

LES PORTES PAPILLON ET LEUR ENTRETIEN

Une porte est un passage obligé pour entrer ou sortir d'un édicule de métro. Parmi les types de portes utilisés à la STM, la porte papillon, avec son double panneau sur des pivots centraux, suscite la curiosité.

Utilisée depuis les années 1980 à la STM, la porte papillon exige moins de force à l'ouverture qu'une porte à battant lorsque se produit l'effet piston, soit le mouvement d'air créé par la circulation des trains en station: les ouvertures qui se créent de part et d'autre du panneau, lors du pivotement, font diminuer graduellement la pression de l'air sur la porte. Par souci d'accessibilité universelle, il y a au moins une porte papillon dans chaque édicule.

Comme pour tout élément d'infrastructure, des travaux annuels de maintenance sont réalisés sur les portes papillon entre le 1^{er} avril et le 30 octobre, alors que Dame Nature est plus clémente. Comment se déroule l'entretien?

Par un matin frais d'automne, les mécaniciens d'entretien Christian Dumais et Shawn Leger s'affairent à l'une des portes papillon de la station Papineau. Après avoir dévissé des boulons, ils retirent les deux chemises de porte de l'armature pivotante, à l'aide de ventouses très pratiques.

«Dépendamment de la génération de porte, le poids peut différer, explique Christian Dumais. On utilise un robot pour déplacer les portes les plus lourdes.»



Durant une procédure qui dure cinq heures, les mécaniciens inspectent, nettoient, graissent, lubrifient, resserrent, ajustent, calibrent et remplacent au besoin les pièces de la porte papillon, dont les balais et les caoutchoucs latéraux, les joints d'étanchéité, le ferme-porte, le barillet, le pêne, la mortaise et les roulements en Nylatron. Après avoir retiré l'armature, ils enlèvent la saleté et divers objets (cheveux, broches, gommages, etc.) des puits des pivots à l'aide d'un grattoir. Parfois, un maçon intervient pour refaire le ciment sous la porte.

«Lorsqu'il y a un moteur de porte, il faut effectuer une inspection étendue, puisqu'il y a plus de pièces, indique Shawn Léger. Aussi, il faut aussi intervenir auprès des paramètres de l'automate qui gère l'ouverture, la fermeture, l'accélération et le ralentissement de la porte, puis vérifier le bouton poussoir.» Une fois la porte papillon réassemblée, les mécaniciens procèdent à des essais et des ajustements, avec ou sans vent. D'ailleurs, les autres portes de l'édicule sont ouvertes lors de l'entretien afin d'atténuer l'effet piston.

Tous les trois ans, chaque porte papillon est complètement démontée pour un entretien en profondeur. Lorsque survient un bris, été comme hiver, les mécaniciens réparent en urgence cette porte dont la conception est unique à la STM!

Dans un prochain numéro, nous survolerons l'évolution de la porte papillon, au gré de son utilisation, grâce à l'expertise interne de la STM.

ÉCHANGER POUR S'INTÉGRER

Recommencer une carrière dans un nouveau pays, peu importe la raison ou les circonstances, est rarement une expérience facile ou encourageante.

Mais du courage, Mohammed Chkikar en avait lorsqu'il a quitté son Maroc natal pour s'installer au Québec en 2003. Aujourd'hui avocat aux Affaires juridiques, il nous raconte l'histoire de son intégration exceptionnelle.

«Je suis arrivé avec un diplôme et une expérience professionnelle qui n'étaient pas toutes reconnues ici, confie-t-il. Pour recommencer à travailler comme conseiller juridique ou avocat, je devais faire des cours d'équivalence, en plus d'un stage du barreau. Pendant les deux ans et demi qu'ont duré



mes études à temps plein, j'ai occupé toutes sortes d'emplois imaginables, sept jours sur sept... C'est difficile d'abandonner un statut social établi pour recommencer à zéro, loin de sa famille, en plus de devoir apprendre la culture du pays d'accueil.»

Selon Mohammed, il n'y a pas de doute: pour un immigrant, la porte de l'intégration, c'est l'emploi. «J'ai eu la chance de faire mon stage du barreau à la STM, alors, comme on dit, j'ai le sang bleu! Mes collègues et gestionnaires ont d'ailleurs énormément facilité mon intégration, car ici, je me suis toujours senti comme faisant partie d'une grande famille.»

Si notre collègue avait un conseil à donner à quelqu'un se trouvant dans la situation qu'il a connue il y a bientôt 13 ans, il dirait d'observer, d'écouter et de participer. «Il ne s'agit pas de renier ses racines, mais pour s'intégrer, il faut être curieux, ne pas hésiter à poser des questions et à prendre part aux activités, aux rencontres et aux échanges qui s'offrent à nous. Lorsqu'on s'implique et qu'il y a une bonne communication, on s'intègre beaucoup mieux.»

Le Centre de transport Stinson et la station Champ-de-Mars sont tous deux en lice dans le cadre des prestigieux Prix d'excellence en architecture qui seront décernés par l'Ordre des architectes du Québec le 21 novembre prochain.



Stinson

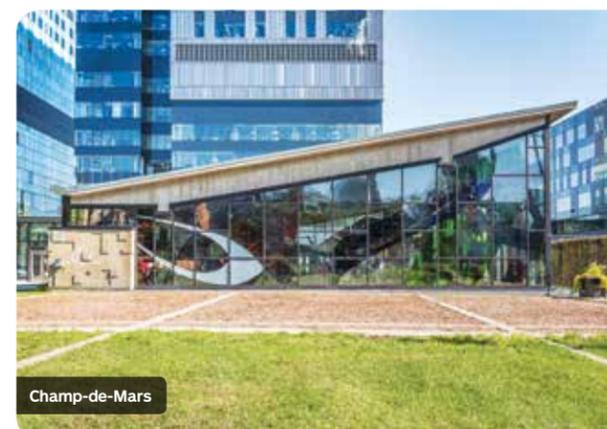
RAYONNEMENT ARCHITECTURAL

Stinson, on le sait, est un nouveau centre de transport conçu et construit ces dernières années et qui a récemment obtenu la certification Or de LEED en raison de sa conception qui respecte des critères stricts en matière de développement durable. Stinson est en lice dans la catégorie Bâtiments industriels.

Champ-de-Mars, la station bien connue du Vieux-Montréal, pourrait quant à elle être reconnue pour la restauration majeure dont elle a fait l'objet, et plus particulièrement pour ses caractéristiques d'accessibilité universelle et son esthétisme soigné. La station est en lice dans la catégorie Conservation et restauration.

Les employés et retraités de la STM, ainsi que leurs parents et amis, sont invités à se rendre en grand nombre sur le site de l'Ordre des architectes du Québec (oaq.com) afin de voter pour le projet qui, selon eux, mérite le plus de remporter le prix du public. Date limite: 18 novembre.

Instaurés en 1978, les Prix d'excellence en architecture permettent d'identifier et de mettre en valeur les meilleures réalisations architecturales réalisées au Québec et ailleurs dans le monde par les architectes d'ici.



Champ-de-Mars

FUMÉE SANS FEU

Dans la nuit du 23 au 24 octobre ont eu lieu des exercices de ventilation d'urgence à la station Champ-de-mars. Les quais et l'édicule ont été remplis de fumée chaude afin de tester l'évacuation de la station advenant un incendie ou un dégagement de fumée.

Pour remplir la station de fumée chaude, deux types d'appareils ont été nécessaires : des machines à fumée (semblables à celles utilisées dans les discothèques), ainsi qu'un banc de résistance. «On pourrait comparer le banc de résistance à un grille-pain géant, illustre Luc Milette, ingénieur principal, soutien opérationnel à l'Ingénierie – Exploitation métro. Le module est en mesure de produire 1,5 mégawatt de chaleur, soit l'équivalent de la puissance de 1000 plinthes chauffantes résidentielles. La fumée chaude reproduit le comportement de celle dégagée lors d'un incendie : elle monte plutôt que de rester au sol comme le ferait de la fumée froide.»

La STM n'en est pas à ses premiers tests du genre, et ce ne seront pas les derniers. L'objectif est d'assurer l'éventuelle évacuation des personnes dans le réseau et la sécurité des intervenants d'urgence. «La STM se doit d'être prête à faire face à tout genre d'incidents. Pour ce faire, nous avons évalué neuf scénarios avec fumée en demandant à la salle de contrôle d'activer différentes combinaisons de postes de ventilation mécanique et puits de ventilation naturelle à l'intérieur de cinq interstations de chaque côté de Champ-de-Mars; en insufflation dans une direction (pour pousser l'air) et en extraction dans l'autre (pour tirer l'air).»

Précieuses minutes

Avec les appareils utilisés, une station comme Champ-de-Mars, dont l'édicule est petit, se remplit de fumée en quelques minutes. Puis, une fois les ventilateurs activés, il n'en faut pas beaucoup plus pour en évacuer l'essentiel. Cette station a d'ailleurs été choisie pour les exercices en raison du nouveau puits de ventilation naturelle qui y a été construit lors de sa réfection, et dont on voulait tester l'efficacité.

Les équipes sur place ont évalué la vitesse de l'air déplacé à l'aide d'anémomètres : des systèmes de mesure équipés d'hélices. Plusieurs caméras ont quant à elles permis de visualiser les mouvements de fumée et les poches résiduelles logées à certains endroits de la station. La prochaine étape consiste donc à compiler, analyser et extrapoler toutes ces données.

Le projet est le fruit du travail des équipes de l'Ingénierie – Exploitation métro, de l'Entretien des équipements fixes (dépannage et traction) et de la Prévention incendies, lesquelles ont pu compter sur la collaboration essentielle de l'Exploitation des trains, des Communications et de la Sûreté et contrôle, notamment.

«C'est un projet très mobilisateur et stimulant pour les employés des nombreux secteurs impliqués, souligne Geneviève d'Auteuil, chef de section, soutien opérationnel à l'Ingénierie – Exploitation Métro, d'autant plus que notre expertise et notre savoir-faire dans ce domaine sont de renommée internationale.»



DES SOUDEURS AU SERVICE D'AZUR



Notre photo : Olivier Bouhalassa, Sylvain Hamel, René Mainville, Jean-Louis Grenon (chef d'équipe) et Jean-François Rouleau.

Ils ont soudé 82 paniers ronds et une cinquantaine de paniers d'entreposage et de transport de sabots de bois. Qui ça? L'équipe de soudeurs de l'atelier de grande révision Youville à l'Entretien du matériel roulant.

Et à quoi serviront tous ces paniers? Ils seront utilisés par leurs collègues pour la fabrication des sabots de bois et pour leur livraison à l'usine Bombardier de La Pocatière, où ils seront installés sur les voitures AZUR. Tout comme

eux, leur contremaître, Anny Quenneville, était fière de leur travail. «Mine de rien, c'est un matériau difficile à souder parce que la tôle tord facilement. Il faut donc pré-assembler le tout avant de procéder.»

C'est un travail minutieux que l'équipe a fait en plus de la charge habituelle. Anny a salué au passage les tauliers de l'usine Crémazie qui ont fabriqué toutes les grilles et les composantes des paniers qui ont été soudés.



RÉDUIRE SON EMPREINTE GRÂCE AU SGE

Fière de son engagement à réduire son empreinte écologique et à contribuer au développement durable, la STM doit montrer l'exemple en atténuant les impacts de ses activités quotidiennes sur l'environnement. Des activités telles que l'entretien mécanique, le déplacement des véhicules, la livraison du biodiesel, le rejet des eaux industrielles et la collecte des matières dangereuses résiduelles peuvent avoir des effets importants sur l'eau, l'air et le sol. De plus, des dépenses non négligeables sont associées à la gestion de ces impacts.

Depuis 2014, la STM met à contribution des ressources supplémentaires à l'amélioration de son système de gestion environnementale (SGE) qui permet d'évaluer, prioriser et maîtriser les impacts environnementaux de ses activités, de démontrer l'efficacité de sa gestion et de se conformer à la réglementation en vigueur. Tout cela nécessite une approche de gestion environnementale structurée et un bon partage des responsabilités, et c'est pourquoi la STM s'inspire de la norme internationale ISO 14001.

Bénéfique et avantageux

Catherine Deveault, conseillère corporative en développement durable à la direction principale de la Planification stratégique et innovations, explique que le recours à un SGE procure de nombreux bénéfices à la STM. «Outre les gains environnementaux et économiques, un SGE permet la responsabilisation des différents secteurs de l'entreprise, la mobilisation des employés et le renforcement des préoccupations environnementales, dit-elle. Aussi, un SGE permet d'améliorer des processus transversaux (formation, documentation, transferts de connaissances) et de mieux mesurer la performance environnementale.»

La norme ISO 14001, dont s'inspire le SGE, offre plusieurs avantages.

- **Souplesse** : en choisissant les moyens appropriés pour atteindre des objectifs, deux organisations aux opérations similaires, mais aux performances environnementales différentes, peuvent être conformes à la norme.
- **Universalité** : elle est applicable dans tous les champs d'activités, de produits et de services.
- **Comparabilité** : toutes les organisations qui l'adoptent ont recours à une approche similaire.
- **Utilité** : elle a été adoptée par plus de 250 000 organisations de tous les secteurs économiques mondiaux (dont les réseaux de transport d'Atlanta, Calgary, Edmonton, Paris et Seattle, par exemple).

Effort collectif

La section Environnement de la division Ingénierie infrastructures, l'équipe du Développement durable de la direction principale, Planification stratégique et innovation et la direction Affaires juridiques travaillent en continu à l'implantation du SGE à la STM. Quels seront les changements concrets apportés aux pratiques de la STM à cet effet?

Dans un prochain numéro, nous vous présenterons le plan d'action de la direction Bus.

L'implantation du SGE a permis d'incorporer les éléments de la Politique environnementale à la Politique de développement durable de la STM, disponible dans la section Plan stratégique et développement durable de l'intranet.

LA GRANDE TOURNÉE SST



Présent dans plus de 20 lieux de travail, l'événement annuel La Grande Tournée SST a permis de sensibiliser les employés sur la prévention en santé et sécurité de façon ludique et imaginative. Que ce soit par une conférence, un kiosque, un test d'habileté ou de connaissance, les organisateurs ont gagné le pari de créer un engouement pour la SST et de rejoindre ainsi des centaines d'employés. [Pour voir la galerie complète de photos, consultez l'En Commun web.](#)



Un projet-pilote des plus prometteurs a été mis sur pied cet automne au Réseau des bus (RDA). Depuis le mois de septembre, le Centre de transport Legendre dispose de deux camions de service équipés d'outils et de matériel permettant de réaliser certaines réparations rapides sur la route lors de signalements de service.

L'initiative s'inscrit dans le plan d'action du RDA visant à réduire le taux d'immobilisation des bus et, ainsi, d'améliorer sans cesse leur efficacité. «Les camions, dont l'un est dédié aux dépannages liés aux pneus et aux crevaisons, permettent de réaliser immédiatement, sur la route, des interventions pouvant être exécutées en 15 minutes ou moins: miroirs, essuie-glace, lave-glace, liquides d'appoint, klaxon, etc., explique Christian Langlois, surintendant Entretien au CT Legendre. Il ne s'agit pas de correctifs temporaires, mais bien de réparations durables comme celles effectuées au garage, mais dont la nature et les délais répondent à des critères précis, qui sont déterminés de façon paritaire.»

Pour cette première phase du projet, neuf lieux d'interventions spécifiques, dans le secteur de Legendre, ont été définis. «Il s'agit d'endroits sur les lignes où nous savons que nous pouvons intervenir de façon sécuritaire, précise Christian Langlois. Au final, l'objectif sera de couvrir toute l'île. C'est d'ailleurs déjà le cas pour le camion dédiés aux pneus et crevaisons.»

À bord de chaque camion de service se trouve l'un des cinq mécaniciens de Legendre s'étant portés volontaires (dont Félix et Luc, sur notre photo). Ils sont en fonction à tour de rôle dans le secteur durant les pointes, soit de 6h à 11h30 et de 14h à 19h30. C'est le Centre opérationnel principal (COP), en communication constante avec les chauffeurs, qui détermine si un signalement de service peut être pris en charge par le mécanicien du camion de service. On dénombre ainsi, actuellement, 5 ou 6 interventions en moyenne par quart de travail.

Camions durables

Pour acquérir ces deux camions, et les prochains qui seront éventuellement récupérés pour la suite du projet,

MÉCANOS MOBILES



Félix Joseph

Luc Marcotte



l'équipe s'est faite un devoir de trouver des solutions économiques et durables. «Il s'agit de camions et de matériel dont on se serait autrement débarrassés, et que nous avons modifiés à l'interne en nous assurant qu'ils soient sécuritaires et fonctionnels. Nous avons aussi la collaboration de l'équipe de la Chaîne d'approvisionnement, qui nous donne accès à des armoires en libre-service pour ravitailler facilement les camions en matériel, de façon quotidienne.

«Le projet-pilote est un véritable succès, conclut Christian Langlois. Les clients et les chauffeurs, qui n'ont pas à changer de bus lorsque survient un pépin pouvant être réglé par les mécaniciens des camions de service, sont réceptifs et leur réaction est positive. Ils apprécient que l'on prenne des actions concrètes. Le test ultime sera la saison hivernale, mais nous travaillons déjà à optimiser le processus, la liste et les lieux des interventions ciblées.»

Dans le cadre de la Campagne de générosité, tous les employés de la STM sont invités à participer à deux étapes importantes de ce bel élan de partage. Vous cherchez une façon d'aider pour les Fêtes? En voici deux!

[Offrez un peu de temps pour la collecte en stations les 14, 19 et 20 novembre prochains.](#) Être bénévole pour la collecte, c'est un engagement flexible: on choisit l'horaire et la station qui nous conviennent. Ce geste permettra d'amasser des fonds pour garnir, à l'occasion des Fêtes, le garde-manger de près de 650 familles démunies de Montréal.

[Achetez des billets pour le tirage qui aura lieu le 24 novembre prochain.](#) La totalité des revenus servira à financer l'Opération paniers de Noël. Les billets sont en vente jusqu'au 13 novembre.

[Près de 40 prix à gagner:](#) une montre Apple Watch Sport, plusieurs prix en argent de 200\$ à 400\$, des billets des Canadiens et de spectacle, des forfaits et des cartes-cadeau, des appareils électroniques, et bien d'autres!

L'OPÉRATION PANIERS DE NOËL

Les responsables de secteur comptent sur notre collaboration pour que la 18^e édition soit couronnée de succès.



Horaires de la collecte, liste des prix et autres détails sur l'En Commun web et sur l'intranet.



AIME COMME MONTRÉAL

La STM est fière de s'associer au projet *Aime comme Montréal*, un photo reportage de 75 couples interculturels montréalais inspirants qui sera présenté à l'occasion du 375^e anniversaire de Montréal, à travers un livre et une exposition. En tant qu'organisation valorisant la diversité, la STM participera à la diffusion de ce projet mobilisateur qui vise à favoriser le rapprochement et le dialogue interculturels, contribuer au sentiment d'appartenance de tous les Montréalais envers leur ville et renforcer le statut de Montréal comme cité interculturelle.

Aime comme Montréal est à la recherche de nouveaux couples interculturels pour compléter le projet. Votre douce moitié est d'une autre nationalité que vous? Vous êtes alors chaleureusement invités à proposer votre candidature pour faire partie de ce projet en faisant parvenir une photo et un court paragraphe sur votre histoire par courriel à l'adresse aimecommemontreal@hotmail.com. La date limite pour participer est le 13 novembre.

Pour en savoir plus sur le projet, découvrez les premiers couples de *Aime comme Montréal* dévoilés à la une du quotidien *Le Devoir* cet été et visitez la page Facebook du projet, à l'adresse facebook.com/aimecommemontreal.



Tirage de lecteurs ET LES GAGNANTS SONT...

Félicitations à Martin Desrosiers, Francis Gauthier, François Fournier, Eric Laforest, Martin Lavoie, Yves Légaré, Martin Morissette-Champagne, Guy Raymond, Map Touch et Robert Turcotte qui recevront chacun un lecteur OPUS.

Rappelons que pour participer au tirage, il fallait répondre cette question: *Quel est le délai nécessaire entre le moment de l'achat et celui de l'utilisation du titre acquis à l'aide d'OPUS en ligne?*

La réponse était: *Dès que la recharge est terminée, la carte est prête à être utilisée.*

Merci à tous de votre participation!

en commun VOL 25 NO 19

Le 4 novembre 2015

Bulletin interne d'information de la STM

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

Collaborateurs
Catherine Deveault
Louis-Étienne Doré
Jean-François Ferland
Monique Juteau
Marie Legault
Jacques Nadeau
Carole Pageau
Magalie Paré
Julien Perron-Gagné
Alain Petit
Karine Pitton

Conception graphique
Cécile Dion

Dépôt légal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2015

En Commun est réalisé par la direction Expérience client et activités clientèles. Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et dans le seul but d'alléger le texte.



DE CHEZ VOUS AU CINÉMA DU RÉEL

Du 12 au 22 novembre, les Rencontres Internationales du Documentaire de Montréal (RIDM) invitent les cinéphiles à voir une sélection des meilleures œuvres documentaires de l'année tant à l'échelle nationale qu'internationale. Découvrez une trentaine de films québécois, une quarantaine de premières canadiennes et nord-américaines et une vingtaine de premières mondiales.

Les cinéastes documentaristes vous proposent un regard novateur sur des enjeux sociaux et humains actuels. La réalité de plein fouet, percutante, émouvante, directe, sur grand écran. Dix jours qui bousculent nos idées et réveillent nos sens!

Deux pour un avec OPUS – Avec votre carte OPUS, profitez d'un 2 pour 1 sur les billets pour toutes les projections à l'Université Concordia.

Facilitez vos déplacements – Vous y allez avec un ami? Voici quelques titres de transport qui pourraient faciliter ses déplacements :

2 passages : avec un aller-retour, on peut profiter pleinement de notre sortie et économiser!

Soirée illimitée : déplacements illimités sur l'ensemble du réseau entre 18 h et 5 h le lendemain matin.

Week-end illimité : pour profiter de Montréal tout le week-end.



VIEUX-LACHINE

Des quartiers historiques à visiter – Et si vous profitez de l'automne pour découvrir un nouveau coin de Montréal? Pendant que citrouilles et fantômes sont graduellement remplacés par les couronnes de Noël, allez voir sur l'*En Commun* web nos suggestions de balades dans des quartiers pleins... d'histoires.

Le secteur de Lachine en est un bel exemple. De l'époque du commerce des fourrures jusqu'à celle du boom industriel pendant lequel on a construit le canal de Lachine, l'endroit témoigne encore de toutes ces choses passées. Et c'est sans compter l'air du large qui provient du lac Saint-Louis et du sympathique marché public de Lachine. Quel bel après-midi à y passer! Les lignes 110 – Centrale et 195 – Sherbrooke/Notre-Dame relient le secteur à la station Angrignon.



LE BYE-BYE de Denis Cyr

Denis Cyr, technicien aux télécommunications, a vécu toute sa carrière à la STM. «Je suis entré à la Société en tant qu'étudiant. Je m'occupais du 'chantier à boîtes', c'est ainsi qu'on appelait la cueillette des boîtes à perception dans les centres de transport. On les recevait et on acheminait leur contenu à la Caisse. Ensuite, j'ai obtenu un poste temporaire pour l'entretien des systèmes informatiques du métro, et finalement, un poste permanent en tant qu'électronicien. J'ai participé à plusieurs changements technologiques dans l'entreprise: j'ai participé à l'installation des nouveaux ordinateurs dans l'ancienne salle de contrôle, j'ai travaillé sur la nouvelle commande centralisée en tant que technicien et j'ai vécu la transition vers la plus récente salle de contrôle! Ce qui m'a le plus marqué, c'est l'ouverture de la ligne bleue à la fin des années 80. On a mis en service un tronçon complet, c'était impressionnant.»

Comme Denis vient d'entrer à la retraite, il n'a pas encore de plan établi. «Je n'ai pas le temps de planifier, les journées passent trop vite, affirme-t-il. Mes anciens collègues me disaient qu'on était débordé en tant que retraité et je ne les croyais pas... Mais finalement, c'est vrai!», termine-t-il avec un sourire en coin. Bonne retraite, Denis!

NOUVEAUX RETRAITÉS

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

Septembre 2015

- BÉLANGER, Dyane, changeure
- COUDRY, Yves, chauffeur
- CYR, Denis, technicien – soutien technique
- DESJARDINS, Lyne, vérificatrice
- DUPUIS, Sylvain, chauffeur
- GRÉGOIRE, Danielle, technicienne-soutien
- GRÉGOIRE, Ginette, changeure
- HUDON, Michel, chauffeur
- LOCHARD, Claude, chauffeur
- MIGNEAULT, Raymond, chauffeur
- POTVIN, Clément, opérateur de métro
- RACINE, Claude, contremaître
- REBELO, Joseph, changeur
- ROUSSEAU, Robert, chauffeur
- THOMAS, Michel, chauffeur
- VINCENT, Denis, opérateur

IN MEMORIAM

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

Septembre 2015

Retraités décédés

- BARSALOU, Yves, préposé à l'entretien, 59 ans
- BOISSELLE, Viateur, préposé à l'entretien, 67 ans
- BOUCHARD, Réal, gareur, 77 ans
- BRETON-COWAN, Nicole, secrétaire, 60 ans
- DIONNE, Emmanuel, changeur, 67 ans
- GUÉRIN, Léo Paul Joseph, chauffeur, 91 ans
- GUILBAULT, Jacques, directeur, 86 ans
- LAMOUREUX, Réal, chauffeur, 76 ans
- MARQUIS, Jean-Guy, chauffeur, 79 ans
- PELLETIER, Serge, monteur-visiteur, 71 ans
- SAKOWSKY, Irène, commis administration, 54 ans
- SAVOIE, Maurice, chef d'opérations, 65 ans
- TÉTREAU, Denis Paul, lettreur, 83 ans
- VALIQUETTE, Michel, chauffeur, 60 ans