VOL 27 NO 1 JANVIER 2017 encommun.stm.info

en commun

Notre directeur général visite régulièrement les centres de transport, comme ici en février dernier, alors qu'il a pris le volant d'un bus dans des conditions hivernales.

CONCOURS

Deux paires de billets des Canadiens à gagner!

Tous les détails en page 4.

2017, C'EST PARTI!

Bonjour à tous! Pour commencer, je vous offre mes meilleurs vœux de santé… et je vous souhaite de beaux défis et des projets intéressants, car 2017 en sera remplie à la STM.

Comment j'ai débuté l'année?

Le 11 janvier, j'ai assisté à la sortie des bus au CT Legendre… Quel matin! La météo ne facilitait pas la tâche. J'ai été impressionné par le travail d'équipe. Des chauffeurs qui arrivent longtemps avant leur « sign in » à cause de la météo capricieuse, des mécanos qui assistent leurs collègues en changeant une lumière ou en serrant un panneau (dans un temps digne des puits de ravitaillement en F1!), des coordonnateurs, des gestionnaires, et j'en passe. Lors de mon passage, j'ai aussi visité les ateliers des pneus, des camions et de carrosserie. Trois endroits où j'ai croisé des gens dédiés et intéressés par l'amélioration de l'expérience client.

En avant avec un nouveau plan

2017, c'est la naissance du *Plan stratégique organisationnel 2025* (PSO 2025). S'il voit le jour maintenant, on y travaille depuis déjà longtemps. Ceux qui ont participé à mes rencontres savent qu'il y a plusieurs sujets qui ont mené à des échanges intéressants. Ces discussions ont contribué à l'élaboration du plan. J'ai hâte de pouvoir vous le présenter et d'en discuter avec vous. Vous allez voir, où que vous soyez dans l'entreprise, en contact avec le client ou en soutien, vous pourrez y trouver votre contribution.

D'ici là, il faut savoir qu'on continue dans la même veine qu'en 2016, avec nos quatre orientations stratégiques. Il est donc certain qu'on va continuer à parler d'expérience client et de maintien des actifs pour les prochaines années! Le plan regroupe des actions pour chacune des orientations. En 2017, cela se traduit entre autres par l'ajout de 18 trains Azur, l'activation de l'information clientèle dans le projet iBus, et la mise en service des bus de Cité Mobilité.

À suivre en 2017

Il y a aussi plein d'autres actualités à prévoir cette année.

- Le 1er juin, ce sera la concrétisation de la nouvelle gouvernance. Il ne faut pas craindre ce moment : ça ne changera rien au quotidien de la grande majorité des employés. On est prêts, car plusieurs équipes à l'interne travaillent sur cette transition depuis l'adoption de la loi 76.
- On va aussi débuter notre processus de renouvellement des conventions collectives avant l'échéance prévue en janvier 2018, car on veut s'entendre avec nos employés le plus tôt possible.
- Finalement, on attend de la grande visite en mai 2017! En effet, juste à temps pour le 375e anniversaire de Montréal, nous recevrons nos collègues des sociétés de transport de partout dans le monde dans le cadre du congrès de l'UITP.

Bonne année à tous!

Luc Tremblay

On ne pourrait passer sous silence l'incident du samedi 14 janvier qui a paralysé la ligne orange pendant plusieurs heures et endommagé un segment de voie et plusieurs trains. J'ai d'ailleurs écrit un billet de blogue à ce sujet. Toutefois, au moment de mettre sous presse cette édition de l'*En Commun*, l'enquête se poursuit et nous n'avons pas d'autres détails. Dès que de nouvelles informations seront disponibles, je les partagerai par le biais de l'intranet. Restez branchés!

LA FORCE EST AVEC LUI!

En ce début d'année propice aux nouveaux défis, nous avons choisi de vous raconter l'histoire d'Éric Guilbeault, inspecteur formateur au sein de l'équipe de Prévention des incendies. Éric est adepte de dynamophilie, un sport qui s'apparente à l'haltérophilie mais s'en distingue par ses mouvements techniquement plus simples, combinés à des charges similaires.

« Il y a deux ans, ma conjointe m'a convaincu de me remettre en forme. Étant donné mon gabarit, il était hors de question pour moi d'essayer la course à pied! J'ai rapidement réalisé que j'avais des aptitudes pour la dynamophilie. Je me suis donc lancé dans cette discipline et je m'entraîne à raison d'une heure et demie par jour, cinq jours par semaine. » Étant humble et discret par nature, Éric ne se vante pas de ses exploits… mais en le cuisinant un peu, nous avons appris qu'à sa première compétition, aux Jeux Nord-Américains des policiers-pompiers, tenus en juillet 2016, il a remporté la 1ère place de sa catégorie avec un développé de 185 kg. Le 15 octobre suivant, il a inscrit le record québécois avec 202,5 kg. Et le 7 janvier dernier, il a établi une nouvelle marque personnelle à 205 kg et remporté la médaille d'or chez les maîtres 40-49 ans de 120 kg et plus. Il est en attente de la confirmation qu'il s'agit bien d'un nouveau record canadien dans sa catégorie d'âge et de poids.

La dynamophilie n'est pas tout dans la vie d'Éric. En plus de son travail d'inspecteur formateur et de son entraînement, il est pompier à temps partiel à Saint-Joseph-du-Lac et est impliqué dans notre Campagne de générosité comme responsable de sollicitation.

Quand on lui demande si sa force herculéenne est un atout pour son travail, il répond avec philosophie que la force du groupe est justement dans les atouts de chacun!

BUS 100 % ÉLECTRIQUES : ILS SONT ARRIVÉS!

Les équipes de l'Entretien (photo du haut) et de l'Exploitation (photo du bas) au CT LaSalle lors de la réception du premier bus 100 % électrique, en présence de Renée Amilcar, directrice exécutive Bus.

Plus de photos sur l'*En Commun web*.

C'est le 14 décembre dernier que le tout premier bus 100 % électrique de Nova Bus arrivait triomphalement à la STM sous les applaudissements des employés du Centre de transport LaSalle et de l'équipe du projet Cité Mobilité. L'équipe de l'Ingénierie qui planche depuis 2013 à l'étude et à la réalisation de ce projet était fière de livrer la marchandise.

Cité Mobilité est un projet de démonstration qui met la table pour notre stratégie d'électrification de notre parc de bus. En effet, la STM vise l'acquisition de bus électriques dès 2025 pour obtenir un parc de bus 100 % électrique en 2040.

La suite du projet

À compter de janvier, des essais techniques sans clientèle se tiendront pendant environ trois mois. Durant ces tests, nous nous assurerons que les trois bus fournis par le fabricant réagissent bien sur la route, qu'ils se rechargent correctement et qu'ils pourront accueillir nos clients en toute sécurité.

Pour Yves Yelle, surintendant à l'Entretien au CT LaSalle, l'arrivée de bus électriques crée de l'engouement dans son équipe : « Les nouvelles technologies attisent la curiosité des mécaniciens, ils ont hâte d'apprendre à travailler avec celles-ci. D'ailleurs, quelques-uns ont déjà eu l'occasion de suivre une formation chez le fournisseur Nova Bus. »

De mars 2017 à la fin 2019, les clients de la ligne 36 – Monk auront le privilège de voyager à bord de ces bus. C'est pendant ce temps que nous observerons :

- l'autonomie électrique;
- l'expérience chauffeur;
- l'expérience client;
- la mécanique, la puissance du véhicule et la consommation d'énergie;
- l'enregistrement de plusieurs autres paramètres techniques.

Certains chauffeurs du CT LaSalle auront donc le plaisir de conduire ce véhicule plus silencieux, climatisé et offrant un grand confort de roulement. Ils étaient d'ailleurs nombreux le matin du 14 décembre à le visiter avec curiosité. C'est le chauffeur Patrick Beaudin qui prenait fièrement le volant pour l'arrivée du premier bus; les deux autres chauffeurs désignés pour les premiers tests sont Renaldo Scopelleti et Serge Raymond. Les autres chauffeurs du CT LaSalle pourront assister à des kiosques de familiarisation à la fin janvier.

Le surintendant à l'Exploitation Jean-Guy Boileau a tout mis en place pour accueillir le projet chez lui à LaSalle : « Nous avons formé une petite cellule de chauffeurs et de chefs d'opérations dédiés à cette aventure, en partenariat avec le syndicat local. Tous s'activent à l'arrivée de cette nouvelle technologie. Nous sommes prêts! »

Sur un quai de la station McGill, l'une des stations sur lesquelles ils travailleront bientôt, Guylaine Di Tomaso, directrice d'études, Geneviève Foucault, directrice de projets, Sylvain Bonnier, surintendant, et Nachida Bichbiche, ingénieur en chef, sont entourés de l'équipe du programme Accessibilité, de la Direction exécutive Ingénierie, infrastructures et projets majeurs.

Les trois ascenseurs à la station de métro Rosemont ont été mis en service à la toute fin de 2016, ce qui porte à 11 le nombre de stations universellement accessibles sur la ligne orange.

LE PROGRAMME ACCESSIBILITÉ :
213 M$, 14 STATIONS ET BEAUCOUP DE MONDE

En octobre dernier, on annonçait l'octroi d'une enveloppe de 213 M$ pour rendre 14 nouvelles stations de métro accessibles universellement. La STM retournera l'ascenseur en installant… des ascenseurs.

Geneviève Foucault est directrice au Bureau de projets - Équipements fixes Métro. Depuis quelques semaines, elle s'affaire à bonifier l'équipe du programme Accessibilité déjà à l'œuvre au BPÉFM, afin d'en réaliser la phase 1. Le recrutement de plus d'une vingtaine de nouvelles ressources devrait se poursuivre jusqu'au début printemps, mais le programme est déjà en marche.

Une équipe aux multiples talents

« Une telle équipe doit posséder des ressources d'ingénierie qui lui sont dédiées, c'est-à-dire des architectes, des ingénieurs et des techniciens de toutes disciplines, mais également une équipe de mise en œuvre lorsque viendra la phase de réalisation des travaux proprement dite, sans oublier les ressources de support au programme (administration, estimation, etc.), explique Geneviève. Une deuxième vague d'embauche suivra lorsque nous approcherons de la construction. »

Les 14 stations retenues ont été choisies d'après une première étude réalisée en 2012. Déjà, à l'époque, la STM cherchait à obtenir des fonds dédiés pour rendre plus de stations accessibles. Pour connaître l'ampleur des montants en jeu, on a caractérisé toutes nos stations en matière de construction d'ascenseurs; c'est ainsi qu'on a pu voir lesquelles seraient plus facilement transformables. « On commence avec des stations dont le niveau de complexité est jugé plus faible, continue Geneviève, mais il est possible que d'autres opportunités se présentent qui feront passer certaines stations en haut de la liste. »

Place aux études de faisabilité

Les études de faisabilité constituent la première étape des projets; les premières études commencent dès ce mois-ci pour trois stations. On y évalue la faisabilité technique et opérationnelle des projets, comme l'impact sur notre clientèle et sur nos employés, l'achat éventuel de terrains, les ententes avec les arrondissements et/ou propriétaires concernés, ainsi que les impacts sur les riverains du projet. « Tout le monde doit être prêt à passer à l'action », précise Geneviève Foucault.

Or, c'est déjà fait pour la station Jean-Drapeau (deux ascenseurs) et la portion de la ligne bleue de la station Jean-Talon (un ascenseur), pour qui l'équipe s'apprête à passer à la seconde étape, soit les plans et devis détaillés. Suivront l'étape des appels d'offres et celle des travaux, qui s'étendront sur une période de 12 à 24 mois selon la complexité du projet. C'est à suivre!

REMPLACEMENT DES ASSISES D'AIGUILLAGE

Chaque nuit, des dizaines de travailleurs du métro profitent de la fermeture temporaire du réseau pour installer des équipements et en réparer d'autres, véritable course contre la montre qui exige une coordination des plus précises. Mais pour certains de ces travailleurs, le sprint peut se transformer en marathon. C'est le cas de nos collègues qui viennent de compléter le remplacement des anciennes assises d'aiguillage en bois du réseau initial, projet d'envergure qui s'est étalé sur huit années.

Il fallait les remplacer par de nouvelles assises plus stables, car les aiguillages (ou appareils de voie, dans le jargon du métro) exigent une grande précision. Plus facile à dire qu'à faire! Remplacer plus de 2000 traverses en bois, coulées dans le béton de surcroît, n'était pas une mince affaire.

Une préparation méticuleuse

Tout un travail d'ingénierie a été réalisé préalablement au travail en tunnel. Entre autres, il a fallu développer une méthode pour couper la traverse de bois à remplacer et l'extraire du béton, sans endommager les pièces des appareils de voie. Il a également fallu développer un type de béton spécial, ayant la capacité de durcir très rapidement, tout en étant assez résistant et à l'épreuve des fissures pour soutenir le passage des trains. Une maquette en format réel d'un appareil de voie a même été aménagée à l'Atelier de la voie!

Quatre ans de moins que prévu

Lancé en 2009, le remplacement des assises en bois devait initialement durer une douzaine d'années, à raison d'une centaine de nuits par aiguillage. Une équipe d'une dizaine d'employés fut spécialement créée à cette fin. Mais la mise sur pied d'une deuxième équipe a permis de réduire la durée des travaux du tiers, comme l'explique le contremaître du projet pour les quatre dernières années, Christian Roy. « Cela nous a permis de travailler plus rapidement, mais a exigé plus de logistique. En raison du grand nombre de chantiers à travers le réseau, il fallait souvent se déplacer d'un aiguillage à l'autre. À un certain moment, je supervisais les travaux sur cinq appareils de voie différents! »

Pour Christian, ce projet est une grande réussite, qu'il tient à faire rejaillir sur tous ses collègues. « Sur la ligne jaune, nous avons profité de la fermeture complète du tunnel pour remplacer les assises de trois appareils de voie en quatre mois seulement! Il fallait parfois travailler 12 heures par jour, 7 jours sur 7. Je tiens à remercier tous les employés qui ont contribué à la réussite du projet, les départements de signal, de traction et d'éclairage-force, ainsi que notre conseillère en SST. »

Appareils de voie, assises et traverses

L'appareil de voie permet au train de changer de voie. Il est installé sur une assise, composée de traverses. Plus de 2 000 traverses datant de l'inauguration du métro ont dû être changées. Elles étaient faites de bois, puis coulées dans le béton.

VOTEZ SUR LES PRIORITÉS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA STM

La STM est de plus en plus reconnue comme un leader en développement durable. Dans le cadre de la révision de son *Plan de développement durable 2020*, elle souhaite connaître votre opinion sur l'importance de différents enjeux en la matière. Un nouveau plan d'action sera élaboré en fonction des enjeux jugés prioritaires.

Ce sondage se complète en moins de 5 minutes et vous procure la chance de gagner un certificat cadeau de 100 $ chez Mountain Equipment Co-op (MEC). Vous pouvez y participer en cliquant sur le lien inscrit dans la version électronique du présent article (*En Commun web* et *Express*) ou au **fr.surveymonkey.com/r/planddstm**. Vos réponses demeureront confidentielles et serviront uniquement à la mise à jour du *Plan de développement durable 2020.*

Vous avez jusqu'au 3 février 2017 à 23 h 59 pour participer. Merci!

L'ENVIRONNEMENT, JE M'EN OCCUPE!

Une campagne de communication interne sera lancée en janvier 2017 dans les centres de transport, ce qui contribuera à débuter l'année avec les bons gestes pour protéger notre environnement et notre santé.

La campagne *L'environnement, je m'en occupe!* vise à réduire nos impacts sur les trois principaux enjeux environnementaux de la STM pour le secteur Bus. « Une prise de conscience de ces enjeux est nécessaire. Le défi consiste à amener tant les chauffeurs que les employés d'entretien à adopter le bon comportement au bon moment », indique Anne Tardif, chef de section Environnement. « Les visuels de grand format affichés un peu partout dans les garages ne passeront pas inaperçus. Notre stratégie est de créer un impact avec un grand déploiement et de sensibiliser chacun à participer activement aux efforts. »

Une tournée de l'ensemble des centres de transport par les équipes Développement durable et Environnement est prévue au printemps 2017 afin de sensibiliser le maximum de chauffeurs et d'employés d'entretien Bus. La campagne de communication sera par la suite déployée au secteur Métro.

Cette campagne s'inscrit dans le cadre du Système de gestion environnementale qui vise à améliorer notre performance environnementale. Sa mise en œuvre repose en grande partie sur la sensibilisation et la participation des employés.

Trois objectifs sont visés par la campagne :

- prévenir le rejet de contaminants dans le réseau d'eaux usées de la région;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques;
- améliorer la collecte et la gestion des matières résiduelles.

Pouvons-nous faire mieux en 2017?
En 2015, La STM était responsable :

- **de l'émission de 130 000 tonnes de GES liées aux autobus, soit l'équivalent de 32 500 voitures parcourant 20 000 km par année;**
- **de l'enfouissement de plus de 2 000 tonnes de matières résiduelles.**

CONCOURS

DEUX PAIRES DE BILLETS POUR VOIR LE CH AU CENTRE BELL!

Courez la chance de remporter l'une des deux paires de billets pour assister au match du Canadien contre les Blue Jackets de Colombus, qui aura lieu le mardi 28 février au Centre Bell.

Pour participer au tirage, repérez le logo du Canadien dans l'*En Commun web* (**encommun.stm.info**) et écrivez-nous à **activites_employes_retraites@stm.info** pour nous dire dans quel article vous l'avez vu. N'oubliez pas de nous transmettre vos coordonnées et votre matricule.

DES SAMEDIS TRÈS STM À IGLOOFEST 2017

Big Daddy, de son vrai nom Jeff Nadro, est chauffeur au CT Stinson. Apex, alias Simon Nolet, est mécanicien au CT Anjou. Les deux animeront le site de la station Champ-de-Mars les samedis d'Igloofest 2017.

Jusqu'au 4 février, Igloofest installe son grand plancher de danse les jeudis, vendredis et samedis au quai Jacques-Cartier du Vieux-Port, près des stations de métro Champ-de-Mars et Place-d'Armes. Comme l'événement accueille vraiment beaucoup de monde, la STM a établi un partenariat, histoire d'accueillir chaleureusement les festifs danseurs polaires.

« La STM sera particulièrement présente le samedi, explique Sylvie Bussières, conseillère corporative – Partenariats et commandites. L'expérience Igloofest des nombreux visiteurs attendus commencera dès leur sortie de la station Champ-de-Mars. Deux DJs assureront l'ambiance musicale du site de 19 h 30 à 21 h. Et pas n'importe quels DJs, puisqu'il s'agit de Big Daddy et d'Apex, deux employés de la STM qui alterneront à chaque samedi. Durant leurs prestations, des animateurs tiendront des concours de *hula hoop* où des participants pourront se mériter des entrées à l'Igloofest. »

Un retour aussi avec nous

Si plusieurs festivaliers prennent le métro à l'arrivée, certains optent plutôt pour d'autres options de transport au retour. « Nous souhaitons que les gens se rappellent que la STM est aussi pratique pour eux au retour qu'à l'arrivée, ajoute Sylvie Bussières. Voilà pourquoi les samedis soirs, nous remettrons des titres 1 passage à la sortie du site dès 23 h, l'événement se terminant à 00 h 30. »

79 000 personnes ont assisté à une des soirées de l'Igloofest en 2016. En cette édition spéciale du 375e, on fera en sorte qu'une majorité d'entre eux arrivent et repartent avec nous, fatigués, mais heureux!

Le bye bye de Jean-Pierre Hervé

Arrivé de France en 1992, Jean-Pierre Hervé a joint les rangs de la STCUM à l'automne 1995. L'année suivante, il obtenait le poste de conseiller SCAD (système de comptage des passagers). « Je dirais que ce poste était taillé sur mesure à ma personnalité. Poste nouveau et solo, en plein développement, qui couvrait un large spectre : des équipements physiques installés dans les véhicules aux rapports destinés à la gestion en passant par la supervision de la production des données en lien constant avec les TI. Très vite, au-delà du comptage des passagers qui alimentait la division chargée de la production des horaires planifiés, le système a permis de mesurer la ponctualité, les durées de parcours des voyages, et de produire toutes sortes d'analyses. J'ai pu accompagner ce système (qui a évolué des tapis compteurs au capteur laser) pendant 20 ans. J'ai particulièrement aimé être à la fois en lien avec les opérations et la planification, et participer à l'élaboration du futur (iBus). Je remercie tous ceux et celles avec qui j'ai pu travailler et échanger au cours de ces années. Je tourne cette page de ma vie et commence à en créer une nouvelle, où j'espère voyager à "l'envers de l'hiver", faire mieux dans mon potager bio, et musarder sur les rives de la Loire, de l'Indre et du Cher. »

ARRIVÉES ET DÉPARTS / DÉCEMBRE 2016

EMBAUCHES

Boucher, Jean-François, opérateur d'engins de chantier

Desrosiers, Mathieu, technicien – soutien technique

Ferland, Marc-André, préposé à l'entretien

Forest, Alain, programmeur-analyste

Fortin, Pascal, ingénieur

Gagnon, Jonathan, analyste en technologies

Giroux, David, planificateur et contrôleur projet – PCO

Parent, Jean-François, mécanicien d'ascenseurs

Pelletier, Michaël, analyste en technologies

Potvin, François, directeur de projets

Therrien, Annie, conseillère – administration

RETRAITÉS

Alain, Réal, chauffeur (22973)

Bélair, Anne, conseillère corporative (19693)

Bélanger, Richard, chauffeur (33504)

Berthiaume, Christiane, chauffeure (24722)

Bourassa, Richard, dépanneur électromécanicien (36526)

Camisa, Nello, peintre (25638)

Champagne, Doris, préposée à l'entretien (34679)

Chartier, François, cantonnier (34461)

Delorme, Daniel, contrôleur communication (23169)

Dematos, Emmanuel, réparateur de caisses (24825)

Demers, Jean, contremaître (17449)

Deshaies, Luc, commis divisionnaire (35690)

Dion, Cécile, conseillère – conception graphique (24231)

Nous souhaitons une retraite heureuse à Cécile Dion, notre conseillère en conception graphique grâce à qui votre *En Commun* était si agréable à lire. Merci pour tout, Cécile!

Gagnon, Diane, chauffeure (24435)

Gareau, Pierre-Yves, contremaître (40002)

Grenier, Réjean, machiniste (18491)

Hervé, Jean-Pierre, conseiller (25540)

Isabelle, Robert, commis paie (24548)

Jodoin, André, coordonnateur (18853)

Laflamme, Nathalie, commis paie et administration (17907)

Lajeunesse, François, opérateur de dynamomètre-moteur (17397)

Legault, Richard, préposé à l'entretien (24864)

Lemay, Gabriel, surintendant (23327)

Ménard, François, technicien soutien technique (36113)

Migneault, André, dépanneur traction (15563)

Nadeau, Michel, chef d'intervention (23196)

Normand, Roger Claude, peintre (14120)

Paris, Christophe, chef de section (18656)

Paul, François, chef d'opérations (23480)

Pigeon, Alain, contremaître (34653)

Saucier, Bernard, chef d'exploitation en ligne (22370)

Tadros, Nevine, directrice (17014)

Thérer, Michel, directeur d'études (19236)

Tran, Quoc Dung, analyste en technologies (19605)

Tremblay, Sylvio, électricien de traction (33033)

Trottier, Jean, dépanneur signalisation (17667)

Vachon, Hélène, machiniste (18793)

DÉCÈS

Beauchamp, Raymond Jean, chauffeur (3741), 84 ans

Boissinot, Jean-Pierre, chargé de projets (24719), 77 ans

Champagne, Fernand, chauffeur (30113), 82 ans

Côté, Pierre, chauffeur (11429), 68 ans

Desmons, Viviane, chauffeure (24133), 70 ans

Étienne, Robert, nettoyeur (11568), 88 ans

Leduc, Marcel Eudore, chauffeur (6291), 86 ans

Leduc, Raymond, chauffeur (6743), 84 ans

Leroux, Roger, cantonnier (318), 88 ans

Melfi, Léonard, chauffeur (6521), 87 ans

Paiement, Roland, gareur (2485), 88 ans

Paquette, André, inspecteur (9592), 75 ans

Pelletier, Guy, chauffeur (5822), 85 ans

Turgeon, Jean-Guy, changeur (8519), 66 ans

en commun

Bulletin interne d'information de la STM

encommun@stm.info

514 280-9544

Équipe de production

Benoît Clairoux
Monique Juteau
Lilia Mena
Carole Pageau
Magalie Paré
Alain Petit

Collaborateurs

Fabienne Barbe
Jonathan Bougie-Lauzon
Sophie Delisle
Louis-Étienne Doré
Nadège Fatal
Annie Julien
Martin Laverdure
Marie-Michèle Nadon
Emmanuelle Vérès

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017

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.