ne corrige leur fonctionnement, il arrivait que les robots-souffleurs accrochent des composantes des trains, étant donné qu'il était impossible de positionner ces derniers toujours au même endroit au-dessus de la fosse, d'une fois à l'autre », explique-t-il.

«Le concept était bon, mais il fallait faire en sorte que les robots puissent mesurer la position du train avec exactitude afin de déplacer les points de soufflage en conséquence. Les fonctions d'origine des équipements amenaient une marge d'erreur qu'on ne pouvait pas se permettre. »

#### Pile poil

Après de nombreux tests, rendus possibles notamment grâce à la collaboration des employés de l'Atelier Beaugrand, dont celle des équipes de nuit, Éric Sauvageau est parvenu à identifier le problème et à proposer une solution. «Les instruments mesurent la position du train par rapport au pivot du bogie. J'ai modifié la programmation des robots-souffleurs pour qu'ils utilisent des fonctions spécifiques de détection. Ils détectent maintenant la position du pivot avec une grande précision, ce qui réduit au maximum la marge d'erreur », explique-t-il.

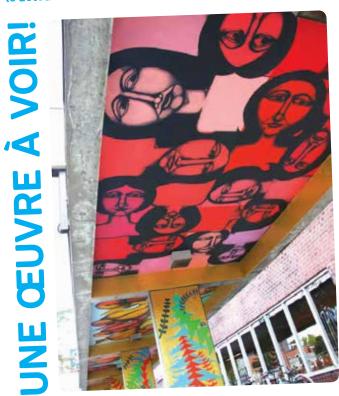
Une fois cette solution trouvée, Éric s'est une fois de plus retroussé les manches et a entrepris de valider les milliers de points où le robot-souffleur frôle les différentes pièces des trains pour aller nettoyer chaque recoin de ses composantes. Et contrairement aux anciens systèmes, les quatre nouveaux bras articulés de Beaugrand sont maintenant en mesure de souffler tout un élément sans qu'on ait à le déplacer; une avancée considérable en matière d'efficacité et de sécurité des travailleurs.



### PRÈS DE L'ÉDICULE DE LA STATION JARRY

L'organisme de bienfaisance MU inaugurait récemment son 50e projet de murale à proximité de l'entrée du métro Jarry. Produite par MU et réalisée par Labrona, artiste de renommée internationale, la murale Rencontre au sommet redonne de l'éclat au plafond et aux colonnes de la structure bétonnée située tout près de la station.

Vous aimez les murales? Allez donc faire un tour sur le boulevard Saint-Laurent, entre les rues Ontario et Marie-Anne. Le festival MURAL s'y déroule en juin depuis deux ans et laisse en héritage des œuvres superbes. Ça mérite le détour!



Régimes de retraite de la STM

#### **CAMPAGNE RACHAT AUTOMNE 2014**

À compter de cette année, la lettre personnalisée concernant le rachat sera envoyée uniquement aux participants ayant des périodes de participation à racheter au 31 décembre précédent.

PÉRIODES D'EMPLOIS TEMPORAIRES À RACHETER — Si vous avez des périodes d'emplois temporaires à la STM antérieures à votre date d'embauche au cours desquelles vous n'avez pas cotisé au régime de retraite, vous aurez la possibilité de racheter ces périodes lors de la campagne rachat de l'automne 2015.

Des recherches devant être effectuées pour définir ces périodes, vous devrez cependant nous signifier votre intérêt dès maintenant en communiquant avec le service des Régimes de retraite au 514 280-5155.

### en commun **VOL 24 NO 16**

Le 24 septembre 2014

Bulletin interne d'information de la STM

#### Rédacteur en chef

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

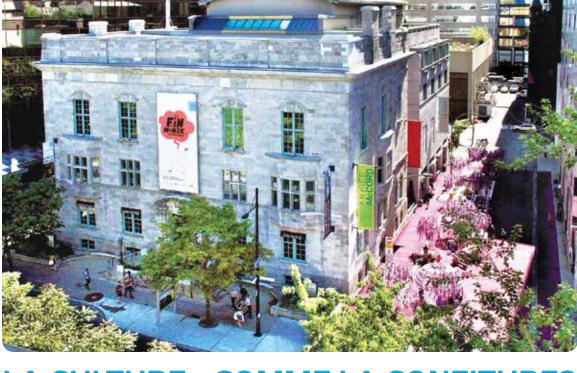
#### Collaborateurs

Fabienne Barbe Benoît Clairoux Andrew Dobrowolskyj Hélène Duquette Marie-Michèle Nadon Magalie Paré

#### 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.



### LA CULTURE... COMME LA CONFITURE?

Faites mentir le proverbe qui dit que « moins on en a, plus on l'étend » en participant aux Journées de la Culture, qui se tiennent cette année les 26, 27 et 28 septembre. Une belle occasion de vadrouiller à travers la ville en bus et en métro pour prendre part à une ou plusieurs activités, dont la plupart sont gratuites.

Quelques suggestions: des bijoux contemporains hors du commun, une visite libre de l'exposition temporaire du Musée des Beaux-arts de Montréal; les savoir-faire ancestraux des Premiers Peuples, un atelier d'art perlier inspiré des Premières Nations (Musée McCord); un extrait de Circo Minimo où se mêlent théâtre, cirque et musique (la TOHU). Des centaines d'activités sont au programme. Découvrez-les à journeesdelaculture.qc.ca.



Le dimanche 28 septembre, la ville vibrera au rythme du Marathon de Montréal. Que vous releviez votre défi personnel ou que vous alliez encourager les coureurs le long des parcours, vous ressentirez certainement l'énergie incroyable qui se dégage de l'événement! Voici quelques astuces pour profiter de cette belle journée.

Voici les stations de métro les plus proches des différents lieux de départ : marathon et demimarathon à Longueuil-Université-de-Sherbrooke, 10 km à Laurier, 5 km à Pie-IX et 1 km à Sherbrooke. Le site d'arrivée est le même pour tous les parcours, soit le parc La Fontaine.

> Pour accommoder les athlètes et leurs supporters, la ligne jaune sera exceptionnellement ouverte durant la fin de semaine du

VOUS AVEZ DE LA VISITE LE JOUR DE LA COURSE? Suggérez-lui de se procurer le titre Marathon de Montréal. Il sera en vente les 26 et 27 septembre à la station de métro Bonaventure, soit à quelques pas du site de l'Expo-marathon.

Au coût de 5,50 \$, ce titre permettra au voyageur de se déplacer en bus et en métro le jour de la course. De plus, il est valide à partir de Laval et de Longueuil.



# je m 'appelle Olivier Prévost.

Olivier a fait son entrée à la STM le 25 août dernier comme a par entree a la STM le 25 aout dernier comme appareilleur-visiteur de nuit à la PR Beaugrand.

«Le titre d'appareilleur-visiteur ne me disait rien, mais a ligent ettentive cont l'affra d'amplei l'ei réalisé que en lisant attentivement l'offre d'emploi, j'ai réalisé que errusant attentivement forme à emptor, j'arreatise que c'était un poste d'électromécanicien parfait pour moi. J'ai toujours voulu travailler sur des voitures de métro alors je suis vraiment content d'effectuer l'entretien préventif des MR-63 à la PR Beaugrand.»

C'est comment de travailler sur des véhicules qui sont plus vieux que soi? «C'est spécial, répond-il. À sont plus vieux que soi? «C'est special, repond-il. A chaque changement de pièce, on réalise à quel point la technologie est vieille... mais fonctionne très bien! Cela dit, j'aimerais travailler sur les nouvelles voitures MPM-10. Mon ambition est de devenir dépanneur, un môtion qui consiste à investiguer pour trauver le course métier qui consiste à investiguer pour trouver la cause d'un dysfonctionnement.» En attendant, Olivier n'a que de bons mots à dire sur ses collègues de la PR que de bons mots a dire sur ses collegues de la PR Beaugrand. «Ce n'est pas facile de travailler de nuit, mais tout le monde s'entraide. Les gens sont vraiment gentils, tant les contremaîtres que les employés.» Bienvenue Olivier!

### **BIENVENUE À LA STM**

au 31 août 2014

Anick Blais, conseillère – signalétique Cristina Geana, analyste – administration de la sécurité Karine Gouret, administratrice – contrats Marc-André Maisonneuve, technicien – projets Jocelyn Millette, surintendant – pièces et fabrication Olivier Prévost, appareilleur-visiteur Ahmed Rahali, chef de section – Projet MPM-10