

Le 12 août 2011

Madame Guyanne L. Desforges
Greffière du Comité permanent des finances
131, rue Queen, 6-14
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Par courriel : FINA@parl.gc.ca

Objet : Priorités des constructeurs automobiles avant le budget fédéral de 2012

Madame,

L'ACCV a l'honneur de formuler, au nom des sociétés qui en sont membres, Chrysler Canada, Ford du Canada Limitée, General Motors du Canada et Navistar Inc., ses observations, ses recommandations et ses priorités au sujet des consultations prébudgétaires fédérales de 2012.

Le secteur canadien de la construction automobile et de la vente au détail joue un rôle névralgique dans la santé de l'économie du Canada, puisqu'il représente plus de 11 p. 100 du produit intérieur brut total du secteur manufacturier et plus de 21 p. 100 de toutes les ventes au détail à travers le pays. Grâce à ses activités au Canada, l'industrie automobile emploie directement un demi-million de Canadiens et contribue chaque année des milliards de dollars aux recettes de l'État qui appuient une grande diversité de priorités gouvernementales. Les sociétés membres de l'ACCV se sont singularisées au Canada en menant d'importantes activités de recherche-développement, à titre autonome de même qu'avec des partenaires des universités et du gouvernement, sur un vaste éventail de thèmes visant à relever les grands défis du jour, notamment les moteurs de pointe à faible consommation de carburant, les sources d'énergie de remplacement pour les transports, ainsi que les groupes propulseurs, les matériaux légers, la conduite des véhicules par temps froid, l'aérodynamique des véhicules et les méthodes de construction.

Depuis plusieurs années, l'industrie automobile mondiale a connu des changements spectaculaires résultant de la récession mondiale et de la crise financière de 2008-2009. Grâce à l'aide des gouvernements des États-Unis, du Canada et de l'Ontario, l'industrie a réussi à se remettre de cette conjoncture économique sans précédent. Malgré l'impact de la récession et de la crise financière sur le volume des ventes global des véhicules de tous les constructeurs, sans oublier les profonds impacts dus à la surcapacité manufacturière mondiale, la restructuration interne des entreprises et les modifications apportées aux politiques et aux règlements du gouvernement, les nouvelles plus récentes au sujet des ventes et de la production sont plus encourageantes. De fait, pour répondre à l'augmentation de la demande, la production totale canadienne de véhicules a dépassé 2 millions d'unités en 2010 et les sociétés membres de l'ACCV ont augmenté leur production de 47,5 p. 100 par rapport à 2009. Les nouvelles sont encore plus encourageantes quand on constate l'augmentation des ventes de véhicules jusqu'ici en 2011, le taux annuel corrigé des variations saisonnières étant estimé à près de 1,6 million d'unités.

En dépit de ces signes positifs relatifs aux ventes et à la production de véhicules, la trajectoire qui attend l'industrie comporte de nombreuses difficultés auxquelles il faudra remédier : le besoin de technologies nouvelles et la mise en service de produits de grande qualité attrayants, le relèvement de la productivité, une main-d'œuvre plus concurrentielle et d'autres barèmes des coûts. L'instabilité économique qui règne

en Europe conjuguée à la dette souveraine et aujourd'hui à la dégradation de la cote de solvabilité des États-Unis, ainsi qu'aux difficultés de concurrence actuelles auxquelles se heurtent les constructeurs canadiens à cause de la valeur élevée du dollar canadien, des prix élevés des matières premières et des coûts plus élevés du carburant, aura des répercussions sur la capacité de l'industrie automobile à maintenir ou à augmenter son élan économique. Cette réalité est d'autant plus significative que la cadence des décisions de nouveaux investissements dans le secteur automobile s'est accélérée. Les compagnies prennent désormais des décisions tous les trois ans ou selon une moindre fréquence, et le prochain horizon des nouveaux investissements est déjà sur nous.

L'ACCV félicite le gouvernement du Canada et le Premier Ministre d'avoir reconnu l'importance qu'il y a à harmoniser la réglementation des véhicules automobiles avec celle des États-Unis, ce qui touche la compétitivité globale de l'industrie. La publication du nouveau règlement sur la consommation de carburant/les émissions de gaz à effet de serre des véhicules neufs pour les millésimes 2011 à 2016, qui entrera en vigueur en septembre 2011, est harmonisée avec les normes nationales qui entreront en vigueur aux États-Unis au cours de la même période, créant ainsi une norme continentale régissant les émissions de GES. Tandis que ces nouvelles normes sont adoptées, la consommation de carburant devrait s'améliorer de 35 p. 100 d'ici à 2016. Le soutien et l'encouragement de l'harmonisation de la réglementation garantissent que les consommateurs canadiens continuent de bénéficier des avantages des économies d'échelle nord-américaines, d'avoir accès à un vaste éventail de véhicules, notamment à des technologies de pointe, qui respectent des normes environnementales rigoureuses à des prix plus abordables pour les consommateurs.

Nous prévoyons que la déclaration conjointe Canada–États-Unis d'une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre grâce au Conseil de la coopération en matière de réglementation et du Groupe de travail Par-delà la frontière jouera un rôle important en remédiant à la réglementation actuelle qui n'est pas harmonisée au sujet des procédés et des produits et rationalisera le flux des marchandises et des matériaux entre le Canada et les États-Unis grâce à une plus grande efficacité à la frontière. De ce fait, la poursuite des efforts visant à harmoniser la réglementation jouera un rôle important dans la compétitivité du Canada.

Outre les initiatives stratégiques plus vastes prises par le gouvernement du Canada et mentionnées plus haut, il existe un certain nombre d'autres mesures stratégiques qui, lorsqu'elles seront incluses dans le budget de 2012, relèveront la compétitivité de l'industrie automobile et renforceront et encourageront par là la croissance du secteur automobile canadien et des emplois qui s'y rattachent. Voici les mesures que nous suggérons :

- Étant donné que le Canada doit livrer une concurrence mondiale au sujet des mandats de production automobile, un programme de stimulants aux investissements automobiles concurrentiel avec les pays du monde entier demeure une nécessité. Ce programme de stimulants dans les investissements automobiles doit être doté de règles souples qui permettront au Canada de rivaliser avec la diversité des stimulants aux investissements qu'offrent des pays concurrents.
- L'aide accordée aux consommateurs canadiens qui achètent des véhicules à technologies de pointe et l'élimination des taxes et des redevances fédérales contre-productives, comme l'écoprélèvement automobile, sur l'achat des véhicules neufs, auront des retombées sur l'environnement pour le Canada grâce à une baisse des émissions génératrices de smog et de GES lorsqu'on les compare aux véhicules plus anciens qui circulent sur les routes.

Stimulants aux investissements

L'industrie automobile est de nature mondiale et les gouvernements du monde entier reconnaissent les profondes retombées économiques qu'un secteur dynamique de la construction automobile procure aux économies locales et nationales. Les pays du monde entier continuent d'offrir des stimulants agressifs aux investissements automobiles pour obtenir des investissements soutenus dans la construction automobile.

Grâce aux technologies évolutives, attisées en partie par la demande des consommateurs qui souhaitent des modèles de véhicules neufs et améliorés et aux règlements gouvernementaux qui visent à faire baisser la consommation de carburant et les émissions de GES, les usines d'assemblage d'autos ont constamment besoin de gros investissements pour rester mondialement concurrentielles et attirer des mandats afin de produire de nouveaux modèles. Sans investissements soutenus, les usines d'assemblage perdent leur position concurrentielle, risquent de perdre leurs mandats futurs de produits et sont menacées d'une éventuelle fermeture.

Dans la réalité d'une conjoncture économique vraiment mondiale, les constructeurs sont en mesure de déplacer les mandats de production vers d'autres lieux d'assemblage dans le monde et d'expédier les produits finis vers les marchés auxquels ils sont destinés.

La conjoncture commerciale globale, y compris des régimes efficaces d'imposition et de réglementation, doit être propice à des investissements de grande envergure. Ces dernières années, les modifications apportées au régime d'imposition, en particulier l'élimination et l'abaissement des impôts sur le capital et sur les grandes sociétés, ont contribué à créer une conjoncture fiscale concurrentielle au Canada. Toutefois, en cette période économique de plus en plus difficile, il est indispensable que le Canada ne demeure pas seulement concurrentiel, mais qu'il acquière un avantage compétitif sur d'autres grands pays constructeurs d'automobiles pour y investir, en particulier les États-Unis, afin de continuer à attirer sa part des investissements futurs dans le secteur automobile. Les États-Unis offrent tout un éventail d'aides aux entreprises qui engagent des investissements massifs pour concevoir des technologies nouvelles et renouveler les installations de construction de produits nouveaux. Parmi celles-ci, mentionnons les prêts fédéraux à faible taux d'intérêt de même que les stimulants agressifs des États et des collectivités locales aux investissements.

En dépit de la restructuration récente de l'industrie automobile mondiale, les investissements soutenus dans les nouvelles technologies et les installations de construction de véhicules se poursuivront tandis que les constructeurs automobiles améliorent leurs produits pour respecter les règlements de plus en plus stricts et l'évolution de la demande des consommateurs. Pour s'assurer qu'il conserve une part de ses investissements soutenus dans des activités de construction et de R-D, le Canada a besoin d'un fonds national concurrentiel pour accorder des stimulants et continuer d'attirer des investissements automobiles. Le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, créé dans le cadre du budget de 2008, offrait 250 millions de dollars étalés sur cinq ans. Ce type de programme de stimulants industriels a réussi à obtenir des investissements automobiles de près de 7 milliards de dollars au Canada entre 2002 et 2007. Étant donné que ce fonds devrait cesser d'exister à moyen terme, le budget de 2012 présente l'occasion de constituer un nouveau fonds fédéral de stimulants aux investissements automobiles, avec un budget suffisant qui témoignera de l'intérêt soutenu du Canada pour des investissements futurs dans le secteur automobile. D'après une étude réalisée par le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA), on a établi que les retombées d'un tel programme sur ces types de programmes de stimulants industriels se feraient sentir à l'échelle fédérale et provinciale en l'espace de six ans.

Recommandation de l'ACCV :

- **L'ACCV recommande que le budget de 2012 constitue à nouveau un fonds souple et concurrentiel d'investissements dans le secteur de l'automobile afin d'attirer de nouveaux investissements dans le secteur automobile ainsi que des investissements qui permettront de mettre à niveau et de maintenir l'empreinte existante du secteur automobile canadien.**

À l'appui des consommateurs canadiens

Alors que les constructeurs mènent des recherches et adoptent de nouvelles technologies qui visent avant tout à réduire les émissions de GES des véhicules et à améliorer leur consommation de carburant, il est indispensable d'obtenir l'adhésion des consommateurs à ces nouvelles technologies et d'éliminer les

véhicules les plus anciens du réseau routier canadien. L'écoprélèvement actuel ou taxe sur les véhicules neufs mine en fait ces efforts et ne fait que retarder les retombées sur l'environnement.

L'écoprélèvement, qui s'applique à certains véhicules, a été annoncé par le gouvernement dans son budget comme mesure provisoire en vertu de l'Initiative d'incitatifs de promotion des véhicules écoénergétiques (IPVE) sans que cela ait d'incidence sur les recettes du programme de remise écoAUTO créé dans le même budget. Le budget de 2007 indiquait clairement que :

« l'IPVE qui englobe l'écoprélèvement restera en place jusqu'à ce qu'un règlement sur la consommation de carburant des véhicules neufs entre en vigueur en 2011 ».

Deux grandes dates se sont écoulées depuis 2007. Premièrement, comme nous l'avons vu plus haut, le gouvernement a mis la dernière touche et publié un nouveau règlement sur la consommation de carburant/les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules pour les millésimes 2011 à 2016 (qui entrera en vigueur le 23 septembre 2011); les entreprises membres de l'ACCV souscrivent sans réserve à cette mesure réglementaire. Deuxièmement, le gouvernement a éliminé la portion remise écoAUTO de l'initiative IPVE en 2009, supprimant du même coup le besoin d'une subvention d'équilibre.

L'urgence qu'il y a à éliminer la portion de l'écoprélèvement est justifiée en outre par le fait que les protocoles et les procédures d'essai de la consommation de carburant des véhicules neufs, qui déterminent le montant de l'écoprélèvement, sont en cours d'examen et devraient être modifiés par le gouvernement du Canada. Ressources naturelles Canada (RNCAN), de concert avec l'industrie automobile canadienne, a l'intention d'harmoniser les méthodes d'étiquetage canadiennes sur la consommation de carburant avec celles des États-Unis afin de faciliter la mise à l'essai des technologies de véhicules de pointe et de fournir aux consommateurs des valeurs sur la consommation de carburant qui reflètent plus fidèlement la consommation réelle des Canadiens lorsqu'ils sont au volant de leur voiture. La révision de ces procédures se soldera par une augmentation des valeurs publiées sur la consommation de carburant et par des hausses de l'écoprélèvement perçu, même si les performances des véhicules se sont améliorées ou sont restées inchangées.

L'industrie automobile canadienne s'est toujours battue contre l'adoption des soi-disant programmes de « redevance-remise », comme l'écoprélèvement, en raison de leur incapacité à atteindre les objectifs environnementaux déclarés. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie a également fait part de vives préoccupations quant à l'efficacité des redevances-remises. Et RNCAN en particulier a fait observer que les programmes de redevances-remises contribuent à maintenir les véhicules plus anciens sur la route, et qu'ils n'ont que peu sinon aucun impact sur la réduction des émissions de CO₂ et de GES.

Compte tenu de toutes ces raisons impérieuses, nous déclarons respectueusement que le maintien de l'écoprélèvement, qui est une taxe sur les véhicules, n'est pas opportun et doit être éliminé immédiatement.

Recommandation de l'ACCV :

- **Éliminer la taxe d'accise sur l'écoprélèvement et se concentrer sur des politiques qui ont des retombées sur l'environnement grâce à des mesures dont le but est d'éliminer les véhicules les plus anciens et les plus polluants du réseau routier et d'encourager l'utilisation de carburants propres et renouvelables.**

Un élément crucial de la stratégie américaine en vue d'améliorer la consommation de carburant du parc routier consiste à venir en aide aux consommateurs qui décident d'acheter des véhicules neufs à technologies de pointe. À titre d'exemple, les États-Unis offrent actuellement aux consommateurs une remise d'impôt de jusqu'à 7 500 \$ sur l'achat de véhicules électriques rechargeables évolués. Les constructeurs proposeront tout un éventail de nouvelles technologies de pointe, notamment le gaz naturel, le diesel propre, les carburants renouvelables et les véhicules électriques. Des stimulants de cette nature au Canada contribueront à faciliter l'adoption rapide de la technologie en réduisant les coûts différentiels

plus élevés des véhicules pour le consommateur. Cela aidera les constructeurs à accélérer la production et à réduire les coûts de production des véhicules grâce à de plus grandes économies d'échelle. Des stimulants complémentaires visant à implanter et à agrandir les infrastructures de ravitaillement/rechargement sont également nécessaires pour faciliter la mise en service de véhicules au gaz naturel ou à carburant renouvelable, ou la plus grande électrification des véhicules comme les véhicules hybrides-électriques rechargeables, les véhicules à pile électrique et les véhicules électriques à plus long rayon d'action.

Recommandation de l'ACCV :

- **Adopter un stimulant pour les consommateurs afin de les encourager à acheter des technologies automobiles de pointe avec des stimulants complémentaires qui promeuvent les infrastructures de ravitaillement/rechargement nécessaires à l'appui des technologies de pointe.**

Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de formuler nos recommandations à l'intention du Comité permanent des finances pour le budget de 2012. Si le Comité a des questions, qu'il a besoin d'autres précisions sur ces recommandations ou qu'il aimerait que l'ACCV comparaisse comme témoin au cours des consultations publiques, n'hésitez pas à me le faire savoir quand cela vous conviendra.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Mark A. Nantais
Président

ACCV : 11010MANHC_11
2012 Federal Budget Submission

Au sujet de l'ACCV et de ses membres :

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) est l'association nationale qui représente les principaux constructeurs et détaillants canadiens de véhicules légers et lourds. Parmi nos membres, il y a Chrysler Canada Inc., Ford du Canada Limitée, General Motors du Canada Limitée et International Truck & Engine Corporation Canada.

En 2010, les entreprises membres de l'ACCV ont ensemble construit 65 p. 100 de tous les véhicules construits au Canada et plus de 50 p. 100 de tous les véhicules vendus. Les entreprises membres de l'ACCV construisent actuellement 22 véhicules légers différents dans sept usines d'assemblage à grand débit ainsi qu'une diversité de pièces importantes, comme des moteurs et des transmissions, dans quatre autres usines d'assemblage. Grâce à leurs ventes, à leurs activités de construction, de recherche-développement (R-D) et aux activités de leurs sièges sociaux, nos membres emploient directement environ 35 000 Canadiens et prennent soin de 50 000 autres retraités. Pour chaque emploi dans une usine d'assemblage, sept autres emplois sont créés dans l'économie.