

Présentation donnée par Mark A. Nantais, président, ACCV
Étude de la stratégie industrielle du Canada
Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, de la science
et de la technologie
Ottawa, 4 avril 2005

Au nom de l'industrie canadienne de l'automobile, je vous remercie pour cette occasion qui me permet de partager avec vous nos commentaires à l'égard de l'étude de la politique industrielle du Canada.

Mon nom est Mark Nantais, je suis président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV). L'ACCV est l'organisme national qui regroupe les grandes entreprises manufacturières automobiles du Canada, y compris DaimlerChrysler Canada inc., Ford Canada Limitée, General Motors du Canada Limitée et International Truck and Engine Corporation Canada. Je comprends l'intérêt du comité manifesté, tout particulièrement, à l'endroit des engagements du Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile, le CPSCA. Plusieurs des points de vue que je vous présenterai aujourd'hui sont ceux du Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile. Le CPSCA a été créé, à titre de partenariat, à l'automne 2002 par le ministre de l'Industrie de l'époque, Allan Rock. Il regroupe les chefs de file du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec, de la main d'œuvre, du milieu universitaire et de tout le secteur automobile.

Contexte et incidence économique de l'industrie :

Le secteur automobile est le moteur de l'économie canadienne. Notre industrie :

- ⟨ emploie plus d'un demi-million de Canadiens dans à peu près toutes les collectivités du pays, et ce, sans compter les centaines de milliers de Canadiens retraités;
- ⟨ représente 12 % du PIB manufacturier canadien;
- ⟨ représente 22 % du commerce canadien de marchandises;

- ⟨ génère un excédent commercial annuel de 11,5 milliards de dollars, soit _ de l'excédent canadien;
- ⟨ achète plus de 30 milliards de dollars annuellement auprès des fournisseurs canadiens; environ 3 fois la somme de l'approvisionnement du gouvernement fédéral, y compris les dépenses militaires; et
- ⟨ contribue des milliards annuellement aux recettes publiques par le biais de l'impôt des sociétés, de l'impôt sur le capital, des cotisations sociales ainsi que des taxes de vente propres à l'achat des véhicules neufs.

Bien que notre industrie occupe une place importante dans le secteur manufacturier de l'Ontario, elle joue également un rôle prééminent dans la plupart des secteurs économiques de la majorité des régions du Canada par le biais de la vente au détail, de la distribution ou du noyau de fournisseurs.

Cadre stratégique du Canada :

Les politiques gouvernementales stratégiques telles que le Pacte de l'automobile et les accords de libre-échange ont joué un rôle crucial tant dans le développement de notre grand et productif secteur de l'automobile que dans la création d'emplois dans les entreprises d'assemblage et de pièces d'automobiles au Canada. En accord avec les réalités économiques et commerciales, ces politiques ont fait du secteur de l'automobile une industrie très concurrentielle, très intégrée et entièrement globale. Toutefois, des modifications significatives aux politiques intérieures et internationales tout au long des années 1990 ont eu un effet sur la capacité d'attirer de nouveaux investissements au pays. Le secteur canadien de l'automobile se trouve donc en présence d'une conjoncture critique. Au cours des dernières années, plusieurs facteurs importants ont ralenti le secteur canadien de l'automobile se reflétant sur la vente de véhicules, les investissements en installations nouvelles, la production de véhicules, l'exportation et l'emploi.

Face à cette réalité, le ministre de l'Industrie a participé à la création du CPSCA en 2002. Le mandat du CPSCA a pour but de développer un cadre stratégique moderne pour la création d'un environnement favorable au renforcement et à la croissance du secteur canadien de l'automobile. En octobre 2004, le CPSCA publiait un rapport intitulé *Un appel à l'action* qui traitait en détail d'une stratégie pour le secteur canadien de la fabrication automobile. La stratégie énumère les domaines et les recommandations clés de la politique, y compris :

- < les soutiens aux grands investissements;
- < l'amélioration de l'infrastructure;
- < l'innovation;
- < l'harmonisation de la réglementation; et
- < les ressources humaines.

Chacun de ces domaines constitue une cible pour l'amélioration ou le développement des politiques destinées à attirer et à maintenir les investissements. La stratégie identifie également des cibles de croissance industrielle. Ces cibles sont :

- < le rétablissement de la part des véhicules assemblés au Canada à 15 % du marché nord-américain des véhicules neufs d'ici 2010;
- < l'augmentation de la valeur totale des ventes de pièces et composantes de fabrication canadienne de 20 milliards de dollars d'ici 2015;
- < le maintien à 150 000 ou plus le nombre total d'emplois dans l'assemblage et la fabrication de pièces et composantes automobiles; et
- < l'amélioration de la balance commerciale automobile du Canada à 15 milliards de dollars ou plus d'ici 2010.

Aujourd'hui, j'aimerais mentionner certaines recommandations formulées par le CPSCA et l'ACCV, des recommandations qui, selon nous, permettront d'atteindre ces cibles et formeront la base de la stratégie du secteur canadien de

l'automobile. Mes commentaires s'attarderont sur deux importants aspects de cette stratégie : la réglementation intelligente et les investissements de l'étranger.

Incidence de la réglementation intelligente sur le secteur canadien de l'automobile :

Les nouveaux véhicules automobiles sont des produits sophistiqués et technologiquement complexes, composés de plus de 8000 pièces. La technologie de pointe est le fruit de plus de 100 ans de développement, d'amélioration et de perfectionnement. La fabrication de nouveaux véhicules automobiles comprend une série d'étapes complexes et soigneusement orchestrées de façon à toujours offrir un produit de grande qualité, en grande quantité.

Le Canada a grandement tiré profit de l'intégration de la fabrication et du marché en Amérique du Nord. Le Canada représente un marché relativement petit, soit 8 % ou 1,5 million des 20 millions de véhicules vendus annuellement en Amérique du Nord. Toutefois, les Canadiens produisent plus de 2,5 millions de véhicules légers ou environ 15,5 % des 16 millions de véhicules produits annuellement en Amérique du Nord. En raison des économies d'échelle propres au marché de l'ALENA, les Canadiens jouissent de véhicules qui répondent aux normes nationales des émissions les plus strictes au monde et aux normes de sécurité les plus complètes et avant-gardistes, et ce, à des prix les plus bas.

Puisque l'Amérique du Nord est considérée comme un seul marché qui partage les mêmes conditions de conduite et le même environnement, la réglementation coordonnée des produits est logique tant au point de vue commercial qu'au point de vue pratique. Comme le véhicule lui-même, le régime de réglementation a évolué au fil de plusieurs décennies et possède une nature très technique. Historiquement parlant, les gouvernements canadien et américain ont toujours coopéré en ce qui concerne les points techniques menant au développement de la réglementation. Au Canada, les normes des produits sont définies par le gouvernement fédéral, mais les exigences en usage sont définies par les

gouvernements provinciaux. Bien que le processus de développement de la réglementation des deux pays ait toujours répondu aux objectifs de la politique gouvernementale en ce qui a trait à la sécurité et à l'environnement, ces processus n'ont pas entièrement uniformisé le régime de réglementation en Amérique du Nord. La réglementation est donc aux prises avec des différences en Amérique du Nord.

Une des meilleures voies qu'a trouvée notre secteur pour éliminer ou éviter ces pièges complexes est la signature de protocoles d'entente (PE) avec le gouvernement, au Canada comme aux É.-U., au sujet de ces points techniques de la réglementation. Bien que le véhicule automobile soit un produit très réglementé, la signature volontaire de protocoles d'entente avec les constructeurs a donné au Canada une nette avance en ce qui concerne la technologie de sécurité et la lutte contre les émissions. Pour nous, ces PE constituent un élément positif dans l'environnement du développement réglementaire et un domaine qui nécessite l'attention accrue des gouvernements afin de relever les défis futurs et d'éliminer les différences actuelles.

À juste titre, nous, en tant que nation, avons le droit souverain de développer la réglementation propre aux objectifs de la politique gouvernementale; toutefois, les coûts-avantages doivent être justifiables. Bien qu'il n'y ait presque qu'aucune raison pratique pour établir des normes canadiennes distinctives, des différences réglementaires ont vu le jour, des différences qui distinguent notre marché des autres. Je vous épargne les longues discussions techniques au sujet de la différence entre les réglementations de produits canadienne et américaine, mais je peux répondre à vos questions concernant tout point spécifique. Je vous propose plutôt d'étudier les mécanismes issus de la non-coordination de l'environnement de réglementation dans lequel nous oeuvrons. En bref, sachez que les différences entre les deux réglementations touchent une vaste gamme de points propres au véhicule, y compris entre autres la protection de l'occupant avant, la certification de la sécurité des véhicules, les feux de position, les ceintures de sécurité, les pare-chocs et les anti-démarrateurs.

Dans bien des cas, les différences techniques de réglementation peuvent sembler de moindre importance, mais dans l'ensemble elles ont une importante incidence sur le marché canadien. En raison de la petite taille du marché canadien et des coûts élevés liés à la conception, au développement et à l'implantation des programmes pour véhicules neufs (des centaines de millions de dollars), une conception de véhicules ne répondant qu'aux normes canadiennes est irréaliste. Des normes strictement canadiennes entraîneraient soit une hausse du coût des véhicules neufs ou une diminution de la présentation de produits aux consommateurs canadiens. Le résultat prévisible d'une augmentation de coût pour les consommateurs serait alors une diminution du renouvellement du parc de véhicules, ce qui limiterait l'avantage de la réglementation. De plus, ceci pourrait réduire la production de véhicules automobiles au Canada. Si un véhicule ne peut être vendu sur le marché, il ne sera probablement pas construit au sein de la juridiction.

En tenant compte de cette réalité, nous sommes fiers des récents développements et des dernières actions du gouvernement fédéral pour améliorer l'environnement réglementaire canadien, y compris le rapport, en septembre 2004, publié par le Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente (CCERI); l'engagement du Premier ministre Paul Martin et du président George Bush pour « un nouveau partenariat nord-américain »; le renforcement de cet engagement par l'adhésion du Mexique et de son président Vincente Fox au plus récent sommet de l'ALENA; et la présentation de la Réglementation intelligente : rapport sur les initiatives et les projets par le président du Conseil du Trésor, Reg Alcock, il y a deux semaines. Nous appuyons ces initiatives et continuerons de travailler avec le gouvernement pour en assurer le succès.

Nous croyons que les priorités du Canada dans ces efforts ne doivent se limiter à la réglementation résultante, mais doivent également viser une réforme du processus de réglementation afin d'implanter une approche intelligente, efficace

et coordonnée pour la réglementation existante et toute réglementation future.

De ce point de vue, nous recommandons :

- ⟨ L'établissement de mécanismes qui permettront la promulgation d'une réglementation conjointe afin de réduire le nombre de différences non fondées ou injustifiables au sein des normes et exigences réglementaires futures.
- ⟨ L'étude de la réglementation actuelle propre au secteur de l'automobile par les partenaires commerciaux de l'ALENA pour harmoniser la réglementation entre toutes les juridictions.
- ⟨ La création d'un environnement de normalisation des produits qui permet l'autocertification à l'aide d'une gamme d'exigences réglementaires homogène (et, en bout de ligne, globale) pour toute l'Amérique du Nord afin de satisfaire les besoins sociétaux de façon efficace.
- ⟨ Plus important encore, les autorités doivent continuer d'assurer la modification du cadre de réglementation. Les modifications doivent permettre d'établir des lignes directrices claires en matière de développement de la réglementation, qui soient reconnues et appuyées par tous les paliers gouvernementaux jouant un rôle dans le secteur de l'automobile.

Je veux bien me faire comprendre au sujet de ces recommandations. Nous ne prôtons pas l'adoption unanime de la réglementation américaine en ce qui a trait à la sécurité, les émissions ou tout autre point. Nous disons simplement lorsqu'il n'y a aucune raison justifiant la présence de différences entre la réglementation et les normes de produits de nos pays, nous devons travailler ensemble pour créer une réglementation commune, fondée sur les pratiques jugées meilleures par tous.

Mesures pour attirer les investissements de l'étranger :

Échange et financement de l'infrastructure :

À titre de secteur très intégré en Amérique du Nord, l'industrie de l'automobile

repose sur un transport continu entre le Canada et les É.-U. pour assurer une opération efficace des installations. Grâce à son étroite intégration, le secteur de l'automobile représente environ 25 % des échanges bilatéraux avec les É.-U., ce qui représente une valeur d'environ 150 milliards de dollars annuellement en véhicules assemblés et pièces d'assemblage.

Par conséquent, le secteur de l'automobile est depuis longtemps partisan de l'investissement stratégique dans l'infrastructure comme moyen efficace de traiter le volume des échanges commerciaux existant entre le Canada et les États-Unis et de répondre aux besoins de la croissance future des échanges au sein des deux économies entrelacées.

Un autre passage frontalier à Windsor Detroit est impératif et le processus d'établissement de ce passage doit être accéléré. Aux yeux des investisseurs, la frontière ne doit pas constituer un obstacle aux échanges. La ville de Windsor a publié le rapport Schwartz, un rapport qui a reçu l'appui de la collectivité locale de Windsor, des TCA, des associations du camionnage, des chambres de commerce et des Manufacturiers et Exportateurs du Canada, pour n'en nommer que quelques-uns. Il est maintenant temps pour le gouvernement fédéral de coopérer avec ses homonymes provinciaux et locaux afin de ne pas perdre cette occasion.

L'investissement annoncé jusqu'ici par le gouvernement fédéral constitue un bon début; toutefois, une très petite part de cet argent a été utilisée pour l'amélioration de l'infrastructure au passage frontalier le plus important du Canada, autant d'un point de vue économique que commercial. Nous proposons ce qui suit à titre de base à l'amélioration du climat d'investissement au Canada :

- 〈 Fournir le financement adéquat et travailler en partenariat avec tous les paliers gouvernementaux afin de bâtir un nouveau passage frontalier vers les É.-U. dans la région sud de l'Ontario. Le projet binational actuel responsable de cette implantation doit être

accéléré, dans la mesure du possible, afin de raccourcir le calendrier prévu pour la réalisation du projet.

- < Travailler en partenariat avec tous les paliers gouvernementaux afin de créer un accès ininterrompu de l'autoroute 401 jusqu'au système routier américain.
- < Travailler en partenariat avec tous les paliers gouvernementaux pour améliorer les corridors d'échange cruciaux tels que les routes 400 de l'Ontario.

Imposition et innovation au Canada :

Plusieurs facteurs influent sur la décision à l'investissement des entreprises, y compris : l'accès au marché, la main d'œuvre et les autres coûts de production, la stabilité politique et le rendement net du capital investi. Au sein de l'ALENA, les États-Unis encouragent l'investissement grâce à la taille de leur marché tandis que le Mexique tire profit des coûts de main d'œuvre. Afin de tirer profit d'un avantage et attirer l'investissement direct de l'étranger, le Canada se doit de créer une politique fiscale concurrentielle hémisphérique de façon à augmenter le rendement net du capital investi.

Rajustements de la déduction pour amortissement :

Il est important que le gouvernement considère les mesures qui pourraient aider les entreprises canadiennes à augmenter et mettre à jour leur capital social. Les mesures telles que l'accélération de la déduction pour amortissement (DPA) relative à l'équipement de fabrication et la machinerie de production pourraient hausser la productivité canadienne. Bien que la productivité du Canada connaisse une légère hausse comparativement à celle des États-Unis récemment, la productivité du travail dans le secteur manufacturier croît à un rythme 50 % moins rapide qu'aux États-Unis depuis les dernières années. Jusqu'à l'année dernière, l'écart de productivité des entreprises canadiennes était grandement amorti par un dollar déprécié. Bien que la récente hausse de la valeur du dollar canadien ait renversé cette situation, elle peut encourager une hausse de la productivité. L'amélioration continue quant à la productivité

nationale est un des facteurs importants pour maintenir notre niveau de vie élevé et la qualité des programmes sociaux si chers aux Canadiens.

Imposition concurrentielle des sociétés :

À l'aide d'un effet de levier financier sur le système d'imposition des sociétés pour encourager l'investissement de capitaux, le Canada peut maintenir et créer un important volume d'emplois hautement spécialisés et hautement rémunérés. Tandis que des études récentes montrent que le Canada performe bien sur le plan de la concurrence internationale en ce qui a trait au taux d'imposition des sociétés, la concurrence, par conséquent, n'est pas stagnante et jouit d'une cible en mouvement. Nous étions heureux d'apprendre que le gouvernement fédéral s'engageait à réduire le taux d'imposition des sociétés de deux points de pourcentage (de 21 % à 19 %) dans son plus récent budget. Cette mesure vise le maintien d'un écart de 4,5 % du taux d'imposition des sociétés entre les É.-U. et le Canada à la suite des plus récentes modifications annoncées par les États-Unis qui désire réduire son taux d'imposition des sociétés d'ici 2010. Néanmoins, plusieurs événements peuvent survenir d'ici 2010. Le Canada peut gagner à se montrer plus dynamique envers la réduction des impôts à un taux de 19 % et ainsi stimuler l'investissement intérieur et l'investissement de l'étranger, maintenir une croissance économique et maintenir le nombre d'emplois.

En outre, bien que l'élimination de la surtaxe fédérale soit bien appréciée (et en accord avec les recommandations du CPSCA), une élimination plus rapide de cette surtaxe – avant l'échéance prévue en 2008 – donnerait un avantage concurrentiel aux entreprises canadiennes.

Ces mesures permettront d'établir une base d'imposition des sociétés, ce qui pourrait générer d'importantes recettes publiques additionnelles pour d'autres secteurs prioritaires tels que les soins de santé, l'éducation, l'infrastructure et l'environnement.

La réduction d'impôt annoncée dans le Budget fédéral 2005 devrait être accompagnée d'un abandon progressif accéléré de l'impôt sur le capital – abandon également prévu d'ici 2008. Cet impôt, plus que tout autre, cible injustement les secteurs capitalistiques tels que la construction de véhicules et les opérations d'assemblage et met un frein à l'investissement.

Innovation, recherche et développement :

Dans le Budget fédéral, le gouvernement reconnaît que : « La meilleure réponse que le gouvernement du Canada peut donner à ces défis - et la manière optimale d'accroître le bien-être national - consiste à accroître la productivité canadienne, en mettant l'accent sur les nouvelles compétences et connaissances, sur l'augmentation des investissements physiques, sur l'efficience des marchés et sur l'innovation commerciale ». Nous appuyons cette vision. Tandis que des rajustements accélérés de la déduction pour amortissement et une structure d'imposition des sociétés très concurrentielle permettront d'augmenter l'investissement matériel et de créer des marchés efficaces, la R. et D. à forte valeur ajoutée, la commercialisation du fruit de cette recherche ainsi que la venue, l'éducation et la rétention de travailleurs très qualifiés assureront l'emploi des Canadiens – notre capital humain – afin d'accroître notre productivité.

Jusqu'aux deux dernières décennies environ, le secteur de l'automobile au Canada n'était pas reconnu comme particulièrement novateur ou comme un joueur de taille en matière de R. et D. En 1965, la décision du Canada de signer le Pacte automobile a fait du pays une partie intégrante du secteur de l'automobile nord-américain. Selon cette entente, nous avons accepté une hausse substantielle du nombre d'installations et d'emplois dans le domaine de la production. L'investissement ultérieur dans ces installations de production a eu un effet de levier sur les mandats de production en cours et a permis de cultiver un important et productif noyau de fournisseurs de pièces pour véhicules automobiles au pays.

La production automobile au Canada n'a rien de particulièrement distinctive. Le facteur qui différenciera le Canada en tant que juridiction pour attirer son lot d'investissement, pour construire de nouvelles installations ou moderniser les installations existantes et pour créer de nouveaux emplois toujours mieux rémunérés repose sur sa capacité de devenir la source de compétence au sein d'un créneau de projets automobiles issus de RS-DE. Notre capacité à travailler de concert avec nos universités et collèges ainsi qu'avec nos fournisseurs à des fins de recherche, d'approfondissement des connaissances et de réalisations quant à la commercialisation de produits et processus en sont la preuve, ces éléments sont la fondation même de la prochaine génération de véhicules automobiles. Nous avons bien démarré le tout. DaimlerChrysler et General Motors ont tous deux fondé des centres de génie tandis que Ford Canada a fondé le centre Powertrain Engineering Research and Development à Windsor, en Ontario. Toutes les sociétés ont établi des liens avec le milieu de l'enseignement canadien grâce à des initiatives telles que Auto21. Enfin, l'innovation, la recherche, le développement et la collaboration avec le milieu de l'enseignement sont tous des facteurs importants du projet Beacon, d'une valeur de 2,5 milliards de dollars, présenté récemment par General Motors à Oshawa et du projet Centennial, d'une valeur de 1 milliard de dollars, présenté par Ford l'automne dernier à Oakville.

Conclusion :

En guise de conclusion, laissez-moi souligner un point sur lequel nous insistons depuis plusieurs années et qui constitue la base de notre rencontre aujourd'hui, soit le besoin d'une politique industrielle canadienne moderne. Le Canada a besoin d'une politique automobile moderne, pointue, à l'image des réalités de notre industrie et attentive au besoin de d'attirer l'investissement dans ce secteur critique. Nous croyons que le travail et les recommandations du rapport sur la vision stratégique du CPSCA, rapport remis au greffier de comité, doivent servir de base à cette politique. Nous n'attendons que l'action du gouvernement. Ensemble, nous pouvons être le moteur de l'investissement, du marché de l'emploi, de la croissance et de la prospérité. Je vous remercie pour le temps que vous m'avez accordé, j'attends vos questions.