



**Canadian Vehicle  
Manufacturers' Association**  
Association canadienne des  
constructeurs de véhicules

170, promenade  
Attwell  
bureau 400  
Toronto  
(Ontario)  
M9W 5Z5  
Tél. : 416-364-9333  
1-800-758-7122  
Télec. 416-367-  
3221 [info@cvma.ca](mailto:info@cvma.ca)  
[www.cvma.ca](http://www.cvma.ca)

Le 5 août 2016

Suzie Cadieux, greffière du Comité  
Comité permanent des finances  
6<sup>e</sup> étage, 131, rue Queen  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

**Objet : Recommandations de l'ACCV dans le cadre des consultations  
prébudgétaires fédérales de 2017**

Madame,

L'adoption de nouvelles technologies pour améliorer le rendement et la productivité a été une constante dans le secteur de la construction automobile, et le Canada a une occasion majeure de se positionner à l'avant-garde de la recherche, du développement et de l'adoption de nouvelles technologies à la condition qu'une forte base de construction automobile soit maintenue. Une bonne planification aujourd'hui, qui établit le cadre politique et d'infrastructure nécessaire pour appuyer la fabrication d'automobiles au Canada peut préparer le secteur canadien à mieux soutenir la concurrence mondiale pour obtenir des investissements et continuer à fournir :

- ✓ des occasions d'emploi de qualité pour plus de 115 000 Canadiens;
- ✓ de nouvelles technologies innovatrices qui amélioreront les processus de production;
- ✓ des produits excitants qui répondent aux besoins des consommateurs en matière de sécurité, de performance et d'économie de carburant;
- ✓ de nouveaux débouchés pour nos produits partout dans le monde;
- ✓ des améliorations permettant au gouvernement de respecter ses engagements à l'égard des Canadiens.

Les membres de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), qui comprennent FCA Canada Inc., Ford du Canada Limitée et General Motors du Canada Limitée, se sont engagés à continuer de travailler en collaboration avec le gouvernement pour s'assurer de maintenir l'empreinte existante du secteur, ce qui, à son tour, appuiera la réalisation des objectifs économiques du gouvernement.

Il existe plusieurs domaines dans lesquels l'attention du gouvernement pourrait soutenir la construction d'automobiles et qui contribueraient à son programme d'innovation, soutiendraient les occasions d'emploi de qualité pour les Canadiens et maintiendraient l'empreinte manufacturière de la construction automobile du

Canada. L'ACCV soumet respectueusement ses recommandations pour le budget de 2017 en vue de contribuer à la réalisation des priorités du gouvernement :

- 1. Productivité – prévoir des subventions et des contributions non remboursables**
- 2. Innovation – accroître les occasions de recherche et de développement**
- 3. Emploi – reconnaître les régimes de retraite des employeurs dans le cadre de l'amélioration du RPC**
- 4. Efficacité à la frontière – Biens commerciaux et travailleurs étrangers temporaires**

Ces dernières années (2010 à 2015), le Canada n'a obtenu que 7 % des investissements en Amérique du Nord, alors que la part du Mexique a été de 29 % et celle des États-Unis, de 64 %. Protéger la capacité existante de construction de véhicules au Canada est le défi le plus important. Il est essentiel que ces recommandations soient prises en compte dans le budget de 2017 pour régler les problèmes de compétitivité.

Détails des recommandations

### **1. Productivité – prévoir des subventions et des contributions non remboursables**

Les membres de l'ACCV ont été très heureux de voir que le gouvernement a reconnu l'importance de maintenir le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile dans le budget de 2016 et qu'il s'est engagé à soutenir un programme d'innovation canadien. La prochaine étape consistera à modifier les conditions du programme pour réduire l'écart avec les territoires concurrents et s'assurer que le Canada a les outils les plus concurrentiels disponibles. Il faudrait, entre autres, examiner l'ampleur et la forme du fonds, son traitement fiscal, sa flexibilité, les conditions requises et la rapidité de l'approbation des propositions admissibles.

Aujourd'hui, la plupart des pays concurrents offrent des contributions non remboursables sous de nombreuses formes différentes — y compris des subventions en espèces, des crédits d'impôt remboursables et des crédits et subventions pour les infrastructures et la formation — dont les niveaux peuvent dépasser 50 % des dépenses totales en immobilisations. Aucune taxe supplémentaire n'est exigée par suite des incitatifs, les conditions sont souples et fondées sur le rendement, et l'évaluation et l'approbation des projets sont relativement rapides. En plus, en abaissant le seuil des investissements de 75 millions de dollars à 25 millions de dollars, on aiderait à accroître l'innovation.

En rendant permanent ce Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile amélioré et concurrentiel au plan mondial, on améliorerait la capacité du Canada de rivaliser pour l'obtention d'investissements à l'avenir, en fournissant plus de certitude et de prévisibilité aux décideurs mondiaux examinant les lieux auxquels confier leurs mandats visant de nouveaux produits.

En plus du Fonds, un programme national d'incitation pour les véhicules électriques (VE) et véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR) qui compléterait les programmes provinciaux, comme ceux de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et du Québec, augmenterait le choix des consommateurs et favoriserait l'adoption de véhicules sans émissions. Alors que le gouvernement va de l'avant avec son programme d'innovation et de lutte contre le changement climatique, un programme national d'incitatifs serait un élément important pour atteindre ses objectifs.

### **2. Innovation – accroître les occasions de recherche et de développement automobile**

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.

Une aide financière pour la recherche et le développement dans le secteur de la fabrication automobile servira le programme d'innovation du Canada et améliorera la compétitivité du secteur. Les programmes de R-D qui sont flexibles, répondent aux besoins du secteur et sont efficaces sur le plan administratif aideront à soutenir le programme d'innovation en favorisant l'excellence de la recherche liée à l'automobile et en permettant de faire fond sur la capacité de recherche existante. Un crédit d'impôt à la recherche qui soutient vraiment l'innovation doit être robuste et refléter le coût réel de la recherche et du développement avancé en fabrication automobile, incluant les immobilisations, et doit se fonder sur une définition plus large de l'« innovation » par opposition à la définition actuelle de la « science ».

Les changements annoncés du Programme de la recherche scientifique et du développement expérimental (RS&DE) ne règlent pas le problème que l'étendue étroitement définie de l'admissibilité pose pour la construction automobile de pointe. Pour être avantageux pour la construction automobile, le programme doit reconnaître les dépenses en immobilisations, comme il le faisait auparavant.

Il faudra aussi établir un cadre réglementaire qui ne crée pas d'obstacles à l'innovation. Des règlements harmonisés à l'échelle de l'Amérique du Nord grâce aux efforts du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR) permettent au secteur automobile de continuer de concevoir et de construire, de façon efficace par rapport au coût, des véhicules adaptés au marché nord-américain.

### **3. Emploi – reconnaître les régimes de retraite des employeurs dans le cadre de l'amélioration du RPC**

Les hausses des coûts d'exploitation au Canada, y compris les hausses proposées des cotisations patronales au RPC (charges sociales), auront une incidence négative sur la capacité du secteur automobile canadien de soutenir la concurrence d'autres pays où les coûts sont moins élevés. La certitude et la prévisibilité sont des facteurs clés dans la prise de décisions en matière d'investissement à l'échelle mondiale.

Dans le cadre de l'amélioration annoncée du Régime de pensions du Canada (RPC), il est important que le gouvernement reconnaisse le fait que les compagnies de construction automobile offrent déjà des régimes de retraite de grande qualité à leurs travailleurs. Si les cotisations au RPC sont augmentées comme on l'a proposé, cela occasionnera des hausses considérables des dépenses salariales du secteur automobile du Canada à un moment où il subit déjà les pressions qu'exerce la concurrence d'autres pays. Comme on l'avait envisagé dans d'autres améliorations proposées du régime de retraite public, le gouvernement devrait prévoir des exemptions des améliorations proposées du RPC ou offrir des compensations de coût du RPC aux compagnies qui fournissent déjà des régimes de retraite privés complets à leurs employés.

### **4. Efficacité à la frontière – Biens commerciaux et travailleurs étrangers temporaires**

L'ACCV appuie fortement l'engagement continu à l'égard de l'initiative Par-delà la frontière et encourage le gouvernement à mettre les plans d'action en œuvre rapidement.

Les infrastructures des postes frontaliers doivent réagir au volume des expéditions commerciales et des données qui sont continuellement examinées, afin de veiller à ce qu'elles répondent aux besoins des entreprises canadiennes. Des niveaux d'effectifs appropriés sont nécessaires pour réagir rapidement aux pics

de demande du trafic commercial, réduire les temps d'attente au minimum et s'assurer que les voies réservées aux négociants dignes de confiance sont entièrement opérationnelles. La technologie existe pour fournir des données en temps réel; toutefois, l'application actuelle ne reflète pas les retards réels. Tout retard à la frontière qui empêche la livraison de pièces et de composants au moment adéquat à l'installation de production et qui entraîne l'arrêt des chaînes de montage peut occasionner des pertes de revenu d'environ 1 million à 1,5 million de dollars par heure à un fabricant d'automobiles.

Les mises à jour et les communications sur les retards à la frontière doivent être disponibles en temps réel pour qu'une compagnie puisse réagir rapidement et faire appel à sa chaîne d'approvisionnement et à ses réseaux de transporteurs et apporter tout changement nécessaire pour réduire au minimum les perturbations.

L'harmonisation avec les politiques et infrastructures de la frontière nord des États-Unis serait aussi utile pour assurer l'uniformité et l'efficacité des postes frontaliers tout en maintenant l'intégrité de la sécurité frontalière. Ces mesures comprendraient les programmes des négociants dignes de confiance et EXPRES et leur administration.

On aiderait le secteur manufacturier si l'on faisait passer le seuil de minimis au Canada de 20 à 200 \$ et si l'on étendait la portée des codes du Système harmonisé qui existent pour la classification des importations personnelles de faible valeur aux biens commerciaux. Ces changements proposés réduiraient les coûts et la paperasserie liés à l'administration des importations commerciales de faible valeur.

**Mobilité des travailleurs étrangers temporaires.** La complexité du processus nécessaire pour faire venir temporairement des experts pour répondre à un besoin urgent ou précis nuit à la construction automobile. Les changements apportés au programme en février 2015 ont eu les résultats suivants :

- un processus plus complexe;
- une hausse des coûts pour les employeurs (de nouveaux frais relatifs à la conformité de 230 \$ par employé, en plus des coûts du permis de travail et des honoraires d'experts-conseils);
- délais d'exécution plus longs pour les demandes (2 semaines);
- aucun processus pour les demandes urgentes;
- une difficulté de plus pour faire des affaires au Canada.

Le Canada doit s'efforcer d'établir un délai cible (de 4 heures, par exemple) pour obtenir une expertise spécialisée de l'autre côté de la frontière, au besoin, puisque tout arrêt de la production en raison d'un retard peut coûter plus de 1 million de dollars par heure. Une expertise spécialisée peut être nécessaire pour l'installation ou la réparation d'équipement servant à la production, le service après-vente et le lancement d'un produit, et parfois, à très court préavis. Les membres de l'ACCV sont des compagnies mondiales qui ont des équipes mondiales fournissant une expertise spécialisée, et tout retard dans l'arrivée de cette expertise dans les installations canadiennes a des répercussions sur la productivité et sur les décisions futures en matière d'investissement. En tant que négociants dignes de confiance, les membres du secteur aimeraient qu'on explore la possibilité de mener un projet pilote d'« employeur digne de confiance » qui accélérerait le processus d'obtention d'un permis. Des mesures budgétaires qui appuieraient l'établissement d'un programme plus efficace, y compris un projet pilote dans lequel nos membres pourraient participer, seraient un pas dans la bonne direction.

Outre ces recommandations pour le budget de 2017, d'autres facteurs devront être pris en compte par le gouvernement dans ses efforts pour atteindre ses buts économiques prioritaires. Toutes les discussions et toute planification devront tenir compte des incidences sur le secteur automobile et sa capacité de protéger son empreinte existante.

### **Croissance commerciale**

L'investissement futur dans le secteur automobile nord-américain dépend dans une grande mesure de la capacité du secteur de participer pleinement aux accords commerciaux et d'en bénéficier. Ces accords comprennent ceux qui ont été conclus avec les marchés émergents, comme la Chine, ainsi que ceux qui n'ont pas encore été ratifiés, notamment le Partenariat transpacifique.

Nos membres craignent toujours que les résultats des pourparlers sur les droits de douane dans le Partenariat transpacifique ne soient pas harmonisés avec ceux que les États-Unis ont obtenus et que cela nuise gravement à la compétitivité du Canada. Étant donné le niveau élevé de l'intégration en Amérique du Nord, il est essentiel que les résultats commerciaux du Canada et des États-Unis soient harmonisés dans le secteur automobile et nous encourageons le gouvernement à examiner plus à fond les options à sa disposition pour veiller à obtenir des conditions équitables pour le Canada.

Pendant la poursuite des négociations d'accords commerciaux clés, il est aussi essentiel pour le Canada d'inclure l'acceptation de normes uniformes, notamment les Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) et les normes relatives aux émissions.

### **Changement climatique**

L'ACCV appuie les efforts pour atténuer les effets des changements climatiques à l'échelle mondiale, mais il faudra que les mesures soient équilibrées et établies en collaboration pour soutenir la compétitivité.

Les politiques publiques ne devraient pas tenir pour acquises les réductions considérables de GES provenant de la flotte de véhicules légers (voitures particulières et camions légers) et des véhicules utilitaires lourds et leurs moteurs qui ont été possibles jusqu'à présent et qui sont prévues d'ici 2025 et après grâce aux efforts réglementaires coordonnés d'Environnement Canada et de l'EPA des États-Unis. Le secteur est très intégré à celui des États-Unis et il est essentiel de maintenir cette approche coordonnée des organismes de réglementation et des secteurs canadiens et américains en vue de réduire les émissions de GES de la flotte de véhicules légers sur les routes.

L'harmonisation fournit aussi une certitude concernant la réglementation au Canada et permet aux constructeurs de véhicules de concentrer leurs efforts sur le respect des règlements progressivement plus rigoureux sur les émissions de GES des véhicules au pays et dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. Ces mesures concordent avec les activités et objectifs du Comité de coopération réglementaire (CCR), ainsi que de la Déclaration des leaders sur le partenariat nord-américain en matière de climat, d'énergie propre et d'environnement et son plan d'action annoncés le 29 juin 2016.

Aux termes du cadre pancanadien, le gouvernement fédéral et les provinces doivent coordonner leurs efforts relatifs au changement climatique et trouver des solutions qui ne minent pas la compétitivité du secteur de la construction automobile et de l'économie du Canada. Les constructeurs de véhicules ont travaillé et continueront de travailler en collaboration avec le gouvernement pour soutenir ses objectifs dans le domaine des changements climatiques et de la réduction des émissions de GES des véhicules.

Une approche conjointe des gouvernements et des secteurs canadien et américain est le moyen le plus efficace d'atteindre les objectifs de réduction des GES des gouvernements sans compromettre la vigueur de l'économie canadienne ou restreindre le choix des consommateurs canadiens.

Les constructeurs de véhicule ont travaillé et continueront de travailler en collaboration avec le gouvernement pour soutenir ses objectifs dans le domaine de l'action climatique et de la réduction des émissions de GES des véhicules.

L'examen attentif de ces recommandations par le gouvernement serait grandement apprécié et l'ACCV serait heureuse d'en discuter avec ses représentants appropriés à mesure que le budget sera élaboré.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Mark A. Nantais

c.c. : L'hon. B. Morneau, C.P., député, ministre, Finances Canada  
L'hon. N. Bains, C.P., député, ministre, Innovation, Sciences et Développement économique  
J. Oliver, député, président du caucus sur l'automobile du gouvernement  
C. Carrie, député, président du caucus conservateur de l'automobile