



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 29 mai 2018 — Vol. 44 N° 162

Consultations particulières sur le projet de loi n° 186 — Loi
concernant l'acquisition de voitures additionnelles
pour le métro de Montréal

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 29 mai 2018 — Vol. 44 N° 162

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. André Fortin	1
M. Martin Ouellet	2
M. Benoit Charette	2
Auditions	3
Bombardier Transport Canada inc.	3
Alstom Canada inc.	13
Société de transport de Montréal (STM)	22

Autres intervenants

M. Alexandre Iracà, président
M. Norbert Morin, président suppléant

M. Ghislain Bolduc
M. Sylvain Rochon

- * M. Benoit Brossoit, Bombardier Transport Canada inc.
- * M. Marc Foisy, idem
- * Mme Julie Turgeon, idem
- * M. Souheil Abihanna, Alstom Canada inc.
- * M. Bertrand Bouteloup, idem
- * M. Philippe Schnobb, STM
- * M. Luc Tremblay, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 29 mai 2018 — Vol. 44 N° 162

Consultations particulières sur le projet de loi n° 186 — Loi concernant l'acquisition de voitures additionnelles pour le métro de Montréal

(Quinze heures vingt et une minutes)

Le Président (M. Iracà) : Bonjour à tous. À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder aux auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 186, Loi concernant l'acquisition de voitures additionnelles pour le métro de Montréal.

Alors, Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements, cet après-midi?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Boucher (Ungava) sera remplacé par M. Morin (Côte-du-Sud); M. Roy (Bonaventure), par M. Rochon (Richelieu); et M. Martel (Nicolet-Bécancour), par M. Charette (Deux-Montagnes).

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la secrétaire. Évidemment, je souhaite la bienvenue à tous mes collègues et, bien entendu, aux groupes qu'on aura en auditions, en consultations aujourd'hui. Je pense que les gens vont être à l'écoute puis vont avoir des bonnes questions.

Alors, voici l'ordre du jour. Nous allons débiter par les remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons les groupes suivants, trois groupes sont inscrits : Bombardier, Alstom Transport Canada inc. et la Société de transport de Montréal. Bienvenue aux groupes.

Remarques préliminaires

Je cède la parole, dans un premier temps, au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour ses remarques préliminaires. Alors, M. le ministre, vous disposez d'environ six minutes.

M. André Fortin

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Merci, M. le Président. D'abord, je veux saluer les collègues qui se joignent à nous pour l'exercice parlementaire d'aujourd'hui, le collègue de Richelieu, merci d'être avec nous, le collègue de Deux-Montagnes, toujours un plaisir, les collègues du côté ministériel, collègue de Mégantic, qui est l'adjoint parlementaire aux Transports, et le député de Côte-du-Sud, pour qui je sais... que je sais très, très, très intéressé par la question qui sera débattue aujourd'hui.

C'est avec évidemment beaucoup de fierté qu'on a déposé le projet de loi n° 186 concernant l'acquisition de voitures additionnelles pour le métro de Montréal le 15 mai dernier. Vous le savez, notre gouvernement, par la voix du premier ministre du Québec, a pris l'engagement de tout faire pour conserver les emplois des travailleurs de l'usine de La Pocatière et ceux des nombreux sous-traitants dans la même région. Je n'ai aucun doute, chers collègues, que vous serez d'accord avec notre objectif. Soutenir l'économie du Bas-Saint-Laurent, c'est notre travail à nous tous.

Mais ce n'est pas la seule bonne raison d'adopter ce projet de loi. On soutient par la même occasion le développement du transport en commun dans la métropole québécoise. Et je m'explique, M. le Président.

Ce projet de loi va permettre à la Société de transport de Montréal d'offrir au consortium Bombardier-Alstom de modifier le contrat en cours afin de permettre l'acquisition de voitures de métro pour remplacer des voitures qui sont, elles, vieilles de 45 ans. Je vous rappelle, M. le Président, je rappelle à nous tous qu'en 2010 le gouvernement avait adopté la Loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal, et cette loi-là, elle avait permis à la Société de transport de Montréal de conclure un contrat de gré à gré avec le consortium Bombardier-Alstom pour l'acquisition de 468 voitures de métro de type Azur, en remplacement, à l'époque, des voitures MR-63. Le contrat a été conclu le 22 octobre 2010. L'assemblage des voitures de métro a été réalisé à La Pocatière, à l'usine de Bombardier Transport Canada. Et, alors que ce contrat est presque terminé, le projet de loi n° 186 permet à la STM d'améliorer davantage l'expérience client pour ses passagers. Et ce que ça veut dire pour les usagers, ça veut dire de meilleures voitures avec plus de capacité, plus fiables, plus confortables, avec une meilleure technologie et fabriquées au Québec avec l'expertise des travailleurs de Bombardier Transport de La Pocatière.

Le projet de loi n° 186 va permettre que ces voitures additionnelles soient fabriquées selon des spécifications quelque peu différentes de celles initialement prévues au premier contrat afin de tenir compte notamment de ce qui se fait de mieux, des technologies et des innovations qui sont disponibles en 2018.

Les discussions avec la ville de Montréal, M. le Président, se poursuivent quant au nombre de voitures ou partage des coûts, mais on ne peut pas progresser sans le projet de loi. Ses avantages sont clairs. D'abord et avant tout, on préserve les emplois. On maintient l'expertise à La Pocatière. On assure une meilleure qualité de trains, au bénéfice des usagers. On améliore la fiabilité du métro de Montréal. On stimule l'économie et l'innovation québécoises. On contribue à diminuer l'émission de gaz à effet de serre, en accord avec l'esprit de la politique de mobilité durable qui a été rendue publique récemment.

D'abord, M. le Président, ici, on est d'abord et avant tout députés, et aucun d'entre nous ne va remettre en question l'importance d'emplois de qualité en région, parce qu'on comprend à quel point, des emplois de qualité, des emplois bien rémunérés, c'est difficile à attirer et c'est difficile à conserver en région. Ces emplois-là, ils sont essentiels pour l'économie locale, pour garder les entreprises de la région de La Pocatière viables, pour le succès des commerces des environs et pour permettre aux familles qui ont fait le choix de s'établir dans le Bas-Saint-Laurent de pouvoir continuer d'y vivre.

Alors, qu'en transport on voudra toujours améliorer le service, c'est une bonne chose, parce que nos investissements dans ce domaine sont aussi des leviers économiques pour tout le Québec. Une des façons de stimuler l'économie, c'est d'encourager la recherche, d'encourager l'innovation. La recherche et le développement sont extraordinaires, au Québec, et ça fait vivre de grandes entreprises mais également plusieurs sous-traitants, notamment dans cette région.

Enfin, n'oublions pas l'objectif final. Ce projet de loi va être bénéfique pour les citoyens de Montréal, qui verront leurs services de métro améliorés et leur confort accru. C'est donc tout le Québec qui en sortira gagnant. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de René-Lévesque à faire ses remarques préliminaires, pour une durée d'environ 3 min 20 s.

M. Martin Ouellet

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, M. le ministre, collègues, le collègue de Richelieu qui est avec moi, deuxième opposition, mesdames messieurs.

Assurément, ici, on est rassemblés pour donner une suite logique à ce qui pourrait arriver du côté de l'usine de La Pocatière, c'est-à-dire des mises à pied qui auraient effectivement un impact néfaste dans la région.

On est ici aussi, M. le Président, puisqu'on est en train de... on va adopter une pièce législative qui va, à notre avis, corriger assurément une erreur, une erreur fondamentale qui a été causée dès le départ par le gouvernement lorsque... le choix d'avoir établi que le REM serait l'outil idéal pour, je vous dirais, désengorger Montréal. Et le mécanisme utilisé par la Caisse de dépôt aurait pu effectivement, M. le Président, nous amener à être ailleurs. Et, quand je dis ça, c'est qu'on aurait pu convenir, dans les appels d'offres, à avoir du contenu local. Est-ce que les gens de Bombardier auraient eu le contrat? Je ne le sais pas, M. le Président. Est-ce que les gens d'Alstom auraient eu le contrat? M. le Président, on aurait eu une certitude, c'est que ce contrat-là, pour les équipements mobiles, le 650 millions que ça représente, assurément il y aurait eu des retombées concrètes et notables dans les différentes régions du Québec, notamment du côté de l'usine de Bombardier à La Pocatière et probablement aussi du côté de l'usine d'Alstom. Alors, malheureusement, M. le Président, on doit refaire l'exercice de trouver une façon législative à une problématique qui, comme on l'a dit tout à l'heure, a un véritable impact pour les travailleurs et travailleuses du comté de La Pocatière.

On est là aussi, M. le Président, pour poser des questions, parce qu'au nom des contribuables du Québec les gens vont se poser la question, en suivant nos travaux et en voyant la suite. Encore une fois, on va faire une pièce législative qui, dans certains cas, va avantager une entreprise, c'est-à-dire Bombardier. Nous avons mis tout près de 1 milliard dans Bombardier avec la CSeries. On sait ce qui s'est passé par la suite. Airbus en a pris le contrôle et pourra en devenir propriétaire dans les sept prochaines années. Et ça, M. le Président, la question que les gens se posent, c'est... Encore une fois nous aidons Bombardier. Alors, de quelle façon, lorsqu'on va adopter cette pièce législative, M. le Président, les gens de Bombardier mais surtout les contribuables du Québec vont en avoir pour leur argent en matière de garanties d'emploi, en matière d'investissement et de retombées économiques?

Alors, nous allons faire notre travail avec diligence, M. le Président, et nous allons nous faire un plaisir de collaborer pour l'ensemble de nos travaux pour trouver la meilleure solution pour l'entreprise, meilleure solution pour les travailleurs et les travailleuses de La Pocatière, mais surtout la meilleure solution pour les contribuables du Québec. Merci, M. le Président.

• (15 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député. Nous allons maintenant... Je vais maintenant passer la parole au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Deux-Montagnes, la parole est à vous pour vos remarques préliminaires, pour une durée de 2 min 30 s.

M. Benoît Charette

M. Charette : Merci, M. le Président. Je serai également très bref, à ce moment-ci, pour que l'on puisse commencer le plus rapidement possible les échanges.

Vous allez me permettre, dans un premier temps, de saluer le ministre, les personnes qui l'accompagnent du ministère, mais également les députés gouvernementaux, députés de l'opposition officielle, les personnes... et Thomas, qui m'accompagne au niveau de l'équipe de recherche. Et, enfin, déjà remercier les trois groupes qui se sont déplacés pour nous exposer leur point de vue cet après-midi.

C'est vrai qu'on peut voir ce projet de loi de différentes façons. La façon dont on aimerait le concevoir, de notre côté, c'est comme une prolongation de contrat, voir comment on peut concilier cette perspective-là avec la réalité du Bas-Saint-Laurent, qui nous est cher également. On parle d'une expertise qui est à protéger, très certainement. On parle d'une usine aussi, sur le côté de Bombardier, donc, à La Pocatière, qui a intérêt à préserver, justement, cette qualité d'emploi mais également cette expertise.

Donc, ce sera un plaisir d'entendre dans un premier temps les trois groupes en question et, très rapidement par la suite, de débattre du projet de loi, voir si, comme société, on peut concilier les intérêts de chacun. C'est certain qu'on a entendu parler des préoccupations en matière de budget. Est-ce que l'on remplace trop rapidement un matériel qui aurait

pu autrement être tout simplement modernisé? Est-ce qu'ultimement cet achat arrive trop tôt? En fait, ce sont des questions qui sont légitimes.

Encore une fois, on aime bien, de notre côté, le voir comme étant une prolongation de contrat. Et, en bout de ligne, notre seul intérêt, ce sera de s'assurer que toutes les parties y trouvent leur compte et que les usagers, justement, du transport en commun, du métro de Montréal puissent aussi y trouver leur compte. Donc, merci, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Iracà) : Très bien. Merci beaucoup, M. le député. Je souhaite donc, dans un premier temps, la bienvenue aux représentants du premier groupe, Bombardier. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, bienvenue dans la maison du peuple. Et la maison est à vous, la parole est à vous.

Bombardier Transport Canada inc.

M. Brossoit (Benoit) : M. le Président, M. le ministre, membres de la commission, et plus particulièrement les députés de Côte-Sud, où se trouve notre usine, et la députée de Montarville, où est implanté notre siège social nord-américain. Mon nom est Benoit Brossoit, je suis le président de Bombardier Transport pour la région des Amériques. Et je suis accompagné aujourd'hui de Julie Turgeon, vice-présidente, Contrats et affaires juridiques, Marc Fois, vice-président, Gestion de projet, et Eric Prud'Homme, directeur des relations publiques et communications. De chez Bombardier Transport nous accompagnent également Yvan Pelletier, directeur des ressources humaines à l'usine de La Pocatière, Mario Guignard, président du syndicat des employés de l'usine, Steeve Deschênes, vice-président du syndicat, ainsi que Christian Beaulieu, de la Fédération de l'industrie manufacturière-CSN. De la belle région du Bas-Saint-Laurent se joignent aussi à nous aujourd'hui Yvon Soucy, préfet de la MRC de Kamouraska, et Sylvain Hudon, maire de La Pocatière. Je les remercie tous de leur présence. Merci de permettre à Bombardier Transport de prendre la parole aujourd'hui dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 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, 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 de voitures MR-73 en 1974.

Bombardier construit, entretient et opère des trains partout sur la planète. La mission de Bombardier Transport, c'est d'offrir des solutions de mobilité innovantes et durables pour déplacer les gens. Grâce à nos 40 000 employés à travers le monde et plus de 100 000 voitures fabriquées, nous déplaçons chaque jour plus d'un demi-milliard de personnes dans près de 60 pays sur cinq continents. Bombardier déplace des voyageurs dans les terminaux de huit des 10 aéroports parmi les plus achalandés des États-Unis. Chaque jour, à New York, environ 2 millions de personnes sont déplacées par Bombardier. Nous offrons des solutions de mobilité partout dans les Amériques avec plus de 10 000 employés sur 78 sites.

On compte des succès globaux, mais rien n'est plus important pour nous que les succès locaux chez nous, au Québec, où est née l'ingéniosité de Joseph-Armand Bombardier. 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 production 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. Cet écosystème, c'est un choix de société que nous avons fait collectivement, lucidement, pour consolider le secteur du transport du 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. La commande en cours met aussi à contribution 400 fournisseurs 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. Le Québec s'est résolument engagé dans une nouvelle ère de transport durable avec, entre autres, le prolongement de la ligne bleue — et rose éventuellement — le REM, le projet de tramway à Québec et l'ambition d'un transport urbain sur rail à Longueuil et à Laval.

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 une entente de principe pour le remplacement total de la flotte avec une option pour des centaines d'autres voitures. C'était donc un besoin de plus de 1 000 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 n° 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. La STM économiserait aussi de façon importante sur l'ensemble des coûts non récurrents, les coûts de R et D, les coûts de qualification technique, et elle n'aura pas besoin de procéder à un programme d'essais additionnel. 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.

Les nouvelles voitures Azur allient innovation, modernité, fiabilité, sécurité et confort. Voici quelques exemples qui rehaussent l'expérience des passagers : la ventilation ajustable selon le nombre de passagers, la surveillance par caméra en continu, les véhicules permettent d'accueillir 8 % plus de passagers et la fluidité augmente de 12 % grâce à des portes plus larges.

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 valorisant 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 ici, à l'étranger.

De plus, le contenu canadien, avec le contrat Azur, excède les 60 %. Dans le cas de la partie du contrat exécutée par Bombardier, la portion locale est de 85 %. 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.

• (15 h 40) •

L'empreinte de Bombardier Transport, c'est le contraire de tout ça. 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. Et nous déployons à chaque jour les efforts nécessaires pour maintenir ces emplois. Par exemple, nous venons de remporter l'appel d'offres pour la modernisation de 17 voitures de train Via Rail. Nous avons mis à contribution l'usine de La Pocatière pour des projets en Ontario. Et nous tentons également de décrocher d'autres importants contrats. Nous sommes proactifs.

Malgré tout ça, il est trop tard pour éviter des licenciements pour 200 à 250 travailleurs de La Pocatière entre août et décembre 2018. Pour La Pocatière, une ville de 4 000 habitants, ces 250 mises à pied sont l'équivalent de plus de 120 000 pertes d'emploi à Montréal. Mais, si une seconde commande de voitures Azur se concrétise, il nous sera possible de rappeler des travailleurs. Nous souhaitons donc que ce délai soit le plus court possible.

Assurer la continuité de la présente commande de voitures au consortium Bombardier-Alstom permettrait donc de faire le pont 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, qui permet de maintenir notre expertise et d'être bien positionnés 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 à Saint-Bruno. Nous sommes enracinés au Québec et nous ne voulons pas perdre nos employés québécois et leur expertise qui est reconnue partout dans le monde.

Cette extension de contrat sera négociée pour qu'elle soit avantageuse pour la STM, pour l'écosystème du rail au Québec et 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 n° 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.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Brossoit. Vous avez dépassé le 10 minutes, mais le ministre me fait un clin d'œil pour prendre son temps à lui, avec sa grande générosité, donc, mais il reste du temps quand même pour un bloc d'échange avec le ministre. Et je cède la parole, pour un temps d'environ 20 minutes, M. le ministre, avec un bloc d'échange avec le groupe Bombardier.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Merci, M. le Président. Je veux remercier M. Brossoit, Mme Turgeon, M. Foisy et M. Prud'Homme d'être avec nous aujourd'hui. Évidemment, vous êtes officiellement les porte-parole de Bombardier ici, mais, puisque nous avons trois groupes avec nous aujourd'hui, Bombardier, Alstom et la Société de transport de Montréal, vous êtes également un peu la voix de la région de La Pocatière et de l'ensemble de l'écosystème, disons, mais surtout, également, je me fie sur vous pour nous relayer le point de vue des travailleurs que vous côtoyez au quotidien.

D'abord, je vous remercie d'avoir fait référence à la politique de mobilité durable du gouvernement. Vous avez raison, le Québec s'est engagé dans une nouvelle ère en transport durable — et là je reprends votre expression — avec les différents projets, les projets de la ligne bleue et de la ligne rose, éventuellement, le REM, le projet de tramway à Québec, des projets, disons, souhaités par les maires à Laval, à Longueuil pour un transport urbain amélioré. J'ajouterais, bien humblement, le projet de la ville de Gatineau, un projet de train léger pour s'aligner avec celui qui se met en place dans la ville d'Ottawa.

Tout ça m'amène à dire qu'effectivement ce dont on discute aujourd'hui, et je pense que vous l'avez bien compris, vous l'avez bien mentionné vous-même, c'est un pont. C'est un contrat qui vous permettrait d'opérer pendant un certain

temps avec les employés que vous avez, mais évidemment ce n'est pas un contrat pour les 15 prochaines années, là, de travail. D'après vous, est-ce que l'usine de La Pocatière... est-ce qu'elle est bien positionnée pour être capable d'obtenir des contrats de tous les autres projets, que ce soient des projets québécois, des projets ontariens, des projets nord-américains, des projets... Est-ce que c'est une usine, pour vous, pour Bombardier, dans laquelle vous voyez un futur à long terme? Parce que, nous, c'est ça, notre objectif, aujourd'hui, c'est de faire un peu un pont pour vous permettre... pour permettre, évidemment, aux travailleurs de La Pocatière de pouvoir continuer à travailler, pour un maximum de travailleurs de La Pocatière, de pouvoir continuer à travailler, de maintenir ces bons emplois là en région. Mais on veut s'assurer également qu'une fois ce contrat-là complété, disons, que l'usine de La Pocatière va être en bonne position et que l'entreprise a des plans à long terme pour cette entreprise-là... pour ce site-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, l'usine de La Pocatière, c'est une partie très importante de notre écosystème chez Bombardier Transport. Comme je l'ai mentionné dans mon allocution, nous sommes déjà au travail, et nous l'avons été depuis le début, à identifier d'autres projets mobilisants pour notre usine. L'expertise, elle est définitivement là, et on ne veut surtout pas la perdre.

Alors, ça se fait à travers le projet de loi, mais ça se fait également à travers des activités de développement. Donc, Via Rail est un exemple. On a tout près de 200 employés, à La Pocatière, qui travaillent sur les projets de Toronto et on va continuer. Je peux vous mentionner, sans vous donner de secrets d'entreprise, que le marché de la mobilité durable est en ébullition en Amérique du Nord. Il y a plein d'opportunités, de possibilités. Et c'est notre ferme intention de bien nous positionner de façon à justement assurer la pérennité de toutes nos usines, entre autres celle de La Pocatière.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Je pense qu'on a bien entendu, au cours des derniers mois, disons, l'inquiétude de plusieurs de vos employés, les travailleurs de La Pocatière. Et j'ai été à même de leur parler, en compagnie du député de Côte-du-Sud, du ministre régional également, il y a quelques semaines, lors de ma visite. Il y avait effectivement une certaine inquiétude des employés de ce qui va arriver au cours des prochains mois, ce qui va arriver au cours des prochaines années.

Je veux vous parler des fournisseurs, cependant. Moi-même, je n'ai pas été en mesure de leur parler, à plusieurs d'entre eux, directement, mais je sais que vous leur parlez sur une base quotidienne, une base hebdomadaire. Souvent, l'expertise qui a été bâtie dans cette région-là est un peu unique au Québec. Il n'y a pas de région rurale comme ça, où l'industrie du transport, l'industrie du transport en commun, l'industrie des composantes de train, réellement, prend une place majeure dans l'économie de la région. Vous avez mentionné environ 400 fournisseurs dans la chaîne d'approvisionnement au complet, plusieurs d'entre eux étant locaux. Vous les connaissez. Sans un projet de loi comme celui-là, sans un prolongement de contrat, sans l'achat de nouveaux wagons, de nouvelles voitures de métro, pour certains de vos fournisseurs les plus importants dans cette région-là, de ce que vous en connaissez, qu'est-ce que ça voudrait dire? Bien, en fait, qu'est-ce que ça voudrait dire à court terme pour eux, mais qu'est-ce que ça voudrait dire à long terme pour l'expertise qui a été développée dans la région?

Le Président (M. Iracà) : M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, nos 400 fournisseurs, au Québec, c'est bien évident, je ne peux pas parler pour chacun d'entre eux, mais je dirais que la grande majorité se retourne vers les grands donneurs d'ordres, hein, donc les Bombardier Transport, etc., pour assurer la pérennité de leurs propres usines. Alors, je peux vous dire que, lorsque j'étais dans la région de Kamouraska, j'ai eu l'opportunité de rencontrer certains d'entre eux. Je vous avoue qu'ils étaient très vocaux au niveau de ce que ça voulait dire, s'il n'y avait pas de suite à un contrat Azur, et ce que ça veut dire pour chacun d'entre eux. Alors, c'est pour ça qu'aujourd'hui je crois que le projet de loi n° 186, non seulement il est porteur pour Bombardier, il est porteur pour la STM, mais il est aussi porteur pour tous ces fournisseurs-là, qui voient une grande partie de leur travail disparaître à partir du mois de décembre 2018.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Je veux savoir une chose également. Vous avez parlé, évidemment, du site de La Pocatière, vous avez parlé des fournisseurs, mais vous avez parlé de l'importance, pour vos équipes en ingénierie, vos équipes en recherche et développement en Montérégie... à quel point, pour un projet qui est un prolongement de contrat, pour un projet qui va ressembler énormément à celui qui était déjà sur la table... à quel point vous allez faire appel à ces équipes-là. Parce qu'effectivement on a mentionné qu'il peut y avoir des modifications sur certains équipements dans les voitures, dans les wagons de métro, mais vous avez fait le point, dans votre présentation, de nous dire jusqu'à quel point c'était important pour votre équipe d'ingénierie, de recherche et développement. Moi, ce que je me pose, c'est : Est-ce qu'on leur génère vraiment du travail, à ces gens-là? Est-ce qu'il y a vraiment un apport important de leur part pour des wagons de métro qui, somme toute, vont ressembler aux derniers wagons de métro?

• (15 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Merci, M. le Président. Notre équipe de Saint-Bruno supporte l'ensemble de nos usines. Effectivement, ici, au niveau du projet de loi n° 186, on ne parle pas de «designer» un nouveau produit, mais il y a un support qui est donné en continu. Je voudrais aussi mentionner le fait qu'en bout de piste, si on veut maintenir un écosystème, il faut que l'écosystème génère du travail pour les entreprises, et ça veut dire aussi de pouvoir justifier de garder des installations ici, au Québec. Et je ne peux pas détacher l'usine du groupe d'ingénierie. Donc, je dirais ici qu'il y a définitivement un support technique qui est assuré en continu et qui va continuer de l'être, mais c'est aussi de positionner le Québec pour s'assurer que je puisse maintenir, moi, comme président en Amérique, suffisamment de travail local pour pouvoir justifier d'avoir une présence ici, au Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Moi, j'ai une question un petit peu plus, disons... Bien, en fait, je pourrais dire que c'est une question délicate, mais c'est une question qui vaut la peine d'être posée, bien honnêtement. Suite à la signature du contrat pour les 468 voitures en 2010, évidemment, vous avez entrepris des travaux. L'usine a été organisée pour des wagons de métro comme ceux-là. Il y a eu des choses qui ne se sont pas passées exactement comme vous auriez aimé que ça se passe. Et aujourd'hui vous vous êtes entendus avec la Société de transport de Montréal pour, appelons ça, une pénalité, là, si on veut, de deux voitures additionnelles. Donc, en tout, je pense que c'est une vingtaine de wagons additionnels, là. Qu'est-ce qui s'est passé? Et est-ce qu'on peut s'attendre à... Pour un contrat qui pourrait être octroyé, un renouvellement de contrat, donc un prolongement de contrat, mais avec des spécifications un peu différentes, est-ce qu'on peut être assurés que les livraisons vont être faites à temps, selon les échéanciers éventuels que la société de transport indiquera?

Le Président (M. Iracà) : M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : M. le Président, un produit comme le projet... le produit Azur, c'est un produit de très haute technologie. Et évidemment, lorsqu'on met un nouveau produit en service, et là on retourne plusieurs années... Il y a certaines difficultés, certaines problématiques qu'on s'est assurés de corriger. Et je dois dire qu'on l'a fait en collaboration avec les gens de la STM. Alors, aujourd'hui, on a un produit mature, un produit qui fonctionne très, très bien. Pour ceux qui ont eu l'opportunité d'embarquer sur un train Azur à Montréal... Moi, je peux vous dire que j'ai beaucoup de plaisir à le faire, parce que les gens ne savent pas que je suis président de l'entreprise, et d'entendre parler les gens, et de parler à leurs familles, et d'expliquer qu'ils peuvent se déplacer d'un bout à l'autre du train, c'est assez extraordinaire.

Mais aujourd'hui le consortium Bombardier-Alstom a un produit qui est éprouvé, qui fonctionne très bien, dans le métro de Montréal. Et on a établi une maturité au niveau de la production qui nous permet, là, d'atteindre des rythmes qui sont tout près d'un véhicule par jour. Et ça, on le fait de façon continue. Donc, je ne vois pas aucun problème au niveau de la livraison de ces véhicules-là et d'assurer de rencontrer les échéanciers, quels qu'ils soient, là, tels qu'ils vont être définis par la STM.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Je vous remercie. M. le Président, je sais que les députés qui m'accompagnent ici, du côté ministériel, ont quelques questions, entre autres le député de Côte-du-Sud, qui est très intéressé, je le dis encore une fois, très, très intéressé par la question.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup, M. le ministre. Alors, M. le député de Côte-du-Sud, pour un temps approximatif de 10 minutes.

M. Morin : Merci, M. le Président. M. Brossoit, Mme Turgeon, M. Foisly, M. Prud'Homme. J'aimerais en même temps saluer le maire de La Pocatière, M. Sylvain Hudon, que je côtoie assez régulièrement, M. le préfet, Yvon Soucy, et M. Guignard; au niveau des employés, le syndicat, que j'ai appris à connaître, que j'aime bien.

Le Président (M. Iracà) : On attendait la suite.

M. Morin : Non, sérieusement, là, M. Brossoit, je sais que vous avez un amour particulier pour le Kamouraska, pour La Pocatière. Vous savez aussi très bien qu'on est un centre, à La Pocatière, de recherche. On a des centres collégiaux de transfert technologique. Et, à notre dernière rencontre, vous avez été sensibilisé à l'effet que le milieu voulait être partie prenante et faire partie du futur de Bombardier à La Pocatière. On a convenu de rencontres parce que les gens, les fournisseurs, tout le monde ensemble, à La Pocatière, on est un petit milieu. Kamouraska, aussi, c'est un petit milieu qui touche à Chaudière-Appalaches puis Bas-Saint-Laurent à la longueur. Mais ces gens-là ont vraiment intérêt à travailler avec vous pour s'assurer du futur. Puis on recherche... Ils ont déjà fait ça ensemble, mais maintenant ils ont vraiment le sentiment d'être capables de faire plus. Donc, suite à notre dernière rencontre, est-ce que vous avez songé à ça? Qu'est-ce que vous vous imaginez que le milieu peut faire pour vous?

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : M. le Président, en réponse au député de Côte-du-Sud, effectivement, j'ai eu beaucoup de temps pour réfléchir à nos dialogues. Je peux vous mentionner que, comme président d'entreprise, aujourd'hui, dans un contexte compétitif global qui est extrêmement difficile, on est forcés de retourner à nos racines, de bien comprendre où sont les forces dans nos organisations et de s'assurer de les utiliser à leur plein potentiel. Et ça, ça veut dire nos propres employés de Bombardier, mais aussi on parlait tantôt des fournisseurs qui gravitent autour de nous, les centres de recherche et développement, etc.

Alors, c'est très, très clair que ça fait partie de notre plan d'affaires à long terme. Lorsque je regarde les cinq prochaines années, ici, en Amérique, il va s'octroyer tout près de 20 milliards de projets. Alors, des opportunités d'amener des nouvelles technologies, de les développer et de supporter nos entreprises et nos institutions locales, il va y en avoir plein, et on va continuer le dialogue avec vous et l'équipe de Kamouraska et de l'usine de La Pocatière.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, M. le député.

M. Morin : Oui. Je m'attendais à votre réponse. Je savais que, suite à notre rencontre, vraiment, vous étiez vraiment sincère avec le milieu. On a passé une couple d'heures ensemble. Je crois que chacun a exprimé leurs besoins puis leur sentiment d'appartenance. Pour les gens de La Pocatière, l'ADN est dans leurs tripes, dans leur coeur, et ce qu'ils veulent, c'est être capables de démontrer leur savoir-faire. Ils le démontrent maintenant, mais il y a des choses qu'ils sont capables de faire plus et mieux.

Et je sais que Mario, maintenant, qui est mon grand chum, est capable de mener ses troupes, Mario Guignard, qui est président, de mener ses troupes à bon port parce qu'il est en contact direct avec les employés, puis les employés aiment leur travail. Donc, c'est un atout majeur. Il y a une bonne harmonie chez eux. Et Sylvain Hudon, le maire de La Pocatière, cherche à entretenir, parce que M. Guignard fait partie de son équipe à la mairie, donc on a des liens, donc, faciles à comprendre, qu'il faut que l'action continue. Je vous en remercie parce que moi, je vais quitter la politique, mais je vais vous suivre de proche parce que je me suis fait un ami en vous. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, M. le député Mégantic, vous vouliez prendre la parole également. Il vous reste un temps approximatif de cinq minutes. La parole est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je voudrais moi aussi, à mon tour, saluer mes collègues, le ministre. Et bienvenue à vous, représentants de Bombardier.

Vous avez parlé tout à l'heure que le marché ou le potentiel de développement dans l'industrie représente une vingtaine de milliards. Est-ce que la commande dont on parle ici va vous aider à faire progresser, si vous voulez, les standards? Parce qu'actuellement, si c'est un prolongement de commande, on ne fait pas une réingénierie complète, mais il va y avoir certainement, je dirais, des améliorations technologiques, des changements. Et puis là où je voudrais vous amener, c'est à quelle vitesse la progression technologique se fait, parce que, là, on a un contrat qui dure depuis quelques années, qu'on prolonge, mais comment ça, ça représente une évolution technologique et comment ça va vous aider à vous préparer pour le futur?

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. Brossoit.

• (16 heures) •

M. Brossoit (Benoit) : M. le Président, en réponse à la question du député de Mégantic, ici, pour le projet de loi n° 186, on parle d'une prolongation de contrat. Donc, on ne parle pas de changements technologiques, au produit, profonds. Je crois que, lorsque, dans le projet de loi, il y a quelques mentions de modifications au produit, c'est surtout dans le contexte d'obsolescence. Alors, il y a des systèmes embarqués sur le véhicule qui risquent d'avoir des composantes qui ne sont plus disponibles dans le marché, alors ils doivent être remplacés. Il y a un travail d'ingénierie relié à tout ça. Je crois qu'en 2014 ça a été vraiment là qu'il a été, le changement technologique. Mais, pour nous, chez Bombardier, ça ne s'arrête jamais. Et, si ce n'est pas sur ce produit-là, ça va être sur le prochain produit.

Entre-temps, à La Pocatière, je le mentionnais, tantôt, on va continuer à développer certaines techniques pour supporter le projet de Via Rail. On a créé des nouvelles lignes pour supporter les projets de Toronto, et tout ça, ça représente des opportunités, là, au niveau des technologies de fabrication, donc, continuer à, justement, tirer sur ce savoir-faire qu'on a à La Pocatière.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Bolduc : La synergie des différentes fournitures, donc, disons, les différents contrats, que ce soit en Ontario, à Montréal ou ailleurs dans le monde, vous avez parlé de trains à New York, etc., est-ce que ces synergies-là vous permettent d'améliorer la technologie et aussi d'améliorer les pratiques de travail, en fait, dans la région de La Pocatière, en vous comparant avec les industries alternatives ou vos compétiteurs, en fait? Parce que les produits... Vous devez les voir et les rencontrer, parce que les produits doivent être adaptés au même type de rail, au même type d'environnement. Comment, cette intelligence de marché là, vous l'intégrez dans vos ateliers de production?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, au niveau de la technologie, c'est un challenge de tous les jours, hein? D'ailleurs, c'est un peu l'ADN de Bombardier, c'est d'amener de l'innovation et c'est un processus itératif à

l'intérieur de l'entreprise. Encore une fois, j'ai expliqué dans mon allocution que nous avons une empreinte mondiale, ce qui veut dire qu'on partage avec nos autres secteurs mondiaux les meilleures pratiques, et ça va dans les deux sens. Donc, des usines comme La Pocatière vont être amenées à partager leur savoir-faire avec les autres usines de Bombardier Transport, et vice et versa.

C'est clair que de notre côté, de la façon qu'on utilise ou qu'on fait en sorte de bien utiliser l'expertise de La Pocatière, entre autres, c'est qu'aujourd'hui notre directeur général de l'usine de La Pocatière a aussi des responsabilités, il gère des lignes de production au Mexique et il nous donne un coup de main aussi à notre usine de Plattsburgh, aux États-Unis. Donc, on fait en sorte qu'encore une fois le savoir-faire ici peut être transféré ou transmis en direct et vice versa.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, deux minutes.

M. Bolduc : Deux minutes. O.K. Donc, quel est le cycle d'évolution, le cycle de vie d'un produit tel que les wagons de métro ici? Et est-ce qu'on peut dire que ça évolue un peu à la vitesse d'un avion? C'est le cas de le dire, parce que, comme on a vu, la série C est un nouveau concept qui demande des années de travail. Comment ça se produit, l'évolution technologique dans les wagons de métro et dans les lignes internationales?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, au niveau de la technologie, chez nous, je crois que c'est très, très similaire que ce qu'on connaît dans d'autres industries. Il y a des changements importants, hein, on parle voitures intelligentes, on parle de trains intelligents, on parle de cybersécurité, aujourd'hui, alors c'est des enjeux qui sont de vrais enjeux pour les grandes villes en Amérique du Nord. Et, chez Bombardier Transport, on se doit d'arriver avec des solutions, donc on va beaucoup au-delà. On disait, jusqu'à tout récemment : Nous, chez Bombardier Transport, on vend des trains et des métros. Ce que j'ai dit dans mon allocution c'est qu'on vend des solutions de mobilité durable. Et ça, ça veut dire... C'est un train, mais c'est un train qui est 100 % connecté avec son environnement. Et c'est de là que provient, là, la majorité des opportunités au niveau du développement technologique.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. Je cède la parole au député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour, M. Brossoit, de vous saluer ainsi que votre équipe de gestionnaires. Un salut particulier aussi aux élus de La Pocatière qui sont avec nous et assurément aussi les représentants des travailleurs.

J'ai des questions assez succinctes et assez courtes, M. le président, j'aimerais que vous me donniez les réponses le plus concrètes possible aux interrogations qu'on a. Là, on s'entend, ce qu'on entend, dans le fond, c'est que, bon, avec le non-renouvellement du contrat, il y aura des mises à pied, incessamment. Dans le cas où est-ce qu'on adopte le projet de loi en question, combien de jobs on va assurer, et ce, pour combien de temps?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, la question de combien de jobs on va assurer et pour combien de temps, c'est quelque chose qu'on va pouvoir... auquel on va pouvoir répondre au cours des prochaines semaines. On a eu notre toute première rencontre avec le représentant du gouvernement et la STM hier, donc il y a moins de 24 heures, et, comme de raison, les emplois, bien, c'est en fonction de la quantité de véhicules qui sont commandés, de la vitesse de livraison et de changements technologiques qui pourraient être requis, etc.

Donc, lorsqu'on aura toutes ces informations-là, on pourra revenir. Et je peux vous dire que nos employés de La Pocatière sont très friands d'avoir cette réponse-là. Qu'est-ce que ça veut dire et pour combien de temps? Encore une fois, pour nous, on voit ça comme un pont, donc, encore une fois, c'est une partie d'une équation totale mais qui va nous permettre justement... Alors, on pourra répondre à cette question-là prochainement.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Ouellet : Donc, je comprends que vous êtes en discussion présentement, donc vous ne connaissez pas les besoins finaux de la STM, donc il est difficile pour vous de savoir si c'est x, y nombre de trains, sur x, y nombre de livraisons, sur x, y nombre de cadence, pour fournir x, y nombre de travailleurs. Mais est-ce qu'il y a un minimum qu'on pourrait savoir, là, tu sais, aujourd'hui, là? Parce qu'on va adopter la pièce législative probablement jeudi, on aimerait peut-être avoir une certitude, là. Est-ce qu'il y aura un minimum garanti qu'on pourra obtenir? Parce que quand j'entends votre plaidoyer, si vous me permettez, M. le président, vous parlez de synergie possible, de baisse des coûts d'entretien, vous avez fait des calculs en fonction d'un nombre pour affirmer ces chiffres-là. Mais, si on devait relancer cette ligne du côté de La Pocatière pour garantir du travail aux travailleurs, ce serait quoi, le minimum, M. le président?

Le Président (M. Iracà) : M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, je ne mentionnerai pas de minimum ici, mais je peux vous dire que, si on commandait 10 trains, je vous dirais, on a fait beaucoup de travail pour rien, mais je sais que ce n'est pas le cas au moment où on se parle. Alors, notre objectif, ça va être de faire en sorte qu'on a le moins possible de mises à pied

permanentes. Donc, dès qu'on aura compris les besoins, et la quantité de main-d'oeuvre, et à quel moment cette main-d'oeuvre-là va être utile, à ce moment-là on pourra répondre de façon plus concrète à nos gens, combien de gens seront mis à pied sur une base seulement temporaire. Donc, ils pourront déjà prévoir un retour à l'usine, et on pourra continuer à utiliser leur expertise.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Ouellet : Peut-être pour m'aider à comprendre votre secteur d'activité, M. le président, est-ce que vous êtes capable de me donner des ratios, si on commande 50 trains, c'est l'équivalent de x nombre d'emplois, si c'est 100 trains, c'est... J'aimerais peut-être faire des comparatifs parce qu'on va suivre effectivement, de façon très succincte, la négociation ou, du moins, la résultante de votre négociation avec la STM. Parce qu'aujourd'hui, je vais être honnête avec vous, je m'attendais quand même à une certaine certitude, et là je ne les ai pas. Alors, pour m'aider à comprendre, là, si on faisait des ratios sur 50, 100, 200, 400 trains, combien de travailleurs on pourrait... puis sur combien de temps d'ailleurs aussi?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, je vais prendre l'exemple du contrat actuel, hein, parce qu'on a tout près de 300 employés qui livrent... qui ont une capacité de livrer un véhicule par jour. Donc, un train, c'est neuf véhicules, donc on parle de neuf jours par train. Alors, ça, c'est au rythme actuel avec tout près de 300 personnes. Alors, vous pouvez faire vos calculs comme vous voulez, là, ce n'est pas une science exacte, en passant, mais, encore une fois, on va travailler avec les gens de la STM au cours des prochains jours de façon à bien comprendre leur habilité de recevoir les trains. Ça va déterminer la cadence de production. Et là, selon la cadence, on a un besoin minimum de main-d'oeuvre et on va pouvoir s'assurer, là, de confirmer. Mais c'est clair qu'on parle d'un volume d'activité, là, qui va occuper l'organisation pour au-delà d'une année.

M. Ouellet : ...une année?

M. Brossoit (Benoit) : Oui.

Le Président (M. Iracà) : ...

• (16 h 10) •

M. Ouellet : Merci, M. le Président. Une autre question pour vous, M. le président. M. le ministre a fait référence, justement, de l'entente de 2010, qui a effectivement amené, dans certains cas, une compensation de Bombardier versus la STM pour... je ne veux pas dire des problèmes de fiabilité, mais des problèmes de livraison qui fait que vous avez une entente. Mais, lorsqu'on revient aussi à l'entente de 2010, et ça, les travailleurs devraient s'en rappeler aussi, il y a eu effectivement des discussions, il y a eu effectivement des litiges portés devant les tribunaux, notamment sur cette fameuse lettre d'entente, sur les engagements que vous avez pris par rapport au nombre de travailleurs qui devaient être attirés, nécessairement, à l'usine de La Pocatière. Là, on n'est plus là, M. le président, là. Je veux dire, demain matin, on construit les nouveaux métros, on réengage du monde, on ne sous-traite pas plus que ce qu'on sous-traite présentement.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, je crois que l'objectif des parties, présentement, c'est de faire le moins de changements et d'assurer une pérennité et une continuité. Donc, l'objectif, c'est de créer le minimum de délai parce qu'encore une fois, ce qu'on veut faire, c'est garder des gens au travail et maintenir une expertise. Alors, je peux vous dire que vous avez notre engagement, chez Bombardier, pour s'assurer que les changements soient le minimum, donc qu'on puisse assurer le plus de continuité possible, étant donné, là, les délais et l'endroit où on est dans le projet, là, présentement.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député, la parole est à vous.

M. Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je ne veux pas jouer au P.D.G., mais je vais me mettre juste un peu dans votre siège, là, puis ça va peut-être vous orienter dans votre réponse. Vous avez rapidement compris que la STM n'avait pas choisi cette solution-là au départ, avait choisi une autre solution qui était, à son étude et à son avis, moins dispendieuse. Aujourd'hui, on est dans un projet de loi qui va lier, dans le fond, la STM au consortium Bombardier-Alstom pour les prochaines commandes. Vous avez rapidement compris que la STM va essayer, effectivement, d'avoir ces voitures-là à moindre coût.

Est-ce que dans ce cas-là, M. le président, ce ne serait pas une pression à la hausse sur vos coûts d'opération et de vous amener à sous-traiter de façon plus grande ailleurs que dans les usines pour baisser vos coûts? Est-ce que ça fait partie des scénarios ou vous me dites : Non, Martin, on va garder le niveau de sous-traitance tel qu'il est présentement, et même, mieux que ça, M. le député de René-Lévesque, je vais prendre l'engagement, le niveau de sous-traitance qu'on a aujourd'hui pour les métros Azur, ce qu'on va construire de plus, on va avoir le même niveau de sous-traitance? Est-ce que vous seriez prêt à prendre cet engagement-là?

Le Président (M. Iracà) : M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, je crois qu'au niveau des coûts des voitures Azur on part d'une base qui est bien connue, hein, entre les parties. Au niveau des engagements, aujourd'hui, je ne peux pas prendre d'engagement parce que j'ai des discussions à avoir avec le client pour m'assurer de bien comprendre ce que le client s'attend. Mais, encore une fois, je dirais que je pourrais, à la limite, mentionner que je crois que toutes les parties ont avantage à ce que, justement, il y ait le moins de changements, qu'on n'introduise pas de risques additionnels au projet, qui pourraient créer des délais, ou quoi que ce soit, et éviter qu'on puisse atteindre un rythme de production, là, qui s'assure qu'on garde nos gens au travail. Donc, pour l'instant, je pense que ça va être la limite de ma réponse.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Brossoit. M. le député.

M. Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Un grand changement, puis, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, ça va être le contexte de la négociation. Là, on a un projet de loi, la STM est liée à faire affaire avec le consortium, alors vous avez rapidement compris que son niveau de négociation va être tout à fait différent, et elle va chercher, effectivement, d'avoir le moindre coût possible.

Donc, je comprends qu'est-ce que vous me dites, il faut qu'il y ait le moins de modifications possible, les gens expérimentés sont sur les lignes de montage, il faut faire affaire avec les mêmes fournisseurs, mais le prix, le coût va avoir assurément une incidence notable pour la décision de la STM pour la suite.

Alors, ma prétention, et peut-être que je suis erroné, mais ma prétention, c'est qu'il y aura effectivement une pression pour faire baisser les coûts. Est-ce que, dans ce cas-là, votre solution va être de garder, effectivement, le consortium tel qu'il est, tel qu'on le connaît, malgré les petites modifications technologiques qui peuvent être permises, notamment l'ajout d'applications, je regardais... des applications de caméra, entre autres, ou de suivi de la flotte? Est-ce que vous êtes capable, du moins, d'essayer de donner cette... je ne veux pas dire cette garantie-là, mais cette certitude que, dans le contexte actuel... Parce que je pense que c'est ce que les travailleurs et travailleuses veulent entendre.

Le projet de loi en question peut permettre de faire le pont, mais le pont, ça sera dans quelles conditions? Est-ce que ça sera dans les mêmes conditions présentement, même s'il y a une pression à la hausse de la STM pour faire baisser les coûts?

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, nous, on prend une approche de juste prix. Encore une fois, on a un historique, les deux parties ont un historique du prix qui a été payé jusqu'à maintenant. On parle, et je l'ai mentionné dans mon allocution, un des avantages pour la STM, c'est qu'on a des coûts non récurrents qui ne sont plus là. Il y a une inflation, il y a une valeur du dollar canadien, etc., qui sont toutes des variables avec lesquelles on va gérer, mais je crois que c'est des variables avec lesquelles les deux parties, entre le consortium et STM, vont pouvoir avoir une bonne base de comparaison pour justement s'assurer du juste prix. Et pour assurer le juste prix, bien effectivement, il faut s'assurer d'avoir le moins de changements possible, et vous avez l'engagement de Bombardier qu'on va supporter ce concept-là au maximum.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Brossoit. M. le député.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Je vais être honnête avec vous, M. Brossoit, j'aurais aimé avoir certaines garanties, notamment sur le nombre de travailleurs. Je comprends que la commande n'est pas finale, mais au moins un engagement ferme, à savoir que, dans la pièce législative qu'on va adopter, ça donne un avantage prépondérant à Alstom et à Bombardier de continuer, cet avantage-là doit se répercuter sur les emplois. Parce que c'est de ça qu'il est question aujourd'hui, là. Le député de Côte-du-Sud l'a bien dit, vous êtes un joueur important, un joueur notable, là, dans la région. Votre impact est important. C'est pour ça qu'on adopte un projet de loi, pour permettre ce pont-là aux travailleurs et travailleuses. Je suis un travailleur de La Pocatière, là... Il me reste, quoi, à peu près 30 secondes?

Le Président (M. Iracà) : Deux minutes.

M. Ouellet : Deux minutes. J'aimerais ça que vous me sécurisiez, M. le président. Dites-moi, là, que, demain matin, avec le contrat qu'il y aura avec la STM, les travailleurs et travailleuses vont être sur les chantiers, il n'y aura pas plus de sous-traitance, et, dans le fond, ce qui aura été l'engagement de Bombardier, c'est de faire le maximum à l'usine de La Pocatière et le minimum à l'extérieur de ces installations.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, Bombardier Transport n'a rien à gagner à changer la formule. Alors, je peux vous garantir qu'on va maintenir les mêmes ratios. Et, à moins qu'il n'y ait eu une demande express du client, on va vouloir tout simplement faire un «cut and paste», un copier-coller de ce qu'on connaît aujourd'hui et qui est un processus, là, qui fait en sorte qu'on est capables de livrer les voitures à temps et selon les échéanciers. Donc, absolument aucune intention de changer la formule actuelle.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Brossoit. Il vous reste une minute.

M. Ouellet : Merci. Dans votre présentation, M. Brossoit, vous nous parliez que le contenu local, dans le cas des trains Azur, pour votre portion à vous, représente 85 %, c'est ce que je comprends? Le 15 %, il est donné où?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, le 15 %, il va provenir d'ailleurs dans le monde, mais plus particulièrement une partie des États-Unis et du Mexique. Mais c'est une bien petite partie, à 15 %.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, le mot de la fin, M. le député.

M. Ouellet : Qu'est-ce que ça représente, ce 15 % là? Quel genre de pièces? C'est-u des équipements? Juste pour que je comprenne le 15 %. Il vient des États-Unis ou d'ailleurs, mais quelles composantes?

Le Président (M. Iracà) : M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, peut-être que je pourrais demander l'aide d'un de mes collègues, là, pour donner un peu plus de détails.

Le Président (M. Iracà) : En 10 secondes.

M. Brossoit (Benoit) : En 10 secondes.

M. Foisy (Mare) : Bonjour, M. le Président. Essentiellement, au niveau du produit, on a des composants intérieurs qui viennent d'autres pays et puis on a certains composants électroniques aussi, ce qu'on appelle des sous-composants. Donc, ça se résume à ça. Pour 15 %, on ne peut pas mettre de système majeur à l'extérieur.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Merci beaucoup, M. Foisy. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter un troisième bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Et je cède la parole au député de Deux-Montagnes pour un temps approximatif de neuf minutes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Merci à vous pour votre présence, aux gens qui vous accompagnent, aux élus du secteur de La Pocatière également. Vous avez mentionné qu'au niveau du client, donc la STM, il y avait possibilité de faire valoir des modifications. Elles peuvent être techniques. Et, si jamais il y avait pareilles demandes, vous souhaitez naturellement, on le comprend, que ces modifications-là soient les plus minimales possible. Est-ce que vous avez déjà des indications, à ce moment-ci, suite à la livraison notamment des premiers wagons? Est-ce qu'il y a déjà des éléments qui semblent poser soit problème ou est-ce qu'il y a des éléments qui déjà nécessitent peut-être une amélioration en prévision d'une prochaine commande?

Le Président (M. Iracà) : Oui, M. Brossoit.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, si je me fie à la rencontre qu'on a eue hier avec la STM, je dirais que les changements vont être extrêmement mineurs. Par contre, les deux parties, on sait qu'il y a certains systèmes embarqués où il y a des problèmes d'obsolescence. En général, c'est de l'électronique, hein, où il va avoir des petits changements. Mais ce n'est rien pour créer une problématique, là, au niveau de la livraison du projet et des trams additionnels.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Charette : Donc, rien de majeur. Donc, on peut tout de même parler de prolongation de contrat, là. Lorsque le projet de loi nous a été présenté, et à sa lecture, c'est comme ça qu'on le saisissait. Donc, c'est la façon dont vous le présentez également de votre côté?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, c'est définitivement, pour nous, une continuation du premier contrat, et c'est notre objectif, et c'est notre demande à la STM également.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

• (16 h 20) •

M. Charette : On a parlé d'emplois. C'est certain que c'est une préoccupation importante. Sans doute le projet de loi ne serait pas arrivé si cette préoccupation-là n'était pas partagée, là, par l'ensemble des formations politiques. Je comprends que c'est difficile pour vous, à ce moment-ci, d'évaluer le nombre d'emplois qui pourraient être affectés. Cependant, quel est votre délai de rappel? À partir du moment où, justement, le contrat est signé, à partir du moment où il y a eu mise à pied au fil des dernières semaines, des derniers mois, quel est le délai de rappel de l'entreprise qui pourrait s'appliquer aux employés congédiés récemment?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, les délais de rappel peuvent varier selon un grand nombre de facteurs. Mais, pour moi, ce qui est important aujourd'hui, c'est que, le plus rapidement, qu'on peut avoir, justement, le projet de loi, pouvoir finaliser nos discussions avec la STM, et rassurer les gens, et pouvoir leur donner un échéancier à ce moment-là. Parce que le vrai risque pour nous, là, ce n'est pas nécessairement un droit de rappel, c'est que les gens abandonnent l'industrie et décident qu'il n'y a pas d'avenir dans l'industrie. Alors, le plus rapidement qu'on va être capables de les

rassurer là-dessus... Je crois que notre expérience dans le passé a démontré que les gens de la région de La Pocatière veulent travailler pour Bombardier, ils sont prêts à travailler pour Bombardier et vont revenir travailler pour nous si on est capables de leur donner un message d'espoir.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Charette : Je comprends qu'il peut y avoir différents facteurs. Vous êtes sans doute quand même en mesure de nous donner une orientation. On parle de semaines, de mois? Quel est le scénario le plus probable, là, dans le cas d'un contrat ou, à tout le moins, d'un projet de loi qui est adopté rapidement à l'Assemblée nationale?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, pour moi, encore une fois, ce n'est pas vraiment une question de droit de rappel. Mais ce qu'on sait aujourd'hui, c'est que, si on n'est pas capables de ramener les gens à l'intérieur d'une année, le risque se met à augmenter de façon exponentielle pour ne pas pouvoir les ramener dans notre industrie. Mais on ne veut pas prendre ce risque-là. Alors, c'est clair que nous, on espère compter ça en mois, pas en années, définitivement.

M. Charette : On saisit le rôle qui le vôtre. On aura l'occasion à travers d'autres échanges, plus tard en après-midi, d'en apprendre davantage sur le rôle des partenaires dans ce dossier-là. On parle, effectivement, contrat Bombardier-Alstom. Mais, peut-être votre point de vue : Quel est rôle d'Alstom dans ce partenariat ou dans cette prolongation de contrat, tel que prévu dans le projet de loi?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, au niveau du consortium, notre objectif, c'est d'avoir un copier-coller des rôles et responsabilités qu'on connaît aujourd'hui. Alors, encore une fois, les gens d'Alstom pourront vous l'exposer, mais ils ont la responsabilité aujourd'hui de la propulsion de certains systèmes embarqués et des systèmes de communication. Et on a l'intention de faire un copier-coller pour la prolongation de la commande.

M. Charette : Concernant les appareils ou les wagons que l'on souhaite remplacer, est-ce que vous avez pu évaluer leur degré de désuétude à ce moment-ci? Est-ce que vous avez eu l'occasion de confirmer leur état? Premier volet, parce que le temps file, malheureusement : Quelle est la récupération qui peut être faite de ce matériel qui est désuet? Est-ce que, par votre entremise ou par l'entremise d'une autre entreprise, il y a une seconde vie qui pourrait être donnée à ce matériel roulant qui date d'un certain nombre d'années, on en est conscients?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, je vais laisser à la STM de répondre à cette question-là parce qu'ils sont définitivement les experts. Et je peux vous dire aujourd'hui que, s'ils ont besoin de notre aide pour faire ces analyses-là, ou quoi que ce soit, on va être là comme on l'a été dans le passé. Mais c'est vraiment... Je vais laisser la question à la STM, là, c'est vraiment eux qui sont mieux placés pour y répondre.

Le Président (M. Iracà) : Oui, M. le député.

M. Charette : Ou, formulé autrement : Est-ce que, dans les contrats passés que Bombardier a obtenus, il y a eu de la remise en service d'appareils qui avaient été délaissés par d'autres sociétés de transport? Est-ce que c'est un volet que vous avez... ou une carte que vous avez au niveau de votre expertise?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, bon, selon moi, ma connaissance de la situation, ce n'est pas quelque chose qui s'est passé dans le passé. Par contre, notre rythme de production jusqu'à tout récemment, au niveau des Azur, est en ligne avec le rythme à lequel la STM peut retirer les vieux wagons. C'est tout ce que je sais. Ils pourront sûrement vous donner des détails additionnels.

Mme Turgeon (Julie) : La seule... Je peux juste vous aviser qu'il y a eu un contrat dans... il y a environ une dizaine d'années, avec New York, où on reprenait certaines voitures, mais c'était pour les démanteler. Donc, ce n'était pas pour les remettre en service, mais c'était vraiment reprendre les voitures, les démanteler, alors faire de la récupération, des choses comme ça. C'est ce qui a été fait. Je sais que la STM a eu un programme où ils ont refait, réutilisé certaines des voitures. Mais ils seront en mesure de vous donner plus d'information.

M. Charette : Juste une dernière question rapide, de mon côté.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Charette : On parle des trains Azur. Est-ce qu'il y a eu d'autres discussions avec le gouvernement du Québec par rapport à d'autres projets? Vous avez évoqué naturellement, bon, le REM, on comprend la tournure que le projet a pu prendre. Vous avez évoqué aussi le tramway sur le côté de Québec. Est-ce qu'il y a eu d'autres discussions pour d'autres projets, éventuellement, qui pourraient affecter positivement l'usine de La Pocatière?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, j'en ai mentionné un certain nombre, dans mon allocution, et je peux vous dire que chez Bombardier, nous, on est prêts et on sait qu'on a l'expertise, les capacités, etc. Alors, si M. Labeaume veut nous parler, on va lui parler. Je suis disponible 7/24, aucun problème.

M. Charette : Est-ce qu'il y a des discussions, que ce soit avec le maire de Québec ou sinon avec le gouvernement du Québec, qui sont amorcées à ce moment-ci?

M. Brossoit (Benoit) : Alors, M. le Président, dans tous ces projets-là, il y a nos équipes techniques, habituellement, qui sont les premiers à se parler, et puis par la suite ça se développe. Et, encore une fois, nous, on est là pour avoir ces dialogues-là. On les a déjà eus dans certains cas et on va continuer à les avoir. Et notre objectif, encore une fois, c'est d'assurer la pérennité de la belle entreprise qu'on a ici, au Québec, et ça, ça fait partie des belles opportunités qu'on a devant nous.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je vais suspendre quelques instants les travaux pour permettre au prochain groupe, Alstom, de s'installer. Merci beaucoup de votre contribution.

(Suspension de la séance à 16 h 27)

(Reprise à 16 h 30)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue aux représentants du groupe Alstom Transport Canada inc. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, sans plus tarder, la parole est à vous, s'il vous plaît.

Alstom Canada inc.

M. Abihanna (Souheil) : Bonjour, M. le Président, M. le ministre, MM. les députés. Tout d'abord, merci pour cette invitation afin d'échanger sur le projet de loi n° 186 concernant l'acquisition de voitures additionnelles pour le métro de Montréal.

Je me présente : Mon nom est Souheil Abihanna, je suis vice-président aux grands comptes chez Alstom Transport Canada. Et aujourd'hui je suis accompagné par Mme Caroline Rioux, directrice, ressources humaines, Mme Marilena Varano, directrice des communications, M. Bertrand Bouteloup, directeur Projets et offres chez Alstom Transport Canada.

Alors, je fais cette présentation au nom de Alstom Transport Canada et qui couvrira principalement les trois thèmes suivants : un bref historique d'Alstom et sa présence au Québec et au Canada, la participation et le rôle d'Alstom sur le projet du métro de Montréal dont il est sujet ce matin... cet après-midi, et je parcours un petit peu... discussion sur le site de Sorel-Tracy, qui est impliquée sur ce projet-là.

Commençons tout d'abord par un bref historique d'Alstom et sa présence au Québec et au Canada. L'histoire d'Alstom au Canada ne date pas d'hier et remonte à quelques années. En 1963, les voitures du métro MR-63 de Montréal ont été construites sur la base du matériel roulant d'Alstom MP-59 du métro parisien. En 1999, Alstom fait l'acquisition de Télécité, une compagnie montréalaise spécialisée dans la conception, la fabrication et la mise en marché de systèmes d'information et de télécommunications en temps réel. En 2008, Alstom est sélectionnée pour la conception et le développement du centre de contrôle du métro de Montréal pour le compte de la Société de transport de Montréal. En 2010, le consortium Bombardier-Alstom reçoit la commande pour fabriquer les voitures du métro de Montréal.

Durant les sept dernières années, Alstom a remporté plusieurs contrats à Ottawa et à Toronto : une première commande de 34 trains légers pour la ville d'Ottawa, suivie d'une deuxième commande de 38 autres trains, ainsi qu'un contrat de maintenance à long terme; un contrat à Toronto pour équiper la gare Union Station d'un nouveau système de signalisation ferroviaire; un autre contrat auprès de Metrolinx pour fournir un nouveau centre de contrôle à l'image de celui de la STM, qui a été mis en opération en 2012. Récemment, Alstom aussi a reçu une commande de 61 trains légers pour la grande région de Toronto. Et, en 2018, la Caisse de dépôt et placement du Québec a octroyé au groupe PMM, un consortium mené par Alstom, le «scope» matériel roulant, systèmes et entretien et maintenance du Réseau express métropolitain.

En plus de son rôle dans le secteur des transports, Alstom Canada a, jusqu'en 2015, participé par l'entremise de sa précédente division de l'énergie à plusieurs projets d'envergure au Québec et au Canada. Juste à titre d'exemple, les équipements et le savoir-faire d'Alstom ont grandement contribué à la mise en place des stations génératrices du projet hydroélectrique qu'est la Baie-James. Bref, Alstom Canada fait partie intégrante du portrait québécois et canadien en matière de transport ferroviaire et emploie actuellement plus de 430 employés au Canada, dont plus de la moitié est au Québec.

Passons maintenant au rôle d'Alstom et sa participation sur le projet du métro de Montréal dont il est sujet aujourd'hui. Aujourd'hui, Alstom est un partenaire majeur sur le projet de métro de Montréal en consortium conjoint avec Bombardier Transport. Alstom a la responsabilité de fournir les quatre systèmes suivants : la traction, les bogies, les systèmes d'information et de sécurité passagers ainsi que le système de contrôle automatique de train. Ces systèmes représentent

40 % du périmètre global du contrat octroyé par la STM au consortium Bombardier-Alstom. Alstom joue un rôle primordial d'expertise dans le consortium en apportant son savoir-faire sur les systèmes critiques qui sont de son essor et qui sont requis par les voitures du métro de Montréal.

Tout le long des phases du développement du projet, une étroite collaboration entre nos équipes et nos collègues de Bombardier Transport était assurée à travers la mise en place d'un bureau de projet conjoint et d'une collocation physique. Ceci, évidemment, a permis aussi d'avoir une proximité avec notre client qui est la STM. Il est à noter que cette collaboration entre Alstom et Bombardier Transport n'est pas limitée uniquement au projet de Montréal, elle a déjà existé dans le passé dans plusieurs autres projets, comme en France ou en Belgique, par exemple.

Évidemment, le résultat de cette collaboration est un train validé, fiable et avec un niveau de confort plus que satisfaisant. Le ressenti par les utilisateurs du métro de Montréal est très favorable.

Le site de Sorel-Tracy. Le transfert technologique de la fabrication des bogies qui étaient nécessaires pour le métro de Montréal a débuté dès 2011 avec l'appui de notre centre d'expertise de bogies au Creusot, en France, et le développement d'un panel de fournisseurs locaux. En mai 2012, nous avons lancé les travaux avec la Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, avec la réception du bâtiment de 55 000 pieds carrés en novembre 2012. Au début 2013, nous avons débuté les activités industrielles en faisant l'inauguration du site, en juillet 2013, et en procédant à l'acceptation du premier bogie dès l'automne 2013. En 2016, nous avons ramené et rajouté une nouvelle activité à cette usine, celle de l'assemblage des bogies qui sont nécessaires pour les matériels roulants d'Ottawa. À ce jour, nous avons produit 800 bogies sur les 900 qui sont requis par le contrat MPM-10, et ceci, avec le support de plus de 40 fournisseurs de la région. Le site de Sorel-Tracy est un point d'ancrage industriel pour l'activité d'Alstom Transport, avec une centaine d'emplois actuellement.

Aujourd'hui, Alstom déploie toutes les mesures nécessaires afin de maintenir les emplois technologiques et industriels sur notre site de Sorel-Tracy. Nos usines, chez Alstom, à travers le monde font partie d'un vaste réseau industriel interne qui permet l'équilibre des charges de travail quand c'est nécessaire. Le transfert de certains mandats du projet de Santiago, au Chili, ainsi que d'autres projets américains vers notre usine de Sorel permet à Alstom de maintenir cette expertise technique. Il est évident qu'une nouvelle commande pour acquérir des voitures additionnelles pour le métro de Montréal va dans ce sens et aidera Alstom à sécuriser ces emplois chers à la région et pour le Québec.

Je vous remercie de votre attention. Nous sommes disponibles pour toute question.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Merci beaucoup. Nous allons procéder à un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, vous disposez d'un temps d'environ 22 minutes.

• (16 h 40) •

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Très bien, M. le Président, je vous remercie. Je vous remercie, M. Abihanna, M. Bouteloup, Mme Rioux et Mme Varano, d'être avec nous aujourd'hui pour prendre le temps de nous expliquer votre point de vue par rapport au projet de loi n° 186 qui est devant nous aujourd'hui.

Je veux juste bien comprendre. Vous avez fait mention de tout ce que vous faites dans le consortium, de votre responsabilité et de la part du contrat global qui vous revient. On aura compris certainement que, puisqu'on parle d'un prolongement de contrat, ce sera probablement la même dynamique entre vous et Bombardier, qui était avec nous tantôt, pour le prolongement du contrat. Vous avez parlé de ce que vous faites, donc vous avez parlé des bogies, des tractions, des systèmes de sécurité pour les passagers. Je veux juste bien comprendre... Parce que tout ce que vous faites est essentiellement un peu en amont, disons, du travail que Bombardier fait. Eux nous disent : Bien, nos employés, au cours des prochains mois, déjà, vont avoir terminé le travail, progressivement. Puisque vous êtes en amont, qu'est-ce que ça veut dire pour vos employés? Peut-être que c'est utile pour tout le monde autour de la table, là. Est-ce que les vôtres ont déjà un peu terminé le travail par rapport au contrat, au nombre de voitures prévu dans la première partie du contrat?

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, tout à fait, notre travail, par rapport au consortium, est en amont par rapport à nos collègues de Bombardier.

Ce que, particulièrement, l'usine de Sorel-Tracy fournit, ce sont spécifiquement les bogies, donc, qui viennent s'asseoir en dessous des wagons des voitures. Pour répondre à votre question, le travail spécifique sur les bogies du métro de Montréal, pour nos employés à Sorel, va arriver à échéance vers la fin de novembre de cette année.

Tel que je l'ai mentionné, cette usine, par contre, ne fabrique pas uniquement les bogies du métro de Montréal mais fabrique un autre type de bogie pour les trains plus légers d'Ottawa et de Toronto. Ce n'est pas le même métier, ce n'est pas le même type de métier, le même type d'expertise. Dans celui du métro de Montréal, c'est plus complexe, il y a de la soudure plus, on va dire, technique, et une expertise vraiment très spécifique, alors que, sur les métros légers ou le matériel roulant léger, c'est plus de l'assemblage final.

Donc, spécifiquement, pour les employés qui fabriquent et qui fournissent les bogies du métro de Montréal, c'est vers la fin de novembre que leur mandat sur ce projet termine.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Je vous remercie pour votre réponse. Je suis un peu curieux par rapport à, justement, la charge de travail de vos employés, disons. Vous avez fait mention, et je vous en félicite, des différents contrats que vous avez obtenus au fil du temps, pour lesquels vous avez parlé du train léger à Ottawa, vous avez parlé du système à Toronto, de Metrolinx. Est-ce que, justement, le nombre d'employés que vous avez, dans l'éventualité d'un

prolongement de contrat avec la Société de transport de Montréal dans le cadre du consortium Bombardier-Alstom... est-ce que vous êtes en mesure de fournir, avec tous les contrats additionnels? Est-ce que ça veut dire de l'embauche additionnelle, pour vous, ou est-ce que les employés que vous avez en ce moment vous permettent de remplir toutes ces commandes-là? Qu'est-ce que ça veut dire, concrètement, pour le nombre d'employés chez vous?

M. Abihanna (Souheil) : La...

Le Président (M. Iracà) : Oui, allez-y.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, la procédure de ramener d'autres contrats et d'autres charges de travail à l'usine de Sorel, c'est un peu de venir remplir ce trou qui va arriver à partir de novembre pour le métier de soudure spécifiquement, parce que c'est le métier qui est le plus... qui aujourd'hui consomme le plus de nos capacités sur le site. Et notre capacité de pouvoir chercher des mandats d'autres projets et chercher, on va dire, des mandats partiels de certains projets qui nécessitent, par exemple, de la soudure nous donne une flexibilité un peu plus facile que d'amener la fabrication totale d'un train de A à Z. Et c'est un peu la particularité de notre montage, de notre site. C'est un site qui ne fabrique pas un train complet mais plutôt des composantes. Donc, toute composante qu'on peut ramener dans notre projet pour remplir une baisse de charge, qui va arriver à partir de fin novembre, dans le cas qui nous intéresse, on va le faire. Et c'est pour cela qu'on arrive à le faire, c'est parce qu'on cible un «scope» bien dédié ou bien, on va dire, des composantes particulières qui nécessitent des métiers, par exemple, de soudure qui sont équivalentes à ces métiers aujourd'hui utilisés sur le bogie du métro de Montréal.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Les soudeurs sont très difficiles à trouver, un peu partout au Québec, vous le savez, je ne vous l'apprends pas, hein? Donc, est-ce que vous avez de la difficulté soit envers la rétention d'emplois, envers l'attraction d'emplois, ou est-ce que les emplois, à Alstom, sont des emplois de grande qualité, avec des bonnes conditions de travail, qui font en sorte que, même dans un métier très convoité, disons, où les soudeurs sont très convoités... Est-ce que vous êtes en mesure d'avoir cette base de main-d'oeuvre là que vous avez toujours besoin et de retenir et d'attirer les nouveaux employés?

Le Président (M. Iracà) : Oui, M. Abihanna.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, je confirme que c'est très difficile de trouver des soudeurs qualifiés. Et je tiens à préciser que le bogie du métro de Montréal est un bogie très avancé technologiquement, nécessite une expertise de soudure très précise. On envoie nos employés de l'usine de Sorel se former dans notre site à Le Creusot, en France, sur la technologie de soudure spécifique pour ce bogie, pour qu'ils reviennent.

Nos conditions sont très bien, tous nos employés nous le disent. Le problème, c'est, lorsqu'on n'a pas de visibilité à long terme, la condition de travail ne vaut plus grand-chose. Donc, oui, on a de la misère à les retenir. On est passés dans une phase, dans la dernière année, où est-ce qu'on a dû travailler fort pour les retenir, essayer de les impliquer sur des projets d'amélioration continue en interne, mais, en bout de ligne, c'est un travailleur qui va avoir sa paie, son salaire.

Donc, c'est un exercice difficile, c'est un petit combat, on va dire, hebdomadaire. On arrive à le pallier avec des petits mandats qu'on transfère d'autres, tel que je l'ai mentionné, mais c'est une expertise très, très, très particulière.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, ce que vous êtes en train de dire, c'est que... Si je vous comprends bien, ce que vous êtes en train de dire, c'est que vous ne pouvez pas vous permettre de perdre ces employés-là parce que vous dépensez des montants importants pour les former. Donc, vous voulez que dès décembre, disons, dès que la commande actuelle est complétée, que les bogies sont fournis pour les derniers wagons, vous puissiez avoir du travail pour ces employés-là, parce que, s'il y a une période, disons, où ils sont mis à pied ou s'il y a une période de flottement, ces employés-là pourraient très bien quitter, et vous allez perdre votre expertise que vous avez formée à l'extérieur du pays. J'ai bien compris?

M. Abihanna (Souheil) : Je confirme, c'est vrai.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Vous avez fait mention des différents projets avec lesquels vous avez travaillé avec Bombardier. Entre autres, le projet de la STM, des dernières années en est un, évidemment. Question toute simple : Est-ce que le consortium... est-ce que ça se passe bien, vos relations avec Bombardier, qui est... Parce que le consortium de Bombardier-Alstom... C'est-à-dire, la compagnie Alstom, lorsqu'elle est appelée à travailler au Québec sur des projets québécois, j'imagine que c'est plus facile de s'allier à Bombardier, qui est un joueur important au Québec. Alors, ce que je veux savoir, c'est : Est-ce que c'est un allié naturel, pour vous, Bombardier? Est-ce que c'est naturel, pour vous, dans des projets comme ceux-là, de vous tourner vers Bombardier? Est-ce que cette relation-là fonctionne bien puis c'est quelqu'un avec qui vous voulez continuer à travailler au-delà, par exemple, du prolongement du contrat des wagons de métro?

M. Abihanna (Souheil) : Deux réponses, M. le Président, à votre question. Est-ce que c'est naturel à tout moment? Je ne pourrais pas répondre par l'affirmative là-dessus. Par contre, je peux vous dire comment, personnellement, dans les années 1999, j'ai travaillé, en tant qu'Alstom, avec Bombardier, sur la fourniture de 1 000 voitures de métro parisien

sur la ligne 2, 5 et 9. Donc, dans des usines en France, ce n'est pas la première collaboration. J'ai mentionné le projet... il y a le projet M7, en Belgique, qu'on a déjà fait. Il y a plusieurs collaborations.

Lorsque le montage le permet, lorsque la complémentarité des systèmes, des sous-systèmes — et c'est la nature de la business dans laquelle on est — fait en sorte qu'on se complémente, on va y aller, on y va. Et, je pense, et évidemment je réponds pour Alstom, et c'est parce que je connais la nature de la business, c'est aussi la position de n'importe quel autre fournisseur comme Bombardier avec qui on est alliés. Ça peut permettre de faire une recette gagnante pour un client potentiel, lorsqu'on connaît chacun sa partie et son expertise, de mettre en place un produit fini qui est d'une grande satisfaction pour la clientèle finale.

Donc, il y a tellement de place pour des collaborations conjointes, que ce soit, évidemment, au Québec, au Canada ou partout ailleurs dans le monde. C'est une option qui est tout le temps sur la table.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Une question. On a vu, avec... Les gens de Bombardier, tantôt, nous expliquaient que, dans la livraison des 468 voitures, ça s'est fait, disons, plus lentement au début et plus rapidement maintenant, au rythme de, disons, un wagon par jour. Quand on passe d'un rythme à l'autre, j'imagine, ça a une incidence majeure sur votre entreprise également. Donc, de votre point de vue, là, et je comprends que vous êtes, évidemment, et vous allez continuer d'être en négociation avec la STM à ce niveau-là, mais, peu importe le rythme choisi, disons, le rythme sur lequel on s'entend, vous allez être capables de livrer, disons, au rythme actuel, là, sans problème, là? On ne vous demande pas de livrer cinq wagons par jour, là, mais...

M. Abihanna (Souheil) : Oui. M. le Président, aujourd'hui, on est à un rythme, je pense, de... combien de bogies par...

M. Bouteloup (Bertrand) : On sort actuellement huit bogies par semaine, ce qui est le rythme de production. Et ce que l'on fait, entre deux partenaires, vous parlez de côté naturel de consortium, on est à l'écoute l'un de l'autre et on adapte. La seule problématique, on peut faire face à une problématique de fournisseurs potentiels, d'un côté ou de l'autre, et on s'adapte. On a toujours réussi à trouver une synchronisation de nos outils industriels, qui a satisfait pour l'instant. Donc, je dirais qu'on saurait bâtir un contrat et une collaboration solides, avec Bombardier, avec un échéancier commun, oui. • (16 h 50) •

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. M. le Président. Moi, ça me convient. J'apprécie beaucoup la perspective qui nous a été donnée par les gens d'Alstom aujourd'hui. Je ne sais pas si certains de mes collègues ont des questions, mais pour moi ça va, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Est-ce qu'il y a d'autres questions de la partie gouvernementale? M. le député de Mégantic, la parole est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Bonjour, madame. Il me fait plaisir de vous entendre aujourd'hui.

Puisqu'Alstom fait partie d'un conglomérat international, j'imagine que, par la tradition normale, vos usines peuvent entrer en compétition entre elles sur certains contrats, n'est-ce pas? Comment les conditions de travail du Québec vous permettent de compétitionner avec des usines dans d'autres continents, soit en Amérique du Sud ou en Europe, etc.? Et quels sont les paramètres clés qui font que l'usine de Sorel peut être compétitive au niveau international sur les contrats que vous développez?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Mégantic.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, spécifiquement sur le site de Sorel-Tracy, aujourd'hui, nous sommes en train... aujourd'hui, l'usine a atteint une certaine maturité, grâce, évidemment, à ce contrat, après plusieurs années, au niveau des métiers de soudure et d'assemblage. Il est clair pour nous qu'on a atteint une certaine maturité. Au début, on a fait un transfert technologique, comme je l'ai mentionné, de Le Creusot vers Sorel, c'était un rythme plus lent de fabrication, mais aujourd'hui la maturité, elle est atteinte. On rentre dans un cycle d'amélioration continue, de réduction de temps.

Tout est en fonction de temps de fabrication et de soudure de ces bogies-là. Donc, on rentre aujourd'hui dans une phase d'amélioration continue qui nous permet de cerner et de sécuriser tous les temps et les paramètres autour de l'usine. Ça, c'est à l'interne, à l'usine.

Après, il y a le paramètre des fournisseurs. Le deuxième paramètre, c'est les fournisseurs, où est-ce qu'aujourd'hui, par exemple, pour vous donner un exemple, avec le Pôle d'excellence québécois en transport terrestre, on travaille en collaboration avec eux pour aider les fournisseurs aussi à atteindre cette maturité. Et ça, on en a tellement, de discussions, de les aider, par exemple, je vous donne des exemples, avec des fournisseurs qui aimeraient avoir une chaîne de production robotisée et qui permettrait, avec nous, avec nos échanges, d'aller robotiser leur chaîne de production. Et, évidemment, des commandes additionnelles pour des trains qui ont atteint une maturité au niveau de l'industriel permet de rentrer dans ce cycle-là. On ne peut pas penser de maturiser un cycle de production alors qu'on est au début ou dans les premières phases de conception et de recherche et développement spécifiques pour un produit.

Donc, aujourd'hui, on a atteint cette maturité-là. Et, comme on le mentionnait, des trains additionnels peuvent venir faire un gain sur le retour d'investissement global, je parle d'un point de vue global, que ce soit interne, industriel, pour notre chaîne de montage ou les fournisseurs de la région autour de nous. Ils en bénéficieront, ça, c'est clair.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. Bolduc : Est-ce qu'on peut dire que les trains ou les segments de production que vous avez à maturité sont un peu traités comme des commodités, c'est-à-dire qu'il y a de l'optimisation, là, mais l'ensemble du système est très rodé, et que les nouveaux systèmes générés, qui, eux, deviennent en fait des spécialités et qui demandent beaucoup de plus d'énergie, des coûts plus élevés... Est-ce qu'on peut comparer ce chapitre-là de cette façon-là?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, tel que le président, M. Brossoit, de Bombardier, l'a mentionné, les nouvelles... s'il y a une nouvelle commande pour les voitures de métro, on n'est pas en train de faire la réingénierie, au contraire. Il faut absolument bénéficier de cette maturité dont il était question.

Évidemment, il y a certaines composantes... Le facteur d'obsolescence est un facteur qui existe dans tout le métier, surtout lorsqu'on parle de carte électronique ou composante électronique. C'est le domaine à observer.

Est-ce que ceci va nécessiter une petite réingénierie? À voir. Mais on parle de... C'est une réingénierie ou bien un redesign d'adaptation suite à une obsolescence particulière sur des composantes électroniques particulières. On n'est pas en train de parler de refaire l'ingénierie dès le début.

M. Bolduc : Merci. Vous avez parlé qu'Alstom avait quatre systèmes, donc, la traction, les bogies, le système d'information et les contrôles automatiques. Dans le cas, ici, de la commande avec Bombardier, est-ce que ces quatre systèmes-là interviennent ou s'il n'y en a seulement qu'une partie?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, c'est tout le train au complet équipé. Donc, ce sont des systèmes vitaux. Même si on ne les voit pas, on ne les perçoit pas, en tant que... peut-être, les systèmes d'information passagers, on les perçoit dans le train, mais les trois autres, ce sont des systèmes critiques. On ne peut pas avoir un train sans ces trois systèmes... ces quatre systèmes-là.

M. Bolduc : Donc, ils sont essentiels à chaque wagon, ce n'est pas le train, là. Je veux différencier, finalement, le système moteur du système, finalement, qui est tiré, etc. Donc, chacun de ces systèmes-là est nécessaire pour chacun des wagons.

M. Bouteloup (Bertrand) : En effet, juste pour préciser, sur ces systèmes, hormis le contrôle de train, qui est localisé sur les deux voitures d'extrémité, les autres systèmes, vous les retrouvez sur l'intégralité des wagons, sur les neuf; la traction est répartie sur les sept intermédiaires. Donc, en fait, on utilise l'espace qui est en dessous, qui n'est pas visible de l'usager, mais on l'utilise pour mettre les bogies, la traction et le contrôle de train. Le seul qui est visible, comme l'a précisé Souheil, c'est la partie en voiture qui est tout système d'information voyageur, les écrans, les choses comme ça.

M. Bolduc : Vous avez parlé, tout à l'heure, que les systèmes électroniques sont probablement une des composantes les plus dynamiques dans la structure de ces wagons-là et qu'ils doivent être, disons, modernisés ou remplacés. Quel est le cycle de vie typique de ces composantes-là? Parce que, si on parle d'avoir un wagon qui peut durer 40 ans... Vous comprenez bien qu'en 1974 l'électronique n'était pas tout à fait où on est là et qu'il y a eu plusieurs générations. Est-ce que vous, dans vos prévisions de développement ou de construction, vous prévoyez des phases de modification ou de changement dans les composantes électroniques au prochain cycle de vie, etc.? Comment vous gérez cet aspect-là pour maintenir une rentabilité du cycle du produit?

M. Bouteloup (Bertrand) : Le système qui est le plus à même d'être en changement de technologie, c'est le système que l'on voit, ce système d'écrans, le système d'électronique embarqué, où, là, tout ce qui est système de sonorisation et de signalisation, on peut s'améliorer, on peut changer de technologie. Il y a tout ce que l'on connaît au niveau électronique qui évolue, au niveau mémoire, au niveau capacité.

Par contre, pour les autres systèmes, c'est des cycles beaucoup plus longs. On a bénéficié... Pourquoi le train est très fiable, aujourd'hui, le train que l'on livre à la STM, c'est parce qu'on s'appuie sur des systèmes très éprouvés. La traction que l'on a, par exemple, est un système qu'on utilise sur les tractions des métros à pneus parisiens depuis 10 ou 15 ans. On en a partout dans le monde. On utilise cette plateforme pour jouer sur la solidité. On l'adapte aux besoins du métro de la STM, on joue sur des paramètres.

Le seul qui est sur la partie évolutive, c'est plus la partie système électronique embarqué, sur la visualisation, des choses comme ça. Les autres, c'est des technologies beaucoup plus long terme.

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député. Trois minutes. Vous n'êtes pas obligé de toutes les prendre, c'est comme vous voulez.

M. Bolduc : O.K. Bien là, c'est parce que je suis intéressé à bien comprendre. Est-ce que vous avez des systèmes de redondance ou si c'est des systèmes uniques qui sont maintenus?

M. Bouteloup (Bertrand) : Les systèmes étant des systèmes vitaux pour la fiabilité, pour la disponibilité du train, ils sont de redondance. Et, oui, il y a de la capacité.

Le Président (M. Iracà) : ...merci.

M. Bolduc : Je comprends bien que c'est une façon de développer...

Vous avez parlé d'un autre segment qui m'intéressait, tout à l'heure, c'est la partie des équipements ou de l'expertise en soudure. Ce que ça nous indique, c'est que vous avez des alliages très spécifiques pour la fabrication de vos bogies, qui sont, disons, un peu uniques et dont on ne retrouve pas l'expertise.

Vous ne pouvez probablement peut-être pas nous donner les détails, mais quelle est la durée de formation pour arriver à prendre, par exemple, un de vos employés puis de l'amener à un niveau, appelons-le, maximal, qui lui permet de faire tous les éléments clés de ce travail-là? Parce que ce n'est pas toujours évident d'en arriver à un niveau d'expertise et de la maintenir.

M. Bouteloup (Bertrand) : Le design, donc, la conception du bogie a été faite en France avec des standards européens plutôt à l'habitude. Ils ont quand même... On l'a quand même américanisée ou canadianisée, si je peux me permettre. On utilise le CWB comme référence, donc le Canadian Welding Bureau. Donc, on utilise exactement les standards. Néanmoins, du fait de la spécificité du niveau de qualité que l'on recherche, il faut entre deux à trois mois pour avoir un soudeur qualifié, opérationnel sur nos processus. C'est progressif. Ça dépend aussi de la qualité du soudeur, mais c'est de deux à trois mois, à peu près.

• (17 heures) •

M. Bolduc : Le type de matériau que vous utilisez... Parce que, comme vous le savez... Puis là je vais faire une comparaison un peu, comment je dirais ça... pas vraiment réaliste, parce que, sur les systèmes de transport ferroviaire, il y a énormément de vibrations et de propagation de, comment je dirais... pour briser les structures, et de failles. Comment, le travail, pour ces éléments d'infrastructure là, dans les métros, dans les systèmes de transport en commun, vous assurez-vous que le cycle de vie, comment je dirais, sécuritaire n'est pas dépassé? Est-ce qu'il y a un cycle de vie, où vous dites : Après tant d'années, on les retire du service? Comment ça fonctionne, ça?

M. Bouteloup (Bertrand) : Non, en fait, M. le Président, juste pour répondre, même si la question est un peu technique, sur la... on travaille sur le design et sur le niveau de qualité, justement, des soudures pour pouvoir aller bien au-delà du temps d'exploitation d'un matériel. On va des années au-delà. Et, encore pour vous garantir cette sécurité-là, dans le cadre du métro de Montréal, on utilise des châssis et des choses qui sont développées depuis déjà de nombreuses années dans plein de métros. Et on a l'avantage que le métro de Montréal est sur pneus. Donc, l'histoire des vibrations est légèrement plus faible dans le cadre du métro pneus.

M. Bolduc : C'est une spécificité du système de Montréal, en fait.

M. Bouteloup (Bertrand) : Oui, que l'on connaît, oui. Tout à fait.

Le Président (M. Iracà) : ...désolé, M. le député de Mégantic. Je sais que vous auriez pu continuer pendant des heures et des heures, mais je dois respecter les temps. Et nous allons débiter un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Richelieu, vous avez un gros 13 minutes.

M. Rochon : D'accord. Merci, M. le Président. Je reconnais, M. le Président, l'intérêt du député de Mégantic pour les questions, là, finement techniques. J'ai le bonheur de partager, là, les séances de la Commission de l'administration publique avec lui, et il nous ébahit à chaque séance davantage.

Alors, je suis député de Richelieu et je suis Sorelois, hein, j'y suis né, j'y ai grandi, j'y ai travaillé toute ma vie. J'ai cette région-là dans la peau, hein, comme tous les députés. Je ne suis pas un héros, là, tous les députés, là, partagent cette caractéristique d'avoir la capitale régionale de leur circonscription dans la peau, là.

Et j'étais à l'inauguration de votre atelier. J'y accompagnais, comme attaché politique, le député d'alors, Sylvain Simard, tiens, que je salue au passage. Alors, M. le Président, à cause de ça, parce que j'ai Sorel-Tracy dans la peau, rien ne m'ulcère davantage, quand j'entends traiter de ce dossier des voitures Azur du métro de Montréal, de n'entendre référer qu'aux travailleuses et aux travailleurs de La Pocatière, pas du tout parce que je ne les aime pas. Écoutez, ma belle-mère est née dans cette région-là, alors je n'ai pas intérêt, je n'ai pas intérêt...

M. Bolduc : ...tu aimes ta belle-mère.

M. Rochon : Ah! bien oui, bien sûr, je l'adore. Non, mais, sérieusement, quand je prends le métro de Montréal, là, quand j'embarque dans les voitures Azur, je pense avec fierté aux travailleuses et aux travailleurs de Sorel-Tracy qui y ont oeuvré. D'ailleurs, tantôt, on parlait de soudeurs et, j'ajoute... et soudeuses. Eh bien, celles et ceux de Sorel sont parmi les meilleurs au Québec. Et là je me suis retenu pour ne pas dire «les meilleurs au Québec», justement, pour ne pas me faire d'adversaires ailleurs, là, mais ce sont d'excellents soudeurs et d'excellentes soudeuses. Et, voilà, ces travailleuses et travailleurs-là de Sorel-Tracy, je trouve qu'on les oublie trop dans le discours; pas le chef de l'opposition, parce qu'il est à quelques textos de moi, mais j'entends peu souvent référer à ces gens-là, à ces travailleurs-là, puis je me dis qu'ils valent certainement autant, là, que celles et ceux de La Pocatière. Ça, tout le monde en conviendra.

Alors, c'est à elles et à eux que j'ai pensé quand est venu à mes oreilles que la STM pourrait repousser la deuxième phase de construction des wagons Azur. D'ailleurs, j'en ai immédiatement parlé à mon ami de Côte-du-Sud, il s'en souviendra sans doute, pour lui dire : Il faut travailler ensemble pour ces femmes et ces hommes de Bombardier à La Pocatière et d'Alstom à Sorel-Tracy, pour qu'il y ait un avenir pour ces installations de La Pocatière et de Sorel-Tracy. Et il y a, à Sorel-Tracy comme à La Pocatière, des sous-traitants, des retombées indirectes.

Alors, madame et messieurs d'Alstom, vous annonciez, en avril, qu'une partie de la charge de travail de vos autres usines allait, vous en avez parlé encore tantôt... allait être transférée à Sorel-Tracy afin de garantir, là, du travail, le maintien de quelque 80 emplois, parce que vous voyez, là, à ce moment-là se terminer la phase I du contrat des voitures Azur. Vous cultiviez par ailleurs quand même toujours, là, l'espoir que cette phase II survienne. Alors, si ce projet de loi en signait en effet le lancement, hein, de la phase II, combien d'emplois supplémentaires... Le ministre est un peu allé là-dessus, là, je vais faire du pouce, on doit pouvoir faire du pouce... Combien d'emplois supplémentaires cela créerait-il pour ce covoiturage sur rail?

Le Président (M. Morin) : M. Abihanna.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, tel que je l'ai mentionné, les activités additionnelles qu'on fait déplacer d'autres sites d'Alstom vers notre usine de Sorel-Tracy, le but de cette opération, de cette manoeuvre, c'est de maintenir cette expertise de soudeur qui est très rare au Québec, et dans la région, et effectivement dans le monde.

Et je me permets ici de vous mentionner qu'à un moment donné, il y a deux, trois ans, nous avons déplacé une équipe interne qui fait la publicité de nos usines et qui a fait un reportage spécifique sur les soudeurs et le métier de soudeur à l'usine de Sorel-Tracy. Donc, on parle ici vraiment d'une expertise unique.

Mais, pour revenir à votre question, M. le député, une commande additionnelle, comme M. le ministre m'avait posé la question au tout début, que nous, on travaille en amont, il y a toujours un travail en amont. Donc, une commande additionnelle, premièrement, il faut lancer l'approvisionnement de toutes les pièces, et ceci... Il y a un cycle réel de vie. Je veux dire, un train ne se fabrique pas du jour au lendemain. Donc, pendant ce temps, pendant que les autres fournisseurs, qui, eux aussi, sont en attente, reçoivent la commande et commencent à se préparer, il y a un temps qui s'écoule, et, ce temps-là, il n'y aura pas de bogies qui seront fabriqués pour le métro de Montréal. Donc, ce qu'on est en train de faire, on ramène d'autres charges pour remplir ce gap, excusez-moi le terme, ou ce trou dans le temps en attendant que les pièces rentrent et qu'on puisse lancer la chaîne de production et de montage de notre bogie. Évidemment, si on suit le cycle, la même logique se suit chez notre partenaire de consortium, qui, lui, reçoit le bogie et puis continue l'assemblage de son train. Donc, l'opération aujourd'hui qu'Alstom est en train de faire, en attendant potentiellement l'arrivée de cette commande additionnelle, c'est de maintenir ces travaux, surtout, très rares dans la région.

M. Rochon : Alors là, je comprends que la charge de travail rapatriée de vos autres usines, rapatriée à Sorel-Tracy de vos autres usines, n'y demeurera pas au lancement de la phase II des wagons du métro de Montréal.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, la charge dont... identifiée, donc, Santiago de Chili, effectivement, ne demeurera pas, elle sera terminée. Donc, on finira la charge d'une composante, et ce n'est pas un bogie au complet qu'on va fabriquer, ce sont des sous-ensembles du bogie, en métier de soudure. Et, une fois que ce travail est terminé, effectivement, il sera terminé, donc il n'y aura pas... je veux dire, le projet de Santiago va être terminé.

Donc, ce qui est, par contre, l'avantage dans cette opération, c'est qu'on démontre à l'ensemble du réseau d'Alstom... c'est que le site, l'usine de Sorel-Tracy a contribué d'une façon compétitive sur un projet à l'international, parce que, si on transfère Santiago de Chili ici, c'est parce que ce que Sorel-Tracy... la soudure de Sorel-Tracy est une activité qui est aussi compétitive à l'interne. Si on la réussit, on vient de démontrer qu'on est capable de chercher d'autres charges du groupe Alstom, l'amener à notre usine qui a une expertise. Et, à ce moment-là, on pourra parler d'une montée en charge et d'augmentation de ressources sur le site.

Il y a une suite logique à tout ce phénomène-là, d'où notre coopération avec le pôle d'excellence québécois en matière de transport terrestre. C'est pour que tout ce cycle-là soit gagnant à tous les bouts. Si Santiago de Chili est livré dans les temps et délais, avec les coûts compétitifs, on vient de démontrer que Sorel-Tracy est capable de faire de l'exportation, et ça, c'est un peu un point très majeur pour nous.

• (17 h 10) •

M. Rochon : Vous le devez, par ailleurs, c'est mon point de vue, vous me direz si vous le partagez... vous le devez à la communauté soreloise, parce que qu'elle s'est drôlement impliquée pour Alstom, en fait, pour les travailleuses et les travailleurs d'Alstom.

Naturellement, vous y référiez, la société des parcs, aujourd'hui société de développement économique, a construit le bâtiment où vous avez aujourd'hui vos activités, bâtiment que vous louez, vous avez signé un bail. Vous sentez-vous, devant les efforts déployés par la communauté, liés aussi par un genre de contrat moral, outre ce bail signé?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, je confirme que l'engagement que ce soit la société des parcs ou la communauté en soi a donné à Alstom, dans le temps où est-ce qu'on faisait de l'énergie et de l'hydro et par la suite, c'est un engagement qui nous tient à coeur. D'ailleurs, si on voudrait faire de l'exportation, c'est parce qu'on y croit, dans cette usine-là. Et aujourd'hui cette usine est, aujourd'hui, sur la mappe, on va dire, industrielle des sites d'Alstom. Aujourd'hui, le site de Sorel paraît comme étant... faisant partie de la chaîne complète de l'industriel.

Donc, effectivement, on a un engagement social, moral envers ces employés-là avec qui ils ont fait des sacrifices et qui nous ont suivis pendant... où est-ce qu'il y avait des périodes où est-ce que ce n'était pas très clair. Et donc la réponse est : Effectivement, on a cet engagement-là.

M. Rochon : Alors, votre engagement est enregistré et il sera mis même sur papier par les services de l'Assemblée nationale.

Le contenu manufacturé localement, là, à Sorel, là, des bogies fabriqués par Alstom et puis les autres composantes que vous avez identifiées, là, mon technique collègue de Mégantic a repris, là, toute l'énumération tantôt, là, alors, le contenu manufacturé localement à Sorel-Tracy par Alstom, quel pourcentage représente-t-il? Est-ce que tout est fait à l'atelier d'Alstom à Sorel-Tracy? Je vous pose la question parce que, je ne vous le cacherai pas, là, je conserve un goût assez amer de ce contrat de fabrication obtenu par Alstom pour le REM et que vous ferez finalement faire au Brésil, hein, ni le gouvernement ni la deuxième opposition n'ayant souscrit à notre réclamation d'une obligation de contenu manufacturé localement. Alors, je veux vous entendre concernant, justement, les bogies et les trois autres éléments, là. Est-ce que tout ça est manufacturé ici, entièrement ici, au Québec, et plus particulièrement à Sorel-Tracy, à vos ateliers?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, l'usine de Sorel ne fabrique que des bogies. Donc, c'est une usine spécialisée en fabrication des bogies ou des sous-ensembles de bogies, comme je l'ai mentionné, par rapport à d'autres projets.

Vous savez, faire un transfert technologique d'un site à un autre pour un produit quelconque coûte énormément d'énergie et de temps dans la vie d'un projet. Donc, ce n'est pas facile de transformer chaque usine et qu'elle soit capable de fabriquer toutes les composantes de n'importe quel produit final.

Donc, pour répondre à votre question, ce sont... l'usine de Sorel est une usine de fabrication des bogies. Aujourd'hui, il y a deux variantes de bogies, le bogie d'un métro de Montréal lourd et les bogies d'Ottawa et de Toronto qui sont plus légers.

M. Rochon : De combien de temps, collègue...

Le Président (M. Morin) : 1 min 52 s, mon cher député de Richelieu.

M. Rochon : Combien, dites-vous? Excusez-moi.

Le Président (M. Morin) : 1 min 52 s, 1 min 49 s, 1 min 48 s...

M. Rochon : Excusez-moi, oui, parfait. Alors, poursuivons dans cette veine. Vous parliez tout à l'heure de l'incertitude, là, suscitée par la fin appréhendée de la construction des wagons Azur, de la possibilité que cette seconde phase ne démarre pas. Je sais que ça a affecté, là, beaucoup, beaucoup vos employés à Sorel-Tracy, je sais que certains d'entre eux, certaines d'entre elles ont décidé d'aller voir ailleurs, hein? Où en est-ce sur ce plan-là? Est-ce que vous avez finalement réussi, en rapatriant des contrats d'ailleurs dans l'attente créée par la situation... Est-ce que vous avez réussi à retenir chez nous la grande majorité, là, de vos employés sorelois?

Le Président (M. Morin) : Moins d'une minute, M. le vice-président.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, oui, avec ce qu'on avait annoncé par rapport et au projet de Santiago et deux autres miniprojets des États-Unis, nous avons rassuré la population. On a rencontré, même, les représentants de syndicat, où est-ce qu'on leur avait annoncé ces mesures-là. Évidemment, on a mentionné qu'aussi, dans le pipeline, il y a ce projet, ce renouvellement de voitures qui viendrait donner aussi un coussin par rapport à ce... parce que c'est un bogie complet, avec la soudure complète de A à Z. Donc, oui, on pense avoir réussi. Je ne vous dis pas qu'on n'en échappe pas une ou deux, ressources, de temps à autre, c'est la vie normale de l'opération d'une usine de ce type-là, mais je pense qu'aujourd'hui on a pu rassurer nos employés et nos syndicats, en les rencontrant, sur les mesures qu'on a prises à l'interne pour sécuriser leurs emplois.

Le Président (M. Morin) : Merci, M. le vice-président. Dans le mille. M. le député de Richelieu, à votre façon, vos échanges ont été très instructifs. M. le député de Deux-Montagnes, à votre tour.

M. Charette : Merci, M. le Président. Mesdames messieurs, merci de votre présence cet après-midi.

Peut-être revenir sur la situation des employés. Plusieurs, autant le ministre que mon collègue de l'opposition officielle, ont abordé la question, mais, juste pour être bien certain de comprendre, actuellement vous avez combien d'employés liés au contrat de la STM à votre usine à Sorel?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, à peu près 70 de l'usine de Sorel qui sont reliés à...

M. Charette : Et est-ce que, tout au long de la production du contrat qui vous revient, ce nombre a été relativement stable? Est-ce que c'est sensiblement le même nombre, au fil des dernières années, là, qui s'est consacré à la réalisation des bogies?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, aujourd'hui, on a atteint notre rythme de croisière, donc c'est le plus élevé. Avant ceci, on était plus faible. Lorsqu'on avait des rythmes de livraison de bogies plus faibles, donc, c'était un peu plus faible. Donc, aujourd'hui, on a atteint... Évidemment, on s'ajuste, comme on l'avait mentionné, on s'ajuste un petit peu au planning global du consortium vis-à-vis du client qui est la STM. Et aujourd'hui on a ce rythme-là avec les 70 employés relatifs au métro de Montréal.

M. Charette : Donc, plus ou moins 70 à Sorel-Tracy pour la STM. Et l'usine emploie combien de personnes au total?

M. Abihanna (Souheil) : Une centaine.

M. Charette : Une centaine. Donc, c'est l'essentiel des effectifs, là, qui est dédié à ce contrat, et on parle de rythme de croisière. Si le projet de loi était adopté rapidement, si le contrat était accordé aussi rapidement, on maintiendrait essentiellement le même volume d'emploi?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, le même niveau d'emploi pour les mêmes rythmes de cadence, effectivement, on le maintient. Et puis ça va dépendre aussi d'autres projets, mais la réponse est oui, on maintient le même... Le but, c'est de sécuriser la centaine d'emplois totale pour l'usine de Sorel.

M. Charette : Et quelle est...

Le Président (M. Morin) : M. le député.

M. Charette : Merci. Quelle est la capacité de développement de cette usine? On parle d'un contrat avec la STM, vous parlez éventuellement d'exporter des produits fabriqués au Québec pour le bénéfice d'autres contrats ou d'autres usines partenaires de la compagnie, mais quels sont les rêves les plus fous pour ce qui est de l'usine de Sorel? Est-ce que c'est une usine qui a une grande capacité de développement en termes de nombre d'employés, notamment?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, honnêtement, aujourd'hui, je ne peux pas vous dire. Je veux dire, je ne vois pas aujourd'hui la capacité de tripler, de quadrupler la dimension de cette usine, je serais en train de dire n'importe quoi ici.

Après, si la cadence et le rythme nécessitent d'augmenter de 10 %, 15 %, c'est faisable. Aujourd'hui, une usine, elle est dimensionnée pas par le nombre d'employés, mais plutôt le rythme de production et de sortie. Encore une fois, c'est une usine qui ne fabrique pas de train complet, c'est une usine de composantes. Ça, il faut... Ce n'est pas vraiment une usine d'assemblage d'un train au complet.

M. Charette : Parfait. J'arrivais à cet élément-là particulier. Effectivement, ce sont des composantes très spécifiques, très spécialisées qui seront intégrées éventuellement à un train complet. Est-ce que c'est dans les intentions de la compagnie de développer davantage de produits éventuellement sur le côté de Sorel ou vous voulez vous en tenir à cette niche déjà très spécialisée?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, aujourd'hui, le site de Sorel est une usine spécialisée dans la soudure. On a souffert beaucoup pour la rendre à ce niveau d'expertise là avec la formation, avec le niveau de qualité de soudure qui est exigé par le client, qui est à des niveaux vraiment élevés. Aujourd'hui, notre focus, c'est de rester sur le métier de bogie et de rendre le site de Sorel-Tracy — d'ailleurs, ça l'est déjà — un site, un centre d'excellence en matière de bogies au sein d'Alstom. Donc, c'est notre focus aujourd'hui, actuellement.

Le Président (M. Morin) : Merci. M. le député.

• (17 h 20) •

M. Charette : Et votre partenaire, Bombardier, disait tout à l'heure espérer que, pour le renouvellement ou, en fait, la prolongation du contrat, on s'en tienne essentiellement aux mêmes modalités, mêmes types de pièces, mêmes types de produits livrables à la toute fin. Parmi les éléments que la STM... D'abord, est-ce que vous étiez de la rencontre, hier, entre... Donc, est-ce que vous savez s'il y a également des attentes de votre côté par rapport aux améliorations attendues par la STM? Est-ce qu'il y a des éléments qui vous touchent davantage?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, nous, on s'attend à ce qu'il y ait vraiment un amendement, un prolongement du montage et du «scope», et du partenariat, et du découpage, et de la solution technique telle qu'elle est aujourd'hui. Je pense, c'est au bénéfice de tout le monde de reproduire un petit peu une recette qui est éprouvée et pour laquelle les deux parties du consortium, aujourd'hui, ont atteint une maturité en rythme de livraison. Donc, pour nous, il n'y a pas d'attente particulière extraordinaire par rapport à la continuité de ce contrat, si ça arrive.

M. Charette : Hier, c'était une rencontre, donc, vous impliquant, impliquant Bombardier, impliquant la STM. Est-ce que c'est autant partie patronale, partie représentant les employés qui étaient partie prenante de la rencontre en question ou c'était davantage au niveau de la stratégie?

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, hier, nous n'étions pas présents à la rencontre qu'il y a eu entre Bombardier Transport, la STM puis le représentant du gouvernement.

M. Charette : D'accord. Parfait.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Charette : Peut-être une petite indication de...

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste trois minutes, mais c'est un droit, ce n'est pas une obligation, alors...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Charette : Je ne sais pas si c'est une invitation que vous me lancez par la même occasion, mais peut-être une dernière question.

Donc, actuellement, vos gens sont à l'emploi pour ce contrat-là jusqu'en novembre, c'est ce que je comprenais tout à l'heure, et, avec une prolongation de contrat, il y aurait une... on pourrait reprendre déjà au même rythme, déjà anticiper une production et maintenir non seulement le même nombre d'employés mais la même fréquence dès les semaines qui suivraient le mois de novembre.

M. Abihanna (Souheil) : M. le Président, petite précision, ce n'est pas dès le lendemain du passage de la commande que ces mêmes employés vont travailler sur les bogies du métro de Montréal, parce qu'il faut commander les pièces, ainsi de suite. Ils vont passer sur les autres mandats intermédiaires en attendant que la chaîne de production du bogie de métro de Montréal puisse être répartie, et c'est là où est-ce qu'on reprend les mêmes employés.

Donc, on a essayé de ramener une charge qui remplit ce gap dans le temps. Et, une fois que la commande rentre, on revient sur le projet et sur la fabrication des bogies du métro de Montréal.

M. Charette : Ah! c'est bien gentil. Merci. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange. Je vous remercie énormément de votre contribution à cette commission.

Je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre à la Société de transport de Montréal de bien prendre place. Je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 17 h 23)

(Reprise à 17 h 24)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue aux représentants du groupe Société de transport de Montréal. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Sans plus tarder, messieurs, la parole est à vous.

Société de transport de Montréal (STM)

M. Schnobb (Philippe) : Merci, M. le Président. Mon nom est Philippe Schnobb, je suis président du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal. Je suis accompagné de M. Luc Tremblay, directeur général de la Société de transport de Montréal, et de M. Étienne Lyrette, qui est directeur de cabinet du président et du directeur général.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Alors, bienvenue dans la maison du peuple. Et je vous cède encore la parole.

M. Schnobb (Philippe) : Je vous remercie. Alors, merci aux membres de la commission, M. le ministre. Bonjour. Nous vous remercions de l'opportunité que vous nous offrez aujourd'hui.

D'abord, la Société de transport de Montréal accueille favorablement la décision du gouvernement du Québec d'adopter une loi spéciale pour l'acquisition de nouveaux trains Azur.

Au cours des derniers mois, le gouvernement du Québec a demandé à la STM d'étudier des scénarios de remplacement des MR-73. Le scénario du remplacement complet n'étant pas envisageable à court terme. La STM a proposé au gouvernement un scénario alternatif pour remplacer 17 trains. Ce scénario procure quatre bénéfices, sur lesquels je vais revenir un peu plus en profondeur par la suite, mais les voici : le premier, une amélioration du service pour les clients; une optimisation des sommes déjà investies dans le maintien des MR-73; la protection d'emplois à Montréal; et l'absence de travaux majeurs aux infrastructures afin d'accueillir les trains.

Alors, dans un premier temps, le scénario retenu permettra une amélioration significative du service. Les clients bénéficieront de trains modernes qui offrent déjà 8 % d'espace supplémentaire pour plus de confort et une meilleure fiabilité. À terme, 90 % des trains qui circuleront sur la ligne verte seront des trains Azur.

Ensuite, il faut rappeler que la STM investit déjà depuis 2014 pour maintenir en service les voitures MR-73 jusqu'en 2036. Au total, 149 millions sont alloués à ce programme et 40 millions ont déjà été investis et engagés. En

remplaçant 17 de ces trains pour de nouveaux Azur, la STM s'assure donc d'optimiser les sommes déjà investies dans les MR-73 en conservant plus de 60 % d'entre eux.

Le scénario à 17 trains permet aussi de protéger des emplois à Montréal. Le remplacement complet mettrait effectivement à risque environ 100 postes permanents chez les employés d'entretien qui sont affectés aux différents programmes d'entretien préventif des MR-73 et au prolongement de leur vie utile.

De plus, les 17 trains correspondent à la capacité résiduelle actuelle de la STM. Il est donc possible d'accueillir ces trains sans effectuer de travaux majeurs pour adapter des garages existants et en construire à nouveau, ce qui aurait entraîné des coûts de plus de 600 millions et des travaux de cinq à six ans.

Le scénario retenu constitue donc une solution gagnante, d'autant plus que le gouvernement a confirmé que cet engagement n'aura aucune conséquence sur le financement des projets en cours ou planifiés dans le cadre du plan d'investissement 2018-2027 de la STM, des projets qui sont très importants. Je pense notamment à l'ajout de 300 bus supplémentaires au parc de la STM ou à la construction de centres de transport pour les accueillir, au prolongement de la ligne bleue, donc des projets qui vont entraîner la création de 800 emplois à la STM au cours des prochaines années.

Je vous rappelle que la STM ne peut pas négocier de contrats de gré à gré. Par conséquent, l'entreprise ne peut pas entreprendre de discussions avec le consortium Bombardier-Alstom sans l'adoption du projet de loi. Une fois les négociations complétées, la STM sera en mesure de préciser l'échéancier de mise en service. Je vous remercie.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, nous allons procéder à un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Merci, M. le Président. Bonjour, M. Schnobb. Bonjour, M. Tremblay, M. Lyrette. Merci de votre présence parmi nous aujourd'hui et des explications que vous nous avez fournies à propos du projet de loi qui est devant nous.

Quelques questions. Évidemment, vous faites référence à 17 trains à plusieurs reprises dans votre document. Très bien. J'aimerais savoir, parce qu'on revient souvent, disons, au fait que la STM avait choisi, en 2014, de faire le maintien de ces MR-73-là jusqu'en 2036, là où il y aurait un âge vénérable, disons, des MR-73, quand vous avez étudié ce scénario-là en 2014, est-ce que ce que vous avez étudié, dans le fond, c'était le scénario tout ou rien, un scénario où on les remplace tous ou on ne les remplace pas du tout, si je comprends bien?

Donc là, ce que vous êtes en train de nous dire, c'est qu'il y a un nouveau scénario où on peut en remplacer une partie, et ça change un peu la dynamique. Ça change la donne tant au niveau des économies qu'au niveau de nos besoins en termes de nouveaux garages, etc. C'est ce que vous en train d'avancer aujourd'hui, c'est qu'un scénario intermédiaire qui n'avait pas été étudié pourrait peut-être très bien faire votre affaire, si je comprends bien.

• (17 h 30) •

M. Schnobb (Philippe) : Bien, le scénario qui a été étudié cherchait à atteindre différents objectifs; d'abord, la préoccupation qui avait été soulevée à l'effet qu'il y avait cette hypothèse d'un remplacement total, qui se butait au fait que la capacité résiduelle d'entretien de la STM est de 17 trains.

Pour vous faire une image assez claire, les trains doivent être entretenus dans l'espace d'entretien aux ateliers Youville, qui sont situés près des boulevards Crémazie et Saint-Laurent. Cet atelier-là a été modernisé et aménagé au moment de la réception des premiers trains Azur de manière à pouvoir faire l'entretien. Les trains Azur ne s'entretiennent pas de la même façon que les MR-73 puisqu'il faut les entretenir par les côtés et non pas par le dessous. Donc, ça a demandé des investissements majeurs aux ateliers d'entretien. L'atelier d'entretien qui est au bout de la ligne verte, à Honoré-Beaugrand, n'est pas équipé pour entretenir des trains Azur, donc il faudrait modifier l'atelier d'entretien.

Ce qui est planifié, dans un avenir assez moyen, long terme, c'est de profiter de l'occasion, lorsqu'on recevra des trains Azur supplémentaires, pour pouvoir les stationner au moment... Quand on aura une flotte totale, il faudra aménager de nouveaux espaces de stationnement aussi.

Donc, tout ce projet-là, global, n'est pas à l'étude actuellement, c'est un projet qui est loin dans le temps. Et la seule manière d'accueillir des trains supplémentaires, c'est de planifier l'entretien de ces trains-là aux ateliers Youville, et ces ateliers ne peuvent accueillir qu'une capacité supplémentaire de 17 trains sans nuire aux activités d'entretien global de la flotte et du parc de trains Azur et de trains MR-73 de la STM.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Vous faites état, et on parle souvent, dans ce dossier-là, des travailleurs, hein, des travailleurs de La Pocatière, des travailleurs de Sorel-Tracy, avec raison, mais également il y a les besoins des usagers de la STM. Et le député de René-Lévesque en fait mention occasionnellement, la ligne orange est une ligne qui est très achalandée, dans le métro de Montréal. Et donc les trains Azur offrent, tant envers les MR-63 que les MR-73, une capacité additionnelle d'environ 8 % d'accueil de nouveaux espaces, donc de nouveaux passagers.

Les trains Azur en ce moment déployés, en ce moment en utilisation sont surtout sur la ligne orange, si je ne m'abuse. Surtout ou exclusivement?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, deux trains Azur roulent sur la ligne verte actuellement et la très grande majorité des trains de la ligne orange sont des trains Azur. Je crois que, d'ici un mois, là, il n'y aura que des trains Azur sur la ligne orange.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, les nouveaux trains qui sont livrés... Si, d'ici un mois, il n'y aura que les trains Azur sur la ligne orange, les trains qui doivent être livrés d'ici en décembre, eux, vont s'ajouter à la ligne verte, si je comprends bien, et les 17 trains additionnels auxquels vous faites référence ici pourraient être ajoutés également sur la ligne verte. C'est ça? O.K. Donc, au terme de l'achat potentiel de 17 trains additionnels, ces trains-là étant utilisés sur la ligne verte, vous serez à... Le pourcentage auquel vous faites référence, c'est 90 % des trains de la ligne verte, mais vous êtes capables de faire ça sans modification majeure à vos garages. Donc, je veux juste bien comprendre. Quand vous avez dit, tantôt... La modification nécessaire au garage Honoré-Beaugrand sur la ligne verte, évidemment, c'est un investissement majeur à moyen, long terme. Vous êtes quand même capables d'accueillir tous ces trains-là et d'être à 90 % Azur sur la ligne verte sans faire ces modifications-là majeures à Honoré-Beaugrand. Je comprends bien?

M. Schnobb (Philippe) : Oui, alors, M. le Président, c'est exact. L'entretien des 17 trains supplémentaires pourra se faire aux ateliers Youville qui sont situés à l'autre... sur la ligne orange, donc ne nécessite pas d'aménagement supplémentaire du côté des ateliers Honoré-Beaugrand.

M. Fortin (Pontiac) : Donc, vous pouvez prendre ces trains-là qui opèrent sur la ligne verte et les envoyer au centre d'entretien sur la ligne orange sans problème?

M. Schnobb (Philippe) : Ces trains-là peuvent circuler, là, sur les voies puis se rendre, à un moment ou à un autre, là, surtout la nuit, aux ateliers d'entretien. Ça, c'est faisable. Mais la capacité maximale étant de 17 trains, s'il y en a plus, là, on n'est pas en mesure d'assurer l'entretien régulier, l'entretien préventif et l'entretien curatif des trains à ce moment-là.

M. Fortin (Pontiac) : Et donc il n'y aurait... Et là, je comprends bien, à terme, après un achat de 17 trains additionnels, sur la ligne orange, sur la ligne verte, à 90 % il n'y aurait que des trains Azur. Sur la ligne bleue, sur la ligne jaune, on serait encore avec des MR-73 déjà utilisés, disons.

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, pour l'instant, la ligne jaune devrait nécessiter des aménagements aussi pour accueillir des trains Azur. Pour des raisons de sécurité, aux extrémités de la ligne, il faudrait prolonger les espaces nécessaires pour... On appelle ça l'arrière-gare. Et, pour ce qui est de la ligne bleue, pour l'instant, il n'est prévu que des trains de six voitures à cause de la configuration de certaines stations. Dans le prolongement, c'est certain que les stations supplémentaires pourront accueillir des trains de neuf voitures, mais, pour l'instant, la configuration de la ligne bleue prévoit des trains de six voitures. Donc, encore là, l'ajout de trains Azur sur la ligne jaune et la ligne bleue nécessiterait, de plus, des investissements supplémentaires pour pouvoir permettre à ces trains-là de rouler.

Mais, vous avez raison, 90 % d'Azur sur la ligne verte, ça aura un impact significatif pour la clientèle. La clientèle de la ligne verte est aussi en croissance, et c'est un bénéfice clair pour la clientèle, qui verra la grande majorité de ses déplacements faits dans ces nouveaux trains qui sont des trains qui sont de très bonne qualité, qui sont très bien faits, qui sont très appréciés de la clientèle.

M. Fortin (Pontiac) : Vous dites : La ligne verte, c'est une ligne qui est en croissance. Je n'en ai aucun doute. Pour l'avoir utilisée récemment, je n'en ai aucun doute.

Maintenant, l'espace supplémentaire disponible de 8 % serait utile. Est-ce que vous êtes presque à capacité? Est-ce que, dans vos prévisions, la ligne verte, à certaines heures du jour, pas à toutes les heures mais... pas à tout moment non plus, elle est presque à capacité? Ou quand le sera-t-elle, selon vous? Si vous avez ces détails-là...

M. Schnobb (Philippe) : Bien, M. le Président, je n'ai peut-être pas cette réponse-là précisément. Elle est, à certains moments de la journée, assez dense, mais il y a encore de la capacité résiduelle sur la ligne verte.

M. Fortin (Pontiac) : Je veux parler de la question des modifications possibles entre les trains Azur, que vous recevez maintenant, comme on l'entendait tantôt, là, au rythme d'une voiture par jour, et ce qui pourrait être modifié, disons, dans le prolongement du contrat. Les gens de Bombardier, tantôt, parlaient de certaines composantes. Mais, pour l'utilisateur, est-ce qu'il y a des choses qui manquent? Ce que vous entendez de vos usagers, que les nouveaux trains Azur, je suis certain, sont très appréciés, ils les aiment beaucoup, ils aiment la modernité, ils aiment la fiabilité additionnelle, mais est-ce qu'il y a des composantes qui manquent, de la part de vos usagers, ou qui devraient être modifiées dans ce prolongement de contrat?

M. Schnobb (Philippe) : Clairement, la clientèle nous fait part de différentes observations. Ça peut être très variable par rapport aux clients puisque chacun a sa perception personnelle. Donc, évidemment, il faut faire la part des choses quand on veut faire des changements. Il faudrait... J'ai compris des gens de Bombardier et d'Alstom que les changements demandés devraient être très mineurs parce que notre intention est clairement de pouvoir recevoir ces trains-là, de notre part aussi, le plus rapidement possible. Alors, quelques modifications qui pourraient entraîner des délais dans la livraison, on pourrait les mettre de côté, là, parce que la clientèle, comme je vous le dis, a des demandes bien précises, mais parfois il faut que ces demandes-là soient filtrées pour qu'elles puissent être, opérationnellement, là, efficaces dans un contexte dans lequel on est.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. La protection des emplois, chez vous... Parce qu'évidemment, là, vous avez fait des embauches en lien avec un plan de réparation et d'entretien à long terme, et c'est tout à fait normal, tout à fait logique, et

ça doit être une préoccupation. Bien sûr, la dernière chose qu'on veut faire, je pense... Et, même si on parle d'emplois en région, où parfois c'est peut-être plus difficile d'attirer et de retenir des bons emplois en région que ça peut l'être dans un grand centre urbain, la dernière chose qu'on veut faire, bien évidemment, c'est, pensez aux travailleurs de La Pocatière ou aux travailleurs de Sorel-Tracy, mais avoir des impacts négatifs, disons, sur vos propres travailleurs. Donc, ce que vous avancez, c'est que, selon le scénario privilégié, vous ne prévoyez pas de mise à pied de vos propres travailleurs. C'est ça?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, il était connu dès le départ que l'arrivée des trains Azur aurait un impact puisque ces trains-là nécessitent moins d'entretien. Et le maintien de la vie utile et le prolongement de la vie utile des MR-73 permettait de maintenir ces postes-là sur une assez longue période, et donc d'avoir un impact minime de l'arrivée des nouveaux trains Azur. Il est clair que le remplacement total, je l'ai mentionné dans mon exposé, aurait eu un impact d'une centaine de postes. Le remplacement de 17 trains seulement fait l'objet d'examen pour être certain... mais la direction a le mandat de s'assurer que le nombre d'emplois qui pourraient être impactés sera minime, sinon totalement réduit, soit totalement éliminé.

Et je souligne, et c'est pour ça que je l'ai mentionné, que, par ailleurs, tous les autres projets qui sont sur la table, à la STM... L'ajout de 300 bus va avoir un impact très positif sur le nombre d'employés d'entretien de la STM. Donc, globalement, il y aura de la création d'emplois chez les employés d'entretien de la STM, dans le bus. Et donc l'impact du métro peut être mitigé par cette création d'emplois là, qui est certaine, là, du côté des bus.

• (17 h 40) •

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Dernière question de ma part, et c'est envers la fiabilité du réseau. Je reviens aux usagers, là. La fiabilité du réseau, on se retrouve dans une situation où... Et la fiabilité du réseau du métro de Montréal n'est pas différente d'ailleurs dans le monde, là. Disons que, quand on se compare avec le métro de Toronto, je pense qu'on peut même se comparer de façon positive, au niveau de la fiabilité, à certains égards. Mais on est rendus à un stade où le réseau de métro a un certain âge. Et il y a des chroniqueurs qui, suite à la circulation, maintenant, font état de la fiabilité du réseau pendant les heures de pointe. Donc, c'est un enjeu.

Est-ce que vous avez des chiffres par rapport à... suite au remplacement des MR-63 par les Azur? Parce qu'évidemment la technologie, elle est plus récente, est moderne, mais également, je me souviens, quand on avait eu une discussion au niveau des enjeux qui causent la fiabilité, souvent, ça peut être des questions avec les portes qui restent coincées ou des choses comme ça qui peuvent être causées par l'utilisateur. Mais là on se retrouve dans une situation où les Azur ont peut-être des portes plus larges. Les gens restent peut-être moins coincés, parce que c'est peut-être plus facile, rester coincé dans des portes qui sont plus étroites. Donc, est-ce que vous avez des statistiques par rapport à la fiabilité des Azur par rapport aux MR-63, au nombre de pannes qui sont causées, qui sont moins causées par l'arrivée de ces voitures-là? Et est-ce que ces statistiques-là, selon vous, pourraient se transporter envers le remplacement des MR-73 par les Azur également?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, si vous permettez, je vais laisser au champion du balisage et des indicateurs, mon directeur général... répondre à cette question.

M. Tremblay (Luc) : Oui, merci, M. le Président. M. le Président, pour mesurer la fiabilité d'un train, on ne mentionne pas nécessairement le nombre de personnes prises ou la clientèle. On fonctionne en termes de kilométrage entre deux pannes, qu'on appelle. C'est un indicateur qui est reconnu mondialement. Le train Azur, en tant que tel, et d'ailleurs c'est prévu au contrat, il doit devoir faire, avant qu'on soit capables de déterminer qu'il est vraiment reçu à plein temps ou complètement reçu... il doit être capable de parcourir 650 000 kilomètres entre deux pannes. Actuellement, nos voitures MR-73 qui sont en fonction actuellement sont de l'ordre d'environ 400 000 kilomètres entre deux pannes.

Donc, il est sûr et certain qu'en termes d'arrêts de service reliés au matériel roulant le train Azur amène une fiabilité qui est supplémentaire. Évidemment, le train, actuellement, il est dans une courbe d'apprentissage. Il y a une certaine courbe de jeunesse. On a reçu 42 trains. Au moment où on se parle, ce n'est pas tous les trains qui font ça encore. On en a quelques-uns qui s'approchent tranquillement, pas vite. Mais c'est sûr et certain qu'à terme, lorsque ça, ça va être atteint, il va y avoir une différence significative pour la clientèle au quotidien, et le 50 % des arrêts de service qui sont liés soit au matériel roulant ou à d'autres événements, bien, ça va être en diminution de façon drastique. Ça, c'est sûr et certain.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. En fait, j'ai dit que j'avais une dernière question, mais j'en ai une autre, dernière question, votre capacité à recevoir des trains. Donc là, évidemment, là, vous avez reçu des trains à une certaine vitesse pendant quelques années. Là, la vitesse a été accélérée. Donc, vous en recevez environ un par jour, au niveau des voitures, vous recevez une voiture par jour, là, si je comprends bien... ou un wagon par jour, là, je ne suis plus certain...

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Pardon?

Une voix : ...

M. Fortin (Pontiac) : Un train par mois? Bien, tantôt, les gens de Bombardier...

M. Schnobb (Philippe) : ...une voiture par jour, et nous, on reçoit un train par mois.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Mas ce qu'on nous a dit tantôt, un train égale neuf voitures. Les gens de Bombardier nous disaient qu'ils en terminaient un par jour, un jour de semaine, mettons. Deux semaines pour terminer un train, si je comprends bien. Donc là, vous dites que vous en recevez un par mois.

M. Tremblay (Luc) : M. le Président, le contrat prévoit d'avoir un train par mois. Pour être en mesure de respecter le contrat initial, parce qu'il y a quand même eu deux ans de retard, on a accepté d'en recevoir deux par mois. On a fait un ajustement au contrat.

M. Fortin (Pontiac) : Ce que vous aimeriez, dans le prolongement, c'est de revenir à la clause initiale?

M. Tremblay (Luc) : Oui, parce qu'évidemment ce qui est compliqué, c'est que, même si Bombardier ou Alstom les fabrique, on doit les intercaler dans notre système et on doit les démanteler. Vous savez, le métro, c'est un écosystème, c'est compliqué. Et on fait ça en exploitation. En plus, en ce moment, on a trois voies d'entretien qui sont dédiées à la mise en place des voitures, donc on ne peut pas faire l'entretien sur un autre train.

Donc, c'est ça qui est la complexité. Donc, même si Bombardier-Alstom fabrique rapidement, nous, à un train par mois, c'est déjà beaucoup. Et on a accepté d'augmenter à deux trains, donc c'est beaucoup, beaucoup. Donc, ce qu'on aimerait, c'est de revenir à un train par mois pour être en mesure de faire tous les autres travaux. Il faut comprendre, dans le métro de Montréal, à toutes les nuits, il y a 80 chantiers qui ont lieu parce qu'on répare, on rénove la STM au complet. Donc, il y a cette difficulté-là avec laquelle on doit conjuguer aussi.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Je voulais juste, question de transparence, d'être clair avec tout le monde, comprendre bien ce que vous êtes en mesure de recevoir de la part des fournisseurs. Ça va pour moi, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, M. le député de Mégantic, je devine que vous avez des questions.

M. Bolduc : Merci. Bonjour, messieurs. Vous avez parlé de... On parle du cycle de vie puis du rodage. Quand vous parlez du rodage, en fait, de l'optimisation du train qui vous permet d'avoir un coût d'entretien minimum une fois qu'on a réglé tous les problèmes techniques puis les petits aléas, là, maintenant, ce cycle de vie là... Parce que vous avez des wagons qui peuvent... bien, en fait, vous aviez planifié qu'ils durent une quarantaine d'années. Est-ce que vous avez fait un calcul d'optimisation qui dit que, je ne sais pas, moi, le train ou les wagons vous coûtent 10 % d'entretien par année? En termes de coûts, il y a un cycle de vie où on atteint un niveau de bris qui s'accélère dû à l'âge du train. Est-ce que vous avez fait le calcul de l'optimisation du cycle de vie de vos MR-73? Puis je ne sais pas si vous êtes capables ou vous avez assez d'expérience avec les Azur pour voir c'est quoi, la différence entre les deux et où le goulot d'étranglement ou le «break-even point» est pour ces technologies-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. Schnobb.

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, je vais laisser M. Tremblay répondre, mais au préalable je vous ferai remarquer qu'avec les MR-63, dont on se départit maintenant, on avait quand même, d'un point de vue global, une des flottes de trains la plus vieille au monde parmi...

M. Bolduc : La plus vieille au monde?

M. Schnobb (Philippe) : Oui, à cause de la quantité de trains. On avait les MR-63 et 73, c'était parmi la plus vieille flotte de trains au monde. Et cette flotte-là avait quand même un taux d'efficacité assez remarquable dans la mesure où la moyenne internationale est de 23 arrêts de service par million de kilomètres parcourus et que le parc de la STM avait une moyenne d'à peu près 13 arrêts de service par million de kilomètres parcourus. Donc, l'ajout des trains Azur, évidemment, devrait avoir un impact sur cette statistique-là.

Mais, quant à la question précise que vous posez, je vais laisser M. Tremblay y répondre.

Le Président (M. Iracà) : M. Tremblay.

M. Tremblay (Luc) : M. le Président, c'est effectivement ce qu'on a fait, en 2014, lorsqu'on a décidé de prolonger la vie des voitures MR-73. Vous savez, un train, c'est composé de plusieurs sous-systèmes ou des composantes. Donc, on a calculé par une méthode d'optimisation que, si on investissait 149 millions pour revoir les sept sous-systèmes du train et qu'on prolongeait de 20 ans, le coût, en termes d'entretien et d'investissement initial, était moins important que de remplacer la flotte au complet. Donc, c'était la principale analyse qu'on a faite à l'époque, ce qui nous a amenés, avec toutes les projections pour le futur, de déterminer que, même si le train MR-73 allait avoir 60 ans en 2036, l'économie représentait 500 millions pour le trésor québécois.

Donc, c'est ce qu'on avait fait comme analyse, avec des cycles. Il faut comprendre qu'un train est entretenu de façon soit préventive soit curative. Mais aussi on fait des entretiens de mi-vie, où on passe, justement, à travers l'ensemble des composantes du train. Donc, tout ça est mis dans un calcul, dans une simulation très complexe, qui nous a amenés à prendre la décision, en 2014, que c'était une bonne chose pour les contribuables de prolonger la durée de vie utile.

M. Bolduc : Est-ce que... Depuis combien de temps vous faites de l'entretien prédictif?

M. Tremblay (Luc) : Ah! depuis toujours. C'est une réalité qu'on fait... À la STM, on fait ça à l'interne.

M. Bolduc : Depuis toujours? Donc, vous pouvez dire que votre expertise à ce chapitre-là, elle est de niveau international, et que vous êtes, appelons ça, rodés et optimaux?

M. Tremblay (Luc) : M. le Président, oui, tout à fait. On a fait ça avec trois générations, les MR-63, les MR-73 et là on s'appête à le faire avec l'Azur. Ce qui est un petit peu difficile, avec l'Azur, c'est... Évidemment, chaque famille a sa particularité. On passe de l'électromécanique à l'électronique, à la technologie un peu plus avancée, donc il y a toutes sortes de choses à considérer. Donc, c'est un petit peu plus difficile de voir la prédiction pour Azur, mais on est en train de travailler avec les données qu'on a. Évidemment, on a un an et demi de données, c'est plus difficile d'avoir le côté prédictif, mais on travaille là-dessus pour pouvoir établir notre modèle aussi.

M. Bolduc : Mais il y a deux choses ici. On parlait tout à l'heure du nombre de bris par million de kilomètres. L'Azur, vous n'avez pas encore toutes les données d'optimisation, je peux comprendre ça. Mais, quand on va arriver avec des systèmes de plus en plus stables... Puis ici vous parlez que la STM va devoir investir 10 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années. Est-ce qu'il ne serait pas préférable que ce 10 milliards de dollars là soit investi pour une infrastructure Azur que de les investir pour une infrastructure M-73, qui, elle, quand vous allez avoir fini de l'investir, va être à la fin de son cycle de vie? Voyez-vous ce que je dis, là? Il y a quand même une espèce de...
• (17 h 50) •

M. Schnobb (Philippe) : Puis, M. le Président, la décision de 2014 était liée à ça, mais dans le sens inverse. C'est-à-dire que les 10 milliards d'investissements sont nécessaires dans les infrastructures. Donc, il faut refaire les tunnels, il faut travailler dans les stations. Le métro a 52 ans maintenant. Donc, ces travaux-là sont essentiels. Un train neuf qui ne peut pas rouler parce que l'infrastructure des tunnels est endommagée, ce n'est pas nécessairement une très bonne décision.

Donc, la logique derrière tout cela était... et elle est toujours valable, étant donné qu'on garderait quand même une trentaine de trains, c'est qu'au moment où on devra faire l'investissement massif pour remplacer les 30 trains qui resteront, les investissements dans les ateliers d'entretien, les investissements sur les lignes pour pouvoir les accueillir, bien, à ce moment-là, on sera rendus au bout du cycle des 10 milliards. On aura rénové le métro en profondeur et on sera donc en mesure d'envisager des investissements majeurs de ce niveau-là à ce moment-là parce qu'on aura fait l'essentiel, les travaux d'infrastructure importants, au préalable. Donc, c'était dans cet esprit-là qu'on avait pris cette décision-là en 2014.

M. Bolduc : Mais est-ce que ça veut dire que l'infrastructure telle qu'elle a été construite depuis les années 60 est en train de devenir... je ne dirai pas désuète, là, mais en partie, en fait, elle n'est plus optimisée pour le volume de trafic que vous avez aujourd'hui en relation avec ce pour quoi elle a été bâtie, et là on embarque dans une grosse galère, là?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, nos infrastructures ont été construites dans les années 50 comme plusieurs infrastructures majeures au Québec, et je crois que vous êtes témoin des efforts qu'on doit faire pour maintenir ces infrastructures-là en bonne santé. La particularité du métro de Montréal par rapport à bien d'autres infrastructures publiques, c'est que, tous les jours, des gens parcourent les tunnels du métro à pied. Donc, la dégradation du matériel, elle est perçue quotidiennement. Alors, on est donc en mesure de voir dans quel état elle se trouve, et donc de planifier en amont les investissements nécessaires, et c'est ce qu'on fait. Le 10 milliards d'investissement qui est prévu, il est planifié depuis un bon bout de temps.

Et des métros, qui sont nos collègues, pas si loin d'ici, à New York, on se rend compte que et on apprend aujourd'hui que la direction du métro de New York et la gouvernance du métro de New York n'a pas fait ce calcul-là, préalable, en voulant faire des investissements en amont et des investissements préventifs. Et le métro de New York se trouve dans une situation assez désavantageuse pour ses clients puisque des lignes doivent être fermées, des stations doivent être fermées pour faire des travaux d'urgence parce qu'on n'a pas fait des travaux préventifs au fur et à mesure.

Donc, les 10 milliards d'investissements nécessaires au cours des 10 prochaines années visent justement à être de manière préventive pour éviter de se retrouver dans des situations où on doit fermer des stations, fermer des lignes parce qu'on n'est pas en mesure de répondre aux exigences de la sécurité. Donc, le travail des gens de la STM, de la direction, c'est de planifier en amont, et longuement en amont puisque ces trains et ces travaux-là sont planifiés jusque dans les années 30 et, dans certains cas, jusque dans les années 40. C'est assez fascinant d'arriver dans une industrie où on dit : Bien, ça, on le fait puis on pourra le refaire en 2052. Mais la planification, elle est très rigoureuse. Et c'est ce qui nous permet de dire qu'au cours des 10 prochaines années les investissements massifs dans nos infrastructures nous permettront, au bout du compte, d'investir dans le remplacement du matériel roulant de manière efficace à la fois pour la STM et pour le trésor public.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle. Je cède la parole au député de René-Lévesque pour ce bloc d'échange.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour, M. Schnobb, de vous saluer, ainsi que M. Tremblay et M. Lyrette.

D'entrée de jeu, M. Schnobb, j'aimerais avoir peut-être une précision. Je vous ai entendu tout à l'heure nous dire d'entrée de jeu que vous ne pouvez pas rencontrer ou négocier avec Alstom-Bombardier avant l'adoption du projet de loi. J'ai cru entendre tout à l'heure Bombardier dire qu'il y avait eu une rencontre il n'y a pas de ça très longtemps. Alors, expliquez-moi, là. Il y a eu une rencontre? Il n'y en a pas eu? Vous avez négocié? Vous avez parlé?

M. Schnobb (Philippe) : Bien, M. le Président, je vais laisser M. Tremblay répondre parce qu'il a assisté à cette réunion-là hier. Je lui ai posé la même question ce matin. Il m'a dit qu'il les avait rencontrés. Alors, il va vous expliquer dans quel contexte cette rencontre-là a été faite, en tout respect du projet de loi qui est à l'étude.

M. Tremblay (Luc) : Effectivement, M. le Président, il y a eu une rencontre hier matin où étaient présents les représentants de Bombardier, les représentants du ministère des Transports et de la STM, avec un mandataire qui avait tout simplement le but de faire une première rencontre de courtoisie, je dirais, où on n'a pas été dans aucun détail. Il n'y a eu aucune négociation. C'était de prendre connaissance des parties qui étaient présentes et de voir comment ça pouvait s'organiser en termes de gouvernance pour le futur. Mais il n'y a rien qui a été discuté de façon... en termes de contrat, ou de clauses, ou quoi que ce soit. C'était un premier contact, tout simplement, pour voir quelles allaient être les parties prenantes au dossier si la loi allait de l'avant, tout simplement.

M. Ouellet : Donc, il n'a jamais été question du nombre de 17 trains, parce que c'était la question qu'on a posée tout à l'heure à Bombardier.

M. Tremblay (Luc) : Non. On n'a pas été dans ce détail-là ni aucune autre clause, nécessairement.

M. Ouellet : O.K. Si vous me permettez, M. le président, on a fait une demande d'accès à l'information. On a mis la main sur une présentation de la STM, que vous avez probablement faite puisqu'elle porte votre signature, et M. Carl Desrosiers, directeur général, du 29 octobre 2014. Et puis j'aimerais juste qu'on valide certaines prétentions qui étaient à l'époque et celles qui le sont maintenant aujourd'hui.

Dans la présentation en question, lorsque vous faites la présentation pour dire pourquoi la STM devrait s'en aller vers le prolongement des MR-73, effectivement, vous parlez de maintenir la fiabilité du service, de répondre à la croissance des déplacements. Vous générez des économies. Vous allégez le service de la dette de la STM. D'entrée de jeu, vous parlez du coût des remplacements, évalué à 108,2 millions, pour le programme d'entretien majeur en continu. Et, dans la présentation que vous avez faite, M. le président, on est maintenant rendus à 149 millions, dont déjà 40 millions ont déjà été investis. Qu'est-ce qui explique la différence entre ce qui avait été présenté ou décidé en 2014 et aujourd'hui?

M. Schnobb (Philippe) : Alors, M. le Président, si vous permettez, je vais laisser M. Tremblay répondre à cette question-là.

M. Tremblay (Luc) : Oui. Bien, M. le Président, en fait, la différence, c'est que, comme tous les projets qu'on fait, on a cinq étapes quand on réalise un projet. En 2014, lorsqu'on a pris la décision, comme tous les projets dans lesquels on prend une décision, on était à l'étape 1, qui est une étape de prédéfinition, si on veut, avec une marge d'erreur d'environ 30 %. Après ça, on fait les appels d'offres. On fait les plans et devis. On fait tout ce qui est nécessaire. Et les chiffres qu'on vous a donnés aujourd'hui dans nos documents tiennent compte des vrais contrats qu'on a donnés après l'ouverture des appels d'offres parce que ça fait déjà quand même trois ans qu'on procède à la rénovation des trains. Donc, c'est un chiffre qui a été mis à jour en fonction de l'évolution. On est rendus à l'étape 3 du projet, en tant que tel, par opposition à l'étape 1.

M. Ouellet : Donc, si je comprends bien, les 149 millions, tels que budgétés, servaient à la conversion de tous les MR-73. Si on s'en va avec les trains Azur, évidemment, ces sommes-là ne serviront pas à, je vous dirais, la refection ou la reconfiguration des MR-73. Donc, vous allez réorienter ces sommes-là vers les coûts d'acquisition des trains Azur, je présume?

M. Schnobb (Philippe) : C'est-à-dire que le programme de maintien de la vie utile est un programme spécial. Donc, les sommes résiduelles sont retournées au Trésor. Donc, à ce moment-là, c'est le phénomène... Cela dit, je l'ai mentionné dans mon allocution, on maintiendra quand même 60 % du parc des trains MR-73. Donc, ces sommes-là auront quand même été maximisées, là, pour ce qui est de la flotte qui demeurera.

M. Ouellet : D'accord. Dans la présentation aussi... Parce que j'ai insisté sur ce picot-là en répondant à la croissance des déplacements, et là un des scénarios proposés par la STM, c'est d'acquérir huit trains Azur supplémentaires, donc 72 voitures, et ça pourrait aller jusqu'à 15 trains en cas de prolongement. Donc, ça, c'était tout en sus des contrats actuels de remplacement de 468 voitures. Et vous apportiez aussi l'hypothèse d'agrandir les garages pour recevoir les voitures additionnelles. Donc, j'essaie de vous suivre. Dans la présentation, vous pouvez monter jusqu'à 13 et vous aviez besoin de garages pour recevoir les voitures additionnelles. Lorsque je vous ai entendu, tout à l'heure, M. le président, vous nous dites : On va en choisir finalement 17 de plus, et je n'ai pas besoin de garage. Qu'est-ce qui a changé entre le scénario volet un, disons-le comme ça, et la décision volet deux qu'on ait aujourd'hui?

M. Schnobb (Philippe) : Bien là, on parlait, M. le Président, des centres d'entretien nécessaires et des garages supplémentaires pour... en fonction de 2036 et non pas en fonction du scénario actuel, là. Donc, c'était la nécessité qui existait, à l'époque, et qui existe toujours aujourd'hui, de... L'ajout de trains supplémentaires devra être associé à la construction de garages pour stationner ces trains supplémentaires là étant donné qu'actuellement on est à la limite, là, de la capacité de stationnement de nos trains.

M. Ouellet : À l'acétate suivant, on fait référence aux huit trains Azur additionnels, au coût de 226,5 millions, et les infrastructures, positions de garages pour accueillir les huit trains supplémentaires, un 253 millions. Donc, à l'époque, vous aviez déjà prévu de faire des investissements pour les garages, et là vous me dites : On n'en a plus de besoin. Alors, ma question est : Qu'est-ce qui a changé?

M. Schnobb (Philippe) : Bien, M. le Président, ici on faisait référence vraisemblablement au centre... au garage Côte-Vertu, qui est en construction actuellement et qui avait fait l'objet, à ce moment-là, déjà de certaines hypothèses. Puisque le contrat actuel ajoutait 14 trains supplémentaires au parc de trains de la STM, il fallait trouver un endroit pour stationner les trains du contrat actuel, donc d'où l'ajout d'espaces de stationnement, là, dans le secteur du métro Côte-Vertu, à l'autre extrémité de la ligne orange. Donc, on fait probablement référence à ce stationnement-là qui est en cours de construction, là, actuellement.

• (18 heures) •

M. Ouellet : O.K. Donc, si j'ai bien compris, M. le Président, vos besoins se situent aux alentours de 17 trains, donc 153 voitures, c'est ce que je comprends, pour combler la différence des 60 % de voitures existantes, qui vont demeurer, reconfigurées, MR-73, pour combler le service. À l'époque, puis j'en ai fait mention, M. le Président, il y avait un coût notable, qui n'était pas assujéti, dans le fond, aux contribuables québécois, de 500 millions. Donc, le fait d'avoir privilégié la reconversion des MR-73 soulageait le trésor public de 500 millions notamment parce qu'on faisait... on mettait ça sur 20 ans, puis il y avait effectivement une dette à long terme à assumer. Aujourd'hui, là, si on prend la décision de la STM de prendre 17 trains, ça nous coûte combien de plus versus la décision qui était prise? Parce que, ce qu'on comprend, il y avait un coût évité de 500 millions, c'était le scénario, on change complètement. Là, on change en partie. Alors, qu'est-ce qu'il coûte, qu'est-ce qu'il va coûter de plus, présentement, à la STM, considérant cette troisième voie, cette troisième option qui est sur la table?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, étant donné que le projet de loi nous permettra de négocier avec le consortium, on sera en mesure, à l'issue de la négociation, de dire combien ces 17 trains supplémentaires là vont coûter. Pour le moment, la négociation n'ayant pas eu lieu, il serait présomptueux de dire quel est le montant final de l'achat de 17 trains supplémentaires.

M. Ouellet : Combien... Je présume que c'est public, là. Les premiers trains Azur qu'on a achetés, combien ils nous ont coûté, ces trains Azur là?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, ils ont coûté 2,4 millions de dollars par voiture. Donc, le contrat global de matériel roulant, là, je vous vois faire le calcul, c'est à peu près 1 milliard... 1,2 milliard, l'acquisition des trains plus un autre milliard, à peu près, pour la modification des infrastructures qui ont été nécessaires, là, pour accueillir les trains du contrat initial.

M. Ouellet : Donc, 2,3 millions par... bien, 2,3 millions par voiture. Vous allez acheter...

Une voix : ...

M. Ouellet : 2,4, c'est ça. Vous allez en acheter 153, donc, au prix actuel... au prix de référence que vous aviez : 367,2 millions. Et donc votre prétention, M. le président, c'est... Oui?

M. Schnobb (Philippe) : Il faudrait peut-être refaire les calculs, là, mais ce que je... M. le Président, dans la mesure où le processus de négociation est toujours en cours...

M. Ouellet : ...en bas de ça.

M. Schnobb (Philippe) : Bien, ce serait notre souhait, bien évidemment, et qu'on partage, je présume, avec d'autres. Mais donc ce sera... ça fera l'objet de la négociation. Et les expériences ailleurs dans l'industrie démontrent que ce type de prolongement d'un contrat avec un matériel roulant, qui est prolongé et non pas modifié, généralement est associé à une réduction du coût, par rapport au coût initial, étant donné qu'il y a des frais qui n'ont pas à être... des frais de conception, des frais d'ingénierie qui n'ont pas besoin de revenir.

Donc, ça fait l'objet, là, de notre réflexion, de notre côté. Il faudra voir quelle est la stratégie du côté du consortium, mais, de notre point de vue, c'est à prendre en compte, là, l'expérience qu'on a vue ailleurs au monde, dans l'industrie, par rapport à ce genre de situation.

M. Ouellet : Vous avez compris, M. le président, qu'on a un projet de loi qui lie, dans le fond, la STM au consortium. Alors, j'ai hâte de voir, effectivement, votre véritable pouvoir de négociation. C'est déjà inclus que vous devez faire avec. J'espère que vous ayez des excellents experts pour négocier.

Mais, froidement, là, on avait une économie de 500 millions. Au prix actuel, au pire, c'est tout près de 350 millions que ça nous coûterait; au mieux, ce serait plus bas que ça. Êtes-vous capable d'affirmer qu'effectivement je ne me trompe pas en disant ça?

M. Schnobb (Philippe) : Il faudra voir à quel moment la négociation se conclura et quelle sera la conclusion de la négociation, là, avant de tirer des conclusions du genre. Mais ce sera éminemment public, de toute façon, parce que ce contrat-là sera approuvé par le conseil d'administration. Donc, à ce moment-là, on sera en mesure de tirer les conclusions.

M. Ouellet : Je vous comprends, M. le président. Il vous reste encore de la marge de manoeuvre, et de me donner un chiffre aujourd'hui, ce serait un peu de donner votre zone de tolérance devant le consortium, ce serait assurément de vous mettre en position de faiblesse. Alors, j'accepte le fait que vous ne donnez pas de chiffre. Mais vous êtes d'accord avec moi que tout le monde va être à l'affût de savoir quel sera le coût final, parce qu'il y a un coût supplémentaire. Et c'est ça, un petit peu, les gens... Puis c'est un petit peu les questions qu'on avait aujourd'hui, il y a effectivement un coût final supplémentaire à la STM.

Et la contrepartie, c'est une augmentation de la qualité du service, lorsque vous nous dites que les trains Azur sont plus efficaces; dans certains cas, on a effectivement le wifi. Donc, le jeu, j'espère, que vous allez être tentés de faire, c'est que le coût de l'acquisition va vous amener une augmentation de l'achalandage qui va faire qu'au final, à plus long terme, ça aura été bénéfique, dans certains cas, de devancer l'achat des trains Azur pour avoir une qualité de service meilleure, qui fait qu'il y a plus de gens qui sont à l'intérieur et qui bénéficient du service. Je présume que ça sera ça, votre coût de négociation, et j'espère qu'il sera effectivement le plus bas possible.

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, vous avez tout à fait raison. Pour le client, l'avantage sera indéniable, puisque la qualité du service sera améliorée quotidiennement, deux fois par jour.

Et, au moment où on avait annoncé le maintien de la vie utile des MR-73, la principale préoccupation des clients, c'était : Oui, mais nous, on va être pris avec des vieux trains. Alors, maintenant, on leur annonce qu'on aura 90 % de trains Azur sur la ligne verte. Donc, pour les clients du transport collectif à Montréal, c'est une très bonne nouvelle.

M. Ouellet : On a parlé beaucoup des travailleurs d'Alstom, beaucoup des travailleurs de La Pocatière; je pense que c'est important aussi de parler des travailleurs de la STM. Lorsque les trains Azur sont arrivés, oui, il y avait effectivement une nouvelle façon de fonctionner, il y avait de la formation à donner. Là, on a plus de trains qu'il était prévu. Est-ce que vous avez prévu de donner plus de formation, ou ce sont les travailleurs qui sont déjà formés qui vont continuer, ou est-ce qu'on va permettre de qualifier de plus jeunes travailleurs qui n'avaient pas eu la formation, qu'ils fassent l'entretien comme étant maintenant des travailleurs qualifiés pour les trains Azur? Bref, est-ce que la relève a de la place pour grandir?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, si vous permettez, je vais demander à M. Tremblay de répondre à ces questions plus opérationnelles.

M. Tremblay (Luc) : M. le Président, oui, tout à fait. Et ce n'est pas seulement au niveau du personnel d'entretien, mais c'est aussi nos opérateurs qui conduisent les trains, parce que conduire un train MR-63, MR-73 et un train Azur, ce n'est pas du tout la même chose. Donc, effectivement, ça amène des nouvelles connaissances qu'on doit former, on doit former nos employés. Et plus de trains demande aussi plus de personnel.

Donc, c'est sûr et certain qu'il y a un impact. Et on a prévu le coup, là, en conséquence pour être en mesure d'assurer le service comme on le fait actuellement, là, pratiquement 24 heures par jour.

Le Président (M. Iracà) : 30 secondes.

M. Ouellet : Très rapidement. Vous aviez programmé le service en fonction d'un renouvellement du MR-73. Là, on s'en va avec les trains Azur. Il y en a de besoin quand est-ce? Le plus rapidement possible, je présume. De quelle façon vous allez vous entendre avec Bombardier-Alstom pour que les livraisons soient selon l'échéancier que vous vous étiez déjà fait pour le remplacement des... la reconfiguration des MR-73?

Le Président (M. Iracà) : En 10 secondes.

M. Tremblay (Luc) : En fait, tout est relié au fait que... c'est la capacité d'être capables de recevoir les trains dans nos installations tout en livrant le service. Donc, la meilleure façon, c'est de le faire le plus rapidement possible, pour que ça dérange le moins longtemps possible notre exploitation.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter le dernier bloc d'échange et non le moindre avec le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Merci, messieurs. Merci d'être présents et de votre éclairage cet après-midi.

Est-ce que je me trompe ou, lorsqu'on vous a un petit peu invités à entrer dans la danse avec cette arrivée plus rapide qu'anticipée des trains Azur, ce n'était pas l'enthousiasme, au départ, en ce sens que vous travailliez avec

l'échéancier 2037... 2036, c'est-à-dire? Je ne dis pas qu'on vous a forcé la main, mais ce n'était pas le scénario qui était privilégié. Et dans quelle mesure, aujourd'hui, vous êtes en mesure de nous dire : Bien, finalement, c'est un moindre mal, et on peut composer avec cette nouvelle donne là?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, dans une situation semblable, la direction a fait preuve d'une très grande ouverture d'esprit et s'est mise immédiatement à la recherche de la solution optimale. Donc, à cet égard-là, la solution de 17 trains, elle est optimale à la fois pour la STM... elle permet, comme je l'ai mentionné, de préserver les emplois et elle permet surtout de bonifier le service pour nos clients. Donc, au bout du compte, c'est une situation gagnante, c'est une solution que nous approuvons, que nous accueillons favorablement. Et elle se fera, donc, compte tenu des paramètres mentionnés, là. Elle sera très bien accueillie par nos clients.

M. Charette : Et au départ votre inquiétude était au niveau que peut-être cet argent-là soit imputé à l'enveloppe qui était déjà prévue. Là, vous avez pu être rassurés à cet effet, ce n'est pas... ça ne vous privera pas des développements, là, qui étaient anticipés ou qui étaient souhaités, de votre côté, vous avez eu tous les éléments pour être rassurés en conséquence?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, oui, la STM est rassurée. L'administration montréalaise, également, est rassurée quant à la capacité de financer les autres projets importants qui sont en cours.

M. Charette : Vous avez également mentionné dans votre allocution que la clientèle pouvait avoir certaines doléances ou certains souhaits pour les prochains trains. Est-ce que vous pouvez nous en dire davantage? Somme toute, elle est satisfaite, la clientèle, de ces nouveaux trains, mais quels étaient les éléments qu'elle aurait souhaité voir apparaître sur de futurs trains à venir?

• (18 h 10) •

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, la clientèle est extrêmement satisfaite des nouveaux trains Azur. Qui que ce soit qui a l'opportunité de prendre un train Azur demeure impressionné. Et les clients, même, à un moment donné, applaudissaient le passage du train, ce qui est plutôt exceptionnel.

Cela dit, les commentaires sont souvent très pointus, et je vous en cite un simplement parce que ça a fait l'objet de commentaires dès le départ, c'est les barres de préhension, qui sont un petit peu plus élevées dans Azur que dans les autres trains. Et on le remarque aussi, là, quand on veut... il faut avoir des... il faut être assez grand pour pouvoir... Donc, est-ce que c'est un changement qui pourrait être envisagé et qui n'aurait pas d'impact sur la capacité de livrer les nouveaux trains aussi rapidement que nécessaire? Donc, ce genre de chose là pourra sûrement être abordé au moment de la négociation. Il n'est pas du tout de notre intention, là, d'arriver avec des modifications substantielles à ce train-là parce que, de manière très générale et consensuelle, ce train-là obtient un taux d'approbation très élevé de la part de la clientèle.

M. Charette : Et, dans le cas des barres que vous mentionnez, est-ce que le désagrément est à ce point important que vous songez, à même les trains déjà reçus, faire un ajustement ou ce serait uniquement pour les futurs trains à recevoir?

M. Schnobb (Philippe) : Le train Azur, on va l'avoir pour au moins 40 ans, peut-être même davantage, si on le maintient en bon état. Donc, ce train-là fera l'objet, au cours de sa vie, de modifications, et à ce moment-là on pourra le considérer. Mais, pour le moment, il n'est pas prévu, là, de faire des modifications.

Et il y a un aspect aussi d'adaptation de la clientèle à la nouvelle configuration d'un train. Il y a d'autres endroits dans le train où on peut se... qu'on peut utiliser pour s'accrocher, là, pour se tenir, quand on est dans le train. Donc, ça peut faire l'objet de préoccupations, mais il y a des solutions qui existent déjà pour répondre à la problématique qui est soulevée.

M. Charette : Et, avec l'arrivée éventuelle des 17 nouveaux trains, est-ce que ça change l'échéancier de 2036 pour les anciens trains, en fait, les anciennes générations? Est-ce qu'il y a possibilité de raccourcir cet échéancier-là ou, pour le résiduel, on maintient la même planification?

M. Schnobb (Philippe) : M. le Président, pour l'instant, on maintient le même échéancier qui avait été prévu au départ pour la totalité de la flotte, 2036 demeure le moment où il faudrait procéder au remplacement de ces trains-là, alors, évidemment avec une réflexion en amont, qui devrait se faire au cours... au début des années 2030 pour être en mesure de faire toutes les modifications dont j'ai parlées aux ateliers d'entretien, pour pouvoir recevoir une nouvelle flotte de trains totale au cours des... à la moitié des années 2030.

M. Charette : L'information a peut-être été mentionnée plus tôt, mais elle m'a échappé, si c'est le cas. Avec ces nouveaux trains là, les 17 nouveaux qui sont visés par le présent projet de loi, combien restera-t-il de trains d'ancienne génération? Vous avez mentionné les lignes qui vont les accueillir. Au total, ça peut représenter combien de trains qui resteront pour potentiellement, là, les 18 prochaines années?

M. Schnobb (Philippe) : Il restera, M. le Président, 30 trains MR-73. Donc, 60 % de la flotte actuelle demeurera en service jusqu'en 2036.

M. Charette : Et, avec ces trains-là, vous disiez que ça nécessitait un type d'entretien différent, vous disiez que c'était par le bas, alors que les nouveaux c'est davantage sur les côtés. Les installations doivent être adaptées, j'imagine, en conséquence. Donc, l'arrivée — vous l'avez mentionné, mais je veux en être certain — de ces nouveaux trains plus rapidement, vous aurez les espaces nécessaires pour composer avec ces réalités d'entretien là?

M. Schnobb (Philippe) : Tout à fait, M. le Président. C'est pour ça qu'on arrive au chiffre le 17, c'est la capacité maximale qu'on peut envisager pour pouvoir entretenir de façon optimale les nouveaux trains Azur dans les installations actuelles, sans avoir besoin de faire des modifications aux ateliers.

M. Charette : Et quel est l'usage régulier que l'on fait d'un train? Est-ce que normalement un train reste toujours sur la même ligne, actuellement? Là, là, vous allez devoir les concentrer, pour ce qui est des anciens, mais normalement est-ce qu'un train a la possibilité ou est-ce qu'il a l'habitude, au fil du temps, suite aux entretiens, notamment, de passer d'une ligne à l'autre ou il est généralement dédié sur une ligne spécifique?

M. Schnobb (Philippe) : Alors, M. le Président, les trains peuvent aller sur une ligne comme sur l'autre. Même Azur peut rouler sur la ligne orange et sur la ligne verte. Quand on est observateur, on voit les numéros des trains et on se rend compte que, sur la verte, ce n'est pas toujours les mêmes deux trains Azur, donc ils peuvent passer d'une voie à l'autre.

Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, les trains Azur ne peuvent pas circuler sur la ligne bleue ou sur la ligne jaune, mais les trains MR-73, qui circulent à la fois actuellement sur la ligne verte, sur la ligne bleue, la ligne jaune et encore parfois sur la ligne orange, peuvent aller sur une ligne comme sur l'autre, là, sans être affectés spécifiquement à une ligne.

M. Charette : C'est gentil. Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je vous remercie beaucoup de votre contribution aux travaux de la commission. L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux au 1er juin 2018, à 10 heures, où elle entreprendra un autre mandat. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 15)