



Aerospace Industries  
Association of Canada

L'Association des industries  
aérospatiales du Canada

**Soumission de l'Association des industries  
aérospatiales du Canada (AIAC) au Comité  
permanent sur les consultations pré-  
budgétaires du Ministère des Finances**  
**Mesures immédiates requises pour maintenir et  
augmenter notre part globale du marché mondial de  
l'aérospatiale**

Août 2011

[www.aiac.ca](http://www.aiac.ca)

## Sommaire

L'Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC) et ses compagnies membres appuie sans réserve l'engagement<sup>1</sup> du Gouvernement du Canada à procéder à l'examen de toutes les politiques et les programmes liés à l'industrie de l'aérospatiale au cours des 12 à 18 prochains mois; à maintenir un niveau de financement stable pour l'**Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense (ISAD)** pendant la période de cet examen; et enfin, à étudier toutes les options pour maintenir le niveau de financement subséquent. L'ISAD – de pair avec divers autres programmes et politiques – permet à l'industrie canadienne de l'aérospatiale d'être concurrentielle au niveau mondial en nivelant le terrain avec les concurrents de l'extérieur du Canada. L'AIAC appuie aussi l'intention du Gouvernement d'équilibrer son budget d'ici 2014 - 2015. C'est pour cette raison que l'industrie de l'aérospatiale est déterminée à faire sa part par le biais d'efforts continus dans les investissements en innovation, dans l'accroissement des exportations et dans la création de la richesse dans tout le Canada.

De l'examen des politiques et programmes découleront des recommandations et des actions à long terme jugées essentielles pour rehausser la capacité concurrentielle de notre industrie, entre autre dans les domaines de l'espace, de la défense et de la petite entreprise. Par contre, l'AIAC croit qu'il est urgent d'adopter les mesures ci-dessous afin de permettre à l'industrie canadienne de l'aérospatiale de demeurer concurrentielle, et non seulement maintenir mais augmenter sa part de marché dans le court terme.

Ces mesures sont :

1. **Investir dans des projets démonstrateurs de technologies.** De nouvelles technologies, plus éco-efficentes, sont présentement développées par les nations de l'aérospatiale de par le monde. Ces technologies seront intégrées dans les nouvelles plateformes d'aéronefs. Afin de maintenir notre position parmi les leaders mondiaux – et de continuer à contribuer à l'avancement technologique et à la prospérité économique du Canada – l'industrie canadienne de l'aérospatiale doit développer d'urgence des projets démonstrateurs de technologies afin de faire la démonstration de ses propres innovations technologiques. De tels projets démonstrateurs de technologie assureront à notre industrie un positionnement de choix sur les plateformes du futur qui sont d'ores et déjà élaborées. **L'AIAC recommande au Gouvernement de créer un fonds spécial pour des projets de démonstration de technologies totalisant \$140 millions sur quatre ans.**

2. **Le maintien et l'amélioration du Programme d'encouragement fiscal : Recherche et développement expérimental (RS&DE).** L'existence et le maintien du programme RS&DE font partie de la pierre angulaire des plans et des stratégies d'affaires des entreprises canadiennes de l'aérospatiale. Le programme RS&ED, de pair avec l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense (ISAD), par l'entremise d'Industrie Canada, constituent des outils complémentaires qui permettent aux entreprises de demeurer concurrentielles de par le monde. Étant donné l'approche généreuse d'appui financier direct offert par plusieurs nations à leur industrie aérospatiale nationale, ces deux programmes ont une importance stratégique dans la création d'emplois à forte valeur ajoutée et de haut niveau au Canada. **L'AIAC recommande donc que le programme RS&DE soit protégé et renforcé.**

3. **Assurer l'efficacité du processus de certification des aéronefs canadiens.** Le design et les processus de fabrication liés aux produits de l'aérospatiale doivent être examinés et approuvés par la

<sup>1</sup> Le Budget du Gouvernement du Canada : *Des impôts bas pour stimuler la croissance et l'emploi* ; juin 2011

Section d'aviation civile de Transport Canada (TC). Ceci implique pour TC non seulement d'avoir accès à un personnel ayant les compétences techniques en nombre suffisant, mais il faut aussi que ce personnel possède l'expérience nécessaire quant aux plus récents concepts en constant développement constant dans l'industrie afin de s'assurer que nos produits soient à la fois les plus sécuritaires et les plus compétitifs sur une base mondiale. Dans cette industrie internationale fortement concurrentielle, les entreprises canadiennes de l'aérospatiale doivent à la fois avoir les meilleures idées et être en mesure de les mettre en œuvre en obtenant des résultats exceptionnels. Ceci exige un bassin de ressources qualifié pour appuyer l'ensemble des exigences en matière de certification, et ce, dans les délais requis. Un processus de certification inefficace mènera à des échecs dans la vente et la livraison ponctuelle de nos produits et aura une incidence négative sur notre capacité à exporter, entraînant ainsi des pertes d'emplois massives. **L'AIAC recommande donc que le financement voué au secteur de l'aviation civile de Transport Canada soit augmenté afin répondre aux exigences des nouveaux programmes qui requièrent une certification.**

Ces recommandations sont décrites dans les pages suivantes.

### Impact économique de l'Industrie canadienne de l'aérospatiale

Le secteur de l'aérospatiale au Canada se situe au cinquième rang mondial. En 2009, il a généré plus de 22 milliards de \$ et employé près de 80 000 travailleurs. Lorsque l'on inclue les emplois indirects et induits dans ce calcul, le secteur emploie plus de 150 000 travailleurs. Près de 80 pour cent des produits canadiens de l'aérospatiale sont exportés. Le secteur civil (commercial) compte pour 83 pour cent des revenus du secteur, tandis que 17 pour cent provient du secteur de la défense (militaire).

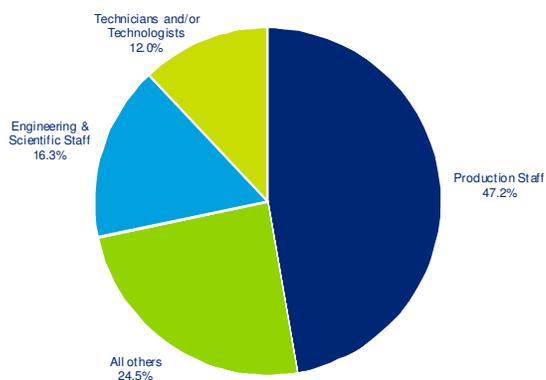


Figure 2 – Types d'emplois du secteur de l'aérospatiale.

milliard de \$. De ce montant, 1,4 milliard de \$ a été investi exclusivement en R&D, faisant du secteur de l'aérospatiale l'un des plus importants investisseurs canadiens en R&D.

La main d'œuvre canadienne se compose d'ingénieurs et de personnel en ingénierie, de techniciens et de technologues et de personnel de production, tel qu'illustré dans la figure 2. En moyenne, les salaires

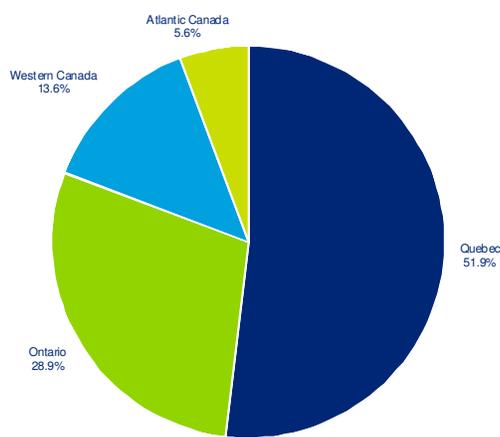


Figure 1 – Distribution régionale des revenus de l'industrie aérospatiale canadienne.

Les revenus de l'industrie sont générés partout au Canada, mais particulièrement à Montréal (Québec) (le 3<sup>ème</sup> centre aérospatial en importance au monde), dans l'Ouest canadien, en Ontario et au Canada Atlantique, tel qu'illustré dans la figure 1.

En 2009, la contribution de l'industrie de l'aérospatiale au PIB canadien a atteint 17,5 milliards de \$ et contribué des revenus additionnels de 1,5 milliards en revenus d'impôts.<sup>2</sup>

Les investissements en R&D et en capitaux ont atteint 1,9

<sup>2</sup> Inclut les impôts et taxes des corporations aux niveaux fédéral et provincial. Deloitte & Touche, L'Impact stratégique et économique de l'industrie canadienne de l'aérospatiale, p. 27. octobre 2010.

étaient plus élevés que dans le secteur manufacturier. En 2008, le salaire moyen dans le domaine des pièces d'avion et dans la fabrication atteignait 67,200\$<sup>3</sup> tandis que la moyenne nationale des salaires dans les emplois manufacturiers<sup>4</sup> était d'environ 43 000 \$.

## Un marché mondial en croissance : une opportunité exceptionnelle de croissance

La demande mondiale en avions devrait atteindre une valeur de 3,2 trillions (USD) au cours des 20 prochaines années<sup>5</sup> ce qui représente la production de 30 000 aéronefs. Cette croissance inclue le remplacement des flottes vieillissantes avec de nouvelles plateformes ainsi qu'une augmentation constante du besoin d'aéronefs pour passagers provenant surtout de la Chine et de l'Asie du Pacifique. Cette croissance attendue représente une occasion exceptionnelle pour l'industrie canadienne de l'aérospatiale de générer plus de richesse et d'emplois de qualité pour les Canadiens dans tout le pays.

De fait, en maintenant notre part de marché actuelle, la croissance de l'emploi dans l'industrie serait de l'ordre de 26 %. Une hausse de 10 % de notre part de marché augmenterait l'emploi de près de 40 %<sup>6</sup>.

**Afin de maintenir et accroître notre part de marché et bénéficier de cette croissance, il est impératif de développer de nouvelles technologies qui permettront à l'industrie canadienne de maximiser sa participation aux nouvelles plateformes. D'autre part, ces innovations doivent être commercialisées avec succès. Enfin, nous devons établir des partenariats de choix en R&D, promouvoir un climat favorisant des investissements sains et efficaces, et former un nombre suffisant d'ingénieurs et de techniciens pour promouvoir cette croissance.**

## Détail des questions urgentes et des priorités

L'AIAC croit qu'il est urgent d'adopter les mesures suivantes pour que l'industrie canadienne de l'aérospatiale demeure concurrentielle, et qu'elle maintienne et accroisse sa part de marché dans le court terme.

### 1. Investir dans des projets démonstrateurs de technologie pour maintenir et accroître notre part de marché mondiale

Les États-Unis et l'Union européenne investissent des sommes importantes dans l'élaboration de nouvelles technologies de l'aérospatiale. Ces deux régions ont adopté des cadres public-privé et/ou des programmes de technologie dynamiques qui visent à assurer la participation de leurs industries respectives sur de nouvelles plateformes. Les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> Programmes Cadre de l'UE, par exemple, offrent aux entreprises de l'aérospatiale des fonds non-remboursables pour des projets démonstrateurs de technologie. De même, l'initiative *Clean Sky* offre un appui financier non-remboursable pour le développement de technologies plus vertes. Aux États-Unis, ce genre de financement est aussi disponible par le biais des achats de technologies pour la défense.

Au Canada, le financement disponible pour les technologies canadiennes en aérospatiale est dirigé principalement aux étapes conceptuelles et pré-concurrentielles de R&D. Le développement des technologies provenant des laboratoires universitaires (Niveau de préparation de la technologie TRL1-3) pour les amener à l'étape où celles-ci sont financées par l'ISAD ne reçoit pas un appui comparable.

<sup>3</sup> Statistique Canada, SCIAN 336410.

<sup>4</sup> Statistique Canada, SCIAN 31-33.

<sup>5</sup> Boeing Current Market Outlook 2010-2029 et Airbus Global Market Forecast 2010-2029.

<sup>6</sup> Deloitte & Touche, L'Impact stratégique et économique de l'industrie canadienne de l'aérospatiale, Sommaire, octobre 2010.

Lorsque des technologies clé ne sont pas suffisamment élaborées pour être exploitées dans un milieu commercial compétitif, de nombreuses idées en restent au niveau de la validation des concepts dans les universités, ce qui réduit l'innovation.

L'industrie est un acteur de choix dans le développement des idées et dans leur développement jusqu'à la phase de démonstrateur de technologie. C'est dans le but de combler cette lacune et de permettre à l'industrie canadienne de demeurer concurrentielle afin qu'elle puisse profiter de la croissance prévue pour des avions civils que nous recommandons que **le Canada crée un fonds non-remboursable pour des projets démonstrateurs de projets de 140 millions de \$ sur une période de quatre ans, et auquel l'industrie souscrirait une somme équivalente.**

**Afin de sécuriser la position de l'industrie canadienne de l'aérospatiale en tant que chef de file mondial et en tant que contributeur important à l'avancement technologique et économique du Canada, l'AIAC recommande au gouvernement de créer un fonds spécial pour des Projets démonstrateurs de technologie de 140 millions de \$ sur 4 ans.**

## **2. Le maintien et l'amélioration du programme d'encouragement fiscal : Recherche et développement expérimental (RS&DE).**

Le Programme RS&DE est reconnu par l'industrie aérospatiale comme étant l'un des programmes les plus importants offerts par le Gouvernement pour aider de nombreux secteurs industriels dans le domaine de la R&D. De nombreux membres de l'AIAC font partie des investisseurs en matière de R&D, en partie grâce à leur accès et à l'utilisation judicieuse qu'ils font du crédit d'impôt RS&DE. Suite à la lecture de l'ébauche du projet d'Examen de la politique RS&DE de l'Agence de Revenu du Canada (ARC) plus tôt cet été, l'AIAC est préoccupée par le fait que le document cherche à codifier ce que nous voyons comme étant des restrictions d'une sévérité excessive imposées à l'industrie et portant sur ce qui serait accepté ou non aux termes de la RS&DE. L'inquiétude règne au sein des membres de l'AIAC quant à l'impact qu'auraient de telles mesures sur la capacité concurrentielle de l'industrie aérospatiale si elles venaient à être mises en œuvre.

Apporter des restrictions significatives aux activités couvertes par le RS&DE créerait une incertitude quant aux coûts d'activités R&D en cours et répartis sur une période de plusieurs années. Une telle décision ajouterait aussi un élément de risque aux décisions futures d'investissements d'affaires et pourrait mettre un frein à des investissements en cours qui auraient un horizon de marché à plus long terme.

Le crédit d'impôt RS&DE et l'Initiative stratégique en aérospatiale et défense (ISAD), par le biais d'Industrie Canada, forment un tandem qui permet aux entreprises canadiennes de l'aérospatiale d'être concurrentielles sur le marché mondial. Étant donné l'aide financière directe et substantielle offerte par les autres nations à leur secteur de l'aérospatiale, ces deux programmes ont une importance stratégique dans la création d'emplois de haute valeur ajoutée et de haute qualité ici au Canada.

L'AIAC recommande les améliorations suivantes aux crédits d'impôt RS&DE afin d'atteindre une plus grande efficacité pour générer plus de dépenses en R&D :

- Rendre RS&DE remboursable indépendamment de la taille entité en bénéficiant ou, dans l'alternative, rendre les crédits de recherche et développement applicables contre les taxes autres que celles sur le revenu telles que les taxes sur la masse salariale.

- Compte tenu que de nombreux projets dans l'aérospatiale sont de nature internationale, permettre que tous les coûts encourus à l'extérieur du Canada soient admissibles aux crédits d'impôts pour la RD&SE.
- Rendre les coûts liés à la protection de la propriété intellectuelle une dépense admissible.

**L'AIAC et ses entreprises membres recommandent que le programme RS&DE soit protégé et amélioré. Son existence et son maintien sont au cœur de leurs plans d'affaires et de leurs stratégies d'affaires à long terme.**

### **3. Amélioration du processus de certification des avions canadiens**

L'industrie canadienne des aéronefs commerciaux génère environ 83 pour cent du total des revenus de l'aérospatiale au Canada. Les 80 000 employés de haut calibre dont plusieurs sont ingénieurs, technologues, scientifiques ou autres employés qui dessinent et certifient ces avions sont de la plus grande importance pour l'industrie. Ils font partie intégrante de notre succès car, sans leur apport collectif au design et à l'innovation de nouveaux produits, le Canada non seulement mettrait un frein à la croissance d'une industrie de renommée mondiale, mais celle-ci perdrait sa place parmi les plus importants joueurs internationaux. L'accent sur les ressources humaines hautement qualifiées est l'une des pierres angulaires de nos succès passés et du succès et de la croissance future de l'industrie de l'aérospatiale.

Cette question de ressources humaines est beaucoup plus vaste que ce qui est décrit ci-haut car elle a une incidence non seulement sur les entreprises de l'industrie aérospatiale et leurs employés, mais elle a une incidence importante sur la chaîne du design et de la certification, soit le système de réglementation. Afin d'être en mesure de définir le concept, de vendre et de livrer nos produits, les processus de design et autres processus afférents à la fabrication des produits doivent être examinés et approuvés par la section d'aviation civile de Transport Canada. Cette situation exige non seulement le nombre requis de personnel technique compétent mais aussi que ce personnel possède les connaissances relatives aux plus récents concepts et ce afin d'assurer que nos produits soient les plus sécuritaires possible, tout en étant concurrentiels mondialement. Dans un contexte mondial extrêmement compétitif, nos compagnies doivent non seulement avoir les meilleures idées, mais nous devons également les mettre en œuvre avec des résultats exceptionnels. Ceci exige un bassin de ressources ayant les connaissances nécessaires pour appuyer l'ensemble des exigences en matière de certification, et ce, dans des délais opportuns.

L'AIAC applaudit les initiatives du Gouvernement du Canada et appuie les mesures visant l'élimination des barrières tarifaires et l'amélioration des initiatives de marketing international qui bénéficient au commerce international en aérospatiale. De pair avec ces initiatives, nous devons aussi demander que le même niveau d'appui soit offert pour assurer les ressources adéquates nécessaires au processus de certification au sein de Transport Canada, de sorte que la certification des programmes en cours et futurs soit complétée à temps et que nos produits soient également livrés à temps aux clients.

**L'AIAC recommande que le financement du personnel de la section d'aviation civile de Transport Canada, et particulièrement de la Direction générale de Certification des aéronefs ne soient pas réduit par rapport aux niveaux actuels ET que ce financement soit augmenté afin répondre aux exigences des nouveaux programmes de certification.**



Aerospace Industries  
Association of Canada

L'Association des industries  
aérospatiales du Canada

## **Au sujet de l'AIAC**

L'AIAC est la voix de l'industrie canadienne de l'aérospatiale au Canada. Notre mission est de comprendre, de bâtir un consensus et d'assurer le leadership sur les questions de politique liées à l'aérospatiale qui ont une incidence sur la compétitivité de notre industrie. Nous œuvrons aussi à rehausser le profil du Canada sur l'échiquier mondial en communiquant nos réalisations dans les domaines de l'aviation et de l'espace et en faisant la promotion des entreprises canadiennes sur les marchés à l'étranger. L'AIAC représente les intérêts de plus de 400 entreprises dans tout le Canada.

\* \* \*



Suite 1200, 60 Queen,  
Ottawa, Ontario K1P5Y7