

Association canadienne des constructeurs de véhicules

Réponses

1. Reprise économique et croissance

Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?

L'industrie canadienne de fabrication et de vente au détail de véhicules est essentielle à la santé économique du Canada, représentant plus de 11 % du PIB total du secteur de la fabrication et plus de 21 % de toutes les ventes au détail. Pour accomplir ses activités canadiennes, l'industrie automobile emploie directement près de 500 000 travailleurs canadiens et contribue annuellement des milliards de dollars aux recettes du gouvernement. Les sociétés membres de l'ACCV se sont illustrées en menant d'importantes activités de recherche et de développement, indépendamment ou en collaboration avec des universités et des partenaires gouvernementaux, sur une grande variété de sujets. Ces activités avaient pour objectif de relever les grands défis du jour, notamment en ce qui concerne les moteurs économes en carburant les plus avancés, les sources d'énergie de remplacement pour le transport, les matériaux légers, l'exploitation de véhicules dans les grands froids, les véhicules aérodynamiques et les processus de fabrication. Les retombées économiques de l'industrie automobile sont bien connues et très désirées. La mise en place de programmes flexibles de soutien à l'investissement destinés à garantir les réinvestissements et les mandats dans les produits automobiles est essentielle pour contrer les approches agressives adoptées par d'autres pays. Cet appui vise à attirer les retombées économiques substantielles qui découlent des investissements dans l'industrie automobile. Le maintien de structures concurrentielles en matière d'impôt des sociétés est important. Toutefois, des gouvernements partout dans le monde recherchent agressivement des investissements dans l'industrie automobile. Le Canada devra utiliser tous les outils à sa disposition pour être lui aussi compétitif dans la recherche de nouveaux investissements. Le gouvernement doit déployer les efforts nécessaires pour accroître la compétitivité dans le domaine manufacturier et ainsi faire en sorte que le Canada soit en bonne position pour attirer de nouveaux investissements. Pour ce faire, il pourrait encourager une meilleure harmonisation réglementaire entre le Canada et les États-Unis. L'ACCV se réjouit de la création du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation. Celui-ci a pour tâche de mieux faire correspondre les approches réglementaires des deux pays. Cela fait écho à des efforts antérieurs du gouvernement pour harmoniser sa réglementation sur l'économie de carburant avec celle des États-Unis. Le Canada et les États-Unis partagent un même marché de l'automobile. Il est par conséquent logique, du point de vue des entreprises et des législateurs, de travailler en collaboration pour établir des normes communes en matière de produits et d'environnement. Ces dernières auront pour effet de réduire les coûts de production et de fabrication, de même que le coût à l'achat des produits de technologie avancée pour le consommateur.

2. Création d'emplois

Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?

Le Canada doit se doter d'un programme flexible d'incitatifs à la fabrication comme le très efficace Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile (FISA). Instauré en 2008, le FISA a réussi, entre 2002 et 2007, à garantir dans le secteur de l'automobile des investissements de près de 7 milliards de dollars au Canada. Toutefois, le programme arrive à expiration bientôt. Le budget 2013 offre l'occasion de créer un nouveau fonds d'incitation à l'investissement qui soulignerait l'intérêt marqué du Canada à garantir des investissements futurs. Le gouvernement obtient rapidement un rendement sur ces programmes : selon une étude réalisée par le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile, les coûts liés à de tels programmes d'incitation seraient récupérés dans un délai de six ans. Les technologies en évolution constante, stimulées par la demande des consommateurs et la réglementation gouvernementale, exigent que le secteur de l'assemblage automobile puisse compter sur un apport important et constant de capitaux pour demeurer compétitif à l'échelle mondiale et attirer de nouveaux mandats de production. Sans un investissement stable, les usines d'assemblage perdraient leur position concurrentielle et risqueraient la fermeture. Dans un contexte commercial mondial, les fabricants sont en mesure de transférer des mandats de production à d'autres sites d'assemblage partout dans le monde et d'expédier les produits finis sur les marchés désirés. Le rythme du changement technologique a dans les faits accéléré ce processus d'investissement. Des décisions d'investissement importantes doivent être prises pratiquement tous les trois ans. Les investissements dans l'industrie automobile n'échappent pas à la règle. Il y a 18 mandats de production automobile quantifiables au Canada. On doit les renouveler au cours des six prochaines années et prendre neuf décisions dans les trois prochaines années. La protection de ces mandats fait désormais partie d'un processus concurrentiel mondial. Pour garantir la poursuite de ces investissements dans les activités de R. et D. et de fabrication, le Canada doit se doter d'un fonds national concurrentiel qui offrira des incitations à la recherche d'investissements dans l'industrie automobile. Le secteur de la fabrication automobile, très convoité, est considéré comme une source lucrative de travail spécialisé à forte valeur ajoutée qui profite à l'ensemble de l'économie. On estime que neuf emplois sont créés pour chaque nouveau poste sur la chaîne de montage. D'autres gouvernements adoptent des mesures incitatives de plus en plus agressives pour attirer l'investissement. Par exemple, l'État du Tennessee s'est récemment accaparé un investissement d'un milliard de dollars de la part de Volkswagen en investissant lui-même sous forme d'aide une somme de 577 millions de dollars. Le programme « Pro Mexico » du gouvernement mexicain est tout aussi généreux. Des décisions d'investissement dans le secteur automobile doivent être prises sous peu. Dans le contexte de la création d'emploi, le Canada fait face à une concurrence féroce. Le Canada a une longue tradition de fabrication automobile. Il ne peut ni perdre ces investissements, ni rester passif.

3. Changement démographique

Quelles mesures spécifiques le gouvernement fédéral devrait-il prendre, selon vous, pour aider le pays à faire face aux conséquences du vieillissement de la population canadienne et des pénuries de main-d'œuvre?

Comme la population canadienne vieillit, le Canada devra s'assurer que sa main-d'œuvre acquière et conserve les compétences dont elle a besoin pour demeurer compétitive à l'échelle mondiale. Bien que cela signifie bien sûr qu'il faille se concentrer sur le perfectionnement des compétences dans les industries naissantes, il est également crucial que le Canada maintienne et améliore les habiletés et les

compétences des travailleurs dans les industries existantes. Les technologies sont en constante évolution. Les techniciens doivent en conséquence rester à jour sur le plan des compétences. Alors que de plus en plus de travailleurs prennent leur retraite, il est également important de mettre en place des programmes qui assureront la relève. Le Programme des conseils sectoriels du Canada fournit les mécanismes nécessaires à une formation axée sur des compétences. Toutefois, dans le dernier budget, on a éliminé de ce programme le financement pour les industries existantes. Cela a soulevé de nombreuses questions, notamment sur le nombre d'entre elles qui pourront poursuivre leurs activités à l'avenir. La productivité et la compétitivité se fondent en partie sur le maintien des compétences de la main-d'œuvre, tous secteurs de l'économie confondus. Le gouvernement doit collaborer avec l'industrie pour faire la promotion de ce type de formation. L'ACCV recommande de rétablir le financement au Programme des conseils sectoriels ou d'adopter des mesures incitatives similaires pour la formation dans le secteur privé. À titre d'exemple, la récente Enquête sur les problèmes de gestion menée par Manufacturiers et exportateurs du Canada a indiqué que 63 % des personnes interrogées choisiraient d'augmenter le nombre d'heures de formation des employés si on leur offrait un crédit d'impôt pour la formation. Étant donné les changements démographiques auxquels font face de nombreux pays industrialisés, il faudra compter de plus en plus sur l'immigration de personnes hautement qualifiées, de même que sur les programmes de formation pour appuyer le perfectionnement professionnel, particulièrement dans les domaines techniques. Des programmes à l'appui de l'immigration de personnes possédant un ensemble de compétences particulières, et d'autres visant l'amélioration des compétences de la main-d'œuvre en général deviendront de plus en plus importants pour soutenir les industries qui requièrent des employés qualifiés.

4. Productivité

Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?

L'ACCV appuie fortement le plan d'action du gouvernement élaboré dans le cadre du très important accord canado-américain sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique. Ce plan permet aux négociants fiables, comme les fabricants automobiles, de faire traverser la frontière plus facilement à leurs produits, tout en respectant les précautions de sécurité nécessaires. Il est très important que le gouvernement poursuive la mise en œuvre de cette entente et apporte des améliorations aux infrastructures et aux processus des postes frontaliers. L'industrie de la fabrication automobile en Amérique du Nord est fortement intégrée. Le processus d'assemblage actuel fait passer les véhicules d'un côté à l'autre de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Le commerce des produits automobiles entre les deux pays génère environ 100 milliards de dollars par année, soit près de 20 % de leurs échanges commerciaux. Si une seule des quelque 8 000 pièces de voitures expédiées à une usine est retardée, la production doit s'arrêter, ce qui entraîne des pertes de revenu d'environ 1,5 million de dollars par heure. Évidemment, plus les produits pourront facilement et rapidement passer d'un côté à l'autre de la frontière, plus on améliorera la productivité et la compétitivité de l'industrie des constructeurs automobiles au Canada. L'annonce récente d'une nouvelle entente concernant la construction d'un nouveau passage international entre Windsor et Détroit constitue également une avancée importante à cet égard. Lorsqu'il sera achevé, le nouveau pont réduira les embouteillages aux postes frontaliers et fournira une connexion ininterrompue entre les autoroutes ontariennes de la série 400 et les routes interétatiques de l'État du Michigan. L'innovation continue est un élément crucial à l'amélioration de la productivité manufacturière du Canada. Souvent, cela requiert de l'équipement et des installations de production spécialisés pour la R. ET D. Dans le budget 2012, le gouvernement a annoncé des modifications au crédit d'impôt à l'investissement (CII) pour la recherche scientifique et le

développement expérimental (RS et DE), le réduisant de 20 à 15 % et éliminant les dépenses en capital des dépenses admissibles. Cette mesure décourage l'investissement dans les industries à forte intensité de capital comme celle de l'automobile. La réduction de ce crédit risque de faire fuir ces investissements, de même que les emplois et les gains de productivité qui les accompagnent. Pour encourager l'investissement dans l'industrie manufacturière canadienne, le gouvernement doit maintenir le niveau des crédits d'impôt existants, de même que l'admissibilité des dépenses en capital dans le cadre du crédit d'impôt à l'investissement pour la RS et DE. Il devrait aussi élargir l'admissibilité aux déductions pour amortissement accéléré (DAA) pour qu'elles comprennent la machinerie et l'équipement utilisés à des fins de R. et D.

5. Autres défis

On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles mesures fédérales sont-elles nécessaires pour remédier à ces difficultés?

Alors que les fabricants mènent des recherches et introduisent de nouvelles technologies automobiles visant à réduire de façon significative les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer le rendement du carburant, il est essentiel, d'une part, de convaincre le consommateur d'adopter ces nouvelles technologies et, d'autre part, de retirer les vieux véhicules des routes canadiennes. Malheureusement, l'écoprélèvement à l'achat de certains nouveaux véhicules va à l'encontre de ces stratégies en gonflant artificiellement le prix des nouveaux véhicules, ce qui retarde les bienfaits pour l'environnement. L'écoprélèvement, qui s'applique à une sélection de véhicules, a été annoncé par le gouvernement dans le budget 2007 à titre de mesure temporaire adoptée dans le but d'obtenir la neutralité budgétaire pour le programme de remise écoAUTO établi dans le même budget. Deux jalons importants ont été franchis depuis ce temps. Premièrement, le gouvernement a achevé et publié son nouveau règlement sur la consommation de carburant/les émissions de gaz à effet de serre des véhicules pour les modèles des années 2011 à 2016. Il est entré en vigueur le 23 septembre 2011. Les sociétés membres de l'ACCV appuient fortement cette mesure de réglementation. Deuxièmement, le gouvernement a éliminé en 2009 la partie de remise écoAUTO du programme IPVE, éliminant du même coup le besoin de soutien au revenu pour l'écoprélèvement. L'industrie automobile canadienne s'est toujours opposée à l'adoption de prétendus programmes de remise, comme l'écoprélèvement, étant donné son incapacité à satisfaire aux objectifs environnementaux énoncés. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE) et d'autres organisations ont exprimé de vives préoccupations quant à l'efficacité des programmes de remise. En particulier, ils ont noté que ces derniers font plutôt en sorte que de maintenir les vieux véhicules sur les routes. Ils n'ont qu'un impact minimal, voire nul, sur la réduction du CO₂ et des émissions de gaz à effet de serre. Pour toutes ces raisons, nous faisons valoir respectueusement que l'écoprélèvement, qui constitue une taxe sur les véhicules, n'est plus approprié et qu'il devrait être éliminé. Pour accélérer l'adoption de véhicules utilisant des technologies propres, le gouvernement devrait aussi considérer la mise en place de programmes qui soutiennent l'achat de nouveaux véhicules à la fine pointe de la technologie. À titre d'exemple, les États-Unis offrent un remboursement des taxes allant jusqu'à 7 500 \$ pour de tels achats. De telles mesures accroissent l'accessibilité économique des nouvelles technologies et permettent aux manufacturiers d'accélérer la production et de réduire les coûts par le biais d'économies d'échelle.