



**MÉMOIRE SOUMIS À
LA COMMISSION D'EXAMEN SUR LA FISCALITÉ QUÉBÉCOISE**

**PAR MADAME SUZANNE M. BENOÎT
PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE**
suzanne.benoit@aeromontreal.ca

LE 10 OCTOBRE 2014

Sommaire

Le Québec est aujourd'hui le 6e producteur mondial de matériel aérospatial et Montréal est le 3e centre aérospatial au monde.

De nouveaux programmes d'avions chez Bombardier, des simulateurs de vol entièrement redessinés chez CAE inc., des systèmes de trains d'atterrissage pour des avions tel le Learjet 85 chez Héroux-Devtek, et le développement et la fabrication au Québec d'une nouvelle génération de moteurs PW800 chez Pratt & Whitney Canada, sont autant de réalisations qui illustrent cette remarquable réussite de l'industrie aérospatiale québécoise.

L'industrie génère des retombées économiques considérables et constitue l'une des principales pierres d'assises du développement économique de la province, comme en témoignent les données suivantes :

- Les 215 entreprises de l'industrie aérospatiale québécoise ont généré des revenus de 12,1 milliards de dollars en 2013. Elles emploient 43 500 personnes. Depuis 1984, l'industrie a multiplié ses revenus annuels par huit et a doublé ses effectifs. Depuis 2000, plus de 103 nouvelles entreprises se sont établies au Québec. En outre, selon le CAMAQ, plus de 10 000 nouveaux emplois pourraient être créés d'ici 2023.
- L'industrie crée des emplois à forte valeur ajoutée : les salaires sont 25 % supérieurs à ceux du secteur manufacturier. De plus, chaque emploi direct dans la fabrication de produits aérospatiaux génère 0,73 autre emploi indirect.
- L'industrie investit en moyenne plus d'un milliard de dollars en R-D chaque année.
- L'aérospatiale a contribué directement à quelque 4,6 milliards de dollars au PIB en 2013, et à plus de 8 milliards de dollars en tenant compte des retombées indirectes et induites.

Malgré les succès passés et la force de son positionnement actuel dans l'industrie mondiale, le secteur aérospatial québécois fait face à des défis importants. Il évolue dans un environnement extrêmement compétitif à l'échelle de la planète caractérisé notamment par plusieurs facteurs, dont :

- Des stratégies agressives et une offre généreuse de soutien gouvernemental sont déployées dans plusieurs pays pour développer leur industrie aérospatiale.
- Des pays émergents livrent une concurrence féroce en fabriquant des composantes à coûts moindres et en livrant des sous-ensembles offrant de plus en plus de valeur ajoutée.
- Une pression accrue des grands donneurs d'ordres sur leurs fournisseurs afin qu'ils développent des solutions intégrées et qu'ils assument une part plus grande du risque financier dans le processus d'innovation de produits.
- Une vive concurrence interne à laquelle se livrent les filiales québécoises de sociétés étrangères dans le but d'obtenir des investissements de leur compagnie mère dans le cadre d'activités de recherche et de développement de nouveaux produits.
- Le Québec, et même le Canada, ne représentant pas un grand marché. Ce dernier doit être compensé par une solide performance en matière d'innovation, de productivité, de créativité et de talents. Une offre d'incitatifs et un climat d'affaires hautement compétitifs pour maximiser les retombées économiques locales et pour les gouvernements des investissements majeurs dans le secteur doivent également être développés.

Dans un tel contexte, le soutien du gouvernement du Québec, notamment par son aide fiscale concurrentielle, fait une différence fondamentale. Il est un facteur déterminant dans la prise de décision des entreprises concernant les investissements en R-D et dans des activités de fabrication. Il est ainsi nécessaire de maintenir les mesures d'aide et d'assurer ainsi la pérennité des retombées économiques – emplois de qualité, exportations, innovations, etc. – pour le Québec.

Nos recommandations sont simples et ciblées. Tout d'abord, nous souhaitons rétablir, dès le prochain budget du gouvernement, l'appui à la R-D. D'autre part, nous recommandons de bonifier le crédit d'impôt remboursable existant pour l'investissement relatif au matériel de fabrication et de transformation afin d'accélérer le virage des PME vers l'automatisation et l'adoption des technologies numériques.

Mises en œuvre dans une perspective de stabilité à long terme, nous sommes convaincus que nos recommandations pourront contribuer grandement à consolider, voire accentuer, le leadership québécois dans une industrie aérospatiale en forte croissance à l'échelle mondiale.

Préambule

Aéro Montréal, la grappe aérospatiale du Québec

Créée en 2006, Aéro Montréal est un forum stratégique de concertation qui réunit l'ensemble des premiers dirigeants du secteur aérospatial québécois issus de l'industrie, des institutions d'enseignement, des centres de recherche et incluant les associations et les syndicats.

Aéro Montréal a pour mission de rassembler tous les acteurs du secteur autour d'objectifs communs et d'actions concertées en vue d'en augmenter la cohésion et aux fins d'optimiser la compétitivité, la croissance et le rayonnement de la grappe aérospatiale, afin qu'elle demeure une source de création de richesse encore plus importante pour Montréal, le Québec et le Canada.

www.aeromontreal.ca

Contexte

Le 12 juin dernier, le ministre des Finances du Québec, Monsieur Carlos Leitão, a mis en place une Commission d'examen de la fiscalité québécoise avec le mandat d'identifier des ajustements possibles au régime fiscal de manière à favoriser la croissance économique par les investissements et le travail, tout en assurant une redistribution équitable de la richesse collective et le financement des services publics.

Dans cette foulée, la Commission procède à des consultations publiques afin de récolter les commentaires et avis de plusieurs parties prenantes. Tel qu'indiqué d'entrée de jeu par le président de la Commission, Monsieur Luc Godbout : « Dans le cadre de son mandat, la commission sera appelée à entendre différents experts, groupes et associations. De plus, des consultations privées et publiques seront menées dans les différentes régions du Québec. La participation des citoyens, en plus de celle des experts, apportera un éclairage nouveau sur la question de la fiscalité. »

Ce mémoire, soumis à la Commission par la présidente-directrice générale d'Aéro Montréal, présente le point de vue de la grappe et ses recommandations à la Commission, tel que discuté dans le cadre des travaux des chantiers Développement de marchés – PME et Chaîne d'approvisionnement, et tel qu'approuvé par son conseil d'administration.

L'industrie aérospatiale québécoise parmi les leaders mondiaux

Le secteur aérospatial est cité depuis de nombreuses années comme un des secteurs manufacturiers les plus performants de l'économie québécoise et comme un leader mondial. Le Québec est le 6e producteur mondial de matériel aérospatial et Montréal est le 3e centre aérospatial au monde, après Seattle et Toulouse¹.

Un récent rapport sur les 100 principales entreprises de l'industrie aérospatiale mondiale préparé par PricewaterhouseCoopers pour le magazine spécialisé *Flight International* permet de constater la place et la vigueur des entreprises québécoises de ce secteur. Quelques faits importants le font bien ressortir :

- Grâce à ses revenus de 9,4 milliards de dollars US dans le secteur de l'aérospatial, Bombardier se situe au 15^e rang mondial, devant Embraer au 19^e. Dans le seul champ de l'aviation civile, Bombardier occupe le 3^e rang.
- Deux autres entreprises québécoises font partie du classement des 100 principales entreprises mondiales, soit CAE inc. au 43^e rang et Héroux-Devtek au 96^e rang.
- Cinq géants mondiaux se classent parmi les dix premières entreprises du classement et ont des filiales actives au Québec, soit Pratt & Whitney Canada, Groupe Safran Canada (Messier-Bugatti-Dowty), Rolls Royce Canada, GE Aviation Bromont et Lockheed Martin Canada.
- D'autres joueurs importants qui font aussi partie de ce classement prestigieux ont des installations au Québec : L-3 MAS, Bell Helicopter Textron Canada, Thales Canada, Esterline CMC Électronique et MDA Systèmes satellitaires.

Ce noyau d'entreprises fait partie d'un vaste écosystème qui constitue une des principales forces du secteur aérospatial québécois. Depuis plus de vingt ans, l'industrie aérospatiale québécoise, de concert avec l'état québécois, s'est dotée de capacités en formation avec des institutions d'enseignement d'excellence :

- des instituts universitaires de recherche en aérospatiale : Université Concordia, Université McGill, Polytechnique Montréal, École de technologie supérieure – ÉTS,
- des écoles : École nationale d'aéronautique (ÉNA), École des métiers de l'aéronautique de Montréal (ÉMAM), Institut de formation aérospatiale (IFA),
- des centres de recherche et agences : Consortium de recherche et d'innovation aérospatiale du Québec (CRIAQ), Centre technologique en aérospatiale (CTA), Centre des technologies de fabrication en aérospatiale du CNRC (CTFA), Centre de développement des composites du Québec (CDCQ), Agence spatiale canadienne (ASC),
- un soutien au développement de la main-d'œuvre : Comité sectoriel de la main d'œuvre en aérospatiale du Québec (CAMAQ).

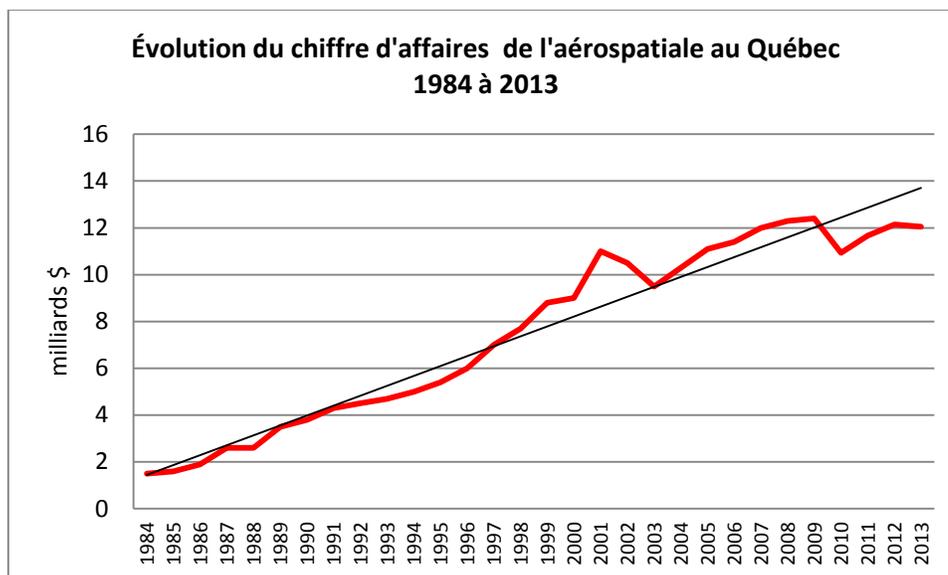
Tous ces acteurs sont réunis au sein de la grappe Aéro Montréal depuis 2006. Cet écosystème est unique dans le monde et constitue un terreau fertile pour la mise en œuvre de nouvelles techniques de production à travers l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement aérospatiale (maîtres d'œuvre, intégrateurs, équipementiers et PME) afin d'en accroître la compétitivité.

¹ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

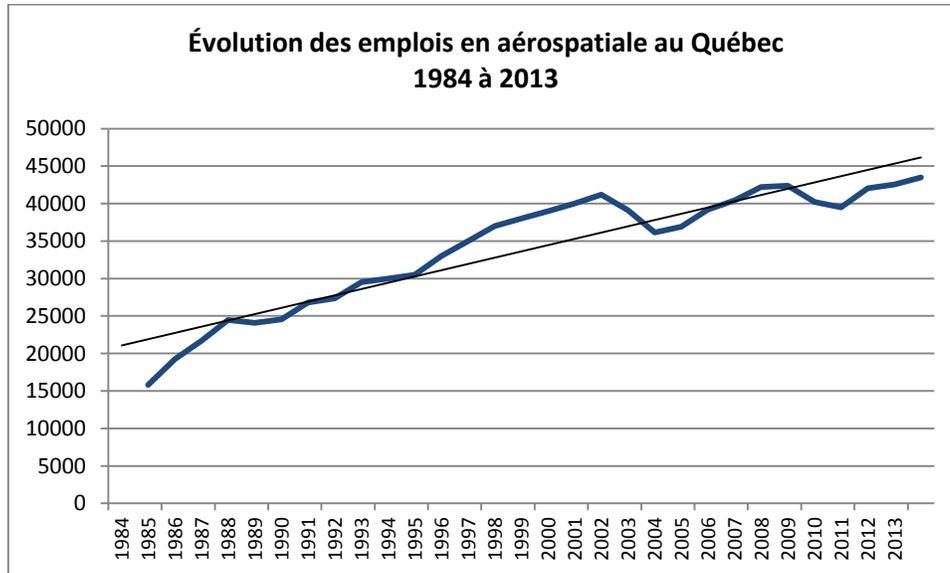
L'industrie aérospatiale québécoise : un impact économique majeur

L'industrie aérospatiale québécoise est une des principales pierres d'assises du développement économique de la province depuis plusieurs décennies, comme en témoignent les faits suivants.

- Les 215 entreprises de l'industrie aérospatiale québécoise ont généré des revenus de 12,1 milliards de dollars en 2013. Elles emploient 43 500 personnes. Depuis 1984, l'industrie a multiplié ses revenus annuels par huit et a doublé ses effectifs². Depuis 2000, plus de 103 nouvelles entreprises se sont établies au Québec. En outre, selon le CAMAQ, plus de 10 000 nouveaux emplois pourraient être créés d'ici 2023.
- L'industrie est composée d'entreprises de toutes tailles, qui couvrent toute la chaîne de valeur. On retrouve :
 - des maîtres d'œuvre de renom : Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aéronautique, CAE inc. et Pratt & Whitney Canada;
 - des équipementiers, intégrateurs et MRO de calibre international : Aerolia Canada, AJW Technique, Esterline CMC Électronique, GE Aviation Bromont, Héroux-Devtek, L-3 MAS, Liebherr-Aerospace Canada, Lockheed Martin Canada, MDA Systèmes satellitaires, Mecachrome Canada, Messier-Bugatti-Dowty (Groupe SAFRAN), Rheinmetall Canada, Rolls-Royce Canada, Sonaca Montréal, Thales Canada, Turbomeca Canada (Groupe SAFRAN);
 - près de 200 PME qui agissent comme sous-traitants ou fournisseurs de produits appartenant à toute la gamme des spécialités nécessaires à l'assemblage d'un aéronef, de l'usinage de pièces aux logiciels les plus sophistiqués.



² Compilations du ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec et du CAMAQ



- L'industrie aérospatiale crée des emplois à forte valeur ajoutée, nettement plus que le secteur manufacturier dans son ensemble. Les salaires des employés de production sont 25 % supérieurs à ceux du secteur de la fabrication manufacturière³. Il en va de même lorsque l'on compare l'ensemble des employés de ces secteurs.

Salaires moyens	Aérospatiale (code SCIAN 3364)	Fabrication manufacturière (code SCIAN 31-33)
Employés de production	54 112\$	44 662\$
Ensemble des employés	62 376\$	50 202\$

- L'industrie aérospatiale québécoise est principalement concentrée dans le Grand Montréal. Elle compte en plus des entreprises importantes dans d'autres régions de la province, notamment en Estrie et en Mauricie.
- Une personne sur 96 travaille en aérospatiale dans le Grand Montréal.

³ Industrie Canada – Statistiques sur l'industrie canadienne, données de 2011 (Statistique Canada, totalisation spéciale, données non publiées, Enquête annuelle sur les manufactures et l'exploitation forestière)

- L'industrie aéronautique québécoise est en tête de file au Canada. Par rapport à l'industrie aérospatiale canadienne, elle représente :
 - 60 % du PIB de l'industrie
 - 60 % des exportations
 - 55 % des ventes canadiennes
 - 50 % des effectifs
 - 70 % des dépenses totales en R-D⁴

- Elle génère des retombées économiques majeures.
 - On estime que le secteur aérospatial du Québec a contribué directement à quelque 4,6 milliards de dollars au PIB en 2013. En tenant compte des retombées indirectes et induites sur le PIB, on estime que l'industrie au Québec y a contribué près de 8,0 milliards de dollars⁵.
 - Chaque emploi direct dans la fabrication de produits aérospatiaux génère 0,73 autre emploi indirect⁶.
 - L'aérospatiale est la seule industrie avancée sur le plan technologique au Canada qui génère des surplus commerciaux année après année⁷.

- Le secteur aérospatial québécois se distingue par une remarquable capacité d'innovation qui en fait un véritable modèle d'excellence de renommée internationale. Secteur à forte concentration en R-D, plus d'un milliard de dollars sont investis annuellement en R-D⁸, il contribue grandement à attirer et maintenir un bassin important de travailleurs qualifiés, hautement spécialisés et bien rémunérés, ce qui a pour effet de stimuler les secteurs de l'économie du savoir et l'activité manufacturière à haute teneur technologique.

- Ces investissements majeurs en R-D, réalisés notamment grâce à l'appui financier du gouvernement du Québec, se traduisent par des réalisations récentes de grande envergure qui contribuent à la renommée de notre industrie. Par exemple :
 - Bombardier : de nouveaux programmes d'avions, dont la C-Series, les Learjet 75 et 85, le Challenger 350 et les Global 7000 et 8000;
 - CAE inc. : des simulateurs de vol des séries 5000 et 7000XR entièrement redessinés et des prototypes pour de nouveaux avions (par exemple, Bombardier C-Series et ARJ 21, Boeing 747-8 et 787, Airbus 350 et 380, Mitsubishi MRJ, ATR 42/72-600, C 919, AVIC Med Size Transport, Embraer Phantom)
 - Héroux-Devtek : des systèmes de trains d'atterrissage pour des avions tels le CH-53K Sikorsky, le Learjet 85, le Triton Northrup Grumman, l'Embraer Legacy 450 et 500, et le Falcon 5X Dassault;

⁴ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

⁵ Deloitte. Impact stratégique et économique de l'industrie aérospatiale canadienne. Octobre 2010 (extrapolation des données de 2009)

⁶ Institut de la statistique du Québec. Données extraites de l'étude de Secor « Développement des capacités d'intégration de la chaîne d'approvisionnement aérospatiale québécoise », 2010

⁷ Conference Board du Canada. How Canada Performs – Export Market Share: Aerospace. Avril 2013

⁸ Aéro Montréal – Profil de l'industrie aérospatiale - 2012

- Pratt & Whitney Canada : le développement et la fabrication au Québec d'une nouvelle génération de moteurs PW800; l'établissement à Mirabel d'une usine d'assemblage des moteurs PW800 et de ceux propulsant les appareils CSeries de Bombardier et d'un centre d'essais en vol; et le déploiement de nouvelles cellules manufacturières à Longueuil.

Ce positionnement favorable à l'échelle mondiale et dans l'économie de la province n'est pas le fruit du hasard. Il résulte de la remarquable vision de ses grands entrepreneurs depuis des décennies et de l'apport de ses employés qui ont toujours su mettre leur créativité et sens de l'innovation au profit de l'industrie. Il résulte également de l'appui soutenu des gouvernements au fil du temps. Ces mêmes conditions doivent prévaloir plus que jamais dans le futur pour maintenir la place du Québec parmi les leaders mondiaux du secteur dans un contexte où l'industrie mondiale continuera de connaître une forte croissance.

L'industrie aérospatiale : les exigences et la concurrence s'intensifient

Malgré les succès passés et la force de son positionnement actuel dans l'industrie mondiale, le secteur aérospatial québécois fait face à des défis importants. Il évolue dans un environnement extrêmement compétitif à l'échelle de la planète caractérisé notamment par :

- Une demande sans cesse croissante qui incite de nouveaux concurrents à se tailler une place dans l'industrie. Des stratégies agressives et une offre généreuse de soutien gouvernemental sont ainsi déployées dans plusieurs pays pour développer leur industrie aérospatiale.
- Des grands joueurs qui disposent d'installations partout dans le monde et une chaîne d'approvisionnement d'envergure mondiale.
- De grands donneurs d'ordres et intégrateurs de rang 1 qui s'installent et s'approvisionnent davantage dans les pays émergents où ils trouvent des composantes à coûts moindres. Bien que le phénomène ait commencé avec des produits ou activités simples et à faible valeur ajoutée, on constate que le développement et transfert de connaissances amènent ces pays émergents à développer leur capacité de livrer des sous-ensembles offrant de plus en plus de valeur ajoutée.
- Une pression accrue de ces grands acteurs sur leurs fournisseurs afin qu'ils développent des solutions intégrées et qu'ils assument une part plus grande du risque financier dans le processus d'innovation de produits. Une des conséquences est la diminution du nombre de fournisseurs.
- Les PME du secteur qui doivent répondre à des exigences de plus en plus sévères en développant leur capacité d'innovation pour faire partie du réseau des fournisseurs des grandes entreprises, d'ici et d'ailleurs.

La dynamique de l'industrie aérospatiale dans le monde force ainsi les grands joueurs à intensifier leurs activités de R-D et les plus petites entreprises à déployer des moyens accrus pour assurer leur compétitivité.

L'importance de la R-D chez les grandes entreprises pour demeurer dans le peloton de tête

Le modèle d'affaires de l'industrie aéronautique requiert des investissements très importants dans le développement de nouveaux produits, qu'il s'agisse d'un nouvel avion, d'un moteur, d'un train d'atterrissage, d'un simulateur de vol ou d'un système spatial avancé. La récupération de ces investissements majeurs n'a lieu qu'une fois que le produit ait été en service pendant une longue période. Ainsi, on estime que l'industrie fonctionne en trésorerie négative pendant au moins le quart du cycle de vie du produit, qui peut excéder 30 ans.

Pour être compétitive, cette industrie doit donc constamment miser sur l'innovation. Dans un tel contexte, on ne s'étonnera pas de constater que l'aérospatiale est un des secteurs les plus intensifs⁹ en R-D dans l'économie canadienne et qu'il se situe au premier rang de la R-D québécoise sur le plan manufacturier¹⁰.

⁹ L'intensité en R-D est mesurée en fonction des investissements faits en R-D sur les revenus totaux.

¹⁰ Aéro Montréal. Profil de l'industrie aéronautique. 2012.

Nos entreprises qui s'illustrent le plus à l'international sont celles qui investissent le plus en R-D. Bombardier Aéronautique, Pratt & Whitney Canada et CAE se classent parmi les 20 entreprises qui investissent le plus en R-D au Canada; Thales Canada et Héroux-Devtek se situent parmi les 100 premières en 2013¹¹. C'est en bonne partie ce qui explique qu'elles soient établies comme des chefs de file de renommée mondiale en aérospatiale et des porte-étendards du capital créatif dont jouit le Québec.

La tendance au partage de risques et ses conséquences sur le réseau des fournisseurs

En plus de l'innovation, les grands donneurs d'ordres ont mis en place une stratégie de partage des risques – qu'il s'agisse des taux de change, des risques technologiques, des risques financiers, des délais d'exécution, des conditions du marché ou même de la solvabilité des clients – avec leur chaîne d'approvisionnement comme un élément clé d'augmentation de la proposition de valeur et d'amélioration de la compétitivité. Il en résulte deux enjeux majeurs pour l'industrie : le financement des coûts non récurrents et l'implantation à plus grande échelle de la fabrication avancée et des technologies numériques.

- Le financement des coûts non récurrents

Les sous-traitants de rang 1 et, par ricochet, leurs fournisseurs doivent avoir la capacité de s'engager au financement des dépenses de développement en assumant la charge des « coûts non récurrents » qui, dans la majorité des cas, doivent s'amortir sur un volume de production prévisionnel non sécurisé. Dans le cas de programmes pour produits niches (c.-à-d. certains modèles d'avions d'affaires), la viabilité économique des projets est incertaine menant trop souvent au forfait de fournisseurs des processus d'obtention de contrats.

Les coûts non récurrents représentent le coût des investissements tangibles ou intangibles liés à la conception et au développement des produits. Les coûts non récurrents tangibles en aérospatiale comprennent tous les coûts d'équipements de pré production. Les coûts non récurrents intangibles incluent les dépenses d'ingénierie de conception, d'ingénierie de fabrication et de programmation, ainsi que les coûts associés aux méthodes et aux normes de pré production AS 9102 (*First Article Inspection*) liées au respect du système de qualité du maître d'œuvre et aux exigences de navigabilité des autorités nationales. Ce sont ces derniers coûts indirects qui sont souvent les plus difficiles à financer pour les entreprises puisqu'ils n'offrent pas de valeur sur laquelle il est possible de garantir les prêts.

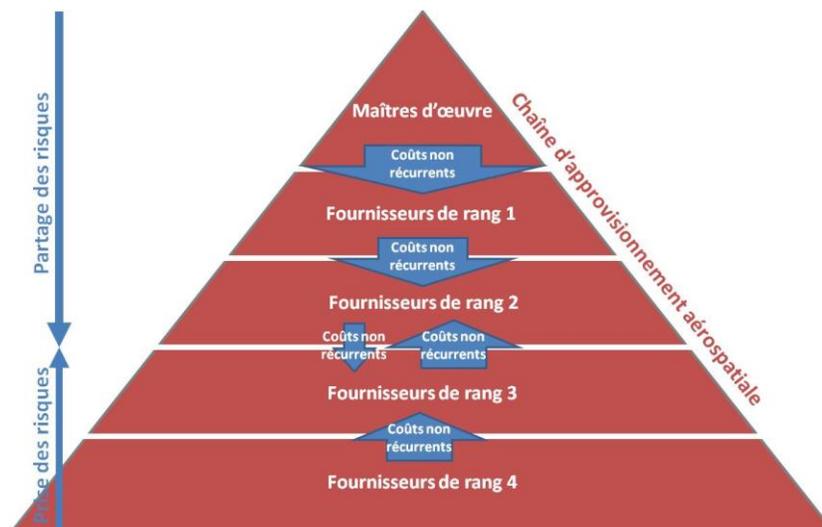
Ce phénomène mondial trouve son écho au Québec alors que les équipementiers et les PME québécois doivent supporter des coûts de plus en plus importants pour obtenir de nouveaux contrats. Les coûts et les risques associés à la conception, au développement et à l'outillage doivent aujourd'hui être absorbés par ces entreprises. Ce poids est considérable pour elles et les fragilise d'autant plus face à la concurrence internationale qui profite souvent d'un accès à du financement inexistant ici, ce qui entraîne de fortes pressions sur les flux de trésorerie des équipementiers et des PME qui n'ont d'autre option que d'absorber, dans la mesure du possible, ces coûts avec leurs fonds propres.

¹¹ Research Infosource Inc. Top 100 Corporate R&D Spenders List. 2013.

Une autre charge, beaucoup moins connue, s'ajoute souvent aux coûts non récurrents directs auxquels nos entreprises doivent déjà faire face : les coûts de sous-traitance. Les équipementiers et les PME qui sont fournisseurs de rang 2 sont souvent confrontés à la nécessité de financer eux-mêmes les frais non récurrents de leurs propres fournisseurs. En effet, plus on descend dans la chaîne d'approvisionnement (rang 3 et 4), plus il est difficile de faire accepter la prise de risques par les plus petites entreprises pour de nouveaux contrats, et ce pour deux raisons : une capacité financière plus modeste et un retour sur investissement beaucoup moins attrayant pour ce type d'ententes. Il en résulte des charges et une prise de risque très élevées pour des fournisseurs de rang 2 qui cherchent à obtenir de nouveaux contrats, surtout dans un contexte d'intégration verticale.

Cette dynamique en vertu de laquelle une grande pression s'exerce sur les coûts non récurrents est illustrée au schéma suivant. Cela nous permet de mieux comprendre le modèle d'affaires qui s'impose de plus en plus dans l'industrie, partout dans le monde. Du même coup, cela nous indique que l'industrie a besoin d'une panoplie d'outils financiers, dont l'aide fiscale, pour consolider sa place parmi les meilleures.

Pression des coûts non récurrents sur la chaîne d'approvisionnement aérospatiale



- La fabrication avancée et les technologies numériques

L'industrie aérospatiale est traditionnellement peu automatisée, comparativement à l'industrie automobile par exemple, en raison des volumes de production très bas. Le temps investi pour mettre en production une pièce est réparti sur un nombre limité d'avions par année. En aérospatiale, les systèmes de production doivent donc être très flexibles pour s'adapter à une production très variée de pièces pour rentabiliser l'investissement. Les nouvelles techniques de fabrication avancée combinées à l'adoption des technologies numériques peuvent représenter un gain substantiel de compétitivité pour l'industrie aérospatiale.

Les techniques de fabrication avancées permettent une réduction sensible des coûts de revient et une amélioration de la qualité. Elles sont source également de différenciation importante pour les sous-traitants aérospatiaux. Dans le processus d'octroi des contrats, les maîtres d'œuvre qui audient leurs fournisseurs jugeront très favorablement ceux qui auront investi dans l'automatisation de leurs moyens de production et qui pourront garantir un plan d'amélioration continue de leurs techniques de production tout au long du cycle de vie du produit qui, en aérospatiale, peut excéder 30 ans.

Pour demeurer compétitives, il importe que les PME du secteur aérospatial québécois accélèrent le virage vers l'automatisation et l'adoption des technologies numériques pour augmenter significativement leur productivité et se distinguer des concurrents à bas coûts auxquels elles font face. Les investissements nécessaires pour des robots, des cellules intelligentes automatisées et les technologies numériques sont importants et risqués.

Ce virage vers la fabrication avancée et les technologies numériques est une condition nécessaire de réussite de nos PME. Des efforts accrus en matière de R-D le sont également dans la mesure où, dans le modèle d'affaires qui prévaut dans l'industrie, les grands donneurs d'ordres et les fournisseurs de rang 1 partagent de plus en plus des activités de R-D avec des sous-traitants en aval.

Le soutien gouvernemental à l'aérospatiale dans le monde

Partout dans le monde, les états contribuent de manière plus ou moins directe à la R-D, que ce soit au moyen de financement aux universités et centres de recherche, par la mise en place de divers programmes destinés à favoriser l'innovation et les investissements en R-D, par les commandes dans le secteur de la défense ou au moyen de mesures fiscales directes (subventions) ou indirectes (crédits d'impôt).

Les pays ayant une industrie aérospatiale importante ou en émergence supportent activement cette industrie afin de la développer et de la maintenir, et ce, en raison de son impact économique important. Qu'il s'agisse de la France, de l'Espagne, de l'Allemagne, de l'Italie, du Royaume-Uni, de la Pologne, du Japon, des États-Unis et même d'autres provinces canadiennes, chacun offre divers programmes de financement en appui aux efforts de R-D, d'acquisition d'équipements, de formation, etc. réalisés par les entreprises de l'industrie aérospatiale sur leur territoire. Il n'est donc pas étonnant de constater que ces pays courtisent régulièrement nos compagnies phares de notre industrie pour que leur croissance future se fasse chez eux.

Une autre facette de cet enjeu est la vive concurrence interne à laquelle se livrent les filiales québécoises de sociétés étrangères dans le but d'obtenir des investissements de leur compagnie mère dans le cadre d'activités de recherche et de développement de nouveaux produits. Dans tous ces cas, les crédits d'impôt et autres avantages fiscaux offerts par le Québec jouent un rôle déterminant dans le développement de nos entreprises et l'attraction d'investissements.

Le soutien gouvernemental à l'aérospatiale au Québec

Pour continuer d'exceller dans un tel contexte et consolider leurs assises au Québec, nos entreprises aérospatiales doivent pouvoir bénéficier d'un apport financier gouvernemental en appui à leurs investissements dans la recherche et le développement de nouveaux produits. Nos PME en particulier doivent investir encore davantage dans leurs moyens de production visant à augmenter leur productivité et de manière à être plus en mesure de réaliser les activités de R-D pour répondre aux besoins des clients plus hauts dans la chaîne d'approvisionnement.

Or, comme l'aérospatiale est caractérisée par de longs cycles de R-D et de mise en marché, ce soutien financier doit être prévisible et stable. Il importe pour les entreprises du secteur de pouvoir utiliser les crédits d'impôt remboursables avec confiance dans leurs modèles de coûts à long terme, de manière à élaborer des propositions d'affaires concurrentielles, puis d'être en mesure de respecter les structures de coûts prévues dans ces propositions. Malheureusement, les modalités de l'aide fiscale ont trop souvent fluctué au cours des dernières années. En effet, la diminution du taux de crédit du Québec en date du 4 juin 2014 n'est pas la première diminution à laquelle notre industrie a eu à faire face. Depuis 2003, les crédits d'impôt à la R-D ont été réduits à quatre reprises de la façon suivante :

- Juin 2003 : le gouvernement du Québec annonce une réduction du crédit d'impôt à la R-D de 12,5 %, le faisant ainsi passer de 20 % à 17,5 % pour les grandes entreprises et de 40 % à 35 %, subséquemment augmenté à 37,5 % pour les PME en avril 2005.
- Mars 2012 : le gouvernement fédéral annonce des compressions de 25 % applicables aux grandes entreprises, le taux passant de 20 % à 15 %, applicable à compter de 2014.
- Novembre 2012 : le gouvernement du Québec annonce que son crédit d'impôt à la R-D devenait imposable au Québec, ce qui s'est traduit par une diminution additionnelle du bénéfice de 8 % à 12 %, selon le revenu imposable des entreprises.
- Juin 2014 : le gouvernement du Québec annonce une baisse de 20 % du taux de crédit d'impôt à la R-D qui passe ainsi à 14 % pour les grandes entreprises et à 30 % pour les PME.

Ces changements dans les programmes du Québec, qui s'ajoutent à ceux du gouvernement fédéral, vont à l'encontre des tendances mondiales observées. Ainsi cumulés, ils provoquent de plus en plus un réexamen des stratégies d'investissements futurs en développement de produits ou en lien avec des activités manufacturières (équipements, localisation...), notamment dans le cas des filiales de sociétés étrangères.

Vouloir consolider sa position de leader dans l'industrie aérospatiale mondiale requiert que l'on accepte les règles du jeu. Le passage vers l'automatisation et l'adoption des technologies numériques, tout comme les efforts intenses en R-D pour développer des produits d'avant-garde, doivent se faire bien entendu sous la gouverne du secteur privé. Mais il va de soi que le soutien public doit agir comme un véritable catalyseur pour que nos entreprises se mesurent à armes égales avec leurs concurrents. C'est ce qui conditionne nos recommandations à la Commission.

Recommandations

Remarques préalables

Les recommandations d'Aéro Montréal à la Commission sont soumises en fonction de trois orientations complémentaires pour soutenir la croissance de l'aérospatiale québécoise dans l'environnement compétitif mondial :

- Soutenir les efforts de R-D des entreprises de l'industrie, tout particulièrement chez les grands donneurs d'ordres et dans le cadre de partenariats avec des PME et des centres de recherche collégiaux et universitaires.
- Rehausser la compétitivité des PME sous-traitantes.
- Renforcer la chaîne d'approvisionnement aéronautique québécoise.

Elles s'appuient également sur certains principes d'intervention qui plaident en faveur du maintien d'une aide fiscale indirecte :

- L'intervention gouvernementale doit être stable et prévisible à long terme.
- Son cadre de mise en œuvre doit être à la fois rigoureux et simple, tant pour le gouvernement que l'industrie.
- Dans l'environnement compétitif mondial que l'on connaît, les crédits d'impôt jouent un grand rôle dans l'attractivité du Grand Montréal et du Québec.
- Le Québec, et même le Canada, ne représentant pas un grand marché. Ce dernier doit être compensé par une solide performance en matière d'innovation, de productivité, de créativité et de talents. Une offre d'incitatifs et un climat d'affaires hautement compétitifs pour maximiser les retombées économiques locales et pour les gouvernements des investissements majeurs dans le secteur doivent également être développés.

Recommandations

Compte tenu de ce qui précède, Aéro Montréal soumet les deux recommandations suivantes à la Commission :

R1) Appui à la R-D

Remettre le crédit d'impôt remboursable à la R-D au taux de 17,5 % pour les grandes entreprises et de 37,5 % pour les PME de l'aérospatiale dans le cadre du prochain budget du gouvernement du Québec.

R2) Appui à la productivité

Bonifier le crédit d'impôt remboursable existant pour investissement relatif au matériel de fabrication et de transformation au taux de 20 % afin d'accélérer le virage vers l'automatisation et l'adoption des technologies numériques par les PME de l'aérospatiale (robots, cellules intelligentes automatisées et technologies numériques...) dans le cadre du prochain budget du gouvernement du Québec, et maintenir le taux existant pour les autres entreprises du secteur.

Conclusion

Nos recommandations sont simples et ciblées. Mises en œuvre, elles pourront contribuer grandement à consolider, voire accentuer le leadership québécois dans une industrie aérospatiale en forte croissance à l'échelle mondiale. L'industrie d'ici est une grande réussite, fruit d'un travail inlassable depuis des décennies. L'apport gouvernemental y a joué un rôle significatif, et il doit continuer d'en être ainsi.

Les conditions mises en place au fil des années ont porté des fruits. Plusieurs joueurs ont créé ou élargi leurs centres de R-D au Québec, notamment en raison de l'aide fiscale disponible. Il s'agit là d'un actif stratégique précieux qu'il faut maintenir.

Dans un contexte de vive concurrence à l'international et des conditions propres à l'industrie aérospatiale, les crédits d'impôt remboursables du Québec ont en effet permis l'attraction d'investissements en R-D et la création de centres d'excellence mondiaux au Québec. C'est le cas de la grappe aérospatiale au Québec qui y a investi des sommes considérables au cours des dernières années, qui a réalisé ici les activités manufacturières liées à ces nouveaux développements et qui a développé des talents de classe mondiale. Il est donc important de maintenir l'aide accordée afin de s'assurer la pérennité des retombées économiques – emplois à haute valeur ajoutée, exportations, innovations, etc. – pour le Québec.

Dans une entrevue au Devoir le 23 septembre dernier, le ministre de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations, Monsieur Jacques Daoust, affirmait : « Il faut protéger les grands joueurs que sont Bombardier, CGI et Ubisoft en créant un climat favorable ». « On aime dire que les PME créent des emplois, mais ce sont les grands joueurs qui créent les PME. C'est une cascade positive qu'il faut conserver ».

C'est aussi ce que nous croyons. Ce n'est pas le temps d'ébranler les fondations d'une réussite reconnue à l'échelle de la planète.