
De: Julie Boucher
Envoyé: 19 mars 2024 17:04
À: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Objet: N/Réf. : 2324-141 - Votre demande d'accès à l'information
Pièces jointes: 141-documents.pdf; 141-articles.pdf; AVIS DE RECOURS.pdf

Objet : Votre demande en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (chapitre A-2.1)

N/Réf. : 2324-141

Monsieur,

Nous donnons suite à votre demande d'accès du 19 février 2024, telle que précisée le 28 février 2024, concernant divers documents en lien avec Bombardier, pour la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023, et ce, selon certains critères.

Vous trouverez joints certains documents détenus par le ministère du Conseil exécutif à l'égard de votre demande.

Nous vous informons que l'un des documents visés par votre demande relève davantage de la compétence du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie. En vertu de l'article 48 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, nous vous invitons à vous adresser au responsable de l'accès aux documents de ce ministère, dont les coordonnées sont les suivantes :

Monsieur Pierre Bouchard
Secrétaire général
710, place D'Youville, 6e étage
Québec (Québec) G1R 4Y4
accesinformation@economie.gouv.qc.ca

Nous vous informons que les autres documents détenus par le ministère du Conseil exécutif relativement à votre demande ne sont pas accessibles, et ce, en application des articles 9, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 33, 34, 37 et 39 de la *Loi* ou ne peuvent vous être transmis puisqu'ils sont formés en substance de renseignements confidentiels en vertu de ces mêmes articles, et ce, en application de l'article 14 de cette loi.

Vous trouverez ci-joint copie de l'avis relatif au recours prévu à la section III du chapitre IV de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, de même que des articles de cette loi mentionnés à la présente.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Julie Boucher

Responsable de l'accès à l'information
Ministère du Conseil exécutif
835, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
Québec (Québec) G1A 1B4
Téléphone : 418 643-7355
mce.accesmce@mce.gouv.qc.ca

Propriétés de l'objet

Courriel

Convention : CPM-2014

No séquentiel	14609834
Numéro de dossier	B-0512-02
Titre	Bombardier 2017-10-16
Description	TRANSMET COMMUNIQUÉ DE PRESSE REL. PARTENARIAT ENTRE BOMBARDIER ET AIRBUS DS CADRE PROGRAMME C SERIES
Message	Good evening,

Please find below a press release issued by Bombardier Commercial Aircraft.

October 16, 2017 Montréal

Bombardier Inc., Commercial Aircraft, Press Release

Airbus and Bombardier Announce C Series Partnership

- Airbus to acquire majority stake in the C Series Aircraft Limited Partnership
- Partnership brings together two complementary product lines, with 100-150 seat market segment expected to represent more than 6,000 new aircraft over the next 20 years
- Combination of Airbus' global reach and scale with Bombardier's newest aircraft family to create significant value for customers, suppliers, employees and shareholders
- Significant C Series production costs savings anticipated by leveraging Airbus' supply chain expertise
- Commitment to Québec: C Series Aircraft Limited Partnership headquarters and primary assembly to remain in Québec, with the support of both companies' global supply chains
- Airbus' global industrial footprint expands with the C Series Final Assembly Line in Canada, resulting in a positive impact on operations in Québec and across the country
- Growing market for C Series results in second Final Assembly Line in Mobile, Alabama, serving U.S. customers

<http://www.bombardier.com/en/media/newsList/details.binc-20171016-airbus-and-bombardier-announce-c-series-partnershi.bombardiercom.html>

French version to follow

Airbus SE (EPA: AIR) and Bombardier Inc. (TSX: BBD.B) are to become partners on the C Series aircraft programme. A corresponding agreement was signed today. The agreement brings together Airbus' global reach and scale with Bombardier's newest, state-of-the-art jet aircraft family, positioning both partners to fully unlock the value of the C Series platform and create significant new value for customers, suppliers, employees and shareholders.

Under the agreement, Airbus will provide procurement, sales and marketing, and customer support

Propriétés de l'objet

Courriel

expertise to the C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), the entity that manufactures and sells the C Series. At closing, Airbus will acquire a 50.01% interest in CSALP. Bombardier and Investissement Québec (IQ) will own approximately 31% and 19% respectively.

CSALP's headquarters and primary assembly line and related functions will remain in Québec, with the support of Airbus' global reach and scale. Airbus' global industrial footprint will expand with the Final Assembly Line in Canada and additional C Series production at Airbus' manufacturing site in Alabama, U.S. This strengthening of the programme and global cooperation will have positive effects on Québec and Canadian aerospace operations.

The single aisle market is a key growth driver, representing 70% of the expected global future demand for aircraft. Ranging from 100 to 150 seats, the C Series is highly complementary to Airbus' existing single aisle aircraft portfolio, which focuses on the higher end of the single-aisle business (150-240 seats). The world class sales, marketing and support networks that Airbus brings into the venture are expected to strengthen and accelerate the C Series' commercial momentum. Additionally, Airbus' supply chain expertise is expected to generate significant C Series production cost savings.

Airbus is strongly committed to Canada and its aerospace sector with Canadian suppliers extending their access to Airbus' global supply chain. This new C Series partnership is set to secure jobs in Canada for many years to come.

"This is a win-win for everybody! The C Series, with its state-of-the-art design and great economics, is a great fit with our existing single-aisle aircraft family and rapidly extends our product offering into a fast growing market sector. I have no doubt that our partnership with Bombardier will boost sales and the value of this programme tremendously," said Airbus Chief Executive Officer Tom Enders. "Not only will this partnership secure the C Series and its industrial operations in Canada, the U.K. and China, but we also bring new jobs to the U.S. Airbus will benefit from strengthening its product portfolio in the high-volume single-aisle market, offering superior value to our airline customers worldwide."

"We are very pleased to welcome Airbus to the C Series programme," said Alain Bellemare, President and Chief Executive Officer of Bombardier Inc. "Airbus is the perfect partner for us, Québec and Canada. Their global scale, strong customer relationships and operational expertise are key ingredients for unleashing the full value of the C Series. This partnership should more than double the value of the C Series programme and ensures our remarkable game-changing aircraft realizes its full potential."

"The arrival of Airbus as a strategic partner today will ensure the sustainability and growth of the C Series programme, as well as consolidating the entire Québec aerospace cluster. In the current context, the partnership with Airbus is, for us, the best solution to ensure the maintenance and creation of jobs in this strategic sector of the Québec economy," said Québec's Deputy Prime Minister, Minister of Economy, Science and Innovation and Minister responsible for Digital Strategy, Dominique Anglade.

Ownership Structure and Agreement Highlights

The C Series programme is operated by CSALP in respect of which Bombardier and IQ respectively hold approximately a 62% and a 38% interest. The Investment Agreement contemplates Airbus acquiring a 50.01% interest in CSALP. Airbus will enter into commercial agreements relating to (i) sales and marketing support services for the C Series, (ii) management of procurement, which will include leading negotiations to improve CSALP level supplier agreements, and (iii) customer support. At closing, there will be no cash contribution by any of the partners, nor will CSALP assume any financial debt. It also contemplates that Bombardier will continue with its current funding plan of CSALP and will fund, if required, the cash shortfalls of CSALP during the first year following the closing up to a maximum amount of US\$350 million, and during the second and third years following the closing up to a maximum aggregate amount of US\$350 million over both years, in consideration for non-voting participating shares of CSALP with cumulative annual dividends of 2%, with any excess shortfall during such periods to be shared proportionately amongst Class A shareholders.

Airbus will benefit from call rights in respect of all of Bombardier's interest in CSALP at fair market value, with the amount for non-voting participating shares used by Bombardier capped at the invested amount plus accrued but unpaid dividends, including a call right exercisable no earlier than 7.5 years following the closing, except in the event of certain changes in the control of Bombardier,

Propriétés de l'objet

Courriel

in which case the right is accelerated. Bombardier will benefit from a corresponding put right whereby it could require that Airbus acquire its interest at fair market value after the expiry of the same period. IQ's interest is redeemable at fair market value by CSALP, under certain conditions, starting in 2023. IQ will also benefit from tag along rights in connection with a sale by Bombardier of its interest in the partnership.

The Board of Directors of CSALP will initially consist of seven directors, four of whom will be proposed by Airbus, two of whom will be proposed by Bombardier, and one of whom will be proposed by IQ. Airbus will be entitled to name the Chairman of CSALP.

Subject to obtaining the required approval from the Toronto Stock Exchange, the transaction also provides for the issuance to Airbus, upon closing, of warrants exercisable to acquire up to 100,000,000 Class B Shares (subordinate voting) of Bombardier (representing approximately 5% of the aggregate issued and outstanding Class A Shares (multiple voting) and Class B Shares of Bombardier on a fully-diluted basis, and approximately 5% of the aggregate issued and outstanding Class A Shares and Class B Shares on a non-diluted basis), at an exercise price per share equal to the US\$ equivalent of C\$2.29, which represents the volume-weighted average price of the Class B Shares over the five trading days ending Friday, 13 October 2017. The warrants will have a five-year term from the date of issue, will not be listed and will provide for market standard adjustment provisions, including in the event of corporate changes, stock splits, non-cash dividends, distributions of rights, options or warrants to all or substantially all shareholders or consolidations.

The issuance of the warrants and their terms were negotiated between Bombardier and Airbus at arm's length and will not materially affect control of Bombardier. Security holder approval will be required under Toronto Stock Exchange rules due to the fact that the warrants will be issued later than 45 days from the date upon which the exercise price was established. Such approval is expected to be obtained by way of written consent of shareholders holding more than 50% of the voting rights attached to all of Bombardier's issued and outstanding shares.

The transaction has been approved by the Boards of Directors of both Airbus and Bombardier, as well as the Cabinet of the Government of Québec. The transaction remains subject to regulatory approvals, as well as other conditions usual in this type of transaction. There are no guarantees that the transaction will be completed and that the conditions to which it is subject would be met. Completion of the transaction is currently expected for the second half of 2018.

About Bombardier

Bombardier is the world's leading manufacturer of both planes and trains. Looking far ahead while delivering today, Bombardier is evolving mobility worldwide by answering the call for more efficient, sustainable and enjoyable transportation everywhere. Our vehicles, services and, most of all, our employees are what make us a global leader in transportation.

Bombardier is headquartered in Montréal, Canada and our shares are traded on the Toronto Stock Exchange (BBD). In the fiscal year ended December 31, 2016, we posted revenues of \$16.3 billion. News and information are available at HYPERLINK "<http://bombardier.com/>"bombardier.com or follow us on Twitter HYPERLINK "[@Bombardier](https://twitter.com/Bombardier)".

Regards,

Pierre

Isabelle Marion de la part de/on behalf of,

Pierre Sein Pyun

Vice President / Vice-président

Government Affairs / Affaires gouvernementales

Propriétés de l'objet
Courriel

CORPORATE OFFICE / SIÈGE SOCIAL

BOMBARDIER

Tel 613-237-8281

Fax 613-237-9676

Cell 613-404-4023

BBD-Logo-75e for emails

50 O'Connor Street, Suite 1425

Ottawa, Ontario CANADA K1P 6L2

HYPERLINK "<https://www.linkedin.com/company-beta/2723/jobs/>"png large - linkedin HYPERLINK
"<https://twitter.com/Bombardier>"png large - twitter HYPERLINK
"<https://www.youtube.com/user/bombardiervideos>"png large - youtube HYPERLINK
"<https://www.facebook.com/Bombardier.corpo/>"fb - png large

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ – Cette communication pourrait renfermer des informations privilégiées ou confidentielles.
Si vous n'êtes pas la personne à laquelle s'adresse ce message ou si vous avez reçu cette communication par erreur, veuillez en informer l'expéditeur et supprimer le message sans le copier, le faire suivre et/ou en divulguer le contenu.

CONFIDENTIALITY NOTICE - This communication may contain privileged or confidential information.
If you are not the intended recipient or received this communication by error, please notify the sender and delete the message without copying, forwarding and/or disclosing it.

Si vous ne désirez plus recevoir de courriels de la part de Bombardier Aéronautique, veuillez transférer ce message à HYPERLINK
"<mailto:unsubscribe@aero.bombardier.com>"unsubscribe@aero.bombardier.com en indiquant « désabonnement » dans l'objet.

If you no longer wish to receive emails from Bombardier Aerospace forward this email to
HYPERLINK "<mailto:unsubscribe@aero.bombardier.com>"unsubscribe@aero.bombardier.com with
unsubscribe in the subject line.

Propriétés de l'objet**Courriel**

Convention : CPM-2014

No séquentiel	14618627
Numéro de dossier	B-0512-02
Titre	Bombardier 2018-01-26
Description	
Message	Bonjour,

Please find attached the statement that was issued by Bombardier in response to the ITC vote.

Regards,

Pierre

Isabelle Marion de la part de/on behalf of,

Pierre Sein Pyun

Vice President / Vice-président

Government Affairs / Affaires gouvernementales

CORPORATE OFFICE / SIÈGE SOCIAL

BOMBARDIER

Tel 613-237-8281

Fax 613-237-9676

Cell 613-404-4023

BBD-Logo-75e for emails

50 O'Connor Street, Suite 1425

Ottawa, Ontario CANADA K1P 6L2

HYPERLINK "<https://www.linkedin.com/company-beta/2723/jobs/>"png large - linkedin HYPERLINK

"<https://twitter.com/Bombardier>"png large - twitter HYPERLINK

"<https://www.youtube.com/user/bombardiervideos>"png large - youtube HYPERLINK

"<https://www.facebook.com/Bombardier.corpo/>"fb - png large

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ – Cette communication pourrait renfermer des informations privilégiées ou confidentielles.

Si vous n'êtes pas la personne à laquelle s'adresse ce message ou si vous avez reçu cette communication par erreur, veuillez en informer l'expéditeur et supprimer le message sans le copier, le faire suivre et/ou en divulguer le contenu.

Propriétés de l'objet**Courriel**

CONFIDENTIALITY NOTICE - This communication may contain privileged or confidential information.

If you are not the intended recipient or received this communication by error, please notify the sender and delete the message without copying, forwarding and/or disclosing it.

Si vous ne désirez plus recevoir de courriels de la part de Bombardier Aéronautique, veuillez transférer ce message à HYPERLINK "mailto:unsubscribe@aero.bombardier.com"unsubscribe@aero.bombardier.com en indiquant « désabonnement » dans l'objet.

If you no longer wish to receive emails from Bombardier Aerospace forward this email to HYPERLINK "mailto:unsubscribe@aero.bombardier.com"unsubscribe@aero.bombardier.com with unsubscribe in the subject line.

Date du courriel	15:10:34 2018-01-26
Expéditeur	Isabelle.Marion@bombardier.com
Unité administrative	905d - CPM-2014

Métadonnées

Date_du_document	2018-01-26
Date_réception	2018-01-26
Appellations	Mr.
Nom	Sein Pyun
Prénom	Pierre
Organisme	Bombardier
Titre_de_fonction	Vice-président
Adresse	50, rue O'Connor, bureau 1425
Ville	Ottawa
Province	Ontario
Code_postal	K1P 6L2
Codes_géographiques	Hors-Québec
Expéditeur	Organisme
Langue	2 - Anglais
Téléphone	613-237-3231
Télécopieur	613-237-9676
Courriel	Isabelle.Marion@bombardier.com
Document_joint	Oui
Localisations	DGD - Division gestion documentaire

DÉCLARATION AUX MÉDIAS

BOMBARDIER

Déclaration de Bombardier sur le vote de la Commission du commerce international

Montréal, le 26 janvier 2018 - La décision d'aujourd'hui est une victoire pour l'innovation, la concurrence et la primauté du droit. C'est aussi une victoire pour les compagnies aériennes américaines et le public voyageur des États-Unis. Les avions C Series sont les avions les plus novateurs et les plus efficaces à avoir été créés depuis une génération. Leur développement et leur production représentent des milliers d'emplois aux États-Unis, au Canada et au Royaume-Uni. Nous sommes extrêmement fiers de nos employés, de nos investisseurs et de nos fournisseurs qui ont collaboré pour mettre sur le marché ces avions remarquables. Ce dossier étant réglé, nous continuons à progresser rapidement dans la réalisation de notre partenariat avec Airbus. La planification de l'intégration se passe bien et nous sommes impatients de livrer les avions C Series au marché américain afin que les compagnies aériennes et le public américains puissent bénéficier des nombreux avantages de ces avions incomparables.

À propos de Bombardier

Bombardier est le leader mondial de la fabrication d'avions et de trains. Regardant vers l'avenir tout en repoussant les limites du présent, Bombardier fait évoluer la mobilité en répondant à la demande mondiale en moyens de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables. Notre leadership résulte d'un vaste éventail de véhicules, de services et, surtout, de nos employés.

Le siège social de Bombardier est situé à Montréal, au Canada et nos actions (BBD) se négocient à la Bourse de Toronto. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, nos revenus ont été de 16,3 milliards \$. Vous trouverez nouvelles et information à l'adresse bombardier.com ou en nous suivant sur Twitter : [@Bombardier](https://twitter.com/Bombardier).

Pour information

Simon Letendre
Conseiller principal,
Relations avec les médias et affaires publiques
Bombardier Inc.
+514 861 9481

Patrick Ghoche
Vice-président,
Relations avec les investisseurs
Bombardier Inc.
+514 861 5727

MEDIA STATEMENT

BOMBARDIER

Bombardier Statement on ITC Vote

Montréal, January 26, 2018 – Today's decision is a victory for innovation, competition, and the rule of law. It is also a victory for U.S. airlines and the U.S. traveling public. The C Series is the most innovative and efficient new aircraft in a generation. Its development and production represent thousands of jobs in the United States, Canada, and the United Kingdom. We are extremely proud of our employees, investors and suppliers who have worked together to bring this remarkable aircraft to the market. With this matter behind us, we are moving full speed ahead with finalizing our partnership with Airbus. Integration planning is going well and we look forward to delivering the C Series to the U.S. market so that U.S. airlines and the U.S. flying public can enjoy the many benefits of this remarkable aircraft.

About Bombardier

Bombardier is the world's leading manufacturer of both planes and trains. Looking far ahead while delivering today, Bombardier is evolving mobility worldwide by answering the call for more efficient, sustainable and enjoyable transportation everywhere. Our vehicles, services and, most of all, our employees are what make us a global leader in transportation.

Bombardier is headquartered in Montréal, Canada and our shares are traded on the Toronto Stock Exchange (BBD). In the fiscal year ended December 31, 2016, we posted revenues of \$16.3 billion. News and information are available at bombardier.com or follow us on Twitter [@Bombardier](https://twitter.com/Bombardier).

For Information

Simon Letendre
Senior Advisor, Media Relations and Public Affairs
Bombardier Inc.
+514 861 9481

Patrick Ghoche
Vice President, Investor Relations
Bombardier Inc.
+514 861 5727

Propriétés de l'objet

Courriel

Convention : CPM-2014

No séquentiel	14623265
Numéro de dossier	B-0512-02
Titre	Bombardier 2018-03-12
Description	REMET EN QUESTION COUVERTURE JOURNALISTIQUE DU GLOBE AND BAIL REL. VENTE AVION AFFAIRES À UNE CIE SUD-AFRICAINE
Message	Please find below a blog post published today by Mike Nadolski, Vice President Communications and Public Affairs, Bombardier

HYPERLINK "<https://bbdtruenorth.com/postings/questions-mount-over-the-objectivity-of-the-globe-mails-coverage-of-bombardier>"Questions Mount over the Objectivity of the Globe & Mail's Coverage of Bombardier

March 12, 2018 Mike Nadolski

The investigation of political and financial corruption that is unfolding in South Africa has generated a great deal of media attention. Some of this coverage touches on transactions involving our company, including the sale in early 2015 of a Bombardier Global 6000 business jet to a company associated with the Gupta family. The Guptas have come under scrutiny because of ties to Jacob Zuma, the recently resigned president of South Africa.

As a company, we welcome any honest discussion or inquiry about our South African transactions. Unfortunately, an article in the Globe & Mail on March 7 by reporter Geoffrey York instead misleads the public by omitting key facts.

The Globe's headline warns ominously that "questions are mounting" as to whether Bombardier provided a special discount on the Global 6000 sold to the Gupta company in order to win a portion of a large South African rail contract. The answer to this question is no and the facts clearly demonstrate this. Instead of presenting a full account, however, Mr. York withheld specific information we provided to him in writing disproving the allegation; facts which could easily be corroborated had the Globe bothered to contact an aviation sales expert.

Here are those facts: the sale price of the Bombardier aircraft at issue was entirely consistent with the market at the time. Although the sale price was less than the list price – which is common in the business aircraft market, as it is in many other markets – it was actually fully in line with prices paid by other customers for similar aircraft delivered in 2015. Put simply, there was no special discount and no special treatment.

Readers would be right to wonder why this essential information was not reported. The omission certainly raises questions about the Globe's commitment to accuracy and objectivity when reporting on our company.

The Globe's readers would also benefit from knowing that Bombardier has a significant and longstanding diligence process to evaluate potential aircraft purchasers. This process includes

Propriétés de l'objet

Courriel

checks conducted against third party databases and is designed to avoid doing business with individuals and businesses of concern. We take pride in having sold thousands of aircraft in this principled way, and also in having rejected sales that don't meet our ethical standards.

It's easy for any critic, with the benefit of perfect hindsight, to argue that Bombardier should not have engaged with any of the Gupta companies. But it does a disservice to our company, and to all businesses, to suggest we must compete under an absurd standard that requires we see into the future with perfect clairvoyance.

Despite reports to the contrary, the fact remains that at the time of the Global 6000 aircraft transaction, there had been no official charges, findings or any conclusion of wrongdoing regarding the Gupta companies. Export Development Canada, which financed the purchase, conducted its own independent review and came to the same conclusion as did many other leading international business institutions that continued to do business with Gupta firms for years after our sale. The Globe & Mail itself had not reported on the Gupta companies in any substantive way until well after this transaction occurred.

As a global company, we recognize that we will encounter people that don't share our high ethical values. We see this as a challenge that can be confronted rather than a reason to retreat from global competition. We believe that people everywhere in the world deserve access to the very best aerospace and rail technology, and we'd like to supply it. We also believe that this is a goal supported by our shareholders and the Canadian public.

For its part, the press owes the public an objective, accurate and full accounting of the facts, especially when it questions the ethical integrity of a company. In this instance, the Globe fell far short of that standard and the hard working women and men of our company deserve much better.

We asked the Globe & Mail last week to print this response. So far, they have not responded to our request. We hope they have the integrity to do so and address the flaw in their coverage. Until then we will continue to set the record straight as necessary.

Mike Nadolski

Vice President Communications and Public Affairs

Bombardier

email logo 300dpi Alice Trudelle

Gestionnaire | Affaires gouvernementales | Siège Social

Manager | Government Affairs | Corporate Office

Alain Bellemare

President and Chief Executive Officer
Président et chef de la direction

BOMBARDIER

Le 17 juin 2019

Monsieur Francois Legault M.A.N
Premier ministre du Québec
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
835, boulevard René-Lévesque Est, 3e étage
Québec Québec G1A 1B4
Canada

Monsieur le Premier Ministre,

Je suis très fier de vous présenter le plus récent Rapport d'activité de Bombardier.

Ce rapport souligne le travail formidable et les réalisations de nos 68 000 employés au cours de l'année dernière alors que nous poursuivons l'exécution de notre plan de redressement et bâtissons un avenir à long terme et durable pour notre entreprise.

Avec les actions que nous avons prises, nous sommes en bonne position pour réaliser notre vision et regagner notre rang de champion industriel mondial. Dans les années à venir, nous continuerons de faire avancer le monde en concevant, construisant et entretenant les trains et les avions les plus novateurs et les plus écoénergétiques au monde, et en améliorant la façon dont les gens se déplacent et se retrouvent; et nous le ferons comme il se doit : de façon éthique, responsable et rentable.

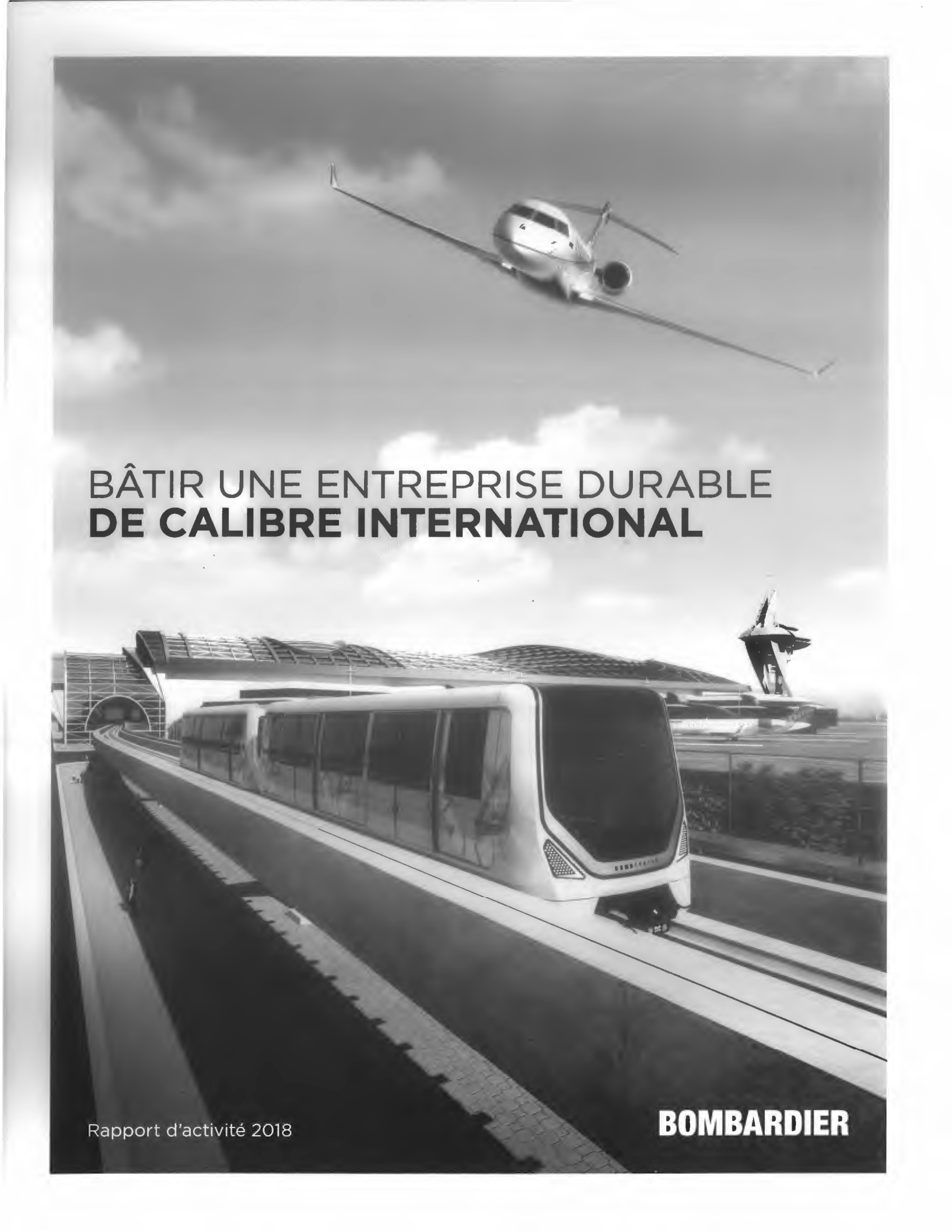
Chez Bombardier, nous sommes incroyablement fiers du rôle important que jouent nos produits pour rapprocher les gens, soutenir la croissance économique et rendre le monde plus durable.

Je suis convaincu qu'après avoir examiné ce rapport, vous serez plus en mesure d'apprécier le chemin sur lequel nous nous sommes engagés et les progrès considérables que nous avons accomplis.

Bombardier est un champion industriel mondial en transport sur rail et en aviation, et nous en sommes fiers!

Cordialement,

ORIGINAL SIGNÉ



BÂTIR UNE ENTREPRISE DURABLE DE CALIBRE INTERNATIONAL

Le 20 octobre 2014

Personnel et confidentiel

Expédié par messenger

Monsieur Philippe Couillard
Premier ministre du Québec
Au soin de monsieur Jean-Louis Dufresne, chef de cabinet
Édifice Honoré-Mercier
835, boul. René-Lévesque Est
3^{ème} étage
Québec (Québec) G1A 1B4



Avocats et agents de brevets et de marques de commerce

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.
1, Place Ville Marie, bureau 2500
Montréal (Québec) H3B 1R1 Canada

F : +1 514.286.5474
nortonrosefulbright.com

Raymond Bachand
+1 514.847.4786
raymond.bachand@nortonrosefulbright.com

Mémoire soumis dans le cadre des consultations de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise – Bombardier et Pratt & Whitney Canada

Monsieur le Premier ministre, 

Il est rare que deux présidents prennent le temps de signer un mémoire conjoint et j'ai pensé que vous voudriez en prendre connaissance. Pierre Beaudoin, président et chef de la direction de Bombardier, et John Saabas, président de Pratt & Whitney, l'ont fait, se sentant responsables de plus de 18 000 employés au Québec.

La baisse du crédit d'impôt en recherche et développement du budget dernier était la troisième depuis 2012 et la quatrième depuis 2003 (voir à cet effet la page 5 du mémoire).

Je pense que cela fragilise de façon considérable les futures décisions quant à la localisation des dépenses en matière de recherche et développement.

Au plaisir,

ORIGINAL SIGNÉ

Raymond Bachand
Conseiller stratégique

RB/aln

Pièces jointes

DOCSMTL: 5799526\1

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l. est une société en nom collectif à responsabilité limitée établie au Canada

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l., Norton Rose Fulbright LLP, Norton Rose Fulbright Australia, Norton Rose Fulbright South Africa (constituée sous le nom de Deney's Reitz Inc.) et Fulbright & Jaworski LLP, chacune étant une entité juridique distincte, sont membres du Verein Norton Rose Fulbright, un Verein suisse. On peut obtenir des détails sur chaque entité ainsi que certains renseignements réglementaires à l'adresse nortonrosefulbright.com. Le Verein Norton Rose Fulbright aide à coordonner les activités des membres, mais il ne fournit aucun service juridique aux clients.

Siège social

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Tél. 514 861 9481
Télec. 514 861 7053
www.bombardier.com



Siège social

1000, boul. Marie-Victorin
Longueuil (Québec) Canada J4G 1A1
Tél. 450 677 9411
Télec. 450 647 3620
www.pwc.ca

Le 10 octobre 2014

Commission d'examen sur la fiscalité québécoise
12, rue Saint-Louis, bureau 1.37
Québec (Québec) G1R 5L3

À l'attention de Monsieur Luc Godbout, Président de la Commission

**OBJET : Mémoire soumis dans le cadre des consultations de la
Commission d'examen sur la fiscalité québécoise**

Monsieur Godbout,

Vous trouverez, sous pli, le mémoire cité en objet, rédigé conjointement par Bombardier Inc. et Pratt & Whitney Canada Cie.

Dans celui-ci, nous recommandons le rehaussement du taux de crédit d'impôt relatif aux salaires de R-D visant l'industrie aéronautique afin de le ramener au taux précédent de 17,5 %. De plus, il est essentiel que la nature remboursable du crédit soit maintenue. Nous espérons que notre recommandation soit retenue par la Commission dans son rapport final.

N'hésitez pas à nous contacter pour tout renseignement additionnel que vous jugerez utile de requérir.

Veuillez agréer, Monsieur Godbout, nos salutations les plus distinguées.

ORIGINAL SIGNÉ

Pierre Beaudoin
Président et chef de la direction

ORIGINAL SIGNÉ

John Saabas
Président



**Mémoire soumis dans le cadre des consultations
de la Commission d'examen
sur la fiscalité québécoise**

10 octobre 2014

Sommaire

En tant que piliers de l'industrie aéronautique québécoise, Bombardier Inc. (Bombardier) et Pratt & Whitney Canada Cie (P&WC) appellent les membres de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise (la Commission) ainsi que le Gouvernement du Québec à considérer la valeur stratégique de leur industrie pour le Québec ainsi que l'importance de maintenir un partenariat étroit entre le Gouvernement du Québec et leur industrie et de favoriser ainsi le développement économique futur du Québec.

De grandes entreprises de l'industrie aéronautique québécoise, telles que Bombardier et P&WC, permettent la création et le maintien au Québec d'un nombre important de PME manufacturières. Ces grandes entreprises œuvrent dans un marché extrêmement compétitif à l'échelle mondiale, un marché où le soutien de leurs partenaires leur est essentiel compte tenu du modèle d'affaires unique de cette industrie. Ce soutien leur est indispensable pour continuer à contribuer à la prospérité de l'économie québécoise, et c'est pour cette raison que nous, Bombardier et P&WC, demandons au Gouvernement du Québec de revoir la modification apportée au programme de crédit d'impôt pour recherche scientifique et développement expérimental (R-D) annoncée dans son Budget du 4 juin dernier¹.

Nous recommandons le rehaussement du taux de crédit d'impôt relatif aux salaires - R-D visant l'industrie aéronautique, afin de le ramener au taux précédent de 17,5 % dès le prochain Budget. Il est de plus essentiel que la nature remboursable du crédit soit maintenue.

Le succès de l'aéronautique québécoise nous tient à cœur et nous croyons essentiel de vous faire part de notre recommandation afin de consolider le partenariat existant entre le Gouvernement du Québec et notre industrie.

Introduction

L'industrie aéronautique représente un secteur important pour le Québec. Il s'agit d'un joyau de l'économie du savoir et de l'industrie manufacturière québécoise, tant par son niveau technologique élevé que sa contribution positive à la balance commerciale du Québec. Nous, Bombardier et P&WC, sommes deux des plus grands contributeurs à ce secteur, tant par le nombre d'emplois et le niveau d'investissements en R-D que par notre chiffre d'affaires. Les retombées économiques générées par nos deux entreprises permettent la création et le maintien de nombreuses PME manufacturières au Québec.

Le présent mémoire est soumis à la Commission dans le cadre de ses consultations quant aux actions à privilégier pour accroître la compétitivité du régime fiscal québécois applicable à notre industrie.

Les éléments abordés dans le présent mémoire sont les suivants :

1. Survol de l'industrie aéronautique québécoise;
2. Le modèle d'affaires unique de l'industrie aéronautique;
3. L'importance d'un partenariat entre l'industrie et le Gouvernement du Québec;
4. Les tendances dans l'industrie aéronautique;
5. L'impact des récents changements législatifs sur nos budgets de R-D;
6. Recommandation et conclusion.

¹ Budget 2014-2015 - Plan budgétaire - Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec - Juin 2014

1. Survol de l'industrie aéronautique québécoise

L'industrie aéronautique canadienne est composée de plus de 700 entreprises de toutes tailles² dont la vaste majorité est au Québec. Parmi les dix plus grandes entreprises de cette industrie au Canada³ en 2013, cinq ont leur siège social ou un établissement d'importance au Québec dont Bombardier et P&WC. Ces grands acteurs aéronautiques sont les donneurs d'ordre pour les PME de la grappe industrielle aéronautique québécoise.

À cet égard, le Québec bénéficie d'une très grande concentration de travailleurs du domaine aéronautique. À eux seuls, Bombardier et P&WC totalisent 18 000 employés du secteur aéronautique québécois. Dans la région du grand Montréal, on retrouve également le Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (CRIAQ), sept universités actives en recherche aéronautique et plus de dix centres de recherche publics et parapublics de renom⁴. Bref, avec 98 % de l'activité aéronautique québécoise, la région du Grand Montréal figure, avec Seattle et Toulouse⁵, parmi les plus grands pôles aéronautiques au monde. La santé financière et économique de la métropole québécoise est donc intimement liée à celle du secteur aéronautique.

Malgré les récessions et les variations du dollar canadien par rapport à la devise américaine, le secteur aéronautique québécois a enregistré entre 1990 et 2011⁶ une croissance annuelle moyenne de ses ventes de 6 %. En 2011, ses ventes ont totalisé 11,7 milliards de dollars, dont 80 % provenaient des marchés de l'exportation, ce qui en fait le premier secteur d'exportation de la province⁷. De plus, l'industrie aéronautique est la seule industrie avancée sur le plan technologique au Canada générant des surplus commerciaux année après année⁸. Les investissements en R-D du secteur aéronautique au Canada sont très importants: en 2012, ils ont totalisé 2,7 milliards de dollars pour les entreprises figurant parmi les 100 plus grands investisseurs en R-D au Canada⁹, la part du Québec étant estimé à 70 % de ce montant¹⁰.

2. Le modèle d'affaires unique de l'industrie aéronautique

Le modèle d'affaires de l'industrie aéronautique se distingue par ses investissements importants dans le développement de ses nouveaux produits. Ce développement commence par une phase initiale de recherche appliquée qui consiste en la démonstration à petite échelle de nouvelles technologies.

Il se poursuit par un long processus de développement expérimental visant à concevoir, fabriquer, assembler et tester les premiers prototypes fonctionnels, afin de démontrer les capacités du produit en vol et se termine lorsque le produit final est certifié par les autorités compétentes en la matière. Ces investissements importants, faits durant la phase de développement expérimental, ne peuvent être récupérés que sur une longue période après l'entrée en service des nouveaux produits en raison du modèle d'affaires propre à l'industrie aéronautique.

² AIAC – données sur l'industrie - 2013

³ Le Conference Board du Canada – Canadian Industrial Outlook Spring 2014 – Canada's Aerospace Product Manufacturing Industry

⁴ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

⁵ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

⁶ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

⁷ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

⁸ Le Conference Board du Canada – How Canada Performs – Export Market Share: Aerospace – Avril 2013

⁹ Research Infosource Inc. 2013 – Canada's Top 100 Corporate R&D Spenders List 2013 Analysis

¹⁰ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

Une fois les produits développés, les acteurs de l'industrie aéronautique continuent d'investir dans des activités de R-D pour développer et améliorer leurs procédés manufacturiers. Ces investissements permettent aux entreprises du secteur de convertir ce développement en efficience manufacturière afin d'améliorer leur productivité et de demeurer compétitives face à leurs concurrents étrangers pouvant bénéficier de coûts de main-d'œuvre inférieurs.

3. L'importance d'un partenariat entre l'industrie et le Gouvernement du Québec

Les gouvernements du monde entier appuient la R-D par le biais de plusieurs programmes d'aide qui visent à favoriser l'innovation sur leur territoire. Pour y parvenir, des subventions directes et des crédits d'impôt sont octroyés à leurs entreprises innovantes.

Les pays ayant développé une industrie aéronautique ont tendance à conserver un certain nombre d'activités manufacturières près de leurs activités de R-D. Ces activités manufacturières génèrent des surplus commerciaux et sont souvent stratégiques pour ces pays. Dans ce contexte, la R-D effectuée au Québec a plus de chance de résulter en une activité manufacturière soutenue au Québec que lorsqu'elle est faite à l'étranger. Le secteur aéronautique étant un des seuls secteurs de l'industrie manufacturière québécoise à utiliser de la haute technologie, nous sommes d'avis qu'il est porteur et indispensable à l'industrie manufacturière québécoise.

À titre d'exemple, à la suite des investissements réalisés dans des projets importants de R-D, Bombardier a confirmé que l'assemblage final de ses avions CSeries se fera au Québec. Son usine de Mirabel a donc été agrandie en conséquence. De son côté, P&WC a également investi à Mirabel en bâtissant une nouvelle usine qui abritera le site d'assemblage final du moteur propulsant les appareils CSeries et de son nouveau moteur PW800 qui propulsera de nouveaux grands avions d'affaires. Ces exemples illustrent la relation de proximité entre les activités manufacturières et les activités de R-D.

L'industrie aéronautique a besoin de mesures incitatives fiscales stables et prévisibles pour attirer et maintenir les investissements. Le programme de crédit d'impôt remboursable pour R-D offert par le Québec répond à ces besoins de stabilité et de prévisibilité. Les aides indirectes, offertes sous forme de crédits d'impôt remboursables, permettent aux entreprises de réduire leurs risques de développement expérimental pendant lequel se fait la majeure partie des investissements en R-D. La nature remboursable du crédit contribue grandement à assurer le caractère prévisible de la mesure.

Le programme de crédit d'impôt pour R-D permet donc aux entreprises du Québec et aux membres de notre industrie d'investir en R-D avec l'assurance de bénéficier de ce programme. Il apporte une prévisibilité financière importante à la planification de projets de développement en R-D. Pour des entreprises comme Bombardier et P&WC, le soutien offert par le Gouvernement du Québec est primordial pour leur permettre de demeurer compétitives à l'échelle mondiale. La concurrence à l'international est de plus en plus vive dans notre industrie. Il est donc essentiel d'investir davantage afin de maintenir notre position de chef de file mondial. Bombardier et P&WC veulent s'assurer que le Québec demeure une place de choix pour les investissements en R-D, et nous devons pouvoir compter sur un partenariat en ce sens avec le Gouvernement du Québec.

4. Les tendances dans l'industrie aéronautique

Il existe une très forte tendance dans l'industrie aéronautique mondiale qui fait en sorte que les activités manufacturières se déplacent vers certains pays émergents, dont le Mexique, le Maroc et la Pologne, pour n'en nommer que quelques-uns. Ces pays investissent pour développer des centres d'excellence (ou grappes) manufacturiers pour l'industrie, et ils offrent des avantages, notamment des coûts de main-d'œuvre inférieurs à ceux des pays ayant traditionnellement une industrie aéronautique. L'aide en R-D du Québec ne doit donc pas être comparée seulement avec celle du Canada, mais aussi avec celles offertes par les autres juridictions dans le monde.

En plus d'offrir des mesures incitatives fiscales, plusieurs pays ayant traditionnellement une activité aéronautique, tels que la France, l'Allemagne et le Royaume Uni, investissent pour développer et maintenir cette industrie. Par exemple, le Royaume Uni a décidé de bonifier ses mesures incitatives fiscales pour appuyer la R-D. De façon très sommaire, le programme de R-D du Royaume-Uni octroie des subventions aux entreprises sur une base quasi systématique, offre un crédit d'impôt à un taux de 10 % qui s'applique sur une bonne partie des dépenses de R-D (et pas seulement sur les salaires et les coûts des sous-traitants en R-D) et offre une importante réduction d'impôt sur les revenus rattachés aux technologies développées sur son territoire¹¹.

Enfin, le programme québécois de crédit d'impôt pour R-D ne peut pas être seulement comparé qu'aux programmes de crédits d'impôt pour R-D offerts par les autres États puisque chaque juridiction a ses propres attributs, lesquels font qu'elle se démarque des autres. Certaines juridictions ont des programmes d'aide spécifique telle que l'appui au secteur militaire, d'autres ont une main-d'œuvre qualifiée à bon marché; le Québec, lui, a son programme de crédit d'impôt pour R-D. Sabrer dans ce programme ne peut avoir qu'un effet néfaste sur la compétitivité du Québec sur le marché mondial aéronautique.

Afin de demeurer compétitive, de se diversifier et de créer plus de richesse par l'accroissement de ses exportations de biens et services, une économie de la taille de celle du Québec n'a d'autre choix que de miser sur l'innovation. Bien entendu, l'innovation requiert des efforts importants et constants en R-D. Lorsque le Gouvernement du Québec sabre dans son programme de crédit d'impôt pour R-D, cela a pour effet de diminuer les ressources financières que les entreprises québécoises peuvent consacrer à leurs investissements en R-D. De plus, cela a un impact direct sur leur capacité à innover et à accroître le niveau de leurs exportations. Pour toutes ces raisons, le crédit d'impôt remboursable relatif aux salaires R-D est probablement l'un des derniers programmes dans lequel le Gouvernement du Québec devrait effectuer des coupures.

5. L'impact des récents changements législatifs sur nos budgets de R-D

La réduction, en date du 4 juin 2014, du taux de crédit d'impôt du Québec n'avait pas été annoncée et elle a pris par surprise toute l'industrie aéronautique. L'application immédiate de cette réduction aux dépenses de R-D engagées le jour suivant le dépôt du Budget en est d'autant plus surprenante. Des entreprises ayant décidé d'investir dans certains projets d'affaires sur la base d'un crédit d'impôt relatif aux salaires de R-D de 17,5 % devront se contenter d'un crédit de 14 %, ce qui en obligera plusieurs à se trouver du financement additionnel pour combler ce manque à gagner. Cette annonce soudaine a grandement nui aux notions de stabilité et de prévisibilité du programme qui sont si chères aux investisseurs. Les

¹¹ Deloitte – 2014 Global Survey R&D Tax Incentives

documents budgétaires ne mentionnent pas si d'autres réductions du programme de crédits d'impôt pour R-D du Québec sont à venir, ce qui ne fait qu'amplifier l'incertitude des investisseurs.

Pour nous, Bombardier et P&WC, la situation est critique. Il y a plus de 10 ans, à la suite du dépôt du Budget du Ministre Séguin, la baisse de 12,5 % du taux de crédit d'impôt pour R-D (le faisant ainsi passer de 20 % à 17,5 %) a été à l'époque qualifiée de « brèche » pour l'industrie aéronautique par rapport à la concurrence mondiale.

Depuis 2012, une série de mesures a restreint les crédits d'impôt pour R-D disponibles aux entreprises québécoises. En effet, le 29 mars 2012, le Gouvernement fédéral a annoncé des coupures ayant eu pour effet de restreindre les dépenses admissibles, de réduire de 20 % à 15 % le taux de crédit d'impôt applicable, et d'exclure les dépenses en capital de la base des dépenses admissibles. Le 20 novembre 2012, le Gouvernement du Québec a annoncé l'imposition des crédits d'impôt pour R-D du Québec pour les années commençant après la date du Budget. Cette mesure diminue davantage l'aide fiscale aux entreprises qui investissent en R-D au Québec. S'ajoute à cela la mesure annoncée le 4 juin dernier qui a fait passer le taux de crédit d'impôt de 17,5 % à 14 %. La diminution de ce crédit d'impôt pour R-D devrait donc tenir compte des autres éléments mentionnés ci-haut qui ont déjà diminué l'aide fiscale aux entreprises investissant en R-D au Québec.

On peut aussi ajouter l'incertitude liée à l'administration des programmes de crédit d'impôt pour R-D, laquelle incertitude nuit à la prévisibilité des crédits accordés. Les entreprises investissant en R-D au Québec subissent de plus en plus de vérifications à distance (« desk audits ») de l'Agence du revenu du Québec qui rendent de plus en plus difficile l'obtention d'un crédit d'impôt auquel elles devraient avoir droit.

Pour Bombardier et P&WC, ces changements auront pour effet d'amputer leurs budgets d'ingénierie de plusieurs dizaines de millions de dollars au cours des prochains exercices financiers, et ils nuisent donc à la compétitivité de nos deux entreprises et de l'industrie aéronautique québécoise toute entière sur l'échiquier international.

Les décisions en matière d'investissement en R-D ont des implications sur des périodes de plusieurs années et sont donc prises en fonction des mesures fiscales qui devraient exister lors de la réalisation des projets en question. Afin de combler les manques à gagner causés par ces changements récents, les différentes options qui se présentent à l'industrie sont les suivantes :

- reporter ou annuler certains programmes en R-D;
- réduire certains projets de recherche appliquée réalisés avec les universités et centres de recherche;
- examiner les mesures fiscales incitatives et autres avantages disponibles à l'étranger;
- transférer du travail en R-D à des partenaires de développement lesquels se trouvent majoritairement à l'étranger.

Le crédit d'impôt pour R-D ne doit pas être vu par le Gouvernement du Québec comme une dépense, mais plutôt comme un investissement pour le Québec. Chaque dollar investi dans ce programme en aéronautique générera des revenus futurs pour ce même gouvernement via les impôts et autres retombées financières liés à la technologie qu'il contribuera à développer.

L'industrie aéronautique est intimement liée à l'histoire moderne du Québec et à l'économie québécoise, et nous voulons continuer à y contribuer. Les particularités de l'industrie aéronautique et les longs délais nécessaires au développement des programmes et produits appellent un maintien du financement public de notre industrie. La compétition féroce que se livrent les différentes juridictions afin d'attirer chez elles les acteurs de l'industrie aéronautique démontre également l'attrait de cette industrie comme secteur économique stratégique. Ce n'est pas le moment pour le Québec de perdre la place de choix qu'il occupe dans cette industrie. Au contraire, il est plus que jamais essentiel que le Gouvernement du Québec fasse équipe avec les acteurs clés de l'industrie afin de s'assurer que le Québec demeure une juridiction compétitive pour les investissements en aéronautique.

6. Recommandation et conclusion

Notre industrie a un modèle d'affaires unique, comportant des investissements en développement de produits et de procédés de longue haleine, ce qui requiert un partenariat avec le Gouvernement du Québec pour lui permettre d'innover et de demeurer compétitive. Plusieurs pays investissent en ce sens dans le développement de leur industrie aéronautique. Non seulement ceux-ci tentent d'attirer des activités manufacturières, mais ils offrent de plus en plus d'occasions en matière de R-D visant à développer de nouveaux produits avec une main d'œuvre des plus qualifiée.

L'industrie aéronautique québécoise ne jouit pas d'un régime fiscal particulier, tel que c'est le cas pour d'autres industries stratégiques au Québec, notamment le multimédia. Dans ce contexte, nous recommandons que le taux de crédit d'impôt relatif aux salaires de R-D soit rehaussé à 17,5 % pour l'industrie aéronautique. Bombardier et P&WC se sont efforcés de se concentrer sur les mesures essentielles à l'épanouissement de l'industrie aéronautique, et nous arrivons au constat que le crédit d'impôt remboursable pour R-D est la mesure ciblée clé qui doit être préservée et rehaussée.

Nous, Bombardier et P&WC, préconisons fortement le programme de crédit d'impôt pour la R-D et nous estimons que ce programme rencontre les objectifs de stimulation d'investissement en R-D au Québec. Les avantages de ce programme sont liés à la prévisibilité et à la stabilité de l'aide fiscale. Ramener le taux de ce crédit à son seuil pré-budgétaire de 17,5 % ne nécessiterait pas un fardeau administratif plus élevé, à l'opposé d'un nouveau programme qui requerrait toute une infrastructure administrative supplémentaire. Dans le contexte économique actuel, ceci peut se révéler un autre avantage important pour le Gouvernement du Québec.

L'industrie aéronautique québécoise est sensible à la situation financière du Gouvernement du Québec. Le contrôle des dépenses est un enjeu partagé par les entreprises. Cependant, une réduction dans le crédit d'impôt relatif aux salaires R-D pourrait avoir des conséquences allant bien au-delà des bénéfices à court terme liés à la réduction des dépenses gouvernementales découlant de ce programme. Dès que les entreprises implantées au Québec réduisent leurs dépenses en R-D ou augmentent la proportion de leurs investissements dans des programmes futurs à l'extérieur du Québec, c'est de l'expertise, du savoir-faire, des activités de fabrication, des activités de soutien perdus pour le Québec. Le Québec doit au contraire redoubler d'efforts pour aider notre industrie aéronautique québécoise à se développer encore plus ici.

Nous recommandons donc le rehaussement du taux de crédit d'impôt relatif aux salaires de R-D visant l'industrie aéronautique afin de le ramener au taux précédent de 17,5 %. De plus, il est essentiel que la nature remboursable du crédit soit maintenue.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Droit d'accès aux documents.

9. Toute personne qui en fait la demande a droit d'accès aux documents d'un organisme public.

Restrictions.

Ce droit ne s'étend pas aux notes personnelles inscrites sur un document, ni aux esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature.

1982, c. 30, a. 9.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Prohibition.

14. Un organisme public ne peut refuser l'accès à un document pour le seul motif que ce document comporte certains renseignements qu'il doit ou peut refuser de communiquer en vertu de la présente loi.

Accès non autorisé.

Si une demande porte sur un document comportant de tels renseignements, l'organisme public peut en refuser l'accès si ces renseignements en forment la substance. Dans les autres cas, l'organisme public doit donner accès au document demandé après en avoir extrait uniquement les renseignements auxquels l'accès n'est pas autorisé.

1982, c. 30, a. 14.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Refus de communiquer un renseignement.

18. Le gouvernement ou un ministère peut refuser de communiquer un renseignement obtenu d'un gouvernement autre que celui du Québec, d'un organisme d'un tel gouvernement ou d'une organisation internationale.

Refus de communiquer un renseignement.

Il en est de même du lieutenant-gouverneur, du Conseil exécutif et du Conseil du trésor.

1982, c. 30, a. 18

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Refus de communiquer un renseignement.

19. Un organisme public peut refuser de communiquer un renseignement lorsque sa divulgation porterait vraisemblablement préjudice à la conduite des relations entre le gouvernement du Québec et un autre gouvernement ou une organisation internationale.

1982, c. 30, a. 19.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Refus de communiquer un renseignement.

21. Un organisme public peut refuser de confirmer l'existence ou de donner communication d'un renseignement dont la divulgation aurait pour effet de révéler un emprunt, un projet d'emprunt, une transaction ou un projet de transaction relatifs à des biens, des services ou des travaux, un projet de tarification, un projet d'imposition d'une taxe ou d'une redevance ou de modification d'une taxe ou d'une redevance, lorsque, vraisemblablement, une telle divulgation:

1° procurerait un avantage indu à une personne ou lui causerait un préjudice sérieux; ou

2° porterait sérieusement atteinte aux intérêts économiques de l'organisme public ou de la collectivité à l'égard de laquelle il est compétent.

1982, c. 30, a. 21.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Secret industriel.

22. Un organisme public peut refuser de communiquer un secret industriel qui lui appartient.

Renseignement financier, commercial, scientifique.

Il peut également refuser de communiquer un autre renseignement industriel ou un renseignement financier, commercial, scientifique ou technique lui appartenant et dont la divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver une négociation en vue de la conclusion d'un contrat, de causer une perte à l'organisme ou de procurer un avantage appréciable à une autre personne.

Organisme public aux fins industrielles ou commerciales.

Un organisme public constitué à des fins industrielles, commerciales ou de gestion financière peut aussi refuser de communiquer un tel renseignement lorsque sa divulgation risquerait vraisemblablement de nuire de façon substantielle à sa compétitivité ou de révéler un projet d'emprunt, de placement, de gestion de dette ou de gestion de fonds ou une stratégie d'emprunt, de placement, de gestion de dette ou de gestion de fonds.

1982, c. 30, a. 22; 2006, c. 22, a. 11

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Secret industriel d'un tiers.

23. Un organisme public ne peut communiquer le secret industriel d'un tiers ou un renseignement industriel, financier, commercial, scientifique, technique ou syndical de nature confidentielle fourni par un tiers et habituellement traité par un tiers de façon confidentielle, sans son consentement.

1982, c. 30, a. 23.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

24. Un organisme public ne peut communiquer un renseignement fourni par un tiers lorsque sa divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver une négociation en vue de la conclusion d'un contrat, de causer une perte à ce tiers, de procurer un avantage appréciable à une autre personne ou de nuire de façon substantielle à la compétitivité de ce tiers, sans son consentement.

1982, c. 30, a. 24.

Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels

(RLRQ, c. A-2.1)

33. Ne peuvent être communiqués avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq ans de leur date:

1° les communications du Conseil exécutif à l'un ou à plusieurs de ses membres, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que le Conseil exécutif n'en décide autrement;

2° les communications d'un ou de plusieurs membres du Conseil exécutif à un ou à plusieurs autres membres de ce conseil, au Conseil exécutif lui-même, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que l'auteur ou, le cas échéant, les auteurs n'en décident autrement;

3° les recommandations du Conseil du trésor ou d'un comité ministériel au Conseil exécutif, à moins que l'auteur ou le destinataire n'en décide autrement;

4° les recommandations d'un ou de plusieurs membres du Conseil exécutif au Conseil exécutif, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que l'auteur ou, le cas échéant, les auteurs, ou encore le destinataire, n'en décident autrement;

5° les analyses, avis et recommandations préparés au sein du ministère du Conseil exécutif ou du secrétariat du Conseil du trésor, ou au sein d'un autre organisme public dans la mesure où ils sont communiqués au ministère du Conseil exécutif, et portant sur une recommandation ou une demande faite par un ou plusieurs ministres, un comité ministériel ou un organisme public, ou sur un document visé à l'article 36;

6° les mémoires ou les comptes rendus des délibérations du Conseil exécutif ou d'un comité ministériel;

7° une liste de titres de documents comportant des recommandations au Conseil exécutif ou au Conseil du trésor;

8° l'ordre du jour d'une réunion du Conseil exécutif, du Conseil du trésor ou d'un comité ministériel.

Le premier alinéa s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, aux mémoires des délibérations du comité exécutif d'un organisme municipal, aux recommandations qui lui sont faites par ses membres ainsi qu'aux communications entre ses membres.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Documents inaccessibles.

34. Un document du bureau d'un membre de l'Assemblée nationale ou un document produit pour le compte de ce membre par les services de l'Assemblée n'est pas accessible à moins que le membre ne le juge opportun.

Documents inaccessibles.

Il en est de même d'un document du cabinet du président de l'Assemblée, d'un membre de celle-ci visé dans le premier alinéa de l'article 124.1 de la Loi sur l'Assemblée nationale (chapitre A-23.1) ou d'un ministre visé dans l'article 11.5 de la Loi sur l'exécutif (chapitre E-18), ainsi que d'un document du cabinet ou du bureau d'un membre d'un organisme municipal ou scolaire.

1982, c. 30, a. 34; 1982, c. 62, a. 143; 1983, c. 55, a. 132; 1984, c. 47, a. 1.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Avis ou recommandations d'un membre.

37. Un organisme public peut refuser de communiquer un avis ou une recommandation faits depuis moins de dix ans, par un de ses membres, un membre de son personnel, un membre d'un autre organisme public ou un membre du personnel de cet autre organisme, dans l'exercice de leurs fonctions.

Avis ou recommandation d'un consultant.

Il peut également refuser de communiquer un avis ou une recommandation qui lui ont été faits, à sa demande, depuis moins de dix ans, par un consultant ou par un conseiller sur une matière de sa compétence.

1982, c. 30, a. 37.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Analyse.

39. Un organisme public peut refuser de communiquer une analyse produite à l'occasion d'une recommandation faite dans le cadre d'un processus décisionnel en cours, jusqu'à ce que la recommandation ait fait l'objet d'une décision ou, en l'absence de décision, qu'une période de cinq ans se soit écoulée depuis la date où l'analyse a été faite.

1982, c. 30, a. 39.

**Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la
protection des renseignements personnels**
(RLRQ, c. A-2.1)

Compétence d'un autre organisme.

48. Lorsqu'il est saisi d'une demande qui, à son avis, relève davantage de la compétence d'un autre organisme public ou qui est relative à un document produit par un autre organisme public ou pour son compte, le responsable doit, dans le délai prévu par le premier alinéa de l'article 47, indiquer au requérant le nom de l'organisme compétent et celui du responsable de l'accès aux documents de cet organisme, et lui donner les renseignements prévus par l'article 45 ou par le deuxième alinéa de l'article 46, selon le cas.

Écrit.

Lorsque la demande est écrite, ces indications doivent être communiquées par écrit.

1982, c. 30, a. 48.

Avis de recours

À la suite d'une décision rendue en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*.

Révision par la Commission d'accès à l'information

a) Pouvoir :

L'article 135 de la Loi prévoit qu'une personne dont la demande écrite a été refusée en tout ou en partie par le responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels peut demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision. La demande de révision doit être faite par écrit; elle peut exposer brièvement les raisons pour lesquelles la décision devrait être révisée (art. 137).

L'adresse de la Commission d'accès à l'information est la suivante:

Québec	525, boul. René-Levesque Est Bureau 2.36 Québec (Québec) G1R 5S9	Tél. : 418 528-7741 Numéro sans frais 1 888 -528-7741	Télec. : 418 529-3102
Montréal	500, boul. René Lévesque Ouest Bureau 18.200 Montréal (Québec) H2Z 1W7	Tél. : 514 873-4196 Numéro sans frais 1 888 -528-7741	Télec. : 514 844-6170

b) Motifs :

Les motifs relatifs à la révision peuvent porter sur la décision, sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur les frais exigibles ou sur l'application de l'article 9 (notes personnelles inscrites sur un document, esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature qui ne sont pas considérés comme des documents d'un organisme public).

c) Délais :

Les demandes de révision doivent être adressées à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours suivant la date de la décision ou de l'expiration du délai accordé au responsable pour répondre à une demande (art. 135).

La Loi prévoit spécifiquement que la Commission d'accès à l'information peut, pour motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter le délai de 30 jours (art. 135).