



Aerospace Industries
Association of Canada

L'Association des industries
aérospatiales du Canada

Budget fédéral de 2024 : Recommandations des industries aérospatiales au Comité permanent des finances

Le 4 août 2023

1. Introduction

Les défis mondiaux et les possibilités technologiques des prochaines décennies exigeront le meilleur de l'innovation aérospatiale canadienne – il faudra faire face à la crise climatique et atteindre les objectifs de carboneutralité, afin de réinventer la mobilité et de sauvegarder nos intérêts nationaux. Malheureusement, le Canada ne suit pas le rythme de ses concurrents internationaux, car les autres pays ont mis en place des stratégies aérospatiales claires. Le Canada doit emboîter le pas, d'autant plus que l'industrie se remet encore des répercussions économiques de la pandémie de COVID-19, des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, d'une grave pénurie de main-d'œuvre et de pressions inflationnistes qui n'ont pas été observées depuis plus de trois décennies.

Le secteur aérospatial est un moteur important de l'économie canadienne. En 2022, l'industrie a contribué au PIB à hauteur de plus de 27 milliards de dollars et créé plus de 212 000 emplois. Ces chiffres sont importants, même s'ils sont inférieurs aux chiffres antérieurs à la pandémie.

L'AIAC recommande des mesures pour stimuler la croissance de l'industrie et nous orienter vers l'atteinte des objectifs de viabilité et repositionner le Canada comme chef de file mondial dans l'aviation civile, la défense et l'espace. Ces recommandations sont présentées au nom des membres de l'Association des industries aérospatiales du Canada – des entreprises qui sont responsables de plus de 90 % de l'activité aérospatiale dans notre pays.

Élaborer une stratégie industrielle aérospatiale nationale à long terme qui comprend des plans de défense clairs et une stratégie spéciale pour l'espace.

Le Canada a besoin d'un plan aérospatial complet et prospectif pour l'aviation civile, la défense et l'espace, qui tire parti des avantages concurrentiels de notre pays par rapport aux autres et qui positionne le Canada comme chef de file dans la révolution de la durabilité aérospatiale.

Nos pays concurrents ont mis en œuvre des stratégies nationales globales pour l'aérospatiale, la défense et l'espace – avec des objectifs clairs et mesurables et des engagements fermes pour un financement accru, afin de guider et de dynamiser leurs industries dans un marché en évolution rapide et de les positionner pour prospérer. Afin de répondre aux exigences de l'avenir et de tirer parti des possibilités qui s'offrent à nous, le Canada doit s'engager de la même façon et se donner les moyens de réussir en adoptant une stratégie pancanadienne prospective pour les secteurs de l'aviation et de l'espace et à l'égard des technologies émergentes et de rupture qui permettront au pays de devenir un chef de file mondial.

Le soutien à la création d'une stratégie nationale est généralisé. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités¹ et le Comité permanent de l'industrie et

¹ [Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sur l'impact de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien canadien.](#)

de la technologie² l'ont réclamée, de même que l'industrie dans le document Vision 2025³, la section canadienne de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)⁴, UNIFOR⁵, et les Canadiens eux-mêmes⁶. Plus récemment, ce soutien a été réclamé encore par des entreprises d'un océan à l'autre qui ont participé à des consultations nationales sur l'écosystème canadien de l'innovation aérospatiale.

Une telle stratégie permettrait de relever des défis importants liés à l'expansion des petites entreprises, à l'efficacité de l'approvisionnement, à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, à l'innovation, à la durabilité et à la certification. Elle traiterait des répercussions des changements climatiques et stimulerait l'activité d'exportation internationale au profit des entreprises aérospatiales canadiennes et de l'économie. Elle comprendrait également une stratégie complète et spéciale pour l'espace – avec des objectifs, des politiques et des plans nationaux pour stimuler la recherche et l'innovation, aider les entreprises sur la voie de la commercialisation au profit des Canadiens, permettre au Canada de conserver et de renforcer sa position de chef de file durement acquise, et garantir que nous avons les capacités nécessaires pour protéger l'infrastructure essentielle du pays et sa souveraineté.

Il est important d'inclure un plan clair relativement à l'approvisionnement de la défense afin de promouvoir l'innovation au pays et de s'assurer que les Forces canadiennes disposent de l'équipement et des capacités dont elles auront besoin dans les années à venir. À cette fin, il faudra un processus d'approvisionnement et de soutien efficace fondé sur une collaboration avec l'industrie canadienne, ce qui permettra un approvisionnement militaire qui se fera au profit de cette dernière.

Exclure les aéronefs de la *Loi sur la taxe sur certains biens de luxe*.

Le Canada est un chef de file mondial dans la fabrication et l'assemblage final des avions d'affaires, des hélicoptères, des turbopropulseurs et des avions à réaction, ainsi que dans les chaînes d'approvisionnement connexes pour les pièces, les systèmes et les services, ainsi que pour les opérations d'entretien, de réparation et de révision. Bien que conçue dans le but d'imposer les citoyens les plus riches du Canada, la *Loi sur la taxe sur certains biens de luxe*, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2022, porte préjudice à l'un des secteurs industriels les plus importants du Canada – en pénalisant les exploitants d'aéronefs, les distributeurs, les pilotes et les fournisseurs. Une étude réalisée par le professeur Jacques Roy de HEC Montréal en mai 2023 a révélé que la taxe de luxe a entraîné la perte de 1,1 milliard de dollars de revenus pour l'industrie aérospatiale au Canada.

Sans la taxe de luxe, ces recettes auraient été conservées et le gouvernement fédéral aurait gagné 55 millions de dollars en recettes de TPS, soit plus que ce qu'il espère obtenir avec la taxe de luxe sur une période de cinq ans. Pendant les deux premières années suivant son introduction, la taxe de luxe entraînera la perte d'au moins 3 800 emplois directs dans

² <https://www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/44-1/INDU/rapport-5>.

³ <https://aiac.ca/fr/vision2025/>.

⁴ <https://www.iamaw.ca/un-rapport-de-laim-le-canada-doit-immEDIATEMENT-se-doter-dune-strategie-nationale-en-matiere-daerospatiale/?lang=fr>.

⁵ https://hoc-cdc.ca/AdminPrivate/FS17U/Comeal/Downloads/politique_dunifor_secteur_aerospatiale_finale_avril_2018.pdf.

⁶ Sondage Nanos commandé par l'AIAC en 2021.

l'industrie aérospatiale canadienne, ce qui représente 274 millions de dollars en pertes de salaire qui auraient entraîné 54,8 millions de dollars en recettes fiscales pour le gouvernement fédéral – soit beaucoup plus que les 9 millions de dollars en recettes annuelles prévues par le gouvernement.

Cette taxe a des répercussions importantes dans toute la chaîne d'approvisionnement, dans les industries de l'entretien, la réparation et la révision, ainsi que dans l'ensemble de l'écosystème de l'aviation. Un changement du seuil d'utilisation commerciale est un élément dissuasif majeur pour les exploitants d'aéronefs privés qui cherchent à passer à des aéronefs plus récents qui réduiraient leurs coûts d'exploitation et leur empreinte carbone – ce qui va à l'encontre de l'atteinte des objectifs de durabilité du Canada tout en dissuadant les clients d'affaires d'acheter des produits canadiens. Réduire le seuil commercial à 50 % et plus serait un pas dans la bonne direction pour atténuer les graves préjudices résultant de la situation actuelle. Cela serait en outre conforme aux principes et seuils des autres lois fiscales canadiennes.

Fournir des ressources pour améliorer la capacité de certification aéronautique de Transports Canada

L'émergence de nouvelles technologies a amené l'industrie aérospatiale à un tournant. Il est essentiel que l'environnement de certification soit en mesure de soutenir des innovations véritablement novatrices comme la technologie durable et la mobilité aérienne avancée. Transports Canada a besoin de l'expertise, des ressources et du cadre réglementaire pour maintenir sa réputation internationale d'excellence et protéger la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale.

Ce travail exige des ressources supplémentaires et un budget à long terme pour financer Transports Canada, en mettant particulièrement l'accent sur la nécessité d'accélérer le processus d'élaboration de la réglementation, de rendre la Direction de la certification nationale des aéronefs et la Direction des normes mieux à même de suivre le rythme de l'industrie, d'accélérer le calendrier d'approbation, et de permettre aux entreprises aérospatiales d'innover et de prospérer. Des ressources sont également nécessaires pour recruter du personnel technique spécialisé afin de compenser les taux d'attrition actuels, et pour élaborer et améliorer des accords bilatéraux de navigabilité et de maintenance qui faciliteront le commerce avec les marchés étrangers grâce à la reconnaissance des certifications canadiennes.

Élaborer et soutenir financièrement un plan de développement de la main-d'œuvre aérospatiale qui comprend des programmes de main-d'œuvre qualifiée, des processus d'immigration rationalisés et des initiatives de mobilisation des jeunes.

L'industrie aérospatiale canadienne conserve l'un des effectifs les plus qualifiés au monde, auquel le secteur aérospatial contribue de façon importante. Nous devons aider cette industrie à conserver et à accroître notre base de talents pour des emplois à valeur ajoutée et à haute rémunération – au moyen de programmes de main-d'œuvre qualifiée, de l'immigration, de partenariats avec des établissements postsecondaires, d'une plus grande

collaboration entre l'industrie et le gouvernement, ainsi que d'une coopération plus étroite avec Emploi et Développement social Canada, Immigration et Citoyenneté et l'ensemble du gouvernement. Selon les projections actuelles, il y aura 58 000 emplois vacants dans l'aérospatiale en 2028 si aucune mesure n'est prise pour combler le déficit de compétences.

Le Canada n'a pas la capacité intérieure pour fournir les compétences nécessaires à l'industrie aérospatiale; il doit prendre des mesures appropriées pour que des talents étrangers viennent compléter le bassin de main-d'œuvre qualifiée du pays. Des programmes tels que l'évaluation temporaire des travailleurs étrangers et de l'impact sur le marché du travail méritent une attention et un soutien supplémentaires pour les postes qualifiés dans le domaine de l'aviation et de l'aérospatiale. Un plan clair est nécessaire pour combler adéquatement le déficit de compétences, et l'industrie s'est engagée à collaborer avec le gouvernement pour élaborer, mettre en œuvre et soutenir une stratégie globale, en tenant compte de l'adoption de nouvelles technologies, notamment l'automatisation et l'IA, pour soutenir le développement de la main-d'œuvre.

Jouer un rôle de chef de file dans la modernisation du NORAD et augmenter les budgets de la défense afin de respecter les engagements de l'OTAN et de stimuler les activités de R-D.

Les menaces à la sécurité continentale sont plus complexes que jamais. C'est pourquoi l'AIAC continue d'exhorter le Canada à augmenter son budget de défense et à respecter ses engagements envers les alliés de l'OTAN et les 2 % du PIB consacrés aux dépenses de défense. Les dépenses de défense doivent être axées sur la R-D à long terme pour que nous soyons compétitifs et que nous développions mieux notre base industrielle. De plus, étant donné les préoccupations croissantes concernant les politiques protectionnistes qui touchent les chaînes d'approvisionnement canado-américaines et les approvisionnements entre le Canada et les États-Unis, notre pays doit s'engager plus pleinement, notamment en assurant des solutions de services de soutien, pour des raisons de souveraineté nationale et de capacité industrielle.

La modernisation des capacités du NORAD est encourageante, mais il reste encore beaucoup d'éléments à préciser au fur et à mesure que les plans progressent. L'industrie canadienne doit bénéficier d'un accès équitable et rapide aux programmes et aux possibilités, et elle est prête à fournir des commentaires au besoin pour soutenir cet effort et soutenir le gouvernement fédéral dans ses efforts visant à développer de nouvelles capacités de détection des menaces, de prise de décisions technologiques, de défense, d'infrastructure et de soutien.

Le moment choisi pour cette évolution est critique, car l'industrie aérospatiale cherche à transformer son écosystème national d'innovation et à accroître le développement et la protection de la propriété intellectuelle au pays.

Apporter les changements nécessaires au Fonds stratégique pour l'innovation (FSI) afin d'accroître l'accès au soutien financier.

L'AIAC propose plusieurs modifications au Fonds stratégique pour l'innovation (FSI) – des

ajustements qui permettront à un plus grand nombre d'entreprises canadiennes de l'aérospatiale d'avoir accès au soutien dont elles ont besoin pour prospérer. Les modifications proposées sont le rétablissement d'un volet de financement propre à l'aérospatiale; des évaluateurs de propositions disposant d'une meilleure connaissance technique de l'industrie; l'élaboration d'une stratégie nationale pour guider l'évaluation des propositions et la sélection des projets; l'adaptation des règles et des échéanciers de remboursement pour mieux refléter les réalités et les échéanciers des projets de R-D aérospatiale; l'adaptation des minimums de coûts de projet, afin d'ouvrir l'accès au financement à des initiatives d'innovation plus petites; la rationalisation du processus de demande et d'évaluation, afin de suivre le rythme des activités; le soutien de projets de démonstration de grande envergure – de même que des montants de financement non remboursables pour les projets à faible niveau de maturité technologique, conformément à l'approche des États-Unis et des pays européens.

Faciliter les processus de délivrance des permis d'exportation et de contrôle des exportations et les harmoniser avec ceux de nos alliés.

L'industrie aérospatiale comprend l'importance d'un processus de permis d'exportation et de contrôle des exportations pour certaines administrations et pour certaines marchandises. Toutefois, le processus actuel est lourd pour certaines destinations, et le gouvernement du Canada doit faire un meilleur travail en fournissant rapidement des services et en assurant la transparence aux entreprises canadiennes. De plus, les restrictions canadiennes doivent s'harmoniser avec celles de nos alliés, notamment les États-Unis et l'Union européenne. Certains marchés sont ouverts à nos concurrents, mais le Canada tarde à suivre ses alliés, ce qui entraîne une perte de compétitivité pour l'industrie.

Fournir un plan réaliste pour l'industrie du carburant d'aviation durable au Canada

L'AIAC est l'un des cosignataires du plan d'action de l'aviation climatique publié en 2022. L'industrie aérospatiale s'est engagée à maintenir le niveau net zéro d'ici 2050 et son approche est sérieuse. Pour atteindre cet objectif à court et à moyen terme, l'utilisation durable du carburant d'aviation durable (CAD) doit être une priorité pour le gouvernement, car l'objectif du plan d'action du Canada sur l'aviation climatique – une utilisation de CAD de 10 % d'ici 2030 – est ambitieux. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement devra collaborer avec l'industrie afin d'assurer un approvisionnement et une production adéquats pour le Canada, sans quoi les objectifs ne seront pas atteints. Un effort concerté entre les différents ministères concernés et l'industrie aéronautique est nécessaire pour obtenir des résultats convaincants, en attendant les nouvelles technologies qui nous permettront de déployer de nouvelles technologies.

Conclusion

L'AIAC tient à remercier le Comité permanent des finances de l'occasion de présenter ses recommandations en vue du rapport sur le budget de 2024. L'aérospatiale canadienne se trouve à un moment critique. Les mesures proposées visent à aider l'industrie à se redresser, à innover en fonction des besoins pour relever les défis de notre époque, à rendre notre

industrie aérospatiale concurrentielle à l'échelle internationale, et à permettre au Canada de demeurer un chef de file mondial pour les 30 prochaines années.

Nous restons à la disposition du Comité dans l'éventualité où il aurait besoin de renseignements supplémentaires.