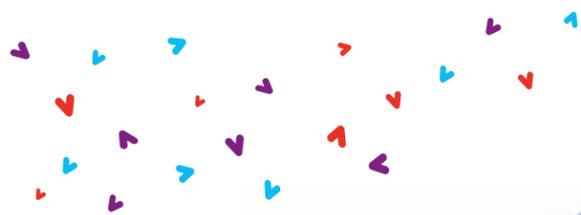




Cette photo date des années 1980. Reconnaissez-vous André Poisson? (Indice: c'est le plus grand du groupe.)

SPÉCIAL



DERNIER VOYAGE

Le vendredi 19 août 2016, l'atelier de petite révision (PR) Beaugrand disait adieu à un premier élément d'un train MR-63, qui empruntait une dernière fois les tunnels du métro vers l'atelier de grande révision (GR) Youville.

Cette équipe prenait le relais pour démanteler les trois premières voitures d'un des deux éléments «Jeumont» encore en service clientèle. Ces voitures ont été préparées et envoyées chez l'entrepreneur qui s'est engagé à recycler 80% du contenu de nos vieilles voitures. Le travail réalisé à la GR consiste en gros à :

Préparer chaque voiture pour le transport en enlevant certaines matières dangereuses (huiles, graisses, mercure, etc.)

Retirer et conserver certaines pièces du MR-63 encore en bon état pouvant être utilisées en cas de bris sur un MR-63 encore en service

Retirer et conserver certaines pièces du MR-63 encore en bon état et compatibles avec les MR-73 pouvant être utilisées en cas de bris, par exemple, les enjoliveurs de roues

BON ANNIVERSAIRE, MÉTRO!

En 50 ans, le réseau du métro a connu un développement considérable avec des temps forts comme l'Expo 67, les Jeux olympiques de 1976, le développement des axes sud-ouest et nord-ouest, celui de la ligne bleue et le prolongement vers Laval.

Ce développement s'est accompagné d'embauches, mais aussi de nouvelles technologies, à commencer par la salle de contrôle, modernisée plus d'une fois. Nous sommes passés de l'ère de la manette aux systèmes informatiques de pointe, du MR-63 à la voiture AZUR, des gros câbles à la fibre optique.

La constante dans tout ça, c'est que nos employés ont une excellente maîtrise des systèmes et un souci constant de qualité en matière de sécurité; ceci est profondément ancré dans notre culture.

Il y a aussi un esprit de communauté très présent et une ouverture à collaborer qui sont remarquables. Je suis confiant pour l'avenir, car nos bases sont très solides.

Je souhaite que ce 50^e anniversaire soit l'occasion de souligner l'excellence avec laquelle nous livrons le service depuis toutes ces années, avec rigueur, professionnalisme et passion.

J'en profite pour inviter tous les employés à prendre part aux activités spéciales qui se dérouleront pendant le mois d'octobre, et plus particulièrement la journée anniversaire du 14. Pour accéder au programme complet des activités, vous n'avez qu'à cliquer sur la pastille du 50^e sur l'intranet.

André Poisson, directeur exécutif – Métro



MR-63 et dou-dou-dou: le saviez-vous? — Les voitures «Jeumont» sont les seules MR-63 à émettre le dou-dou-dou identifié au hacheur de courant du MR-73. C'est normal! On se rappellera que les Jeumont ont constitué le prototype du système de traction du MR-73.

Et les projets spéciaux? — Les finalistes pour les projets spéciaux visant à donner une seconde vie aux voitures MR-63 seront annoncés à l'occasion des festivités des 50 ans du métro. Plus de photos du dernier voyage de la voiture 80-042 sur l'En Commun web.

ROGER CHOQUETTE

UN BÂTISSEUR DE LA PREMIÈRE HEURE

Ce bulletin consacré aux 50 ans du métro serait incomplet sans un coup de chapeau aux hommes et aux femmes qui ont bâti et exploité ce réseau de transport. Évidemment, depuis octobre 1966, plusieurs nous ont quitté. Mais il en reste au moins un qui était là en 1966 et qui travaille toujours dans le domaine du transport collectif: Roger Choquette.

M. Choquette est entré à la Commission de transport en 1964. D'abord ingénieur, il a gravi les échelons un à un pour finalement devenir directeur exécutif – Métro et trains de banlieue en 1989, puis directeur exécutif – Construction et projets majeurs en 1995, jusqu'à son départ de la Société de transport fin 1997. Mais au lieu de prendre sa retraite, il a créé sa propre entreprise de consultation, ce qui lui a permis de contribuer, entre autres projets, au prolongement du métro à Laval. 55 ans après sa sortie de l'université, Roger Choquette poursuit sa belle histoire d'amour avec le transport collectif!

Le trio Donato-Blain-Beauchamp

Roger Choquette tient à partager cette tribune avec toutes les personnes qui ont participé à la grande

aventure du métro de Montréal. «J'y ai contribué, dans une certaine mesure, mais il y en a eu tellement d'autres. Je pense aux premières équipes, à la première organisation: les services du Génie, du Transport et de l'Entretien des véhicules, et leurs directeurs, MM. Georges Donato, Guy L. Blain et Gaston Beauchamp. Pour nous tous, le métro était entièrement nouveau. Nous devions pourtant opérer ce système hautement sophistiqué, avec ses avantages mais aussi ses lacunes. J'ai un profond respect pour ces personnes, qui m'ont beaucoup appris.»

Dans un entretien, M. Choquette nous a confié plusieurs anecdotes ayant trait aux premières années du métro. À découvrir sur l'En Commun web.

Roger Choquette a reçu en 2010 le prix Josef-Hode Keyser de l'AQTR, une des plus grandes distinctions dans le domaine des transports au Québec.



DES STATIONS ÉTANCHES

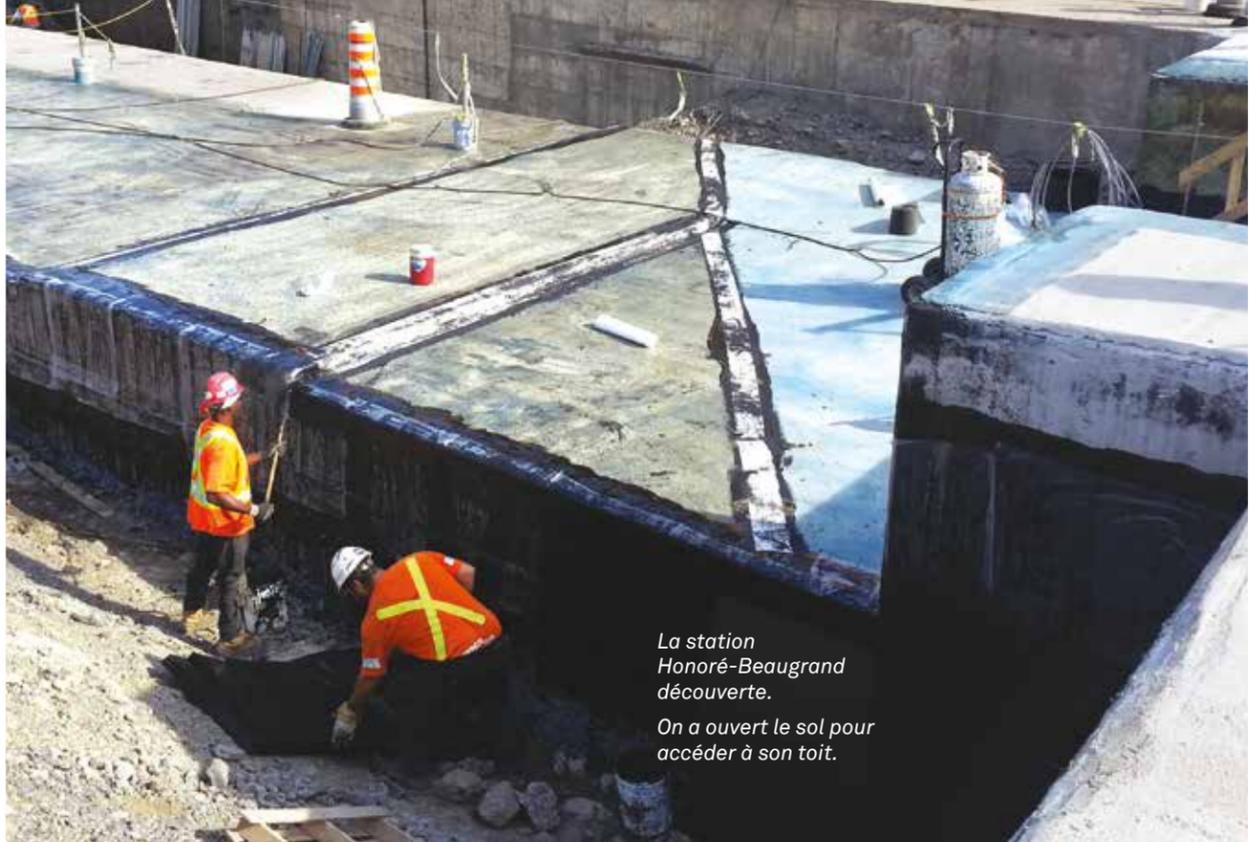
À la station Honoré-Beaugrand, on ouvre actuellement le sol pour découvrir la station. En plus des ascenseurs qui seront ajoutés, on en profite pour réaliser d'importants travaux de réfection, dont le remplacement de la membrane d'étanchéité. Parce qu'après 50 ans, il faut rajeunir les infrastructures du métro!

Comme l'explique Claude Martin, ingénieur au Bureau de projets infrastructures métro (BPIM): «Nos stations ont été soit creusées dans le roc, soit recouvertes après avoir été construites à ciel ouvert. Pour les premières, la solidité du roc empêche toute imperméabilisation additionnelle. La circulation de l'eau y est gérée avec des goulottes et des systèmes de captation redirigent celle-ci vers des pompes, qui l'emmènent ensuite vers l'extérieur de la station. Les autres stations sont plus sujettes aux infiltrations d'eau. Pour les prévenir, on les a recouvertes d'une membrane d'étanchéité.»

Après quelque 40 ans, parfois plus, les membranes qui recouvrent nos stations ont atteint la fin de leur durée de vie utile, d'où leur remplacement. De tous les types de membranes existants (PVC, bitume, asphalte), nous en utilisons une de type «bitume/caoutchoutée», qu'on applique en trois couches. On crée ainsi une barrière entre la surface extérieure et la surface intérieure pour empêcher la circulation de l'eau.

Les chemins de l'eau

Sous terre, se retrouvent principalement le ruissellement des eaux de pluie, des sources d'eau souterraines (veines, ruisseaux, rivières), et d'éventuels bris et fuites d'aqueduc, qu'il faut prévenir. «La membrane d'étanchéité permet d'empêcher ces eaux d'infiltration ou de ruissellement de pénétrer à l'intérieur de nos



La station Honoré-Beaugrand découverte.

On a ouvert le sol pour accéder à son toit.

stations, qui sont construites en béton, un élément qui fissure naturellement, précise Claude Martin. L'utilisation de la membrane empêche l'eau d'atteindre ces fissures, voire même les microfissures du béton.»

On refait le toit

De tels travaux nous ont aussi permis de constater une autre amélioration à apporter à nos stations. Leurs toits plats d'origine, en béton, retenaient une certaine quantité d'eau. Une des caractéristiques du béton est qu'avec le temps, il s'y installe du «fluage», une déformation qu'il subit à long terme en raison du poids qui le compresse. La dalle a ainsi tendance à créer une pente vers le centre, ce qui crée un bassin d'eau stagnante. Pour prévenir le tout, on change le profil du toit en lui donnant une pente inverse.

En résumé, on retire donc la membrane d'origine, on donne un profil plus élevé aux parties centrales de nos stations, puis on ajoute la nouvelle membrane. Et pour ne pas trop augmenter le poids, on utilise cette fois un béton semi-léger, moins dense mais aussi dur.

Résultats d'une collaboration étroite entre ingénieurs et architectes, les travaux présentement en cours à la station Honoré-Beaugrand ont déjà été réalisés avec succès aux stations Jean-Drapeau, Place-d'Armes, Angrignon, Longueuil-Université-de-Sherbrooke et Place-Saint-Henri. Au cours des prochaines années, plus d'une vingtaine de stations vivront aussi des travaux de réfection de membrane, notamment les stations Atwater, McGill, Berri-UQAM, Sherbrooke et Cadillac, pour ne nommer que celles-là.



Daniel Lussier



Catherine Deveault

AZUR

UN PROJET PIONNIER POUR UN APPROVISIONNEMENT RESPONSABLE

Saviez-vous que plus de 92,5% des matériaux qui composent l'AZUR sont réutilisables ou recyclables? Cette caractéristique écolo n'est pas le fruit du hasard! C'était le souhait de la STM de s'assurer que la démarche de conception et d'acquisition des nouveaux trains soit un exemple d'approvisionnement responsable.

Daniel Lussier, chef de division à la Chaîne d'approvisionnement, se souvient de l'époque où on discutait de ce type de clause avec notre fournisseur, le Consortium Bombardier-Alstom: «Il y a six ou sept ans, on n'entendait pas beaucoup parler d'approvisionnement responsable à la STM... C'était moins évident! Mais nous nous sommes assurés d'intégrer des critères de développement durable (DD) en amont du projet. Cette façon de faire nous a aussi amené à penser à comment nous disposerions des voitures MR-63. Le projet AZUR a vraiment été précurseur de notre démarche d'approvisionnement responsable!»

Un projet qui a fait des petits

Daniel est également président de l'Espace québécois de concertation sur les pratiques d'approvisionnement responsable (ECPAR). «On retrouve dans l'ECPAR des organisations comme la Ville de Montréal, Gaz Métro, le Cirque du Soleil et Hydro-Québec. Honnêtement, je peux dire que la STM est un chef de file dans le domaine. C'est d'ailleurs ce qu'a révélé récemment le Baromètre de l'achat responsable 2016, étude qui mesure les avancées en matière d'approvisionnement responsable de 76 organisations québécoises.» Catherine Deveault, conseillère corporative Développement durable, renchérit: «On s'est donné des cibles ambitieuses et ça nous motive! D'ici 2020, notre objectif est que 90% de nos acquisitions incluent des critères de DD. Pour y arriver, nous avons offert une formation à l'intention des acheteurs et des administrateurs de contrats, car au quotidien, ils ont une grande influence sur la manière

dont sont faits les appels d'offres. Si on veut que ça marche, il faut les aider afin que ce soit facile pour eux d'intégrer ces critères dans les processus d'acquisitions. Nous souhaitons également former les analystes et les employés qui travaillent à concevoir les devis.»

L'approvisionnement responsable, c'est l'affaire de tous! Même si les biens et services acquis par la STM passent presque toujours par l'Approvisionnement, il peut arriver que, en tant qu'employé, vous fassiez affaire avec différents fournisseurs ou octroyiez de petits contrats à l'occasion. Vous aussi pouvez alors faire des choix responsables qui vous permettront de répondre à vos besoins, tout en ayant des préoccupations environnementales et sociales. [Vous êtes prêts à rejoindre le mouvement? Visitez la section Développement durable sur l'intranet. Vous y trouverez deux guides qui vous faciliteront la vie.](#)

L'approvisionnement responsable est un mode d'approvisionnement qui intègre des critères de développement durable à tous les contrats en vue d'acquies des biens ou des services. Cette démarche permet de réduire notre impact sur l'environnement, d'augmenter les bénéfices sociaux et de renforcer notre durabilité économique, et ce, tout au long du cycle de vie des produits que nous acquérons.

Postes de ventilation mécanique

CONSTRUITS SELON L'AIR DU TEMPS

Sur la rue Bishop, entre les stations de métro Peel et Guy-Concordia, on vient de débiter un important projet de construction d'un poste de ventilation mécanique (PVM). Comme pour d'autres projets du genre avant lui, un poste de nouvelle génération verra le jour pour remplacer un ancien poste du réseau de métro initial, le poste de la Montagne. Il faut dire que, depuis l'ouverture du métro en 1966, les normes de ventilation en tunnel ont évolué et elles sont maintenant beaucoup plus sévères qu'à l'époque. Il en va de même pour les normes de bruit de la Ville de Montréal.

«On met nos PVM à niveau, explique André St-Louys, directeur de projets au Bureau de projets équipements fixes métro. Les postes qui remplacent ceux du réseau initial ont des performances aérauliques (déplacement de l'air) environ quatre fois plus élevées que ceux de la première génération. D'imposants silencieux acoustiques permettent de faire en sorte que, malgré ce gain de performance, les PVM respectent la réglementation municipale sur les normes de bruit de la Ville de Montréal. Ainsi, la quiétude des résidents qui habitent aux abords est respectée. Les clients du métro, dans les stations adjacentes du nouveau poste, bénéficieront également d'un environnement plus silencieux.»

Il faut se rappeler que les PVM remplissent trois fonctions essentielles : la ventilation de confort pour la clientèle du métro, celle essentielle à nos travailleurs de nuit (vapeurs de diesel, de travaux de soudure, etc), et la ventilation d'urgence en cas d'incident. André St-Louys observe : «Les nouvelles stations sont donc beaucoup plus performantes en termes de ventilation, et paradoxalement, elles sont aussi beaucoup moins bruyantes».

L'ampleur des travaux

De 39 à 42 mois sont prévus à l'échéancier de construction du projet PVM Bishop, durée significativement plus longue que celle des autres PVM récemment construits. Ceci s'explique principalement par des particularités propres à ce futur poste de ventilation. «La faible épaisseur du roc au-dessus de nos infrastructures est le principal élément qui explique la durée prolongée des travaux. On devra donc installer des cintres de renforcement au-dessus de nos installations au fur et à mesure de la progression des travaux pour assurer la solidité, ce qui viendra ralentir les travaux».

On s'en doute, des travaux d'une telle envergure provoquent des impacts : entraves aux voies de circulation (autos, piétons), clôtures de chantier devant les commerces du secteur, dont plusieurs restaurants : tout doit être considéré. «Pour ce chantier, insiste André St-Louys, les commerces du secteur demeurent ouverts pendant les travaux. Vous êtes tous invités à les fréquenter.»

DIX EXEMPLAIRES À GAGNER!

Le livre *Raconte-moi le métro de Montréal* a été rédigé par notre collègue Benoît Clairoux. Pour participer au concours, répondez correctement à la question «*Quelle est la vitesse maximale à laquelle le métro circule?*». Envoyez votre réponse avec vos nom, matricule et no de téléphone ainsi que la mention «*Concours 50^e du métro*» à Comm_Internes@stm.info. Bonne chance!



Les travaux entrepris au poste Bishop seront comparables à ceux-ci, au poste Saint-Timothée (entre les stations Beaudry et Berri-UQAM).

PROJET TCPE UNE ÉQUIPE DÉDIÉE

Le réseau de télétransmission du métro (TLT) mis en place en 2005 permet à la salle de contrôle d'exploiter le métro. Toutes les commandes passent par nos équipements de télécommunication : ventilation d'urgence, énergie électrique, signalisation, traction, téléphonie, sonorisation, escaliers mécaniques, ascenseurs, éclairage, équipements de supervision (alarme incendie), vidéo, contrôle d'accès... Bref, tout!

Ces équipements sont en opération depuis plus de 10 ans. À ce stade, les routeurs et commutateurs ne sont plus manufacturés ni vendus par le fabricant, tandis que certaines pièces ne se retrouvent plus sur le marché. Cela explique en partie pourquoi nous avons des pannes d'équipement plus fréquentes, menant parfois à des arrêts de service. Ajoutez à cela les équipements devenus obsolètes, le parc d'équipements vieillissant et en fin de vie, et l'absence de support technique de certains fournisseurs.

La création de l'équipe

Une équipe entièrement nouvelle a donc été mise sur pied pour le remplacement des équipements ayant le plus grand impact sur l'exploitation du métro. Un défi de taille, qui exige une connaissance élargie de tous les systèmes. Le maître d'œuvre à l'Entretien des équipements fixes (EÉF) est Steve Grenier, contremaître projet en télécommunications et contrôle des procédés d'exploitation (TCPE)

«Grâce à des efforts constants et à une communication efficace, nous avons réussi à trouver notre cadence pour remplacer les équipements et maintenir une crédibilité auprès de l'exploitation, car nos travaux ont un impact significatif sur les opérations de la salle de contrôle, soit les travaux de nuit et le service à la clientèle.»



L'équipe Projet TCPE menée par Steve Grenier (au centre).

Un travail minutieux

L'esprit de corps est à la base du succès de cette équipe atypique. Son horaire est réparti sur trois nuits et deux jours. Après une planification minutieuse, le remplacement des équipements s'opère avec une précision chirurgicale dans un délai très court, entre 2 h et 4 h 30 du matin. Les embouts de fibres optiques doivent être d'abord aseptisés avant d'être branchés, sans quoi, il y a risque que des particules de saleté nuisent au bon fonctionnement des systèmes. Après cette étape, on branche les nouveaux équipements, au bon endroit, dans la bonne séquence.

Ce travail précis exige beaucoup de concentration et de rigueur. Chaque membre de l'équipe est conscient de sa contribution et estime que son travail est très important pour assurer un service de qualité.

On estime que le projet sera terminé d'ici le milieu de l'année 2017. Entre-temps, l'équipe opérera l'un des virages les plus importants pour maintenir l'efficacité du métro.

ACCELERANDO OU LE MÉTRO EN MUSIQUE



On sait déjà combien notre réseau de métro donne de jolies photos. Et si on parlait de ses sonorités comme source d'inspiration? À l'occasion de ce 50^e anniversaire, l'opportunité nous est donnée de découvrir le métro de Montréal avec nos oreilles puisqu'une œuvre symphonique sera bientôt interprétée en son honneur. Elle sera exécutée par des musiciens chevronnés, ceux de l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM), dirigés par maestro Kent Nagano!

Cette œuvre d'une durée d'environ 15 minutes est issue d'une demande que la STM a adressée à l'OSM. Celle-ci s'est alors tournée vers le compositeur José Evangelista. Espagnol d'origine, monsieur Evangelista a réalisé la presque totalité de sa carrière à Montréal, où il s'est établi en 1970.

Professeur à l'Université de Montréal, il a aussi été compositeur en résidence à l'OSM. Ses œuvres ont été commandées tant par des ensembles canadiens qu'europpéens, et ont été jouées par plusieurs ensembles réputés à l'échelle du globe.

UNE OFFRE EXCEPTIONNELLE — C'est tout un privilège que d'avoir une œuvre musicale composée en son honneur. Aussi êtes-vous invités à figurer parmi les premiers à entendre *Accelerando* à la Maison symphonique les 20, 22 et 23 octobre. Le programme de ces soirées s'intitulera, à juste titre, *Kent Nagano célèbre le métro de Montréal*. À titre d'employé de la STM, un rabais de 20% sur le prix des billets vous est offert. Consultez l'*En Commun* web pour connaître les liens qui vous permettront d'en profiter.



SUR LA VOIE DU NUMÉRIQUE

Les formulaires papier seront chose du passé dès cet automne pour un premier groupe d'employés composé principalement des professionnels et des employés d'entretien.

Pour eux, le virage numérique sera bien réel puisqu'ils seront invités à faire leur don dans Mon guichet STM au cours du mois de décembre.

Pour assurer une transition en douceur, l'approche demeurera inchangée pour les chauffeurs, les opérateurs et les changeurs, qui seront sollicités lors de leur passage aux Listes générales.

Quant aux membres du Club des loyaux, on maintient le renouvellement automatique des dons avec l'envoi d'un courriel de

rappel au mois d'octobre. Le basculement complet en mode numérique est prévu pour l'an prochain.

Pour les retraités, il n'y a aucun changement à l'horizon avec l'envoi du formulaire par la poste (à l'exception des membres du Club).

Un virage gagnant sur toute la ligne

Grâce à la conversion de la campagne en mode numérique, les employés seront autonomes dans la gestion de leur don et la coordination du projet sera grandement allégée.

Nous sommes confiants que ce virage, souhaité depuis plusieurs années, sera rapidement adopté par les employés pour qui l'engagement social est une valeur bien ancrée.



Bonjour, je m'appelle Karelle Pagé

Karelle nous arrive du milieu pharmaceutique, où elle œuvrait comme superviseure de maintenance. «Je suis ingénieure en mécanique et la STM était l'un de mes premiers choix comme employeur. Ici, le travail est vraiment varié car la STM compte des bâtiments, des systèmes et des technologies de tous les âges! Concrètement, je vais aider les employés de différents secteurs à régler des problèmes reliés à la maintenance des bâtiments: ventilation, drainage, etc.» Et jusqu'à maintenant, comment se passe son intégration dans ses nouvelles fonctions? «Ça va super bien, poursuit-elle. Mes collègues m'aident en me donnant de bons conseils et ils sont vraiment sympathiques!» Bienvenue, Karelle!

ARRIVÉES ET DÉPARTS / SEPTEMBRE

EMBAUCHES

Ait-Si-Ali, Belkacem, chauffeur
Alain, Tommy, chauffeur
André, Anthony, chauffeur
Araqi, Anas, chauffeur
Arfaoui, Anass, chauffeur
Beaulieu, Benoit, réparateur – appareils thermiques
Benchabla, Saida, Commis – enquêtes
Blouin, Janie, infirmière
Bouayad, Mekki, chauffeur
Bourdon, Daniel, chauffeur
Brière, Yannick, chauffeur
Chakir, Mohammed, chauffeur
Chevarie, Linda, Commis – enquêtes
Daigneault, Marie-Claude, chauffeure
Delva, Marc-Jules, chauffeur
Denis, François, chauffeur
Descoteaux, Carmen, administratrice – contrats
Dorcé, Carly, commis – enquêtes
Drewnowski, Adrian, chauffeur
Drief, Imane, coordonnatrice – planification opérationnelle
Dumond, Jowin, chauffeur
Elallam, Nadia, commis – enquêtes
Evariste, Jean-Paul, chauffeur
Forcier, Jérôme, chauffeur
Ginocchio, Claire, administratrice – contrats
Habi, Abdelkrim, chauffeur
Hajjad, Youssef, chauffeur
Hammaoui, Abdelkrim, chauffeur
Hébert, Camille, conseillère – médias sociaux
Horth, Véronique, chef d'opérations
Houle, Jonathan, ingénieur – contrôle des trains
Igueninni, Ghassane, chauffeur
Kempa, Mathieu, analyste – planification
Laurin, Stéphane, chef d'opérations
Lavallée, Myrille T., commis – enquêtes
Laverdière, Étienne, coordonnateur EEF/EMR/RDA/EDT
Maheux, Christian, directeur – ressources humaines
Mahmoudi, Ahmed, coordonnateur – planification projets
Mailloux, Pascal, architecte
Marcil, Valérie Reine, chef d'opérations
Martel, André, chauffeur
Pagé, Karelle, ingénieure principale – maintenance
Pelletier, Pierre, chauffeur
Pinto Yoshinari, Jose, vérificateur interne
Poteau, Widy, chauffeur
Prud'Homme, Yvan, chauffeur

Quintal, Pierre, chef d'opérations
Rahaian, Gheorghe Octavian, chauffeur
Rivard, David, commis – enquêtes
Robertov, Robert, chauffeur
Robertson, Michel, chauffeur
Sauvé, Daniel, chauffeur
Serban, Marius, chauffeur
St-Amour, Olivier, technicien – horaires et affectations
Sweeney, Marie-Ève, notaire
Tachdjian, Levon, chauffeur

RETRAITÉS

BEAUSOLEIL, Mario, directeur de projets (23128)
BENOIT, Guy, chauffeur (25364)
BERTRAND, Alain, changeur (23819)
BRULÉ, Raymond, opérateur d'engins de chantier (35415)
DEPATIE, Stéphane, chauffeur (33155)
DUSSIAUME, René, chauffeur (40479)
FONTAINE, Jean-Marc (23339)
LEBLANC, Pierre, changeur (23641)
PAQUETTE, Jean, électricien de traction (17922)
PERRAS, Denis, contremaître (24862)
RACINE, Ginette, commis paie et administration (18400)
ROEMEN, Charles (25357)
ST-ARNAUD, Richard, opérateur d'engins de chantier (19305)
TREMBLAY, Alain, chef d'opérations (23659)

Employés décédés

PELLETIER, Claude, contremaître (25339), 59 ans

Retraités décédés

BOIVIN, Jean-Pierre, peintre au fusil (19146), 68 ans
DANDOIS, Georges, chauffeur (3163), 85 ans
DUPUIS, François, chauffeur (6151), 80 ans
FAUCHER, Roger, chauffeur (6168), 83 ans
GUERTIN, Aimé, chef d'opérations (6524), 84 ans
LANGLOIS, Benoit, chauffeur (3986), 82 ans
MALO, Jacques, commis divisionnaire principal (17024), 57 ans
MORISSON, Martin, chauffeur (5307), 81 ans
TREMBLAY, Jean-Charles, chauffeur (13198), 73 ans

FÊTE DES EMPLOYÉS

Inscrivez le 8 décembre à votre agenda!



LA SOIRÉE SE TIENDRA À NOUVEAU AU NEW CITY GAS. VENEZ CÉLÉBRER ENTRE COLLÈGUES ET SURVEILLEZ LE PROCHAIN EN COMMUN POUR TOUS LES DÉTAILS!

La Grande Tournée SST

POUR TOUS LES GOÛTS

La Grande Tournée SST se tiendra cette année sur quatre semaines, du 19 octobre au 10 novembre, pour permettre au plus grand nombre d'employés d'y participer. Cette édition apporte un vent de renouveau au programme avec, notamment, la conférence de Jonathan Plante, un travailleur devenu paraplégique à la suite d'un accident et qui a trouvé la façon de se servir de ce drame personnel pour provoquer la réflexion.

La Caravane SST effectue un retour en force cette année et les animateurs feront la tournée des CT auprès des chauffeurs et des employés d'entretien avec un contenu varié.

Les thématiques abordées dans les kiosques lors des Rendez-vous reflètent la diversité du contenu proposé: travail en hauteur, rôle de l'inspecteur, manipulation de fibre optique, nouvelle loge de conduite ergonomique et bien d'autres.

Les employés qui travaillent dans les bureaux ne seront pas en reste et pourront assister à un midi conférence sur les super aliments animé par Frances Boyte, nutritionniste chevronnée, et se dégourdir avec une activité de zumba mollo.

Comme les années précédentes, la campagne de vaccination contre la grippe saisonnière et le kiosque de dépistage de l'apnée du sommeil se tiendront en même temps que plusieurs activités.

Le programme complet des activités sera distribué sur les lieux de travail et le calendrier sera disponible sur l'intranet. De l'affichage promotionnel est également prévu un peu partout. Consultez ces outils pour en savoir plus et repérer l'activité qui vous intéresse! **Participez à l'une des activités de la Grande Tournée et courez la chance de remporter l'un des deux certificats cadeau de Sports Experts (valeur de 100\$).**



Cliquez et exprimez-vous!

Il ne reste que quelques jours pour répondre au sondage des employés. En quelques clics, faites-nous connaître votre avis sur cinq éléments névralgiques dans votre quotidien: l'organisation, l'équipe de travail, l'équipe de gestion, la clientèle et le travail en tant que tel. Le sondage est 100% confidentiel et anonyme. Visitez l'intranet pour y répondre (un maximum de 15 minutes à peine vous suffiront).



en commun

Bulletin interne
d'information de la STM
encommun@stm.info
514 280-9544

Équipe de production

Benoît Clairoux
Cécile Dion
Monique Juteau
Carole Pageau
Magalie Paré
Alain Petit

Collaborateurs

Fabienne Barbe
Patrick Bourque
Sophie Delisle
Louis-Étienne Doré
Steve Grenier
Marie Legault

Catherine Letendre
Marie-Michèle Nadon
Julien Perron-Gagné

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.