

Transports Canada, Aviation civile

Résumé

Une direction bien financée et dotée d'un personnel compétent de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) est essentielle pour que le secteur de l'aviation civile du Canada puisse continuer à mettre au point, fabriquer et exporter ses produits et services à travers le monde. La certification ou l'approbation de TCAC est la dernière étape et l'étape essentielle dans l'axe des valeurs d'innovation pour les produits et services de l'aviation civile canadienne.

Sur la base des meilleures informations disponibles à l'AIAC, nous recommandons que le budget de TCAC soit augmenté d'environ 30 millions de dollars sur cinq ans. Cette hausse budgétaire devrait servir à favoriser les buts suivants :

1. L'embauche d'un personnel de la Certification et des Normes hautement spécialisé dont on a grandement besoin.
2. Un plus grand intérêt à négocier efficacement des ententes bilatérales internationales sur la navigabilité et la maintenance.
3. La mise à jour et la modernisation du cadre réglementaire de TCAC.

L'AIAC recommande que le financement additionnel soit fourni en tranches suivantes : 1^{re} année : environ 3 millions de dollars; 2^e année : 6 millions de dollars; 3^e, 4^e et 5^e années : 7 millions de dollars par an.

Vu l'importance du secteur manufacturier de l'aviation civile pour l'économie canadienne ainsi que le rôle critique que TCAC joue en assurant le succès permanent de ce secteur, l'AIAC encourage le Comité permanent des finances à examiner en détail la situation budgétaire actuelle à TCAC.

Contexte

TCAC est reconnue comme l'une des premières autorités de réglementation de l'aviation civile. Étant sur un pied d'égalité avec la FAA et l'AESA, qui sont les agences de réglementation pour les États-Unis et l'Union européenne respectivement, Transports Canada émet des certifications et des approbations réglementaires qui sont reconnues mondialement comme l'étalon de référence pour les produits et services de l'aviation civile. La réputation de TCAC confère à l'industrie manufacturière canadienne de l'aviation civile un avantage concurrentiel important, car cette réputation fait naître des opportunités de commerce et d'exportation pour le Canada à travers le monde, ouvrant des portes pour les produits et services canadiens dans de nouveaux marchés, et pour les fabricants et fournisseurs de services canadiens, facilite la tâche de faire affaire dans des territoires de compétence étrangers.

Cependant, la capacité de TCAC de maintenir ses niveaux de service est menacée, et sa réputation internationale en tant qu'autorité compétente de certification s'effrite rapidement. Cette situation est attribuable à des niveaux de financement actuels à TCAC pour ses services de Certification et des Normes qui persistent à être insuffisants. L'AIAC comprend qu'au cours de la dernière décennie, il n'y a pas eu d'augmentation du budget pour ces services.

Le rapport « L'état de l'industrie aérospatiale 2016 », préparé par Innovation, Science et Développement économique Canada et par l'AIAC et publié en 2016, a fait état de la contribution importante du secteur au bien-être économique du Canada (voir le lien https://www.ic.gc.ca/eic/site/ad-ad.nsf/fra/h_ad03964.html). En 2015, l'industrie a généré des revenus de 29,8 milliards de dollars et a soutenu 211 000 emplois. Le secteur de la fabrication aérospatiale canadienne était au premier rang des investisseurs dans la recherche et le

développement (R-D), représentant presque 30 % de toute la R-D dans le secteur manufacturier. La R-D du secteur était cinq fois plus intensive que la moyenne du secteur manufacturier.

Environ 80 % des extrants de la fabrication aérospatiale (23,8 milliards de dollars) ont été exportés. Le gros de ces exportations sont des produits ou services civils et commerciaux. La certification, l'approbation et la surveillance de TCAC, en raison de sa réputation mondiale, sont de la première importance pour la promotion d'une exportation civile.

Le rapport de 2016 confirme que les opérations canadiennes des firmes dont les propriétaires sont étrangers sont responsables d'environ 40 % des exportations du secteur (9,5 milliards de dollars) et d'environ 40 % de son activité R-D. Ce haut niveau d'investissements étrangers et des activités étrangères est facilité, au moins en partie, par le fait que TCAC jouit d'une belle réputation mondiale. AIAC se préoccupe de la possibilité que les niveaux de financement actuels de TCAC dissuadent de nouveaux investissements étrangers dans le secteur et, au moyen terme ou à long terme, pourraient provoquer le désinvestissement par des entités étrangères dans le secteur canadien de l'aérospatiale.

Pendant la période de 2004 à 2014, l'industrie aérospatiale du Canada a connu une croissance substantielle, augmentant son impact économique de 31 % (PIB), sa productivité de 39 % et ses dépenses en R-D de 64 %. On s'attend à ce que dans le secteur de l'aérospatiale, la tendance à la croissance se poursuive; en effet, on estime que la demande mondiale des aéronefs civils se chiffrera à 5,6 mille milliards de dollars au cours des 20 prochaines années.

Les organismes fédéraux, les agences provinciales et les municipalités ont reconnu l'importance de la fabrication aérospatiale pour l'économie canadienne ainsi que son potentiel de croissance, ayant donc fait des investissements importants dans le secteur. Le soutien du secteur a été à la fois direct (par exemple, le programme ISAD) et indirect (par exemple les crédits d'impôt RS&DE). Cependant, ces investissements de l'État ne seront pas efficaces à moins que les services de la Certification et des Normes de TCAC soient bien financés et dotés d'un personnel compétent.

Étant donné qu'environ 80 % des produits et services du secteur sont exportés, les ententes sur la navigabilité et la maintenance conclues avec des autorités de réglementation étrangères (« ententes bilatérales ») sont très importantes pour faciliter ce commerce. Les ententes bilatérales relèvent du service des Normes de TCAC. Un financement insuffisant du service des Normes persiste et entrave sérieusement la capacité de TCAC de négocier de nouvelles ententes bilatérales et de mettre à jour ou améliorer les ententes bilatérales déjà en place.

Les mêmes niveaux de financement inadéquats entravent sérieusement la capacité de TCAC de mettre à jour son cadre réglementaire et de réagir aux changements technologiques et à l'évolution internationale de la réglementation. Par exemple, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, une agence spécialisée de l'ONU) a adopté les exigences du Système de gestion de la sécurité (SGS) pour les organisations de conception et de fabrication. Les pays membres de l'OACI s'attendent à édicter des règlements correspondant aux exigences de l'OACI. Des autorités de réglementation aux États-Unis et en Europe élaborent actuellement des politiques de réglementation pour le SGS, mais en raison des contraintes budgétaires, TCAC « traîne les pieds » dans cette affaire. Les normes de conception pour les aéronefs de l'aviation civile sont élaborées par l'entremise de groupes de travail internationaux qui regroupent les autorités de réglementation principales (FAA, AESA, TCAC, ANAC-Brésil) ainsi que des fabricants. Malheureusement, les contraintes budgétaires empêchent TCAC de participer à ces groupes de travail.

Les services de la Certification et des Normes à TCAC emploient des ingénieurs hautement spécialisés et d'autres membres du personnel technique. On a fait savoir à AIAC que bon nombre de ces membres du personnel prendront leur retraite sous peu, laissant des lacunes de compétences importantes et nuisant à la capacité de TCAC de certifier et d'approuver de manière compétente les produits et services de l'aviation civile canadienne. On a un besoin impérieux d'obtenir une augmentation du financement pour permettre la formation et l'embauche d'un personnel technique clé dans les services de la Certification et des Normes.

En terminant, nous tenons à signaler qu'un TCAC bien financé et doté d'un personnel compétent est essentiel pour que l'industrie aérospatiale du Canada conserve sa capacité de mettre au point des produits et services novateurs, d'exporter ses produits et services et d'attirer au secteur les investissements étrangers dont on a tellement besoin. Les contraintes budgétaires que TCAC éprouve actuellement ont des conséquences immédiates et visibles pour l'industrie aérospatiale canadienne et minent la réputation internationale de TCAC. Un manquement de la part du gouvernement du Canada d'augmenter immédiatement les budgets des services de la Certification et des Normes de TCAC aura des conséquences néfastes à long terme pour le secteur de la fabrication et des services de l'aviation civile au Canada.