VOL 28 NO 7 SEPTEMBRE 2018 encommun.stm.info

en commun

BEAUDRY RETOUR VERS LE FUTUR... EN MIEUX!

À compter du 1er octobre, un chantier de réfection majeure entraînera la fermeture temporaire de la station Beaudry. Au bout de huit mois, cette station au lustre un peu fané jouira d'un nouvel éclat inspiré par son passé.

Saviez-vous que Beaudry n'est pas tout à fait une station d'origine? Alors que le plan du réseau initial prévoyait des stations aux rues Berri et Papineau, on s'est retrouvé avec cet accès au tunnel par où cheminaient les véhicules de travaux. *Profitons-en pour donner un accès au métro aux gens du quartier*, ont dit les bâtisseurs. Et ainsi fut créée la station Beaudry.

Inaugurée quelques semaines après celles du réseau initial, il a déjà fallu la rénover dès la fin des années 1990. On érigea alors l'édicule actuel, avec ses couleurs assorties à la communauté LGBTQ du quartier. À l'intérieur, les rénovations furent moins heureuses. Par exemple, le revêtement en céramique d'origine, de type « art optique » dans les tons de rouge et de blanc cassé, fut changé pour un revêtement bleuté.

Le nouveau concept

Jordi Jordana est architecte principal au Bureau de projets infrastructures métro (BPIM). Son défi a été de repenser le design de la station dans le cadre du projet de réfection actuel. « Après mûre réflexion, on s'est dit qu'en enlevant les céramiques bleues, on reviendrait aux couleurs du projet initial, explique-t-il, mais sans en reconstituer intégralement les motifs. On a donc opté pour une allure plus contemporaine, inspirée du concept chromatique d'origine. »

Dans ce nouveau concept, les couleurs s'agenceront progressivement. À l'édicule, la céramique sera blanche avec un dynamisme dans l'agencement des formes de carreaux de céramique. Au fur et à mesure qu'on se dirigera vers la mezzanine, le rouge apparaîtra, jusqu'à prendre une place exclusive sur les nouveaux murs. À partir du niveau de la passerelle et jusqu'aux quais, le motif coloré deviendra plus calme et similaire à l'existant, avec du blanc et du gris, sauf aux parties centrales des quais, où le motif avec la couleur rouge réapparaîtra.

Joindre l'utile à l'agréable

Le retrait du revêtement métallique au-dessus des trottoirs mécaniques permettra de mieux traiter les infiltrations d'eau souterraines. Seule la partie centrale du tunnel piétonnier, où passeront plusieurs conduits, sera recouverte. Une peinture de couleur pâle redonnera plus d'éclat à la voûte de ce tunnel.

Les escaliers fixes originaux, peu sécuritaires à cause de leur inclinaison, seront refaits. Un peu plus profonds, ils seront éclairés par des lampes cylindriques qui s'ajouteront à celles nouvellement disposées au-dessus des trottoirs mécaniques, « plus faciles de portée pour les employés de l'Entretien », précise Jordi.

Dans le même esprit, les nouvelles céramiques qui enjoliveront la station seront posées sur des murs amovibles. Une autre initiative qui facilitera l'entretien ou l'installation non apparente de conduits derrière ces murs, ce qui inclut les goulottes qui aident à la canalisation des eaux souterraines.

UN AUTEUR DANS LES PROFONDEURS

François Lewandowski est à l'emploi de la STM depuis sept ans. D'abord chauffeur de bus, puis changeur, opérateur de métro et à nouveau changeur, il connaît bien notre réseau et les histoires qui s'y écrivent chaque jour, d'autant plus qu'il est lui-même auteur de romans. « J'ai commencé à écrire à l'automne 2000, nous confie-t-il. Durant quelques années, j'ai rédigé des scénarios de films en anglais, destinés à Hollywood. Plus tard, en 2011, j'ai écrit mon premier roman, *The Confabulators*. L'année suivante, j'ai rédigé mon second, *Americou*. »

Sous son pseudonyme de Frank Logan, François a autoédité en 2016 une nouvelle version de son roman chez Archway Publishing, une filiale de Simon & Schuster. « L'ennui avec l'édition traditionnelle, c'est qu'il faut être connu pour être publié. Mais si on n'est pas publié, comment être connu? L'autoédition permet d'être publié, mais il faut quand même faire connaître son œuvre, ce qui est difficile. » Sans nous en dévoiler toute l'intrigue, François a bien voulu nous parler de son roman *Americou* : « C'est l'histoire d'un ingénieur qui devient le dictateur des États-Unis par le biais d'une technologie informatique avancée. Il prend ses dispositions pour obtenir le pouvoir, sans quoi toute l'économie du pays va s'effondrer. Mais son but n'est pas de créer le chaos, bien au contraire. Il veut rétablir l'économie du pays par divers moyens. Je sais qu'il y a des similitudes avec le président actuel, mais tout a été écrit avant son arrivée au pouvoir! »

« La science-fiction m'inspire, sauf que dans mes écrits, je mets toujours l'emphase sur les humains plutôt que sur les technologies qu'ils utilisent. Ce que j'aime de l'écriture, c'est qu'on peut inventer ce qu'on veut, sans restriction. L'auteur est roi et maître de son univers. »
Pour plus d'info sur *Americou* : **archwaypublishing.com**.

En AVANCE

PSO 2025

C'est sous ce thème que Luc Tremblay invite tous les employés à une rencontre d'information et d'échange sur l'avancement du PSO 2025 et des grands projets de la STM.

La rencontre se tiendra le jeudi 20 septembre, de 10 h à midi, au Plaza Centre-Ville, situé au 777, boul. Robert-Bourassa, près de la station de métro Square-Victoria–OACI.

RSVP à **bit.ly/pso2025** et merci de vous assurer d'avoir l'autorisation de votre gestionnaire pour y assister. Des webdiffusions seront offertes dans plusieurs lieux de travail pour les employés qui ne pourraient se déplacer au centre-ville.

La priorité : nos clients

Si votre présence est requise pour les opérations à l'heure de l'événement, vous pourrez écouter l'enregistrement plus tard, à votre convenance, sur l'intranet. Les employés des opérations qui souhaiteraient assister à la rencontre sur leur temps personnel seront rémunérés deux heures.

BIENVENUE À TOUS

Deuxième essai pour gagner des billets des Alouettes! Détails en page 4.

LE 2000 BERRI FAIT PEAU NEUVE

1923

2015

2018

Le 29 août dernier, le nouveau 2000 Berri a été officiellement inauguré. Le ruban a été coupé lors d'une cérémonie à laquelle assistaient plusieurs membres du Comité de direction (CODIR).

« Le projet de réfection de cet édifice est la première réalisation démarrée par le CODIR actuel à voir le jour. Nous pouvons être fiers : les matières sont nobles, les lignes droites et épurées, et nous avons respecté les délais de construction. Que dire de la nouvelle façade, elle est magnifique! Le 2000 Berri a fière allure. Bravo à tous les artisans derrière la livraison de ce projet et bienvenue à ses nouveaux occupants », s'est exclamé Luc Tremblay.

Les invités ont visité l'intérieur de l'immeuble et ils ont salué les employés au passage. En se promenant dans l'édifice, Pierre Vézina a dit spontanément : « On ne se sent plus du tout dans le même bâtiment, c'est incroyable! L'environnement est moderne et très lumineux. »

Rappelons que l'édifice avait été acquis en 2002 par la STM et plusieurs problématiques de dégradation du bâtiment avaient déjà été identifiées. Les travaux ont débuté à l'été 2016 et les 280 employés ont été relocalisés temporairement à la Place Dupuis.

Deux ans plus tard, on retrouve sous le toit du 2000 Berri les employés travaillant pour la direction exécutive Métro ainsi que l'Ingénierie.

EN CHANTIER LE POSTE DE DISTRICT LEGENDRE

Le poste Legendre peu après sa construction…

Un vaste projet piloté par le secteur Énergie du Bureau de projets équipements fixes métro (BPÉFM) s'est amorcé afin de procéder à la réfection du poste de district Legendre, situé sur les terrains du plateau Youville.

Pourquoi la réfection du poste?

Trois raisons motivent ces travaux. D'abord, le poste Legendre est le dernier datant de la construction du métro à ne pas avoir subi de mise à niveau; le temps est donc venu de le moderniser. Aussi, avec le nouveau complexe Crémazie qui verra le jour en 2021, la demande en électricité va doubler, notamment en raison de l'électrification des bus.

Enfin, nous devons nous conformer à la demande d'Hydro-Québec, soit de migrer nos équipements à une tension passant de 12,5 kV à 25 kV.

Comme une partie de Tetris!

Les travaux touchent à plusieurs secteurs du plateau Youville : la chaufferie, l'usine Crémazie, la carrosserie, le CT Legendre, la tour GR, l'atelier de grande révision et la sous-station Legendre.

Certains travaux prendront l'allure d'une partie de Tetris, plus particulièrement au moment où il faudra réaménager tout l'appareillage de tension existant. En effet, il ne faut jamais perdre l'alimentation en électricité, pour ne pas nuire aux activités. C'est pourquoi il faudra installer un équipement provisoire afin de permettre le démantèlement de l'équipement existant, puis installer le nouveau.

Le poste Legendre est le seul qui n'est pas en exploitation, c'est-à-dire qu'il n'alimente pas le réseau du métro, mais nos installations exclusivement.

Les postes de redressement Snowdon, Saint-Michel et Montmorency sont déjà alimentés en 25 kV.

Petit cours sur l'électricité…

La STM reçoit le courant électrique 25 kV ou 12,5 kV d'Hydro-Québec dans sept postes de district. L'énergie est ensuite transférée aux postes de redressement et aux postes secondaires de distribution. Les postes de redressement transforment le courant alternatif en courant continu pour l'alimentation des trains. Les postes secondaires de distribution transforment quant à eux le courant à divers voltages pour l'alimentation des équipements en station et dans les tunnels (éclairage, pompes, etc.).

… et aujourd'hui.

SIMULATION DE SAUVETAGE DANS LE MÉTRO

LE MARDI 21 AOÛT — L'équipe du Service de sécurité incendie de Montréal (SIM) et la STM ont réalisé une simulation de sauvetage en espace clos à la station Université-de-Montréal. Par cette simulation, la STM visait à répondre aux exigences du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail*, qui stipule que la procédure de sauvetage doit être « élaborée et éprouvée ».

MISE EN SCÈNE — Lors de l'opération de sauvetage, David Hamelin, un plombier d'EDI jouant le rôle de la « victime », a simulé un malaise cardiaque en sous-quai, espace clos non accessible à la clientèle. Son collègue surveillant, François Vincent, a pu mesurer le degré d'urgence et a avisé la salle de contrôle. Il faut savoir que le surveillant, posté à l'extérieur de l'espace clos, doit rester en contact auditif ou visuel avec le travailleur à l'intérieur. Il doit aussi déclencher les mesures d'urgence et surtout ne jamais entrer dans l'espace clos ou quitter les lieux durant son occupation.

Les premiers répondants du SIM se sont donc déplacés à la station et ont appliqué leur procédure de sauvetage. Cette collaboration a permis de réviser les étapes à suivre pour chaque équipe en vue d'améliorer constamment l'efficacité des secours et la communication entre les différents intervenants.

Ce projet, piloté par le comité CSS-CSN et réunissant une équipe pluridisciplinaire de la STM, a demandé un travail d'équipe soutenu. Thierry Tollis, coordonnateur – Santé sécurité, souligne que « le succès de la simulation reposait sur la préparation, essentielle au projet ».

DES GAINS TANGIBLES — Bénéfique pour tous, la simulation a aussi permis au SIM de se familiariser avec les installations de la STM. L'importance de la simulation a été soulevée à maintes reprises par les observateurs présents.

« [Le but] est surtout de valider que tout roule bien. S'il y a des ajouts ou des modifications à apporter à la procédure, nous pourrons le faire », a affirmé Julien Emond, briqueteur à EDI et représentant du CSS-CSN entretien.

« On veut s'assurer que nos méthodes sont adéquates », a ajouté Marc Dubois, surintendant TCPE à l'Entretien des équipements fixes. « Un bilan sera d'ailleurs présenté au CSS-CSN ».

En somme, ce fut un partenariat gagnant-gagnant avec l'Ingénierie exploitation métro, la Section prévention des incendies de la STM, les opérations d'entretien, le SIM et la division Communications et image de marque.

LES CHEMISES DE LA STM SONT-ELLES SÈCHES OU ARCHI-SÈCHES, VOILÀ LA QUESTION...

...La question qu'on peut se poser après que les intempéries aient secoué les chemises d'affichage posées à certains arrêts de bus, afin d'indiquer les changements aux parcours de lignes!

Parfois fripées ou trop nombreuses, ces chemises ont vu leur efficacité mise en doute lors de la course de Formule E à l'été 2017. « On a vu alors des exemples où un seul poteau d'arrêt contenait tellement de chemises temporaires qu'il était vraiment difficile pour un client de s'y retrouver », raconte Hélène Noël, surintendante réseau – Logistique et planification opérationnelles. Cet élément déclencheur l'a incitée à contacter l'équipe des Communications pour repenser ces messages adressés à nos clients.

Nouveaux gabarits à l'essai

De nouveaux gabarits de chemises ont donc été proposés. Afin de choisir le meilleur concept, tant pour les clients qui les lisent que pour les employés qui les produisent, on a consulté les principaux intéressés. Au début de l'été 2018, nous avons profité de deux événements impliquant des détours pour installer les nouveaux modèles d'affiches et sonder les clients sur leur compréhension.

« À l'interne aussi, on a consulté nos gens, explique Hélène. Dans le cadre des comités d'échanges avec les chauffeurs, cet élément est ressorti de façon importante. Pour eux, les chemises d'affichage sont souvent des repères visuels. La distinction des messages affichés avec des couleurs différentes peut les aider à les comprendre plus rapidement. »

Un projet-pilote est aussi en cours sur des lignes du CT Frontenac, où les chefs d'opérations sont directement impliqués puisque ce sont eux qui installent et désinstallent ces messages temporaires aux arrêts de bus. Au final, on évaluera la manipulation des nouveaux formats de chemises pour savoir si cette partie importante de leur tâche est ainsi facilitée.

LE BLEU?

Indique un arrêt temporaire.

OU LE JAUNE?

Indique un arrêt déplacé.

EN TOUT CAS, PLUS DE ROUGE!

Les concepteurs graphiques de l'équipe des Communications ont développé des modèles d'affiches de couleurs différentes pour distinguer les arrêts déplacés (jaune) des arrêts temporaires (bleu).

Le but : laisser tomber la couleur rouge, que la population associe plutôt à des urgences.

À PARTAGER
UNE HISTOIRE DE PEUR

Imaginez la scène : vous êtes à la maison, le 31 octobre, en plein milieu de vos préparatifs pour la soirée d'Halloween. Dans quelques heures, vous allez sortir costumé pour faire la fête.

Soudain, votre jeune vient vous annoncer une terrible nouvelle : il n'a pas renouvelé sa carte OPUS tarif réduit pour étudiants et c'est la dernière journée pour le faire! À cet instant, une vague d'angoisse vous submerge : devrez-vous annuler votre présence au party et décevoir tous vos amis? Ah, si seulement votre jeune avait fait son renouvellement plus tôt, lorsque le photographe est passé par son campus... ou mieux encore, si seulement il avait renouvelé sa carte OPUS en ligne pour l'avoir en sept jours ouvrables!

Connaissez-vous des gens qui pourraient se faire prendre cette année? Clients, amis, famille, passez le mot pour leur éviter un tel tracas : il faut renouveler sa carte OPUS avec photo dès que possible!

Comment éviter ce scénario halloweenesque

Chaque année, la STM cherche de nouvelles façons d'améliorer le processus de renouvellement de la carte OPUS tarif réduit.

Saviez-vous qu'en plus de la tournée des établissements scolaires qui a débuté le 20 août, les étudiants de l'Université Concordia, l'École de technologie supérieure (ÉTS), l'Université McGill, l'Université de Montréal, l'UQAM, la Polytechnique Montréal et l'École secondaire Louis-Riel peuvent soumettre leur demande en ligne directement via leur portail étudiant? De plus, il n'y a pas de photo à reprendre lors de la démarche en ligne, car les photos des cartes étudiantes existantes sont utilisées. C'est bon à savoir!

Il est évidemment toujours possible de se rendre en personne au Studio Photo, au 1717 de la rue Berri, mais il vaut mieux y aller d'avance. Il est déjà arrivé que 5 000 personnes se présentent le jour de la date limite, le 31 octobre...

Il y a trois façons de renouveler sa carte OPUS avec photo. *Tous les détails se trouvent sur notre site* ***stm.info.***

LE CHEMIN QUI MÈNE À LA CRÉATION D'UNE LIGNE DE BUS

Au petit matin du lundi 27 août, de nouvelles lignes de bus accueillaient leurs premiers clients. Plusieurs expertises ont été sollicitées afin que ces nouvelles offres de service voient le jour.

Une fois par année, l'équipe de direction de la STM priorise les projets qui iront de l'avant pour l'année à venir, mais c'est d'abord sur la table de l'équipe de Développement des réseaux que se retrouvent les projets potentiels. « Élus municipaux, commentaires de clients et observations de nos conseillers sont autant de sources d'où proviennent les propositions », explique Sébastien Gagné, conseiller corporatif au Développement des réseaux.

Pour savoir quels projets de développement seront retenus, on établit d'abord un diagnostic de notre service pour le secteur concerné. Quel service donne-t-on déjà dans ce secteur, et comment cette offre y est-elle utilisée? Que se passe-t-il dans ce secteur pour qu'on y révise l'offre de transport? Quels sont les projets de développement (domiciliaire, industriel, infrastructure) à venir? Tout est considéré, et pour l'analyse, on utilise entre autres des données de comptage, d'utilisation de cartes OPUS et d'enquêtes Origine-Destination.

Ceci fait, on élabore ensuite différents scénarios qui comprennent diverses solutions. « Pour chacun, il faut quantifier le mieux possible les impacts sur nos clients, poursuit Sébastien, puisqu'on retiendra le scénario qui avantagera le plus grand nombre ». En parallèle, on évalue les impacts sur nos opérations : nombre d'heures de service, quantité de bus requis aux pointes, emplacement des bouts de ligne, etc.

L'EXPERTISE TERRAIN

L'équipe Développement des réseaux va ensuite recueillir l'expertise de toutes les parties prenantes concernées, à commencer par l'équipe de la Gestion des réseaux, avec qui elle peaufine les scénarios, principalement sur les aspects de faisabilité opérationnelle. C'est là où entre en jeu la connaissance du terrain du personnel des centres de transport.

Pour préparer l'arrivée du nouveau service, l'équipe Contractualisation et relations avec les partenaires rencontre les administrations municipales concernées, qui ont été tenues informées tout au long du processus de développement du projet. À l'interne, les instances administratives sont aussi mises à contribution. À cette étape, il faut évaluer finement les coûts d'exploitation du nouveau service pour qu'ultimement, le conseil d'administration donne son approbation finale et qu'on procède au déploiement.

Ensuite, l'équipe Planification du service créera les horaires, on mettra à jour les panneaux d'arrêt et de signalétique métro, puis on préparera des communications pour informer la clientèle... jusqu'à ce que les portes d'un bus s'ouvrent sur les premiers clients de ce service.

DJALAL ABDOULAHI *est un des premiers chauffeurs assignés à la nouvelle ligne 35 – Griffintown. «Je remercie la direction d'avoir choisi le CT LaSalle pour instaurer cette ligne. C'est ici qu'on a mis sur pied la ligne 747 et c'est ici qu'on a implanté les bus 100 % électriques. La ligne 35 est un beau mélange des lignes 36, 107, 168 et 715. Je suis très content d'être un des premiers à y servir la clientèle. »*

DEUXIÈME ESSAI

Pour gagner des billets des Alouettes!

Grâce à un partenariat avec notre équipe de football préférée, nous avons deux quatuors de billets à faire tirer pour chacun des trois derniers matchs à domicile de la saison. Une belle occasion d'y aller en famille! Les trois rencontres débutent à 13 h :

- Le dimanche 30 septembre vs les Roughriders de la Saskatchewan (deux quatuors)
- Le lundi 8 octobre vs les Stampeders de Calgary (deux quatuors)
- Le dimanche 28 octobre vs les Argonauts de Toronto (deux quatuors)

Pour participer, écrivez-nous à l'adresse **activites_employes_retraites@stm.info** et dites-nous pour quel match vous souhaitez participer au tirage de billets. N'oubliez pas de nous donner vos coordonnées afin que nous puissions communiquer avec vous.

Date limite du deuxième essai : le vendredi 21 septembre à 16 h. Bonne chance!

PAR ICI LA VISITE!

Le métro de Montréal est reconnu mondialement pour la qualité architecturale de ses stations et ses nombreuses œuvres d'art. C'est particulièrement le cas des huit stations inaugurées il y a 40 ans sur la ligne verte : Angrignon, Monk, Jolicoeur, Verdun, de l'Église, LaSalle, Charlevoix et Lionel-Groulx. En plus d'être toutes différentes, ces huit stations possèdent chacune leur histoire.

Dans le cadre des Journées de la culture, nous vous offrons cinq visites commentées de ces stations, en compagnie de notre collègue et historien Benoît Clairoux :

- Vendredi 28 septembre, 19 h
- Samedi 29 septembre, 9 h, 14 h et 19 h
- Dimanche 30 septembre, 14 h

Réservation obligatoire avant le vendredi 28 septembre à 14 h, par téléphone au **514 350-0800**, poste **87198**, ou par courriel à **affaires.publiques@stm.info**. Faites vite, les places sont limitées. Une fois votre réservation confirmée, rendez-vous aux tourniquets de la station Lionel-Groulx, à l'heure indiquée. Aucun titre de transport n'est requis pour la visite. Prévoyez deux heures environ entre le début de la visite et le retour au point de départ.

Des balados sur le métro, très bientôt!

Une nouveauté pour 2018 : nous avons produit des baladodiffusions sur le thème du métro! Ces capsules sonores d'une quinzaine de minutes chacune abordent les sujets de la planification et de la construction du métro, de l'architecture des stations et des œuvres d'art intégrées au réseau. Plus de détails à compter du 26 septembre sur **stm.info/artdanslemetro**.

À gauche : la station LaSalle, œuvre de l'architecte Didier Gillon, de l'urbaniste Pierre Larouche, de l'artiste Peter Gnass et de la coloriste Michèle Tremblay-Gillon.

AVIS IMPORTANT

Service des régimes de retraite de la STM

Attention! Si vous avez déjà participé au Régime de retraite des professionnels de la Ville de Montréal, vous pourriez avoir à prendre une décision importante rapidement.

En effet, l'entente de transfert actuellement en vigueur entre les régimes de retraite de la STM et le Régime de retraite des professionnels de la Ville de Montréal prendra fin le 1er octobre 2018.

Si vous désirez vous prévaloir de l'entente de transfert, vous devez le faire avant cette date. Pour toute question, n'hésitez pas à contacter le Service des régimes de retraite au **514 280-5155**.

ARRIVÉES ET DÉPARTS

Qu'est-ce qui leur arrive? Où sont-ils partis? — Comme vous pouvez le constater, nous n'avons pas publié les arrivées et les départs dans ce numéro. La raison en est fort simple : les données auraient nécessité une page complète, tant les arrivées ont été nombreuses (plus d'une centaine en juin seulement!). C'est pourquoi nous vous invitons à consulter les arrivées et les départs dans la version web de ce bulletin, à l'adresse **encommun.stm.info**.

Bonjour, je m'appelle Mireille Marois

Mireille Marois a récemment été embauchée au poste d'inspecteur de travaux à la section Mise en œuvre (MEO), équipe qui a fait l'objet d'un portrait dans notre numéro de janvier. Son numéro de matricule est le 45000. Oui, le 45000! « Quand je le dis, on me demande toujours la suite, alors je dois ajouter 'triple zéro' ou 'tout court'! Mais dans l'ensemble, c'est un numéro qui se porte très bien. »

Lors de son embauche, Mireille connaissait déjà la STM puisqu'elle a œuvré durant près de cinq années comme inspecteur de travaux au Bureau de projets infrastructures métro (BPIM), pour le compte de SNC-Lavalin. Lorsqu'un poste semblable s'est ouvert à l'interne, elle n'a pas hésité. « Cela m'intéressait beaucoup, car c'est un bon environnement de travail. J'ai travaillé sur les chantiers du BPIM aux stations Jolicoeur, Jean-Drapeau et Crémazie, et maintenant j'apprends les rouages du réseau de surface. Ici au CT Mont-Royal, on change les réservoirs d'huiles usées, on refait le pavage, et on reconstruit une partie du plancher de l'atelier. »

« Ce qui m'a amenée à travailler dans le génie civil, c'est que j'aime le concret. Sur un chantier, on réalise les plans et devis de l'Ingénierie et on s'assure de la bonne exécution des travaux. Cela demande une très grande coordination entre les différents entrepreneurs et l'Exploitation du réseau bus. Nous sommes là pour nous assurer que le chantier se déroule selon l'échéancier prévu. Je pense que les inspecteurs sont de mieux en mieux perçus sur les chantiers, car les gens comprennent que nous sommes là pour les aider. »

en commun

Bulletin interne d'information de la STM

carole.pageau@stm.info
514 350-0800 (89544)

Équipe de production

Benoît Clairoux
Monique Juteau
Carole Pageau
Magalie Paré
Alain Petit

Collaborateurs

Archives de la STM
Martin Brodeur
Cécile Dion
Nadège Fatal
Catherine Letendre
Sarah Rachel Moncada-Oseguera
Jean-Charles Panneton
Julien Perron-Gagné
Iacob Cristian Togorean
Emmanuelle Vérès

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.