



Mémoire pour les consultations prébudgétaires en prévision du
budget fédéral de 2022

L'Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC)

Février 2022

« Au niveau national dans les pays développés, l'industrie aérospatiale est considérée comme un secteur hautement stratégique. Une industrie aérospatiale nationale solide est donc un symbole de force¹. »

L'aérospatiale est une industrie unique et stratégique. Son rôle sur le plan de la sécurité nationale, ses relations commerciales spéciales en matière de défense, les délais exceptionnellement longs pour les produits et les investissements, ainsi que les vastes répercussions et applications sociétales de ses innovations dans les domaines de l'espace, de la défense et de l'aviation, ont toujours nécessité un partenariat étroit avec le gouvernement.

L'intensité d'innovation de l'industrie aérospatiale et son niveau d'emploi en sciences, technologies, ingénierie et mathématiques (STIM) sont trois fois plus élevés que la moyenne manufacturière canadienne. L'industrie aérospatiale canadienne est la définition même d'un secteur innovant et elle a la capacité non seulement de soutenir notre reprise économique, mais aussi de contribuer à la réalisation d'objectifs nationaux fondamentaux.

Les retombées et les avantages du soutien public à la recherche et au développement de l'aérospatiale sont omniprésents. De la technologie cellulaire au GPS en passant par la robotique et notre capacité à surveiller le changement climatique, à le mesurer et à y réagir, l'industrie aérospatiale est toujours à la fine pointe de l'innovation technologique et de l'invention. Une industrie aérospatiale forte soutient une économie forte, des collectivités fortes et un Canada fort, concurrentiel et mondial.

Le Canada a besoin d'une stratégie aérospatiale nationale à long terme qui renouvelle le partenariat entre le gouvernement et l'industrie, qui tire parti de nos avantages concurrentiels et qui nous place en tête de la révolution de la durabilité du secteur de l'aérospatiale.

Recommandation I : Que le gouvernement travaille de concert avec l'industrie et les intervenants pour élaborer une stratégie aérospatiale nationale à long terme, qui permette au Canada de contribuer au maximum à la résolution des défis générationnels mondiaux auxquels nous sommes confrontés. Les principaux éléments en seraient les suivants :

- a) Une feuille de route technologique pour la durabilité de l'aérospatiale
- b) Une stratégie industrielle de défense
- c) Une stratégie de mobilité aérienne évoluée
- d) Une politique et un plan pour l'espace
- e) Un programme de main-d'œuvre et de perfectionnement des compétences
- f) Un plan de résilience et de compétitivité de la chaîne d'approvisionnement des PME

Recommandation II : Que le gouvernement fasse des investissements importants dans la certification et la réglementation des aéronefs du Canada (Aviation civile de Transports Canada (ACTC)) et dans le

¹ [\(PDF\) Aerospace Clusters and Competitiveness Poles: A France-Quebec Comparison \(researchgate.net\)](#) [EN ANGLAIS SEULEMENT]

Centre national de recherche sur le vol proposé par le CNRC, en tant qu'étapes essentielles pour faire progresser la compétitivité, la durabilité et l'innovation dans le domaine de l'aviation.

Recommandation III : Que le gouvernement exclue les aéronefs de la taxe sur la fabrication proposée dans le budget de 2021 et que sa mise en œuvre soit retardée jusqu'à ce que ses incidences sur l'industrie puissent être évaluées plus précisément.

Recommandation IV : Que le gouvernement ajuste ses programmes d'investissement pour tenir compte des besoins de l'industrie, notamment en révisant le Fonds stratégique pour l'innovation (FSI) et l'Initiative de relance régionale de l'aérospatiale (IRRA), et qu'il offre une meilleure couverture à l'aérospatiale au moyen du Programme de relance pour les entreprises les plus durement touchées.

Introduction :

Au nom de nos membres qui représentent 95 % de l'activité aérospatiale au Canada, l'AIAC est heureuse de soumettre ses commentaires en prévision du budget de 2022.

Nous traversons une période difficile pour les Canadiens et pour l'économie. Comme l'a reconnu le budget de 2021, l'aérospatiale a été l'une des industries les plus durement touchées par la pandémie. Depuis le mois d'avril, une recherche du gouvernement menée par Innovation, Sciences et Développement économique (ISDE), dans le cadre d'un partenariat avec l'AIAC, a révélé **que l'industrie aérospatiale canadienne a perdu près de 30 000 emplois en 2020 seulement et que la contribution du secteur au PIB du Canada a diminué de 6,2 milliards de dollars².**

Les voyages de passagers à l'échelle internationale ont diminué de 60 % en 2020 et de 50 % en 2021 par rapport à 2019 (OACI). Les livraisons/demandes mondiales d'avions ont diminué de 59 % pendant la pandémie (Roland Berger). Le consensus semble être que la production mondiale d'avions civils ne retrouvera pas les niveaux de 2019 avant au moins 2025.

Pour de nombreuses entreprises de la chaîne de valeur aérospatiale, en particulier nos PME, la reprise est encore loin.

Une industrie aérospatiale nationale forte n'a sans doute jamais été aussi importante pour la force, la sécurité et la position mondiale du Canada. Elle fait également partie intégrante de la résilience et de la durabilité de nos chaînes d'approvisionnement et elle contribue de manière essentielle à notre capacité d'exportation^{3 4}.

² L'industrie aérospatiale canadienne a néanmoins contribué à hauteur de 22,3 milliards de dollars à l'économie canadienne en 2020 et elle a soutenu plus de 206 000 emplois dans toutes les régions du pays. *Ibid.*

³ Selon le rapport 2020 d'ISDE, les fabricants canadiens de l'aérospatiale exportent 75 % des produits aérospatiaux du Canada vers 186 pays sur cinq continents.

⁴ Selon le rapport 2020 du Bureau du représentant américain au Commerce : Les chaînes d'approvisionnement de l'industrie aérospatiale aux États-Unis et au Canada sont hautement intégrées. Le Canada se classe systématiquement parmi les cinq premiers marchés d'exportation des produits aérospatiaux américains et il a reçues exportations d'une valeur de 9,1 milliards de dollars américains en 2019 (environ 60 % des exportations totales du secteur vers le Canada). Plus de la moitié des exportations aérospatiales du Canada sont destinées aux États-Unis. <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/canada-aerospace-and-defense> [EN ANGLAIS SEULEMENT].

Le contexte mondial

Le marché mondial de l'aérospatiale et de la défense se réoriente radicalement pour faire face aux nouveaux défis et opportunités. En cette période d'incertitude économique et géopolitique, le Canada doit sécuriser et développer son industrie aérospatiale dans un marché international très concurrentiel. Après des années de recul dans notre classement international, nous avons besoin d'un plan audacieux et tourné vers l'avenir, reposant sur un partenariat entre le gouvernement et l'industrie, ou nous risquons de perdre notre leadership dans des secteurs clés de l'aérospatiale tels que les simulateurs de vol civils, pour lesquels nous nous classons au premier rang mondial, les moteurs d'aéronefs civils et les avions d'affaires, pour lesquels le Canada est également un chef de file mondial.

Dans ce contexte de nouvelles menaces et de réalignements, l'aérospatiale elle-même entre dans une ère de transformation, définie par l'impératif de durabilité mondiale. Plusieurs pays de premier plan dans le domaine de l'aérospatiale (et ceux qui aspirent à le devenir) ont élaboré des stratégies de relance et de croissance du secteur reposant sur des piliers de durabilité, afin de tirer parti de l'intersection entre l'aérospatiale et les technologies propres, qui représente une occasion de plusieurs trillions de dollars.

S'offre au Canada une occasion générationnelle d'axer son avenir aérospatial national sur la durabilité, non seulement dans le domaine de l'aviation, mais aussi dans ceux de la défense et de l'exploration spatiale. L'adoption d'une approche globale, qui examine les trajectoires d'innovation à énergie zéro pour réduire les émissions – ainsi que les contributions de ces innovations à des solutions climatiques plus larges, y compris des capacités et des technologies de fabrication plus écologiques – sera déterminante pour rétablir le leadership du Canada au cours des 30 prochaines années.

Un investissement national concerté dans l'innovation dans le secteur des technologies propres, s'appuyant sur notre expertise en la matière, ne fera que renforcer notre voix sur la scène mondiale, en montrant l'exemple. Nous sommes bien placés pour être un chef de file en matière de durabilité aérospatiale. Le gouvernement a déjà adopté une approche nationale à l'égard des solutions climatiques, en faisant de l'innovation en matière de technologies propres un objectif national et il a instauré une tarification du carbone et d'autres mécanismes réglementaires pour promouvoir le changement.

Le Canada a besoin d'un plan aérospatial national à long terme qui renouvelle le partenariat entre le gouvernement et l'industrie, qui tire parti de nos avantages concurrentiels et qui nous place en tête de la révolution de la durabilité de l'aérospatiale.

Le Royaume-Uni offre un exemple frappant de la manière dont une stratégie, menée à la fois par le gouvernement et l'industrie, et fondée sur la mobilisation de plusieurs parties prenantes peut stimuler la croissance⁵. Le Royaume-Uni a également défini clairement ses ambitions en matière de durabilité avec un certain nombre de programmes tels que FlyZero, la feuille de route pour la décarbonisation, et l'approche stratégique de la défense en matière de changement climatique et de durabilité⁶.

⁵ En 2010, l'*Aerospace Growth Partnership* (AGP) a été créé comme partenariat stratégique entre le gouvernement britannique, l'industrie et d'autres acteurs clés, afin d'assurer l'avenir du secteur de l'aérospatiale britannique.

L'accord sectoriel de 2018 pour l'aérospatiale (Aerospace Sector Deal) a été élaboré conjointement par l'industrie et par le gouvernement pour définir la stratégie, les priorités et les projets communs. De 2010 à 2018, le chiffre d'affaires annuel de l'industrie aérospatiale britannique a augmenté d'un incroyable 60 %. À l'heure actuelle, son industrie aérospatiale est la deuxième dans le monde.

⁶ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/973707/20210326_Climate_Change_Sust_Strategy_v1.pdf [EN ANGLAIS SEULEMENT].

Au sortir de la pandémie, l'industrie aérospatiale canadienne a plusieurs priorités nécessaires pour assurer la compétitivité de ce secteur stratégique et sa capacité de contribuer à la reprise économique.

I Stratégie aérospatiale canadienne : La priorité absolue pour l'industrie aérospatiale canadienne est une stratégie nationale complète et tournée vers l'avenir qui comprenne des mesures spécifiques pour l'aviation civile, la défense et l'exploration spatiale.

Après un examen approfondi et un engagement, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a demandé une stratégie aérospatiale nationale dans son [rapport sur l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien du Canada](#) lors de la dernière législature.

L'industrie et l'AIAC ont défini des axes stratégiques de haut niveau dans le cadre de leur initiative populaire Vision 2025, avec des recommandations pour les petites entreprises, la croissance et le perfectionnement des compétences du marché du travail, la création d'opportunités en matière d'innovation et de durabilité, le maintien du statut mondial de l'ACTC, l'optimisation du leadership du Canada dans l'exploration spatiale et l'assurance que les marchés publics de la défense nationale stimulent la nouvelle croissance industrielle. Selon un [sondage Nanos](#) commandé par l'AIAC⁷, la grande majorité des Canadiens sont également favorables à une action gouvernementale visant à maintenir la compétitivité de l'industrie.

Nous sommes reconnaissants pour le financement indispensable de l'industrie aérospatiale que renferme le budget de 2021. Le financement ne constitue cependant pas une stratégie à long terme.

D'autres concurrents, actuels et futurs, ont mis en œuvre des stratégies nationales assorties d'objectifs clairs pour guider leurs industries dans un marché en évolution rapide et pour positionner leur nation pour un avenir très différent. Un tel investissement national dans des produits concurrents étrangers désavantage considérablement les entreprises canadiennes. L'augmentation du financement national de la recherche et développement est essentielle pour que les industries canadiennes se développent et demeurent concurrentielles au niveau mondial.

Le Canada doit faire de même.

D'après les consultations nationales menées dans le cadre de l'initiative Vision 2025 et l'expérience d'autres nations aérospatiales qui ont mis en œuvre des stratégies pour le secteur, il existe des éléments de base clés pour une stratégie claire et efficace qui profitera au Canada :

⁷ Le rapport complet de Nanos peut être consulté [ici](#).

1. **Feuille(s) de route sur la durabilité** : Pour s'assurer de suivre le rythme de l'évolution du marché de l'aérospatiale, le Canada a besoin d'une feuille de route technologique sur la durabilité de ce secteur. La stratégie britannique *Accelerating Ambition* en est un bon exemple⁸.

Le travail a commencé pour renouveler le **Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation**, qui pourrait inclure une feuille de route de carboneutralité, harmonisée sur l'engagement du Canada dans le cadre de [l'International Aviation Climate Ambition Coalition](#). Il s'agit d'une évolution positive et l'AIAC collabore activement avec Transports Canada. En même temps, le Canada a l'occasion de se distinguer des autres pays en se concentrant sur l'ensemble de l'écosystème aérospatial, y compris la défense et l'exploration spatiale, dans le cadre de sa politique de durabilité.

2. **Stratégie de mobilité aérienne évoluée** : Un jalon essentiel des ambitions du Canada en matière de durabilité, de technologie et d'innovation dans le domaine de l'aérospatiale sera l'espace que nous créerons pour le pays dans le marché émergent de la mobilité aérienne avancée. Cette capacité aérospatiale a un vaste potentiel d'applications. Elle s'appuie sur le projet de systèmes d'aéronefs télépilotes du ministère de la Défense nationale (MDN), mais il s'agit d'une voie beaucoup plus large et plus importante vers l'avenir de l'aérospatiale. De futurs fabricants canadiens émergeront dans ce secteur, ce qui profitera à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement aérospatiale canadienne et attirera de nouveaux jeunes talents dans l'industrie.

La mobilité aérienne évoluée représente un secteur émergent avec un large éventail de plateformes à vocation commerciale. L'expertise canadienne dans ce secteur est considérable. Les investissements en recherche et développement dans ce domaine soutiendraient l'industrie canadienne. La recherche et développement mondiale s'accélère de façon spectaculaire à mesure que les gouvernements et les capitaux privés s'y intéressent. En ne planifiant pas l'avenir, le Canada risque de prendre du retard.

3. **Stratégie industrielle de défense canadienne** : Une stratégie industrielle de défense est essentielle à bien des égards pour définir des objectifs clairs en matière de politique d'approvisionnement, de durabilité et de mise à l'échelle des capacités canadiennes.

Une stratégie industrielle de défense déterminerait les possibilités de promouvoir certaines capacités au Canada et elle pourrait également aider à mieux définir le rôle de la défense dans l'adaptation et la réponse au changement climatique, ainsi que dans les solutions grâce à la recherche et au développement et à l'innovation, favorisant de nouvelles capacités industrielles et des mécanismes commerciaux pour commercialiser et vendre les exportations du Canada en matière de défense et de sécurité dans le monde entier.

Sur le plan national, le Canada peut tirer parti des marchés publics de la défense pour promouvoir l'innovation locale. Cela nécessite une approche davantage en amont et un modèle de partenariat

⁸ <https://www.ati.org.uk/events-media/news-blog/ati-launches-new-uk-aerospace-technology-strategy/> [EN ANGLAIS SEULEMENT]. La stratégie *Accelerating Ambition* présente les défis, les possibilités et les priorités de la recherche aérospatiale britannique, en mettant l'accent sur la réduction de l'impact environnemental de l'aviation et sur l'amélioration de la compétitivité du secteur britannique.

pour renforcer les capacités canadiennes.

Le gouvernement canadien devrait s'engager dans des consultations proactives et stratégiques avec sa base industrielle et envisager, le cas échéant, d'élaborer conjointement des technologies pour répondre à ses besoins en matière de défense et pour promouvoir les exportations de la même manière que cela se fait ailleurs. Dans plusieurs pays (États-Unis, Europe, Brésil et autres), les gouvernements consultent leur base industrielle nationale pour élaborer conjointement des produits et ils agissent fréquemment comme premier acheteur, ce qui permet aux entreprises d'utiliser les marchés publics comme projet de référence et carte de visite pour l'exportation.

Le programme LANCA, récemment lancé au Royaume-Uni, est un bon exemple de ce type de partenariat. « Le concept d'avion de combat léger et abordable (LANCA) vise à offrir une capacité, une protection, une survivabilité et des informations accrues lorsqu'il est déployé aux côtés des avions de combat. Il pourrait même fournir une "flotte" aérienne de combat sans équipage à l'avenir. Il vise également à réduire considérablement les coûts traditionnels et les délais de développement des systèmes de combat aérien⁹. »

Comme d'autres pays l'ont fait avec leurs stratégies et leurs programmes en cascade, le Canada peut développer et conserver des capacités essentielles tout en renforçant ses collaborations internationales et en se fixant des priorités en la matière. Les priorités immédiates sont les suivantes :

- a) **NORAD** : La position des États-Unis sur le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) est claire : les menaces pour la sécurité du continent sont plus complexes et multidimensionnelles qu'elles ne l'ont jamais été, et l'environnement stratégique exige une approche globale. Historiquement, le Canada s'en est remis aux décisions américaines en matière de sécurité continentale. Toutefois, compte tenu de l'évolution de la situation au cours des 5 à 10 dernières années et de la tendance croissante des États-Unis au protectionnisme, avec des politiques d'achat local qui apparaissent dans les chaînes d'approvisionnement et les marchés publics canado-américains, le Canada ne peut plus se permettre d'externaliser sa souveraineté dans des domaines essentiels.

La modernisation du NORAD offre une occasion évidente, sinon une obligation, pour le Canada de prendre de l'avance dans sa planification et d'harmoniser sa politique sur ses propres objectifs en matière de sécurité nationale et d'industrie, et de veiller à ce que les capacités canadiennes soient renforcées par cette initiative.

Le Canada pourrait suivre l'exemple des États-Unis en délimitant les technologies dans lesquelles il pourrait être un chef de file du point de vue de la recherche et développement, saisissant ainsi l'occasion de tirer parti du développement de ces

⁹ <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/team-tempest/lanca/> [EN ANGLAIS SEULEMENT].

projets pour atteindre des objectifs plus larges en matière d'expansion industrielle, d'innovation, de recherche et développement, d'emplois qualifiés et d'activité économique. Une telle approche favoriserait également les écosystèmes d'innovation nationaux et soutiendrait des objectifs nationaux tels que le développement et la protection de la propriété intellectuelle intérieure.

- b) **Une agence DARPA (Defence Advanced Research Projects Agency) canadienne ou ARPAC (Advanced Research Project Agency of Canada)** : Le gouvernement et le ministre Champagne ont exprimé leur soutien et entamé des consultations privées sur l'établissement d'une agence de type DARPA qui se concentrerait sur des secteurs comme l'aérospatiale, dans lesquels le Canada possède un avantage concurrentiel, et qui serait conçue pour intensifier et commercialiser la recherche.

Dans le secteur aérospatial, où des investissements massifs sont déployés dans le cadre d'un processus de développement très long, le soutien et l'engagement du secteur public apportent la stabilité nécessaire pour mener à bien des projets et des produits transformationnels et pour les commercialiser, reliant ainsi la recherche et développement publique à l'industrie pour garantir la transition des avancées technologiques vers des produits et des services, et tirant parti des obligations de la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) avec le déploiement d'investissements connexes facilitant ces projets et ces produits transformationnels.

Il s'agit d'une initiative essentielle qui pourrait rationaliser les achats. En même temps, il est important que la création d'une « ARPAC » ne bloque pas les acquisitions stratégiques existantes et imminentes, dans lesquelles l'industrie et les chaînes d'approvisionnement sont déjà investies ou qui sont anticipées, comme la modernisation du NORAD. L'ARPAC doit être un catalyseur de la pensée critique et de l'innovation.

- c) **Centre d'excellence de l'OTAN pour le climat et la sécurité** : L'industrie attend avec impatience les dernières étapes de la conception et de la négociation de ce centre d'excellence, ainsi que la collaboration avec le gouvernement sur cet important projet transatlantique. Comme indiqué précédemment, s'offre au Canada une occasion unique d'assurer une approche globale de la durabilité de l'industrie aérospatiale, avec la défense comme pilier essentiel, et d'établir son leadership national sur la scène mondiale.
- d) **Aéronefs multimissions** – Ce programme, défini dans le document « *Protection, Sécurité, Engagement* », a la possibilité d'avoir un impact important à long terme sur l'industrie aérospatiale canadienne.

Le Canada devrait tirer parti de sa capacité nationale en matière de systèmes de mission, ainsi que de sa capacité à concevoir, à développer, à construire et à certifier des aéronefs, et à assurer leur intégration. La capacité à concevoir, à développer, à intégrer et à certifier des aéronefs, comme l'a souligné le premier ministre dans son

discours du 15 juillet 2021¹⁰, et l'expertise dont jouit le Canada dans les domaines de l'IA, du numérique et du quantique constituent une excellente base pour ce programme.

- 4. Politique de l'espace du Canada :** Afin de s'assurer que le Canada continue de contribuer aux avantages sociétaux de la recherche et de l'innovation spatiales au pays et dans le monde, le pays a besoin d'une **politique de l'espace** claire qui établisse des objectifs nationaux ainsi qu'une feuille de route pour maximiser notre leadership acquis de haute lutte.

Le Royaume-Uni offre un exemple frappant de la manière dont une stratégie multisectorielle, menée par le gouvernement et par l'industrie, peut stimuler la croissance. Grâce à une politique nationale de l'espace visant à conquérir 10 % du marché mondial, la taille de l'industrie spatiale britannique a triplé depuis 2000, soit une croissance plus forte que l'économie spatiale mondiale, et elle détient 5,1 % du marché total (soit 24 milliards de dollars)¹¹.

Dès le début, le Canada a été un pionnier et un précurseur dans le domaine de l'espace, à l'époque où ce secteur était à la fois nouveau et en devenir. Aujourd'hui, le développement des capacités et de l'innovation spatiales est un besoin crucial. Faire des choses dans l'espace n'est plus seulement une activité à valeur ajoutée, étant donné la dépendance absolue que nous avons à l'égard des services spatiaux pour nous connecter au niveau mondial, assurer notre sécurité dans nos activités quotidiennes et commerciales, tout en surveillant et en agissant sur les changements climatiques et environnementaux, ce qui ne peut se faire que depuis l'espace.

Les systèmes spatiaux offrent la persistance et la continuité de service qu'aucun autre système ne peut offrir. Investir dans quelque chose d'aussi essentiel pour un si grand nombre de personnes n'est pas seulement un petit prix à payer, c'est aussi un argument commercial judicieux à faire valoir compte tenu de la valeur et de l'importance que nous lui accordons chaque jour. Le Canada doit s'assurer d'avoir voix au chapitre dans la façon dont l'espace est gouverné en employant une stratégie délibérée, qui :

- est tournée vers l'avenir;
- établit des priorités dans les domaines et les marchés qu'il souhaite diriger;
- s'assure qu'il dispose des actifs, des structures et d'un financement stable, afin de réaliser et d'offrir des services à ses citoyens;
- est d'envergure nationale, entièrement composée d'intervenants de premier plan issus de l'industrie, du milieu universitaire et des pouvoirs publics, dont le but est d'informer, de guider et, en fin de compte, d'institutionnaliser l'espace en tant qu'impératif national.

Une politique de l'espace canadienne :

¹⁰ <https://pm.gc.ca/fr/nouvelles/discours/2021/07/15/allocution-du-premier-ministre-annoncer-de-nouveaux-investissements>.

¹¹ Les avantages de la stratégie aérospatiale plus large du Royaume-Uni sont également évidents. En 2010, l'*Aerospace Growth Partnership* (AGP) a été créé comme partenariat stratégique entre le gouvernement britannique, l'industrie et d'autres acteurs clés, afin d'assurer l'avenir du secteur de l'aérospatiale britannique. L'accord sectoriel de 2018 pour l'aérospatiale (*Aerospace Sector Deal*) a été élaboré conjointement par l'industrie et par le gouvernement pour définir la stratégie, les priorités et les projets communs. De 2010 à 2018, le chiffre d'affaires annuel de l'industrie aérospatiale britannique a augmenté d'un incroyable 60 %. À l'heure actuelle, son industrie aérospatiale est la deuxième en importance au monde. Une stratégie aérospatiale va au-delà du financement et de projets régionaux individuels.

- examinera les approches adoptées par d'autres pays partageant les mêmes idées en ce qui concerne les priorités de financement et d'investissement dans la recherche et développement spatiale; comprendra comment les programmes de marchés publics peuvent être accélérés ou devancés pour soutenir les emplois et les flux de trésorerie, et favorisera la transparence;
- fera évoluer les mesures de soutien aux entreprises pour inciter les grands équipementiers à travailler avec les PME;
- établira des accords mondiaux de partage des ressources dans le cadre de partenariats de confiance pour assurer la continuité des opérations et des services pendant les périodes de fluctuation imprévue du marché;
- examinera les moyens de sécuriser et de développer les chaînes d'approvisionnement nationales pour les initiatives spatiales dans toutes les conditions de marché;
- établira un modèle de financement gouvernemental fondé sur des récompenses qui pourrait stimuler l'innovation en matière de recherche et développement spatiale et l'emploi au Canada au moyen d'investissements internationaux (par l'intermédiaire des alliés de l'OTAN et du Groupe des cinq) et de partenariats internationaux avec des entreprises et des agences canadiennes.

5. Programme de développement de la main-d'œuvre et des compétences : L'industrie aérospatiale canadienne dispose de l'une des mains-d'œuvre les plus qualifiées au monde. Nous devons soutenir ces travailleurs et accroître la main-d'œuvre grâce à des **programmes de main-d'œuvre qualifiée**, à des partenariats avec les établissements d'enseignement postsecondaire, à la collaboration entre l'industrie et le gouvernement, et à la coopération avec Emploi et Développement social Canada et l'ensemble du gouvernement (et avec les gouvernements provinciaux) afin de nous assurer de disposer des travailleurs et travailleuses nécessaires pour occuper des emplois bien rémunérés et à valeur ajoutée.

Il est nécessaire d'encourager et de soutenir les programmes de mentorat et de stages en STIM dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace, si le Canada souhaite à la fois attirer et retenir les meilleurs talents. La capacité à attirer les employés des STIM sera essentielle pour que l'aérospatiale reste viable et pérenne. Ces initiatives doivent également aller au-delà des besoins actuels et s'orienter vers les innovations de l'avenir, telles que la mobilité aérienne évoluée (détaillée ci-dessus).

En 2020 seulement, le Canada a perdu près de 30 000 emplois dans le secteur de l'aérospatiale et les secteurs connexes. Contrairement à d'autres secteurs, les entreprises aérospatiales ne sont pas en concurrence les unes avec les autres, mais avec d'autres nations, en raison de la nature hautement stratégique et critique de cette industrie. Si on tarde trop, les emplois

aérospatiaux perdus migreront vers des nations aérospatiales plus engagées. Nous devons faire tout notre possible pour garder ces emplois au Canada. Nous devons mieux comprendre où sont allés ces emplois.

Ceci importe particulièrement pour répondre à l'impératif de durabilité de l'aérospatiale en même temps qu'aux besoins de l'industrie 4.0, ce qui nécessitera de nouvelles compétences et formations, l'inclusion de nouvelles industries et de nouveaux acteurs – songez à Amazon Prime Air qui entre dans le secteur aérospatial par exemple –, et de nouvelles approches. Pour faciliter cela, un exercice de vision et de cartographie des compétences serait une base essentielle et une première étape, en collaboration avec les gouvernements et les organisations existantes.

- 6. Plan de résilience et de compétitivité de la chaîne d'approvisionnement**, y compris l'initiative de mise à l'échelle des PME : Le gouvernement a eu tendance à s'appuyer sur les grandes entreprises et les grands projets, ce qui s'est révélé inestimable pour soutenir les progrès. En même temps, le reste de la chaîne d'approvisionnement a rencontré des difficultés pour accéder au financement, même dans le cadre de la plus récente IRRA (voir ci-dessous). Veiller à mettre l'accent sur les PME sera essentiel au succès de toute stratégie nationale, y compris un programme national de mise à l'échelle, une initiative de transformation numérique et un effort pour simplifier les marchés publics pour les PME.

Cela devrait inclure une approche différente du risque pour travailler avec les PME et les financer, où le gouvernement montre la voie. Une « assurance » contre les risques financée par le gouvernement contribuera à soutenir la croissance des PME. Sans cela, les PME continueront à se heurter à d'incroyables difficultés pour accéder aux capitaux nécessaires à leur expansion. Si les PME ne peuvent pas passer à une échelle supérieure, elles sont à leur tour limitées dans leur participation à des chaînes d'approvisionnement dirigées par des équipementiers autour de projets plus importants.

Un tel programme pourrait également contribuer à répondre à un large éventail de besoins pour les PME qui s'engagent à améliorer leur position au sein de la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit notamment de moderniser ou d'étendre leurs capacités, d'accroître leurs compétences, d'améliorer le niveau de qualification de leur personnel ou de numériser leurs infrastructures, autant de mesures qui nécessitent des investissements considérables.

- 7. Charte de la diversité dans l'aérospatiale canadienne** : L'industrie prendra l'initiative d'élaborer une charte de la diversité afin de s'assurer d'être accessible à tous et de bénéficier d'une multitude de points de vue. Ce type d'engagement – et un plan clair – pour accroître la diversité et l'égalité des sexes dans le secteur aérospatial, contribuera également à attirer des talents jeunes et divers.

Comme l'indique une récente étude d'Oliver Wyman sur l'avancement des femmes dans l'aviation, l'aérospatiale et l'aviation, en particulier, « sont toujours confrontés à des difficultés pour attirer et retenir des employés diversifiés. Et sous la surface, un fossé plus large existe : un manque substantiel de femmes à des postes de direction – une situation alarmante qui persiste depuis bien

trop longtemps. » Comme l’a fait remarquer un répondant de l’étude : « Le secteur de l’aviation n’est pas viable si plus de 50 % de la population n’y voit pas de perspectives de succès professionnel¹². »

II Investissements critiques : Certification des aéronefs et Centre de recherche sur le vol du CNRC

- a) **Investissement dans la certification et la réglementation des aéronefs au Canada :** La réputation de l’ACTC en tant qu’organisme de réglementation de l’aviation civile de premier plan est un atout concurrentiel important. Les approbations réglementaires de l’ACTC sont reconnues internationalement comme l’étalon-or de la certification et de la navigabilité des aéronefs, ce qui facilite le commerce et les possibilités d’exportation du Canada. Cependant, la direction générale de la certification ne suit pas le rythme de croissance de l’industrie aérospatiale du pays. Les restrictions budgétaires courantes empêchent souvent les pratiques de recrutement stratégique des ressources techniques hautement spécialisées requises, comme la dotation anticipée de personnel précieux de l’industrie lorsqu’il exprime son intérêt à rejoindre TC. Le taux de départs du personnel hautement expérimenté est une préoccupation majeure et le manque de budget signifie souvent que son remplacement est impossible.

L’engagement et la position de Transports Canada sur la scène internationale sont cruciaux et jouent un rôle essentiel dans l’accès aux marchés pour les produits canadiens.

L’élaboration de nouveaux instruments réglementaires et la mise à jour des documents existants pour soutenir la certification des produits aéronautiques est un autre domaine clé qui permet à l’ACTC de soutenir une industrie en pleine croissance qui génère des technologies en évolution rapide. Cela sera particulièrement urgent au fur et à mesure que de nouveaux carburants, moteurs, composants et technologies durables seront commercialisés pour atteindre les engagements zéro émission.

Il est également important de disposer d’un budget suffisant pour permettre le recrutement de personnel pour ces rôles liés aux normes. De même, les accords bilatéraux de navigabilité et d’entretien qui permettent aux partenaires commerciaux de reconnaître les certifications et les approbations canadiennes sont de plus en plus importants. Ces accords sont des facilitateurs essentiels du commerce de l’aviation civile entre États et ils permettent aux fabricants canadiens d’obtenir et de conserver des positions de premier plan sur les principaux marchés étrangers. Un soutien financier supplémentaire est nécessaire pour maintenir et affiner cet avantage national.

Soutien du gouvernement au Centre de recherche sur le vol du CNRC. Le CNRC est un partenaire important dans l’écosystème aérospatial. Il a joué un rôle essentiel dans la cartographie du spectre des initiatives au Canada en matière de durabilité et de vol à zéro émission, de formation et d’éducation en aérospatiale et de commercialisation des nouvelles technologies. Le centre proposé continuera d’être un partenaire de la stratégie aérospatiale nationale et de son développement, tout en mettant en place une nouvelle approche

¹² Oliver Wyman, [Startling Gender Gap At The Top Reflects Aviation Industry’s Systemic Failure To Advance Women Leaders](#), 2021 [TRADUCTION].

collaborative pour permettre l'innovation, la collaboration et l'efficacité avec un mandat de niveau national pour la recherche sur le vol. De nombreuses initiatives en matière de changement climatique impliquent une recherche sur le vol, qui doit être coordonnée et encouragée au niveau national. L'AIAC soutient fermement le CNRC en tant que pilier important de l'écosystème aérospatial de l'avenir.

III Taxe sur les produits manufacturés du budget de 2021

L'AIAC et ses membres s'opposent à l'imposition d'une taxe supplémentaire sur les aéronefs, tout particulièrement en cette période difficile. Face aux défis mentionnés ci-dessus, le gouvernement semble déterminé à aller de l'avant avec une taxe d'accise qui imposera effectivement la fabrication aérospatiale canadienne, les chaînes d'approvisionnement et les emplois. Cela équivaldra en théorie à une récupération des 2 milliards de dollars de financement de l'aérospatiale annoncés dans le budget de 2021, puisque c'est l'industrie qui paiera la taxe.

Les aéronefs à usage professionnel n'ont pas été exemptés de la taxe, malgré le fait qu'ils sont un outil nécessaire pour les affaires dans un vaste pays comme le Canada, et que les avions à réaction d'affaires constituent un avantage concurrentiel distinct sur la scène mondiale pour l'industrie aérospatiale canadienne en difficulté.

Telle qu'elle est conçue, la taxe aura des effets dévastateurs sur les fabricants, les exploitants, les distributeurs et les fournisseurs, entraînant une perte de revenus de près d'un milliard de dollars et la perte de plus de 1 000 emplois canadiens directs à valeur ajoutée, principalement en Ontario et au Québec. Certains fabricants prévoient une réduction de la demande d'avions d'affaires pouvant aller jusqu'à 50 % à la suite de l'annonce de la taxe, les commandes ralentissant déjà et créant de l'incertitude pour les entreprises.

Le Canada est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication d'avions d'affaires, y compris les hélicoptères, les turbopropulseurs et les avions à réaction, ainsi que dans les chaînes d'approvisionnement connexes pour les pièces, les systèmes et les services. En fait, très peu de ces avions sont destinés à un usage personnel. Dans un pays de la taille et de la géographie du Canada, ils sont essentiels aux activités et à la connectivité en affaires, de même qu'au transport des employés pour la vente, le marketing, la formation et un grand nombre d'autres fonctions.

L'expertise et le leadership du Canada dans ces petits aéronefs ont aidé à contrer les baisses encore plus marquées observées à l'échelle mondiale pendant la pandémie. Certains de nos concurrents ont enregistré de plus grandes pertes de revenus, avec la chute vertigineuse de la production de gros porteurs. La force du Canada en matière d'avions d'affaires peut contribuer à fournir une base solide pour la reprise et pour l'emploi.

Le public est massivement d'avis que les entreprises qui fabriquent des produits au Canada sont d'une importance cruciale à la reprise économique du pays.

Aucun autre pays n'impose une telle taxe qui pénalise son propre secteur national de l'aérospatiale. En effet, la plupart des autres grandes nations aérospatiales subventionnent leurs industries. À titre d'exemple, les États-Unis offrent actuellement des allègements fiscaux aux

personnes et aux sociétés qui font l'acquisition d'aéronefs privés et d'affaires. Notre perte sera un gain pour l'aérospatiale américaine et pour d'autres pays concurrents.

Les aéronefs d'affaires à usage commercial devraient être exclus du champ d'application de la taxe. Les entreprises canadiennes ne devraient pas être désavantagées par rapport à leurs concurrentes internationales en matière d'accessibilité à l'aviation d'affaires. Il existe des manières de ne taxer que l'usage personnel des aéronefs à l'aide de mécanismes existants qui seraient beaucoup moins nuisibles au secteur de l'aérospatiale du Canada et, en fin de compte, aux travailleurs qui sont au cœur de ce secteur innovateur.

Cette taxe est critiquable. Elle paralysera une force nationale qui pourrait autrement soutenir une industrie qui s'efforce encore de se redresser. Elle dissuadera les entreprises canadiennes de faire leurs acquisitions auprès de constructeurs d'aéronefs canadiens et de placer et d'immatriculer leurs aéronefs au Canada – ce qui va à l'encontre de nos intérêts nationaux. Ce sont les entreprises et les travailleurs canadiens qui en paieront le prix, pas les riches.

Enfin, le coût d'opportunité de la mise en œuvre de la taxe sur la fabrication sera les investissements et les progrès dans l'innovation verte et le vol à émission zéro, secteurs dans lesquels les avions d'affaires canadiens ont fait d'importants progrès.

IV Examen des programmes liés à la pandémie et des programmes de financement du gouvernement pour l'aérospatiale

Au nom de ses membres, l'AIAC est reconnaissante du financement et du soutien du gouvernement fédéral tout au long de la pandémie de COVID-19. Des programmes comme la Subvention d'urgence du Canada pour le loyer (SUCL) et la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) ont été une véritable bouée de sauvetage pour de nombreuses entreprises et pour les travailleurs de l'aérospatiale. Le financement par l'intermédiaire du FSI et de l'IRRA dans le budget de 2021 est également très apprécié, car il reconnaît les difficultés de la pandémie pour l'aérospatiale ainsi que la nature stratégique de l'industrie. Les programmes de soutien posent toutefois certains problèmes qui méritent d'être examinés de plus près, d'autant plus que le variant Omicron allonge les délais de reprise de l'industrie. En général, les nouveaux programmes sont plus complexes et tournent autour des salaires par rapport à la réduction des revenus.

- **Examen du financement du budget : FSI et IRRA** – L'industrie aérospatiale canadienne apprécie le financement essentiel accordé par l'intermédiaire du FSI et des agences de développement régional (ADR) pour soutenir la reprise et la transformation de l'industrie aérospatiale, et la reconnaissance de l'aérospatiale en tant qu'industrie stratégique nationale. L'AIAC a travaillé avec tous les députés de la Chambre des communes pour assurer la meilleure utilisation possible de ces fonds d'un océan à l'autre.

Toutefois, l'accès à ces fonds présente quelques difficultés.

Le FSI reste très lourd et complexe. Les grandes entreprises ont les ressources internes ou la capacité d'engager des cabinets-conseils pour les aider avec les demandes, mais les consortiums ou les partenariats de petites entreprises qui ne disposent pas de telles

ressources internes trouvent le programme hors de portée. Les longs délais et les retards peuvent parfois rendre le programme non concurrentiel.

Même avec l'IRRA, conçu spécifiquement pour les PME, nous continuons d'entendre parler d'un processus difficile d'accès pour ces mêmes entreprises. Les exigences administratives sont difficiles, surtout à un moment où ces PME sont le moins en mesure de s'endetter davantage. Les PME du secteur de l'aérospatiale qui ont survécu à la pandémie jusqu'à présent ont épuisé leurs réserves de trésorerie, si bien que le pourcentage élevé de capital remboursable constitue un important problème pour elles. Les PME n'ont pas le même accès au capital que les autres entreprises; une part non remboursable raisonnable pourrait favoriser une plus grande utilisation.

- Il serait utile de procéder à un examen de l'utilisation du FSI et de l'IRRA, ainsi que des difficultés rencontrées par les ADR afin de les évaluer par rapport aux objectifs du gouvernement et de l'industrie, ainsi que d'analyser les difficultés et la structure du fonds. **Une meilleure couverture grâce au Programme de relance pour les entreprises les plus durement touchées** : Comme nous l'avons souligné ci-dessus, les entreprises et les travailleurs de l'aérospatiale au Canada luttent toujours pour se rétablir. Nos travailleurs constituent l'une des mains-d'œuvre les plus qualifiées au monde et ils ont toujours besoin de soutien.

Bien que le **Programme de relance pour les entreprises les plus durement touchées soit apprécié**, de nombreuses PME du secteur aérospatial ont du mal à se qualifier pour le niveau de soutien qui les aiderait à rester à flot jusqu'à la reprise réelle. Les critères, les conditions d'admissibilité et la structure des taux de subvention du Programme de relance pour le tourisme et l'accueil sont beaucoup plus favorables et ils devraient s'appliquer aux entreprises aérospatiales qui vivent les mêmes conditions.

Conclusion

Une fois encore, l'AIAC est reconnaissante de l'occasion qui lui est donnée de contribuer au processus de planification budgétaire et de définir ces priorités. Le moment est venu d'envisager les moyens les plus efficaces et les plus accessibles pour accélérer la reprise économique et pour fournir des emplois aux Canadiens qui en ont besoin, afin de rétablir la stabilité de la main-d'œuvre de la classe moyenne au Canada. L'industrie de l'aérospatiale a un avenir brillant et innovant devant elle, et le secteur est prêt à travailler avec le gouvernement et les parties prenantes pour aider à stimuler la croissance économique, les emplois et l'innovation pour les générations à venir.