



**MONTRÉAL EST-ELLE UNE VILLE INTÉRESSANTE
POUR Y DÉVELOPPER UNE ENTREPRISE?**

**Notes pour une intervention de
M. Robert E. Brown, O.C.
Président et chef de la direction
CAE inc.**

34^e Congrès de l'Association des économistes québécois

Montréal, le 8 mai 2009

Congrès de l'ASDEQ – Panel n° 3 – 8 mai, 10h30

Notes de Robert E. Brown

Je remercie notre modérateur et salue mes collègues du panel. C'est pour moi un plaisir de me retrouver en leur compagnie aujourd'hui pour discuter d'un sujet qui nous tient évidemment à cœur.

Je crois que la vidéo que vous venez de voir démontre bien une notion capitale qui est : la force de travailler ensemble. Si notre industrie est un des fleurons des grappes à Montréal, c'est que nous sommes « tricotés serrés » ...comme on dit.

Je suis personnellement fier de faire partie de cette industrie qui crée des emplois de qualité et qui réussit à faire de Montréal une des quatre villes les plus importantes au monde dans notre secteur.

Vous l'avez entendu, nous avons des emplois bien rémunérés et des entreprises de pointe à Montréal. Nous investissons des sommes importantes en recherche et développement et nous sommes partie prenante de la recherche universitaire.

Comme Montréalais, nous pouvons tous être fiers de cette réussite. Où que vous alliez dans le monde, vous voyez des moteurs de Pratt & Whitney Canada, des trains d'atterrissages de Héroux-Devtek, des avions de Bombardier...et bien sûr, des simulateurs de CAE. (pause)

Pourquoi avons-nous une industrie aérospatiale si importante et qui crée autant d'emplois de qualité à Montréal?

Comment Montréal est-elle devenue la seule ville au monde où on peut construire un avion au complet?

Comment avons-nous fait pour attirer et conserver chez nous des fleurons mondiaux comme Bell Hélicoptère Textron, Pratt & Whitney Canada et Bombardier?

Et comment se fait-il que CAE ait réussi à devenir le leader mondial en simulation, avec une part de plus de 70 % du marché?

Je crois que les réponses s'inscrivent dans notre histoire.

Congrès de l'ASDEQ – Panel n° 3 – 8 mai, 10h30

Notes de Robert E. Brown

Notre industrie aérospatiale est née au siècle dernier avec la première guerre mondiale. Du jour au lendemain, le Canada est devenu la base pour l'entraînement des pilotes britanniques et pour la fabrication d'avions. Durant cette période, la Société de la Couronne « Canadian Aeroplanes » a fabriqué jusqu'à 3 000 avions par année.

Après la fin du conflit, nos pilotes avaient attrapé la piqûre de l'aviation et voulaient continuer à voler. La première compagnie commerciale —« Laurentian Air Service » — a vu le jour dès 1920.

À la même époque, une autre compagnie montréalaise — la Canadian Vickers —développait la « Vedette », le premier avion exporté de l'histoire du Canada.

D'autres compagnies allaient bientôt emboîter le pas à la Vickers. La Pratt & Whitney Canada s'installait à Montréal dans les années 30, d'abord pour vendre et y faire l'entretien d'avions de brousse et ensuite, pour obtenir des contrats de la défense canadienne. En passant, le prix d'un moteur d'avion à cette époque était de 7 210 \$!

Plus tard, la compagnie allait aussi participer à l'effort de guerre lors du deuxième conflit mondial. Enfin, dans les années '50, Pratt & Whitney a commencé à fabriquer des moteurs ici, à Longueuil.

Une autre entreprise de Montréal — la Noorduyn Aircraft— fabriquait alors le célèbre « Norseman », un avion de brousse préféré des pilotes.

Toutes ces compagnies ont réussi à demeurer en affaires pendant la Grande dépression et ont pu même augmenter leurs revenus grâce aux contrats des gouvernements durant la seconde guerre mondiale.

Pour vous donner un ordre de grandeur, en 1935, environ 4 000 Canadiens travaillaient pour l'industrie aérospatiale et produisaient une quarantaine d'avions à chaque année.

Congrès de l'ASDEQ – Panel n° 3 – 8 mai, 10h30

Notes de Robert E. Brown

Durant la guerre, c'est plus de 116 000 travailleurs qui ont produit 165 000 avions... alors que le Canada formait au-delà de 130 000 pilotes des pays du Commonwealth.

Malgré cette activité intense, c'était aussi une période de grande inquiétude pour le monde. La France étant sous occupation nazie, qu'arriverait-il si l'Angleterre tombait aussi aux mains ennemies? Comme gouvernement, il fallait alors envisager le pire des scénarios, soit une Europe sous domination nazie.

C'est donc à ce moment que le président Roosevelt et le Premier ministre Mackenzie King se sont entendus pour devenir autonomes dans le domaine crucial de l'aviation. Dès 1941, ils signent l'accord Ogdensburg, créant un conseil conjoint avec le mandat d'harmoniser les ressources de la défense des deux pays.

La fin de la guerre a apporté une vague de changements : quand les Européens commencent à produire chez eux, le Canada se retrouve avec un grand bassin d'employés très qualifiés. Grâce au soutien gouvernemental, nous avons pu continuer à produire des appareils et des produits aéronautiques innovateurs et les vendre à travers le monde.

Et c'est aussi à cette époque qu'un ancien pilote canadien, Ken Patrick, a lancé son entreprise, se donnant pour mission de créer « une compagnie canadienne très innovatrice »; cette compagnie, c'est CAE. Aujourd'hui, nous comptons 7 000 employés dans 20 pays et nous avons vendu plus de 1 000 simulateurs aux marchés civil et militaire. CAE est reconnue comme le leader mondial en simulation.

Quelques années plus tard, Canadair, aujourd'hui filiale de Bombardier, développait le CL-215, l'avion qui permet d'éteindre les feux de forêt et qui est encore en service et vendu partout dans le monde.

Je pourrais continuer à vous raconter l'histoire de notre industrie aérospatiale pendant des heures. C'est ma passion et je me considère privilégié de travailler dans ce domaine depuis plus de 40 ans.

Congrès de l'ASDEQ – Panel n° 3 – 8 mai, 10h30

Notes de Robert E. Brown

Mais je reviens à ma question : pourquoi avons-nous une industrie si importante et qui crée des emplois de qualité à Montréal?

Il y a plusieurs pistes de réponse. En tête de liste, je placerais l'esprit d'entrepreneurship et l'esprit d'innovation de nos compagnies montréalaises. Ce sont en effet, les ingénieurs d'ici qui ont conçu les nouveaux avions que Bombardier vend partout dans le monde.

Deuxièmement : l'implication gouvernementale qui est un incontournable. Sans cette aide qui est remboursable, je veux le souligner, nous ne pourrions pas investir en R-D comme nous le faisons. Grâce à leur soutien, les gouvernements canadiens et québécois nous permettent de pouvoir rivaliser d'égal à égal avec nos concurrents internationaux et c'est crucial.

Troisièmement : les contrats de la défense canadienne. Leur obtention est la clé du succès pour bien des entreprises d'ici. Pour pouvoir transiger avec les forces armées d'ailleurs, nous nous devons d'être « prophète dans notre pays », c'est-à-dire être fournisseur reconnu de notre propre gouvernement. En effet, certaines forces de la défense n'acceptent de nous rencontrer que si nous avons des contrats du gouvernement canadien.

À titre d'exemple pour illustrer ce point, le fait que CAE ait obtenu le contrat pour la formation des troupes canadiennes sur le nouvel avion C-130J nous ouvre déjà des portes pour des contrats similaires à travers le monde.

Quatrièmement : la qualité de vie à Montréal. Non seulement la ville est-elle sécuritaire, mais son caractère cosmopolite nous offre une ouverture sur le monde et un ensemble d'activités appréciées par nos employés : hockey, football, soccer, théâtres, OSM, Festival de Jazz, Festival Juste pour rire, et je pourrais continuer encore longtemps.

Avant de terminer, j'aimerais souligner que ce que nous avons bâti collectivement depuis la fin de la première guerre mondiale est digne des plus grandes nations du monde. Montréal peut à juste titre être fière de figurer parmi les quatre plus grandes villes au monde dans le secteur de l'aérospatiale.

Congrès de l'ASDEQ – Panel n° 3 – 8 mai, 10h30

Notes de Robert E. Brown

Mais il ne faut jamais oublier que notre situation est fragile : déjà plusieurs grands pays ont manifesté leur intérêt pour développer leur propre secteur. Notamment, la Chine, la Corée, le Japon et l'Inde sont maintenant sur nos traces.

Notre industrie locale est encore forte, mais comme on le vit ces jours-ci avec le secteur de l'automobile, cela peut changer très vite. Alors que peut faire Montréal pour garder sa place? Les rôles principaux reviennent évidemment aux gouvernements fédéral et provincial, mais Montréal peut aussi et certainement y jouer un rôle important.

La clé de notre secteur réside dans l'innovation. Montréal doit nous supporter auprès des gouvernements supérieurs afin que nous puissions continuer à faire de la recherche ici, à Montréal. Notre ville doit aussi s'assurer que nous continuons à avoir de bonnes universités capables d'attirer des étudiants de par le monde qui voudront travailler avec nous par la suite.

Elle doit aussi continuer à faire de Montréal un endroit où il fait bon vivre, où nos employés veulent élever leurs enfants. Elle doit aussi demeurer cosmopolite et continuer à avoir une attitude d'ouverture multiculturelle; dans ma propre cour, chez CAE, nous avons un effectif où pas moins de 110 nationalités différentes sont représentées.

Montréal est reconnue comme un endroit où il est agréable de vivre et je puis vous assurer que nos employés l'apprécient. Je crois fermement en l'avenir de notre secteur aérospatial et je suis persuadé que la Ville de Montréal saura nous soutenir afin que nous gardions longtemps encore notre statut exceptionnel de leaders mondiaux.

Je vous remercie de votre attention et j'ai hâte de répondre à vos questions.