SALUTATIONS

CTE – 003M
C.P. – P.L. 26
Réseau structurant
de transport en
commun de la
Ville de Québec

Madame la présidente,

Monsieur le Ministre,

Mesdames et messieurs les membres de la
commission,

Mon nom est Daniel Desjardins, Président du Conseil
d'administration de Bombardier Transport.

Je suis accompagné aujourd'hui de Pierre Pyun, vice-
président Relations gouvernementales pour le Canada

de Bombardier, par Eric Prud'Homme, directeur des Relations publiques et Communications de Bombardier Transport, Régions des Amériques et par Charles-André Pronovost, Chef des partenariats publics privés de Bombardier Transport.

BOMBARDIER : *DE LA MOBILITÉ POUR LES GENS*

Merci de nous permettre de prendre la parole aujourd'hui dans le cadre de l'étude du projet de loi 26.

D'entrée de jeu, nous saluons la volonté du gouvernement du Québec de doter notre capitale-nationale d'un système de mobilité durable et structurant pour lui permettre de relever les défis de la modernité et de la lutte contre les GES. Nous saluons

également le leadership et la vision de la Ville de Québec, sous l'égide de son maire, monsieur Labeaume, et du Réseau de transport de la Capitale qui, depuis plusieurs années, portent à bout de bras ce grand projet de mobilité durable qui aura un impact significatif sur les générations à venir et le visage de cette merveilleuse ville.

À ce stade-ci, soyons clairs, il ne nous appartient pas de porter une appréciation sur le projet de réseau structurant élaboré et développé par la Ville de Québec qui en est d'ailleurs le maître d'œuvre, ni de commenter plusieurs articles de ce projet de loi qui réfèrent à des enjeux qui ne concernent pas l'expertise qui est la nôtre. Nous sommes ici pour aborder la question du contenu local dans sa globalité, indépendamment de

projets spécifiques, et plaider pour l'importance de maximiser les retombées à long terme pour notre économie.

La mission de Bombardier Transport 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 sécuritairement, chaque jour, plus de 500 millions de personnes dans près de 60 pays, sur 5 continents.

Nous comptons de nombreux succès globaux, mais rien n'est plus important pour nous que les succès locaux - chez nous, au Québec.

Ce sont notamment les employés de Bombardier Transport à notre siège social de St-Bruno, et à notre usine de La Pocatière, dans le Bas-Saint-Laurent, qui ont fièrement conçu et fabriqué les voitures Azur de la Société de transport de Montréal, en collaboration avec notre partenaire, ou encore les trains d'exo utilisés actuellement dans la grande région de Montréal et qui sont également entretenus et opérés tous les jours par des professionnels dédiés de Bombardier.

On retrouve en effet ici, pour le transport sur rail, des installations et des compétences de pointe nous permettant d'optimiser la valeur de ses véhicules intelligents et ce, pour l'entièreté de leur durée de vie utile qui s'étale sur plus de 30 ans. Que ce soit en

conception, en ingénierie, en intégration de systèmes, en production manufacturière ou en exploitation et entretien, nous possédons, chez nous, tous les outils nécessaires pour livrer des solutions de mobilité intégrées, de qualité, axées sur le long terme, et nous investissons massivement dans le développement d'un écosystème d'innovation.

L'empreinte de Bombardier Transport au Québec, c'est 1 500 employés bien rémunérés, des emplois payants, soit 750 à son siège social nord-américain et à son centre de prototypage de St-Bruno, en plus de 500 à l'usine de La Pocatière et d'environ 250 œuvrant sur le contrat de maintenance et d'opération des trains de banlieue de la région métropolitaine.

Au Québec, Bombardier dans son ensemble, c'est également 36 400 emplois directs, indirects et induits, 700 fournisseurs québécois, 600 M\$ en retombées fiscales et 6,6 G\$ de contribution au PIB.

Aujourd'hui, cet écosystème positionne avantageusement le Québec dans une industrie mondiale résolument orientée vers le futur : celle des solutions de mobilité durable. Il crée des emplois de qualité, procure des retombées économiques importantes, stimule l'économie des régions et fait briller le Québec aux 4 coins du monde.

Cet écosystème, c'est un choix de société que nous avons bâti collectivement, lucidement, pour consolider le secteur du transport sur rail au Québec. Donnons-lui

toutes les chances de s'épanouir, c'est bon pour nous tous.

UN AVANTAGE POUR TOUT LE QUÉBEC

Une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain publiée en 2010 conclut que « *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.*¹ » Une étude de l'American Public Transportation Association (APTA) publiée en 2018 stipule également que 1\$ investi en mobilité en génère 4\$ en retombées économiques².

¹ http://www.cmm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf

² <https://www.apta.com/news-publications/public-transportation-benefits/>

Depuis de nombreuses années, plusieurs pays partenaires du Québec ont adopté de vigoureuses politiques industrielles, favorisant ainsi le développement des écosystèmes locaux et protégeant leur industrie ferroviaire.

Les pays à travers le monde souhaitent que ce soit leur économie qui profite de ces retombées et exigent désormais un seuil minimal de contenu local dans leurs appels d'offres.

Par exemple, aux États-Unis, ce seuil minimal de contenu local était de 60% il y a quelques années. Aujourd'hui, il est à 65% et il sera augmenté à 70% cet automne en raison du *Buy America Act*. En Chine, il atteint 70% et nécessite impérativement un partenariat

commercial avec une entreprise locale. Au Japon, le marché est complètement fermé aux entreprises étrangères, alors que leurs entreprises remportent des contrats à l'étranger.

En 2019, pour répondre au seuil minimum de contenu local de 70% aux États-Unis, une entreprise comme Bombardier n'a d'autre choix que d'avoir une empreinte manufacturière et une chaîne d'approvisionnement américaine.

Lors de la fabrication du métro de New-York il y a quelques années, ce sont 1,300 employés sur trois quarts de travail qui travaillaient à l'usine de La Pocatière. Aujourd'hui, un tel scénario n'est plus possible en raison de la réglementation américaine et

les contrats américains doivent désormais être en très grande partie produits aux États-Unis.

L'Accord économique et commercial global avec la communauté européenne (AECG) a été signé en 2016 et est entré en vigueur en septembre 2017. Dans le cadre de cet accord, le Québec et l'Ontario ont consenti, lors des négociations, à limiter leur droit d'exiger du contenu local à 25%. Seul le Québec a préservé la flexibilité de pouvoir également demander que l'assemblage final soit fait au Canada, à l'intérieur de ce 25%.

Les appels d'offres ferroviaires canadiens récents n'incluaient peu ou pas d'exigences de contenu local.

Rappelons-nous des voitures exo avec une exigence

de 15%, alors que pour le REM et VIA Rail, aucun seuil n'avait été fixé.

Nous nous réjouissons que l'article 5 du projet de loi exige que, « Dans le cadre de la réalisation du Réseau et malgré toute disposition inconciliable, la Ville de Québec doit imposer dans tout contrat visant l'acquisition de véhicules de transport en commun une obligation pour le fournisseur d'exécuter le contrat en confiant 25 % de la valeur du marché en sous-traitance au Canada... »

Tout comme nos employés, nous constatons que la seconde partie de l'article 5 ne se prévaut pas du droit que le Québec a su obtenir, soit celui d'exiger que

l'assemblage final à l'intérieur de ce 25% soit fait au Canada.

Nous suggérons donc de modifier l'article 5 de la façon suivante : « ... Elle ~~peut~~ **doit** également prévoir une obligation pour le fournisseur de réaliser l'assemblage final au Canada. »

Qui plus est, nous croyons également qu'il serait opportun d'évaluer les règles d'origine de l'AECG liées à la sous-traitance pour le matériel roulant, car nous y voyons une ouverture pour pouvoir confier 25 % additionnel à un État membre de l'AECG, cumulant ainsi un total de 50% de contenu « local ». Cette valeur additionnelle de 25% nous apparaît en ligne avec celle prévue dans l'AECG pour la sous-traitance au Canada,

sans pour autant accorder un traitement défavorable aux soumissionnaires de l'Union européenne.

Dans les faits, un soumissionnaire pourrait ainsi remplir ces critères dans la mesure où il confie 25% de la valeur du marché en sous-traitance au Canada et un autre 25% au Canada ou dans un État membre de l'Union européenne et ce, en conformité avec les règles d'origine applicables au matériel roulant.

Bombardier espère que les parlementaires québécois utiliseront les dispositions enchâssées dans les accords commerciaux internationaux pour amender l'article 5.

Lorsque des fonds publics sont investis dans des projets d'aussi grande envergure et échelonnés dans le temps, il importe que chaque dollar soit optimisé et que ses retombées soient maximisées localement et non retournés ailleurs.

Chez Bombardier, nous possédons une expertise globale et nous avons contribué à de nombreux projets à travers le monde qui se sont avérés être de grands succès. Ces projets, qui font la fierté de plusieurs grandes villes, avaient tous quelque chose en commun, soit la considération du coût total de l'actif lors de l'appel d'offres. Lorsque vient le temps de choisir un fournisseur de solutions de mobilité, nous croyons qu'il est pertinent de s'inspirer des meilleures pratiques de l'industrie en effectuant une évaluation

des coûts allant au-delà du simple coût d'acquisition. Rappelons-nous qu'il s'agit d'un investissement multigénérationnel s'étalant sur au moins 30 ans. Au final, le coût d'achat du matériel roulant ne représentera qu'environ 25 % du coût total par rapport aux 75% qui seront investis en exploitation et entretien.

Nous plaidons, purement et simplement, l'importance de créer de la valeur à long terme pour le Québec, soit le même objectif maintes fois évoqué par le gouvernement du Québec et le principe qui l'a guidé dans la préparation de ce projet de loi, et qui le guidera dans son rôle d'encadrement tout au long de la réalisation du projet.

Pour Bombardier Transport, c'est aussi un enjeu de consolider ici des emplois en ingénierie spécialisée et en recherche et développement.

Nous sommes enracinés au Québec. Grâce à l'expérience mondiale de Bombardier Transport et à l'expertise unique de nos 1 500 employés au Québec, nous constituons, avec nos fournisseurs d'ici, un partenaire solide pour accompagner le Québec dans ses grands projets de mobilité à venir. Une présence globale, des retombées locales.

Merci de votre écoute.