

**PRÉSENTATION DU RAPPORT SUR LES CONSULTATIONS
PRÉBUDGÉTAIRES ET LES RECOMMANDATIONS AU
COMITÉ PERMANENT DES FINANCES**

**PAR L'ASSOCIATION CANADIENNE DES
CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES**



6 août 2014

**Mark Nantais
Président
ACCV
170 Attwell Drive
bureau 400
Toronto (Ontario)
M9W 5Z5
416-364-9333
mnantais@cvma.ca**

L'**Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV)** représente les constructeurs canadiens de véhicules utilitaires légers et lourds depuis plus de 85 ans. Ses membres comprennent Chrysler Canada inc., Ford du Canada Limitée et General Motors du Canada Limitée. Ensemble, ses membres représentent 63 % des véhicules produits au Canada, exploitent cinq usines de montage de véhicules, des usines de moteurs et de composantes et comprennent plus de 1 300 concessionnaires. Environ 120 000 emplois sont directement liés au montage de véhicules au Canada.

L'ACCV présente ce document de consultation au nom de ses membres qui offrent des recommandations pour la politique budgétaire qui appuiera la compétitivité de l'industrie de la construction automobile canadienne et sa capacité à fournir des emplois de bonne qualité à des milliers de personnes, à contribuer à des millions en recettes fiscales à tous les paliers de gouvernement et à soutenir la prospérité des collectivités. Ce qui suit est un résumé des recommandations émises, qui seront examinées par le Comité permanent des finances dans le cadre du processus de planification budgétaire pour 2015 :

La compétitivité de la construction automobile est importante pour le Canada

Voici ce qu'est l'industrie de la construction automobile canadienne :

- Plus de 120 000 emplois dont chacun, dans le domaine de l'assemblage, se transforment en 9 emplois supplémentaires apportant des bienfaits à la collectivité avoisinante.
- Contribue plus de 11 % au total du produit intérieur brut (PIB) manufacturier
- Rapporte des milliards de dollars en recettes fiscales du gouvernement
- Fournit de bons emplois aux familles; contribue à la viabilité budgétaire des collectivités et à l'ensemble de leur prospérité économique
- Contribue à une présence constante au Canada en matière de recherche, de développement, d'innovation et de commercialisation

La construction automobile est sans contredit un contributeur essentiel à l'économie du Canada. Mais c'est une industrie qui subit d'immenses pressions d'une concurrence mondiale de plus en plus féroce. Le rapport « Un appel à l'action : II » publié par le **Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA)** en novembre 2013, donne un aperçu de l'environnement concurrentiel actuel et présente des recommandations clés aux secteurs public et privé afin d'aider le Canada à être en meilleure position pour réagir à une concurrence féroce. Une copie du rapport en document séparé a été incluse à la présente soumission.

D'autres juridictions réussissent à attirer des investissements dans le secteur manufacturier

Compte tenu de la concurrence mondiale pour attirer des investissements, le Canada doit réévaluer ses stratégies d'aide à l'investissement afin de demeurer concurrentiel à l'échelle mondiale.

- L'*Office of Automotive and Vehicle Research* de la University of Windsor a noté que les fabricants automobiles ont dépensé 17,6 milliards de dollars (US) à travers le monde en 2013 pour augmenter la capacité de fabrication des véhicules, mais rien de s'est effectué au Canada.

Il s'agit de la troisième année de suite que le Canada ne réussit pas à obtenir des investissements, ce qui démontre un sérieux besoin de mettre en place les bonnes mesures incitatives et politiques pour aider la compétitivité du Canada à aller de l'avant.

En raison de l'importante concurrence mondiale pour attirer ces investissements économiquement avantageux, le Canada doit absolument mettre en place des mesures d'aide à l'investissement qui sont concurrentielles à l'échelle mondiale afin de conserver les retombées de la production automobile. Ces incitations à l'investissement offrent un rendement du capital investi rapide pour le gouvernement et les contribuables, même en cas de réduction budgétaire. Magna International inc. illustre bien ce rendement du capital investi (RCI) et ce sera un plaisir de vous en faire part sur demande. Cette illustration du RCI démontre qu'il y a beaucoup à gagner des investissements stratégiques et des partenariats entre le gouvernement et l'industrie.

RECOMMANDATIONS DE L'ACCV AU COMITÉ PERMANENT DES FINANCES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES

Étant donné l'importance de la construction automobile pour l'économie canadienne et en réaction à la féroce concurrence mondiale, les recommandations suivantes, qui traitent de chacun des thèmes de planification pour le budget 2015, seront examinées par le gouvernement.

RECOMMANDATION 1 – Changer le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile (FISA) en incitations à l'investissement non remboursables et s'assurer que les incitatifs sont suffisants pour garantir que les usines de montage automobile canadiennes puissent se mesurer à la concurrence aux fins d'investissement. Tous les éléments du FISA devraient être comparés aux juridictions concurrentes pour s'assurer que le Canada a le plus d'outils possible pour soutenir la concurrence : l'ampleur et la forme du FISA, son traitement fiscal, les conditions requises et la rapidité de l'approbation des demandes admissibles.

a) Ampleur et forme du FISA :

Les incitations gouvernementales au Canada ont atteint un niveau maximum de 30 % du total des investissements, partagé entre le gouvernement fédéral et provincial, avec la portion fédérale sous la forme de prêt à long terme sans intérêt ou de contribution remboursable.

Ce modèle a déjà réussi à attirer des milliards de dollars en investissements dans l'industrie automobile au Canada, toutefois, l'exigence de rembourser cette contribution ainsi que les récentes décisions de l'Agence du revenu du Canada (ARC) d'imposer les contributions à remboursement durant l'année où le prêt est reçu, conduisent à des incitatifs fédéraux au Canada non concurrentiels lorsqu'ils sont comparés à d'autres juridictions en Amérique du Nord et à travers le monde.

D'un point de vue comptable, une contribution remboursable ou un prêt est une transaction de bilan. À ce titre, ces incitatifs ne diminuent pas les coûts des investissements automobiles au Canada puisque les fonds sont remboursables. Selon le coût d'emprunt de l'entreprise, imposer ces fonds remboursables de l'année dans laquelle ils ont été reçus peut en fait complètement éliminer tout avantage potentiel de ce type de financement.

Aujourd'hui, la plupart des juridictions concurrentes offrent des contributions non remboursables sous différentes formes, notamment des dons en espèces, des crédits d'impôt remboursables et des crédits d'infrastructure et de formation ainsi que des subventions, avec des taux de contribution qui peuvent dépasser 50 % des dépenses totales d'investissement. Aucun impôt supplémentaire n'est engagé en conséquence des incitatifs, les conditions sont flexibles et fondées sur le résultat et l'évaluation et l'approbation de projet est relativement rapide.

L'industrie automobile du Canada est reconnaissante du renouvellement du FISA, toutefois, les conditions du programme doivent aussi changer afin de pouvoir s'adapter à l'évolution dans les juridictions concurrentes pour les investissements dans l'industrie automobile. Le fait que les derniers investissements importants ont été faits à l'extérieur du Canada indique que le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile doit être modifié afin de devenir compétitif. Mettre en place un FISA permanent, amélioré et compétitif à l'échelle mondiale, permettrait au Canada d'améliorer sa capacité d'obtenir des investissements en offrant une certitude et une prévisibilité aux décideurs au moment d'étudier les lieux possibles d'investissements.

b) Traitement fiscal des prêts et des contributions remboursables du FISA et des programmes semblables

Il est recommandé au gouvernement du Canada de modifier la *Loi de l'impôt sur le revenu* afin d'offrir un statut libre d'impôt pour les montants remboursables reçus dans le cadre des programmes du FISA pour que l'entreprise bénéficiaire qui prévoit investir au Canada puisse obtenir des avantages financiers plus importants.

Imposer les contributions entièrement remboursables durant l'année où les fonds ont été reçus réduit significativement la valeur des incitatifs ainsi que la valeur des crédits au titre de la RS&DE potentiels, diminuant de ce fait la valeur du FISA et des fonds semblables. Selon le présent traitement fiscal pour les incitatifs sous forme de prêts remboursables, seulement la moitié des avantages d'un tel prêt sont obtenus par un bénéficiaire.

Offrir un statut libre d'impôt pour le FISA aidera à améliorer la compétitivité de ce Fonds et fournira un appui aux constructeurs canadiens de véhicules (y compris les membres de l'ACCV et Toyota et Honda) et aux fournisseurs canadiens, qui ensemble comptent pour plus de 120 000 emplois directs dans l'industrie. À ce titre, l'ensemble de l'économie en bénéficiera.

Si cette modification ne peut pas être effectuée, la part de contribution offerte à tout équipementier à partir du FISA devrait être considérablement augmentée.

c) Plus grande flexibilité

Une évaluation continue du FISA est nécessaire pour comparer les incitatifs offerts par les juridictions concurrentes. L'adaptation doit se poursuivre et doit être planifiée avec une vision à moyen et à long terme. Les constructeurs canadiens de véhicules ont besoin de précision sur les conditions et l'applicabilité des outils d'investissement et les mécanismes disponibles à n'importe quel moment. Une approche cohérente est recommandée et les incitations à l'investissement qui prennent la forme de subventions tendent à accroître la flexibilité nécessaire à la fabrication à grande échelle.

d) Coordination plus efficace

Il doit y avoir une coordination plus efficace et plus transparente entre les intervenants des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Il est recommandé aux gouvernements d'instaurer une approche à guichet unique, semblable à celle utilisée avec grand succès par ProMexico.

e) Certitude de l'incitation à l'investissement

Les constructeurs automobiles ont besoin de certitude. Il est essentiel pour eux de recevoir un avis ou une réponse rapide de la part du gouvernement quant au taux et aux types d'incitatifs disponibles pour les investissements proposés. Les incitations à l'investissement doivent être assez souples pour permettre de reconnaître la vitesse à laquelle les décisions d'une entreprise en matière d'investissement sont prises. Une bonne indication de ce que chaque niveau de gouvernement contribuerait à tout investissement projeté peut avoir une influence marquée sur comment une entreprise priorisera les décisions d'investissement et le lieu du site. De plus, les contributions aux fonds d'investissement doivent être continues afin que l'entreprise ait la capacité de planifier en conséquence pour obtenir de nouveaux mandats de production.

f) Délai de réponse rapide

Avec la féroce compétition entre les juridictions pour obtenir des investissements, la disponibilité des incitatifs est essentielle. Le gouvernement doit être en mesure de réagir rapidement pour démontrer aux investisseurs qu'il pourra répondre à leurs besoins lors des lancements sur le marché et qu'il travaillera avec l'entreprise pour obtenir de nouveaux investissements.

g) Déduction pour amortissement accéléré (DAA)

L'industrie a beaucoup soutenu la DAA qui permet aux entreprises de moderniser l'équipement utilisé pour la construction automobile. Pour être compétitives, les entreprises canadiennes de construction automobile doivent faire preuve de leadership dans la productivité en utilisant une technologie de pointe pour les produits et les procédés. La DAA aide également à stimuler l'investissement dans l'équipement. Toutefois, puisque cette mesure prendra fin en 2015, il est fortement recommandé au gouvernement de s'engager à offrir un taux d'amortissement de 30 % à 50 % du solde résiduel afin de s'assurer que les constructeurs automobiles canadiens ont la capacité de faire concurrence aux autres juridictions (particulièrement avec les États-Unis) avec des investissements dans les avoirs de production.

h) Activités de recherche scientifique et de développement expérimental (RS & DE)

La RS&DE est une mesure de compétition efficace et l'on devrait envisager de permettre aux entreprises de fabrication de pointe d'avoir accès aux crédits non utilisés au moment le plus avantageux. L'ACCV recommande que les grandes entreprises doivent pouvoir échanger les crédits d'impôt pour la RS&DE pour du financement direct dans le cas de nouveaux projets de R. et D. Idéalement, on y inclurait aussi les actifs immobilisés pour les installations de recherche et développement, la construction de nouvelles installations de R. et D. et l'investissement dans l'équipement utilisé pour la R. et D. Donner la possibilité aux entreprises de transférer des crédits d'impôt non utilisés dans le but d'investir en recherche et développement encouragerait l'innovation et la compétitivité dans l'industrie.

i) Meilleurs mécanismes de communication

Une stratégie d'investissement gouvernementale doit également comprendre un mécanisme de communication efficace et constant afin de s'assurer que les décideurs responsables de l'investissement des entreprises soient au courant des outils et des stratégies qui leur sont disponibles au Canada de manière continue et en temps opportun.

RECOMMANDATION 2 – L'ACCV recommande la création d'un institut canadien de recherche sur l'automobile pour appuyer la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation de nouveaux produits et les procédés de fabrication qui mèneront vers une meilleure productivité et profitabilité pour l'industrie (fournisseurs et équipementiers) ainsi que plus d'occasions d'emplois.

Les membres de l'ACCV appuient la création d'un institut canadien de recherche sur l'automobile qui offrirait une aide de niveau concurrentiel pour favoriser et soutenir la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation de nouveaux produits et les procédés de fabrication qui mèneront vers une meilleure productivité et profitabilité pour l'industrie (fournisseurs et équipementiers) ainsi que plus d'occasions d'emplois.

Cette initiative améliorerait la compétitivité en matière de construction automobile en appuyant les entreprises automobiles de toutes tailles pour faire du Canada un centre de développement de produits et de procédés de fabrication, ce qui est un aspect essentiel d'une stratégie de l'automobile canadienne pour protéger sa capacité de fabrication.

Le Canada offre déjà une aide semblable au secteur de l'aérospatiale par l'entremise de différents mécanismes, dont le Fonds de démonstration des technologies instauré dans le budget de 2013 dans le cadre de l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense. L'industrie automobile croit qu'une approche similaire pour le secteur de l'automobile accroîtra la capacité du programme économique du gouvernement de soutenir l'emploi, la croissance économique et la compétitivité.