

Mémoire du gouvernement du Québec

présenté par

**Mme Dominique Anglade, ministre de l'Économie, de la Science et
de l'Innovation**

au

**Comité sénatorial permanent des transports et des
communications**

concernant

le projet de loi C-10

**Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air
Canada et comportant d'autres mesures**

Le 20 juin 2016

L'industrie aérospatiale québécoise : une source de fierté

L'industrie aérospatiale est une source de grande fierté pour le Québec. Ses réalisations et la place qu'elle occupe sur le plan canadien comme international illustrent le savoir-faire des Québécois ainsi que leur capacité à prendre leur place dans un secteur de haute technologie.

Un des moteurs de la croissance et de la prospérité du Québec

Le secteur aérospatial occupe une place stratégique dans l'économie québécoise en constituant l'un des principaux moteurs de croissance et de création de richesse pour l'ensemble du Québec.

En 2015, le secteur aérospatial employait au Québec 40 160 personnes, dans des emplois généralement qualifiés et bien rémunérés. Le secteur regroupait environ 190 entreprises, dont les ventes annuelles totalisaient 15,5 milliards de dollars.

En 2014, plus de 80 % de la production du secteur était exportée, ce qui représentait 13,6 % de l'ensemble des exportations manufacturières du Québec.

L'industrie aérospatiale compte parmi les secteurs les plus dynamiques de l'économie québécoise. Depuis des décennies, les intervenants de l'industrie font rayonner à l'échelle internationale l'excellence de leurs réalisations, de sorte que le Québec occupe une place importante sur l'échiquier mondial de l'aérospatiale.

À l'échelle canadienne, c'est au Québec que sont situées la majeure partie des activités aérospatiales. Les entreprises québécoises effectuent environ 70 % des activités de recherche et développement réalisées au Canada dans le secteur aérospatial. En 2015, le Québec assurait à lui seul plus de 50 % des ventes canadiennes dans le secteur aérospatial et représentait également plus de 50 % des emplois.

Une synergie unique entre les différents acteurs

L'industrie aérospatiale québécoise forme un véritable écosystème, composé de trois groupes d'entreprises ayant établi entre elles des liens étroits :

- Quatre maîtres d'œuvre constituent les chefs de file du secteur. Il s'agit des entreprises Bombardier (avions commerciaux et avions d'affaires), Bell Hélicoptère Textron Canada (hélicoptères), CAE (simulateurs de vol et formation) et Pratt & Whitney Canada (moteurs). En 2015, les ventes de ces quatre maîtres d'œuvre représentaient ensemble environ 73 % des ventes totales du secteur.
- Une dizaine de fournisseurs de premier rang, équipementiers et spécialistes de maintenance majeure. Les fournisseurs de premier rang prennent en charge les grandes composantes des projets menés par les maîtres d'œuvre, partageant avec eux les risques inhérents aux nouveaux programmes – risques tant technologiques que financiers. Ils représentent près de 15 % des ventes du secteur.
- Le troisième groupe d'entreprises est composé de fournisseurs intervenant de façon plus éloignée dans la mise en œuvre d'un projet – ce qu'on appelle les fournisseurs de deuxième et troisième rang. On trouve également dans ce groupe les PME agissant principalement comme sous-traitantes des maîtres d'œuvre et des fournisseurs,

directement ou indirectement. Ce groupe d'entreprises représente près de 12 % des ventes du secteur.

TABLEAU 1

Le secteur aérospatial québécois en 2015

(en milliards de dollars)

Catégories	Entreprises	Ventes
Maîtres d'œuvre	4	11,3
Fournisseurs de premier rang, équipementiers et spécialistes de maintenance majeure	10	2,3
Sous-traitants (incluant les PME)	177	1,9
Total	191	15,5

Source : Direction du transport et de la logistique, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

Des réseaux et des structures de concertation

Le secteur aérospatial québécois est structuré autour de réseaux et de structures de concertation.

- Des organismes assurent la mobilisation et la concertation du secteur, parmi lesquels Aéro Montréal et le Comité sectoriel de main-d'œuvre en aérospatiale du Québec (CAMAQ).
- Des regroupements sectoriels effectuent également un travail de concertation du milieu. Parmi eux, il faut citer le Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (CRIAQ).

Un système d'enseignement de qualité assurant une formation de haut niveau

Le secteur aérospatial québécois peut compter sur une main-d'œuvre très qualifiée, bénéficiant d'une formation de haut niveau offerte par les universités, les collèges et les écoles de métiers. Plusieurs établissements d'enseignement offrent des programmes variés en aérospatiale.

Des organismes soutenant l'innovation

Plusieurs organismes soutiennent l'innovation au sein des PME, notamment le Centre technologique en aérospatiale et le Centre des technologies de fabrication en aérospatiale du Conseil national de recherches du Canada.

Des organisations internationales

Des organisations internationales prestigieuses dans le domaine de l'aviation ont leur siège à Montréal. Les principales sont l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Association internationale du transport aérien (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne.

Une fiscalité incitatrice et des coûts d'exploitation avantageux

Le secteur de l'aérospatiale québécois peut s'appuyer sur une fiscalité incitatrice et des coûts d'exploitation avantageux afin d'attirer et d'encourager les investissements. La fiscalité et les coûts d'exploitation constituent des facteurs décisifs lorsque vient le temps pour une entreprise de choisir le lieu d'implantation d'une nouvelle filiale ou de réaliser un projet d'envergure. Sur ces deux plans, le Québec et sa métropole bénéficient d'avantages concurrentiels majeurs.

Dans la plus récente édition de son étude *Choix concurrentiels*¹, KPMG classe les villes de Québec et de Montréal aux premier et quatrième rangs, quant aux coûts d'exploitation dans le secteur de la fabrication, comparativement à plusieurs villes du nord-est des États-Unis et du Canada. Toujours dans cette étude, KPMG classe Montréal au troisième rang pour ce qui est de la compétitivité des coûts, par rapport aux principales villes internationales. Au Canada, Montréal devance Toronto et Vancouver. Dans le classement international, Montréal n'est dépassée que par deux villes mexicaines.

Le Québec offre des mesures attrayantes pour les entreprises manufacturières, lesquelles profitent directement au secteur aérospatial. Les principales mesures sont :

- le congé fiscal pour les grands projets d'investissement;
- le crédit d'impôt pour la recherche scientifique et le développement expérimental;
- le crédit d'impôt pour la recherche précompétitive en partenariat privé;
- les congés fiscaux pour les chercheurs et experts étrangers.

¹. KPMG, *Choix concurrentiels* – édition 2016, mars 2016.

Un investissement stratégique du gouvernement du Québec dans le programme Série C de Bombardier

Le 29 octobre 2015, le gouvernement du Québec a annoncé la mise en place d'un partenariat historique avec Bombardier, créant une société en commandite (SEC) pour la réalisation du programme Série C. L'investissement stratégique à hauteur de 1 milliard de dollars américains permettra ainsi au Québec de détenir une participation de 49,5 % dans la nouvelle société.

Par cet investissement stratégique, le gouvernement du Québec contribue au développement d'un avion aux caractéristiques uniques, qui fait déjà l'objet d'une attention particulière à l'échelle internationale. Grâce à ce partenariat, le Québec souhaite retirer des bénéfices de la société en commandite, et ce, au profit de la collectivité. Cet investissement stratégique assurera également la pérennité de l'ensemble des activités liées à la Série C au Québec pour une période d'au moins vingt ans.

Rappelons que les avions de la Série C sont la référence du segment de marché des avions de 100 à 150 places. Ils comportent de multiples avantages, notamment en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performances sur piste. Ces avions à réaction sont également les plus silencieux sur le marché.

La contribution de Bombardier pour 50,5 % des parts comprendra notamment le transfert, dans la SEC, de quelque 1 700 employés, des contrats de fournisseurs et de clients ainsi que des actifs et des propriétés intellectuelles nécessaires pour poursuivre les activités de conception, de fabrication et de commercialisation des avions biréacteurs CS100 et CS300 et ses dérivés.

Aéro Montréal, la grappe aérospatiale du Québec, a réagi avec enthousiasme à l'annonce de la mise en place d'un partenariat avec Bombardier.

« Cette annonce démontre l'importance que le gouvernement accorde au programme CSeries et le poids de ce dernier quant au développement de l'industrie aéronautique québécoise. Bombardier est la société phare pour l'industrie aéronautique au Québec et au Canada, la soutenir est nécessaire pour s'assurer du maintien d'emplois de qualité au Québec », a alors fait valoir Mme Suzanne Benoît, présidente-directrice générale d'Aéro Montréal. « L'investissement du gouvernement arrive à un moment stratégique dans le développement du programme CSeries et va rassurer tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement aéronautique québécoise. Le fait de maintenir, entre autre, les activités de fabrication et les services d'ingénierie de Bombardier au Québec va permettre de donner un nouveau souffle d'optimisme à l'industrie mais également à tous les travailleurs et les étudiants qui évoluent ou souhaitent évoluer dans ce secteur ».

La recherche et le développement (R-D) représentent un atout majeur pour que l'industrie aérospatiale québécoise demeure un chef de file international. Ce secteur représente 70 % des investissements canadiens en R-D et le quart de la force de travail aérospatiale de la métropole montréalaise. L'investissement du Québec s'inscrit donc dans une perspective de long terme pour assurer à la région une croissance économique soutenue.

Réalisation au Québec des travaux de révision et d'entretien lourds des cellules des appareils Série C d'Air Canada

Le 17 février 2016, Air Canada a annoncé qu'en plus d'avoir signé une lettre d'intention avec Bombardier Inc. pour l'acquisition de jusqu'à 75 appareils Série C 300 de Bombardier, elle a également convenu de faire réaliser les travaux de révision et d'entretien lourds des cellules de ces appareils au Québec, par un fournisseur de services de maintenance reconnu, pour une période minimale de 20 ans à compter de la première livraison en 2019. On s'attend à ce que l'engagement d'Air Canada à cet égard aide à l'établissement dans la province d'un centre d'excellence dans le domaine de la maintenance des appareils Série C. En contrepartie, le gouvernement du Québec a convenu d'abandonner le litige relatif aux obligations d'Air Canada quant au maintien d'un centre d'entretien et de révision.

On estime que la fabrication des 75 appareils Série C 300 commandés par Air Canada entraîneront la création d'environ 300 nouveaux emplois chez Bombardier tandis que l'ouverture d'un nouveau centre d'excellence pour l'entretien de ce type d'appareils pourrait générer autour de 1 000 emplois à terme sur une période de 15 ans.

Modification à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada

Air Canada est une des plus grandes sociétés dont le siège social est situé au Québec et une entreprise d'envergure mondiale. Avec ses filiales et transporteurs régionaux, elle emploie plus de 7 500 personnes dans la province, dont 800 auprès de sa division de maintenance.

Tel qu'exprimé par la secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Mme Kate Young, à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-10, le gouvernement du Québec comprend que le gouvernement fédéral souhaite procurer à Air Canada la marge de manœuvre nécessaire pour organiser ses activités de façon efficace et lui permettre de s'ajuster aux conditions changeantes de l'industrie du transport aérien, tant au Canada que sur la scène mondiale. En outre, le gouvernement fédéral souhaite que la Loi continue de faire en sorte qu'Air Canada exerce des activités d'entretien de ses avions dans certaines provinces du Canada.

Les changements proposés afin d'inclure les provinces du Manitoba, de l'Ontario et du Québec vont désormais permettre à Air Canada d'avoir la flexibilité nécessaire pour étendre ses activités d'entretien aux régions entourant les villes désignées, plutôt que de demeurer strictement dans les limites de ces villes, en l'occurrence, les villes de Winnipeg, Mississauga, ainsi que la Communauté urbaine de Montréal.

Le 17 février dernier, Air Canada et Bombardier ont annoncé la conclusion d'une lettre d'entente qui prévoit l'achat de 45 appareils Série C de Bombardier par Air Canada, en plus d'options pour 30 appareils supplémentaires. Cette commande, d'une valeur de liste de 8,6 milliards de dollars (6,3 milliards US), entraînera d'importantes retombées économiques pour l'industrie aérospatiale québécoise. Elle est cruciale au succès du

programme de la Série C, dans lequel le Québec a investi et qui assure le maintien de 2 500 emplois directs dans la province.

Concurremment à la conclusion de cette entente commerciale, le gouvernement du Québec a obtenu l'engagement ferme d'Air Canada de faire effectuer, au Québec, les travaux de révision et d'entretien lourds de ses appareils de la Série C pour une période de vingt ans, collaborant ainsi à la mise en place d'un centre d'excellence de calibre mondial. Cette entente est très importante pour le gouvernement du Québec. Elle va contribuer à créer jusqu'à 1000 emplois hautement spécialisés dans le domaine de l'entretien d'avions dans la province.

En contrepartie de ces ententes, des emplois et des retombées économiques majeures qui en découleront, le gouvernement du Québec a accepté de mettre fin au litige avec Air Canada concernant le maintien de centres d'entretien dans la Communauté urbaine de Montréal.

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec souscrit aux objectifs de modernisation de l'article 6 (1) d) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en vue d'obtenir une plus grande souplesse dans l'exercice des activités opérationnelles d'Air Canada, pour lui permettre de demeurer compétitive à l'échelle mondiale et de continuer à investir et créer des emplois de qualité dans le secteur aérospatial du Québec.

Ainsi, le gouvernement du Québec demande à ce que le projet de loi C-10 entre en vigueur dans les plus brefs délais, c'est-à-dire d'ici la fin de session parlementaire prévue à la fin de juin 2016 et avant l'expiration (juillet) du délai accordé par la Cour Suprême du Canada pour la suspension des procédures judiciaires.

Un investissement attendu du gouvernement fédéral

En terminant, le gouvernement du Québec tient à rappeler que tout comme il l'a fait dans le secteur automobile en Ontario, il serait tout à fait normal que le gouvernement fédéral apporte son soutien financier au développement de la Série C.

La Série C est le fruit de plusieurs années de recherche et développement. Ses appareils sont les plus performants de leur catégorie. Plus économiques et plus écoénergétiques que leurs concurrents. Ils ont le potentiel de ravir des parts de marché importantes à Boeing, Embraer et Airbus.

L'annonce par Delta Air Lines le 27 avril 2016 d'une commande ferme de 75 appareils Série C auprès de Bombardier a fait grimper le carnet de commandes à plus de 300 appareils. En tenant compte de toutes les options, le carnet de commandes pour le nouveau programme passerait à 800 avions.

D'ailleurs, le PDG de Delta Air Lines, M. Ed Bastian n'a pas manqué de souligner l'importance du soutien financier gouvernemental à la Série C, y voyant un signal de confiance pour des années à venir : "*It gave us a lot of confidence to be able to step forward and make the decision.*"

Ainsi, pour le gouvernement du Québec, le soutien du gouvernement fédéral permettra d'assurer toute la flexibilité financière nécessaire au développement du programme de la Série C, rassurera indéniablement d'autres acheteurs potentiels et préservera des milliers d'emplois au Canada.