VOL 29 NO 2 FÉVRIER 2019 encommun.stm.info

en commun

stm

NOS BELLES HISTOIRES se poursuivent

Ils donnent vie à vos dons :

Isabelle Poulin
Khady Sar
Laurence Namysl
Iacob-Cristian Togorean
et Josée Lewis.

En 2018, notre Campagne de générosité a permis d'amasser la somme de **696 450 $**, soit 307 690 $ pour le Réchaud-bus, 144 460 $ pour Centraide du Grand Montréal, 136 570 $ pour la Croix-Rouge – Division du Québec, et 107 730 $ pour PartenaireSanté Québec. Sont inclus dans ces montants les 81 496 $ amassés lors de la grande vente de garage organisée par la STM en octobre dernier.

Notons au passage que les dons ont augmenté de 7 % chez les retraités de la STM en 2018; de ce groupe, 66 % des donateurs sont membres du Club des loyaux. Du côté des employés, 93 % des donateurs adhèrent à ce programme qui permet de renouveler automatiquement les dons chaque début d'année.

Merci à la direction de la STM et aux équipes de Transgesco, de la Gestion financière, des Régimes de retraite, de la Chaîne d'approvisionnement et de la Caisse d'économie des employés de la STM, ainsi qu'à tous les travailleurs de l'ombre qui rendent possible ce grand mouvement de solidarité. Et surtout, merci à vous, les donateurs!

Le parcours de vos dons

Avec un bon travail d'équipe, on peut réaliser de grandes choses. Le parcours des dons à la Campagne de générosité en est un bon exemple. Tout débute lorsque vous inscrivez ou mettez à jour vos dons sur l'Intranet, dans la rubrique Mon guichet STM. C'est l'étape la plus importante, mais pas la dernière! À l'accueil des nouveaux employés, Josée Lewis leur présente la Campagne de générosité et sollicite leurs premiers dons… près de 40 000 $ en 2018!

Par la suite, nos collègues Isabelle Poulin et Khady Sar, de la Gestion salariale, saisissent les dons dans SAP, extraient les données à travers les exigences du début et de la fin d'année, les paies à la semaine, les feuillets fiscaux, etc. Puis, c'est au tour de Iacob-Cristian Togorean, des Ressources humaines, de jongler avec la base de données afin de connaître le taux de succès de la Campagne de générosité dans les moindres détails.

Enfin, Laurence Namysl, du Marketing, permet aux informations fournies de prendre forme, et d'exprimer tout le potentiel du virage numérique entrepris il y a deux ans. Maintenant, nous avons des outils d'analyse performants qui nous permettent d'enrichir nos tactiques de communication, afin que nos belles histoires philanthropiques se poursuivent encore longtemps. *Pour plus de photos et pour entendre les témoignages touchants des représentants des quatre organismes, visitez l'En Commun web.*

CONCOURS

Trois paires de billets des Canadiens à gagner!

Courez la chance de remporter l'une des trois paires de billets pour assister au match des Canadiens contre le Lightning de Tampa Bay, qui aura lieu au Centre Bell le mardi 2 avril à compter de 19 h 30.

Pour participer au tirage, repérez le logo du Canadien dans l'*En Commun* web (**encommun.stm.info**) et écrivez-nous à **tirage@stm.info** pour nous dire dans quel article vous l'avez vu. N'oubliez pas de nous transmettre vos coordonnées et votre matricule. Le tirage aura lieu le **vendredi 8 mars à midi**. Bonne chance!

UN CHASSEUR SACHANT CHASSER…

Reynald Lefebvre a été réparateur de caisses de voitures de métro de 1980 à 2013, d'abord à Youville puis à Beaugrand. Depuis qu'il a pris sa retraite, il ne voit plus le temps passer! C'est qu'il s'implique à fond dans le dressage de chiens de chasse, une activité qui lui a permis d'agir comme juge lors de concours organisés aux quatre coins de l'Amérique du Nord et même en Europe.

« Mon intérêt pour les chiens de chasse est né en 1986, bien avant ma retraite. J'étais chasseur, mais je n'avais pas de chien, alors on m'en a donné un. Je ne connaissais rien là-dedans, j'ai eu de l'aide au début. J'ai approfondi mes connaissances et j'ai commencé à participer à des concours. Ça m'a amené à me déplacer un peu partout au Québec et en Ontario, et à me développer un bon réseau. »

Et sachant dresser!

L'apparition du chien d'arrêt pour la chasse au gibier à plumes remonte au 14e siècle. Reynald explique : « Les chiens ont un odorat très développé. Nous les dressons pour qu'ils s'arrêtent lorsqu'ils sentent la présence d'un oiseau. C'est alors à nous de passer devant le chien, de faire décoller l'oiseau et de l'abattre. À notre commandement, le chien va chercher l'oiseau et nous le rapporte sans l'endommager. Ça devient plus qu'un chien de chasse, ça devient un partenaire, un compagnon de chasse. »

Pour Reynald, le dressage du chien doit s'effectuer de la manière la plus harmonieuse possible. « J'aime beaucoup me servir des qualités naturelles du chien : son odorat, sa propension à collaborer avec son maître. C'est sûr qu'il faut lui montrer l'obéissance : il doit être parfaitement immobile à l'arrêt. Le chien a une mémoire d'association, donc il vaut mieux répéter les gestes et le récompenser quand il agit correctement, que de lui imposer n'importe quelle contrainte. »

Un conseil pour apprivoiser sa retraite

Aujourd'hui, le talent de Reynald Lefebvre est reconnu par ses pairs ici et ailleurs dans le monde. S'il a accepté de nous parler de sa passion, ce n'est surtout pas pour faire la vedette, mais bien pour encourager les futurs retraités. « Certains ne savent pas ce qu'ils vont faire de leur temps. Mon message, c'est qu'il faut se trouver des activités avant de prendre sa retraite, s'impliquer. Il y a plein de domaines qui s'offrent à nous, il n'y a pas de limites! »

Ci-contre : Reynald Lefebvre et Mia en Georgie, en janvier 2018.

FAIRE DU NEUF AVEC DU… VIAU

Dès février, Viau fera l'objet d'une réfection, mais pas seulement la station. Car Viau, c'est aussi un centre d'attachement du métro. Son agrandissement constituera d'ailleurs une portion importante de tout ce qui sera accompli dans le secteur.

Un centre d'attachement est un atelier souterrain où sont stationnés des véhicules ferroviaires nécessaires à l'entretien du tunnel et des rails du métro pendant la nuit. Il comprend aussi des bureaux et un magasin rempli de pièces ferroviaires spécialisées.

Un agrandissement nécessaire

« L'agrandissement de cette infrastructure figure parmi les stratégies de la STM pour réduire son déficit de maintien des actifs, explique David Chartier, directeur de projets.

« Notre réseau de métro est vieillissant et nécessite beaucoup d'interventions d'entretien et de réfection. Des tâches reliées à ces activités doivent être exécutées exclusivement de nuit, dans une plage horaire très restreinte. Cette contrainte amène une logistique de planification très complexe. »

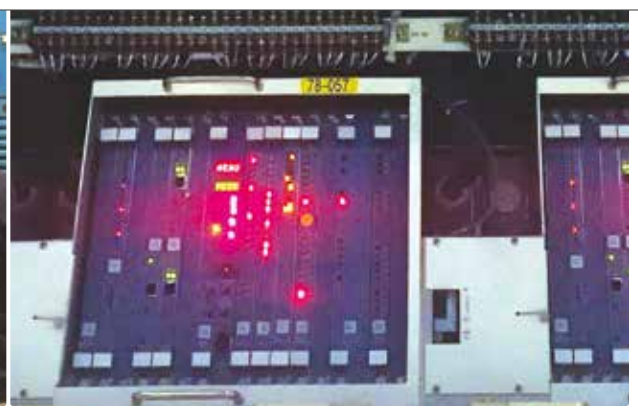
Grâce à cet agrandissement, l'entrée et la sortie des matériaux de construction pourront dorénavant se faire par le centre d'attachement Viau et non plus uniquement au centre d'attachement Youville. Cette nouvelle porte d'entrée vers le réseau à partir de la ligne verte permettra non seulement d'augmenter la capacité de réalisation des chantiers de nuit, mais aussi de diminuer le temps de déplacement des véhicules sur le réseau et d'assouplir la logistique de planification. « Ainsi, on sera en mesure de répondre à la demande croissante de grands chantiers dont la cadence et l'envergure sont en accélération, poursuit Sylvain St-James, surintendant au service de la voie. Ce gain de polyvalence et de performance nous permettra également de trouver un équilibre entre l'entretien régulier du réseau et le service aux entrepreneurs externes. »

Quant à la station elle-même…

Elle demeurera ouverte pendant la durée des travaux. En plus de l'amélioration de plusieurs de ses éléments comme la reconfiguration des tourniquets, la modernisation des revêtements de sol, et même le remplacement de la membrane d'étanchéité du toit souterrain de la station, on installera deux nouveaux ascenseurs. « Par sa géométrie, la configuration simple et la faible profondeur de Viau présentent peu de défis techniques en lien avec l'installation d'ascenseurs, dit David Chartier. Seulement deux seront nécessaires pour relier le niveau de la rue aux quais. L'occasion de sa réfection majeure était donc tout indiquée pour faire de Viau une nouvelle station universellement accessible. »

Pour un tableau complet des travaux dans le métro en 2019, consultez l'*En Commun* web.

LE SAVIEZ-VOUS? — Outre Viau, le réseau du métro compte deux autres centres d'attachement : Duvernay et Youville, qui sont les ports d'attache d'environ 25 à 30 employés. Après l'agrandissement du centre d'attachement Viau, 12 à 15 employés supplémentaires se joindront à l'équipe actuelle.



UN NOUVEAU SYSTÈME DE CONTRÔLE DE TRAIN POUR LES MR-73

L'important projet du remplacement du système de contrôle de train sur les MR-73 est arrivé à terme. Il a impliqué plusieurs employés et possède toute une histoire qui s'étend sur de nombreuses années.

À la fin des années 90, tous les systèmes techniques du métro sont évalués, incluant celui du contrôle de train. Il est alors déterminé que le système d'origine « JS » (pour Jeumont-Schneider) approche la fin de sa vie utile. Sachant que les MR-63 sont voués à disparaître, on prend la décision de le remplacer sur les MR-73.

Avant de lancer l'appel d'offres, remporté par l'italienne Ansaldo STS en 2005, on en vient à la conclusion qu'il nous faut un nouveau système qui s'adapte à notre technologie au sol (voir l'encadré à droite).

Deux ans de travail plus tard, en 2007, un prototype est installé sur un premier élément.

Après validation sur la piste d'essai des ateliers d'Youville, on passe aux tunnels du réseau pour effectuer des tests sans voyageurs pendant la nuit, d'abord avec un train à vide, puis avec une charge simulée par des sacs de sable, équivalente à celle d'un train rempli de clients. Le but : s'assurer que nos trains avec leur nouveau système de contrôle répondent à nos critères de confort et de sécurité.

L'installation

En 2011, une fois la version finale approuvée, on passe à la seconde étape cruciale du projet : l'installation du nouveau système dans les 141 éléments qui composent le parc de MR-73.

Les équipes de l'Entretien du matériel roulant (EMR) s'attèlent à cette tâche au rythme d'un élément à la fois.

« Installer un tel système implique plusieurs interfaces reliées, explique Jean-François Tremblay, technicien principal électrique – Ingénierie. Outre la voiture remorque, où se trouvent les équipements de contrôle de train, il a fallu aussi travailler dans la loge de conduite, autour des roues et sous la caisse pour l'installation des capteurs, du câblage, etc. Le travail a été optimisé en fonction de nos installations ».

« L'installation dans tous les éléments a pris du temps, reconnaît Mario Grenon, technicien soutien technique – Ingénierie. Parmi les contraintes, il a fallu stopper l'installation, le temps que l'atelier Youville soit rénové en préparation de la venue d'AZUR, mais aussi pour résoudre des problématiques qui avaient un impact important sur la fiabilité en exploitation. On a aussi eu à se familiariser avec les nouvelles composantes informatiques. »

« Ce nouveau système est peut-être complexe, mais il n'est pas compliqué, ajoute Brian Quinn, dépanneur – EMR. Fiable, sécuritaire, et plus sensible, il nous permet des interventions de maintenance plus durables. C'est pourquoi la dernière étape de ce grand projet consiste à poursuivre la connaissance fine de son entretien, bref, de continuer à atteindre un haut niveau d'expertise sur notre performance. »

En 2019, les MR-73 roulent donc avec un nouveau système de contrôle, fiable, précis et sécuritaire. Et si vous ne vous en êtes pas aperçu, c'est que le travail a été bien fait.

FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE CONTRÔLE DE TRAIN — À bord du train, le système de contrôle reçoit des signaux qui proviennent de la voie. Il fait le traitement de ces signaux pour prendre des décisions : régulation de la vitesse, arrêts programmés, ouvertures de portes, etc. Tout se fait automatiquement, toujours en considérant la sécurité des passagers.

RÉSUMÉ DU PROJET EN IMAGES — Pendant toute la durée du projet, Brian Quinn a pris des photos et de courtes vidéos, qu'il a montées dans un document d'une vingtaine de minutes. Il contient, en images, l'histoire complète du projet de remplacement. C'est à voir sur l'*En Commun* web.

Ci-dessus, à gauche : l'ancien système JS. Au centre, de gauche à droite : Jean-François Tremblay, technicien principal électrique – Ingénierie, Mario Grenon, technicien soutien technique – Ingénierie, Brian Quinn, dépanneur – EMR (maintenant à la retraite) et Lilian Costin, ingénieur. Tous ont pris part à ce projet dès ses débuts. À droite : le nouveau système.

RÉCUPÉRATION DE CARTES OPUS

Des Électrobacs ont nouvellement été installés dans les quatre points de correspondance du métro, soit aux stations Berri-UQAM, Jean-Talon, Lionel-Groulx et Snowdon. L'équipe du Développement durable invite clients et employés à y déposer leurs petits objets électroniques ainsi que les cartes OPUS expirées.

« Ce projet me tient à cœur », nous a confié Catherine Deveault, conseillère en développement durable. « On remplace plus de 200 000 cartes à puce par année uniquement pour les tarifs réduits. Comme il s'agit de déchets électroniques, il est important de leur donner une deuxième vie. En les recyclant de façon adéquate et respectueuse, on pose un autre geste vert pour l'environnement. »

Les cartes OPUS recueillies dans les Électrobacs seront déchiquetées puis triées. Les métaux seront acheminés vers les fonderies, puis le polychlorure de vinyle (PVC) sera mis en granules et revendu dans le milieu industriel.

RECYCLEZ !

- Cartes OPUS expirées
- Petits électroniques : cellulaires, appareils photo, tablettes électroniques
- Chargeurs et câbles : souris, écouteurs, fils
- Périphériques : clés usb, cartes mémoire, routeurs
- Cartouches d'encre

LE RÉSEAU DES BUS
L'ENVERS DU DÉCOR

Alors que les rues montréalaises fourmillent d'événements dès que le printemps pointe le bout de son nez, l'équipe d'Hélène Noël, surintendante – Gestion du réseau, met tout en œuvre pour que le service de bus roule rondement. « Mon équipe, composée de huit chefs d'opérations, gère tout près de 1 000 événements spéciaux par année, explique Hélène. Pour chacun d'eux, on analyse l'impact sur le service et on identifie les détours à mettre en place pour maintenir le service. »

« On communique ensuite ces détours au Centre opérationnel principal, qui les entre dans le système d'exploitation afin de donner la bonne information aux chauffeurs et à la clientèle, ajoute Benoît Dusson, chef d'opérations. Enfin, on planifie et coordonne la pose de la signalisation temporaire sur le réseau. »

Savoir contourner les obstacles

Les activités qui engendrent le plus de travail pour l'équipe sont le Tour de l'Île et le Marathon de Montréal. Comme les entraves et les détours sont nombreux, maintenir le service à ces occasions est un véritable casse-tête. « L'an dernier, on a dû négocier longuement avec la Ville qui voulait fermer toutes les rues autour d'un centre de transport pour le Marathon, raconte Hélène. La sortie de véhicules n'aurait pas pu se faire. On peut facilement imaginer les répercussions d'une telle décision sur la clientèle. »

Quand les besoins explosent

Pour certains événements, l'affluence est telle qu'il faut renforcer le service pour être en mesure de répondre aux besoins. Lors de la Nuit blanche, par exemple, le métro roule toute la nuit. Il faut donc offrir aux clients un service de bus aux stations pour qu'ils puissent se rendre à la maison. « Tous les efforts qu'on déploie pour assurer une certaine fluidité lors des événements spéciaux font vraiment une différence pour la population », ajoute Hélène.

Petits et grands ajustements

L'équipe Gestion du réseau est également responsable de l'ensemble des ajustements de service qui étaient auparavant gérés par les centres de transport. Cette centralisation permet d'avoir une vision globale du service et d'être plus efficients.

La Ville a planifié d'importants travaux au courant de la fin de semaine? Un grand achalandage est attendu aux abords d'un centre commercial un peu avant les fêtes? C'est une journée pédagogique, que fait-on des navettes scolaires? Il faut anticiper les variations dans la demande et faire les ajustements nécessaires. « J'ai le bonheur d'être entourée d'une excellente équipe. Les chefs d'opérations sont toujours en 'mode solution' et ils s'adaptent à toutes les situations », conclut Hélène.

De gauche à droite : Antonio Fernando Antunes, Peter Smith, Benoît Dusson, Hélène Noël, Caroline Gadoury, Kénan Venne et Benoît Bisaillon. Absents de la photo : Chrystian Berger-Lussier, Éric Lajoie et Stéphane Normandeau.

MESURES HIVERNALES EN ITINÉRANCE

Sûreté et contrôle et la Section métro du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ont bonifié leurs plans hivernaux respectifs pour une présence accrue de personnel, notamment à certaines stations et afin de couvrir davantage de plages horaires.

Les temps froids amènent les personnes en situation d'itinérance à se réfugier dans le métro. À la STM, des actions concrètes sont mises en place pour leur venir en aide, dont le travail accompli par les intervenants du Pôle de service en itinérance.

La Société de développement social (SDS) est l'un de nos partenaires depuis maintenant sept ans. Les six intervenants en médiation sociale qui la composent vont à la rencontre des personnes en situation d'itinérance un peu partout dans la métropole, incluant dans le métro. Chaque année, plus de 3 500 interventions sont réalisées dans le métro par l'équipe de médiation sociale.

Ces interventions ont permis de diriger près de 400 personnes en situation d'itinérance vers les ressources appropriées afin qu'elles reçoivent différents services adaptés à leurs besoins.

Tous les matins, l'équipe d'intervention se réunit et discute des affectations de la journée et des signalements reçus. Puis, les intervenants partent en duo vers le métro. Ils se retrouveront en fin de journée pour faire le point. « Nos réussites sont rarement instantanées. Bien souvent, plusieurs mois s'écoulent avant que nos efforts portent fruit », indique Sylvia Rivès, directrice des programmes à la SDS.

Rencontre avec deux intervenants

André — Dans le milieu de l'itinérance depuis 1993, il a travaillé pour plusieurs organismes avant de se joindre à l'équipe de la SDS en tant que coordonnateur. « Je suis moi-même un ancien itinérant. Aujourd'hui, j'ai un travail passionnant, une maison et je voyage! Mon objectif est d'aider d'autres personnes à se relever. Aux employés de la STM, n'hésitez pas à nous transmettre de l'information, vos observations, vos signalements nous aident grandement! »

Kelsey — Technicienne en travail social, c'est un stage à la SDS qui lui a donné la piqûre. « Chaque journée est différente, je ne sais jamais ce qui m'attend. On est là pour aider et offrir un accompagnement. Pour aborder les itinérants, je commence par me présenter, expliquer mon mandat puis je reste à l'écoute. Est-ce que je peux aider ou pas aujourd'hui? C'est souvent un processus de longue haleine. On peut rencontrer la même personne plusieurs fois avant qu'elle veuille recevoir de l'aide. C'est un métier tellement valorisant! »

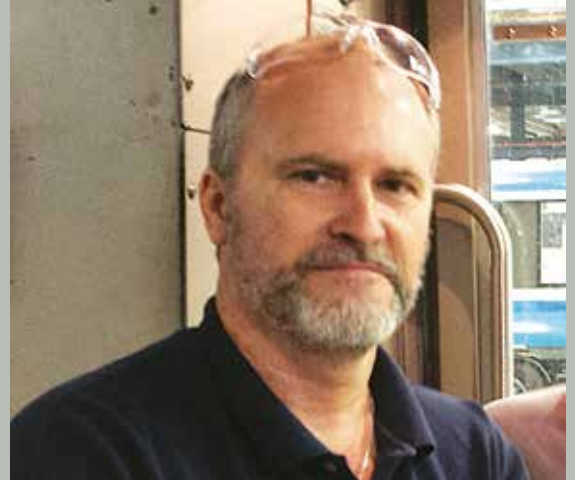
Ci-dessus : l'équipe dynamique de la SDS. Première rangée, de gauche à droite : Julie et Sylvia (directrice). Deuxième rangée : Antoine, Céline, Kelsey, André (coordonnateur) et Akim.

LA RUE GUY, C'EST ICI!

Guy Raymond est chauffeur et complète présentement sa formation pour devenir opérateur. En octobre dernier, Guy s'est rendu à la vente d'objets vintage STM au garage Bellechasse avec l'intention d'y dénicher de petits trésors. « J'ai acheté une boîte de perception et une affiche Guy que j'ai intégrées dans le décor de mon sous-sol. J'ai trouvé l'endroit idéal, j'avais un mur blanc au-dessus de l'escalier.

« Avec la flèche qui pointe vers le haut et mon prénom, l'effet est réussi. C'est bien un Guy qui habite en haut! »

Vous avez aussi fait des achats à la vente de garage? Partagez votre projet par écrit, avec un plan ou des photos, à **comm_internes@stm.info** et nous publierons vos idées dans nos prochaines publications.



Le bye bye de Brian Quinn

Brian Quinn a piloté le travail effectué en atelier durant les phases d'essai et d'installation des composantes du nouveau système de contrôle de train MR-73 (voir texte en page 2). Il a d'ailleurs attendu la fin de ce projet pour prendre sa retraite.

Arrivé à la Commission de transport de la nauté urbaine de Montréal (CTCUM) en 1980, Brian a toujours œuvré dans le domaine des équipements de contrôle de train. D'électricien (signalisation) à appareilleur-visiteur jusqu'en 1998, il devient ensuite dépanneur. C'est alors, en 2008, qu'il est invité à soutenir le transfert d'expertise lors des essais de développement du projet de remplacement du système de contrôle de train MR-73. « À partir de 2011, la PR Youville a assumé l'installation et les essais de série du nouveau système.

« Dès lors, en plus de fournir un soutien technique au projet et d'exercer mes fonctions de dépanneur, j'ai appuyé l'implantation des programmes de maintenance et l'optimisation des connaissances et des interventions, nous raconte-t-il. L'installation de ce nouveau système nous permet maintenant de faire des analyses plus en profondeur lorsqu'on a des indices de problème. Depuis, nos interventions se sont grandement améliorées. »

Aujourd'hui, le nouveau retraité profite du temps. « Maintenant, si j'ai quelque chose à faire et que je n'y parviens pas, je me dis que ça peut attendre », expliquait-il à ses collègues heureux de le revoir alors qu'il participait à notre reportage sur le remplacement du système de contrôle de train MR-73.

TOUJOURS LÀ POUR LA NUIT BLANCHE

La Nuit blanche du Festival Montréal en lumière occupe maintenant une partie importante du calendrier culturel montréalais. Depuis l'année 2000, le succès de l'événement se poursuit, avec le soutien constant et combien essentiel de centaines d'employés qui contribuent à créer l'exception. En effet, cette année comme les années précédentes, **le métro restera ouvert toute la nuit du 2 au 3 mars**.

Merci à tous ceux qui relèveront le défi une fois de plus, et excellente soirée/nuit culturelle à ceux qui profiteront de l'événement.

ARRIVÉES ET DÉPARTS, JANVIER 2019

EMBAUCHES

Ait Aissa, Kousseila, électricien – Signalisation
Aliouane, Zeryab, chauffeur
Al-Qadomi, Thabet, chauffeur
Beauchesne, Annie, chauffeure
Beaudry, Estelle, conseillère corporative – Relations avec les partenaires
Bédard, Marie-Ève, chauffeure
Bégin, André, chauffeur
Benmachiche, Antar, chauffeur
Bergeron-Kordi, Francis, chauffeur
Bossy, Gordon, chauffeur
Boukhachane, Nabil, chauffeur
Bouras, Abdelhadi, chauffeur
Boushih, Sami, chauffeur
Bryson, Richard, conseiller – Gestion financière de projets
Bujold, Geneviève, administratrice – Immobilier
Charlebois, France, chauffeure
Clermont, Julie, chauffeure
Comtois, Martin, administrateur de projets
Daaou, Abdelghani, chauffeur
Depatie, Sébastien, mécanicien de véhicules lourds
Desjardins, Laurent, ingénieur industriel
Desjardins, Suzanne, préposée à l'entretien
Evtodienco, Igor, chauffeur
Fodil, Mohamed El Amine, chauffeur
Ghezali, Mourad, chauffeur
Gnanhoui, Liliane, secrétaire
Gonzalez, Léonardo, chauffeur
Gonzalez, Rodolfo, chauffeur
Hankache, Najoie, chauffeure
Hébert, Stéphane, chauffeur
Homrani, Hani, chauffeur
Hoyos, Carlos, technicien – Soutien technique
Jean-Noël, Roosevelt, chauffeur
Kemel, Bachir, chauffeur
Khaleche, Lyacine, chauffeur
Kirsch, Patrice, chauffeur
Koné, Gbato Anthonin Jules, mécanicien de véhicules lourds
Labernarie, Muriel, analyste – Environnement bureautique
Lafleur, Geneviève, secrétaire
Lamhamedi, Wissal, planificatrice principale
Langlois, Marie-Christine, conseillère – Enquêtes et recherches
Laroche, Karl, préposé à l'entretien
Lavigne, Martin, chauffeur
Lopez Castano, Abad, chauffeur
Marier, Natacha, chauffeure
Mekki, Khoubaib, chauffeur
Melouk, Mohamed, chauffeur
Meskaoui, Mohamed, chauffeur
Mihaila, Florinel Mihail, chauffeur
Mohamedi, Kamal, chauffeur
Moumine, Khalid, chauffeur
Moumine, Mounir, chauffeur
Mourillon, Ted, chauffeur
Ouellet, Denis, chauffeur
Pele Beukam, Fredy Sinclair, analyste – Planification
Pelletier-Bonenfant, Vincent, conseiller – Développement des réseaux
Plante, Lysanne, administratrice de contrats
Roy, Pascal, chauffeur
Sbai, My Hicham, chauffeur
Sévigny, Diane, chauffeure
Tagnithammou, Mourad, chauffeur
Tremblay, Pierre, chauffeur
Ulysse, Stevens, préposé à l'entretien
Viannay, David, directeur – Exploitation des trains
Ward, Laura, chauffeure
Yahiaoui, Belkacem, chauffeur
Zouli, Hicham, analyste – Soutien technique

RETRAITES

Boily, Steve, chef de section (18854)
Bourget, Line, préposée à l'entretien (24497)
Cadieux, Lucie, chauffeure (34866)
Deblois, Jean, chauffeur (23277)
Desmarteau, Céline, directrice principale (37588)
Duclos, Martin, inspecteur (19066)
Dufresne, Daniel, chauffeur (23624)
Fournier, André, opérateur de métro (36301)
Giuffrida, Giuseppe, changeur (24414)
Houle, Michel, chauffeur (23586)
Jolibois, Andrée, changeure (24835)
Lachance, Diane, chauffeure (25977)
Lodice, Daniel, chef d'opérations (36089)
Marcotte, Normand, changeur (34448)
Murray, France, changeure (24130)
Noiseux, Serge, réparateur-électricien (25483)
Pelletier, Lise, changeure (37023)
Perrier, Charlotte, chauffeure (23951)
Poulin, Jean-Marie, technicien – Gestion des garanties (18810)
Rocheleau, Sylvie, agente de formation (23809)
Rouleau, Lorraine, opérateure de métro (34884)
Rousseau, Yvon, préposé à l'entretien (25623)
Royer, Liette, chauffeure (24462)
Royer, Sylvain, commis – Services auxiliaires (17467)
Tremblay, Gaétan, préposé à l'entretien (33825)
Turcot, Louise, chauffeure (24478)

DÉCÈS

Cousineau, Claude, chauffeur (23971), 63 ans
Hains, Rolland, chauffeur (7011), 85 ans
Laverdure, André, chef d'opérations (14447), 76 ans
Lefebvre, Jean-Claude, préposé aux câbles (13251), 75 ans
Therrien, André, chauffeur (8500), 67 ans

en commun

Bulletin interne d'information de la STM

encommun@stm.info
514 350-0800 (89544)

Équipe de production

Benoît Clairoux
Cécile Dion
Monique Juteau
Catherine Letendre
Carole Pageau
Alain Petit

Collaborateurs

Geneviève Beauchamp
Louis-Étienne Doré
Nadège Fatal
Lydia Krause
Martin Laverdure
Sofiane Mohand Cherif
Sarah Rachel Moncada-Oseguera
Julien Perron-Gagné
Guy Raymond
Emmanuelle Vérès

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

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.