

SECRETS

Enfant, Frédéric Pagé, chauffeur à Anjou, feuilletait les encyclopédies du célèbre explorateur océanographique Jacques-Yves Cousteau en rêvassant. Un jour, il allait faire de la plongée sous-marine, se disait-il. Aujourd'hui, il se faufile dans des épaves et des grottes au fond de l'océan et est devenu instructeur de l'un des sports les plus périlleux du monde.

C'est au cégep, dans le cadre d'un cours d'éducation physique, que Frédéric s'est familiarisé pour la toute première fois avec la plongée sous-marine. À 18 ans, il obtenait sa première certification. Perfectionniste de nature, il ne s'est pas arrêté là, et d'une formation à l'autre, il est devenu l'un des rares experts de la plongée technique au pays.

«Essentiellement, la plongée technique est celle qui dépasse les limites de non-décompression, qui se pratique à des profondeurs variant de 130 à 330 pieds ou dans des environnements sous-plafond (ne donnant aucun accès à la



surface), par exemple. C'est une discipline qui ne laisse pas de place à l'erreur, car la moindre mauvaise manœuvre peut avoir des conséquences désastreuses.»

Aujourd'hui, Frédéric est instructeur respecté de ce sport, mais il continue néanmoins à repousser ses propres limites en suivant des formations auprès des plus grands experts. «Même avec des milliers d'heures de plongée à mon actif, il y a toujours quelque chose de plus à apprendre, dit-il, comme l'utilisation du recycleur d'air notamment; un appareil qui sert à mélanger les gaz et qui permet d'augmenter notre temps d'immersion peu importe la profondeur.»

Parmi les destinations favorites de Frédéric, on compte entre autres de nombreuses grottes du Mexique, d'impressionnantes épaves qui reposent en Floride ou dans la région des Mille-Îles, ainsi que d'anciens villages inondés au fond du Saint-Laurent. Pour voir des vidéos de ses excursions en profondeur, rendez-vous sur Youtube et recherchez le contributeur de contenu nommé [instructorbelow74](#).

SOUS-MARINS

UN JOUR, UN BUS ÉLECTRIQUE

Le président du CA de la STM, M. Philippe Schnobb, profitait récemment du Forum stratégique sur la mobilité urbaine et le transport intelligent de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain pour faire la démonstration du bus électrique qui sera testé à Montréal dans le cadre du programme Cité Mobilité. L'événement avait lieu en présence, notamment, du maire de Montréal, du ministre des Transports du Québec et d'un dirigeant de Nova Bus.

Le programme Cité Mobilité, auquel participent plusieurs villes dans le monde, dont Stockholm, Hambourg et Göteborg, a pour objectif de regrouper l'expertise des acteurs publics et privés dans un projet commun d'électrification des transports. À Montréal, Cité Mobilité comprend l'installation, au printemps 2016, de deux stations de recharge rapide sur la ligne 36 – Monk (au

terminus Angrignon et au Square-Victoria) pour la mise en service de trois bus Nova LFSé 100 % électriques. Les essais des véhicules devraient avoir lieu de 2016 à 2019. Rappelons que la STM a pour objectif de n'acquiescer que des bus à zéro émission à l'horizon de 2025.

«Les futurs bus électriques de la STM devront bien sûr répondre aux exigences des clients en matière de fiabilité, de performance et de confort, mais aussi être adaptés au travail des chauffeurs ainsi qu'à celui des équipes à l'Entretien et à la Planification, entre autres, souligne François Chamberland, directeur exécutif – Services techniques, et promoteur du projet. Ce sera toute une révolution pour la STM et pour ses différents corps de métier. Nous avons donc une chance unique

d'agir à titre de pionniers en aidant les fabricants à concevoir ces véhicules écologiques du futur. Nous avons beaucoup à apprendre de l'industrie, mais elle a aussi beaucoup à apprendre de nous.»

Nos photos – Le bus électrique qui sera testé à Montréal : un Nova Bus LFSé équipé de quatre ensembles de batteries de 633 volts et de barres de recharge rapide sur le toit. À droite, M. Jean-Pierre Baracat, vice-président principal de la ligne de produits Nova Bus de Volvo Bus Amérique du Nord, Mme Elsie Lefebvre, conseillère municipale de Villeray, M. Philippe Schnobb, président du CA de la STM, M. Michel Leblanc, président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, et M. Denis Coderre, maire de Montréal.



STINSON CONTRIBUE À CHANGER LE MONDE

Le travail d'ingénierie effectué lors de la construction du Centre de transport Stinson fait partie des projets lauréats de la 13^e édition des Grands Prix du génie-conseil, organisée par l'Association des ingénieurs-conseils du Québec (AICQ) sous le thème *Changer le monde*.



La firme Bouthillette Parizeau s'est ainsi démarquée dans la catégorie Bâtiment Mécanique-Électrique, après qu'un jury indépendant, composé d'experts reconnus dans leur domaine et présidé par M. Alain Dubuc, chroniqueur à *La Presse*, se soit prononcé sur différents critères d'évaluation. Parmi ceux-ci, la gestion des ressources humaines, les particularités du projet et l'intégration des principes de développement durable. Félicitations!

Notre photo : M. Pierre Babineau, vice-président principal Planification et Gestion de projets à la Société québécoise des infrastructures (SQI), M. Julien Allard, chargé de projets chez Bouthillette Parizeau, et M. Jocelyn Leblanc, directeur de projets à la STM.



La Salle de contrôle du métro a été inaugurée en février 2012. Avec la multitude d'écrans et de postes informatiques qu'elle renferme, elle semble tout droit sortie d'un film de science-fiction. Ce qu'on remarque moins, par contre, ce sont les composantes informatiques qui se cachent derrière et qui forment la Commande centralisée; véritable système nerveux virtuel qui donne vie à ce gigantesque organisme électronique. On doit d'ailleurs son bon fonctionnement à l'équipe du CECC (Centre d'expertise de la Commande centralisée).

«L'équipe du CECC a vu le jour le 26 juin 2012, précise Luc Martineau, chef de division à l'Ingénierie TRCP. Elle comptait à sa création une centaine d'employés, dont une moitié constituée de gens de la STM et l'autre, d'Alstom. L'objectif est d'ailleurs de rapatrier toute cette expertise à la STM d'ici quelques années. Cette transition est en cours et l'expertise STM augmente rapidement. Le mandat de l'équipe consiste à veiller à l'installation, au développement, au soutien et à l'exploitation du logiciel de la Commande centralisée — à ne pas confondre avec l'Exploitation des trains en tant que telle.»

Avec un tel système informatique, aussi complexe que crucial, l'équipe du CECC a vite réalisé l'importance d'une gestion pointue des priorités et des ressources dans le cadre de l'entretien et de l'optimisation du logiciel. «Même si l'équipe était trois fois plus grande et que nous avions un budget illimité, nous ne pourrions pas gérer plus de changements à la fois, explique André Bilodeau,

directeur de projets – CECC et Ingénierie TRCP. Il faut diviser par types de fonctionnalités, gérer les priorités et livrer des mises à jour spécifiques, sinon les risques d'erreurs augmentent, ce qui peut se traduire par des pannes sur le réseau.»

De mieux en mieux

Comme tout logiciel, celui de la Commande centralisée n'est pas sans faille, et les clients ont pu le constater à l'été 2013, lorsque plusieurs pannes sont survenues en peu de temps dans le réseau.

«Les problèmes liés au système affectaient tout le réseau et nécessitaient un redémarrage complet, ce qui représentait parfois jusqu'à une heure de perte de service, se souvient André Bilodeau. Heureusement, nous avons déjà commencé à élaborer un projet de stabilisation, qui se poursuit encore à ce jour. L'idée est notamment de diviser l'architecture du système sur plusieurs serveurs

afin d'éviter qu'une panne touche tout le réseau. Nos améliorations permettent aussi de rétablir le système beaucoup plus rapidement en cas de pépin, soit en quelques minutes seulement. Bien souvent, les clients ne se rendent même plus compte qu'un rétablissement de système a dû être effectué.»

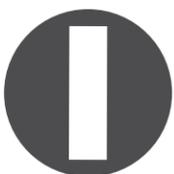
Par ailleurs, comme l'explique Luc Martineau, «le CECC œuvre au quotidien et redouble d'ingéniosité afin d'optimiser le logiciel, le rendre plus robuste, ajouter des fonctionnalités, automatiser des fonctions et amoindrir les limitations du système qui peuvent causer des délais sur le réseau. Il faut comprendre que c'est une tâche qui n'a pas de fin, car la moindre modification au réseau du métro nous concerne, de l'ajout d'un poste de ventilation aux projets de prolongement, en passant par l'agrandissement d'une station ou les développements d'AZUR... Nous sommes très sollicités.»

MISE À JOUR EN COURS... Les mises à jour logicielles de la Commande centralisée sont installées dans la nuit du samedi au dimanche. Elles sont testées le dimanche en exploitation, mais à ce moment, seul un serveur sur deux fonctionne avec la nouvelle version du logiciel (on conserve la version précédente pour qu'un retour

en arrière soit possible, si nécessaire). Le test ultime a lieu en heure de pointe le lundi, puis si tout fonctionne bien, la mise à jour est installée le mardi sur l'ensemble des serveurs. Depuis ses débuts, le CECC n'a dû revenir en arrière qu'une seule fois.

LA SAISON DES MPB

L'arrivée du printemps, pour la STM, ça rime entre autres avec la concrétisation des Mesures préférentielles pour bus (MPB), sur lesquelles les membres de l'équipe d'études et de projets MPB planchent depuis un bon bout de temps déjà. Quelles voies réservées confirmées verront-elles le jour au cours des prochains mois? En voici un aperçu.



L'AXE DES SOURCES

Bloc nord, direction nord: entre les boulevards Pierrefonds et De Salaberry

Bloc nord, direction sud: entre les boulevards Gouin et De Salaberry

Bloc sud, direction nord: entre le boulevard Hymus et l'avenue Saint-Louis

Bloc sud, direction sud: entre le boulevard Hymus et l'avenue Reverchon

Longueur totale dans les deux directions: 9,2 km

Périodes: heures de pointe du matin en direction sud et du soir en direction nord

Ouverture estimée de la voie: fin juillet

Particularités

- Voie utilisable aussi pour le covoiturage (deux passagers et plus)
- Aucun impact sur les interdictions de stationnement déjà en vigueur
- Aucun feu prioritaire prévu dans un premier temps

L'AXE DE L'ACADIE

Tronçon en direction nord: entre la rue Legendre et le boulevard Henri-Bourassa

Tronçon en direction sud: entre les rues Victor-Doré et de Beauharnois

Longueur totale dans les deux directions: 5,1 km

Périodes: heures de pointe du matin et du soir dans les deux directions

Ouverture estimée de la voie: fin juin (travaux commencés le 27 avril)

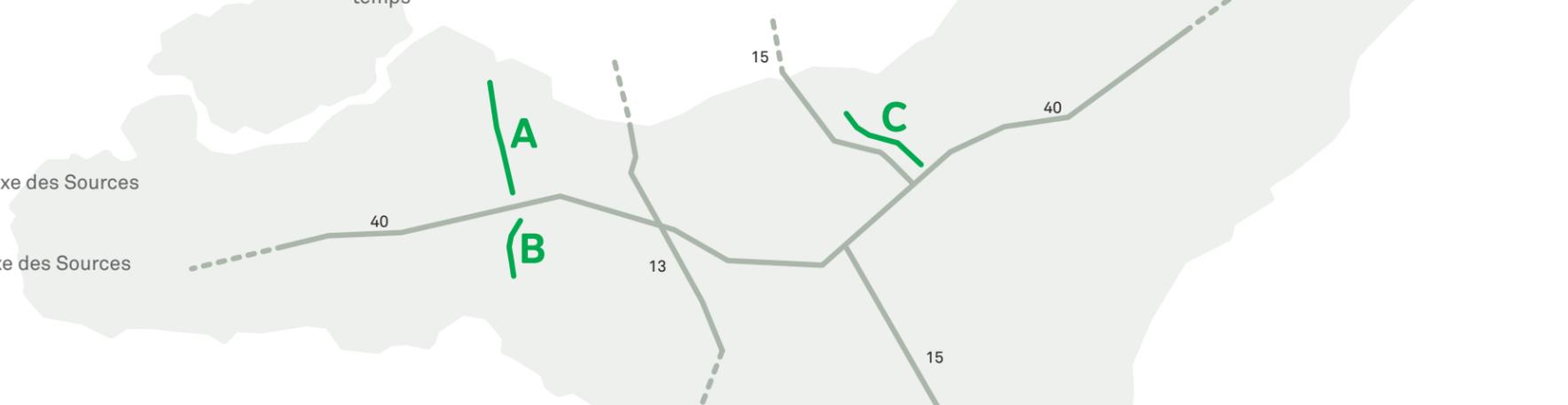
Particularités

- Ajout souhaité d'un maximum de 10 feux chandelles
- Proximité du Marché central et des autoroutes 15 et 40
- Impact estimé à près de 100000 déplacements avantagés
- Ajout de 30 minutes d'interdiction de stationnement le matin et l'après-midi

A
Bloc nord de l'axe des Sources

B
Bloc sud de l'axe des Sources

C
Axe de l'Acadie



BONNES QUESTIONS!

LES CINQ QUESTIONS DE L'AIDE-MÉMOIRE

LE PROJET PEUT-IL AVOIR UN IMPACT SUR

1. La consommation d'énergie et les émissions atmosphériques (GES et polluants)?
2. La consommation des ressources et la génération de matières résiduelles non dangereuses et dangereuses?
3. La qualité de l'eau et du sol?
4. La qualité de vie du milieu?
5. La création d'un milieu de travail sain, sécuritaire et inclusif?

Le CT Stinson, avec ses toits verts notamment, est un bel exemple d'intégration du DD. Le projet vise d'ailleurs la certification Or de LEED.

Tous les projets à la STM ont le potentiel de contribuer à notre engagement envers le développement durable. Or, pour une réelle intégration du DD, il importe de se poser les bonnes questions au bon moment, c'est-à-dire dès la définition du projet. C'est pourquoi l'équipe Développement durable, avec la collaboration de l'équipe Environnement, a développé un aide-mémoire à cet effet. Il permet aux responsables de projets de mieux identifier les enjeux de DD à l'aide de cinq questions, accompagnées de pistes de solutions et d'exemples STM.

Les projets qui sont soumis à la GPP (Gestion de portefeuilles de projets) doivent utiliser cet aide-mémoire pour compléter la section DD de la charte de projet « Expliquez en quoi votre projet contribue au *Plan de développement durable 2020* ».

Plus cher, le DD?

L'intégration du développement durable génère de nombreux bénéfices environnementaux et sociaux, et bien qu'elle nécessite parfois des investissements

supplémentaires, elle apporte aussi très souvent des bénéfices économiques, surtout :

dans une vision à long terme;

lorsqu'on tient compte de l'ensemble des coûts de propriété (acquisition, installation, entretien, disposition) sur toute la durée de vie;

lorsqu'on considère les coûts pour l'ensemble de la société (pollution, impact sur la santé humaine, etc.), bien que plus difficiles à chiffrer.

À titre d'exemple, le retour sur investissement du système de récupération de chaleur de Stinson est d'environ quatre ans, après quoi, les économies récurrentes seront de près de 1 M\$ par année.

Ces outils sont disponibles sur l'intranet, sous l'onglet [Plan stratégique et DD > Développement durable](#).

Pour toute question, vous pouvez contacter l'équipe DD à dd@stm.info.



SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE POUR L'HIVER 2015

LES + ET LES -



LA SATISFACTION GÉNÉRALE STM A ATTEINT 86 % CET HIVER, EN DÉCROISSANCE DE 3 POINTS PAR RAPPORT À L'AUTOMNE, MAIS EN HAUSSE DE 3 POINTS PAR RAPPORT À L'HIVER 2014 .

Pour le service **MÉTRO**, la satisfaction générale du service se chiffre à **77 %**, de retour au niveau enregistré à l'hiver dernier, mais en baisse de 12 points par rapport à la période précédente. Ce recul s'explique par la baisse de plusieurs indicateurs, notamment ceux liés à la fiabilité du service, tant du point de vue communication que la fiabilité en tant que telle. **La satisfaction générale du service de BUS** se chiffre à **79 %**, en hausse de 3 points par rapport à l'hiver 2014, et demeure constante par rapport à l'automne.

LES +

MÉTRO

La courtoisie des préposés (changeurs) : 88 %, en hausse de 8 pp par rapport à l'automne.

La rapidité lors de l'achat d'un titre : 94 %, en hausse de 6 pp.

La sécurité à toute heure dans le métro : 95 %, un indicateur stable.

La propreté à l'intérieur des stations fréquentées : 78 %, l'un des résultats les plus élevés pour cet indicateur depuis les trois dernières années.

BUS

La propreté à l'intérieur des bus : 80 %, en baisse de 3 pp par rapport à l'automne, mais un résultat tout de même élevé.

La qualité de conduite des chauffeurs : 84 %, en hausse de 6 pp.

La qualité de l'information reçue du chauffeur : stable à 89 %.

La courtoisie du chauffeur : stable à 86 %.

Globalement, le service téléphonique et les outils de communication à la clientèle reçoivent de très bonnes notes et sont généralement stables.

LES -

MÉTRO

Le fonctionnement des escaliers mécaniques : 74 % de satisfaction, en baisse de 4 pp par rapport à l'automne.

La fiabilité du service : 72 % de satisfaction, en baisse de 6 pp.

La qualité de l'information diffusée lors de pannes : 62 %, en baisse de 8 pp.

BUS

La ponctualité des bus : 68 %, en baisse de 9 pp.

Rappelons en terminant que ces résultats reflètent la satisfaction de la clientèle, telle que mesurée au moyen d'un sondage téléphonique. Il ne faut pas les confondre avec les informations recueillies via les clients mystères, qui servent à mesurer la qualité du service.

DROGUES ET ALCOOL

UNE POLITIQUE RÉVISÉE

La STM a revu sa politique concernant la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments. Cette politique prévoit que les employés doivent être aptes, en tout temps, à effectuer leur travail sans mettre en danger leur santé, leur sécurité ainsi que celles de leurs collègues, de la clientèle et du public. Dans le contexte de nos opérations, un tel engagement est essentiel et tous les employés doivent en prendre connaissance.

Cette politique est disponible sur l'intranet. Elle sera bientôt diffusée à tous, par envoi postal à la maison ou par courriel à ceux qui utilisent un ordinateur dans le cadre de leur travail, afin que vous puissiez en prendre connaissance et vous y référer. Surveillez vos courriels ou votre boîte aux lettres!



MONTRÉAL MURAL

Le festival Mural est la destination nord-américaine du déploiement de l'art urbain. Lieu de rencontre des esprits créatifs, il représente l'âme festive et innovatrice de Montréal.

Le festival, qui se déroule au cœur du boulevard Saint-Laurent entre les rues Sherbrooke et Mont-Royal du 4 au 14 juin, offre aux participants d'assister à la création de murales en temps réel, à des concerts musicaux exclusifs, à des expositions à ciel ouvert, et de déguster une gastronomie typiquement urbaine.

Comme dans un musée

Dans le cadre de Mural, la STM présente un programme de tours guidés qui permet aux visiteurs de suivre le parcours des œuvres réalisées depuis 2013 avec un guide spécialement formé par le festival. Chaque parcours est d'une durée d'environ 90 minutes. Il en coûte 10\$ pour participer à ces visites, mais en présentant votre carte OPUS, vous bénéficierez d'un rabais de 50%! Plus d'info sur murfestival.com.



RELAXER DANS LE QUARTIER LATIN

Depuis le 7 mai, la place Émilie-Gamelin est transformée en un jardin verdoyant et festif: **les Jardins Gamelin**, dont l'aménagement a été conçu par l'organisme à but non-lucratif Pépinière & co. Les nouvelles installations comprennent des conteneurs recyclés dans lesquels sont proposés des services de restauration et de bar, une grande terrasse recouverte d'une canopée lumineuse, une scène ainsi que des espaces dédiés à l'agriculture urbaine et à l'accueil d'un marché de produits locaux (à la fin de l'été).

Les Jardins Gamelin proposent une programmation culturelle et citoyenne et s'avèrent l'endroit idéal pour des midis en plein air ou des 5 à 7 prolongés. En soirée, les Jardins offrent une ambiance lumineuse propre au Quartier des spectacles, avec **1.26**, l'immense filet illuminé de Janet Echelman suspendu au-dessus de la place ainsi que **9 x [MTL]**, des projections architecturales bien montréalaises qui animent neuf façades du Quartier des spectacles, dont la Place Dupuis.

Cette initiative est d'une envergure sans précédent pour le lieu. Elle est menée avec de nombreux collaborateurs et avec le précieux soutien de l'arrondissement de Ville-Marie. Elle vise à favoriser une plus grande utilisation de cette place centrale par tous les Montréalais et à en faire un attrait touristique de la métropole.



en commun VOL 25 NO 10

Le 27 mai 2015

Bulletin interne d'information de la STM

Rédacteur en chef

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

Collaborateurs

Benoît Clairoux
Louis-Étienne Doré
Annie Julien
Monique Juteau
Ulysse Lemerise
Marie-Michèle Nadon
Magalie Paré

Conception graphique
Cécile Dion

Dépôt légal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2015

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.

LES AZTÈQUES, PEUPLE DU SOLEIL

Le Musée Pointe-à-Callière propose à ses visiteurs une grande exposition internationale rassemblant une diversité d'objets qui témoignent de l'histoire et de la grandeur du peuple Aztèque.

L'exposition fait découvrir cette civilisation de façon originale en présentant l'histoire de la fabuleuse cité de Tenochtitlan fondée en 1325 par les Aztèques et capitale de leur empire, qui est devenue Mexico en 1521, à la suite de la conquête espagnole. L'exposition aborde plusieurs éléments de cette civilisation et de sa riche histoire: la migration des Aztèques, la fondation de cette ville, l'agriculture, le quotidien des gens, le Templo Mayor, sans oublier les sacrifices humains et les deux calendriers aztèques.

Ne partez pas sans votre carte OPUS!

Oui, car elle vous permettra d'économiser **5\$** sur votre billet. Dites-le à vos amis et surtout, allez-y en bus ou en métro!



L'UTILISATEUR DU TRANSPORT COLLECTIF

parcourt en moyenne **2260m** dans une journée typique, équivalant à **3359 pas**, ce qui correspond à **32 minutes** de marche.

C'est **100%** de l'exercice physique recommandé pour les adultes et les aînés et **50%** pour les enfants et les jeunes. On peut bouger encore plus en combinant le transport collectif avec le vélo et la marche.



Bonjour,

Je m'appelle
Danielle Quirk.

Danielle est l'une des quatre nouvelles ressources embauchées de l'externe pour travailler au futur Centre opérationnel du Réseau des bus, le COP, à titre de régulateur. Titulaire d'un diplôme collégial en logistique du transport, Danielle a travaillé pendant huit ans dans une compagnie de transport maritime. «Je m'occupais entre autres de gérer les mouvements des conteneurs, explique-t-elle. J'ai décidé de tenter ma chance à la STM car j'avais besoin de nouveaux défis. Avec iBUS qui s'en vient, ça va être très intéressant.»

Pour l'instant, Danielle et ses collègues sont encore en formation. «J'ai hâte de commencer à la base radio du CCA-COP, à Mont-Royal. J'entrevois positivement le travail que je ferai pour soutenir les chauffeurs sur la route, comme de les informer des détours lorsqu'il y a un incident sur le parcours, de faire en sorte que les interventions sur les boîtes de perception soient rapides, ou encore d'envoyer un véhicule de remplacement lors d'un bris», termine-t-elle. **Bienvenue à bord, Danielle!**

BIENVENUE À LA STM

au 30 avril 2015

ADRAR, Abdallah, chauffeur
AGOUNE, Ahcene, chauffeur
AIT, Mohamed Ouarab, chauffeur
ANTONUCCI, Marco, chauffeur
ASSELIN, Louise, chauffeure
BADELE, Ion Virgil, chauffeur
BARRÉ, Jean-François, chef d'opérations
BAYOUDH, Rafik Ben Sadok, chauffeur
BEAULIEU, Amélie, commis divisionnaire
BRISSETTE, Manon, chauffeure
BROUSSEAU, Réal, chef d'opérations
CERIANI SUAREZ, Jorge Karin, chauffeur
CHOQUETTE, Jean-François, commis divisionnaire
DANDURAND, Isabelle, chauffeure
DELPECHE, Berris, chauffeur
DI TRAPANI, David, régulateur
DOVAL, Katherine, chauffeure
DUVAL-LATREILLE, Jean-Bernard Ian, chauffeur
FARKAS, David, chauffeur
FODJO WAFO, Grégoire, commis caissier – assignations
GAGNÉ, Claude, chauffeur
GOSSELIN, Manon, chauffeure
GUY, Hugo, électricien – traction
HABIB, Mustapha, chauffeur
MARTINELLI, Marco, chauffeur
MENJIVAR RIVERA, Ivan Enock, chauffeur
MEZA, Johanna, analyste – temps réel
PANET, Jean-Pierre, conseiller – infrast. & équipement
QUIRK, Danielle, régulateure
RADULESCU, Elena-Gabriela, chauffeure
RHÉAUME, Philippe, programmeur – analyste
ROBIDOUX, Nathalie, chef d'opérations
SAULEA, Alexandru, chauffeur
SIMARD, Luc, régulateur
SUSTY, Hans, régulateur
TIGHILET, Mehdi, commis divisionnaire
VALOIS, Ghislain, contremaître – radiocommunications
VEERAPEN, Shree Krishna, chauffeur
VINCENT, Daniel, chauffeur
WILLIAMS, Christopher, chauffeur
ZGARDAN, Nicolae, chauffeur