

**Proposition prébudgétaire
au
Comité permanent des finances de la Chambre des
communes
Le 12 août 2011**



**L'Association des fabricants internationaux
d'automobiles du Canada**

David Adams

Président

2, rue Bloor Ouest, bureau 1804, C.P. 5

Toronto (Ontario) M4W 3E2

Téléphone : 416-595-8251, poste 1222

Télécopieur : 416-595-2864

Courriel : dadams@aiamc.com

Résumé

L'industrie de l'automobile au Canada s'est relevée, en 2010, de la crise financière mondiale à l'origine du plus bas niveau de vente de véhicules au Canada depuis 1998 enregistré en 2009 ainsi que de la faillite de Chrysler et de General Motors aux États-Unis, situation ayant nécessité l'investissement de 12,5 milliards de dollars de la part des gouvernements fédéral et provinciaux afin de préserver la présence de ces deux entreprises au Canada. Bien que les ventes aient augmenté de 6,6 % l'an dernier, jusqu'en juillet cette année, les ventes de véhicules ne dépassent que d'un maigre 1,5 % les ventes de l'an passé. Malgré de nombreux autres facteurs fondamentaux qui devraient permettre à l'industrie de vendre bien plus que 1,6 million de véhicules, à cause du niveau d'endettement actuel des Canadiens combiné au faible niveau de confiance des consommateurs dans un climat d'incertitude économique à l'échelon global, les ventes stagnent à 1,6 million d'unités en 2011. Avec en toile de fond un marché des ventes d'automobiles qui continue d'éprouver des difficultés, nous présentons les recommandations suivantes.

Recommandations

1. Réduire de 6,1 % à 2,5 % le tarif imposé sur les véhicules finis pour les véhicules de tourisme importés (en concordance avec le taux imposé aux États-Unis sur les véhicules de tourisme importés).
 - Cette réduction tarifaire donnerait l'occasion aux fabricants de transférer les économies réalisées aux consommateurs, ce qui représenterait 900 \$ (en supposant une valeur en douane de 25 000 \$) et appuierait la relance des ventes de véhicules au Canada.
 - La réduction tarifaire à hauteur du tarif imposé aux États-Unis appuie le programme de libre-échange du gouvernement étant donné qu'un tarif de 2,5 % permettra d'atténuer de façon marquée les désavantages concurrentiels des fabricants et des distributeurs de véhicules à la suite de la négociation d'accords de libre-échange, comme avec l'Union européenne ou peut-être avec la Corée du Sud.
 - La réduction tarifaire proposée s'inscrit également en totalité dans la vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre annoncée en février dernier par le premier ministre Harper et le président Obama, en plus de recevoir l'appui du Conseil canadien des chefs d'entreprise.
 - La réduction tarifaire soutient l'achat de véhicules chez les concessionnaires automobiles canadiens, dans toutes les collectivités du pays, qui emploient quelque 132 000 Canadiens.
 - La réduction tarifaire facilite les ajustements nécessaires à la production de véhicules plus petits ayant un rendement énergétique supérieur dans les usines canadiennes.
2. Éliminer la taxe d'accise actuelle de 100 \$ imposée sur les climatiseurs de véhicules automobiles depuis les années 1970 ou bien utiliser les recettes tirées de la taxe d'accise

pour s'attaquer aux problèmes environnementaux liés aux substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) dans les véhicules routiers.

- La taxe d'accise actuelle sur les climatiseurs de véhicules automobiles a été instaurée à une époque où très peu de véhicules étaient équipés d'un climatiseur et il s'agissait essentiellement d'une taxe de luxe.
 - Aujourd'hui, la grande majorité des véhicules vendus au Canada sont dotés d'un climatiseur. Les climatiseurs sont devenus une nécessité dans les véhicules modernes et la taxe d'accise représente aujourd'hui un moyen d'aller piger dans les poches du contribuable.
 - Si l'élimination de cette taxe d'accise n'est pas possible en raison de la situation financière actuelle du gouvernement, nous recommandons d'utiliser une partie des recettes tirées de cette taxe pour s'attaquer aux problèmes environnementaux liés aux substances appauvrissant la couche d'ozone dans les systèmes de conditionnement d'air des véhicules, éliminant ainsi le fardeau réglementaire inutile imposé aux fabricants et aux distributeurs de véhicules.
3. Appuyer officiellement le Conseil du service d'entretien et de réparation automobiles du Canada (CARS) compte tenu des changements importants qui auront des répercussions sur l'industrie de l'entretien et de la réparation au cours des quelques prochaines années tandis que des technologies de propulsion de remplacement, des matériaux légers et un nombre encore accru de systèmes électroniques informatisés sont intégrés aux véhicules pour satisfaire aux exigences en matière de GES et d'économie d'énergie.
- Le CARS est un conseil sectoriel exemplaire et reçoit l'appui de l'ensemble de l'industrie automobile depuis sa création en 1988.
 - Il est tout à fait bon et approprié pour le gouvernement d'entreprendre un examen stratégique de ses programmes et de ses dépenses dans le contexte fiscal actuel, mais un excellent conseil sectoriel qui fournit de l'information clé sur le marché du travail, maintient un dialogue continu concernant les besoins en développement des compétences de l'industrie et les outils pour aider à la formation des techniciens en réparation et en entretien pour les véhicules de demain s'est révélé utile et demeurera utile compte tenu de l'effet multiplicateur important découlant d'un investissement continu de l'État.

Introduction

Nous aimerions remercier le gouvernement d'offrir à l'Association des fabricants internationaux de véhicules du Canada (AIAMC) l'occasion de présenter son point de vue.

L'AIAMC représente les intérêts de seize compagnies membres qui participent à la fabrication, à l'importation, à la distribution et à l'entretien des véhicules automobiles légers au Canada et dont les sièges sociaux sont situés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Les membres de l'AIAMC

incluent : BMW Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada Corp., IFS Vehicle Distributors ULC, Kia Canada Inc., Jaguar Land Rover Canada, Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., Groupe Volkswagen Canada Inc. et Volvo Cars of Canada Corp.

Les membres de l'AIAMC ont été responsables de près de 54 % de tous les véhicules neufs vendus sur le marché canadien; pour leur part, Honda et Toyota ont été responsables de 35 % de la production de véhicules automobiles légers au Canada. Les membres de l'Association emploient directement et indirectement quelque 77 000 Canadiens et plus de la moitié des véhicules vendus par les sociétés membres de l'AIAMC au Canada ont été fabriqués en Amérique du Nord.

Les membres de l'AIAMC sont à la fine pointe de l'application des technologies avancées dans les véhicules automobiles au Canada; notamment, en mars dernier, Mercedes-Benz a annoncé la création d'un centre de recherche et de développement dans le domaine des piles à combustible de calibre international en vue de la production à pleine échelle de piles à combustible en 2013 et Toyota a annoncé plus tôt ce mois-ci un investissement pouvant atteindre 500 millions de dollars à Woodstock afin de devenir la première entreprise à fabriquer des véhicules électriques au Canada.

De plus, à la suite de la restructuration chez Ford et General Motors, l'AIAMC compte maintenant parmi ses membres IFS Vehicle Distributors, qui commercialise les véhicules SAAB au Canada, et Volvo Cars of Canada Corp. qui se sont joints l'an dernier. Étant donné l'influence croissante des entreprises membres de l'AIAMC sur le marché, nous voudrions encourager le gouvernement à faire en sorte que les initiatives stratégiques considèrent le secteur de l'automobile de façon plus globale, au-delà de la simple production de véhicules. Une approche suivant laquelle toutes les sociétés qui vendent des véhicules sur le marché canadien bénéficient d'un environnement attrayant et positif où elles-mêmes seront incitées à investir à l'avenir.

Les trois recommandations clés que l'AIAMC désire présenter au Comité des finances portent sur : la réduction du tarif imposé sur les véhicules finis importés, qui passerait de 6,1 % à 2,5 %; l'élimination de la taxe d'accise de 100 \$ appliquée aux climatiseurs; et l'appui officiel au Conseil du service d'entretien et de réparation automobiles du Canada (CARS) en tant que structure essentielle et nécessaire pour assurer des emplois de qualité et durables dans l'industrie de l'entretien et de la réparation automobiles à l'avenir.

Réduction du tarif sur les véhicules finis

L'écart tarifaire de 3,6 % entre le Canada et les États-Unis contribue, en partie, au coût supérieur demandé pour le même véhicule vendu au Canada comparativement aux États-Unis. Il n'y a rien qui justifie raisonnablement la persistance du Canada à maintenir un tarif sur les véhicules finis qui est 2,4 fois supérieur à celui en place aux États-Unis, notamment compte tenu de la vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre présentée par le premier ministre Harper et le président Obama plus tôt cette année. Nous aimerions aussi faire remarquer que, dans le contexte de l'accord sur la vision commune, le Conseil canadien

des chefs d'entreprise a aussi demandé l'harmonisation bilatérale des tarifs extérieurs au taux en vigueur le plus bas, en conformité avec les obligations multilatérales du Canada.

Le fait d'abaisser de 6,1 % à 2,5 % le tarif sur les véhicules finis, soit au même niveau qu'aux États-Unis, permettrait d'atténuer grandement les disparités concurrentielles entre les fabricants et les distributeurs de véhicules si le Canada devait poursuivre un vaste programme de libre-échange bilatéral avec l'Union européenne et peut-être avec la Corée et le Japon, entre autres.

Une réduction du tarif imposé sur les véhicules finis se traduira également par une baisse des prix à la consommation des véhicules importés au Canada. Il faudrait comprendre que les membres de l'AIAMC ne sont pas les seules entreprises qui importent des véhicules au Canada à partir d'autres régions du globe.

Élimination de la taxe d'accise sur les climatiseurs ou réallocation des recettes

La taxe d'accise de 100 \$, mise en vigueur il y a plus de 30 ans, à une époque où la climatisation était considérée comme une option de luxe pour les véhicules automobiles, est aujourd'hui désuète. La climatisation fait maintenant partie des options de base de pratiquement tous les véhicules. Conséquemment, la taxe de 100 \$ représente une taxe déguisée arbitraire sur pratiquement tous les véhicules vendus, dont l'objectif stratégique n'est pas clair.

Compte tenu de ce qui précède, il est recommandé d'éliminer la taxe d'accise de 100 \$ sur les climatiseurs. Si l'élimination complète de cette taxe n'est pas possible en raison de la situation financière actuelle, nous recommandons alors d'utiliser une partie des recettes tirées de la taxe d'accise pour s'attaquer aux problèmes environnementaux liés aux substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) dans les climatiseurs des véhicules routiers, permettant ainsi d'éliminer un fardeau réglementaire additionnel coûteux et inutile imposé aux fabricants et aux importateurs de véhicules.

Officialisation de l'appui du gouvernement au Conseil du service d'entretien et de réparation automobiles du Canada (CARS)

Nous savons que le gouvernement du Canada entreprend un examen stratégique et un examen opérationnel des nombreux ministères et programmes dans le but de déterminer les secteurs où le gouvernement fédéral profite réellement des fonds investis. L'AIAMC et ses membres appuient cette initiative; toutefois, nous tenons à recommander au gouvernement le CARS non seulement en raison de la place exemplaire occupée par le Conseil parmi les conseils sectoriels depuis sa création en 1988, mais aussi compte tenu du fait que le Conseil bénéficie du soutien complet de l'ensemble de l'industrie automobile et se révèle un excellent intendant des fonds investis par le gouvernement fédéral ayant un effet multiplicateur sur les investissements de l'industrie et les apports en nature pour le développement des compétences et les outils d'évaluation rendus possibles grâce à l'aide financière de l'État.

Toutefois, il est important de noter que le Conseil sera essentiel pour assurer des emplois durables et de qualité dans l'industrie de l'entretien et de la réparation automobiles de l'avenir tandis que l'industrie automobile nage en plein changement dans une mer de technologies de propulsion nouvelles avancées, de composantes automobiles en matériaux légers et de

systemes électroniques informatises plus nombreux encore pour satisfaire aux nouvelles exigences en matiere d'economie d'energie. Les competences du technicien en entretien automobile d'aujourd'hui ne sont pas les memes que celles de son homologue de demain et, grace au soutien continu accorde au CARS par le gouvernement federal, le Canada beneficiera de techniciens en entretien et reparation automobiles entierement qualifies et competents pour repondre aux besoins futurs de l'industrie.

Conclusion

Nous vous remercions de nous permettre de presenter notre point de vue relativement au budget federal. Nous considerons que ces recommandations correspondent aux priorites actuelles du gouvernement et nous souhaitons leur mise en oeuvre. Si vous avez des questions precises relativement a notre memoire, n'hésitez pas a me contacter directement.

Veuillez agréer mes salutations sinceres.

Le president,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Adams', written in a cursive style.

David C. Adams