

**Mémoire présenté dans le cadre des  
consultations prébudgétaires en vue du  
budget de 2019**

**Présenté par :**



**Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV)**

**Sociétés membres :**

**FCA Canada Inc.**

**Ford du Canada Limitée**

**Compagnie General Motors du Canada**

**Personne-ressource**

**Mark Nantais**

**Président**

**Association canadienne des constructeurs de véhicules**

**400 – 170, promenade Attwell**

**Toronto (Ontario) M9W 5Z5**

**416-364-9333 [mnantais@cvma.ca](mailto:mnantais@cvma.ca)**

**Recommandation 1 : Moderniser l’ALENA**

**Recommandation 2 : Renforcer le Fonds d’investissement stratégique (FIS) au moyen d’une composante propre à la fabrication automobile**

**Recommandation 3 : Inclure dans les catégories du système fédéral de tarification du carbone le secteur automobile et réaffecter les fonds amassés aux entreprises**

**Recommandation 4 : Réformer la politique fiscale du Canada**

## Détails

Les sociétés membres de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), à savoir FCA Canada Inc., Ford du Canada Limitée et la Compagnie General Motors du Canada, sont responsables de 60 % de la production de véhicules au Canada, exploitent 5 usines d'assemblage de véhicules ainsi que des usines de fabrication de moteurs et de composants, et comptent plus de 1 300 concessionnaires.

La fabrication automobile est synonyme de création d'emplois à tous les échelons de la chaîne de valeur, de progrès dans l'innovation, de recherche et développement de nouveaux produits et de procédés de fabrication, de recettes fiscales et de prospérité économique dans les collectivités du Canada. Les nouvelles décisions d'investissement dans le secteur de la fabrication automobile n'ont jamais été aussi concurrentielles et complexes à l'échelle mondiale. Les politiques fédérales et provinciales doivent fournir la certitude et la prévisibilité dont l'industrie a besoin pour prendre de nouvelles décisions d'investissement en s'appuyant sur des mesures de soutien concrètes, tangibles et efficaces. Pour y parvenir, un partenariat collaboratif et facile à comprendre doit être établi avec les gouvernements.

Le secteur de la fabrication automobile du Canada est un chef de file dans l'avancement des technologies novatrices tant dans le domaine de la fabrication que celui du développement de produits qui soutiennent les objectifs stratégiques gouvernementaux. En outre, il contribue régulièrement pour plus de 20 milliards de dollars au PIB, emploie directement 130 000 travailleurs (500 000 emplois directs et indirects), et est un moteur de croissance de la productivité au Canada. Les véhicules assemblés au Canada se situent au premier rang des produits manufacturés exportés et au deuxième rang de l'ensemble des exportations du pays.

Le secteur canadien de l'automobile est un catalyseur de retombées économiques, puisqu'il constitue un multiplicateur d'emplois de 7-9:1, soit le coefficient le plus élevé de tout le secteur manufacturier. Le secteur canadien de l'assemblage est également un domaine reposant sur les hautes technologies de pointe et stimulant la recherche et l'innovation au Canada par la création de liens entre les universités canadiennes et des centres mondiaux de recherche et d'investissement dans les technologies automobiles.

Malgré un record de ventes au Canada en 2017 et des chiffres de production élevés, lesquels sont principalement attribuables à l'approvisionnement du marché américain, les entreprises continuent de faire face à des obstacles liés à la compétitivité des coûts. De tels obstacles ont une incidence sur la capacité des constructeurs automobiles à faire efficacement concurrence à d'autres pays en ce qui a trait aux décisions d'investissement à l'échelle internationale.

Le thème du budget du Comité permanent des finances, « La croissance économique, gage de la compétitivité du Canada », est pertinent, et l'ACCV recommande quatre domaines d'intérêt clés pour améliorer la proposition de valeur de futurs investissements dans le secteur de l'automobile, et ce, dans l'environnement mondial hautement concurrentiel dans lequel nous vivons aujourd'hui. L'ACCV se fera également un plaisir de présenter des témoignages et de répondre à toute question qui lui sera posée afin de soutenir davantage le processus de consultation du Comité.

Respectueusement, l'ACCV formule les recommandations suivantes :

## **1. Moderniser l'ALENA**

L'industrie automobile canadienne se fonde sur le libre-échange depuis le Pacte de l'automobile de 1965, dont les principes ont été réaffirmés dans l'Accord de libre-échange canado-américain et par la suite dans l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).

Compte tenu de ce contexte historique, la relation économique entre l'industrie automobile canadienne et ses partenaires de l'ALENA en est une d'interdépendance qui se traduit par l'une des chaînes d'approvisionnement les plus intégrées en Amérique du Nord. Cette relation a également permis à l'industrie nord-américaine, y compris le Canada, de devenir concurrentielle à l'échelle mondiale. En jetant un coup d'œil aux données commerciales, on constate la contribution économique qu'apporte la fabrication automobile au Canada. Il s'agit d'ailleurs du principal secteur d'exportation qui contribue pour des milliards de dollars au PIB.

Par conséquent, le programme commercial du Canada doit demeurer axé sur un ALENA modernisé qui appuie l'industrie canadienne de la fabrication automobile, laquelle est concurrentielle au sein du bloc commercial hautement intégré qu'est l'Amérique du Nord.

Étant donné l'incertitude persistante qui entoure les négociations de l'ALENA, la priorité absolue du programme commercial doit continuer d'être axée sur le commerce nord-américain. À cette fin, nous recommandons que la ratification de l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP) soit retardée et que les négociations commerciales du Mercosur et de l'Alliance du Pacifique soient suspendues jusqu'à ce que les résultats des négociations de l'ALENA soient connus.

L'incertitude prolongée liée à l'ALENA et l'imprévisibilité des mesures tarifaires pourraient avoir une incidence sur la compétitivité du Canada en ce qui a trait aux décisions d'investissement à l'échelle internationale. Maintenant que les élections mexicaines sont terminées, nous sommes heureux de constater que les trois parties ont repris les pourparlers visant à faire progresser les négociations de l'ALENA. Nous sommes reconnaissants au gouvernement du Canada des consultations continues qu'il mène auprès de l'industrie et nous sommes déterminés à l'aider à atteindre les objectifs qui soutiennent la chaîne de valeur intégrée dans le domaine de l'automobile.

Il est essentiel qu'un ALENA modernisé soit conclu afin de jeter les bases des modalités commerciales qui soutiennent la compétitivité du secteur canadien de la fabrication automobile en vertu de tout accord commercial futur.

Les sociétés membres de l'ACCV sont en faveur de débouchés commerciaux équitables et équilibrés qui offrent un accès réciproque aux marchés en vue d'accroître les exportations de véhicules assemblés au Canada. Les politiques commerciales doivent veiller à ce que les entreprises nationales aient les mêmes occasions de livrer une concurrence équitable sur les marchés étrangers que les entreprises non canadiennes ayant percé notre marché intérieur. Si nous allons de l'avant avec le PTPGP ou signons d'autres accords commerciaux qui réduisent ou éliminent unilatéralement les derniers droits de douane sur les automobiles, nous ferons en sorte que les importateurs d'automobiles qui ne produisent rien ici, qui ne retiennent pas les services de fournisseurs de l'industrie de l'automobile canadienne et qui ne créent pas d'emplois au Canada réalisent des économies valant des centaines de millions de dollars par année.

La politique commerciale du Canada doit veiller à ce que les sociétés de production canadienne aient un accès équitable aux autres marchés mondiaux sans l'effet des barrières non tarifaires, des règlements ou

des normes qui empêchent l'accès à d'autres marchés ou la manipulation des devises donnant un avantage injuste aux exportateurs de véhicules sur le riche marché de l'ALENA. Selon les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada et les Federal Motor Vehicle Safety Standards des États-Unis, l'accès aux véhicules construits en Amérique du Nord comprend l'acceptation ou la reconnaissance des normes techniques et de sécurité. Les barrières non tarifaires actuelles et futures, qui peuvent comprendre des régimes fiscaux étatiques et fédéraux complexes, des exigences en matière de licences d'importation ainsi que des procédures juridiques et douanières complexes, doivent être abordées pour garantir que les exportations de véhicules canadiens aient un accès réciproque aux marchés.

## **2. Renforcer le Fonds d'investissement stratégique (FIS) au moyen d'une composante propre à la fabrication automobile**

Le cadre stratégique du Canada en matière d'innovation doit demeurer adapté et sensible aux besoins concurrentiels de l'industrie de la fabrication automobile pour attirer des investissements. L'intégration d'une composante propre au secteur de l'automobile dans le FIS renforcerait le programme en vue de favoriser la compétitivité de l'industrie, et ce, en réduisant le coût des nouveaux investissements.

Le secteur canadien de l'automobile investit beaucoup dans la recherche et le développement de technologies qui rendent possibles des processus de production avancés de véhicules répondant à la fois aux objectifs du gouvernement et aux exigences des consommateurs en matière d'expérience de conduite. L'automobile est le bien le plus technologiquement complexe qu'un consommateur achètera, et en fin de compte, c'est le consommateur qui bénéficiera de technologies automobiles avancées dans les domaines de la sécurité, de l'économie de carburant et du confort.

Des investissements dans l'amélioration continue des procédés de fabrication sont nécessaires afin de soutenir la production de nouveaux produits et de maintenir la compétitivité pour de futurs mandats d'investissement. Comme l'indique le rapport « En route pour gagner », « [...] les usines canadiennes doivent constituer l'étalon pour l'innovation, la productivité et la qualité. » Le renforcement du FIS, qui a pour objectif de répondre aux besoins du secteur de la fabrication automobile sur le plan de la recherche, du développement et de la technologie, démontrera davantage notre engagement à accroître notre compétitivité en ce qui concerne les décisions d'investissement à l'échelle internationale.

## **3. Inclure dans les catégories du système fédéral de tarification du carbone le secteur automobile et réaffecter les fonds amassés aux entreprises**

L'ACCV appuie la transition vers une économie à faibles émissions de carbone au moyen de politiques efficaces et efficientes, et encourage le gouvernement à continuer de collaborer avec l'industrie à cet effort commun.

Les constructeurs de véhicules réduisent leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) dans pratiquement tous les aspects de leurs activités manufacturières et ils adoptent une approche à technologique multiple pour offrir de nouveaux véhicules, notamment des véhicules électriques. Avec le temps, les progrès technologiques du secteur automobile permettront de réduire les émissions de GES d'une manière efficace et rentable.

Le système fédéral de tarification du carbone proposé prévoit l'élaboration d'un système de tarification fondé sur le rendement (STFR), conçu pour les industries à forte intensité d'émissions qui sont exposées aux échanges commerciaux. L'objectif du STFR est de réduire les risques de fuite de

carbone et les effets sur la compétitivité. Nous sommes reconnaissants que le gouvernement ait conscience de l'impact qu'un tel système peut avoir sur la compétitivité.

Dans le cadre de celui-ci, un STFR propre au secteur de l'automobile doit être élaboré et mis en place de manière à ce que les sociétés membres de l'ACCV puissent y participer avant le délai de mise en œuvre du printemps 2019 (l'inscription aura lieu à l'automne 2018), pour éviter qu'elles ne soient confrontées à une vaste gamme d'incidences économiques. Des analyses précédentes ont conclu que le secteur de l'automobile est hautement exposé aux échanges commerciaux.

De plus, le programme doit veiller à ce que les fonds recueillis soient adéquatement réaffectés aux entreprises pour leur permettre de favoriser l'innovation, l'efficacité opérationnelle et la compétitivité dans un environnement de fabrication automobile hautement concurrentiel à l'échelle mondiale.

La réaffectation des fonds aux constructeurs automobiles participants contribuera à limiter les répercussions de ces coûts supplémentaires. Le Canada doit continuellement évaluer sa proposition de valeur pour les investissements dans le secteur de la fabrication automobile et minimiser les considérations liées aux coûts qui influenceraient les décisions d'investissement prises ailleurs.

Les politiques visant à soutenir la compétitivité des usines de fabrication de véhicules et à favoriser leurs retombées économiques sont essentielles au développement et à la production de véhicules à technologie de pointe au Canada, contribuant ainsi à une approche plus durable pour ce qui est de la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

#### **4. Réformer la politique fiscale du Canada**

Le Canada doit rétablir son avantage au titre de l'impôt des sociétés par rapport aux États-Unis afin d'attirer des investissements, de stimuler l'innovation et la croissance, et de réduire le taux d'imposition sur le revenu des particuliers en vue d'encourager le recrutement et le maintien en poste d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. Les efforts déployés pour rendre le régime fiscal moins compliqué et moins lourd faciliteraient les affaires au Canada, ce qui en ferait un endroit plus attrayant pour les investisseurs.

Le rapport du conseiller pour le secteur automobile, intitulé « En route pour gagner », souligne qu'il est essentiel « de maintenir notre taux d'imposition des sociétés plus bas que celui aux États-Unis »<sup>1</sup> pour ainsi en faire un élément clé de la proposition de valeur du Canada en ce qui a trait à l'investissement. Les Manufacturiers et Exportateurs du Canada (MEC) ont également souligné l'importance de donner au Canada un avantage fiscal pour soutenir la compétitivité<sup>2</sup>, étant donné que les coûts non fiscaux liés à la conduite d'affaires au Canada sont plus élevés que dans tout autre pays concurrent.

L'industrie canadienne de fabrication automobile est assurément confrontée à des défis liés aux coûts opérationnels qui ne se limitent pas aux tarifs d'électricité, aux politiques climatiques, aux hausses du salaire minimum, à l'augmentation des tarifs du Régime de pensions du Canada, aux politiques commerciales, aux changements apportés au droit du travail et aux coûts environnementaux. Nous recommandons fortement que le Canada comble l'écart qui le sépare des États-Unis en ce qui a trait à son avantage au titre de l'impôt des sociétés, et qu'il prenne des mesures pour déterminer les gains

---

<sup>1</sup> « En route pour gagner – Rapport du conseiller pour le secteur automobile », janvier 2018.

<sup>2</sup> « Restoring Canada's Advantage – The Need for Tax Reform », MEC et BDO, 2018.

d'efficience et les améliorations nécessaires pour rendre le régime fiscal moins compliqué et moins lourd, et réduire le taux d'imposition sur le revenu des particuliers afin d'encourager le recrutement et le maintien en poste d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. En retour, cela rehaussera la proposition de valeur du Canada en tant que destination de choix pour les investisseurs.

L'examen attentif de ces recommandations par le gouvernement serait grandement apprécié et l'ACCV serait heureuse d'en discuter avec des représentants du Comité permanent des finances ou du ministère des Finances à mesure que le budget sera élaboré.

Pour demander des renseignements supplémentaires qui pourraient vous être utiles ou pour discuter plus longuement du présent mémoire, n'hésitez pas à communiquer directement avec Mark Nantais, président de l'ACCV, au 416-364-9333.