

Notes pour une allocution de

Paul M. Tellier  
Président-directeur général  
Bombardier Inc.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Pour une politique canadienne de l'aéronautique

Le 17 février 2004  
Le Fairmont Reine Elizabeth  
Montréal

Seule la version prononcée fait foi

Invités d'honneur,  
Mesdames et messieurs,  
Chers amis,

Je remercie la direction de la Chambre et, de façon toute particulière, son dynamique président Benoît Labonté, pour cette invitation.

Je souhaite vous entretenir aujourd'hui d'un dossier prioritaire pour le Canada, celui de l'avenir de l'industrie aéronautique canadienne.

Il m'apparaît en effet fondamental d'en débattre. C'est un enjeu majeur de la politique économique, industrielle et scientifique du Canada.

### *Le recentrage de Bombardier*

Je me permettrai d'abord de vous rappeler que Bombardier est sur le point de compléter son recentrage. Comme vous le savez, mesdames et messieurs, Bombardier a beaucoup changé en un an.

C'est aujourd'hui une entreprise qui se concentre sur deux secteurs d'activité, chef de file mondial dans le secteur de la production d'équipement de transport sur rail, et troisième manufacturier d'avions au monde.

Ce recentrage, qui a nécessité des décisions douloureuses, n'a été facile pour personne. Je tiens d'ailleurs à rendre hommage ici à Laurent Beaudoin et à la famille Bombardier pour leur appui constant au cours de ce processus.

Avec leur sens de l'entrepreneurship, leur créativité et l'innovation qui les caractérise, Laurent Beaudoin et les Bombardier vont maintenant contribuer au succès de l'entreprise de produits récréatifs dont nous avons dû nous départir.

Le recentrage de nos opérations nous permet dorénavant de consacrer nos efforts, avec une totale cohésion, aux solutions qu'appellent des contextes largement modifiés dans les deux industries internationales de l'aéronautique et de l'équipement de transport sur rail.

Bombardier entend maintenir ses positions de leader actuelles dans l'une et l'autre de ces industries.

Cela dit, laissez-moi évoquer à grands traits quelques facteurs d'évolution de celles-ci.

### Évolution du marché de l'équipement de transport sur rail

Commençons par l'équipement de transport sur rail. Comme vous le savez, le transport-passagers sur rail est un élément central de l'économie européenne, et c'est à la conquête de ces marchés que nous avons établi notre position de leader mondial.

Or, cette industrie fait aujourd'hui l'objet de transformations fondamentales sous la pression de facteurs comme la déréglementation, l'émergence de joueurs du secteur privé et l'évolution des politiques et des pratiques de la Communauté européenne.

Premièrement, la consolidation de l'industrie n'a pas éliminé la surcapacité de production. Bombardier n'y échappe pas. Si nous n'agissons pas, nos sites en Europe continueront à fonctionner à moins de 50 % de leur capacité. Donc, trop de sites manufacturiers et surabondance d'effectifs; il s'agit d'un défi important à relever, en particulier dans le cadre des réglementations européennes régissant l'emploi.

Deuxièmement, l'absence de standardisation de plusieurs produits empêche les économies d'échelle. Des produits spécifiques à chaque client augmentent les heures d'ingénierie et par conséquent les coûts de production. Il nous faut donc resserrer notre structure de coûts.

Il nous faut agir avec célérité en Europe, sur tous ces plans à la fois, dans un environnement très sensible politiquement, où les gouvernements sont aussi bien clients que régulateurs des marchés.

Nous nous efforçons d'y arriver dans les plus brefs délais, en consultation avec nos partenaires sur le terrain, et en suivant rigoureusement les processus de chaque juridiction.

### Bombardier et l'impact du 11 septembre

Dans le domaine aéronautique, nous devons faire face, solidairement et conjointement avec l'ensemble de l'industrie mondiale, à sa fragilité, aux impacts du 11 septembre, et à la pénurie des sources de financement des ventes.

D'abord, le 11 septembre et ses retombées ont frappé de plein fouet l'aviation commerciale. Les lignes aériennes se sont vues forcées d'adopter des équipements mieux adaptés aux exigences du transport régional entre agglomérations urbaines de densités diverses.

Cela aurait dû favoriser Bombardier davantage, comme nous avons révolutionné le transport régional avec la création du Regional Jet.

Soit dit en passant, nous avons livré en décembre le millième appareil sorti de nos usines de Dorval.

De plus, nous occupons une position de tête dans le secteur de l'aviation d'affaires.

Dans ces deux domaines, nous avons conçu et mis sur le marché 14 nouveaux avions en 14 ans, soit davantage que Boeing et Airbus réunis.

### Une anomalie de marché

Le paradoxe, c'est qu'après le 11 septembre, les transporteurs n'avaient plus que des ressources financières limitées pour subvenir normalement à leurs besoins en nouveaux équipements. Il en a résulté une anomalie de marché : notre produit est en forte demande, mais l'accès au financement est très limité.

Dans les circonstances, je suis particulièrement fier que Bombardier ait réussi cette année, et nous sommes les seuls, à livrer plus d'avions régionaux que l'an dernier.

Quant au marché des avions d'affaires, il s'est trouvé affecté non seulement par la situation économique des entreprises, mais aussi par la réaction des actionnaires à certains scandales financiers qui font manchette depuis des mois, tant aux États-Unis qu'en Europe. Mais même là, nous avons livré plus d'avions d'affaires en 2003 qu'en 2002.

La reprise du secteur des avions d'affaires est plus lente à venir mais les mouvements récents de ce marché sont encourageants.

Notre entreprise a donc été durement frappée et avec elle, l'ensemble de l'industrie aéronautique canadienne.

Mais cela dit, le monde s'étonne à juste titre qu'une industrie aéronautique aussi forte ait réussi à prospérer dans un pays comme le nôtre. Certains se demandent aussi comment Bombardier a pu se hisser ainsi parmi les chefs de file que sont Boeing et Airbus, sachant que l'ensemble des ressources dont ils disposent est comparativement si manifestement démesuré par rapport à celles qui nous sont accessibles.

### Importance et succès de l'industrie aéronautique canadienne

Malgré le succès de cette industrie canadienne, dont les composantes existent d'est en ouest, on semble ignorer son importance stratégique pour l'économie canadienne.

Jugez vous-mêmes de cette importance par ces quelques chiffres :

- L'industrie canadienne produit des revenus annuels de plus de 20 milliards \$.
- À l'exclusion des lignes aériennes, elle emploie près de 80 000 personnes.
- 50 000 personnes travaillent directement à la production d'avions, de pièces et de matériel aéronautique, et leurs salaires dépassent de 60 % le salaire moyen des Canadiens.
- 10,4 % de ces 50 000 employés s'occupent de recherche et développement, soit 9,2 % de tous les Canadiens oeuvrant en R & D dans le secteur manufacturier.
- Par comparaison, seulement 1,4 % des employés du secteur canadien de l'automobile, dont les sièges sociaux des principaux fabricants, je vous le rappelle, sont à l'étranger, travaillent en recherche et développement.
- À elle seule, Bombardier a investi 3,5 milliards \$ en recherche et développement au Canada depuis 1986, date de son entrée dans l'industrie.
- La production manufacturière de l'industrie aéronautique canadienne engendre 51 % de valeur ajoutée, comparativement à 38,9 % pour l'ensemble de la production du secteur manufacturier canadien.
- Le secteur manufacturier de l'industrie aéronautique canadienne génère pour les gouvernements fédéral et provinciaux des revenus estimés à plus d'un milliard \$.
- L'industrie exporte 89 % de sa production, et contribue de façon importante au surplus de la balance commerciale du Canada.
- Enfin, et pour détruire un mythe persistant, il n'en coûte rien au gouvernement du Canada pour son financement aux exportations. Selon des hypothèses conservatrices, EDC en retire au contraire des revenus annuels estimés à 200 millions \$, soit l'écart entre le taux d'intérêt auquel Exportation et Développement Canada emprunte, et le taux commercial auquel elle prête aux clients de l'industrie aéronautique canadienne.
- De plus, EDC a empoché plus de 15 millions \$ en frais sur les transactions de Bombardier uniquement au cours des deux dernières années.

Bref, l'industrie aéronautique canadienne fournit des emplois de haute qualité, crée de la richesse et contribue au développement d'une économie axée sur le savoir, sur la connaissance et sur la conquête des marchés mondiaux.

Ce faisant, elle rentabilise les investissements de l'État, elle a un effet bénéfique sur la situation des finances publiques et elle affirme, sur la scène internationale, la place du Canada comme un pays générateur de haute technologie.

### Des défis colossaux en aéronautique

Mesdames et messieurs, ce sont là des réalisations formidables.

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont soutenu notre industrie dans le passé. À titre d'illustration, Investissement Québec a récemment accru de 600 millions \$ son programme de financement d'avions, sous forme de garanties, offert à nos clients transporteurs régionaux.

Au mois de juillet dernier, le gouvernement fédéral a également augmenté de 1,2 milliard \$ l'enveloppe de financement des prêts du Compte du Canada. Ces montants peuvent paraître élevés, mais ils le paraissent beaucoup moins quand on les compare aux besoins de financement de nos clients. En fait, pour l'exercice qui vient de se terminer, les besoins en financement de nos clients transporteurs régionaux se sont élevés à 4,1 milliards \$, dont plus des deux tiers ont été financés par le secteur privé.

Nous évoluons dans un environnement mondial où se livre une concurrence sans merci, où les gouvernements nationaux n'hésitent pas à appuyer leur champion ou leur industrie émergente.

L'industrie fait également face à d'autres défis colossaux.

Défi numéro un: Nous faisons face à des compétiteurs qui bénéficient de financements immenses en matière de R&D militaire. Aux États-Unis par exemple, le ministère de la Défense investit 45 milliards \$ US en recherche et développement, dont quelque 6,5 milliards \$ vont directement à Boeing, Raytheon et United Technologies. Parmi les pays qui lui font concurrence à l'international, le Canada est le seul pays dont les investissements en recherche et développement militaire ne sont pas significatifs.

Défi numéro deux: La situation n'est guère différente en matière de recherche et développement commercial. L'industrie canadienne dans son ensemble s'est partagée en 2001 un montant de 165 millions \$ CAN, fourni par le gouvernement fédéral pour la recherche et le développement. Le programme d'avion Airbus A380 a accès à un total de 3 milliards \$ US de fonds publics provenant de différents pays européens. De plus, les partenaires de risque et les principaux fournisseurs comme Saab ou Rolls-Royce ont également bénéficié de financement public considérable pour leur participation.

Défi numéro trois: Au cours des trois dernières années, EDC a financé en moyenne 41 % des livraisons d'avions régionaux de Bombardier. En comparaison, au cours de la même période, la banque de développement du Brésil, BNDES, a financé en moyenne plus de 80 % des livraisons d'Embraer. Ce qui est encore plus préoccupant, c'est que le soutien de EDC a baissé en 2003 pour s'établir à 37 % malgré un nombre plus élevé de livraisons d'avions de Bombardier, la majorité de ces financements étant pour des contrats existants. Alors que Embraer, en comparaison, a reçu cette année l'appui de l'État pour presque tous ses financements.

Défi numéro quatre: 89 % de notre production est exportée et le raffermissement du dollar canadien va affecter les marges de l'industrie.

Défi numéro cinq: Comme si cela ne constituait pas assez de concurrence, mesdames et messieurs, et compte tenu qu'aucun important pays industrialisé n'est indifférent aux avantages et retombées économiques d'un secteur aéronautique fort, voilà que la Russie, la Chine et le Japon descendent dans l'arène.

La Chine développe toute seule son propre biréacteur régional et devrait continuer à protéger son marché domestique qui connaît une croissance incroyable.

La Russie a beaucoup d'expérience en aéronautique et elle a déjà lancé et financé un programme de biréacteur régional et un programme de biréacteur moyen courrier.

Le Japon a investi dans une étude de faisabilité d'un bimoteur conçu et produit au Japon. En effet, Honda a déjà développé son propre moteur de biréacteur et un prototype de biréacteur d'affaires.

Ces pays ont le savoir-faire, les ressources et l'appui complet et nécessaire de leur gouvernement. Ils chercheront à contrôler leurs marchés domestiques et deviendront éventuellement de redoutables compétiteurs à l'échelle internationale.

*Bombardier: une situation unique sur le plan des marchés*

Dans le contexte d'une concurrence encore plus féroce qui s'annonce, Bombardier sera plus sérieusement exposée, en raison du contexte particulier dans lequel elle évolue, comparativement à ses compétiteurs.

En effet,

- Notre marché est largement privé tandis que celui de nos concurrents, largement gouvernemental, bénéficie d'importantes commandes du secteur public.
- Notre marché est civil tandis que celui de nos concurrents, largement militaire, profite d'importantes contributions destinées au développement de technologies de pointe.
- Notre marché est presque entièrement international, alors que nos concurrents sont solidement ancrés dans leurs très populeux marchés domestiques, ce qui nous rend plus dépendants du financement à l'exportation.

Mesdames et messieurs, il faut se rendre à l'évidence.

Sans la mise au point rapide et éclairée d'une véritable politique dans le domaine, notre pays risque de perdre sa propre industrie, un des actifs les plus performants de son économie.



### Pour une politique canadienne de l'aéronautique

Cette politique doit s'articuler autour des trois activités clés de l'industrie :

1. La conception de nouveaux produits;
2. La fabrication de ces produits; et, plus particulièrement
3. Le financement des ventes de ces produits.

#### 1-En matière de conception de produits

En ce qui concerne la conception de nouveaux produits, il nous semble que cette politique devrait comprendre :

- Premièrement, la création de nouveaux partenariats de financement pour la recherche et le développement, avec partage du risque et des bénéfices entre le privé et le public, à l'exemple du programme Technologie et Partenariat Canada.
- Deuxièmement, la création de consortiums formés de maîtres-d'œuvre, de fournisseurs et de gouvernements d'ici et de l'étranger pour le développement de produits, de dérivés et de sous-systèmes. Chez Bombardier, nous connaissons bien ce type de fonctionnement qui nous a déjà permis, aussi bien qu'à nos concurrents, de réunir efficacement des ressources formidables.

#### 2-En matière de fabrication de produits

Sur le plan du soutien à la fabrication des produits, les gouvernements provinciaux et fédéral ont bien épaulé l'industrie par le passé. Ils doivent maintenir leur niveau d'appui aux investissements en infrastructures de production et innover dans leur offre d'incitatifs.

Dans un monde idéal, les gouvernements n'auraient pas à intervenir de cette manière. Mais le monde de l'aéronautique ne suit pas nécessairement le modèle théorique de libre-marché.

À titre d'illustration, l'État de Washington s'est engagé à créer pour Boeing un programme de formation en aéronautique, à établir un centre de développement de la main-d'œuvre, à investir 4,2 milliards \$ US en infrastructure routière, à embaucher 8 employés affectés uniquement à la coordination du dossier de Boeing et ce, en plus du congé fiscal de 20 ans valant 3,2 milliards \$ US.

### 3-En matière de financement à l'exportation

Enfin, une politique canadienne de l'aéronautique devrait comprendre un important volet d'aide au financement des ventes.

Cette dimension de la politique revêt une importance capitale pour Bombardier, car de plus en plus, les acheteurs font porter sur le manufacturier la responsabilité de faciliter le financement des ventes de ses avions.

À cet égard, Bombardier s'est engagée à rendre disponible à ses clients 1 milliard \$US en financement intérimaire, pour un maximum de 60 avions.

Aujourd'hui, tous les avionneurs doivent compter sur différents véhicules financiers mis à leur disposition par les gouvernements pour compléter le financement de leurs ventes. Bombardier travaille déjà depuis longtemps en partenariat avec Exportation et Développement Canada à ce sujet.

L'expérience de Bombardier nous incite à proposer qu'en matière de financement des exportations, le Canada prenne un engagement à long terme qui comprendrait :

- une augmentation de la capacité de financement d'EDC;
- un accroissement direct ou indirect des limites de crédit tant par secteur de produits que par pays et par client;
- une flexibilité permettant la vente et l'échange d'éléments du portefeuille d'EDC, afin de créer l'espace nécessaire à de nouvelles transactions.

Enfin, je suis d'avis qu'on doit créer au Canada un centre d'excellence en financement privé des ventes d'avions à travers une politique de garantie de prêts qui susciterait un intérêt auprès de financiers privés pour les prêts aux clients de l'industrie.

Cela permettrait à des organismes privés d'appivoiser ainsi progressivement le marché et de développer leur propre capacité de financer seuls certaines transactions.

### Nécessité d'un effort ciblé et concerté

Voilà, mesdames et messieurs, ce que devraient être, à mon avis, les composantes essentielles d'une politique canadienne de l'industrie aéronautique.

Certains éléments existent déjà, en une version que je qualifierais de « miniaturisée ». Il faut en assurer non seulement la pérennité mais surtout l'enrichissement.

J'ai la conviction profonde que cet effort ciblé de toutes les parties prenantes, privées et publiques, est essentiel au maintien et au développement de notre industrie aéronautique. Sinon, nous laisserons certains pays d'Europe, d'Asie et d'Amérique, plus enclins à créer de bonnes conditions de développement, bénéficier de la croissance du marché aéronautique mondial.

C'est une perspective que nous nous refusons d'envisager.

Les avantages considérables que tirent les Canadiens de leur industrie aéronautique démontrent clairement la nécessité d'une politique aéronautique canadienne.

C'est pourquoi Bombardier, un des fers de lance de cette industrie, entend s'associer à tous ses partenaires, tant privés que publics, pour démontrer l'apport de cette industrie à l'économie canadienne, à la santé financière des gouvernements et au mieux-être de nombreuses régions et de milliers de Canadiens engagés dans ce secteur de pointe.

Nous souhaitons ainsi collaborer activement et sans relâche avec l'industrie aéronautique et les gouvernements à l'élaboration d'une politique destinée à maintenir la forte présence et l'enviable réputation du Canada comme économie du savoir de calibre mondial.

J'espère pouvoir compter sur l'appui actif d'organismes comme le vôtre.

Thank you and good afternoon, Ladies and gentlemen.

Merci, mesdames et messieurs.