

# Sortir d'un décrochage

Tracé d'un nouvel itinéraire pour  
l'industrie canadienne de l'aérospatiale

MÉMOIRE DES TCA-CANADA À L'EXAMEN AÉROSPATIALE

Juin 2012

CAW  TCA  
CANADA  
[www.caw.ca](http://www.caw.ca)

## Message du président national



Bonjour,

Les TCA-Canada représentent 10 000 personnes travaillant dans l'industrie aérospatiale canadienne. Nous participons à l'Examen Aérospatiale mandaté par le gouvernement du Canada et je suis heureux de présenter ce mémoire dans le cadre de cette participation.

Le succès de l'industrie aérospatiale canadienne est un exemple concret de la sagesse des politiques industrielles proactives adoptées par les gouvernements travaillant de concert avec les entreprises, les syndicats et autres parties intéressées. Si tout avait été laissé au libre échange et aux marchés libres, il n'y aurait que peu de raisons de posséder une industrie aérospatiale de pointe au Canada.

Heureusement, les gouvernements précédents n'ont pas choisi le laisser-aller. Ils ont plutôt investi énergiquement pour initier, appuyer et protéger la capacité unique de production du Canada dans cette industrie de grande valeur.

Le secteur aérospatial est d'une importance capitale pour le Canada. Chaque emploi direct soutient plusieurs autres postes dérivés dans différents secteurs d'approvisionnement. Cette industrie axée sur la technologie et l'exportation représente un apport unique à l'amélioration du rôle que joue le Canada dans l'économie mondiale. Nous ne devons pas tenir ce secteur pour acquis.

D'autres efforts sont requis pour renforcer et favoriser l'expansion de notre industrie aérospatiale, notamment en cimentant la prochaine génération de programmes de produits, en abordant nos déséquilibres dans le commerce aérospatial avec l'Europe et autres marchés importants, et en nous dotant de solides industries de métaux stratégiques (comme l'aluminium et les matériaux légers) afin de tirer profit d'applications à valeur ajoutée dans l'aérospatiale et les secteurs manufacturiers connexes.

Les TCA-Canada exhortent l'examen à solliciter activement les commentaires de différentes parties intéressées dans toutes les régions du Canada, y compris le public en général, de façon équitable et transparente. Ce processus ne peut se limiter aux salles de réunion des conseils d'administration des entreprises aérospatiales, mais doit susciter la participation des employé(e)s, des universitaires, des scientifiques, des sociétés civiles, des gouvernements locaux et autres intervenants.

Les participants au processus d'examen de l'aérospatiale devraient se retrouver dans les recommandations qui en résulteront. Ainsi, les parties intéressées se sentiront interpellées par le processus et ses résultats et se considéreront comme responsables de la réalisation des objectifs de l'examen, qui doivent être d'améliorer notre industrie aérospatiale dans l'intérêt du Canada et de sa population ainsi que de la communauté internationale.

Le rapport doit être rendu public le plus tôt possible après avoir été déposé au ministre et le gouvernement devrait être incité à répondre de façon détaillée peu après. Le rapport devrait être le début, et non la fin d'une discussion nationale sur l'industrie aérospatiale au Canada.

Cet Examen Aérospatiale est une occasion d'engager la population canadienne dans une discussion sur l'avenir de l'une de nos plus importantes initiatives : notre capacité à innover, à produire et à maintenir les technologies, produits et services aérospatiaux.

Nous attendons avec impatience le moment de discuter nos recommandations avec d'autres parties intéressées et participants à l'examen. Nous sommes certains que nos recommandations aideront l'Examen Aérospatiale à atteindre ses objectifs.



Ken Lewenza  
Président national  
TCA-Canada

---

## Information de base concernant l'Examen Aérospatiale

L'INTENTION DE METTRE SUR PIED L'EXAMEN AÉROSPATIALE A d'abord été annoncée par le gouvernement dans son budget de 2011 :

*Dans le cadre d'un processus de consultation auquel prendront part l'Association des industries aérospatiales du Canada et ses membres, le gouvernement entreprendra un examen exhaustif de l'ensemble des politiques et des programmes fédéraux axés sur le secteur de l'aérospatiale pour élaborer un cadre stratégique fédéral visant à maximiser la compétitivité de ce secteur exportateur et les retombées qui en découlent pour les Canadiens. (Budget 2011, page 94)*

L'Examen Aérospatiale est piloté par David Emerson, qui a été ministre de l'Industrie dans le gouvernement libéral de Paul Martin et, par la suite, ministre du Commerce international et ministre des Affaires étrangères dans le gouvernement conservateur de Stephen Harper. Monsieur Emerson est épaulé par un conseil consultatif de trois personnes composé de Jim Quick, Sandra Pupatello et Jacques Roy ainsi que d'un secrétariat.

L'objectif de l'examen, selon le gouvernement, est de formuler des recommandations concrètes et neutres au plan fiscal sur la façon dont les politiques et les programmes fédéraux peuvent contribuer à maximiser la compétitivité des secteurs aérospatial et spatial canadiens.

Ces recommandations devront être basées sur une recherche et une analyse rigoureuses d'un certain nombre de facteurs, entre autres les avantages comparatifs et la vulnérabilité du secteur aérospatial canadien, les possibilités et les défis que représentent les conditions changeantes, les impacts des politiques et programmes actuels et les politiques et programmes de rechange ou modifiés que le gouvernement pourrait envisager.

L'examen se déroulera en consultation avec les représentant(e)s de l'industrie, dont les TCA-Canada, qui participeront au processus à différents niveaux. L'exercice consistera à tirer profit de la perspicacité et des opinions d'une brochette de parties intéressées et d'experts, et doit être indépendant, fondé sur des preuves, arrimé à une perspective à long terme sur les tendances mondiales et celles de l'industrie et ouvert à l'innovation tout en

adoptant des approches pratiques.

On prévoit que le rapport définitif sera soumis au ministre de l'Industrie et diffusé publiquement en décembre 2012.

## L'industrie aérospatiale canadienne sera-t-elle aux prises avec un « décrochage »?

UNE TRÈS DANGEREUSE SITUATION PEUT SURVENIR LORSQU'UN aéronef en vol est en perte de portance et commence à tomber : en aéronautique, ce phénomène s'appelle « décrochage ». Lorsqu'un décrochage est détecté en temps, un pilote peut prendre des mesures correctives, notamment en augmentant la puissance des moteurs ou en changeant de direction pour sauver son appareil. Dans le cas contraire, c'est le désastre.

L'industrie aérospatiale canadienne pourrait, en fait, se retrouver dans un décrochage. Les décisions antérieures du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux ont guidé avec succès l'industrie pour en faire l'une des plus belles réussites au monde, mais elle montre des signes de descente progressive. Les voyants d'alarme clignotent dans le poste de pilotage. Les pilotes en sont-ils conscients?

Lorsqu'en 2009 le Canada s'est retrouvé en cinquième place des plus importantes industries aérospatiales au monde après avoir détenu la quatrième place, ce recul a servi d'avertissement. Ce recul devrait susciter des préoccupations au sein du gouvernement et devenir un excellent facteur de motivation pour procéder à l'examen. Toutefois, le mandat de l'examen mentionne simplement le récent recul de classement et néglige le fait que l'Allemagne s'est maintenant jointe au R.-U., à la France et aux États-Unis pour devancer le Canada. Le Japon suit tout près, et la Chine, la Russie et le Mexique sont à l'horizon.

Le président national des TCA-Canada, Ken Lewenza, a écrit au premier ministre Stephen Harper à ce sujet il y a plus de deux ans :

*Ce qui est particulièrement préoccupant est que ce recul dans le classement est attribuable en partie au manque d'appui pour la recherche aérospatiale et à l'inaction du gouvernement pour tirer profit des milliards de dollars canadiens consacrés à l'acquisition*



---

*de matériel de défense pour appuyer les entreprises nationales. Il est essentiel que le gouvernement agisse rapidement afin de veiller à ce que non seulement nous reprenions notre place sur la scène mondiale, mais que nous prenions des mesures destinées à stimuler une croissance continue. (Lettre du président national des TCA-Canada, Ken Lewenza, au premier ministre Stephen Harper, le 19 janvier 2010)*

Le gouvernement du Canada partage-t-il notre désir « de reprendre notre position mondiale » et de croître ou est-il satisfait du statu quo en voie d'effritement?

En annonçant l'Examen Aérospatiale en février dernier, l'honorable Christian Paradis, ministre de l'Industrie a déclaré :

*Les secteurs canadiens de l'aérospatiale et de l'espace sont des chefs de file dans leurs domaines et notre gouvernement veut s'assurer qu'ils continuent de créer des emplois de qualité partout au pays, aujourd'hui et demain. Cet examen approfondi nous aidera à déterminer comment maximiser nos efforts, en collaboration avec l'industrie, pour que le Canada conserve sa position de chef de file. (Le gouvernement Harper veille à ce que l'industrie canadienne de l'aérospatiale atteigne de nouveaux sommets, Montréal, Québec, 27 février 2012)*

L'engagement du gouvernement à créer des emplois de qualité est bienvenu, mais il ne doit pas viser simplement à ce que le Canada « conserve sa position de chef de file. » (le souligné est de nous) Il doit plutôt consacrer ses efforts à reprendre la position de chef de file du Canada et cibler la croissance.

L'avenir de l'industrie aérospatiale du Canada est fort prometteur, mais nous ne devons pas verser dans la complaisance. Les actions du gouvernement dans l'avenir immédiat veilleront à ce que notre industrie aérospatiale ne « décroche » pas et commence à prendre de l'altitude encore une fois.

## **L'aérospatiale commerciale est la voie de l'avenir**

L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE EST ÉQUILBRÉE ENTRE LES MARCHÉS pour les produits commerciaux, notamment les avions de ligne et les produits de défense, dont les chasseurs à

réaction et les missiles. La plupart des entreprises aérospatiales fabriquent des produits pour les deux marchés et peuvent mettre l'accent sur l'un et l'autre, selon le secteur qui offre les meilleures perspectives économiques pour leurs actionnaires.

Depuis la dernière décennie, la fortune financière de l'industrie aérospatiale a été définie par les retombées des attaques terroristes du 9/11 : un repli spectaculaire de l'aviation commerciale, mais une augmentation tout aussi spectaculaire dans les dépenses consacrées à la défense et à la sécurité. Plus récemment, cette tendance a été renversée par la crise financière qui a contraint les gouvernements à réduire leurs dépenses consacrées à la défense tandis que l'industrie aérospatiale commerciale jouissait d'une solide reprise.

Se tournant vers l'avenir, les analystes de PwC en matière d'aérospatiale et de défense résumant brièvement l'avenir des marchés aérospatiaux : l'industrie aérospatiale commerciale est la voie de l'avenir.

Ils s'exprimaient ainsi dans leur évaluation annuelle publiée cette année :

*Les leaders de l'industrie aérospatiale commerciale sont optimistes quant à l'avenir de leur industrie. La circulation aérienne est solide et constante et stimule le commerce lucratif des pièces de rechange; l'industrie livre un nombre record d'avions gros porteurs et les commandes se maintiennent, entraînant un portefeuille de commandes record – plus de huit ans – à la capacité actuelle de production. La situation est si remarquable que les gens demandent s'il s'agit d'une bulle. (PwC, Aerospace & Defence: 2011 year in review and 2012 forecast)*

Pour tirer profit de la reprise des marchés commerciaux, les fabricants du secteur aérospatial doivent agir rapidement et le gouvernement doit être prêt à les épauler. La fabrication d'aéronefs fonctionne sur des échéanciers à long terme alors que les commandes sont passées plusieurs années avant la livraison des appareils.

Notre fabricant le plus fructueux, de propriété canadienne, et situé à Montréal, est Bombardier, le troisième plus important fabricant d'avions au monde après Boeing et Airbus.

La demande mondiale pour les produits aérospatiaux canadiens demeure relativement solide grâce aux caractéristiques intéressantes de ces produits, entre

---

autres, l'efficacité énergétique relativement solide des aéronefs et des moteurs de fabrication canadienne. Toutefois, nous devons nous en remettre aux politiques actives du gouvernement pour cimenter des programmes de nouveaux produits comme le nouvel aéronef de passagers CSeries de Bombardier.

La nouvelle gamme CSeries pourrait catalyser la croissance de l'industrie canadienne. L'entreprise rapporte qu'elle a reçu 138 commandes fermes pour l'aéronef et 179 options de droits d'achat ou de lettres d'intention. L'objectif est d'obtenir 30 clients de 300 commandes pour 2013, lorsque le premier avion doit entrer en service; c'est l'équivalent de deux ans et demi de production (*Bombardier holding firm on price for new C-Series, Globe and Mail, 29 mai 2012*).

Cependant, les récents succès de Bombardier feront face à une concurrence acharnée d'autres grands fabricants, notamment Boeing et Airbus. C'est pourquoi le gouvernement canadien doit être prêt à épauler Bombardier dans les ventes du modèle CSeries par des modalités de financement et autres formes de soutien.

Dans le passé, les gouvernements ont eu recours à toute une gamme d'outils politiques, dont des participations du secteur public, l'approvisionnement du secteur public (y compris lorsqu'Air Canada était une entreprise de la Couronne, les achats civils), les subventions pour l'investissement et la technologie ainsi que des politiques actives en matière de commerce afin d'appuyer le développement d'une masse critique canadienne dans la recherche, la conception et la production aérospatiales.

## **Le marché de la défense est en déclin**

LE DOCUMENT DE DISCUSSION DE L'EXAMEN AÉROSPATIALE NOTE que l'avenir du volet de la défense dans le marché de l'aérospatial, qui est supporté par les dépenses gouvernementales pour des produits et services militaires est en déclin. « Les compressions budgétaires dans de nombreux pays risquent de nuire aux perspectives de croissance de ce segment pendant au moins une dizaine d'années », souligne le document.

Les analystes de PwC partagent cette conclusion. « Les revenus de défense devraient encore une fois fléchir légèrement », ont-ils souligné en ajoutant que les revenus

pour les six principaux fournisseurs de la défense étaient en baisse cette année. « La seule certitude au sujet de l'avenir du budget de la défense [américaine] est qu'il sera en baisse, mais personne ne sait jusqu'à quel point. »

Porter une attention démesurée au marché de la défense plutôt que se préoccuper de la croissance du marché commercial pourrait nuire à la croissance future de l'industrie canadienne de l'aérospatiale. Selon l'Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC), l'industrie canadienne aérospatiale est concentrée sur le marché commercial aérospatial qui représente 94 % des revenus de l'industrie. Ce segment est le plus prometteur : la croissance annuelle des voyages par avion devrait se situer à 5 % par année jusqu'en 2028. La demande qui en découlerait pour 29 000 nouveaux aéronefs sur les prochaines vingt ans est estimée à 3,2 billions de dollars.

Le gouvernement devrait prendre des mesures pour encourager l'industrie canadienne à conserver le cap sur le marché commercial.

## **Le pari du gouvernement sur le F-35 Lightning II est malavisé**

CERTAINES ENTREPRISES AÉROSPATIALES CANADIENNES ONT procédé au réoutillage de leurs usines en prévoyant recevoir des contrats dans le cadre du programme des F-35 en raison des investissements antérieurs du gouvernement. Il s'agit d'un pari risqué puisque les questions liées à la performance de l'appareil, aux délais et à la réduction des budgets de la défense compromettent le programme.

Le gouvernement a insisté sur le fait que le Canada devait faire l'acquisition de l'avion F-35 afin de permettre aux entreprises canadiennes de soumissionner pour des contrats de Lockheed Martin et profiter de la participation dans la chaîne globale d'approvisionnement pour les milliers d'avions destinés au marché américain et autres pays.

Certaines entreprises pourraient maintenant être inquiètes devant le fléchissement du marché mondial pour les F-35, contrairement à ce qui avait été prévu. Les législateurs américains étudient des solutions de rechange au F-35 en raison des délais et certains clients internationaux réduisent, retardent ou renvoient leurs

---

commandes de F-35 (bien que certains pays comme le Japon et Israël aient placé de nouvelles commandes pour les F-35).

Le vérificateur général du Canada a mis en doute les estimations du gouvernement selon lesquelles les entreprises canadiennes étaient admissibles à soumissionner pour un montant de 12 milliards de dollars sur des contrats liés au F-35. Il a établi que les estimations utilisées par le ministère de la Défense nationale fluctuaient grandement et n'avaient pas été vérifiées de façon indépendante :

*En outre, au lieu de présenter un éventail de retombées possibles, ce qui aurait mis en évidence les incertitudes inhérentes aux projections, seul le scénario le plus optimiste a été proposé dans la majorité des cas. Nous nous inquiétons de cette constatation, puisque les projections ont été utilisées pour appuyer des décisions clés liées à la participation du Canada au programme JSF et à l'acquisition de l'appareil F-35. (Rapport du vérificateur général du Canada - Printemps 2012, Chapitre 2 – Le remplacement des avions de combat du Canada)*

Le programme des F-35 a été exempté des exigences habituelles relatives au programme de retombées industrielles et régionales (RIR) afin qu'un entrepreneur étranger investisse une somme équivalente au prix du contrat au Canada. Le RIR est également connu comme une opération de sens inverse et peut inclure l'achat de biens et services pour les avions achetés, provenant de fournisseurs canadiens (compensation industrielle directe) ou une entreprise qui investit au Canada dans un domaine sans lien avec les avions achetés (compensation indirecte).

Les TCA-Canada ont exprimé les inquiétudes au sujet du plan gouvernemental pour l'acquisition d'une flotte d'avions furtifs de F-35 Lightning II de Lockheed Martin, une entreprise basée aux États-Unis. Dans leur mémoire de 2010 au Comité permanent de la défense nationale, les TCA-Canada écrivaient :

*Ce contrat d'approvisionnement ne comporte aucun RIR. Il s'agit d'un cadeau au manufacturier américain, Lockheed Martin. Les dollars dépensés devraient exiger des investissements garantis et des emplois d'une valeur équivalente au Canada : dollar pour dollar. On ne doit pas demander aux travailleuses et*

*travailleurs du Canada d'attendre et d'espérer que Lockheed Martin envoie des contrats au Canada dans un élan de sympathie.*

*Avec un programme RIR, le gouvernement pourrait également veiller à ce que le travail soit réparti équitablement partout au Canada, les régions recevant du travail en proportion de leur part actuelle des effectifs de l'industrie aérospatiale canadienne, dont le Québec compte de 46 % à 50 %. (TCA-Canada, Mémoire au Comité permanent de la défense nationale sur l'acquisition des avions F-35, novembre 2010)*

Les TCA-Canada ont exhorté le gouvernement à veiller à ce que le contrat pour le remplacement de la flotte canadienne de CF-18 garantisse un investissement équivalent au Canada. En ayant recours tant à la compensation industrielle directe qu'indirecte dans le cadre d'un programme RIR lié au secteur militaire, le Canada encouragerait des investissements dans un agencement approprié d'industries : commerciale, aérospatiale et défense aérospatiale.

## **Renouveler l'engagement du Canada à bâtir ses capacités spatiales**

LA COMPÉTENCE DU CANADA EN MATIÈRE DE COMMUNICATIONS et d'observation spatiales est essentielle à la prestation de services gouvernementaux à la population canadienne et notre technologie spatiale sert d'infrastructure vitale à notre gouvernement.

En 2008, le gouvernement canadien a eu recours à la *Loi sur l'investissement Canada* pour prévenir la prise de contrôle étrangère d'entreprises canadiennes qui possédaient une technologie vitale en matière de satellite et de robotique de même que le contrôle du satellite d'observation de la terre, Radarsat II. Cette mesure visant à protéger une capacité stratégique du Canada a été appuyée par les TCA-Canada et d'autres, et elle a permis de conserver au Canada une technologie vitale ainsi que des emplois.

Après l'engouement initial qui consistait à appuyer les capacités aérospatiales du Canada, l'engagement du gouvernement décroît et a besoin d'investissements et de soutien. De plus, le programme RADARSAT Constellation demeure toujours inachevé. À défaut d'investissements très bientôt, les entreprises canadiennes prévoient que les

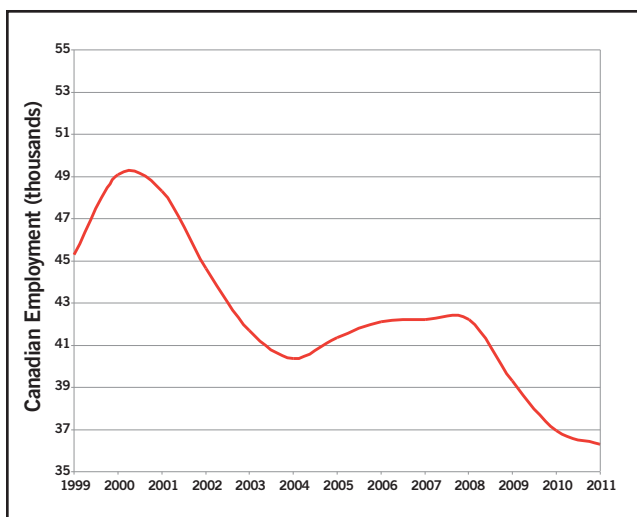
ingénieurs quitteront l'industrie privant ainsi le Canada de connaissances et de capacités vitales pour assurer notre indépendance dans le domaine spatial.

Un plan stratégique pour l'industrie spatiale canadienne a été élaboré par le gouvernement en consultation avec l'Agence spatiale canadienne et d'autres ministères, de même que des parties intéressées, mais il n'a jamais été diffusé publiquement. Le document de discussion de l'Examen Aérospatiale décrit l'avenir de l'industrie spatiale comme « ambiguë »

Le gouvernement devrait prendre les mesures nécessaires pour mettre fin à cette ambiguïté et continuer à bâtir les capacités commerciales et scientifiques du Canada dans le domaine spatial.

## L'emploi dans le secteur aérospatial est en déclin

**Graphique 1. Les emplois dans le secteur manufacturier aérospatial de 1999 à 2011**



Source : Statistique Canada, CANSIM 281-0023

On ne saurait sous-estimer les pertes dramatiques d'emplois dans l'industrie aérospatiale canadienne depuis les dix dernières années.

Les emplois dans le secteur manufacturier de l'aérospatiale ont atteint leur apogée en 2000 avec 49 000 emplois, renforcés par des investissements privés et publics et un huard plus concurrentiel. Cependant, c'était l'époque antérieure aux événements du 11 septembre 2001 qui ont plombé l'industrie aérospatiale

et celle du voyage par avion à l'échelle mondiale.

Depuis lors, les emplois ont chuté pour atteindre 36 000 en 2011, une perte de 13 000 emplois et un déclin de 26 % à l'échelle nationale. Le nombre d'emplois n'a pas atteint ce niveau depuis 1994 et chaque région a été touchée, mais la majorité des emplois perdus se trouvaient en Ontario (6 800 emplois ou une perte de 45 %), suivie de près par le Québec (6 300 emplois ou une perte de 24 %).

Les défis auxquels nous faisons face pour reprendre notre statut mondial dans l'aérospatiale sont énormes, particulièrement parce que les économies en développement partout sur la planète travaillent avec acharnement à bâtir leur propre industrie aérospatiale. Pour que nous puissions continuer à participer au succès de cette industrie mondiale, nos élus doivent mettre sur pied de nouvelles initiatives, raviver nos politiques et notre vision. Notre succès continu en dépend.

L'industrie canadienne a émergé d'une période de transformation rapide dans l'économie mondiale et, plus récemment, elle a relevé les graves défis économiques grâce aux efforts d'une population active engagée, compétente et syndiquée.

L'industrie aérospatiale canadienne embauche des personnes dans toutes les régions du pays. C'est ce qui rend cette industrie unique parmi les principaux secteurs manufacturiers. Une grande diversification régionale a entraîné l'émergence d'importants centres de production situés au Québec, en Ontario, au Manitoba, en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique.

**Tableau 1. Emplois dans la production aérospatiale et la fabrication de pièces, par province (2011)**

Province	Emplois	Part des emplois
QC	19 500	54 %
ON	8 200	23 %
MB	3 500	10 %
NS	2 200	6 %
BC	1 300	3 %
Other	1 500	4 %
<b>TOTAL</b>	<b>36 300</b>	

Source : Statistique Canada, CANSIM 281-0023

Le secteur manufacturier aérospatial est la pierre angulaire de dizaines de milliers d'autres emplois dérivés dans les services, l'entretien, la remise en état et les réparations que certains estiment équivalents à tous les emplois dans la fabrication directe.

Dans l'ensemble, le secteur aérospatial est bien connu comme un moteur important dans la création d'emplois dans une économie élargie. Chaque emploi créé dans l'aérospatial crée deux emplois indirects dans l'économie, entraînant des avantages économiques encore plus importants pour le Canada.

La recherche internationale démontre qu'en moyenne, cinq emplois dépendent de chaque emploi direct dans une installation manufacturière aérospatiale importante. Ce nombre inclut l'emploi direct lui-même, les emplois en « amont » dans l'industrie d'approvisionnement de l'aérospatiale et les emplois créés en « aval » dans les biens de consommation et l'industrie des services, qui dépend du pouvoir de dépenser des employé(e)s de l'industrie aérospatiale et ses fournisseurs.

Des investissements et des politiques qui favorisent la création d'emploi dans le secteur aérospatial comportent plusieurs avantages à long terme pour l'économie.

**Tableau 2.**  
**Emplois dérivés d'un emploi dans l'industrie aérospatiale**

Emploi direct dans l'aérospatiale	1,0
Emplois indirects dans l'approv.	1,8
Emplois en aval	1,9
Emplois gouvernementaux (payés par les contr.)	0,25
<b>Nombre total d'emplois</b>	<b>4,9</b>

Source : Economic Policy Institute : *Employment Multipliers in the U.S. Economy*; Aerospace Innovation and Growth Team: *An Independent Report on the Future of the U.K. Aerospace Industry*, calculs des TCA

## Les membres des TCA-Canada sont un apport vital au succès du secteur aérospatial canadien

PLUS DE 10 000 PERSONNES QUI TRAVAILLENT CHAQUE JOUR À BÂTIR l'industrie aérospatiale canadienne sont membres des TCA-Canada. De façon surprenante, nos membres travaillent dans une grande variété d'entreprises et d'installations liées au secteur aérospatial partout au Canada et sont très présents au Québec, dans l'ouest et l'est du Canada ainsi qu'en Ontario.

Ces entreprises et installations comprennent des manufacturiers originaux, notamment Bombardier et Boeing ainsi que d'importants fournisseurs intégrés, dont le fabricant de moteurs d'avion, Pratt & Whitney. Elles comprennent également des ateliers spécialisés en entretien d'aéronefs ainsi que plusieurs fournisseurs du domaine aérospatial de moindre envergure.

**Tableau 3.**  
**Principaux employeurs des membres TCA-Canada**

Employeurs	Membres
Bombardier	3 600
Pratt & Whitney	2 200
Boeing	1 000
IMP Group	480
CMC Electronics	480
Héroux-Devtek	430
Cascade Aerospace	400
Bristol Aerospace	325
Viking Air	290
Northstar Aerospace	200
Avior Products	100

Source : TCA, employeurs comptant 100 membres et plus, moyenne de 2011

Les effectifs syndiqués ont permis aux entreprises canadiennes du secteur aérospatial de bénéficier de coûts de main-d'œuvre modérés et stables et les employé(e)s ont profité d'un salaire et d'avantages sociaux plus élevés que d'autres secteurs de l'économie.

Cette prévisibilité n'a pas entraîné d'énormes dépenses pour les employeurs. Bien au contraire, les coûts de main-d'œuvre au Canada sont comparables à ceux des principaux fabricants de l'industrie aérospatiale. La rémunération pour les employé(e)s de production au Canada est de 10 % à 15 % inférieure à celle des principaux fabricants de l'industrie, notamment aux États-Unis, en France, en Allemagne et au Royaume-Uni – malgré la valeur élevée du dollar canadien (U.S. Bureau of Labour Statistics, novembre 2009).

Le travail acharné et le dévouement des travailleuses et travailleurs de l'industrie aérospatiale, combinés aux investissements continus

dans la nouvelle technologie ont engendré des gains impressionnants dans la productivité du travail. Depuis la dernière décennie, la productivité a bondi de 35 %, contrastant de façon marquée avec les salaires réels stables (Statistique Canada, CANSIM 379-0027 et 383-0010, calculs des TCA)



# RECOMMANDATIONS

## 1. Contenu canadien

SELON L'ASSOCIATION DES INDUSTRIES AÉROSPATIALES DU Canada (AIAC), les exportations de l'industrie aérospatiale représentaient trois dollars sur quatre des 21 milliards de dollars enregistrés en 2010. Cependant, le marché public national peut être utilisé pour encourager les investissements dans des technologies clés et la production.

Le prochain achat majeur du Canada pour remplacer les aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe fournit une occasion de recourir au marché public national ou aux RIR pour créer des emplois dans le secteur aérospatial du Canada. Les entreprises canadiennes doivent être prises en compte dans le processus d'approvisionnement et le gouvernement ne doit pas négliger la création d'emplois au Canada lorsqu'il déterminera comment le pays améliorera ses capacités de recherche et de sauvetage.

Nous reprenons l'avis que nous avons émis à un comité de députés examinant les acquisitions d'ordre militaire en 2010 : « En ayant recours tant à la compensation industrielle directe qu'indirecte dans le cadre d'un programme RIR lié au secteur militaire, le Canada encouragerait des investissements dans un agencement approprié d'industries : commerciale, aérospatiale et défense aérospatiale. »

## NOS RECOMMANDATIONS

Maximiser le contenu canadien, les retombées avantageuses et les compensations industrielles provenant des acquisitions d'avions militaires et civils.

- Élaborer une stratégie agressive, transparente et responsable visant à maximiser les avantages industriels pour le Canada lors des acquisitions publiques.
- Travailler de concert avec les fournisseurs d'aéronefs et leurs clients canadiens afin d'améliorer le contenu canadien lors d'importantes acquisitions d'avions au Canada.
- Recourir au RIR directs et indirects pour exiger des investissements étrangers de nature à appuyer les

secteurs de l'industrie aérospatiale canadienne qui offrent un excellent potentiel de croissance.

## 2. Appui aux investissements et à la R. et D.

LE SECTEUR AÉROSPATIAL EST L'UN DES PRINCIPAUX INNOVATEURS au Canada, qui consacre près d'un milliard de dollars annuellement à la recherche et au développement. Les dépenses en recherche et développement arrivent au troisième rang parmi les industries à haute technologie au Canada, derrière seulement l'industrie d'équipements de communications et l'industrie pharmaceutique.

Chaque jour, plus de 5 000 ingénieurs, scientifiques et techniciens travaillent dans la recherche et le développement du secteur aérospatial au Canada. Il s'agit de notre avenir dans le domaine de la haute technologie.

Les politiques industrielles ont façonné l'industrie aérospatiale canadienne depuis sa naissance. Les approvisionnements gouvernementaux et les programmes directs de soutien ont pris différentes formes officialisées par l'Accord sur le partage de la production de défense (APPD) signé en 1956, et plus tard, par le Programme de productivité de l'industrie du matériel de défense (PPIMD) dans les années 1960.

Une approche multi-industries pour financer les investissements dans la technologie a été adoptée de 1996 à 2006 par l'entremise du programme Partenariat technologique Canada (PTC) remplacé en 2006 par l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense (ISAD).

Des investissements publics ciblés pour tirer profit des technologies de pointe et des programmes de produits ont contribué au succès de cette industrie. Toutefois, malgré les investissements de l'ISAD, le nombre d'emplois au Canada décline et notre industrie est passée du quatrième au cinquième rang. Il est évident que nous devons faire plus pour veiller à ce que les investissements créent des emplois et améliorent le classement de notre industrie.

## NOS RECOMMANDATIONS

Utiliser le soutien gouvernemental à la recherche et au développement ainsi qu'aux investissements pour

---

confirmer des programmes de développement de produits clés par les fabricants canadiens.

- Utiliser les fonds de l'ISAD et autres programmes fédéraux pour tirer profit d'investissements dans des programmes et des installations dans les principaux produits aérospatiaux FEO.
- Mettre sur pied un programme de financement cohérent pour les ventes universelles afin de faciliter l'achat d'aéronefs de passagers fabriqués au Canada, tant sur le marché national que sur celui de l'exportation.
- Établir un programme canadien d'approvisionnement aérospatial impliquant les FEO du secteur de l'aérospatial, les fournisseurs de niveaux inférieurs ainsi que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.
- Améliorer le crédit d'impôt actuel pour les activités de recherche scientifique et de développement expérimental à l'échelle fédérale ainsi que les programmes correspondant à l'échelle provinciale en élargissant l'admissibilité des activités de développement à caractère appliqué, l'ingénierie et la commercialisation anticipée.
- Adopter une approche flexible pour travailler avec les entreprises afin de préserver les principales installations durant les périodes de volatilité des marchés et leur permettre de se positionner en vue d'une reprise des affaires.
- Veiller à ce que toute l'aide gouvernementale appui la création d'emplois, notamment en veillant à ce que les dépenses en immobilisations soient consacrées à des équipements de fabrication et à ce que les activités de fabrications demeurent au Canada jusqu'au remboursement intégral des prêts.

### 3. Réciprocité commerciale

LE DOCUMENT DE DISCUSSION DE L'EXAMEN AÉROSPATIALE NOTE que l'industrie connaît « un rééquilibrage mondial marqué par l'émergence de nouveaux pouvoirs économiques, associé à un appétit croissant pour les produits très évolués et un nombre grandissant de fabricants qui profitent de coûts de main-d'oeuvre comparativement bas et d'un solide appui du gouvernement. »

Parmi nos industries de haute technologie, seul le secteur aérospatial affiche une balance commerciale positive, bien que le surplus se soit contracté considérablement depuis les dernières années. Dès 2003, le Canada jouissait d'un surplus commercial de 4,9 milliards de dollars. En 2011, cette somme était réduite de 60 %.

Malgré l'ensemble du surplus commercial, l'industrie canadienne subit des déficits commerciaux persistants avec les États-Unis et le Japon. Les deux régions ont également entamé des discussions commerciales avec le gouvernement canadien; c'est pourquoi il est encore plus important d'inclure dans les négociations la réciprocité commerciale pour le secteur aérospatial. De plus, depuis la dernière décennie, le commerce aérospatial unilatéral du Canada avec le Brésil est très déséquilibré, ce qui entraîne un déficit à long terme pour le Canada.

### NOS RECOMMANDATIONS

Exiger la réciprocité dans le commerce étranger : l'Europe, l'Asie et le Brésil doivent accepter d'importer nos produits aérospatiaux en contrepartie de nos achats de leurs produits.

- Veiller à ce que la position du Canada dans toutes négociations commerciales comprenne des mécanismes pour assurer la réciprocité commerciale des produits du secteur aérospatial.
- Négocier officiellement avec Airbus Industrie le développement d'un calendrier pour l'augmentation du contenu canadien à valeur ajoutée dans l'ensemble des activités de fabrication des appareils.

## 4. Technologies d'allègement

### NOS RECOMMANDATIONS

- Tirer profit de l'expertise du Canada dans la production de métaux stratégiques (y compris l'aluminium et les matériaux légers) pour des applications aérospatiales à valeur ajoutée.
- Cibler le soutien aux investissements, à la recherche et au développement pour la conception et l'application de composantes légères dans le secteur de l'aérospatial.

## 5. Développement des compétences

### NOS RECOMMANDATIONS

Renforcer les programmes d'éducation et de formation liés à l'aérospatial à tous les niveaux afin de préparer la main-d'œuvre active à la prochaine génération technologique.

- Fournir un soutien gouvernemental ciblé pour améliorer l'apprentissage dans le secteur aérospatial et renforcer les compétences polyvalentes reconnues.
- Exiger une surveillance appropriée du soutien public à la formation afin de veiller à ce que les fonds ne soient pas consacrés au développement d'expertises dans d'autres pays et faciliter ainsi le transfert de la production. Par exemple, la formation liée aux certifications de Transport Canada ne doit pas être utilisée pour développer des compétences dans d'autres pays qui pourraient encourager le transfert de la production.

## 6. Conseil de développement du secteur aérospatial

### NOS RECOMMANDATIONS

Créer un Conseil canadien de développement du secteur aérospatial viable, composé d'entreprises privées, de tous les échelons gouvernementaux, des TCA et autres parties intéressées ayant comme objectif de concevoir et de mettre en œuvre une nouvelle stratégie pour le secteur aérospatial du Canada.

- Entamer une révision de l'expérience du Partenariat canadien de l'aérospatiale (PCA) afin d'établir un modèle d'engagement durable avec toutes les parties intéressées.
- Veiller à offrir un vaste soutien fédéral et provincial afin de fournir au nouveau Conseil les ressources adéquates pour ses activités à long terme.

## Bibliographie

Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC) : *Performance de l'industrie aérospatiale canadienne en 2010*

*Examen de l'aérospatiale*, document de discussion, février 2012

TCA-Canada : *Le prochain envol*, janvier 2010

TCA-Canada : *Profil du secteur de l'aérospatial 2009*

TCA-Canada : *Nous faisons avancer les choses : une vision du transport durable*, novembre 2011

Service de recherche des TCA-Canada : *Maintenir l'altitude*, novembre 2004

Dias, Jerry, adjoint au président national, TCA-Canada : *F-35 Aircraft Procurement Submission*, Présenté au Comité permanent de la défense nationale 25 novembre 2010

Dufour, Mathieu : *Des mines et des avions : étude économique sur les matières premières utilisées par l'industrie aérospatiale*, août 2010

PwC Aerospace & Defence: *2011 year in review and 2012 forecast 2011*



**Mémoire des TCA-Canada soumis à l'Examen Aérospatiale**

Bureau national des TCA-Canada  
205 Placer Court, Toronto (Ontario) M2H 3H9  
Téléphone : 416 497-4110 / 800 268-5763  
[caw@caw.ca](mailto:caw@caw.ca)