

**COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE  
L'ENVIRONNEMENT**  
**Projet de loi n° 186**

**Allocution de Benoît Brossoit  
Président  
Bombardier Transport – Région Amériques**

**Le 29 mai 2018**

## SALUTATIONS

Monsieur le président,

Monsieur le Ministre,

Membres de la commission,

et plus particulièrement, le député de La Pocatière, où se trouve notre usine;

et la députée de Saint-Bruno, où est implanté notre siège social nord-américain.

Mon nom est Benoît Brossoit, président de Bombardier Transport pour la région des Amériques. Je suis accompagné aujourd'hui de :

- Julie Turgeon, vice-présidente Contrats et affaires juridiques;
- Marc Foisy, vice-président à la Gestion de projets;
- Eric Prud'Homme, directeur des Relations Publiques et Communications.

De chez Bombardier Transport, nous accompagnent également :

- Yvan Pelletier, Directeur des Ressources humaines de l'usine de La Pocatière;
- Mario Guignard, président du syndicat des employés de l'usine;
- Steve Deschenes, Vice-président du syndicat;
- Ainsi que Christian Beaulieu, de la Fédération de l'industrie manufacturière – CSN.

De la région du Bas-Saint-Laurent, se joint aussi à nous aujourd'hui :

- Yvon Soucy, préfet de la MRC de Kamouraska;
- Sylvain Hudon, maire de La Pocatière.

Je les remercie tous de leur présence.

## **BOMBARDIER**

### *DE LA MOBILITÉ POUR LES GENS*

Merci de permettre à Bombardier Transport de prendre la parole aujourd'hui dans le cadre de l'étude du projet de loi 186 concernant l'acquisition de voitures additionnelles pour le métro de Montréal.

Ce sont les employés de Bombardier à notre siège social de Saint-Bruno, dans la région métropolitaine de Montréal, et à notre usine de La Pocatière, dans le Bas-Saint-Laurent, qui ont fièrement conçu et fabriqué depuis 2014 les voitures Azur du métro de Montréal, en collaboration avec l'usine Alstom de Sorel.

Il y a une longue relation d'affaires entre Bombardier et le métro de Montréal. L'histoire rappellera que Bombardier Transport a vu le jour avec le premier contrat des voitures MR-73 en 1974, il y a près de 45 ans.

Bombardier construit, entretient et opère des trains partout sur la planète.

La mission de Bombardier Transport c'est d'offrir des solutions innovantes et durables pour déplacer les gens.

C'est ce qu'on s'emploie à faire chaque jour à travers le monde en s'efforçant de rendre l'expérience de mobilité agréable pour les citoyens.

**Grâce à nos 40 000 employés à travers le monde, nous déplaçons chaque jour plus d'un demi-milliard de personnes dans près de 60 pays, sur 5 continents.**

Bombardier déplace les voyageurs dans les terminaux de 8 des 10 aéroports parmi les plus achalandés des États-Unis.

Par exemple, chaque jour à New-York, environ 2 million de personnes sont déplacées par Bombardier.

Nous offrons des solutions de mobilité dans les Amériques : New-York, Chicago, San Francisco, Las Vegas, Sao Paulo, Mexico, Montréal, Toronto, Vancouver et bientôt Waterloo et Edmonton.

Bombardier Transport dans les Amériques c'est plus de 10 000 employés, sur 78 sites, dont des usines à Pittsburgh, Plattsburgh, La Pocatière, Kingston, Thunder Bay et Sahagun au Mexique.

Bombardier Transport a fabriqué, à ce jour, plus de 100 000 véhicules à l'échelle mondiale.

On compte des succès globaux, mais rien n'est plus important pour nous que les succès locaux - chez nous au Québec, là où est née l'ingéniosité de Joseph-Armand Bombardier.

## **UN ÉCOSYSTÈME** *ENVIABLE*

Au Québec, Bombardier a été au cœur du développement d'un écosystème qui fait l'envie de bien des pays.

On retrouve en effet ici pour le transport par rail, les installations et les compétences en conception, en ingénierie, la fabrication manufacturière, l'opération et la maintenance.

Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain publiée en 2010 : *Le transport en commun a un impact sur l'économie québécoise près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, tant en matière d'emploi que d'argent.*<sup>1</sup>

**Cet écosystème, c'est un choix de société que nous avons fait collectivement, lucidement, pour consolider le secteur du transport sur rail au Québec alors que l'industrie de l'automobile battait de l'aile. Donnons-lui toutes les chances de survie, c'est bon pour nous tous.**

Aujourd'hui, cet écosystème positionne avantageusement le Québec dans l'industrie mondiale des solutions de mobilité.

Il crée des emplois de qualité, procure des retombées économiques importantes et stimule l'économie des régions.

---

<sup>1</sup> [http://www.cmm.ca/documents/etudes/2010\\_2011/10\\_11\\_26\\_cmm\\_etude-transport\\_fr.pdf](http://www.cmm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_cmm_etude-transport_fr.pdf)

Par exemple, la commande en cours pour les voitures Azur met aussi à contribution 400 fournisseurs situés dans le Bas-Saint-Laurent, en Montérégie, en Estrie, dans Chaudière-Appalaches, dans le Centre-du-Québec, ainsi qu'à Montréal.

Mais en plus, il soutient pleinement les ambitions et le leadership du Québec dans la lutte mondiale contre les changements climatiques.

Dans ce grand effort international pour assurer l'avenir de notre planète, le transport sur rail est aussi stratégique pour le Québec que peut l'être notre hydro-électricité.

Le choix de soutenir un écosystème de mobilité durable au Québec est donc plus pertinent aujourd'hui que jamais.

Le Québec s'est résolument engagé dans une nouvelle ère de transport durable avec :

- le prolongement de la ligne bleue du métro et une ligne rose éventuellement
- le Réseau express métropolitain
- le projet de tramway à Québec
- l'ambition d'un transport urbain sur rail à Longueuil et à Laval

## **UN AVANTAGE** *POUR LA STM*

Il est important ici de rappeler aux membres de cette commission qu'en 2010, lors des négociations précédentes avec la STM, il y avait eu entente de principe pour le remplacement total de sa flotte, avec une option pour des centaines d'autres voitures.

**C'était donc un besoin de plus de 1000 voitures qui avait été identifié à l'origine, dont seulement 468 ont été commandées jusqu'à maintenant. C'est moins que la moitié.**

Le projet de loi 186 vise à permettre une commande de voitures supplémentaires dans le cadre de ce même contrat qui avait été accordé de gré à gré à l'époque par le gouvernement du Québec.

Ne pas saisir l'opportunité de continuité offerte par le présent contrat, pourrait entraîner une duplication substantielle des coûts. On peut penser par exemple aux coûts d'acquisition par appel d'offres.

Poursuivre le contrat des voitures Azur dès maintenant, versus un achat dans 20 ans, compte aussi des avantages potentiels sur le prix que paiera la STM et, en bout de ligne, les citoyens.

La STM économisera de façon importante sur l'ensemble des coûts non-récurrents, les coûts de recherche et développement, les coûts de qualifications techniques, et elle n'aura pas besoin de procéder à un programme d'essais additionnels.

Aussi, cela maximisera les synergies pour la formation des employés sur des plateformes uniques, permettra un inventaire de pièces de rechange et d'outillages spécialisés communs.

Il ne faut pas négliger non plus les coûts d'entretien des nouvelles voitures, en comparaison aux anciennes qui ont dépassé leur durée de vie utile. On sait qu'après 30 ans, les coûts d'entretien augmentent de façon considérable. Pour maintenir la qualité actuelle, il faut investir davantage. Or, ces voitures ont déjà 42 ans...

De plus, si la STM inclut avec la nouvelle commande des options pour la fabrication d'autres voitures selon ses besoins à venir, cela pourrait maximiser ses avantages financiers futurs.

## **UN AVANTAGE**

### *POUR LES USAGERS*

Les nouvelles voitures Azur qui roulent actuellement sur les lignes verte et orange allient innovation, modernité, fiabilité, sécurité et confort. Voici quelques exemples qui rehaussent l'expérience du voyageur :

- Une nouvelle suspension pneumatique assurant un roulement plus doux;
- La ventilation ajustable selon le nombre de passagers;
- Un nouvel environnement acoustique qui minimise le bruit ambiant;
- La surveillance par caméra en continu;
- Il y a libre accès à la rame sur toute sa longueur, permettant d'accueillir 8% plus de passagers;
- Les portes sont près du tiers plus large pour faciliter l'embarquement, ce qui accroît la fluidité de 12 % sur les quais;

Ces deux derniers éléments font en sorte que la STM peut déplacer à chaque jour ses usagers de façon plus rapide, plus fiable et plus confortable.

- En plus, elles sont superbes !

Je sais que plusieurs élus ont eu l'occasion d'utiliser les voitures Azur.

Les montréalais peuvent être très fiers de compter désormais sur des voitures de cette qualité et de cette fiabilité.

## **UN AVANTAGE** *POUR TOUT LE QUÉBEC*

Le contenu canadien de ce contrat génère des retombées directes significatives dans l'économie québécoise.

Parlant de contenu local, il faut observer que plusieurs pays partenaires du Québec adoptent de vigoureuses politiques industrielles favorisant le développement des écosystèmes locaux.

**Par exemple, aux États-Unis, ce plancher a récemment augmenté à 70 %. En Chine, il atteint 70% et nécessite même un partenariat commercial avec une entreprise locale. Au Japon, le marché est complètement fermé aux entreprises étrangères, alors que leurs entreprises remportent des contrats à l'étranger.**

De plus, le contenu canadien dans le contrat Azur excède les 60%, génère des retombées directes significatives dans l'économie québécoise. Dans le cas de la partie du contrat exécutée par Bombardier, la portion locale est de 85 %.

## **SUR LA QUESTION** *DU GRÉ À GRÉ*

Les contrats de gré à gré ne sont pas exceptionnels et sont même permis par les ententes internationales liant le Québec et ses partenaires commerciaux.

Dans le cas présent, il ne s'agit pas d'un nouveau contrat, mais de l'extension d'un contrat en cours.

Les entreprises chinoises ou européennes qui remportent des contrats ici n'ont pas de sièges sociaux ou d'usines importantes.

**L'empreinte de Bombardier Transport dans les Amériques, c'est le contraire de tout cela :**

- **C'est 1 800 employés au Québec, soit 900 au siège social de Saint-Bruno, 600 à l'usine de La Pocatière et environ 300 pour le contrat de maintenance et d'opération sur les trains de banlieue de la région métropolitaine;**
- **C'est 4 200 employés en tout au Canada**

Et nous déployons à chaque jour les efforts nécessaires pour maintenir ces emplois dans nos usines et à notre siège social nord-américain ici au Québec.

Par exemple :

1. Nous venons de remporter l'appel d'offres pour la modernisation de 17 voitures de train de Via Rail grâce à notre expertise unique. Cela assurera du travail à certains employés de l'usine de La Pocatière, dont le carnet de commande sera épuisé en décembre 2018;
2. Nous avons mis à contribution l'usine de La Pocatière pour des projets en Ontario ;
3. Nous tentons également de décrocher d'autres importants contrats.

Nous sommes pro-actifs afin de faire ce qu'il faut, pour faire rouler notre usine au Québec.

Malgré tout ça, il est trop tard pour éviter des mises à pied pour 200 à 250 travailleurs de La Pocatière, entre août et décembre 2018.

**Pour La Pocatière, une ville de 4000 habitants, ces 250 mises à pied sont l'équivalent de plus de 120 000 pertes d'emplois à Montréal.**

Mais si une seconde commande de voitures Azur se concrétise, certains de ces avis deviendront des mises à pied temporaires, le temps que la production de cette nouvelle commande débute.

Nous souhaitons donc que ce délai soit le plus court possible.

## **UN AVANTAGE**

### *POUR LA POCATIÈRE ET POUR SAINT-BRUNO*

Assurer la continuité de la présente commande de voitures au consortium Bombardier - Alstom permettrait donc de faire le pont à l'usine de La Pocatière, qui compte 600 employés, mais aussi à plusieurs fournisseurs et partenaires au Québec, le temps qu'un autre contrat majeur consolide les activités.

**C'est un pont qui assure à nos travailleurs québécois et leurs familles une certaine prévisibilité.**

**C'est un pont qui permet de maintenir notre expertise et d'être bien positionné pour les investissements à venir en transport collectif.**

Pour Bombardier, c'est aussi maintenir des emplois en ingénierie spécialisée et en recherche et développement à notre siège social nord-américain à Saint-Bruno, qui compte 900 employés. Et c'est maintenir des emplois chez nos centaines de fournisseurs.

**En bref, c'est maintenir intacte la capacité développée au Québec depuis 45 ans.**

**Nous sommes enracinés au Québec et nous ne voulons pas perdre nos employés québécois et leur expertise qui est reconnue partout dans le monde.**

## **PROTÉGEONS** *NOTRE ÉCOSYSTÈME*

Cette extension de contrat sera négociée pour qu'elle soit avantageux pour la STM. Avantageux pour l'écosystème du rail au Québec. Avantageux pour l'économie du Québec.

**Nous appelons donc les membres de l'Assemblée nationale à se rallier unanimement en faveur du projet de loi pour :**

- permettre des économies significatives à la STM et par conséquent aux contribuables québécois;
- pérenniser notre écosystème et le leadership québécois dans l'industrie du rail;
- sauvegarder des emplois et l'expertise québécoise en mobilité en appuyant le projet de loi 186.

Le premier ministre du Québec, de même que les chefs des deux principaux partis d'opposition, sont venus dire aux employés de La Pocatière que leur expertise et leur usine étaient importantes pour le Québec.

C'est vrai. Et c'est aussi vrai que c'est l'avenir d'un écosystème de mobilité durable fort qui est entre vos mains.

Merci de votre écoute.