



Marc Parent

Président et chef de la direction

L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE CANADIENNE

Contribuer, maintenant et pour l'avenir, à des emplois de qualité
et à une économie forte

Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Montréal

Le vendredi 11 février 2011

Distingués invités,

Mesdames et messieurs,

Bonjour,

Je tiens d'abord à remercier M. Leblanc pour sa présentation ainsi que la Chambre de commerce pour m'avoir invité ce midi.

C'est un grand honneur pour moi de vous parler aujourd'hui d'un secteur qui est très cher à mon cœur, l'aérospatiale. Tout jeune, j'avais déjà la piqûre pour tout ce qui touchait les avions. Je les regardais dans le ciel en me disant qu'un jour, je travaillerais dans ce secteur.

À l'adolescence, je rêvais d'être un pilote pour les Forces armées canadiennes. Je leur ai fait parvenir ma demande, et ils m'ont répondu en me disant que mon profil les intéressait beaucoup, mais qu'ils n'avaient pas besoin de pilote d'avion de chasse. Par contre, ils m'offraient une belle carrière... dans la marine!!! Comme vous pouvez vous imaginer, je n'ai pas donné suite à leur offre.

Alors je me suis dit, si je ne peux pas piloter un avion de chasse, je peux soit devenir un pilote de ligne ou devenir ingénieur et construire des avions. Et j'ai choisi la deuxième avenue.

Donc, au début des années 80, j'ai voulu faire mon cours en génie aéronautique. Mais seulement Toronto à l'époque offrait cette spécialisation. Alors je me suis inscrit dans le programme de génie mécanique à Polytechnique.

Plusieurs personnes autour de moi questionnaient mon choix car, rappelons-nous à ce moment là, l'industrie aéronautique n'était pas vue comme une industrie d'avenir. Canadair à Montréal et De Havilland à Toronto, deux propriétés de la Couronne, n'étaient pas en bonne position financière. La plupart des gens ne voyaient pas d'emplois prometteurs dans ce domaine; plusieurs croyaient même que cette industrie était vouée à une mort lente, au profit d'autres pays comme les États-Unis et la France.

Il fallait vraiment être un passionné de l'aéronautique comme je l'étais pour choisir cette voie!!!

À la fin de mes études, en 1984, je me suis joint à Canadair. Deux ans plus tard, à la suite de la décision du gouvernement du Canada de privatiser cette société, Bombardier s'en est portée acquéreur. Et ce fut le début d'une belle aventure non seulement pour moi mais aussi pour des milliers d'autres personnes.

Aujourd'hui, en 2011, tout le monde considère que nous sommes une grande industrie offrant des emplois de qualité avec des produits reconnus à travers le monde. En effet, en 2010, notre industrie a généré des revenus directs de 24 milliards de dollars au Canada dont 78 % sont exportés dans le monde entier. Nous créons 83 000 emplois directs partout au Canada avec une masse salariale de 4,6 milliards de dollars. L'industrie a rapporté des recettes de 1,6 milliard de dollars aux gouvernements fédéral et provinciaux et nous faisons de la recherche et développement pour un montant de 1,4 milliard de dollars par année.

Si on ajoute les emplois directs, indirects et induits, notre industrie est responsable de 163 000 emplois par année au pays.

Environ 52 % de la production totale canadienne est au Québec. Et Montréal a bien tiré son épingle du jeu avec la présence d'une industrie forte.

Oui, aujourd'hui, nous sommes un fleuron pour le Canada, le Québec et Montréal.

Comment avons-nous réussi ceci en SEULEMENT 25 ans?

Comment un pays qui est 36^e au monde en termes de population a réussi à devenir le 5^e pays au monde en aéronautique après les États-Unis, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni ?

J'y vois quatre raisons principales.

La première est **l'entrepreneurship**

Nous avons eu la chance d'avoir de grands entrepreneurs à travers le Canada, dont plusieurs au Québec. Le premier en liste est sans équivoque Laurent Beaudoin, alors président et chef de la direction de Bombardier.

Laurent Beaudoin a su redonner à Canadair une nouvelle vie. Comme il le dit si bien lui-même, un entrepreneur voit de belles opportunités là où d'autres ne voient que des problèmes.

M. Beaudoin a cru en notre industrie. Il a vu la mondialisation avec les besoins de transport qui en découleraient et a décidé que son entreprise y jouerait un rôle-clé. Il a donc investi temps et argent pour faire de Canadair, aujourd'hui Bombardier Aéronautique, une grande compagnie aéronautique. Aujourd'hui, Bombardier est le 3^e constructeur d'avions civils au monde, précédé de deux géants, Airbus et Boeing.

C'est ici à Montréal que nous avons développé les avions amphibies vendus partout dans le monde. D'ailleurs les gens réfèrent à ces avions en les appelant les Canadair, comme on appelait une caméra un kodak et un réfrigérateur un frigidaire. L'entreprise en a livré 204 à 14 pays.

C'est aussi ici que Bombardier a développé le premier avion à réaction régional de 50 passagers, le CRJ, lancé en 1989, qui a révolutionné le transport régional, permettant à la fois flexibilité d'horaire et confort aux voyageurs.

Cette gamme d'avions régionaux est celle qui a connu le plus de succès au monde. Bombardier en a vendu plus de 1 700 à ce jour.

Mon entreprise, CAE, a été fondée par un grand entrepreneur, Ken Patrick, qui a voulu créer une entreprise innovatrice et à la fine pointe de la technologie. C'est grâce à un contrat des Forces canadiennes que CAE a trouvé sa mission : construire un simulateur pour le CF-100 Canuck, avion développé et fabriqué par Avro Canada! Aujourd'hui, et ceci devrait être source de fierté pour nous tous, la majorité des pilotes commerciaux qui sillonnent le ciel sont formés sur des simulateurs conçus et construits ici à Montréal.

Gilles Labbé, ici présent à la table d'honneur, est aussi un grand entrepreneur qui dirige une compagnie qui fait la fierté de tous les Québécois et Canadiens. En effet, le module lunaire Appolo était équipé du train d'atterrissage d'Héroux-Devtek lorsque Neil Armstrong et Buzz Aldrin ont fait leurs premiers pas sur la lune en 1969.

Je pourrais vous donner bien d'autres exemples, et je tiens à souligner ce midi l'apport de tous les entrepreneurs qui ont cru en notre industrie depuis ses débuts.

Mais ces entrepreneurs ne pouvaient pas développer cette industrie seuls. Ils ont su s'entourer de gens de qualité. Et ceci m'amène à la deuxième raison de notre succès: **nos employés**.

Comme je le dis si souvent, prenez tous les employés d'une compagnie et sortez-les de leur building et c'est tout ce que vous avez, un building avec quatre murs, un toit, des meubles et un logo. Mais prenez ces mêmes employés et mettez-les dans un nouveau building, et vous avez votre compagnie.

Au Québec, nous avons 38 000 hommes et femmes qui travaillent directement dans notre secteur. Ces gens sont des passionnés de l'aéronautique. Ils ont développé de nouveaux produits et permis des avancées importantes.

Et nous offrons des emplois de qualité. Le salaire moyen en aéronautique au Québec est de 67 000 \$ par année par rapport à 40 000 \$ tous secteurs confondus.

Notre industrie québécoise a rapporté des recettes de 670 millions de dollars aux deux paliers de gouvernement en 2010.

Nos employés travaillent chez Bell Helicopter à Mirabel à faire des hélicoptères pour l'aviation civile. Ce sont eux qui construisent les Bell 412, 407, 429 et 206, utilisés pour l'aviation civile et militaire partout dans le monde. Ils construisent aussi les Griffons, utilisés par les Forces armées canadiennes lors de leurs missions en Afghanistan.

Bombardier Aéronautique a plus de 13 500 employés au Québec, qui assemblent des avions commerciaux comme le CRJ et les avions d'affaires, comme le Challenger. Les 5 000 employés de Pratt & Whitney Canada ont livré plus de 70 000 moteurs depuis ses débuts à Longueuil.

À CAE, nos 3 500 employés basés à Montréal développent des simulateurs pour les avions et les hélicoptères civils et militaires. Depuis ses débuts, CAE a vendu plus de 1 300 simulateurs civils et militaires à travers le monde. Nous sommes fournisseur auprès des forces armées de 50 pays incluant tous les corps d'armée américains, y compris les « Special Forces ».

Et les employés de ces entreprises sont appuyés par plus de 200 PME québécoises. Alta Précision de Ville d'Anjou fournit des pièces à Héroux Devtek. Aérospatiale Hemmingford en Montérégie fait l'usinage, l'assemblage et les essais de valves pour la plupart des moteurs de Pratt & Whitney Canada.

Pour le Q400 de Bombardier, ce sont 86 fournisseurs et 10 500 Canadiens qui travaillent à la fabrication de l'appareil.

Il est vrai que notre industrie fabrique d'excellents produits reconnus partout dans le monde, mais ces produits ne sont pas seulement construits et assemblés ici. Dans la plupart des cas, le gros de la recherche et développement est fait ici au Canada. C'est à Longueuil que Pratt & Whitney Canada effectue la majorité de la R et D pour ses moteurs qui propulsent aujourd'hui plus de 45 000 avions et hélicoptères.

Ce sont les ingénieurs de Bombardier diplômés des écoles et universités de Montréal qui ont imaginé, dessiné, fait les plans et finalement construit les avions comme le CRJ, le Challenger et le Global Express.

Et ceci est la troisième raison de la force de notre industrie : **l'innovation**.

Aujourd'hui, Bombardier innove à nouveau, en développant un nouvel avion, la CSeries. Cet avion répond aux nouveaux critères environnementaux et permettra à Bombardier de desservir un nouveau créneau, l'avion de 100 à 149 passagers. Ce nouvel avion nécessitera des investissements de 3,4 milliards de dollars.

Pratt & Whitney Canada est le plus important investisseur en recherche et développement au sein de l'industrie aéronautique canadienne. Au cours des cinq prochaines années, elle investira plus de deux milliards de dollars pour concevoir la prochaine génération de moteurs d'avion à haut rendement.

CAE investit 715 millions de dollars en R et D sur cinq ans afin de continuer à développer les simulateurs les plus réalistes pour la formation des pilotes dans les domaines civil et militaire.

Et tout le monde connaît le Canadarm, le bras canadien de la navette spatiale. Il joue un rôle essentiel dans les vols spatiaux et a contribué à faire la réputation internationale du Canada en robotique et innovation. Les employés MDA à Sainte Anne de Bellevue ont joué un rôle clé dans le développement et la fabrication du Canadarm et aujourd'hui ils contribuent au développement de plusieurs satellites.

Au total, au Canada l'industrie investit 1,4 milliard de dollars par année en recherche et développement dont 70% par nos entreprises québécoises.

La recherche et développement fait partie de l'ADN de notre industrie. Notre capacité à innover nous a permis d'être parmi les meilleurs au monde.

Par contre, il nous est impossible de faire la R et D uniquement par nous-mêmes. Afin de nous mettre au même niveau que nos concurrents à travers le monde, nous devons travailler en partenariat avec les gouvernements canadien et québécois. Ce **partenariat** est la quatrième raison du succès de notre industrie.

Depuis les tout débuts de l'aéronautique, nos gouvernements ont joué un rôle clé. Les deux paliers de gouvernement nous soutiennent grâce à leur programme de crédits d'impôts à l'investissement. Au fédéral, les programmes tels que DIPP, Partenariat Technologique Canada et l'Initiative Stratégique en Aérospatiale et en Défense, mieux connue sous le nom de SADI, ont permis aux entreprises d'ici de se démarquer et d'offrir des produits innovateurs.

Le gouvernement du Québec, par le biais d'Investissement Québec, a mis l'épaule à la roue et participe de façon déterminante au succès des entreprises aérospatiales du Québec. Ces investissements stimulent l'industrie et nous permettent de faire plus de R&D afin que nous gardions notre position de leader.

Et n'oublions pas l'apport stratégique des contrats militaires. C'est en obtenant des contrats des forces armées canadiennes que nous pouvons développer une expertise et par la suite exporter notre savoir-faire et obtenir des contrats à l'étranger.

Rappelons-nous qu'à ses débuts, Canadair fabriquait des avions militaires sous licence. Elle a fabriqué 1 815 avions Sabre pour les Forces armées américaines et canadiennes, et plus de 650 Silver Star pour l'Aviation royale canadienne.

Rappelons-nous que le fer de lance de CAE a été l'obtention d'un contrat pour un simulateur de CF-100 pour les Forces armées canadiennes. Plus récemment, depuis que CAE a obtenu le contrat pour la construction de deux simulateurs pour les avions de transport Hercules pour les Forces armées canadiennes, nous avons remporté des contrats pour la fabrication de sept simulateurs pour six pays.

Exportation et Développement Canada joue aussi un rôle-clé auprès des entreprises de notre secteur en offrant des prêts à l'exportation; par exemple, les CRJ de Bombardier sont maintenant utilisés dans plus de 30 pays, et EDC a aidé plusieurs clients en leur offrant du financement.

Le partenariat des gouvernements se situe donc à trois niveaux : soit un soutien à la R et D, l'obtention de contrats militaires et l'apport d'EDC.

Je veux être clair : nous ne demandons pas la charité. En 2009, CAE a obtenu le contrat des simulateurs pour les Hercules après un appel d'offre compétitif. CAE était déjà le fournisseur privilégié de Lockheed Martin pour les systèmes de formation des Hercules et avait vendu 12 simulateurs aux forces de défense de quatre pays.

Donc, lorsque les Forces canadiennes achètent nos produits, ils achètent sans contredit les meilleurs produits au monde car ils achètent du leader mondial basé ici à Montréal.

Héroux-Devtek a obtenu plusieurs contrats de Lockheed Martin pour le nouvel avion de chasse, le F-35. C'est donc cette compagnie du Grand Montréal qui fournira notamment les systèmes de fermeture de porte et des pièces d'aérostructure pour tous les avions qui seront vendus à travers le monde. Notre pays prévoit en acheter 65, mais, au total, Lockheed Martin prévoit en construire plus de 3 000 et Héroux-Devtek fournira des pièces pour tous ces avions. Encore une fois, Lockheed Martin a choisi Héroux-Devtek pour la qualité de ses produits.

De son côté, EDC offre son soutien à l'exportation. Ce ne sont pas des subventions mais des investissements octroyés avec des termes et conditions reflétant le marché. EDC a terminé son dernier exercice financier avec un bénéfice net de 258 millions de dollars.

En 2011, Montréal est une plaque tournante pour l'aérospatiale. Notre grappe, Aéro-Montréal, regroupe tous les intervenants de l'industrie pour un total de 38 000 emplois directs et 100 000 emplois indirects.

Et c'est sans compter l'Agence spatiale canadienne, située à Saint-Hubert; les sièges sociaux et les opérations des transporteurs internationaux Air Canada et Air Transat; et sans compter les organismes internationaux comme l'OACI et IATA qui sont basés à Montréal.

L'industrie offre aussi des emplois à nos finissants des écoles de métiers et des universités. Au total, Bell Helicoptère, Bombardier, CAE et Pratt & Whitney Canada ont embauché 2 320 nouveaux ingénieurs de 2005 à 2010, bien qu'une bonne partie de ces cinq années ait été une période difficile pour l'industrie. Nos entreprises appuient aussi des projets et des chaires de recherche dans les universités canadiennes.

Plusieurs institutions offrent des programmes spécifiques à notre industrie. En exemple, Polytechnique offre un programme en génie aérospatial, l'ETS offre une maîtrise en génie aérospatial et l'École nationale d'aérotechnique du Collège Édouard-Montpetit offre trois programmes de niveau collégial en aéronautique.

À Montréal, une personne sur 95 travaille en aéronautique. De fait, Montréal est la seule ville au monde où il serait possible de construire un avion au complet. Même à Toulouse, même à Seattle, on ne peut pas faire ça. Ici, Pratt & Whitney Canada fabrique les moteurs.

Héroux Devtek fabrique des trains d'atterrissage. Esterline CMC Électronique et Thales font de l'avionique. Bombardier assemble les avions. Et CAE entraîne les pilotes.

Et notre renommée est internationale.

Bombardier est un leader dans les marchés régionaux et d'affaires. À chaque trois secondes un avion de Bombardier décolle ou atterrit quelque part dans le monde; et chaque seconde, un appareil propulsé par un moteur de Pratt & Whitney Canada décolle ou atterrit sur un des cinq continents. Cette entreprise de Longueuil est numéro #1 pour les moteurs d'hélicoptères et d'avions de transport régional et d'affaires dans le monde.

Bell Hélicoptère est reconnue pour son service à la clientèle et plus de la moitié des hélicoptères qui volent partout dans le monde sont des hélicoptères de Bell.

CAE est le chef de file mondial pour la vente de simulateurs civils et la formation des pilotes civils et militaires.

Et nous avons révolutionné la façon dont les pilotes s'entraînent en créant le premier simulateur au monde si réaliste que toute la formation se fait aujourd'hui sur simulateur. Saviez-vous que, grâce au réalisme de nos simulateurs, le premier vol d'un pilote est fait avec des passagers comme vous et moi à l'arrière!

Aujourd'hui nous avons un secteur dont nous pouvons tous être fiers. On offre des carrières de qualité et nous sommes un fleuron pour nos gouvernements à l'échelle internationale.

Ce secteur est voué à un avenir prometteur. La demande augmente à un rythme accéléré. Au cours des vingt prochaines années, les experts s'entendent que le trafic aérien devrait plus que doubler.

Les experts de Deloitte qui viennent de faire un rapport sur notre industrie prévoient que notre industrie pourrait doubler ses effectifs au Canada d'ici 10 ans. Ceci veut dire que nous pourrions avoir 158 000 emplois directs en 2020 à travers le pays. Mais ceci ne tombera pas du ciel.

Nous avons une longueur d'avance pour garder notre position de chef de file, voire augmenter notre part de marché. Mais ce n'est pas acquis.

Plusieurs pays nous regardent avec envie, dont la Chine, la Russie, la Corée du Sud et le Japon qui veulent tous leur part du gâteau.

Il ne faut pas sous-estimer ces pays. Rappelons-nous les débuts du Japon et de la Corée du Sud dans le domaine de l'automobile. Qui aurait cru dans les années 70 qu'on verrait autant d'autos japonaises et coréennes sur nos routes?

De nombreux pays commencent à nous concurrencer, et la compétition devient plus féroce à tous les jours.

Nous avons une belle industrie canadienne et québécoise, mais ne pouvons pas nous asseoir sur nos lauriers.

Nous avons une position de chef de file. Comment faire pour la garder? Profitons de notre longueur d'avance et bâtissons sur notre expertise.

Demeurons entrepreneur dans l'âme.

Offrons des emplois de qualité en travaillant avec notre système d'éducation et développons un programme de formation continue pour nos employés. Continuons à offrir à nos employés des défis à la hauteur de leurs ambitions.

Soyons imaginatifs et innovateurs. Il est important de continuer, voire d'intensifier la R et D si nous voulons rester les leaders mondiaux et voir notre industrie grandir. Et notre industrie le fait!

Et continuons à avoir un partenariat « gagnant-gagnant » avec nos gouvernements. L'industrie est en bonne santé, et ceci est en partie grâce aux programmes de recherche menés en partenariat avec les gouvernements. Sans ces programmes, nos compagnies seront désavantagées par rapport à nos concurrents internationaux.

Et les compagnies canadiennes doivent pouvoir participer aux appels d'offre lors d'achat d'équipement pour nos forces armées.

Ces achats sont essentiels si le Canada veut continuer à jouer un rôle important sur l'échiquier international. Nos forces armées doivent avoir le meilleur équipement au meilleur prix pour les contribuables. Le Canada a déjà acheté des avions de transport C-17 et des hélicoptères CH-47 de Boeing. Il a aussi acheté des avions de transport Hercules de Lockheed Martin.

Grâce aux programmes de retombées industrielles régionales d'Industrie Canada, Boeing et Lockheed Martin donnent des contrats à des compagnies canadiennes d'une valeur de 7,3 milliards de dollars sur 20 ans. Par la suite, nos compagnies obtiennent des contrats dans d'autres pays grâce à l'expertise développée.

Le Canada participe au développement du F-35, le Joint Strike Fighter depuis 1997. Cet avion a été choisi par les experts du ministère de la Défense nationale. Aujourd'hui, Lockheed Martin qui fabrique le F-35, est à choisir les entreprises qui fourniront les pièces pour l'ensemble de la production de cet avion. Notre pays s'est engagé à acheter 65 avions. Grâce à la participation du Canada, nos compagnies québécoises et canadiennes auront l'opportunité d'offrir leurs produits à Lockheed Martin pour la fabrication de plus de 3 000 avions prévus. Et les pilotes doivent être formés ici au Canada, car nous sommes des leaders mondiaux.

Tous ces investissements sont à l'avantage du Québec et du Canada. Chaque 100 millions de dollars supplémentaires de revenus au Québec représente 310 emplois directs. En incluant les retombées directes, indirectes et induites, ce cent millions de revenus génère 570 emplois.

Avec nos entrepreneurs, nos employés, notre capacité à innover et notre partenariat avec nos gouvernements, nous pouvons continuer à avoir une industrie prospère et dont tous les Canadiens et Québécois peuvent être fiers.

Mon plus grand souhait est que nos enfants et nos petits-enfants, lorsqu'ils feront leur choix de carrière, verront notre secteur comme un secteur d'avenir. Tous les jours, je côtoie des passionnés de l'aéronautique et je crois de tout cœur que ceci continuera.

Merci de votre attention.