

L'ÉQUIPE VENTILATION

DU BUREAU DE PROJETS ÉQUIPEMENTS FIXES – MÉTRO

La voici, à l'intérieur du poste de ventilation mécanique Saint-Dominique.



DANS LE VENT

Comme tout édifice public, en surface ou enfoui, le réseau du métro est ventilé. Parmi les infrastructures qui permettent d'en extraire l'air chaud, on compte 88 postes de ventilation mécanique (PVM), répartis sur toutes nos lignes de métro. Leur conception demande l'expertise de l'équipe Ventilation du Bureau de projets Équipements fixes – Métro (BPEFM).

Des ingénieurs, des architectes, plusieurs techniciens, des surintendants, des administrateurs de contrats, un urbaniste, un contrôleur de coûts, un planificateur et des surveillants de chantiers constituent cette équipe.

« Pour le moment, on travaille principalement sur les infrastructures du réseau initial », explique André St-Louys, directeur de projets de l'équipe Ventilation. À ce jour, 10 PVM ont été refaits ou sont en cours de construction, et le travail se poursuit. » En 2018 seulement, l'équipe d'André déplacera beaucoup d'air en travaillant sur cinq postes rendus à leur fin de vie utile. Tout récemment, ils

mettaient un terme à deux chantiers importants, soit celui de la rue Saint-Timothée et un autre, sur l'avenue Viger (près de Saint-Dominique), entre les stations Place-d'Armes et Champ-de-Mars. « On a réalisé le PVM Saint-Dominique conformément à la planification établie », précise André.

L'équivalent de 10 étages

La configuration de chaque poste de ventilation a ses caractéristiques propres: des rues étroites et animées du centre-ville (Bishop), long et étroit, en sandwich entre deux artères de circulation achalandées (Saint-Dominique, entre l'avenue Viger et l'autoroute Ville-Marie) ou sur le lieu d'un édifice patrimonial dont il faut conserver la façade (Towers), il y a bien plus que du creusage à faire et plusieurs éléments sont à considérer: devra-t-on excaver du roc ou uniquement du mort-terrain (couche sédimentaire à percer avant d'atteindre le minéral)? Quelles seront les contraintes d'espace

selon l'exiguïté des lieux? Quelle est la densité de la circulation automobile près du chantier et quels sont les changements requis à la signalisation?

C'est que, comme le temps, les normes changent. Qu'il s'agisse de considérations de bruit ou de sécurité dans les tunnels, on est plus exigeant qu'autrefois.

C'est pourquoi lorsqu'il s'agit des postes de ventilation du réseau initial, construits dans les années 1960, il faut souvent reconstruire ceux-ci pour satisfaire les normes en vigueur.

De tels chantiers sont imposants. On parle, pour certains, d'une profondeur équivalente à une dizaine d'étages. Aussi on compte près d'un an de travaux d'ingénierie pour la conception et d'une moyenne d'un peu plus de deux ans de construction pour achever un tel projet.

Comme quoi l'équipe Ventilation sera dans le vent pour encore longtemps!

LES CARPENTIER, CHANGEURS DE PÈRE EN FILS



Le changeur Guy Carpentier a quitté la STM pour une retraite bien méritée à l'automne 2016. « Je souhaitais laisser la place aux jeunes », affirme Guy. Son fils, Jason Carpentier, a pris la relève. Travailler à la STM, c'est une affaire de famille: la mère de Jason, Diane Bolland, est opératrice de métro.

Actifs et dédiés

Durant son parcours professionnel, Guy a joué un rôle important dans l'évolution du rôle changeur en participant au comité consultatif. Suivant les traces de son père, Jason fait partie de l'équipe dédiée changeurs et travaille dans les deux Espaces clients du réseau. « Offrir du service après-vente en loge, c'est un gain pour les clients et aussi pour les changeurs. Je suis content de les aider sur place et de ne plus avoir à les rediriger vers les centres de service à la clientèle », explique Jason.

« Mon père en a marqué plus d'un à la STM. On me demande souvent, quand je relève un collègue: "Comment va Guy?" Il a toujours offert un service cinq étoiles », ajoute Jason. « Pour moi, ça n'a jamais été une job, j'ai toujours reçu mes clients comme des invités, il faut les aimer et les respecter, explique Guy. D'ailleurs, j'ai été bien gâté lors de ma dernière journée de travail, j'ai reçu de nombreux témoignages de collègues mais aussi de mes clients. C'était une grande vague d'amour. »

Deux hommes passionnés

En plus de partager le même métier et le même regard pétillant, Guy et Jason apprécient la pêche, les moteurs et, surtout, ils « aiment le monde ». « Je donne toujours le même service que j'aimerais recevoir », conclut Jason. Son papa Guy nous a confié avec émotion qu'il est fier de son fils, sur toute la ligne!



Ci-dessus, un des bus 100 % électriques à l'essai depuis mai 2017 dans le cadre de Cité Mobilité.

L'annonce du 9 janvier dernier à propos de l'acquisition prochaine de 300 bus hybrides a soulevé bien des questions concernant les technologies 100 % électriques. Renée Amilcar, directrice exécutive Bus, nous dévoile les derniers détails à ce sujet.

La STM possède actuellement trois bus électriques à recharge rapide, à l'essai dans le cadre du projet Cité Mobilité. Ils servent à évaluer la possibilité d'acquérir uniquement des bus 100 % électriques d'ici 2025. C'est ambitieux, direz-vous, et il est tout à fait humain d'être sceptique... Pourtant, la volonté et l'attrait sont tels que l'objectif a été devancé à 2023!

L'AVENIR PLUS ÉLECTRIQUE QUE JAMAIS

De par son rôle au sein de l'Union internationale des transports publics (UITP), Renée Amilcar a l'opportunité d'échanger avec des sociétés de transport de partout dans le monde.

«L'électrification est un sujet chaud, dit-elle. L'industrie a beaucoup évolué et les technologies sont plus performantes que l'on croyait. La tendance mondiale est claire: il faut adopter l'électrification le plus tôt possible. Et à la STM, on ne veut pas voir passer la parade, on veut être devant la parade et donner le ton!»

La prochaine étape: aller en appel d'offres d'ici le printemps pour l'acquisition de 40 bus électriques. «Ça peut avoir l'air simple, mais c'est tout un travail de préparation qui nous a permis d'en arriver là aujourd'hui», précise Renée Amilcar.

Les 40 bus

4 bus à recharge rapide de technologie similaire à ceux de Cité Mobilité, rechargés grâce à des pantographes (notre photo) ainsi qu'au centre de transport. Ils seront exploités au CT LaSalle.

30 bus à recharge lente pouvant rouler sur de plus longues distances avant d'être rechargés au garage (sans pantographe sur la ligne). Appel d'offres piloté par la STL. Ils seront exploités au CT Stinson.

4 «midibus» électriques accessibles qui remplaceront les minibus utilisés actuellement sur la ligne 212 – Sainte-Anne (les seuls bus diesel qui ne sont pas accessibles à ce jour). Ils seront exploités au CT Saint-Laurent.

2 minibus qui permettront d'essayer la technologie électrique au Transport adapté (pas de trajets dédiés, donc plus complexe pour la recharge). Projet piloté par l'Ingénierie.

Adapter nos pratiques et nos infrastructures

Évidemment, nos installations sont principalement conçues pour des bus diesel. On les modifie au fur et à mesure pour recevoir les bus hybrides, mais d'autres transformations majeures seront nécessaires pour les bus électriques.

Une étude pilotée par Sylvain Duquette, directeur à la Gestion des actifs, études et coordination de projets, permettra d'ailleurs d'estimer les coûts à prévoir.

«Les bus électriques n'ont pas la même autonomie que les bus diesel ou hybrides. Il faudra donc voir comment les répartir sur nos lignes, gérer les interlignes, prévoir les recharges... Nous avons du pain sur la planche, mais nous sommes vraiment survoltés», conclut Renée Amilcar sur un jeu de mot spontané et particulièrement pertinent!

Mise en œuvre de l'Ingénierie Infrastructures

AMENEZ-EN DES PROJETS!

Ci-contre, LES MEMBRES DE LA SECTION MISE EN ŒUVRE. De gauche à droite: assis, Alfred De Grâce, Éric Paré, Simon Charbonneau, Martin Dugas, Karine Girard et Emmanuel Trudeau; debout, Ilsa Lajeunesse, Stéphane Delahaye, Julien Groleau, Marylene Ramsay, Sandra L'Heureux, Gonçalo Neves, Ghyslain Marcotte, Antonio Rivas, Alin Voda, Jean-François Chevalier, Patricia Alvarez et Marcel Abelly. Absents de la photo: Pierre Graveline et Yves Lapierre.



La section Mise en œuvre (MEO) est chargée de la bonne gestion des contrats de construction issus de la division Ingénierie Infrastructures. Qu'il s'agisse de l'estimation des coûts de construction ou de la gestion des contrats avec les divers entrepreneurs, en passant par l'inspection des travaux et finalement la gestion des déboursés, l'équipe s'assure du respect de la réalisation des projets selon les plans et devis des contrats sous sa responsabilité, au juste coût.

Sous la conduite du chef de section Éric Paré, cette équipe chevronnée et multidisciplinaire compte pas moins de 20 personnes dans ses rangs, incluant des estimateurs en construction, des techniciens de projets, des agents –

contrats et appels d'offres, des inspecteurs de travaux et un préposé au contrôle de plans. «Nous sommes prêts à faire face à n'importe quelle situation, dans le meilleur intérêt de la STM, précise Éric Paré. En effet, nous travaillons avec rigueur à limiter les inconvénients des travaux sur l'exploitation, afin d'assurer la pérennité des infrastructures.»

Une présence accrue

Responsable de la mise en œuvre du Programme d'entretien majeur des infrastructures (PEMI), l'équipe verra sa présence accrue dans les prochaines années, car d'importants budgets ont été débloqués afin de réduire le déficit de maintien des actifs. Les années 2018 et 2019 compteront d'importants projets touchant principalement les centres de transport.

Qu'il s'agisse de remplacement de toitures, d'enveloppes extérieures de bâtiments, de réservoirs de diesel ou de réservoirs d'huiles usées, les membres de la section MEO seront partout! De plus, en étroite collaboration avec les autres sections de l'Ingénierie, ils verront au respect de l'intégrité des infrastructures lorsque des entrepreneurs viendront effectuer des travaux à proximité ou sur nos installations. Bref, avec eux, on peut reprendre le slogan bien connu: «Amenez-en des projets!»

VRAI FAUX

Connaissez-vous vraiment le Réchaud-bus?

En tant qu'employés et retraités de la STM, vous avez tous déjà entendu parler du Réchaud-bus. Mais le connaissez-vous vraiment? Précisez si ces affirmations sont vraies ou fausses!

Le Réchaud-bus est financé par la STM.

FAUX — Bien qu'appuyé techniquement par la STM, le Réchaud-bus est entièrement financé par les dons qu'il reçoit.

Le Réchaud-bus rend service à plusieurs groupes de personnes.

VRAI — La mission principale du Réchaud-bus est de nourrir les jeunes qui ont faim en les visitant dans les écoles et les maisons de jeunes, mais l'organisme vient également en aide à des groupes de femmes, des sans-abri, etc.



Ci-dessus: une des équipes de bénévoles du Réchaud-bus lors de l'événement pour les sans-abri tenu au square Viger en décembre. De gauche à droite: Réjean Cimon, Sylvain Chouinard, Carole Chartré (organisatrice de l'événement), Louise Patenaude, Benoit Lavallée, Barbara Mailhot et Émilie Quevillon.

Le Réchaud-bus n'offre que des hot-dogs et des grilled cheese.

FAUX — Le Réchaud-bus offre régulièrement des repas complets, ainsi que des déjeuners et des collations. Cela dit, ses hot dogs et grilled cheese sont les meilleurs en ville!

Il est facile de contribuer au Réchaud-bus.

VRAI — Il est maintenant possible d'effectuer un don ou d'offrir ses services sur le site du Réchaud-bus (rechaudbus.org). Les employés peuvent également mettre à jour leur profil de donateur sur Mon guichet STM.

96,3% de l'argent amassé par le Réchaud-bus sert à acheter la nourriture distribuée par les bénévoles.

VRAI — «Notre objectif en 2018 est de maintenir notre rythme et d'offrir le même bon service à la population dans le besoin, nous confie Robert Labelle, président du conseil d'administration du Réchaud-bus. Plus nos donateurs sont généreux, plus on peut aider car les demandes, elles, vont toujours en augmentant. Au nom du Réchaud-bus, je remercie les employés et les retraités qui nous appuient déjà, et j'invite les autres à se joindre au mouvement!»



L'optimisation du processus d'admission

Ceci a été réalisé en retenant deux approches testées pour la première fois à la STM pour des postes administratifs :

- La première est la mise en place du concept de flux unitaire continu (*one piece flow*) où chaque demande d'admission passe à travers une liste d'étapes bien définies.
- La deuxième touche la gestion de la production par l'aménagement cellulaire, c'est-à-dire qu'on optimise la productivité en exécutant des opérations semblables et en standardisant les étapes du processus d'admission.



UNE COLLABORATION NÉE DU TEMPS RÉEL

Les passages des bus en temps réel sont maintenant offerts sur une version bêta de stm.info (site web et mobile) ainsi que sur l'application Transit. Pour nos clients, cela représente l'une des avancées les plus concrètes proposées à ce jour dans le cadre d'iBUS.

Au-delà de l'implantation du système, le déploiement du temps réel sur nos outils d'information clientèle a bousculé de nombreux processus et façons de faire. Le projet a réuni les opérations, les communications et les TI, notamment.

«C'était parfois difficile, mais ça nous a permis de nous connaître, de nous rapprocher énormément et de nous accorder aux réalités de chacun», indique Brigitte Vallée, conseillère corporative – Info clientèle. «Et au final, c'est le client qui en bénéficiera», souligne pour sa part Nicole Gruslin, conseillère corporative web.

Brancher un réseau géant

Le réseau bus de la STM est unique. Sa taille et ses particularités représentent un défi pour les équipes impliquées dans le projet iBUS. Nous gérons en effet un nombre important de véhicules, de lignes et d'arrêts, ayant des caractéristiques complexes (interlignes, journées opérationnelles de 32 heures, grattes-ciels qui entravent les ondes, dénivelés importants d'un secteur à l'autre, etc.).

«Auparavant, aux opérations, nous avions bien sûr les clients en tête, mais les garder informés en temps réel n'était pas toujours possible. Et les TI, nous les appelions lorsque nous avions des pépines techniques avec nos outils, se souvient David Di

DÉFI RELEVÉ



Ci-dessus : les membres de l'équipe d'Amélioration continue et les gestionnaires et employés du Transport adapté qui ont contribué au succès de l'optimisation du processus d'admission au TA. Dans l'ordre habituel, à l'avant : Karim Mancer, Samara Comlekcioglu, Nameer Ghweteen, Patrick Aliberti et Gérald Brûlé. À l'arrière : Olivier De Busschère, Adly Pierre, Woodyly Desanges, Vicky Maranda, Renaud Drolet, Carlos Eduardo Roa, Sandrine Angelucci et Serge Gélinas.

Grâce à l'implication de chacun, ce projet d'amélioration continue en mode *lean management* est un succès, tant sur le plan de la démarche que celui des résultats. Serge Gélinas, conseiller au TA, participe au projet depuis ses débuts : «J'ai été en mesure de voir l'ampleur du travail réalisé par l'ensemble des intervenants. En tant qu'employé à la STM, je suis fier d'avoir participé à ce programme et de voir les résultats obtenus.»

L'équipe du TA a cartographié le processus d'admission des clients du service et identifié les pistes à améliorer. Avec le support de Carlos Roa, conseiller en amélioration continue, les employés du service à la clientèle ont pu mettre en place un système de travail optimisé où la gestion des demandes se fait en mode «juste à temps».

Trois fois plus vite

Résultat : le temps de traitement d'une demande d'admission est passé de 46,1 jours en 2013 à 16,8 jours en moyenne aujourd'hui, malgré une hausse annuelle d'environ 26 % des demandes à traiter. Une réussite qui fait toute la différence pour le client, comme le souligne Woodyly Desanges, préposée au TA : « Nous nous améliorons continuellement afin que les nouveaux clients puissent être admis dans les meilleurs délais et vivent une expérience agréable.»

Pour Renaud Drolet, chef de division – Contacts clients et partenaires, l'engagement des employés était essentiel à la réussite de cette démarche : « Le succès que nous obtenons aujourd'hui est dû aux employés qui ont partagé leurs idées pour faire les choses autrement et à la rigueur qu'ils mettent à prioriser les tâches au quotidien. Je suis très fier de l'équipe du service à la clientèle du Transport adapté qui place l'expérience client au cœur de leurs priorités! »

L'équipe peut dire mission accomplie, car non seulement les résultats démontrent que les objectifs sont atteints, mais en plus, ce projet a été sélectionné pour représenter la STM au Salon sur les meilleures pratiques d'affaires (MPA) qui a eu lieu en novembre dernier. Cet événement regroupe chaque année les meilleures pratiques de gestion du Québec et le Transport adapté y a présenté l'optimisation de son processus d'admission. **Chapeau à toute l'équipe!**



Quelques membres des équipes impliquées dans le déploiement du temps réel sur les outils d'information à la clientèle.

Trapani, régulateur. Briser ces silos nous a permis d'avoir une bien meilleure vue d'ensemble.»

C'est ce nouveau point de vue global qui rend possible l'information clientèle en temps réel sur les BIC, le site web et mobile et sur des applications de développeurs tiers. «Les objectifs d'information clientèle semblaient parfois incompatibles avec les réalités opérationnelles, mais aux TI, nous n'avons pas hésité à explorer des solutions alternatives et à sortir de notre zone de confort pour y parvenir», relate Mercedes Jimenez Sevilla, analyste – Développement d'applications.

«Chaque ajout au système et chaque développement se traduisait par une panoplie de tests, poursuit Nicole

Gruslin. Nous partions du cœur, l'outil de gestion du parc de véhicules, et ajoutions des modules étape par étape, en identifiant constamment les impacts occasionnés. Une quantité monstre d'information doit être transmise, et cela affecte la performance.»

Des tas de données circulent en effet entre les véhicules et la centrale, puis vers le client : jusqu'à 500 requêtes chaque seconde sur le site internet!

Et on peut voir loin, comme le souligne Brigitte Vallée : «On peut imaginer que ce succès puisse un jour alimenter la mobilité intégrée, que d'autres sociétés de transport puissent diffuser nos données et que ça devienne métropolitain!»



JURIPOP SANS FRAIS — Depuis quelques années déjà, les cliniques juridiques populaires dans le métro de Juripop attirent beaucoup de monde. Cette année encore, on pourra y consulter gratuitement un avocat ou un notaire à compter du lundi 29 janvier, toujours à la station Berri-UQAM, et ainsi de suite tous les lundis de février, mois d'accès à la justice.



IGLOOFEST AU CHAUD — Nous poursuivons notre partenariat avec Igloofest, un événement qui fait maintenant sa marque dans le calendrier culturel annuel montréalais. Les samedis soir jusqu'au 3 février, dans les dernières heures de l'événement (de 23 h à 1 h), nous distribuerons gratuitement des titres 1 passage (limite de 2000 par samedi) aux participants à l'événement. Il est certain qu'ils sauront apprécier notre offre de transport en se réchauffant dans nos bus et dans le métro!

QUART DE SIÈCLE 1992 - 2017

En 1992, le Québec et le Canada rejetaient par voie de référendum l'Accord de Charlottetown, la nageuse Sylvie Fréchette perdait la médaille d'or à cause d'une erreur de la juge brésilienne, et François Pérusse recevait un Félix pour son premier Album du peuple.

Mais 1992 marque surtout l'embauche par la STCUM de quelque 170 de ses plus loyaux employés; ceux qui, récemment, franchissaient le cap des 25 années de service.

Si vous en faites partie, cela signifie que dans quelques mois, ce sera votre tour d'être célébré lors de l'événement Quart de siècle. Cette soirée, organisée en votre honneur, aura lieu ce printemps.

Consultez l'En Commun web (encommun.stm.info) pour connaître la date exacte de la soirée et surveillez votre boîte aux lettres: votre invitation officielle vous sera envoyée sous peu. N'oubliez pas de confirmer votre présence et, surtout, bon Quart de siècle!



Bonjour, je m'appelle Éric Huot

Notre nouvel employé du mois est Éric Huot, administrateur de contrats au Bureau de projets Équipements fixes – Métro (BPEFM).

Avant son arrivée chez nous, il a œuvré durant une vingtaine d'années dans le domaine de l'approvisionnement, notamment pour une université montréalaise. «On y achetait un peu de tout: des équipements sportifs, du matériel d'imprimerie, des



équipements scientifiques, des véhicules, du mobilier... C'était très varié, mais les contrats à la STM auront parfois une portée encore plus large.

«Ce qui m'amène à la STM? De nouveaux défis, des contrats différents à gérer. L'ensemble des projets dont on entend parler à la STM sont très intéressants. Cela fait plusieurs années que j'utilise le transport collectif pour me rendre à mon travail; j'évite ainsi la cohue sur les routes. Il y a un potentiel incroyable pour aller chercher plus de clientèle, notamment en augmentant le service.»

ARRIVÉES ET DÉPARTS, DÉCEMBRE 2017

EMBAUCHES

Archambault, Stéphanie, technicienne - Chaîne d'approvisionnement
Assehl, Karim, électricien de signalisation
Barjon, Lesley-Anne, conseillère - Information de gestion
Bourbeau, Geneviève, directrice - Marketing et communications
De Marble, Étienne, opérateur d'engins de chantier
Duchesneau-Garneau, Philippe, analyste - Gestion budgétaire
El-Ramy, Fouad, électricien de signalisation
Huot, Éric, administrateur de contrats
Lapointe Nguyen, Julien, analyste - Solutions transport
Lisi, Pierre, technicien - Chaîne d'approvisionnement
Lucien, Mathias, analyste - Gestion financière de projets
Marleau, Olivier, conseiller - Santé sécurité
Moussa, Elias, technicien - Chaîne d'approvisionnement
Paradis, Jonathan, acheteur - Chaîne d'approvisionnement
Sévigny, Caroline, conseillère - Ressources humaines
Zahzouh, Abdelkader, coordonnateur EMR

RETRAITES

Adolphe, Telson, métiers d'entretien (19349)
Agbeti, Koffi, cadres de l'exploitation (24651)

Allard, Sylvain, gestionnaires (34324)
Alvarez Montes, Jaime Antonio, métiers d'entretien (38749)
Arseneau, Yves, métiers d'entretien (38580)
Beaulieu, Mario, métiers d'entretien (16639)
Bilodeau, Pierre, personnel adm., tech. et prof. (16740)
Bourgouin, Jocelyn, personnel adm., tech. et prof. (19411)
Brière, Justin, contremaîtres (18446)
Brisson, Stéphane, métiers d'entretien (19672)
Bruneau, Serge, contremaîtres (33952)
Cardinal, Line, gestionnaires (19217)
Caron, Daniel, commis divisionnaires (25743)
Carroll, Francis, métiers d'entretien (15779)
Corneillier, Chantal, chauffeurs (24805)
Cousineau, Émile, métiers d'entretien (25903)
Daoust, Michel, cadres de l'exploitation (24948)
Demers, Daniel, métiers d'entretien (19259)
Deschênes, Michel, métiers d'entretien (25104)
Désourdy, Richard, métiers d'entretien (26681)
Duguay, Daniel, métiers d'entretien (33876)
Faucher, Marc, métiers d'entretien (18801)
Filiatrault, Normand, métiers d'entretien (18450)
Gonzalez, Carlos, métiers d'entretien (24377)

Gratton, Josée, chauffeurs (23937)
Guillemette, Manon, chauffeurs (33575)
Hang, Quyen, personnel adm., tech. et prof. (18897)
Labrie, Benoit, métiers d'entretien (18511)
Lamarche, Robert, chauffeurs (23576)
Lambert, Carole, personnel adm., tech. et prof. (37363)
Lambert, Marie-Josée, personnel adm., tech. et prof. (39651)
Lamoureux, André, chauffeurs (23697)
Lapointe, Colombe, chauffeurs (35001)
Leclerc, Claude, métiers d'entretien (25064)
Leduc, Josée, professionnels syndiqués (33004)
Lefebvre, Luc, personnel adm., tech. et prof. (26191)
Maisonnette, Carole, personnel adm., tech. et prof. (18327)
Martin, Réjean, métiers d'entretien (16187)
Mercier, Serge, chauffeurs (24131)
Moisan, Lise, personnel adm., tech. et prof. (18473)
Nadeau, Marcel, métiers d'entretien (18769)
Nadeau, Nancy, personnel adm., tech. et prof. (17989)
Nguyen, Tang My Hanh, gestionnaires (37703)
Nijjer, Harminder, métiers d'entretien (19678)
Normandin, André, personnel adm., tech. et prof. (24038)
Perrier, Lyne, chauffeurs (23489)
Pham, Dang Minh, personnel adm., tech. et prof. (18025)

Primeau, Richard, chauffeurs (23109)
Provencher, Gilbert, métiers d'entretien (18976)
Robitaille, André, chauffeur (26659)
Rose, Daniel, personnel adm., tech. et prof. (34910)
Therrien, Bobby, cadres de l'exploitation (34647)
Tran, Cat, professionnels syndiqués (25113)
Tremblay, Yves, chauffeurs (24423)
Vadeboncoeur, Robert, professionnels syndiqués (18135)
Villandré, Michel, métiers d'entretien (19356)

DÈCÈS

Beaucage, André Joseph, changeur (6028), 81 ans
Bibeau, Liliane, surveillante (10606), 87 ans
Boucher, Jean-Pierre, réparateur de pneus (16480), 58 ans
Brazeau, Marcel, métiers d'entretien (2525), 92 ans
Contant, Paul, électricien (561), 88 ans
Gélinas, Jean-Louis, monteur-visiteur (17382), 71 ans
Girard, Mathilda, métiers d'entretien (10488), 91 ans
Guse, Mihai Christian, contremaître (34419), 49 ans
Lebon, Lionel, chauffeur (6560), 87 ans
Marchand, Claude, changeur (8603), 80 ans
Tanguay, Yvon, chauffeur (35144), 65 ans

en commun

Bulletin interne d'information de la STM
encommun@stm.info
514 350-0800 (89544)

Équipe de production

Benoît Clairoux
Monique Juteau
Carole Pageau
Magalie Paré
Alain Petit

Collaborateurs

Cynthia Chambon
Cécile Dion
Louis-Étienne Doré
Nadège Fatal
Martin Laverdure
Catherine Letendre

Félix Locas
Photographescommercial

Dépôt légal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2018

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.