

Rapport final

Évaluation des avantages économiques résultant de la mise en œuvre du Programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada (NFTC) à Moose Jaw en Saskatchewan

Établi pour :

**Diversification de l'économie de l'Ouest Canada
119, 4^e Avenue Sud
Saskatoon (Saskatchewan) S7K 3S7**

Établi par :

**Derek Murray Consulting Associates
241, Croissant Léopold, Regina (Saskatchewan) S4P 6T5**

Décembre 2002

Table des matières

Sommaire	i
1.0 Introduction	1
2.0 Données recueillies	2
3.0 Contexte – Historique de la 15^e Escadre Moose Jaw	3
4.0 Programme d’entraînement en vol de l’OTAN au Canada (NFTC)	6
5.0 Incidences économiques directes et indirectes du Programme NFTC de Moose Jaw	10
5.1 – Incidences de la construction immobilière	10
5.2 – Incidences du fonctionnement de la base	11
5.2.1 – Bombardier	11
5.2.2 – Ministère de la Défense nationale	13
5.2.3 – Total des frais liés à l’emploi et au fonctionnement	13
5.2.4 – Incidences économiques	14
5.2.5 – Incidences au total	16
6.0 Recettes du Canada provenant d’autres pays	17
7.0 Autres incidences du Programme NFTC	19
7.1 – Incidences du tourisme	19
7.2 – Dépenses faites dans l’économie locale par des pilotes-étudiants	20
7.3 – Conseil scolaire de Moose Jaw – Recettes	20
7.4 – Ville de Moose Jaw – Paiement des services de lutte contre l’incendie	20
7.5 – Municipalité rurale de Moose Jaw – Paiements et frais	21
7.6 – Impôts versés aux gouvernements fédéral et provincial	21
7.7 – Total – Résumé des autres incidences	21
8.0 Évaluation des retombées et des possibilités de développement économique pour la région de Moose Jaw	22
9.0 Conclusions	26
Annexe 1.0 – Bombardier Inc. – Sous-traitants et fournisseurs	28

Sommaire

Depuis près de 75 ans, la base aérienne de Moose Jaw dispense un entraînement en vol à des pilotes militaires canadiens et étrangers. Plus récemment, elle est devenu l'hôte du Programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada (NFTC). Les élèves de ce programme et la 15^e Escadre Moose Jaw représentent une grande partie de la collectivité de Moose Jaw et font tourner une partie encore plus grande de l'économie. Le NFTC a d'importantes incidences directes et indirectes sur l'emploi dans la collectivité et les environs. La base a accueilli plusieurs grands employeurs tels que le ministère de la Défense nationale (comprenant le 431^e Escadron – les Snowbirds), Bombardier, Aramark, ATCO Frontec, CAE et SERCO. Ces entreprises peuvent subsister dans la base grâce à l'existence du Programme NFTC. Au total, celui-ci engendre 920 années-personnes d'emploi à Moose Jaw, soit 6,1 p. 100 de toute la population active de Moose Jaw.

On trouvera ci-dessous quelques-uns des points saillants du présent rapport :

Incidences annuelles du Programme NFTC	
➤ Incidence économique annuelle (valeur ajoutée) sur l'économie de la Saskatchewan	52,0 millions \$
➤ Incidence sur l'emploi	
• Incidence directe et indirecte sur l'emploi à Moose Jaw	920 ETP
• Incidence directe et indirecte sur l'emploi en Saskatchewan	1 130 ETP
➤ Incidence sur le revenu du travail	
• Incidence directe et indirecte sur le revenu de Moose Jaw	39,1 millions \$
• Incidence directe et indirecte sur le revenu de la Saskatchewan	48,0 millions \$
➤ Incidence sur la fiscalité	
• Impôt sur le revenu fédéral/provincial	10,1 millions \$
• TPS/T.V.P. et taxe sur les carburants	4,5 millions \$
• Paiements aux municipalités	1,1 million \$
➤ Formation NFTC vendue à d'autres pays (total à ce jour)	1,13 milliard \$
Incidences ponctuelles du Programme NFTC	
➤ Incidence sur la construction immobilière	25,0 millions \$

1.0 Introduction

Le présent rapport a été établi pour Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (DEO), qui avait demandé une évaluation indépendante de l'incidence économique du Programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada sur l'économie de Moose Jaw et celle de la province. Le NFTC est un partenariat conclu entre le gouvernement du Canada, représenté par le ministère de la Défense nationale (MDN), et Bombardier Inc. pour l'entraînement en vol des pilotes de chasse canadiens et étrangers. C'est un programme de 3,3 milliards de dollars reposant sur un contrat de vingt ans conclu avec Bombardier. Il est mis en œuvre principalement à la 15^e Escadre Moose Jaw, installée à la périphérie de la ville de Moose Jaw dans la municipalité rurale de Moose Jaw. Tout l'entraînement de base (Phase II) des pilotes se fait à Moose Jaw, tandis que l'instruction spécialisée (avancée) sur aéronefs multimoteurs et hélicoptères est dispensée à Portage La Prairie au Manitoba et le cours avancé de formation initiale des pilotes de chasse à Cold Lake en Alberta.

2.0 Données recueillies

Le principal objectif visé par DEO en commandant ce rapport était d'avoir une évaluation des avantages économiques que la région de Moose Jaw et la province de la Saskatchewan tiraient de la mise en œuvre du Programme NFTC à Moose Jaw. Les données recueillies dans le cadre de cet objectif global ont été les suivantes :

- Achats au niveau local et provincial
- Incidence directe et indirecte sur l'emploi dans la région et la province
- Construction immobilière
- Recettes du Canada provenant d'autres pays
- Nouvelles retombées du Programme dans la région de Moose Jaw
- Futurs avantages économiques pouvant en résulter
- Autres activités de développement économique qui en ont découlé dans la région de Moose Jaw

3.0 Contexte – Historique de la 15^e Escadre Moose Jaw

La base aérienne de Moose Jaw existe depuis longtemps dans la région. Elle a été fondée en 1928 comme aéroclub. Quand la deuxième guerre mondiale a commencé à prendre de l'ampleur, l'aéroclub est devenue la 32^e école de pilotage militaire et, en 1940, il a fait l'objet d'importants aménagements immobiliers. À partir de janvier 1941, dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth, la base a formé des centaines de pilotes militaires canadiens, britanniques, norvégiens, néo-zélandais, polonais, français, tchèques, belges, américains et néerlandais. Il y a longtemps que Moose Jaw sert de base d'entraînement de pilotes canadiens et étrangers.

En 1946, l'école a été rendue à la vie civile. Six ans plus tard, elle était à nouveau choisie pour reprendre du service en tant qu'école militaire d'entraînement en vol. En 1953, la base a rouvert sous le nom de station Moose Jaw de l'Aviation royale du Canada (ARC) et a été soumise à un grand programme de rénovation et de construction. En 1968, une fois que les forces canadiennes eurent été réunies sous un même nom, le centre est devenu la base des Forces canadiennes (BFC) et il a été choisi pour abriter le Programme d'entraînement sur avion à réaction Tutor. C'est alors qu'il a reçu son nom actuel de 15^e Escadre Moose Jaw, nom analogue à celui donné aux bases aériennes du ministère de la Défense nationale d'autres parties du Canada (telles que la 17^e Escadre Winnipeg et la 4^e Escadre Cold Lake).

Au milieu des années 1990, l'incidence qu'a eue la BFC Moose Jaw sur la région a atteint son point culminant. La base a fourni un soutien administratif et technique à deux écoles d'entraînement en vol des Forces canadiennes et au 431^e Escadron de démonstration aérienne (DA), plus connu sous le nom de Snowbirds, ainsi qu'au Détachement de Dundurn et aux unités de la milice du district de la Saskatchewan.

On trouvera exposées ci-dessous les incidences économiques essentielles des activités d'entraînement en vol et d'autres services administratifs et techniques de la BFC Moose Jaw en 1994.

TABLEAU 1		
Incidences économiques essentielles de la BFC Moose Jaw en 1994		
➤ Emplois au total		1 390
• Civils (MDN)	226	
• Civils (non-MDN)	76*	
• Militaires	1 088	
➤ Membres des familles de militaires		1 906
➤ Rémunérations et salaires au total		46,3 millions \$
• Civils (MDN)	7,7 millions \$	
• Civils (non-MDN)	0,4 millions \$	
• Militaires	38,2 millions \$	
➤ Fonctionnement et entretien de la base		22,4 millions \$
➤ Fonctionnement et entretien de la base (dépenses locales : 28,1 %)		6,3 millions \$
➤ Paiements tenant lieu d'impôts fonciers, versés à la municipalité		0,47 millions \$
* En grande partie à temps partiel		
Source : Ministère de la Défense nationale, Canada – Operational Research and Analysis Project Report 721 – The Socio-Economic Impacts of Alternative Canadian Aerospace Training Project (CATP) options for CFB Moose Jaw on its Host Community – De B. Solomon et Louis Rasai, mars 1995.		

Une masse salariale de 46,3 millions de dollars répartie entre 1 390 employés témoigne de l'importance de l'entreprise. En emploi et en budget de fonctionnement, la BFC Moose Jaw était l'une des cinquante sociétés de tête de la Saskatchewan en 1994 et, à cette époque, elle comptait parmi les dix plus gros employeurs de la province. Pour la ville de Moose Jaw, elle était certainement le premier employeur commercial ou industriel. De plus, les emplois directs et indirects créés représentaient plus de 10 p. 100 de la main-d'œuvre totale de la ville en 1994.

Au début des années 1990, le ministère de la Défense nationale a commencé à chercher la plus viable et la plus rentable des solutions pour former des pilotes. Il en a examiné plusieurs, depuis le regroupement de l'instruction des pilotes-étudiants, avec une diminution générale de 25 p. 100 des frais de personnel, de fonctionnement et d'entretien, jusqu'au transfert pur et simple de l'entraînement des pilotes dans une autre base que la BFC Moose Jaw. La seconde solution, si elle avait été adoptée, aurait mené à la fermeture de la base, avec une incidence négative de taille sur l'économie locale. Il aurait également fallu transférer les Snowbirds dans une autre base aérienne militaire, mettant ainsi un terme à la longue association entre Moose Jaw et l'un des grands symboles du Canada. Selon un rapport établi par la ville de Moose Jaw, la fermeture de la base aurait eu les résultats suivants :

- Une baisse démographique de 8 à 10 p. 100
- Une réduction de la population active de 12 p. 100
- Une hausse du chômage de 3 p. 100
- Une récession économique générale de 13 p. 100
- Une réduction du revenu de 22 p. 100

4.0 Programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada (NFTC)

L'origine du Programme NFTC remonte au Livre blanc de 1994 du ministère de la Défense nationale (MDN), qui exigeait d'importantes compressions de dépenses, à hauteur de 25 p. 100, dans le secteur de la défense. Le MDN avait ordre de réduire ses coûts et de fonctionner avec moins de ressources, moins de personnel et moins d'infrastructures. Il était également prié d'adopter de meilleures pratiques et de chercher de nouveaux modes d'exécution de ses programmes, tels que le transfert des services de soutien internes à l'industrie moyennant une analyse de rentabilisation positive. Le MDN a alors commencé à se tourner vers la diversification des modes de prestation (DMP) pour ses activités et ses services internes non essentiels.

En 1994, Bombardier Inc. a fait une offre spontanée au MDN pour un programme d'entraînement en vol de l'OTAN, lequel devint par la suite la solution choisie par celui-ci pour former les pilotes des Forces canadiennes. À l'époque, le ministère n'avait pas assez de fonds pour rajeunir sa flotte vieillissante d'avions-écoles Tutor. En octobre 1997, le Conseil du Trésor a approuvé une proposition de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, faite au nom du MDN, qui visait à passer un contrat sans appel d'offres avec Bombardier Inc. pour mettre en œuvre un tel programme.

Le NFTC est un programme de 3,3 milliards de dollars destiné à des pilotes militaires étudiants aussi bien que diplômés et offert par le gouvernement du Canada, en coopération avec l'industrie, à l'OTAN et à d'autres pays en quête d'un programme militaire abordable d'instruction en vol. Le MDN considère le NFTC comme un moyen d'entraîner les pilotes d'avions à réaction militaires en coopération avec l'industrie. L'entraînement en vol est dispensé par des pilotes des forces aériennes canadiennes et OTAN. L'équipe industrielle, placée sous la direction de la Division des systèmes de défense de Bombardier Aérospatiale dans le cadre d'un contrat d'une durée de vingt ans, fournit les aéronefs, les simulateurs en vol, le matériel d'instruction et les services de soutien sur place et sur les aérodromes, ainsi que les services de maintenance des aéronefs et d'autres services. Selon les modalités de ce contrat, le programme d'entraînement militaire des pilotes de chasse est mis à la disposition des Forces canadiennes et des forces aériennes militaires d'autres pays de l'OTAN ayant choisi d'y participer.

L'entraînement en vol a lieu à la Base des Forces canadiennes Moose Jaw et à la base de Cold Lake. Le gouvernement a délivré un permis d'exploitation des bases de Moose Jaw et de Cold Lake à Milit-Air Inc., organisation indépendante sans but lucratif constituée en société dans le seul but de mettre en œuvre le programme d'entraînement en vol. Milit-Air Inc. achète les avions, les simulateurs en vol et d'autres matériels. Bombardier Inc. a été nommé mandataire de Milit-Air Inc. pour la négociation et l'achat de l'équipement. En outre, Milit-Air Inc. accorde à Bombardier Inc. le droit d'utiliser les installations des bases

pour l'entraînement en vol. Aux termes d'une entente séparée, Milit-Air Inc. loue l'équipement à Bombardier Inc. Dans le cadre du Contrat de services avec le Canada, Bombardier Inc. donne certains cours de formation au sol et assure la maintenance des aéronefs, de l'équipement et des installations des bases, tandis que le gouvernement du Canada paie les frais de cours.

Les frais de cours à la charge du Canada sont variés : frais de transition, frais fixes fermes, frais fermes (englobant la maintenance des aéronefs et l'administration des lieux), frais variables (englobant les pièces de rechange à durée de vie limitée, les pièces de rechange consommables et les révisions moteur) et coûts remboursables (oxygène et pétrole). Les frais fixes fermes sont payables tous les six mois pendant vingt ans, que le Canada forme ou non le nombre total de pilotes auquel il a droit aux termes de l'entente. Celle-ci lui donne toutefois le droit de vendre une partie non utilisée de l'entraînement des pilotes à d'autres pays.

Sur les fonds destinés au contrat, environ 1,3 milliard de dollars ont été employés pour acquérir des simulateurs en vol et une nouvelle flotte de 42 avions-écoles militaires. Au total, 1,5 milliard de dollars doivent servir à l'équipe industrielle placée sous la direction de Bombardier à assurer la maintenance des aéronefs et des simulateurs, à gérer la base de Moose Jaw et à embaucher des instructeurs au sol. Le MDN assure la gestion générale du Programme NFTC et du personnel d'instruction en vol.

Outre son objectif primordial, c'est-à-dire l'entraînement efficace et économique des pilotes, le NFTC pourrait présenter quelques autres avantages connexes, à savoir les suivants :

- créer des emplois;
- apporter la preuve du potentiel de l'industrie aérospatiale du Canada;
- faire une contribution importante à l'OTAN.

On trouvera dans les sections suivantes une description plus détaillée du Programme.

Phases du Programme NFTC

- La **Phase II**, le cours de pilotage élémentaire, a lieu à la 15^e Escadre Moose Jaw sur l'avion Harvard II de Raytheon. Le cours de Phase II dure de six mois et demi à huit mois, selon l'époque de l'année. Le programme d'étude de Phase II comprend 94 heures de vol et 36 heures sur simulateurs.
- La **Phase IIB**, le cours préparatoire à la Phase III, s'adresse aux pilotes destinés à voler sur des avions de chasse. Elle se donne à la 15^e Escadre Moose Jaw sur le Harvard II. Son programme d'étude comporte 47 heures de vol et 4 heures sur simulateurs.
- La **Phase III**, le cours de pilotage avancé, est dispensée à la 15^e Escadre Moose Jaw sur l'avion Hawk 115 de BAE SYSTEMS. Le cours de Phase III dure de cinq à six mois, là

aussi selon l'époque de l'année, et son programme d'étude prévoit 71 heures de vol et 31 heures sur simulateurs.

- La **Phase IV**, le cours de formation initiale des pilotes de chasse, a lieu à la 4^e Escadre Cold Lake sur le Hawk 115. Elle dure quatre mois et comporte 49 heures de vol et 18 heures sur simulateurs.

Aéronefs du NFTC

- Le **T-6A Harvard II (CT 156)** de la **Raytheon Aircraft Company** – L'entraînement NFTC de Phase II et de Phase IIB se donne sur l'avion Harvard II. À part quelques modifications mineures visant à l'adapter au mieux aux conditions d'utilisation canadiennes, cet avion est le même que celui qui a remporté le concours USN/USAF JPATS. Aux États-Unis, le T-6A est connu sous le nom de « Texan II ». Les forces aériennes helléniques l'ont également acquis. Pour le Programme NFTC, on dispose de 24 Harvard II, tous basés à la 15^e Escadre Moose Jaw. Le premier d'entre eux a été livré à Moose Jaw le 29 février 2000 et le 24^e est arrivé en décembre 2000. Deux autres ont été commandés et seront livrés durant le présent exercice.
- Le **Hawk 115 (CT 155)** de **BAE SYSTEMS** – Le Hawk 115 est l'avion-école des Phases III et IV du NFTC. Dix-sept pays ont commandé le Hawk, ou en ont pris livraison, dans toutes ses versions. Pour le NFTC, on en a commandé 22. Environ 60 p. 100 de la flotte sont basés à la 15^e Escadre Moose Jaw pour l'entraînement de Phase III, l'instruction de conversion au Hawk 115 et la maintenance de base. Les 40 p. 100 restants de la flotte sont basés à la 4^e Escadre Cold Lake pour la Phase IV – le cours de formation initiale des pilotes de chasse. Le premier Hawk 115 est arrivé à Moose Jaw le 5 juillet 2000 et, en septembre, le NFTC avait déjà pris livraison de vingt de ces avions. Deux autres ont été commandés et seront livrés en janvier 2005.

Simulateurs du NFTC

- **Système d'entraînement au vol (SEV) CAE de niveau 7 sur Harvard II** – À la 15^e Escadre Moose Jaw se trouvent trois SEV sur Harvard II avec système de visualisation (simulateurs sans système de mouvement), un à « quatre canaux » et deux à « huit canaux ». Ils sont équipés de sièges « G ». Le poste de pilotage et la fidélité de manœuvre sont les mêmes que sur les simulateurs complets de vol.
- **Système d'entraînement au vol (SEV) CAE de niveau 7 sur Hawk 115** – Le NFTC a deux SEV sur Hawk 115 avec système de visualisation à « huit canaux », l'un à Moose Jaw et l'autre à Cold Lake. Tous les deux sont équipés de sièges « G ». Tout comme pour les simulateurs sur Harvard II, le poste de pilotage et la fidélité de manœuvre sont les mêmes que sur les simulateurs complets de vol.

Principaux sous-traitants

- Le gouvernement du Canada a passé un contrat d'une durée de vingt ans avec les Services de défense de Bombardier Aérospatiale pour le soutien du NFTC. Bombardier, à son tour, travaille en sous-traitance avec BAE SYSTEMS, Raytheon Aircraft Company, CAE Inc. de Montréal, ATCO-Frontec Corporation d'Edmonton, SERCO Aviation Services Inc. d'Ottawa et ARAMARK Canada Ltd. de Toronto pour la fourniture de l'équipement et divers services de soutien.
- En plus de ces grands sous-traitants, Bombardier en a beaucoup d'autres, plus petits, qui lui fournissent divers biens et services. En Saskatchewan, il en a 200 environ.

5.0 Incidences économiques directes et indirectes du Programme NFTC de Moose Jaw

S'il n'y avait pas le Programme NFTC, on n'aurait nul besoin de la 15^e Escadre Moose Jaw. Il faudrait mettre un terme aux soixante et quelques années d'entraînement militaire des pilotes à Moose Jaw. Et l'association entre Moose Jaw et les Snowbirds prendrait également fin. On trouvera dans le présent chapitre une quantification des incidences économiques directes et indirectes qu'a eues sur la région de Moose Jaw l'installation du Programme NFTC dès la cérémonie d'inauguration des travaux en juillet 1998.

5.1 – Incidences de la construction immobilière

Depuis la conversion au Programme NFTC, des travaux de construction considérables ont eu lieu à la base aérienne de Moose Jaw, notamment d'importantes rénovations des hangars d'aéronefs (Bombardier), l'aménagement par Bombardier des nouvelles installations polyvalentes NFTC (l'édifice Col. O. B. Philip), des travaux de démolition (Bombardier) et la construction de nouveaux logements pour pilotes célibataires (ministère de la Défense nationale). Les dépenses, à ce jour, se sont élevées à environ 25 millions de dollars au total. De même, la 4^e Escadre Cold Lake a bénéficié de nouvelles installations polyvalentes NFTC et d'autres modernisations d'infrastructure.

Bombardier	17 000 000 \$
Ministère de la Défense nationale	8 000 000 \$
Total	25 000 000 \$

Après quelques réductions pour des entrées hors province (22 p. 100) et l'application de multiplicateurs calculés à partir d'emplois offerts précédemment à Moose Jaw (1,367), l'incidence économique totale de la construction se chifferrait à 26,7 millions de dollars et l'incidence totale de la main-d'œuvre à 9,3 millions de dollars, avec la création de 234 années-personnes d'emplois.

Ce montant n'englobe pas les coûts en immobilisation et en entretien encourus d'une année sur l'autre. Ceux-ci sont compris dans les frais de fonctionnement et d'entretien.

5.2 – Incidences du fonctionnement de la base

Deux grandes sources de dépenses sont attribuées à la base – Bombardier et le ministère de la Défense nationale (MDN). Tant Bombardier que le MDN (y compris le 431^e Escadron – les Snowbirds) ont d’importants frais de main-d’œuvre, de fonctionnement et d’entretien sur place ainsi que d’autres frais annexes.

5.2.1 – Bombardier

Les deux principales sources de dépenses provinciales et locales associées à Bombardier sont, tout d’abord, la main-d’œuvre de la base aérienne de la 15^e Escadre et, ensuite, les sous-traitants et fournisseurs de la société.

Bombardier fait elle-même de grosses dépenses directes en emplois. Elle emploie directement 210 personnes, engendrant ainsi 9 450 000 \$ de dépenses annuelles de main-d’œuvre. Ses employés se trouvent tous en Saskatchewan et, à 90 p. 100, ils résident à Moose Jaw.

À ce jour, au cours des 29 derniers mois, Bombardier a dépensé 78 millions de dollars en frais de fonctionnement locaux et provinciaux avec 193 fournisseurs et entrepreneurs différents (voir l’annexe 1.0). Sur une base annualisée, il en est résulté pour la société 30 millions de dollars de frais de fonctionnement et d’entretien au niveau local et provincial, dans le cadre de ses contrats avec les grands sous-traitants locaux suivants :

		Entrepreneurs locaux (ETP¹)
➤	ATCO Frontec	– 45 employés
➤	Aramark	– 40 employés
➤	SERCO	– 17 employés
➤	CAE	– 13 employés
➤	Autres	– 3 employés

¹ Équivalent temps plein (ETP).

Ces entrepreneurs eux-mêmes, avec leurs 118 employés sur place, font annuellement 3 750 000 \$ de dépenses de main-d'œuvre. Comme pour les effectifs de Bombardier, 90 p. 100 des employés travaillant pour ces sous-traitants vivent à Moose Jaw. En comptant les grands sous-traitants, Bombardier a conclu 193 contrats avec des fournisseurs locaux et provinciaux pour divers biens et services. Selon les estimations, les sous-traitants font 43 p. 100 de leurs dépenses dans la région de Moose Jaw.

On trouvera présentée dans le tableau suivant la totalité des dépenses associées avec la gestion opérationnelle du Programme NFTC par Bombardier.

TABLEAU 3				
Dépenses locales et provinciales de Bombardier et de ses sous-traitants				
Catégories	Emplois (ETP²)	Dépenses locales	Dépenses provinciales	Dépenses annuelles totales
Dépenses de Bombardier (main-d'oeuvre seulement)				
Total des dépenses de Bombardier (main-d'oeuvre seulement)	210	8 505 000 \$	945 000 \$	9 450 000 \$
Frais de fonctionnement et d'entretien des sous-traitants³				
Gestion du programme et maintenance des aéronefs	55	3 090 000 \$	4 040 000 \$	7 130 000 \$
En rapport avec les aéronefs et le secteur aérospatial	12	665 000 \$	870 000 \$	1 535 000 \$
Services de soutien sur place	164	9 245 000 \$	12 090 000 \$	21 335 000 \$
Fonctionnement/entretien au total	231	13 000 000 \$	17 000 000 \$	30 000 000 \$
Total des frais de fonctionnement et d'entretien de Bombardier (main-d'oeuvre seulement) et de ses sous-traitants	441	21 505 000 \$	17 945 000 \$⁴	39 450 000 \$

² Postes équivalents temps plein (ETP)

³ Dépenses au profit de 193 sous-traitants et fournisseurs provinciaux

⁴ Plus de 90 % des dépenses hors de Moose Jaw sont faites à Regina

5.2.2 – Ministère de la Défense nationale

Le personnel le plus largement représenté dans la base est celui du MDN. Il y a environ 391 employés du MDN dans la base, dont des militaires (240), des civils (20), des réservistes (40) et le personnel du 431^e Escadron – les Snowbirds (91). Les réservistes occupent des postes qualifiés qui sont difficiles à remplir dans la base et dont la plupart sont des postes à temps plein. Les dépenses de main-d'oeuvre totalisent 21 505 000 \$.

Le MDN et le 431^e Escadron (les Snowbirds) ont également des frais de fonctionnement et d'entretien conjoints s'élevant à 7,4 millions de dollars. L'économie locale de Moose Jaw bénéficie de 84,3 p. 100 du total des dépenses provinciales faites par le MDN en rapport avec la base aérienne de Moose Jaw.

Tableau 4				
Dépenses du ministère de la Défense nationale				
Catégories	Emplois (ETP)	Dépenses locales	Dépenses provinciales	Dépenses annuelles totales
Dépenses de main-d'oeuvre				
MDN	300	14 850 000 \$	1 650 000 \$	16 500 000 \$
431 ^e Escadron - Snowbirds	91	4 505 000 \$	500 000 \$	5 005 000 \$
Total	391	19 355 000 \$	2 150 000 \$	21 505 000 \$
Frais de fonctionnement et d'entretien				
MDN	32	2 000 000 \$	1 500 000 \$	3 500 000 \$
431 ^e Escadron - Snowbirds		3 000 000 \$	900 000 \$	3 900 000 \$
Fonctionnement/entretien au total	32	5 000 000 \$	2 400 000 \$	7 400 000 \$
MDN au total	423	24 355 000 \$	4 550 000 \$	28 905 000 \$

5.2.3 – Total des frais reliés à l'emploi et au fonctionnement

Le nombre d'emplois créés par le MDN et Bombardier s'élève au total à 864 ETP, dont 601, soit 69,6 p. 100, sont des emplois directs de l'un et de l'autre. Sur les 70 millions de dollars bénéficiant à l'économie de la Saskatchewan, 67,1 p. 100 vont à celle de la région de Moose Jaw.

TABLEAU 5**Total des dépenses directes de la base, par source**

Catégories	Emplois (ETP)	Dépenses locales	Dépenses provinciales	Dépenses annuelles totales
Dépenses de main-d'œuvre				
Emplois directs de Bombardier	210	8 505 000 \$	945 000 \$	9 450 000 \$
Emplois directs du MDN	391	19 355 000 \$	2 150 000 \$	21 505 000 \$
Total	601	27 860 000 \$	3 095 000 \$	30 955 000 \$
Frais de fonctionnement et d'entretien				
Sous-traitants de Bombardier	231	13 000 000 \$	17 000 000 \$	30 000 000 \$
MDN	32	5 000 000 \$	2 400 000 \$	7 400 000 \$
Fonctionnement/entretien au total	263	18 000 000 \$	19 400 000 \$	37 400 000 \$
Total des dépenses	864	45 860 000 \$	22 495 000 \$	68 355 000 \$

5.2.4 – Incidences économiques

L'incidence économique totale doit être établie à partir des dépenses directes, mais le total des dépenses ne permet pas de les mesurer parfaitement, ceci pour deux raisons. Premièrement, dans ce total ne figure pas la demande satisfaite par des fournisseurs extérieurs à la province au moyen d'entrées ou grâce à des fuites économiques. Deuxièmement, on omet l'effet multiplicateur qui se produit quand la dépense initiale a une incidence positive sur d'autres industries de l'économie.

Incidences de la main-d'œuvre

Le total des dépenses de main-d'œuvre n'est pas l'équivalent du revenu net du travail. Ce dernier est le revenu total que les salariés sont réellement en mesure de dépenser dans l'économie. Pour arriver à déterminer l'incidence directe du revenu net, on a supprimé des composantes telles que les impôts et taxes et les fuites économiques. Les dépenses restantes ont leur propre incidence sur l'économie en créant indirectement des incidences et des emplois.

Statistique Canada n'a pas de multiplicateur particulier pour les incidences des dépenses de main-d'œuvre, si bien que nous en avons créé un en nous fondant sur les emplois offerts précédemment dans la région (1,37).

TABLEAU 6
Incidences des dépenses de main-d'œuvre (à l'exclusion des frais de fonctionnement et d'entretien)

	Dépenses de main-d'œuvre	Incidence du revenu du travail net ⁵	Incidence de l'emploi	Incidence indirecte	Incidence totale
Incidences des dépenses de main-d'œuvre	30 955 000 \$	15 940 000 \$	137	6 252 000 \$	21 785 000 \$

Incidences des dépenses de fonctionnement et d'entretien

Comme les frais de fonctionnement et d'entretien ont des incidences différentes sur l'économie, ils ont été analysés séparément des dépenses de main-d'œuvre. On trouvera présentées dans le tableau suivant les incidences des frais de fonctionnement et d'entretien. Le chiffre le plus important calculé ici est l'incidence du PIB, étant donné que celui-ci reflète la véritable incidence économique de ces frais.

Pour supprimer les comptes doubles et les entrées importées, on s'est servi des multiplicateurs d'entrées-sorties mis au point par Statistique Canada pour l'industrie des transports aériens et des services connexes. On a calculé le produit intérieur brut (PIB) des frais de fonctionnement et d'entretien en appliquant un multiplicateur de 1,47 et on est parti de l'hypothèse que la main-d'œuvre représentait 22 p. 100 du total de ces dépenses.

TABLEAU 7
Incidences totales des frais de fonctionnement et d'entretien

	Incidence directe	Incidence indirecte	Incidence totale ⁶
Incidence des sorties	37 400 000 \$	15 533 000 \$	52 933 000 \$
Incidence du PIB	20 616 000 \$	9 658 000 \$	30 274 000 \$
Incidence de l'emploi	231	161	392
Incidence du revenu du travail	8 074 000 \$	5 645 000 \$	13 719 000 \$

⁵ Après rajustement pour impôts et taxes, autres déductions et fuites économiques.

⁶ Chiffre calculé à l'aide des multiplicateurs utilisés pour le secteur industriel des transports aériens et des services connexes de la Saskatchewan – Modèle des entrées-sorties de Statistique Canada

5.2.5 – Incidences au total

Le Programme NFTC a d'importantes incidences sur l'économie de Moose Jaw et de sa région. Les emplois qu'il a créés représentent 6,1 p. 100 des emplois de la région de Moose Jaw. Les personnes employées directement et indirectement comptent, avec leurs familles, pour 5,2 p.100 de la population. Le revenu brut du travail produit à Moose Jaw, soit 39 063 000 \$, représente 10 p. 100 de celui de la région de Moose Jaw.

Plus de 90 p. 100 des incidences provinciales du Programme se font sentir dans la région de Regina et celle de Moose Jaw (94 p. 100 des fournisseurs et entrepreneurs provinciaux sont à Regina ou Moose Jaw).

TABLEAU 8		
Incidences totales du NFTC de la base de Moose Jaw		
	Région de Moose Jaw	Saskatchewan au total⁷
PIB des frais de fonctionnement et d'entretien	12 864 000 \$	30 274 000 \$
Revenu du travail à valeur ajoutée	19 607 000 \$	21 785 000 \$
Incidence économique totale	32 471 000 \$	52 059 000 \$
Salaires bruts totaux (toutes les sources)	39 063 000 \$	47 980 000 \$ ⁸
Emplois directs	719 ⁹	832 ¹⁰
Emplois directs et indirects	920	1 130
Total des employés du NFTC et de leurs familles	1 815	2 290

Tandis que les dépenses locales et provinciales s'élèvent au total à 68,4 millions de dollars, l'incidence totale de la valeur ajoutée se chiffre à 52,1 millions de dollars. La valeur ajoutée est une mesure plus précise de la véritable incidence économique de la base parce qu'elle ne prend en compte que la valeur ajoutée à l'industrie au sein de la province. Pour être précis, disons que cette mesure élimine les facteurs de production importés ou déjà comptés.

Le total des salaires payés est un autre chiffre important. À Moose Jaw même, les salaires directs, contractuels et indirects s'élèvent à 39 063 000 \$, ce qui représente un peu plus de 10 p. 100 des salaires totaux qui y sont payés. C'est la preuve que la base a une forte incidence sur la collectivité.

⁷ Plus de 90 p. 100 des dépenses hors de Moose Jaw se font à Regina.

⁸ Y compris : la main-d'œuvre directe du MDN (21 505 000 \$), la main-d'œuvre directe de Bombardier (9 450 000 \$), les entrepreneurs et fournisseurs (8 085 000 \$) et le revenu du travail indirect (8 940 000 \$).

⁹ Dans la base du NFTC.

¹⁰ Employés directs du MDN, de Bombardier et des entrepreneurs et fournisseurs directs.

6.0 Recettes du Canada provenant d'autres pays

Il revient cher d'entraîner des pilotes militaires. On estime que chacun d'eux coûte de 2,5 à 2,8 millions de dollars. Le Programme NFTC présente pour le Canada d'importants avantages industriels, tout en réduisant le coût de l'entraînement des pilotes militaires pour les contribuables canadiens. Outre qu'il permettra à la 15^e Escadre Moose Jaw de rester en fonction pour deux nouvelles décennies au moins, il produira près de 1 milliard de dollars en avantages industriels directs pour le Canada, y compris plus de 5 600 années-personnes d'emplois dans les industries canadiennes de la haute technologie et de l'information, telles que CAE.

L'un des plus gros avantages pour le Canada réside dans l'exportation du Programme NFTC dans d'autres pays. Le marketing du NFTC est fait conjointement par les forces aériennes et l'industrie. Dans le cadre du contrat, le MDN a donné l'assurance qu'il commercialiserait le Programme jusqu'à ce que le nombre annuel prévu d'étudiants étrangers ait été atteint. Les pays s'intéressant au Programme NFTC sont les suivants :

- **L'aviation royale du Danemark (ARD)** envoie chaque année six pilotes-étudiants suivre l'entraînement de Phase II et cinq d'entre eux passent en Phases IIB, III et IV. Si le 6^e étudiant réussit, il se rend à Portage pour un entraînement sur hélicoptères ou multimoteurs. Des pilotes-étudiants de l'ARD ont commencé l'entraînement de Phase II à Moose Jaw en octobre 2000.
- **La Royal Air Force (RAF)** envoie chaque année 20 pilotes suivre un cours de conversion à l'avion Hawk 115 à la 15^e Escadre Moose Jaw, suivi de l'entraînement de Phase IV à la 4^e Escadre Cold Lake. Des pilotes de la RAF ont commencé l'entraînement de conversion au Hawk 115 en mars 2001 et l'entraînement de Phase IV en mai 2001.
- **L'aviation de la république de Singapour (ARS)** envoie chaque année six pilotes suivre l'entraînement de Phases III et IV. Les premiers pilotes-étudiants de Singapour ont commencé la Phase III sur le Hawk 115 à Moose Jaw en décembre 2000. Les étudiants de Singapour suivent un entraînement de Phase IV élargi en effectuant en plus six missions d'interdiction aérienne à la fin de la Phase.
- **L'aviation italienne (AI)** envoie chaque année trois pilotes-étudiants suivre l'entraînement de Phase II, et deux ou trois (selon le taux de réussite) passent aux Phases IIB, III et IV. Les premiers pilotes-étudiants ont commencé l'entraînement de Phase II à Moose Jaw en juin 2000.
- **L'aviation hongroise (AH)** enverra, en 2002-2003, vingt pilotes expérimentés suivre l'entraînement de conversion au Hawk et l'entraînement de Phase IV en vue de les préparer à l'arrivée du Gripen dans l'AH.

- **L'aviation hongroise (AH)** enverra aussi chaque année sept pilotes suivre l'entraînement de Phase II, à partir de l'automne 2003. Cinq de ces étudiants passeront aux Phases IIB, II et IV, tandis que les deux étudiants restants suivront l'entraînement sur hélicoptères à Portage la Prairie.
- **L'aviation allemande** fournit trois instructeurs sur Hawk à Moose Jaw et un à Cold Lake. Deux autres étaient prévus pour 2002.
- **La Finlande doit normalement fournir un instructeur pour la Phase IV commençant vers la fin de l'année. Les négociations d'un protocole d'entente touchent à leur fin.**

À ce jour, le Canada a vendu de l'entraînement NFTC pour une valeur de 1,13 milliard de dollars aux autres pays cités ci-dessus. Les frais NFTC comprennent des coûts différentiels auxquels viennent s'ajouter une juste part des frais fixes. Environ 400 millions de dollars sont payés par des étrangers au titre de cette « juste part » et ils viennent, par conséquent, réduire les coûts qui tomberaient sinon à la charge du Canada.

7.0 Autres incidences du Programme NFTC

Outre les incidences dont nous venons de parler relativement à l'emploi, aux revenus et aux dépenses, la mise en oeuvre du Programme NFTC a encore d'autres incidences : celles du tourisme, des dépenses des pilotes-étudiants, des autres revenus découlant du Programme NFTC pour les administrations locales, et des recettes fiscales fédérales/provinciales.

7.1 – Incidences du tourisme

La fête aérienne de Moose Jaw, qui, jusqu'à très récemment, avait lieu tous les ans à la 15^e Escadre, a eu d'importantes incidences au niveau des dépenses touristiques. Elle était organisée par la base en coopération avec les bureaux de tourisme locaux. Elle remonte au début des années 1970 et a toujours été la plus importante des fêtes aériennes de la province avec ses 30 000 à 35 000 visiteurs en deux jours. (Une année, elle a même attiré plus de 100 000 visiteurs.) Plus de 70 p. 100 de ces visiteurs sont des touristes qui ont parcouru 70 km ou plus pour se rendre sur place. En 1997, Tourisme Saskatchewan s'est livré à une évaluation des incidences économiques de cette fête. À l'époque, on estimait qu'elle avait eu un rendement brut de 1,23 million de dollars et qu'elle avait produit 29 emplois à temps plein et partiel pour l'économie locale.

Malheureusement, elle n'a pas eu lieu ces deux dernières années, principalement à cause de difficultés administratives et organisationnelles. La collectivité envisage, toutefois, de la tenir en 2003.

Il ressort d'entrevues tenues avec des représentants de la base et des bureaux de tourisme locaux que la base elle-même produit au bas mot 800 voyages-personnes par an. Selon Destination Moose Jaw et la Commission canadienne du tourisme, les dépenses faites au cours d'un voyage à Moose Jaw s'élèvent en moyenne à 197 \$ par voyageur d'agrément et à 245 \$ par voyageur d'affaires. Les dépenses touristiques directes faites au cours de voyages vers la base, par exemple pour rendre visite à des amis et parents, seraient, au total, de 181 100 \$ par an.

7.2 – Dépenses faites dans l'économie locale par des pilotes-étudiants

Contrairement aux étudiants traditionnels, les pilotes-étudiants sont déjà membres des forces armées et ils touchent par conséquent un salaire. Le salaire moyen d'un étudiant à l'entraînement se situe généralement entre 21 000 et 39 000 \$ par an, soit 30 000 \$ en moyenne. Le revenu combiné des pilotes de la base (140 en moyenne) est de 4,2 millions de dollars par an.

Bien que le salaire moyen des pilotes à l'entraînement soit faible comparé aux autres rémunérations de la base, leur revenu disponible est élevé parce que le coût de la vie est bas. Les étudiants vivent et mangent dans la base. On estime qu'ils ont 1,0 million de dollars de revenu disponible à dépenser dans la collectivité environnante.

7.3 – Conseil scolaire de Moose Jaw – Recettes

L'une des incidences économiques connexes du fonctionnement de la base réside dans la majoration de l'indemnité pour frais d'études versée par la province pour chaque élève/étudiant directement au système éducatif local. Cette indemnité provinciale est de 5 000 \$ par élève/étudiant. Dans le cas de Moose Jaw, ces fonds viennent à 50 p. 100 de la province. Moose Jaw reçoit un financement supplémentaire de 2 500 \$ par étudiant.

Au total, environ 630 élèves/étudiants ayant un lien direct avec la base des forces aériennes fréquentent une école publique ou séparée dans le district de Moose Jaw. Le financement supplémentaire total revenant au conseil scolaire de Moose Jaw et à celui de l'école séparée catholique grâce aux inscriptions d'enfants venant de la base est de 1,6 million de dollars par an.

7.4 – Ville de Moose Jaw – Paiement des services de lutte contre l'incendie

La base paie à la ville de Moose Jaw 570 000 \$ pour la lutte contre les incendies de bâtiments. Il y a des pompiers dans la base, mais aucun n'a pour mission de s'occuper des bâtiments.

7.5 –Municipalité rurale de Moose Jaw – Paiements et frais

La municipalité rurale de Moose Jaw perçoit tous les ans un paiement tenant lieu d'impôts foncier (PTLIF) d'environ 570 000 \$ par an au total, ainsi que d'autres frais, par exemple pour des permis de bâtir. Les frais à payer pour les permis de bâtir s'élèvent à un total d'un peu plus de 50 000 \$.

7.6 – Impôts versés aux gouvernements fédéral et provincial

Les impôts versés par la base aux gouvernements fédéral et provincial sont considérables. Les impôts sur le revenu fédéraux et provinciaux sont fondés sur le total des salaires versés par la base ainsi que sur les salaires qui en découlent indirectement. Ils s'élèvent au total à 10 121 000 \$.

Il y a des taux variables de T.V.P. et de TPS pour des groupes associés à la base, ainsi que des exonérations. Le MDN ne paie pas la T.V.P. et la TPS Bombardier paie des taxes sur la plupart des achats et services. Les employés dépensent une partie du revenu de leur travail pour acquérir des biens et des services taxés. Il y a aussi le remboursement partiel de la TPS (et dans une moindre mesure de la T.V.P.) aux agents de recouvrement. Compte tenu de tout cela, la TPS et la T.V.P. payées par les employés se montent à 2,1 millions de dollars. Les taxes versées par Bombardier sur les contrats et fournitures de fonctionnement et d'entretien s'élèvent à environ 2,4 millions de dollars.

7.7 – Total – Résumé des autres incidences

On trouvera résumées dans le tableau suivant toutes les autres incidences résultant du fonctionnement du Programme NFTC

TABLEAU 9	
Autres incidences du fonctionnement de la base	
Augmentation du tourisme	0,18 million
Financement accru des écoles	1,6 million
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers (MR de Moose Jaw)	0,57 million
Convention de service (ville de Moose Jaw)	0,57 million
T.V.P. / TPS/ taxe sur les carburants	4,5 millions
Impôt total sur le revenu fédéral/provincial	10,1 millions
Dépenses des pilotes-étudiants	1,0 million
Total	18,52 millions

8.0 Évaluation des retombées et des possibilités de développement économique pour la région de Moose Jaw

Comme il a été démontré dans les chapitres précédents, le Programme NFTC a eu et continue d'avoir une importante incidence sur l'économie régionale de Moose Jaw, surtout grâce aux emplois créés par le MDN, Bombardier Inc. et les sous-traitants de ce dernier. Pour les fournisseurs établis dans la région de Moose Jaw, cela se traduit par un supplément de ventes de produits et services. Entre autres résultats, il y a aussi la présence accrue de grands fournisseurs tels que Aramark Canada, SERCO et ATCO Frontec à Moose Jaw.

La Moose Jaw Regional Economic Development Authority Inc. (Moose Jaw REDA) est toujours à l'affût des nouvelles retombées et possibilités de développement économique pouvant découler de la présence de la 15e Escadre et de la poursuite du Programme NFTC dans la base. Pour explorer le terrain, elle a demandé au Calibre Group of Companies d'analyser les perspectives d'avenir. Elle a obtenu une analyse préliminaire (Phase 1) avec une liste de possibilités, qui ont été classées par ordre de priorité comme suit :

1. Conservation et modernisation des Snowbirds
2. Formation technique à la maintenance des aéronefs et formation aérospatiale
3. Parc de la technologie de l'aérospatiale et des transports
4. Développement des ventes dans l'aérospatiale
5. Extension du Programme NFTC
6. Atelier de maintenance des aéronefs
7. Réparation et révision des moteurs d'aéronefs
8. Technologie d'essai non destructive de composants d'aéronefs
9. Formation de navigateurs aériens
10. Commerce touristique et organisation de congrès
11. Systèmes de formation et services de consultation en logiciels aérospatiaux
12. Construction d'un aéroport commun à la force aérienne et à la municipalité

Lors de discussions avec des représentants de Calibre, il nous a été dit que c'était là une liste d'éventualités à soumettre à un complément d'analyse pour ne conserver que les plus réalistes. Nous avons examiné cette liste en consultation avec Calibre et le MDN et nous vous soumettons ci-dessous nos commentaires et observations.

1. Conservation et modernisation des Snowbirds

Les Snowbirds, ou le 431^e Escadron, sont basés à la 15^e Escadre. Sans le Programme NFTC, cette escadre n'aurait aucune utilité et, si elle n'existait pas, les Snowbirds seraient ailleurs. Les Snowbirds ont eux-mêmes une importante incidence économique avec leurs 90 et quelques années-personnes d'emplois directs au sein du MDN et leurs dépenses de fonctionnement et d'entretien connexes. De toute évidence, il est très important pour l'économie de la région que le 431^e Escadron reste à la 15^e Escadre.

Quant à la modernisation des Snowbirds, ce que l'on entend par là, c'est le remplacement des avions Tutor actuels de l'Escadron par de nouveaux avions tels que le Hawk. Il appartient au MDN d'en décider. Même avec la modernisation, l'impact supplémentaire sur l'économie régionale sera minime et les avantages des dépenses en capital associées à l'acquisition de nouveaux avions se feront sentir ailleurs.

2. Formation technique à la maintenance des aéronefs et formation aérospatiale

Selon une étude commandée par la province, la Saskatchewan et l'Ouest canadien auraient besoin d'écoles et de certificats de formation à la maintenance et au soutien des aéronefs. La main-d'œuvre actuelle approche de la retraite et on prévoit des pénuries à Moose Jaw et dans d'autres centres d'aviation de la Saskatchewan (Saskatoon et Prince Albert). Il y aurait des perspectives d'avenir dans la mise au point de programmes et de certificats nationaux et internationaux de formation sur le Hawk 115 de BAE SYSTEM et le Harvard II de RATHEON, conjointement avec le programme international d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada.

3. Parc de la technologie de l'aérospatiale et des transports

Des parcs scientifiques ont été créés à Regina et à Saskatoon en association avec l'Université de Regina et celle de la Saskatchewan. Ils ont tendance à être centrés sur des industries bien précises telles que la biotechnologie, la technologie de l'information (les matériels) et l'agriculture à Saskatoon, et sur l'énergie, la technologie de l'information (les logiciels) et les technologies de l'environnement à Regina. Un troisième parc est en cours de construction à Prince Albert sur l'industrie forestière.

Le concept retenu prévoit des recherches appliquées qui se feraient conjointement avec la technologie déjà adoptée à la 15^e Escadre. Il serait logique qu'un parc de la technologie de l'aérospatiale et des transports vu sous l'angle des recherches appliquées soit construit à proximité de la 15^e Escadre. Il serait, toutefois, difficile d'utiliser l'infrastructure de celle-ci pour autre chose que le Programme NFTC et il faudrait pour cela négocier longuement avec le MDN et Bombardier.

4. Développement des ventes dans l'aérospatiale

Il y a manifestement des perspectives d'avenir pour le développement des ventes dans l'aérospatiale en association avec le Programme NFTC. Bombardier Inc. dépense actuellement 78 millions de dollars dans des contrats avec des fournisseurs installés en Saskatchewan. On pourrait trouver des moyens d'accroître la part régionale des dépenses totales liées au Programme NFTC, par exemple dans les services de maintenance, les systèmes électroniques et d'autres services plus techniques.

5. Extension du Programme NFTC

Certes, la REDA Moose Jaw locale aimerait que l'on étende le Programme NFTC, mais la décision appartient manifestement au ministère de la Défense nationale et à Bombardier Inc. L'un et l'autre partagent les risques de ce Programme et l'extension se ferait sur la base d'une analyse de rentabilisation satisfaisante.

6. Atelier de maintenance des aéronefs

La maintenance des aéronefs se fait actuellement à la 15^e Escadre aussi bien pour les avions Tutor du 431^e Escadron que pour les avions utilisés dans le Programme NFTC.

Un atelier qui permettrait d'entretenir, de réparer et de réviser certains types d'aéronefs, à savoir le Hawk 115 de BAE SYSTEM et le Harvard II de RATHEON, pourrait ouvrir des perspectives à la REDA Moose Jaw.

7. Réparation et révision des moteurs d'aéronefs

Actuellement, on ne fait pas de révisions moteur à la 15^e Escadre. BAE, le fournisseur de pièces pour le Hawk, renvoie tous ses moteurs à ses propres usines pour réparation et révision.

8. Technologie d'essai non destructive de composants d'aéronefs

Actuellement, les compétences techniques pour mener à bien ce genre d'essais n'existent pas sur place et il faudrait les acquérir.

9. Formation de navigateurs aériens

Pour le moment, cette formation a lieu presque totalement à Winnipeg, et le MDN n'a pas manifesté le désir d'y changer quoi que ce soit.

10. Commerce touristique et organisation de congrès

Une première occasion de développer l'économie régionale résiderait dans la relance et peut-être même l'amélioration de la fête aérienne de Moose Jaw. Étant donné l'extension générale prise par l'industrie touristique de Moose Jaw et la croissance et le développement d'attractions telles que le Temple Gardens Mineral Spa, le Western Development Museum (musée créé sur le thème des transports, dans lequel se trouve une exposition de Snowbirds), le Casino Moose Jaw et les Tunnels, on pourrait augmenter l'affluence touristique à la fête aérienne. C'est une occasion, pour la collectivité, d'attirer l'attention sur une grande industrie, en collaborant avec le MDN et Bombardier. On pourrait également faire coïncider les dates de la fête avec celles des réunions de la base aérienne.

En coopération avec Saskatoon, la REDA Moose Jaw accueillera la Western Aerospace Conference 2003, d'une durée de deux jours partagés entre Saskatoon et Moose Jaw. Ce sera naturellement une conférence assez technique. Pendant leur séjour à Saskatoon, les délégués visiteront les installations du synchrotron. Avec ce genre de conférences, la REDA Moose Jaw a pour objectif de rehausser l'image de Moose Jaw comme centre de l'industrie aérospatiale.

11. Systèmes de formation et services de consultation en logiciels aérospatiaux

La société MicroAge, dont le siège est à Regina, a son propre centre de formation. Elle a passé un contrat important avec le NFTC pour des services de consultation en technologie de l'information et en réseautage.

12. Construction d'un aéroport commun à la force aérienne et à la municipalité

La 15^e Escadre est utilisée exclusivement pour le Programme NFTC et la situation ne changera pas. Moose Jaw possède un aéroport municipal, situé à une certaine distance de la base aérienne.

9.0 Conclusions

Le Programme NFTC a eu et continuera d'avoir une forte incidence sur les économies de Moose Jaw et de la province. Ce Programme et la 15^e Escadre sont le plus gros employeur industriel de la région de Moose Jaw. L'économie régionale est le premier bénéficiaire des 68,4 millions de dollars de dépenses auxquelles donne lieu tous les ans la présence du NFTC dans la région. L'économie régionale de Moose Jaw profite de 67 p. 100 de ces dépenses. Les faits saillants de l'évaluation des incidences économiques du Programme NFTC sont les suivants :

- 25 millions de dollars de dépenses pour de nouvelles constructions
- 68,4 millions de dollars de frais de fonctionnement annuels
 - Région de Moose Jaw – 45,9 millions de dollars
 - Reste de la Saskatchewan – 22,5 millions de dollars
- 1 130 emplois directs et indirects
 - Région de Moose Jaw – 920
 - Reste de la Saskatchewan – 210
- 48 millions de dollars de revenu du travail direct et indirect
 - Région de Moose Jaw – 39,1 millions de dollars
 - Reste de la Saskatchewan – 8,9 millions de dollars
- 10,1 millions de dollars de recettes fiscales annuelles provenant de l'impôt sur le revenu
- 4,5 millions de dollars de recettes fiscales annuelles provenant de la TPS, de la T.V.P. et d'autres taxes.
- Une population d'employés et de familles de 2 290 personnes au total.

Les incidences sur la région de Moose Jaw sont importantes.

- Le Programme NFTC et la 15^e Escadre comptent pour 6,1 p. 100 de la main-d'œuvre employée à Moose Jaw.

- Les dépenses faites à la 15^e Escadre pour des constructions immobilières depuis 1998 représentent 26,5 p. 100 de la valeur de tous les permis de bâtir délivrés dans l'économie locale de 1998 à 2001.
- Les employés de la base et les membres de leurs familles représentent 5,4 p. 100 de toute la population de Moose Jaw.
- Le revenu du travail produit par la base prend une part de 10 p. 100 dans le revenu brut du travail de la région de Moose Jaw.

ANNEXE 1.0

Bombardier Inc. – Sous-traitants et fournisseurs

Société	Services	Ville
Crown Advertising	Divers	Estevan
Trail Tech	Remorques	Gravelbourg
CAE	Simulateurs de vol	Moose Jaw
Tool Crib	Outils	Moose Jaw
Prairie Janitorial Supply Company	Produits d'entretien	Moose Jaw
Inkmedia Communications	Services d'imprimerie	Moose Jaw
Temple Gardens Mineral Spa	Services hôteliers et de restauration	Moose Jaw
Don's Photo Shop	Équipement de photographie	Moose Jaw
SERCO	Services, entretien des pistes	Moose Jaw
Moose Jaw Ford Sales	Véhicules et services d'entretien	Moose Jaw
	Entretien des véhicules/véhicules de servitude d'aérodrome	Moose Jaw
UAP NAP Moose Jaw	Services de soudage	Moose Jaw
Precision Weld & Fab	Outils et équipement connexe	Moose Jaw
Acklands Grainger	Matériel, outils, fournitures diverses	Moose Jaw
Canadian Tire	Serrures et clés	Moose Jaw
Joe's Locksmith	Services de nettoyage et de restauration	Moose Jaw
Aramark Canada	Téléphones cellulaires	Moose Jaw
Rogers Cantel	Acheminement de l'eau	Moose Jaw
Culligan Water	Soutien informatique	Moose Jaw
Intrex On Line Services	Entretien des véhicules/véhicules de servitude d'aérodrome	Moose Jaw
3M Trim Line Moose Jaw	Service de levage	Moose Jaw
B & T Crane Service	Services de nettoyage	Moose Jaw
Canadian Linen & Uniform	Services d'entretien	Moose Jaw
ATCO Frontec	Équipement photographique	Moose Jaw
Wells Camera Shop	Divers	Moose Jaw
Wal Mart	Construction	Moose Jaw
C&S Builders Ltd	Services d'imprimerie	Moose Jaw
Grand Valley Press	Divers	Moose Jaw
Kathy's Custom Stitchery	Mobilier/appareils ménagers	Moose Jaw
Ashdowns	Entretien des véhicules/véhicules de servitude d'aérodrome	Moose Jaw
Arrow Electric	Entretien des véhicules	Moose Jaw
York Auto Supply	Location d'automobiles	Moose Jaw
National Car Rental	Matériel de salle de classe	Moose Jaw
Robin Hartzell Fab	Bois d'œuvre/fournitures	Moose Jaw
Home Hardware	Services de déménagement	Moose Jaw
Detail Moving Ltd	Services de transport	Moose Jaw
Arts Flat Deck Services	Entretien des véhicules	Moose Jaw
Minute Muffler & Brake		

Société	Services	Ville
Western Machine and welding	Entretien des véhicules	Moose Jaw
Peavey Mart	Outils/matériel	Moose Jaw
Fern Paulhas	Recherche au sol	Moose Jaw
Maritek Computer Products	Pièces de rechange d'ordinateur	Moose Jaw
Beaver Lumber	Bois d'œuvre/fournitures	Moose Jaw
Wesmor Plumbing & Heating Ltd	Plomberie/climatisation	Moose Jaw
The Oak & Rose Book Shop	Livres/magazines	Moose Jaw
Cushing Millwork Co Ltd	Meubles de rangement	Moose Jaw
Action Honda	Génératrices	Moose Jaw
Mr. Merv Macauley	Services de consultation	Moose Jaw
Comfort Inn	Hôtel	Moose Jaw
Andy's Transmission Ltd	Entretien des véhicules	Moose Jaw
Pascoes Machine Works	Services d'usinage	Moose Jaw
Perths	Nettoyage (combinaisons de travail)	Moose Jaw
Crystal Glass Canada	Verrerie	Moose Jaw
Sears	Divers	Moose Jaw
RSC Canada Ltd	Location d'équipement	Moose Jaw
ATLAS Van Lines	Services de déménagement	Moose Jaw
Murray's Signs Ltd	Signalisation	Moose Jaw
Texas refinery Corp	Produits pétroliers conditionnés	Moose Jaw
Johns Music Ltd	Location d'équipement	Moose Jaw
Westrun Lumber	Bois d'œuvre/fournitures	Moose Jaw
Field Plumbing & Heating	Plomberie/climatisation	Moose Jaw
Clarks Supply & Services	Location d'outils	Moose Jaw
Cypress Paving	Services de pavage	Moose Jaw
Great West Tire Exchange	Pneus	Moose Jaw
Great West Auto Electric	Entretien des véhicules	Moose Jaw
Klassen Graphics	Signalisation	Moose Jaw
Polar Air & Auto	Entretien des véhicules	Moose Jaw
D & A Trophies & Gifts	Divers	Moose Jaw
Manda Custom sewing	Services de couture	Moose Jaw
Simcoe Draperies	Tentures	Moose Jaw
Bohs Cycle & Sporting Goods	Bicyclette/entretien des bicyclettes	Moose Jaw
Crackmasters/Scorpien	Entretien des véhicules	Moose Jaw
Letchers Auto Electric	Entretien des véhicules	Moose Jaw
Heartland Agro Services	Produits pétroliers conditionnés	Moose Jaw
Five Star Steel	Métaux	Moose Jaw
Home Building Centre	Bois d'œuvre/fournitures	Moose Jaw
Kal Tire	Véhicules/entretien des véhicules	Moose Jaw
Cardinal Construction	Construction	Moose Jaw
EECOL Electric	Entretien des véhicules	Moose Jaw
Emerald Glass & Gallery	Verre/encadrement	Moose Jaw
Steve Wright Sign & Graphics	Signalisation	Moose Jaw
Castle Building centre	Bois d'œuvre/fournitures	Moose Jaw
Mac Tools	Outils	Moose Jaw
Prairie Fire Protection Ltd	Extincteurs	Moose Jaw
Shoreline signs West	Signalisation	Moose Jaw
Heartland Medical & Protective	Produits de sécurité	Moose Jaw

Société	Services	Ville
MD Woodworks	Services de menuiserie	Moose Jaw
Young's Equipment Inc	Matériel	Moose Jaw
Zellers	Divers	Moose Jaw
Purified Water Store	Recherche au sol	Prince Albert
Ed's Scuba Services	Recherche au sol	Prince Albert
Digital Print Centre	Services d'imprimerie	Regina
Prairie Flying Services	Pièces de rechange d'aéronefs	Regina
Saskatchewan Roughriders	Billets d'entrée pour des activités sociales et culturelles	Regina
Regina tent and Awning	Grosse toile à usage industriel	Regina
Inland Audio Visual	Électronique	Regina
Planes Esso	Produits pétroliers conditionnés	Regina
Envirotech	Plantes et soin des plantes	Regina
SaskTel CMR	Services téléphoniques	Regina
SaskPower	Services d'alimentation électrique	Regina
A Perfect Stitch	Machines à coudre	Regina
Perry Macs Tools	Outils	Regina
Johnson Equipment	Équipement et fournitures d'entreposage	Regina
Fastenal Canada Company	Matériel	Regina
Excalibur Industrial	Outils/matériel	Regina
NEDCO	UPS, électronique	Regina
Xerox Canada	Photocopieuses	Regina
Marks Workwear House	Habillement	Regina
Grand & Toy	Articles de papier/matériel d'informatique	Regina
Saskatchewan Chamber of Commerce	Services d'adhésion	Regina
Shippers Supply	Fournitures d'entreposage et d'expédition	Regina
AirLiquide	Livraison de gaz et d'oxygène	Regina
Northgate Sewing Centre	Machines à coudre et entretien	Regina
Moore's	Uniformes/habillement	Regina
State Services Group	Balisage lumineux de secours	Regina
Crown Shred & Recycling	Destruction de documents	Regina
Mid North Safety	Fournitures de sécurité	Regina
Regina Battery Depot	Piles et batteries	Regina
Zep Manufacturing Co	Divers	Regina
Sommerville Safe and Lock	Serrures et clés	Regina
Pitney Bowes	Machines à composter/télécopieur	Regina
ICG Propane	Propane	Regina
PBSC	Logiciels éducatifs	Regina
Van Waters & Rogers Ltd	Produits chimiques	Regina
St Johns Ambulance	Fournitures de premiers secours	Regina
Strongco Rentals	Location d'immeubles	Regina
Acklands Grainger	Matériel/outils	Regina
Century Vallen	Outils/matériel	Regina
B&E Industrial	Outils/matériel	Regina
M & M Equipment Ltd	Matériel	Regina

Société	Services	Ville
Unisource Canada Inc	Divers	Regina
Avanti Office Supplies	Assemblage et entretien du mobilier	Regina
A-1 Rent Alls	Location d'équipement	Regina
AR Williams	Réparation/entretien des chariots tracteurs	Regina
Univar Canada Ltd	Produits chimiques	Regina
Book & Briar Patch	Livres/magazines	Regina
Spacerocraft Technologies	Matériel	Regina
Matrix Video communications	Cassettes de magnétoscope	Regina
Cochrane engineering	Services d'ingénierie	Regina
Goodall	Matériel	Regina
Safety Supply	Produits de sécurité	Regina
AMJ Campbell's Van Lines	Services de déménagement	Regina
Sunwest Sports & Marine	Véhicules de recherches au sol	Regina
D & G Marine	Services d'usinage	Regina
Shell Aero Centre	Produits pétroliers conditionnés	Regina
Alton Tangedel Architect	Services d'architecture	Regina
Surplus Plus Inc	Recherche au sol	Regina
GE Ground Engineering	Services d'ingénierie	Regina
Shanahan's Sask	Armoires-vestiaires	Regina
Mecho Supply	Produits pétroliers conditionnés	Regina
Advantage Sign & Display	Signalisation	Regina
A & B Sound	Cassettes de magnétoscopes	Regina
The Bolt Supply House	Matériel	Regina
Del Equipment	Barell Loader	Regina
Hertz Rentals	Locations de véhicules	Regina
Cindercrete Products	Tables/chaises de pique-nique	Regina
PCL-Maxam	Construction	Regina
Honeywell	Soutien informatique	Regina
Mr. Tool Warehouse	Outils	Regina
Windsor Plywood	Bois d'œuvre/fournitures	Regina
General Fasteners Ltd	Matériel	Regina
SIAST	Formation	Regina
Westburne Electric Supply	Pièces de rechange d'aéronefs	Regina
Gescan	UPS	Regina
Information Services Corp	Cartes/plans	Regina
Pro Flight	Location d'aéronefs	Regina
Regina Diesel	Entretien des véhicules	Regina
Moore Industrial	Matériel	Regina
EMCO Limited	UPS	Regina
Krazy Kiley's	Appareils de photographie/caméras, et entretien	Regina
Harnoi Leasing	Location-vente de véhicules	Regina
Tim Apperly	Consultant	Regina
National Business Machines	Fournitures de bureau	Regina
Regina Valve and Fitting	Matériel	Regina
Russell Food Equipment Ltd	Barbecue	Regina
Princess Auto	Entretien des véhicules	Regina

Société

MacPherson Engineering Inc
Gould Home & Recreation centre
Daily Lennox
Brennan OP Office Supplies
Superblinds & Draperies
PLS Sign & Graphic
Paperworks
HOBO Express
Jetway Delivery Ltd
Jays Moving & Storage
Hypower
Audio warehouse
House of Tools
Federated Co-op
Northwest manufacturing
Zee Medical
Imaginit Saskatchewan
Omni Tech Systems Inc

Services

Services d'ingénierie
Divers
Soins des plantes
Fournitures de bureau
Stores
Signalisation
Fournitures de bureau
Livraisons
Livraisons
Services de déménagement
Matériel
Équipement de communication
Outils
Carburants et combustibles
Stands/mobilier
Fournitures médicales/de sécurité
Programmes d'informatique
Sécurité/soutien de sécurité

Ville

Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Regina
Saskatoon
Saskatoon
Saskatoon
Saskatoon
Saskatoon
Saskatoon
Saskatoon