

L'ABC DES INTERRUPTIONS DE SERVICE

Une nouvelle section de stm.info

Que se passe-t-il lors d'une interruption de service? Comment sont calculés les délais? On dit que la reprise du service est graduelle: qu'est-ce que ça signifie?

Voilà autant de questions que la clientèle se pose et que tout employé de la STM s'est déjà fait demander au moins une fois dans son entourage. Pour répondre à ces questions et à plusieurs autres du même type, les conseillers en information clientèle de la direction Marketing et Communications ont préparé l'ABC des interruptions de service — stm.info/abcinterruptions.



Les inspecteurs Sylvain Fontaine et Mélanie Bélanger ainsi que le chef d'intervention Louis-Pascal Mercier font l'essai de la courroie de cellulaire.

«Cette page Web est le résultat d'une étroite collaboration avec les équipes des DE Métro et Bus. Leur contribution nous a permis de répondre aux interrogations des clients, notamment en expliquant la séquence des actions entreprises par les employés STM en cas de perturbation de service», précise Camille Hébert, conseillère info clientèle et médias sociaux.

Cette nouvelle section de notre site internet comprend des informations présentées en mode «question/réponse» ainsi que des vidéos d'animation, regroupées selon les thèmes suivants: «Qu'est-ce qu'une interruption?», «Qu'est-ce qu'un ralentissement?», «Options en cas d'interruption» et «Assistance en station».

Objets sur la voie et portes retenues

En parallèle, une nouvelle campagne de sensibilisation est actuellement en cours dans le métro. Elle met en lumière certains comportements pouvant causer des interruptions ou des ralentissements de service. En 2017, les objets tombés sur la voie et les portes retenues ont été les causes principales de plus de 44 heures d'interruptions et de ralentissements de service.

Des équipes promotionnelles ont déjà visité plus d'une vingtaine de stations en vue de sensibiliser la clientèle, avec la distribution de courroies de cellulaire, une solution idéale pour diminuer le risque d'échapper son précieux appareil sur la voie.



NOTRE MÉTRO MILLIONNAIRE!



Dans un récent billet de blogue, le directeur général Luc Tremblay nous informait que notre métro avait franchi le cap du million d'entrants lors d'une journée normale d'exploitation. En effet, le jeudi 25 janvier dernier, pas moins de 1 008 153 entrants y ont été enregistrés! De mémoire d'entreprise, la seule fois où le métro avait précédemment atteint le chiffre magique d'un million d'entrants était le 11 septembre 1984, lors de la visite du pape Jean-Paul II.

Cette nouvelle étape dans l'histoire de notre métro a été identifiée par Daniel Piché, conseiller revenus, achalandage et tarification à la division Stratégie marketing et développement de marchés, et Hugo Morand, analyste principal à la Planification opérationnelle – Métro. Chaque mois, Daniel analyse l'achalandage afin d'en tirer les grandes lignes, d'expliquer les variations et d'identifier les nouveaux comportements. «Cela faisait un certain moment que nous pressentions cette première journée normale d'exploitation avec un million d'entrants dans le métro. Déjà, le 22 novembre 2016, nous avions frôlé le million avec 993 493 entrants. C'était toutefois le jour du match de la finale de conférence de l'Impact, avec plus de 60 000 spectateurs au Stade olympique.»

Les entrants métro sont compilés par Hugo Morand à partir des comptes tourniquets captés quotidiennement par les équipements. D'ailleurs, le métro s'apprête à franchir un autre cap... plus de détails dans une prochaine édition!

UN COMMUNICATEUR HORS PAIR

Sylvain Tremblay est chauffeur de bus à la STM depuis août 2015. Le temps d'un aller-retour sur la ligne 211, nous avons pu constater son amour du métier et du public. En fait, Sylvain va parfois même jusqu'à utiliser la langue des signes pour mieux communiquer avec ses clients malentendants!



Mais si Sylvain a appris cette langue, c'est d'abord pour venir en aide à son garçon Raphaël, qui a longtemps été incapable de parler à la suite d'une grave opération. «Raphaël a eu d'énormes problèmes cardiaques à la naissance. Par la suite, il a subi un accident vasculaire cérébral et les médecins n'ont eu d'autre choix que de lui pratiquer une trachéotomie, qu'il a dû conserver durant plus de deux ans. Évidemment, il était très fâché de ne pouvoir communiquer comme les autres enfants. J'ai donc appris avec lui la langue des signes, ce qui a permis de réduire sa frustration. Ce fut toutefois une période bien difficile à vivre.»

Raphaël a maintenant 12 ans. Malgré les séquelles qu'il conserve de ses premières années, c'est un battant qui mord dans la vie. Il peut marcher et parler, mais utilise parfois la langue des signes avec son père.

«J'ai perdu un peu l'habitude avec le temps, mais lorsque j'ai des clients malentendants, je suis capable de les comprendre et de les aider, précise Sylvain. C'est utile pour communiquer avec eux, pour savoir où ils veulent aller et les diriger.»

PAYER D'AUDACE



L'équipe des comptes à payer: huit employés qui procèdent au paiement de près de 100 000 factures par année à la STM, un service essentiel à la bonne marche de l'entreprise.

Pneus, boulons, mitaines, chaises de bureau, papier, savon écologique, voitures Azur, bus hybrides et électriques, services professionnels divers, tout y passe, puisque tout se paie. Les remboursements d'employés représentent aussi une grande partie de leur « volume d'affaires ». Saviez-vous qu'il y a à peine trois ans, ces employés ont vécu un changement majeur dans leur quotidien?

Avec le soutien des Technologies de l'information et la Gestion de l'information, la section des comptes à payer a mis sur pied l'archivage numérique des factures. Cette initiative a permis de réduire de beaucoup la consommation, le stockage et le transport de papier puisque 200 000 pages étaient générées annuellement. Cette innovation s'est

bel et bien matérialisée car 90 % des factures de biens sont dorénavant reçues par courriel, les autres étant numérisées. En prime, grâce au logiciel de gestion documentaire Nuxeo, 80 % d'entre elles sont classées automatiquement.

Gain de temps... et d'argent

Depuis l'automne dernier, l'équipe a fait un autre pas de géant en déployant une solution informatique qui permet d'approuver numériquement les factures liées à des services. Plus besoin de courir après des signatures papier! Gain de temps, mais aussi d'argent puisqu'une approbation accélérée de facture permet de payer le fournisseur en moins de 10 jours, ce qui peut entraîner un escompte. On estime ainsi à 500 000 \$ la somme épargnée en un an sur des factures de biens.

Dans l'avenir, on voit encore plus grand avec la mise en place d'un outil de traitement avancé de factures qui reconnaîtra davantage de factures, lira ce qui est facturé et procédera aux paiements automatiquement.

Toutes ces initiatives contribuent à donner à l'équipe des comptes à payer des tâches à valeur ajoutée, en plus de faciliter la vie des personnes impliquées dans le soutien administratif. Finies les longues saisies répétitives, la manipulation de papier et la préparation de documents d'approbation. Comme ces employés mettent le point final au paiement des factures, il va sans dire que des contacts étroits et la collaboration avec leurs collègues à l'interne et les fournisseurs facilitent grandement les opérations.

On le voit, tous ces changements ont des répercussions positives tant sur l'équipe que sur l'organisation. À tel point que la réputation des comptes à payer de la STM s'étend en-dehors des murs et que celle-ci fait figure de référence pour oser faire autrement.

Ci-dessus: Mohammed Amine Herrati, Maggy Gelin, Gyjke Gjonbalaj Deskaj, Anne-Marie Samson, Laura Muraru, Geneviève Pilon, Caroline Rousseau, Xavier Loutre et Gilles Desjardins.

La construction d'infrastructures pour l'ajout d'ascenseurs

DES PROJETS À PLUSIEURS NIVEAUX



EN HAUT: un aperçu des ascenseurs qui seront installés dans l'édicule de la station Jean-Drapeau. EN BAS: exemple d'intégration d'ascenseur à la station Rosemont.



Tout comme les ascenseurs qu'elle contribue à mettre en service, l'équipe des projets d'accessibilité gravira de nouveaux paliers en 2018. Alors que vous lisez ces lignes, les stations Honoré-Beaugrand, Vendôme et du Collège sont en plein chantier. D'ici la fin de l'année, des travaux commenceront aux stations Jean-Talon (ligne bleue), Jean-Drapeau, Viau, Berri-UQAM (ligne verte) et Mont-Royal. Huit études de faisabilité sont aussi complétées*. Et c'est loin d'être terminé!

* Les études de faisabilité sont complétées et les plans et devis détaillés sont en cours pour huit stations du programme Accessibilité: Préfontaine, McGill, Place-des-Arts, Angrignon, Jolicoeur, Édouard-Montpetit, Villa-Maria et Radisson.

« Notre équipe travaille sur les projets d'accessibilité du programme Réno-Systèmes et sur ceux du programme Accessibilité, explique Geneviève Foucault, directrice du Bureau de projets Équipements fixes métro (BPEFM). On a donc agrandi notre équipe avec 36 ressources supplémentaires pour réaliser le carnet de commandes de Réno-Systèmes et pour intégrer les 14 stations identifiées par le programme Accessibilité. »

Un projet de construction d'infrastructures pour l'accessibilité s'étend généralement sur une période de 16 à 24 mois. Ceux qui commenceront bientôt à Jean-Drapeau et Jean-Talon (ligne bleue) font partie du programme Accessibilité. Leur niveau de complexité moins important leur a permis d'être entrepris en premier. D'autres (Jolicoeur et Angrignon) suivront pour les mêmes raisons. Par la suite, plusieurs facteurs seront considérés. « Par exemple, on a devancé le projet de McGill et inclus Édouard-Montpetit avec la venue du Réseau express métropolitain (REM) dans ces stations qui deviendront intermodales, poursuit Geneviève. On s'adapte aux opportunités, dans la mesure du possible. »

Mêmes ascenseurs, projets différents

Or, chaque projet de construction est différent. Les défis surgissent de partout : configuration des stations, du sol, ou acquisition de terrain complexifient parfois les choses.

« À Jean-Talon, par exemple, on installera un ascenseur qui partira des quais de la ligne orange pour desservir les deux quais superposés de la ligne bleue. Ainsi, un seul ascenseur pourra desservir ces deux quais. Toutefois, la station est très profonde. Il y a du roc et on est en-dessous de la nappe phréatique. Il faudra prévoir du pompage pendant la construction. À Jean-Drapeau, la terre est friable et il y a de l'eau : on n'est pas à l'abri de surprises. »

Maintenant que les postes pour l'étape de la conception des projets sont dotés, on pourvoira bientôt ceux liés à leur mise en œuvre. Bref, le programme Accessibilité va bien. « À ce jour, on a déjà franchi la plupart de nos jalons tout en relevant les défis rencontrés, termine Geneviève. Alors, les projets se poursuivent. » Les études de faisabilité sont en cours pour quatre autres stations : Namur, Place-Saint-Henri, Outremont et D'Iberville.

DIFFÉRENT, MOI?

C'est un travail de session à l'université qui a permis à Maxime Leroux de découvrir la STM. À partir de ce moment, son objectif a été de trouver comment il pouvait mettre à profit son talent dans notre organisation. Il a d'abord soumis sa candidature pour un emploi d'été, et il a été recruté comme agent à la dotation en 2017. Depuis l'automne dernier, il occupe le poste de préposé à l'entretien tout en poursuivant ses études. Ce qu'il aime le plus dans son travail, c'est le sentiment de faire une différence et de contribuer à changer les choses quand il complète une tâche. Son avenir, il le voit à la STM: « C'est tellement grand ici, il y a plein d'opportunités de développement », mentionne-t-il.

Maxime est une personne passionnée et déterminée. Il est aussi une personne en situation de handicap : il a seulement un bras dû à une malformation de naissance. « Pour moi, mon état est tout à fait normal, j'ai toujours été dans ce corps. Un bras droit, pour moi ça n'existe tout simplement pas. Je ne suis pas différent, c'est ma façon d'accomplir les tâches qui l'est! », ajoute-t-il, fort à-propos.

Une étude en ergonomie

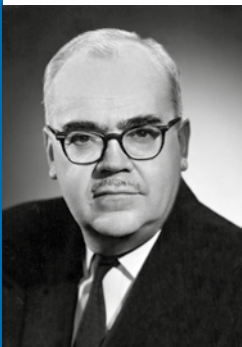
«Pour moi, ce qui a fait la plus grande différence dans mon intégration, tant comme agent à la dotation que préposé à l'entretien, c'est d'avoir discuté avec les Ressources humaines et le gestionnaire sur mes besoins d'adaptation avant mon entrée en poste. Disons que pour le poste de préposé à l'entretien, nous n'avions pas toutes les réponses. Une étude ergonomique a donc été réalisée avec l'aide d'un conseiller du Bureau de santé, du contremaître et d'un ergothérapeute-ergonome. Pendant une journée, j'ai dû exécuter toutes les tâches d'un préposé à l'entretien, incluant celles accomplies à deux. L'objectif était d'évaluer si ma façon d'accomplir les tâches pouvait me causer des risques de blessures à long terme. Et si oui, de trouver, si possible, des mesures d'adaptation.»

« Un préposé à l'entretien comme moi, ce n'est pas fréquent », poursuit-il. « Mon truc pour faire tomber les idées préconçues, c'est tout simplement d'exécuter la tâche et de montrer comment je la fais. Souvent différemment de mes collègues qui ont deux bras, mais j'arrive au même résultat tout en respectant nos règles de santé et sécurité. Après que mes collègues m'aient vu faire, ils sont tout à fait convaincus! »



VOUS AUSSI AVEZ UNE SITUATION DE HANDICAP ET PENSEZ QUE VOUS AVEZ BESOIN DE MESURES D'ADAPTATION? NOUS VOUS INVITONS À EN PARLER AVEC VOTRE GESTIONNAIRE, VOTRE CONSEILLER EN RESSOURCES HUMAINES OU ÉCRIRE À DIVERSITE@STM.INFO.

EN MÉMOIRE DE LUCIEN L'ALLIER



Il y a 40 ans, le 17 mars 1978, décédait Lucien L'Allier, ingénieur en chef du réseau initial du métro de Montréal et président-directeur général de la Commission de transport de Montréal (CTM) de 1964 à 1969 et de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) de 1970 à 1974.

En pensant à Lucien L'Allier, on songe immédiatement à la station de métro qui porte son nom, sur la ligne orange. Saviez-vous qu'à l'origine, cette station devait s'appeler Aqueduc? C'est d'ailleurs pour cette raison que les architectes y ont intégré de grandes arches qui rappellent les aqueducs de l'ère romaine.

Né le 25 mars 1909 à Montréal, dans le Faubourg Saint-Laurent, Lucien L'Allier étudie au Collège Sainte-Marie puis à l'Université McGill, où il obtient un diplôme en génie électrique. Il est ingénieur chez Bell Canada puis à Radio-Canada, avant de faire son entrée à la Ville de Montréal en 1946. Huit ans plus tard, il est nommé directeur du Service des travaux publics.

En 1961, la Ville de Montréal lance le projet de construction du métro. Sans grande surprise, Lucien L'Allier est nommé ingénieur en chef du projet. Il dirige le Bureau du métro, qui regroupe des employés des Travaux publics, de l'Urbanisme et de la CTM. Il multiplie les entrevues et les conférences sur le sujet : après tout, c'est la première fois qu'un métro est construit à Montréal!

D'ingénieur en chef à président-directeur général

Plus étonnante est la nomination de Lucien L'Allier à la tête de la CTM, en 1964. À première vue, l'ingénieur en chef n'est pas un spécialiste en matière de transport collectif. Toutefois, le maire Jean Drapeau et le président du Comité exécutif, Lucien Saulnier, tiennent à ce que la Ville exerce le plus grand pouvoir possible sur la CTM en vue de l'ouverture du métro. C'est ainsi que l'ingénieur en chef devient également président-directeur général du métro... et des bus.

Cette présidence est marquée par l'ouverture du métro, en 1966, et la mise en marche des prolongements au réseau, en 1971. Lucien L'Allier prend sa retraite en 1974, mais des troubles neurologiques l'empêchent d'en profiter pleinement. Peu après son décès, la Ville annonce son intention de changer le nom d'une partie de la rue de l'Aqueduc pour celui de rue Lucien-L'Allier, permettant ainsi de rebaptiser la future station de métro prévue à cet endroit et qui ouvrira finalement ses portes le 28 avril 1980.



LE SYMBOLE DU MÉTRO EN VITRINE



Le Bureau de projets Infrastructures métro a récemment terminé la rénovation complète de la station Atwater. Parmi tout le travail accompli, on remarque l'édicule sud de la station, logé dans le square Cabot. Complètement refait, il contient une particularité nouvelle : le symbole du métro comme élément de design.

«C'était la volonté du concepteur du projet, explique Emanuelle Leclerc, coordonnatrice au Bureau de projets – Infrastructures, surface, qui a été à l'origine de cette initiative. On en a discuté avec les architectes de la direction Ingénierie, infrastructures et projets majeurs, ainsi qu'avec les gens de Communication et Expérience client au sujet de l'image de marque et de la signalétique. »

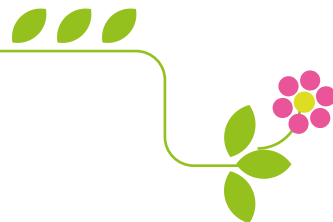
Le concept qu'on peut voir maintenant est celui qui est ressorti de ces remue-méninges, soit un symbole du métro réparti sur deux façades de l'édicule. Cette position permet d'apercevoir le symbole de deux perspectives différentes, soit de

la rue Sainte-Catherine et de l'avenue Atwater. « La nuit, l'édicule est très éclairé. Il devient une lanterne, avec le symbole du métro qui ressort », poursuit Emanuelle.

Moins gros, plus transparent

Il faut dire aussi que l'édicule du square Cabot a fait l'objet de discussions avec les autorités municipales, qui ont procédé à des travaux d'amélioration du secteur en réaménageant le parc où se trouve l'édicule. On a convenu de réduire l'emprise de l'édicule sur le parc en le ramenant à son format d'origine. Mentionnons qu'il avait été agrandi avec le temps, et qu'il contenait des marquises pour abriter les clients qui attendaient l'autobus, puisque ses alentours sont aussi un important terminus de bus, particulièrement pour les lignes de notre réseau de nuit.

Maintenant moins gros et plus transparent (et donc plus sécuritaire) avec ses murs vitrés, cet édicule fait partie d'un nombre restreint d'entrées de stations arborant le symbole du métro, parmi lesquelles on retrouve de la Concorde, Préfontaine et Monk.



EN ATTENDANT L'ÉTÉ

Vous n'êtes pas encore prêt à braver l'air frisquet en ce début de printemps? Rêvez à l'été en parcourant l'une des publications produites par Vélo-Québec! Ce partenaire offre aux employés et retraités de la STM un rabais de 30 % sur l'abonnement à ses magazines : *Vélo Mag* pour les mordus de vélo, *Géo Plein Air* pour les amants de la nature, et même l'excellent *Québec Science*. Lequel choisirez-vous?



RABAIS 30%

Bonne lecture!

Voici comment procéder si cette offre vous intéresse :

1. Rendez-vous sur le site velo.qc.ca.
2. Choisissez l'onglet **Publications** et cliquez sur **S'abonner aux magazines** dans la barre déroulante.
3. Choisissez le magazine en cliquant sur la case **S'abonner**. Un panier d'achat s'ouvrira.
4. Lorsque vous avez fait vos choix, cliquez sur **Passez à la caisse**.
5. Indiquez votre code promotionnel STM : **STM333EMP18**.

VOS FEUILLETS FISCAUX DISPONIBLES EN LIGNE

Nous vous rappelons que vos feuillets fiscaux pour l'année d'imposition 2017 sont disponibles sur Mon guichet STM sous la rubrique « Rémunération ». Cette fonctionnalité vous permet de consulter, télécharger et imprimer les feuillets, de la même façon que le bulletin de paie. Le guide explicatif Impôt 2017 et les feuillets fiscaux émis depuis 2010 se trouvent également sur ce site.

N'oubliez pas que vous avez en tout temps l'opportunité de faire un don à la campagne de générosité via Mon guichet STM. Votre don est déductible d'impôt et peut faire la différence dans la vie de personnes en difficulté.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE 2018

Vous êtes cordialement invité à y participer et à prendre connaissance des résultats de votre caisse.
Le 18 avril 2018 à 19 h à la Cafétéria du Plateau Youville (8845, boulevard Saint-Laurent, 1^{er} étage)

Bienvenue à tous nos membres!

Le bonjour de Bruno Vincent

Le nouvel employé du mois est Bruno Vincent, administrateur de contrats. Nos lecteurs les plus perspicaces auront remarqué que notre précédent portrait de nouvel employé était également celui d'un administrateur de contrats. C'est signe que de grands projets sont en marche à la STM!

«J'ai été gestionnaire lors des 14 dernières années durant lesquelles j'ai administré des contrats, et c'est ce que je souhaitais faire pour la suite de ma carrière. Je veux relever



des défis, et on sait qu'à la STM, beaucoup de changements s'en viennent dans les prochaines années. C'est vivant et très stimulant.»

Administrateur bénévole d'un club de water-polo élite junior, Bruno travaillera à la réalisation du nouveau garage Côte-Vertu, tout en complétant un certificat en gestion urbaine et immobilière. «Je suis quelqu'un d'assez fonceur. J'aime me démarquer, me faire connaître. Ça crée des opportunités. C'est d'ailleurs pour cette raison que j'ai accepté cette entrevue pour le bulletin *En Commun*!»

ARRIVÉES ET DÉPARTS, FÉVRIER 2018

EMBAUCHES

Allard, Rémi, technicien – Soutien technique
Balza Perez, Carlos Julio, préposé à l'entretien
Beaulieu, Martine, préposée à l'entretien
Bell, Catherine, conseillère en dotation
Belle, Yannick, préposé à l'entretien
Blondin, Isabelle, technicienne – Comptabilité des bénéfices
Boissonneault, Denis, agent principal – Service à la clientèle
Cassagnol, Yann, contremaître
Cloutier, Chantal, préposée à l'entretien
Dzagishvili, Anna, technicienne – Gestion des documents
Ferrer, Vincent, conseiller corporatif – Amélioration continue
Forget, Caroline, agente technique
Gagnon, Jean-François, mécanicien de véhicules lourds
Grenier, Alexandre, préposé à l'entretien
Lasalle, Yannick, préposé à l'entretien
Lavoie, Maxime, mécanicien d'ascenseurs
Liao, Jun Ye, mécanicien de véhicules lourds

Messier, Élane, recruteuse
Patry, Philippe, intégrateur principal – Projets TI
Pelletier, Richard, mécanicien de véhicules lourds
Poirier, Jean-Mathieu, préposé à l'entretien
Readman, Charles-Alexandre, mécanicien de véhicules lourds
Richard, Sylvain, préposé à l'entretien
Rioux, Josée, technicienne – Information de gestion
Rodolphe, Stéphane, mécanicien de véhicules lourds
Roux, Steve, électronicien en télécommunications
Roy, David, mécanicien de véhicules lourds
Roy, Martin, technicien – Soutien technique
Savanier, Yannick, préposé à l'entretien
Tachum, Alain Désiré, préposé à l'entretien
Varuzza, Daniel, préposé à l'entretien
Vincent, Bruno, administrateur de contrats

RETRAITES

Apple, Denis, chauffeur (22700)
Benedetto, Suzanne, agente de secteur (16620)
Bonneville, Marc, mécanicien d'ascenseurs (25664)
Brousseau, Réjean, électricien traction (25757)
Colagiacomo, Luigi, contrôleur communication (23977)
Courtemanche, Josée, préposée à l'entretien (34634)
Coutu, Maurice, chauffeur (33528)
Henc, Milan, chauffeur (24960)
Jivraj, Sadrudin, changeur (24380)
Labarre, Johanne, surintendante à l'exploitation bus (24449)
Lacoste, Robert, changeur (23655)
Legault, Louis, conseiller corporatif – Billettique (25378)
Léonard, Robert, opérateur (24103)
Lord, Claude, opérateur (23646)
Robert, Denis, chauffeur (23970)

Thériault, Élane, technicienne – Information de gestion (17640)
Thérien, Michel, analyste principal – Soutien affaires (16013)

DÉCÈS

Barbeau, Gilles, chauffeur (5761)
Bérubé, Richer, commis divisionnaire (19758)
Boucher, Denis, préposé à l'entretien (17405)
Brochu, Réal, opérateur (30048)
Brunelle, Rita, préposée à l'entretien (13335)
Dionne, Marc, conseiller RH (11397)
Durocher, Michel, préposé à l'entretien (15261)
Goulet, Laurient, chauffeur (5807)
Guay, Lionel, préposé à l'entretien (13912)
Laganière, André, chauffeur (7054)
Ouimet, Ronald, chauffeur (30120)
Ritchot, Jimmy, agent de surveillance (10120)
Trottier, Jean-Louis, changeur (5710)

en commun

Équipe de production

Collaborateurs

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

Benoît Clairoux
Monique Juteau
Carole Pageau
Magalie Paré
Alain Petit

Patrick Bourque
Cécile Dion
Louis-Étienne Doré
Nadège Fatal
Martin Laverdure

Julien Perron-Gagné
Julie Sylvestre

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.

