

SÉCURITÉ CLEF EN MAIN

MATHIEU THIBAUT est mécanicien d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Il détient une expertise très recherchée en raison de sa formation multidisciplinaire en mécanique, électricité, électronique et hydraulique, en plus des milliers d'heures consacrées à l'apprentissage de son métier. Mais après avoir œuvré quelques années dans le domaine, il était en quête de nouveaux défis.

C'est ce qui l'a amené à convaincre la gestion du centre d'entretien d'équipements fixes qu'il était le candidat tout désigné pour œuvrer au programme de cadenasage. Ce programme définit les moyens d'éliminer ou de réduire au minimum les risques d'exposition aux énergies dangereuses comme l'électricité. Michel Lavoie, contremaître du projet, lui a alors octroyé un mandat qui demande un grand sens de l'organisation, de l'autonomie et de la ténacité pour couvrir un réseau aussi vaste que celui du métro de Montréal.

La charge de travail que représentait le recensement d'une très grande variété d'équipements sur un large territoire n'a pas découragé Mathieu, bien au contraire!

Tenace, dévoué et compétent

Sa curiosité l'a amené à faire des recherches approfondies sur le terrain afin de comprendre les différents équipements nécessaires à l'exploitation du réseau. Heureusement, Mathieu n'était pas seul pour accomplir cette tâche colossale. Avec l'appui inconditionnel de la gestion, il a pu donner un nouvel élan au projet tout en jouant un rôle de compagnonnage auprès de l'équipe. En deux ans, Mathieu et ses collègues ont rempli quelque 10000 relevés d'information permettant la création des fiches de cadenasage. «Un vrai travail de moine», admet-il.

Les fiches de cadenasage permettent de consolider l'information déjà connue, mais qui n'est pas disponible sur des fiches standardisées. Un logiciel de gestion par fiches est d'ailleurs en cours d'implantation par les TI. Ultimement, le nouveau programme informatisé de cadenasage permettra à la STM de conserver les données à long terme et de respecter les normes et la réglementation en matière de SST.

Même en étant libéré à temps plein sur le projet cadenasage, Mathieu n'a jamais délaissé complètement son travail de mécanicien d'ascenseurs et accepte de répondre à des demandes ponctuelles. Lors de la collecte d'information, Mathieu a profité de l'occasion pour faire connaître le projet cadenasage, mais aussi sensibiliser ses collègues à l'importance de la SST. Il conserve une grande humilité, mais il se dit très fier d'avoir contribué à un projet aussi important pour la santé et la sécurité des travailleurs d'aujourd'hui et de demain.



LUMIÈRE

Le 25 avril dernier, la STM dévoilait les photos du concept du nouvel édifice de la station Mont-Royal qui sera notamment agrandi pour accueillir deux ascenseurs, rendant ainsi le réseau de métro encore plus accessible.

Ce concept mise sur la lumière et la transparence. Le bâtiment, sobre et limpide, présente de grandes surfaces vitrées. Il sera le reflet de son environnement, dans lequel il se fondra. Le soir, avec l'éclairage intérieur, il sera éclatant et lumineux, un lieu phare dans le quartier.

Le concept est inspiré des discussions tenues dans le cadre de la démarche de réflexion collective de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal pour orienter la conception des aménagements futurs de la place Gerald-Godin sur laquelle se trouve la station Mont-Royal. Un concours sera lancé en juin afin de doter la station d'une nouvelle œuvre d'art



SUR LE PLATEAU

public. Un jury déterminera le récipiendaire de ce concours et la décision devrait être rendue à l'automne. Cette œuvre d'art aura un impact visuel important dans le nouvel édifice vitré, et sera appréciable même de l'extérieur de la station.

PROCHAINES ÉTAPES — Le concept a été approuvé au Comité consultatif d'urbanisme en février et en première lecture en avril au conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Puisqu'il fait l'objet d'un changement de zonage, le projet d'agrandissement d'édifice a été présenté en consultation publique. Les approbations finales de l'arrondissement devraient avoir lieu en juin. La mise en œuvre du projet devrait quant à elle débuter en janvier 2018 pour se terminer en avril 2020. La station demeurera ouverte durant la totalité des travaux.

Modélisations fournies par Patrice Monfette, architecte principal du projet.



HIVER 2016

SATISFACTION CLIENTÈLE

Pendant l'hiver, la satisfaction générale à l'égard de la STM est restée stable par rapport à la même période l'an dernier, à 86%.

MÉTRO — Le réseau souterrain enregistre une amélioration de la satisfaction, passant de 77% l'an dernier à 81%. Ce résultat positif semble principalement associé à la fiabilité du service et à la rapidité de la transmission de l'information en cas de panne. Le temps d'attente avant d'embarquer est également perçu très positivement. Une baisse de la satisfaction relative à la propreté, que ce soit aux abords ou à l'intérieur des stations, nous incite à plus de vigilance quant à cet aspect du service.

BUS — On note une baisse de la satisfaction envers le réseau de surface qui se chiffre maintenant à 74%, en baisse de 5 points par rapport à la même période l'an dernier. On en a beaucoup entendu parler: la fréquence et l'entassement en pointe sont les principales sources de cette irritation... On note néanmoins une amélioration de la satisfaction pour ce qui est de la ponctualité, tandis que la sécurité et la courtoisie des chauffeurs sont toujours des points forts sur lesquels il faut tabler.

Dans notre prochaine édition, au-delà de la perception des clients de nos services, nous aborderons leurs attentes par rapport au transport collectif. Quelles sont-elles? Comment les mesure-t-on? Jusqu'à quel point les rencontre-t-on?



RENCONTRES DU DG

Une invitation de vos collègues

Notre directeur général, Luc Tremblay, souhaite faire le point avec les employés et répondre à vos questions. Réservez dès maintenant votre place pour les rencontres du 21 ou du 28 juin!



J'ai été à la rencontre de Luc Tremblay et j'invite tous mes collègues à faire de même. Le DG a le profil parfait pour diriger. Ce que j'en retiens, c'est sa grande ouverture d'esprit pour une entreprise meilleure. Il est à l'écoute et il veut nous entendre. Allez-y, c'est le moment tout indiqué pour lui faire part de vos commentaires.

Line Lapierre, opératrice



C'est une chance unique de pouvoir rencontrer et dialoguer avec un décideur qui influence notre quotidien. Être informé, c'est un premier pas vers la possibilité de faire évoluer les choses dans le bon sens.

Pierre Morin, changeur



Rares sont les occasions de discuter et d'exprimer nos préoccupations à la tête dirigeante. Luc Tremblay est très ouvert aux suggestions. Ça vaut la peine d'y aller!

Alain Deschâtelets, chauffeur



De toute ma carrière à la STM, c'est la première fois que je sens un réel désir de rapprochement avec la haute direction. J'ai senti que parmi les employés sur place, plusieurs semblaient agréablement surpris de la sincérité du discours rassembleur de M. Tremblay. Il a pris le temps de nous accueillir et de saluer personnellement chacun d'entre nous à notre arrivée. Pour moi, cette rencontre fut très positive et instructive!

Pierre Boiteau, préposé de centre de service

POUR VOUS INSCRIRE, ADRESSEZ-VOUS À VOTRE COMMIS OU À VOTRE GESTIONNAIRE.



ENTREtenir POUR L'AVENIR

À l'automne 2014, la STM annonçait son intention de prolonger d'une vingtaine d'années la durée de vie des MR-73. Depuis, nos collègues de l'Ingénierie se sont penchés sur la question : comment s'assurer de la fiabilité de ces trains dans le temps? Il fallait les passer au peigne fin et déterminer quelles pièces et systèmes étaient susceptibles de connaître des défaillances au cours des deux prochaines décennies. Ce sera bientôt à l'Entretien du matériel roulant (EMR) de passer à l'action.

«Il y a une douzaine de systèmes, sur les MR-73, qui nécessiteront une attention particulière, explique André Lafond, surintendant – opérations à l'EMR. Dans chacun de ces systèmes, il y a des composantes; dans certains, il y en a peu, mais d'autres sont constitués d'une panoplie de composantes. Les systèmes peuvent donc avoir des niveaux de complexité très différents les uns des autres.»

À titre d'exemple, André Lafond évoque notamment les câbles à haute tension qui sont sous la caisse des MR-73. «Ayant presque atteint leur durée de vie utile, ils devront être remplacés. Dans ce cas, ça ne représente pas un grand nombre de composantes, mais ce sera beaucoup de travail. Les câbles ne sont pas encore rendus à leur limite, mais il faudra être proactif si on veut que les trains perdurent dans le temps, et ce sera une étape majeure.»

Mais tout n'est pas à remplacer. Par exemple, pour les dispositifs appelés «opérateurs de portes» des trains, l'équipe à l'EMR procédera selon une approche différente. Dans ce cas, il s'agira plutôt d'approfondir certaines interventions dans le cadre de l'entretien régulier.

Sur la ligne de départ

Une petite équipe a été formée à l'EMR pour veiller à la planification et à la coordination de l'entretien des trains pour garantir leur bon fonctionnement lors des 20 prochaines années. On s'y interroge notamment sur les besoins en pièces et en main-d'œuvre. «Ce sont des procédures d'entretien qui ne sont pas faites couramment à l'heure actuelle, et elles s'ajouteront à l'entretien régulier des trains, précise André Lafond. Il est donc primordial d'élaborer des calendriers répondant aux échéanciers pour l'approvisionnement et la disponibilité des ressources. On est en plein là-dedans en ce moment.»

Mais notre plus grande force, c'est certainement l'expertise unique des employés impliqués. Comme le disait Carl Arseneault, directeur – EMR, «Nous connaissons bien notre matériel roulant. Nous pouvons compter sur l'expérience de nos employés, l'expertise de l'Ingénierie et sur nos gestionnaires qui font un travail rigoureux, basé sur des programmes bien définis.»

JEUNES EXPLORATEURS, FUTURS INGÉNIEURS



Pour faire voir la réalité de plus près aux jeunes apprentis, l'analyste en soutien technique Soufiane Ait Lahcen (photo de droite) a pris le relais avec une incursion dans le laboratoire d'iBUS et la technologie de pointe qui supporte les divers systèmes d'exploitation du Réseau des bus.

À 15 ou 16 ans, s'orienter vers une carrière est un grand défi. L'activité Jeunes explorateurs permet à des élèves du secondaire de prendre le pouls du marché du travail et de se familiariser avec un métier ou une profession qui les intéresse, le temps d'une journée.

La STM ouvre ses portes depuis quelques années à ces étudiants de différents horizons, et le 21 avril, huit jeunes attirés par la profession d'ingénieur ont eu un aperçu de l'environnement riche et diversifié de l'Ingénierie bus et des Télécommunications.

Fazal Masud et Liliane Tran Le ont eu le rare privilège d'une visite guidée du COP. Luc Légaré, chef de section Contrôle-procédés bus, a brisé la glace et parlé avec un enthousiasme communicatif de son environnement de travail et de projets innovants ayant un impact positif sur les opérations. «C'est enivrant comme milieu, on bouge toujours! Chaque jour nous apporte son lot d'imprévus et nous sommes en mode solution 24 heures sur 24.»



Mettant l'accent sur la rigueur, Luc indique qu'il existe des règles bien précises à suivre dans la profession. Passant en revue les divers projets qui nourrissent le quotidien de l'équipe, comme iBUS, la vidéosurveillance et le système de comptage passagers, Luc souligne l'aspect multidisciplinaire du travail. «On interagit beaucoup les uns avec les autres et on partage nos connaissances. C'est ce qui fait notre force.»

Au même moment, un autre groupe de jeunes découvrait les activités des sections Télécommunications et Réseautique au 2000 Béri. Quiz de l'ingénieur, étude de cas en sonorisation, tour guidé du centre de contrôle du métro, visite d'un poste de ventilation mécanique et de salles techniques : le programme diversifié de la journée a captivé les cinq visiteurs. Les membres de l'équipe de Claude Ouellet, chef de section – Télécommunications, et de Mathieu Fournier, chef de section – Réseautique, ont répondu avec enthousiasme aux questions des jeunes.

Au total, 22 jumelages étudiants-employés ont eu lieu dans l'entreprise avec des experts chevronnés, coordonnés par la division Dotation des Ressources humaines. À en juger par leurs réactions, ces jeunes se sont fait une meilleure idée d'une réalité qu'ils connaissent très peu et l'expérience en valait la peine. Un bel investissement de temps et d'énergie pour l'éclosion de talents.



Directeur d'études – IIPM

TRACER LA VOIE...

Quel est le rôle et quels sont les défis d'un directeur d'études aux Études techniques de la DE Ingénierie, infrastructures et projets majeurs (IIPM)? En voici les grandes lignes, mais pour plus de détails, [lisez la version complète de cet article sur l'En Commun web!](#)

Le directeur d'études planifie et réalise les études majeures de la STM. Il développe un concept et recommande une solution optimale, contrairement à un directeur de projets, qui lui est responsable de sa réalisation jusqu'au transfert aux opérations. Le directeur d'études gère de front plusieurs études d'envergure dont la valeur varie entre 15 M\$ et 250 M\$.

Ses principales fonctions

Il réalise les deux premières phases d'un projet, soit l'Identification (étude de pré-faisabilité) et la Définition (étude de faisabilité). Il identifie d'abord les besoins, analyse quelques pistes de solution et évalue les bénéfices engendrés pour la STM. Une présentation est ensuite faite au Comité de gestion du portefeuille de projets (CGPP) afin d'inscrire officiellement le projet au portefeuille de projets de la STM et ainsi passer à la prochaine phase : la Définition.

Celle-ci consiste à analyser et développer la meilleure solution pour répondre aux besoins ciblés à la première étape. On y définit la portée du projet, valide la faisabilité technique du concept proposé, établit la stratégie de mise en œuvre, identifie les risques, les bénéfices, le calendrier général et le coût complet.

L'art de la polyvalence

«Les types de projets étudiés sont très variés, explique Roger Vandal, chef de division aux Études techniques. Il peut s'agir de faire l'étude de modernisation d'infrastructures, comme un centre de transport par exemple, ou encore de la mise en place d'un projet pilote, tel que l'embarquement toutes portes au Réseau des bus. La majorité des mandats proviennent du comité de direction et sont en lien avec le plan stratégique de l'entreprise.»

Autres exemples : les projets de raccordement ou d'intégration immobilière, qui peuvent impliquer, notamment, le développement par un promoteur d'un projet immobilier englobant un édifice de métro ou encore le raccordement d'un édifice à une autre structure n'appartenant pas à la STM. Le directeur d'études s'assure alors de l'application des exigences de la STM et des normes et critères de conception. Il collabore également avec les Affaires juridiques pour préparer les différentes ententes requises.

«Les études se déroulent sur une longue période suivant l'envergure, la complexité et le nombre de parties prenantes du projet, ajoute Roger Vandal. En général, de deux à cinq ans sont nécessaires pour finaliser la phase 2 (Définition) et passer à l'étape de la réalisation.» Pour en savoir plus et pour découvrir de nombreux exemples de projets et réalisations de directeurs d'études, rendez-vous à l'adresse encommun.stm.info.

Notre photo : Roger Vandal, chef de division aux Études techniques, en compagnie des directeurs d'études Sonia Vibert, Guylaine Di Tomaso et Luc-Y Tremblay.

L'INCIDENT FICTIF

Il est 10h, un dimanche matin. Un chef contrôleur de la salle de contrôle du métro informe le contrôleur trafic qu'un dégagement de fumée se produit sur la ligne bleue. Plusieurs départements et diverses équipes entament alors sans tarder les procédures d'échange d'information nécessaire lors d'un tel incident. Pourtant, il n'y a pas de fumée dans le réseau, et tout va pour le mieux sur la ligne bleue... Il s'agissait d'une simulation, un exercice comme il s'en fait toutes les fins de semaine à la STM.

«Ces simulations informatisées sont effectuées tous les samedis et les dimanches, en matinée et en soirée, dans un lieu aléatoire différent d'une fois à l'autre, explique Federico Marandola, chef contrôleur à l'Exploitation des trains. Quand l'exercice débute, personne dans l'équipe ne connaît d'avance le scénario. Foyer d'incendie, dégagement de fumée, matières dangereuses... en tunnel, sur le quai, dans l'édicule... Les combinaisons d'anomalies et de lieux sont pratiquement infinies. Grâce à ces procédures, on s'assure que les contrôleurs n'auront aucune hésitation advenant un feu dans le réseau, par exemple.»

C'est le rôle du contrôleur trafic en poste de décrire le plus précisément possible la situation simulée dans les systèmes informatiques, puis de la soumettre. Chaque département a alors une série de procédures à assurer : sécuriser les lieux, informer le personnel concerné des étapes à suivre, envoyer un chef d'incident sur place, etc.

«Tout doit être absolument fluide. Si les contrôleurs ne prenaient pas part à ces exercices réguliers, ils pourraient hésiter ou avoir des doutes lors d'un événement réel. Ça permet aussi de s'assurer que le système fonctionne correctement, que les téléphones sonnent aux bons endroits et qu'il n'y a rien qui cloche avec les nombreuses interactions que cela implique. La simulation dure généralement entre 15 et 30 minutes, après quoi, nous l'évaluons afin de toujours nous améliorer.»

«Les contrôleurs veulent bien faire leur travail et s'entraident beaucoup. C'est bon pour eux de participer à ces simulations, mais c'est payant aussi pour l'équipe en entier», conclut Federico Marandola.



Federico Marandola et Jean-Renald Graille, tous deux chefs contrôleurs à l'Exploitation des trains.

Amicales des chauffeurs

L'an dernier, les représentants des Amicales des chauffeurs ont décidé de se rencontrer pour brasser des idées, échanger des tuyaux et pour s'entraider. Bref, ils ont uni leurs forces pour en offrir plus aux chauffeurs. Qu'en est-il un an après?

Le 19 avril dernier, c'était leur deuxième rendez-vous, et cette fois, la machine était bien huilée. Forts de leur première année de collaboration, ils avaient visiblement établi des méthodes de travail rigoureuses et apprivoisé cette nouvelle façon de faire collaborative.

Les sujets à l'ordre du jour étaient aussi nombreux que variés, mais une constance s'en dégageait : la volonté de s'entraider. Véritables «petites entreprises», les Amicales ont développé, au fil des ans, une large gamme de services et d'activités adaptés aux besoins des employés. Ainsi, soucieux d'optimiser leurs actions, leurs représentants ont profité de cette rencontre pour échanger sur leurs enjeux organisationnels et leurs perspectives de développement.

Pour une première fois, M. François Tremblay, directeur – Opérations CT et réseau, est venu à leur rencontre pour entendre leurs préoccupations et réfléchir avec eux à certaines réalités dans les centres. Il a démontré une écoute attentive et a fait preuve d'ouverture, mais aussi de franchise et de transparence.

ÉCHANGE FRUCTUEUX

Grâce à la motivation et à l'implication bénévole des représentants des Amicales, la journée s'est conclue avec la création d'un comité organisateur qui veillera à assurer les suivis de la rencontre. Ils s'investissent à fond pour créer un milieu de travail dynamique pour les chauffeurs, et espèrent que ceux-ci apprécieront leurs efforts! *Ci-dessous, les membres du comité des amicales. Pour connaître leur nom et le centre où ils s'impliquent, consultez l'En Commun web.*



LES FELUETTES

L'Opéra de Montréal frappe un grand coup

En première mondiale, assistez à un spectacle d'une intensité dramatique peu commune, signée par un tandem choc: le dramaturge québécois Michel Marc Bouchard et le compositeur australien Kevin March. L'œuvre est portée par le metteur en scène Serge Denoncourt et deux étoiles montantes issues de l'Atelier lyrique de l'Opéra de Montréal: le baryton Étienne Dupuis et le ténor Jean-Michel Richer.

À l'occasion d'un partenariat avec la STM, l'Opéra vous offre un **rabais de 20%**. Pour en profiter, rendez-vous à l'adresse stm.operademontreal.com et entrez le code promotionnel: **stm**. Les représentations ont lieu les **21, 24, 26 et 28 mai**, à la Place des Arts.



LE BYE-BYE de Jacques Hébert

Notre nouveau retraité de mars est entré à la STM en 1989. Après quelques années au volant d'un bus, il est devenu chef d'opérations puis gérant de stations.

«Comme gestionnaire, on disait de moi que j'étais rigoureux et juste envers mes employés. Il faut croire qu'ils me trouvaient sympathique car plusieurs sont venus à mon party de départ à la retraite. Au cours de ma carrière, j'ai eu la chance de vivre des moments marquants comme l'ouverture du métro à Laval et l'implantation du système de vente et perception.

«J'ai beaucoup aimé contribuer à des événements comme le Grand Prix de Formule 1, ou à des démarches à plus long terme comme celle du comité de santé et sécurité. J'aime les projets! D'ailleurs, même à la retraite, je vais continuer à en réaliser. Le premier, c'est d'aménager notre maison de campagne pour s'y installer. Se lever avec la vue sur le lac, c'est magique... Aux employés qui restent, j'aimerais dire que c'est important d'aimer ce qu'on fait et de développer une appartenance envers notre milieu de travail. C'est ça qui fait qu'on est bien dans le quotidien et qu'on se lève le matin pour les bonnes raisons. Il n'y a pas que la paye!»



DES RABAIS POUR VOUS

GO VÉLO

Cette année encore, la STM est partenaire du Festival Go vélo Montréal, qui aura lieu du **29 mai au 5 juin**. Grâce à ce partenariat, les employés et retraités peuvent bénéficier de rabais allant jusqu'à 20% sur les événements suivants:

- Tour de l'Île de Montréal (différentes distances)
- Tour la Nuit
- Défi métropolitain

Le code à utiliser pour bénéficier des rabais est le **STM85EMP16**. On peut acheter ses billets en ligne à l'adresse velo.qc.ca.

Psssst: C'EST GRATUIT pour les enfants de 12 ans et moins!

NOUVEAUX RETRAITÉS

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

Mars 2016

- BAZZI, Kassem, appareilleur visiteur (18227)
- BÉLANGER, Benoit, chef d'intervention (23113)
- BERGEVIN, Gilles, surintendant (16698)
- BLANCHARD, Claude, opérateur de métro (23436)
- BLANCHARD, Serge, chauffeur (37929)
- BLASS, Jocelyne, changeure (23812)
- DESDUNES, Danielle, changeure (23875)
- DUGRÉ, Danielle, changeure (24678)
- FOURNIER, Alain, chauffeur (23538)
- GIRARD, Jocelyne, chef de section (18800)
- GIROUARD, Yvon, ingénieur (26487)
- GOUGEON, Gilles, opérateur de métro (18816)
- GUERRIER, Charles, chef d'opérations (17675)
- HARDY, Rolland, chauffeur (23267)
- HÉBERT, Jacques, gérant de stations (23703)
- LALANDE, Stéphane, inspecteur de travaux (17939)
- MARULLO, Roger, opérateur de métro (23373)
- PLANTE, Alain, commis documentation (17859)
- POULIN, Lisette, préposée aux renseignements (37330)
- SAURIOL, Yvan, technicien gestion-garanties (25278)
- SIRY, Serge, réparateur outils et équip. (25261)
- ST-ARNAUD, Lorraine, opératrice de métro (24795)

COUPE ROGERS

C'EST LE TEMPS D'ACHETER VOS BILLETS!



Les meilleures joueuses de tennis au monde se donnent rendez-vous du **22 au 31 juillet** au Stade Uniprix, situé dans le parc Jarry. Y serez-vous?

À titre de partenaire, la STM vous offre un **rabais de 15 à 25%** applicable sur l'achat de billets en ligne. Pour en profiter, vous n'avez qu'à utiliser le code promotionnel **STMCR2016**. Plus de détails et accès au site d'achat de billets en ligne sur l'*En Commun* web.

en commun

VOL 26 NO 9

Le 11 mai 2016

Bulletin interne d'information de la STM

Rédacteur en chef

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

Collaborateurs

Benoît Clairoux
Louis-Étienne Doré
Monique Juteau
Carole Pageau
Magalie Paré
Marie-Michèle Nadon
Roger Vandal

Conception graphique

Cécile Dion

Dépôt légal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

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



Rémunération globale

Vos relevés de rémunération globale 2013, 2014 et 2015 sont maintenant disponibles dans l'outil *Libre-service employé* de Mon guichet STM, sous la catégorie *Rémunération*. Tout comme pour les feuillets d'impôt et le bulletin de paie électroniques, cette façon de faire réduit les coûts d'impression et de distribution, de même que la consommation de papier.

Votre relevé annuel de rémunération globale présente et explique les différents éléments de votre rémunération, tant monétaires que non monétaires.

À noter que vos contributions (régimes d'assurances collectives, de retraite et étatiques) n'apparaissent pas dans ces relevés. Ces données seront disponibles l'an prochain sur le relevé 2016.

LES RELEVÉS SONT EN LIGNE

IN MEMORIAM

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

Mars 2016

Employé décédé

GAUTHIER, Michel, cantonnier (34851), 61 ans

Retraités décédés

- AUBERT, Hervé, chauffeur (7196), 72 ans
- CARDIN, André, soudeur (745), 83 ans
- CARON, Robert, coordonnateur (7074), 66 ans
- DENIS, Réjean, chauffeur (8422), 66 ans
- DESROCHERS, Jean-Guy, chauffeur (5972), 85 ans
- GERVAIS, Pierre, contremaître véhicules (12958), 71 ans
- LAPORTE, Réal, chauffeur (5181), 81 ans
- MCKEN, Hermel, nettoyeur (16468), 86 ans
- MOSES, Réal, chef d'opérations (13250), 73 ans
- RELLA, Michel, chauffeur (22059), 74 ans
- TARDIF, Ronald, technicien mécanique / électrique (15575), 72 ans