

Des autobus multihybrides construits à Saint-Jean

CHARLES POULIN
charles.poulin@tc.tc



Termaco a annoncé jeudi dernier avoir conclu une entente de partenariat avec l'entreprise française Safra pour le développement et la construction d'un autobus multihybride adapté aux conditions climatiques de l'Amérique du Nord à Saint-Jean-sur-Richelieu, ce qui créera 200 emplois dans un horizon de trois à cinq ans.

L'annonce s'est faite en marge des Rendez-vous du Transport qui se tenaient la semaine dernière sur le campus du CMR de Saint-Jean.

L'entente de départ inclut un investissement de 7 M\$ de Safra, notamment dans les installations de Termaco, et la création de la filiale Safra Québec pour démarrer la conception du prototype nord-américain. Safra possède déjà un autobus hybride rechargeable nommé Businova en France, autobus qu'elle a vendu un peu partout au pays.

Une fois l'autobus parfaitement adapté aux conditions climatiques et routières d'ici, on prévoit des investissements supplémentaires et une production annuelle de 200 autobus de ce genre.

«Ce véhicule, nous avons la ferme intention de venir le fabriquer ici, à Saint-Jean-sur-Richelieu, confirme le président de Safra, Vincent Lemaire. Il faudra d'abord le redessiner pour le marché québécois, canadien et nord-américain. L'électrification, ce n'est pas dans le futur. C'est maintenant.»

«Il s'agit d'un projet catalyseur qui va dynamiser le pôle des transports au Québec», estime pour sa part David Kassar, président de Kassar International qui sert de liaison entre Safra et le Québec.

LETTRÉS D'INTENTION

Safra a récolté des lettres d'intention pour l'autobus qui sera éventuellement

fabriqué à Saint-Jean-sur-Richelieu. Elle a notamment le soutien d'un joueur majeur de l'industrie des transports urbains au Québec, Transdev Canada, dont le siège social est également ici.

«Dans le cadre de l'implantation de Safra au Québec, Transdev Canada est fière d'annoncer son soutien à l'entreprise, par le biais d'essais routiers, pour favoriser l'introduction du véhicule urbain multihybride en Amérique du Nord, peut-on lire dans une déclaration transmise par le président de Transdev Canada, Jean-Claude Lévesque. Après plusieurs rencontres au Canada et en France, je suis convaincu de la qualité du produit, de l'avenir prometteur pour cette nouvelle technologie et évalue la possibilité d'intégrer le Businova à la flotte de véhicules.»

Le maire de Saint-Jean-sur-Richelieu, Michel Fecteau, fait remarquer que le contrat liant la Ville à Transdev fait état de nouvelles technologies disponibles sur les autobus et de son implantation.

«Nous sommes très heureux de ce maillage avec un fleuron de chez nous, affirme-t-il. Ça s'inscrit très bien dans notre philosophie d'électrification des transports. Nous allons très bien accueillir Safra.»

LA GRANDE SÉDUCTION

Il s'agit là d'un bon coup pour Termaco, le Conseil économique du Haut-Richelieu (CEHR) et la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui ont travaillé avec acharnement sur ce dossier depuis plus d'une année et demie pour le voir aboutir.

Ce sont entre cinq et dix emplois qui seront créés au cours des deux prochaines années, mais lorsque le prototype sera viable, ce seront 200 emplois qui devront être ajoutés pour assembler les autobus qui nécessitent chacun 2000 heures d'assemblage.

«Nous discutons avec Safra depuis 18 mois, confie le vice-président et directeur général de Termaco, Gilles Boucher. Nous savions que Safra envisageait plusieurs entreprises, alors nous avons effectué



L'annonce a été faite en présence de Michel Fecteau, Gilles Boucher, David Kassar, Vincent Lemaire, Sylvie Lacroix et Chantal Bégin.

du débusquage. Au fil du temps, nous nous sommes aperçus qu'il y avait des affinités en termes d'envergure et de créneau.»

Le choix de Termaco représentait plusieurs avantages pour l'implantation de Safra en Amérique du Nord, estime Vincent Lemaire. Safra s'est ainsi déniché un partenaire spécialisé en support et en intégration. La langue facilitera la transmission des connaissances et de l'expertise. Plusieurs des fournisseurs envisagés par Safra se trouvent à proximité. Termaco possède une usine en Pennsylvanie, ce qui facilitera grandement l'introduction de l'autobus aux États-Unis.

La présence du circuit de bornes de recharge dans la MRC du Haut-Richelieu et le Corridor vert Montréal-Burlington, qui passe par l'autoroute 35, ont

également pesé dans la balance.

«Il y a également le fait que le marché nord-américain est grand et n'est pas occupé par les acteurs historiques de l'industrie», soumet M. Lemaire.

DÈS L'AUTOMNE

La conception du prototype est déjà en marche, révèlent Vincent Lemaire et David Kassar. Plus de 500 000\$ ont été engagés dans le projet, et le châssis du Businova a été entièrement redessiné à la suite des visites de Gilles Boucher en France.

«Tout devrait réellement démarrer cet automne, admet M. Boucher. Nous en sommes à l'étape de la planification du projet, de l'évaluation de coûts, de conformité aux normes et de sélection de sous-traitants.» ■

Un autobus propre et économique

CHARLES POULIN
charles.poulin@tc.tc

Un des principaux attraits du Businova est qu'il est très économique au chapitre de la consommation de carburant. L'autobus multihybride, qui circule actuellement en France, nécessite trois fois moins d'essence que les autobus traditionnels, réduisant d'autant les émissions de CO².

L'appellation multihybride désigne le fait que le Businova peut prendre en charge trois types de carburant. Le modèle nord-américain sera branchable pour une recharge électrique, précise le président de Safra, Vincent Lemaire.

«Il sera définitivement plus électrique que thermique, lance-t-il. La consommation du Businova est trois fois moindre qu'un autre autobus uniquement thermique.»

AUTONOMIE

Le site Web de Safra indique également que l'autobus français possède une autonomie de 200 km. L'énergie cinétique récupérée au freinage est emmagasinée dans des accumulateurs pressurisés et est ensuite restituée au redémarrage en apportant ainsi jusqu'à 70% de gains en consommation.

Le véhicule est aussi intelligent. Le Businova possède un réseau de

calculateurs qui communiquent ensemble, permettant ainsi une gestion énergétique globale du véhicule, peut-on lire sur le site Web de l'entreprise. Il est alors possible pour le Businova d'interagir avec son environnement et de récolter des données en temps réel, qui sont ensuite utilisées pour une meilleure exploitation du véhicule.

APPARENCE

Le prototype qui sera conceptualisé et fabriqué par Safra et Termaco au Québec aura 30 places assises. L'intérieur sera conçu avec le même mode de pensée que son cousin français: il doit être «attractif».

«Je suis allé voir le Businova en France, rappelle le vice-président et directeur général de Termaco, Gilles Boucher. Ce que j'y ai vu n'a aucun rapport avec l'esthétisme des autobus d'ici. C'est tout un vent de fraîcheur.»

Il y a une raison à ça. M. Lemaire estime que personne ne veut se déplacer dans des véhicules qui ont l'air d'un tank.

«Si nous voulons que les gens abandonnent leur voiture, nous devons leur proposer quelque chose d'attractif», tranche-t-il.

Le Businova français est séparé en deux modules, un pour la source d'énergie et le second pour les passagers. Cela permet d'obtenir un belvédère à l'arrière du véhicule. ■



Comme en témoigne cette photo, l'intérieur du Businova est très convivial.