

Politique fiscale et investissement

| Priorité | Initiative | Resp. | Délai | État | Commentaires |
|----------|--|-------|-------|------|--|
| A | Investissement : Maintenir, mieux coordonner, améliorer la flexibilité et la transparence des programmes d'encouragement à l'investissement dans l'industrie automobile | FÉD | CT | R | PTC a engagé une somme de 401 millions de dollars pour le soutien. PTC n'est plus applicable aux investissements futurs dans le secteur de l'automobile. Une certaine considération d'intérêt public pour le soutien de l'innovation dirigée par l'industrie. |
| | | ONT | CT | V | Fonds pour les emplois dans les secteurs émergents, d'une valeur de 650 millions de dollars, annoncé en juin 2007. |
| | | QUÉ | CT | R | Budget 2006 : 75M\$ sur 3 ans pour les activités d'innovation et de R-D dans la recherche universitaire et des incitatifs améliorés pour la R-D au sein des entreprises. Rien de précis pour la fabrication. |
| A | Établir un crédit d'impôt à l'investissement (CII) remboursable pour la machinerie et l'équipement neufs | FÉD | MT | J | Le budget fédéral de 2007 a temporairement augmenté le taux de DPA à un taux linéaire de 50 % pour les achats effectués entre le 19 mars 2007 et 2009. Le CPSCA appuie une extension de cette disposition, mais préfère un crédit d'impôt remboursable pour la machinerie et l'équipement neufs destinés à l'assemblage automobile et à la fabrication de composantes afin d'aider les entreprises qui ne sont pas en mesure d'amortir les impôts. |
| | | ONT | MT | R | Aucun progrès à ce jour. Le CPSCA continuera de demander des crédits d'impôt remboursables pour la machinerie et l'équipement neufs destinés à l'assemblage automobile et à la fabrication de composantes. |
| | | QUÉ | MT | J | Les sociétés du Québec qui achètent un équipement de fabrication et de transformation ont droit à un crédit d'impôt sur le capital, qui est passé de 10 à 15 % jusqu'au 1 ^{er} janvier 2011. |
| A | Éliminer ou réformer le programme de taxation avec remise | FÉD | CT/MT | R | Le budget fédéral de 2007 a imposé des prélèvements aux fabricants pour financer des remises dans le cadre des programmes écoAUTO et d'écoprélèvement jusqu'à 2 000 \$ ou des prélèvements jusqu'à 4 000 \$ selon la cote de l'étiquette d'efficacité du carburant du véhicule. |
| | | ONT | CT/MT | R | Une taxe d'encouragement à l'économie du carburant s'applique à la plupart des ventes de véhicules automobiles en Ontario, avec des remises maximales de 100\$ dans des circonstances limitées (à l'exception des mini-fourgonnettes et des camionnettes). |

Février 2008

Politique fiscale et investissement

| Priorité | Initiative | Resp. | Délai | État | Commentaires |
|----------|--|-------|-------|------|---|
| B | Étendre la période de report de perte en amont à dix ans pour permettre la monétisation des pertes d'impôt | FÉD | CT | R | En prolongeant la période de report à 10 ans, les pertes non utilisées pourraient servir à récupérer les taxes payées antérieurement pour financer des investissements critiques lorsque l'entreprise n'a pas d'impôt à payer. |
| B | Éliminer l'impôt sur le capital | FÉD | CT | V | Le gouvernement fédéral a éliminé l'impôt sur les grandes sociétés, le 1 ^{er} janvier 2006. |
| | | ONT | CT | V | Élimination accélérée de l'impôt sur le capital d'ici le 1 ^{er} janvier 2008 pour le secteur manufacturier (0,3 % en 2006, 0,225 % le 1 ^{er} janv. 2007 et élimination le 1 ^{er} janv. 2008) et réduction du taux de 21 % pour tous les secteurs rétroactivement au 1 ^{er} janvier 2007. |
| | | QUÉ | CT | J | Le taux d'impôt sur le capital, qui se chiffre actuellement à 0,36 % en 2008, sera réduit à 0,24 % en 2009 et à 0,12 % en 2010. Le taux d'impôt sur le capital sera complètement éliminé le 1 ^{er} janvier 2011. Les sociétés québécoises qui achètent du matériel de fabrication et de traitement ont droit à un crédit d'impôt au titre du capital (voir ci-dessus). |
| B | Réduire les taux d'impôt généraux sur le revenu des sociétés | FÉD | MT | V | La Déclaration économique de l'automne 2007 réduit le taux d'impôt général sur le revenu des sociétés à 15 % d'ici 2012, en commençant par une réduction de 1 % en 2008, mise à part les réductions déjà prévues. La TPS a été réduite de 1 % pour atteindre 5 % le 1 ^{er} janvier 2008 (réduction de 7 % à 6 % en 2006). |
| | | ONT | MT | R | Les réductions de taux annoncées ont été annulées par le gouvernement. Le taux pour les fabricants et les transformateurs devait diminuer à 8 % en 2006, mais celui-ci a monté de nouveau à 12 %. Le prélèvement coordonné des impôts sur le revenu diminuera les coûts de transformation de la taxe sur le revenu des sociétés (+) |
| | | QUÉ | MT | R | Les taux d'impôt sur le revenu des sociétés pour les entreprises du Québec augmenteront de 9,9 % (taux actuel) à 11,9 % en 2009. |
| B | Harmonisation des taxes de ventes provinciales à la TPS | ONT | MT | R | Aucun progrès à ce jour. Le CPSCA continuera de demander des crédits d'impôt remboursables pour la machinerie et l'équipement neufs destinés à l'assemblage automobile et à la fabrication de composantes. |

Février 2008

Investissement dans l'industrie automobile – Défis en matière de compétitivité pour le Canada



Février 2008

Sommaire – Groupes de travail du CPSCA sur la politique fiscale et d'investissement, et sur l'innovation
Présentations à la réunion du CPSCA, tenue le 5 février 2008, à Ottawa

La présentation a été appuyée par la carte de pointage mise à jour du Groupe de travail du CPSCA sur la politique fiscale et d'investissement (GT). Le Groupe de travail sur l'innovation a également soumis une mise à jour séparée et plus détaillée.

Défis liés à l'investissement et à la compétitivité de l'industrie – Mise à jour

Les défis liés à la capacité de l'industrie canadienne d'attirer des mandats de production de grande envergure et des investissements connexes qui alimentent l'industrie canadienne de l'automobile et la chaîne d'approvisionnement ne cessent d'augmenter. Même si une grande part de l'attention est accordée, à juste titre, aux défis concurrentiels causés par la diminution prononcée du dollar américain (et les pressions de coûts connexes au Canada), le défi lié à la compétitivité canadienne continue d'être également provoquée par d'autres facteurs ayant des conséquences directes sur la politique publique.

1) Incitatifs concurrentiels – Les instances concurrentes aux États-Unis et ailleurs continuent de fournir des incitatifs en matière d'investissement (ou de compensations de taxes) allant de 15 % à 30 % ou plus du total des coûts d'investissement ou de réinvestissement. Comme le souligne l'étude de KPMG pour le CPSCA, ces instances sont déterminées à préserver les avantages sociaux et économiques importants dérivés des grandes chaînes d'approvisionnement automobile. Une autre étude de CPSCA a indiqué que ces investissements gouvernementaux « sont récupérés » sous formes de taxes et de retombées connexes dans une période de quatre à six ans.

2) Mesures de soutien pour un réoutillage vert – En plus de ce défi concurrentiel, il y a une préoccupation concernant les implications d'investissement massives du nouveau projet de loi américain sur l'énergie qui mandate une amélioration de 40 % de l'économie du carburant de la flotte d'ici 2020 – (environ deux cycles de produits). Les estimations de coûts de conservation de la NHTSA pour ce changement par l'industrie américaine dépasse les 100 milliards de dollars. En conséquence, le projet de loi américain prévoit des incitatifs de réoutillage vert pour les usines automobiles américaines pour les aider à s'adapter à ce défi – les estimations de ces mesures varient de 10 à 20 milliards de dollars en garanties sur prêts et d'autres mesures connexes. Les détails du programme ne sont pas encore déterminés. Bien que le Canada ait proposé de suivre l'exigence d'économie de 40 % des États-Unis, il n'a pas indiqué s'il appuiera les investissements nécessaires pour relever ce défi technologique et d'investissement extraordinaire dans les exploitations canadiennes.

3) Impacts de la devise – La transition rapide vers la parité avec le dollar américain a considérablement augmenté le coût relatif (et par conséquent la compétitivité) des produits et services achetés au Canada, notamment les coûts de l'énergie, des matières premières, des pièces, de la main-d'œuvre et de retraite. Même si des entreprises prennent des mesures dynamiques pour réduire leurs coûts, éviter leur exposition au taux de change et adopter des activités à plus grande valeur ajoutée, la rapidité de l'ajustement a comporté des désavantages.

Relever le défi de la compétitivité

Même si les entreprises automobiles canadiennes travaillent rapidement à réduire les coûts et à améliorer davantage leur leadership actuel en matière de productivité et de qualité en Amérique du Nord, la politique publique joue un rôle essentiel dans la capacité de notre industrie à relever le défi de la compétitivité présenté ci-dessous.

Le Groupe de travail du CPSCA sur la politique fiscale et d'investissement continue de surveiller le progrès dans ses domaines d'action recommandée grâce au processus des cartes de pointage. Les recommandations d'action du GT s'articulent autour de trois domaines généraux :

- Incitatifs concurrentiels
- Politique fiscale concurrentielle
- Soutien concurrentiel en matière d'innovation et de R-D

Plusieurs développements importants ont été notés dans ces domaines depuis la dernière réunion du CPSCA. Dans l'ensemble, toutefois, le Canada ne dispose pas du cadre de politique fiscale et d'investissement concurrentiel nécessaire pour relever les défis de réinvestissement à court terme et les défis d'innovation transformative qui seront requis pour faire face aux nouvelles normes environnementales et aux pressions concurrentielles continues en Amérique du Nord et ailleurs. Le Groupe de travail sur la politique fiscale et d'investissement croit que ces défis peuvent être relevés grâce à une action stratégique coordonnée et urgente.

Mise à jour des cartes de pointage – Principaux faits saillants

A) Incitatifs d'investissement concurrentiels

Le changement le plus important et le mieux accueilli a été l'annonce faite par l'Ontario en juin 2007 d'un fond d'encouragement de 650 millions de dollars dans le cadre de sa stratégie de la prochaine génération d'emploi. On travaille toujours

à élaborer les critères, mais divers investissements proposés font l'objet de discussion.

L'ancien fonds fédéral de TPC ne s'applique plus au secteur de l'automobile; ce fonds a été transformé en fonds à l'appui des investissements dans l'industrie aérospatiale au Canada. L'annonce fédérale d'un fonds de soutien communautaire de 1 milliard de dollars (avec 350 millions de dollars réservés pour l'Ontario) a été bien accueillie. Toutefois, il reste encore des questions quant à savoir si le fonds sera accessible pour le secteur de l'automobile qui compte notamment de nombreuses « villes à une seule industrie » en Ontario.

Comme on l'a noté précédemment, le Canada a indiqué qu'il suivrait la nouvelle exigence d'amélioration américaine de 40 % pour l'économie du carburant. La consultation a commencé sur les nouveaux règlements canadiens en matière d'économie du carburant, mais rien n'indique si on offrira les mêmes soutiens que ceux aux États-Unis pour le réoutillage de l'innovation environnementale de pointe.

Le Groupe de travail sur la politique fiscale et d'investissement continue d'accorder sa plus grande priorité au besoin de fonds de partenariat d'investissement ciblé ou de mécanismes similaires au palier provincial et fédéral. Cette approche s'est déjà avérée être un outil de politique efficace pour garantir des investissements clés, améliorer la compétitivité et aider à transformer l'industrie.

À mesure que les gouvernements fédéral et provinciaux envisagent de nouvelles mesures incitatives, il est essentiel que celles-ci soient appliquées en temps opportun, qu'elles soient directement accessibles aux entreprises et que les critères d'admissibilité soient basés sur une vaste gamme de priorités stratégiques acceptées : c.-à-d., un soutien aux investissements qui augmentent la capacité de compétences, l'application de systèmes de fabrication flexibles de pointe, l'amélioration de l'efficacité énergétique ou environnementale, la conception, le développement et la commercialisation de nouvelles technologies et permettre aux entreprises automobiles canadiennes et à leurs fournisseurs de mettre au point et d'exporter ces progrès.

B) Politique fiscale concurrentielle

Un autre développement très important en matière de politique fiscale qui a été bien reçu depuis la dernière réunion du CPSCA a été l'annonce faite par le gouvernement fédéral selon laquelle il réduira le taux d'impôt général des sociétés à 15 % d'ici 2012, en commençant par une réduction de 1 % en 2008, outre les réductions déjà prévues. La TPS a également été réduite de 1 %, ce qui profite aux nouvelles ventes de véhicules. D'autres réductions similaires n'ont pas eu lieu en Ontario ni au Québec. Le GT appuie également l'harmonisation des taxes de vente entre les niveaux provincial et fédéral.

Le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario, avec sa déclaration économique à l'automne 2007, ont maintenant éliminé les taxes sur le capital appliquées au secteur manufacturier et le Québec emboîtera le pas d'ici 2011 – les taxes sur le capital sont celles qui désavantagent le plus directement les nouveaux investissements. Il s'agit donc également d'une étape très importante.

Le gouvernement fédéral a augmenté son taux de déduction pour amortissement à 50 % jusqu'en mars 2009 et le Québec permet de nouveaux achats de machinerie pour réduire les taxes sur le capital. Bien qu'il s'agisse d'une étape positive (et on encourage l'Ontario à emboîter le pas), le GT se joint à d'autres groupes industriels pour recommander fortement que pareilles mesures soient étendues. De plus, le GT continue de poursuivre des crédits d'impôt remboursables au titre de l'investissement pour s'assurer que de nombreuses entreprises automobiles qui ne sont pas en situation imposable peuvent profiter de cet avantage pour l'utiliser pour de nouveaux investissements.

Le GT a fourni des recommandations supplémentaires basées sur la politique fiscale pour répondre au besoin d'une compétitivité fiscale améliorée, y compris l'élimination du programme fédéral de taxation avec remise et sa taxe de 50 millions de dollars sur les entreprises automobiles, qui a été mal reçue, ainsi que des changements en matière de politique fiscale qui prolongeraient la période de report de perte en amont à dix ans pour permettre aux entreprises canadiennes du secteur de l'automobile en situation de perte de monétiser leurs reports de perte sur les impôts pour financer des investissements dont elles ont beaucoup besoin. On a observé que le Canada devra peut-être dépasser les dispositions fiscales dans d'autres instances pour regagner une position concurrentielle générale.

Bien que les récents changements importants en matière de politique fiscale soient les bienvenus, le GT a noté que de nombreuses entreprises canadiennes du secteur de l'automobile ne sont pas en mesure de profiter d'une aide fiscale dans cette période critique. Bon nombre d'entre elles ne sont pas en mesure d'amortir les impôts à cause de l'impact de l'appréciation du dollar sur la rentabilité ainsi que de nombreux facteurs connexes hors de leur contrôle immédiat.

Une combinaison de mesures stratégiques est donc requise.

C) Politique concurrentielle en matière d'innovation et de R-D

Les principales recommandations du Groupe de travail sur l'innovation ont également été présentées dans cette séance, car elles sont particulièrement importantes à la lumière de l'économie du carburant mandatée par le

gouvernement et des défis de technologie environnementale qui devraient transformer l'industrie nord-américaine au cours de la prochaine décennie.

Le CPSCA cherche à établir un avantage automobile canadien basé sur des compétences, des processus et des technologies à plus grande valeur ajoutée, qui seront concurrentiels et requis par l'industrie automobile partout dans le monde. Les politiques et les mesures d'appui du Canada en matière d'innovation, de sciences et de technologie peuvent jouer un rôle essentiel pour aider à la transformation de l'industrie canadienne de l'automobile.

Plusieurs récents développements positifs ont été notés, y compris le financement renouvelé pour Auto 21 jusqu'en 2015, le déménagement de CANMET à Hamilton et plusieurs projets de R-D universitaire dans le domaine de l'automobile, avec une mention particulière de la recherche et de la capacité de recherche de pointe des matériaux légers au Québec. La consultation d'Industrie Canada dans le domaine de la technologie des sciences et de la technologie a été bien reçue et le GT espère que cela entraînera, dans un très proche avenir, de nouvelles orientations stratégiques pour aider à améliorer l'environnement de politique concurrentielle pour le secteur canadien de l'automobile.

Les recommandations les plus prioritaires dans ce domaine concernent les changements de politiques pour rendre le soutien financier généreux du Canada au titre de la R-D et de l'innovation plus directement accessible aux entreprises automobiles canadiennes. On a observé que ces entreprises sont habituellement les principales forces motrices de la commercialisation et de la R-D dans le secteur de l'automobile. On a également souligné que le défi de l'économie du carburant au cours de la prochaine décennie exigera une innovation et des investissements massifs dans la chaîne d'approvisionnement automobile du Canada.

Il est recommandé que :

- les crédits de RS-DE soient étendus pour s'appliquer à l'innovation liée à la fabrication et soient entièrement remboursables.
- des mesures nouvelles et directes de soutien à l'innovation soient rendues disponibles pour aider les entreprises du secteur canadien de l'automobile à investir dans des compétences de niveau plus élevé, la R-D et le réoutillage pour relever le défi environnemental de la prochaine décennie et pour créer un avantage en matière d'innovation pour le secteur canadien de l'automobile.