QUEEN
HD
9710
.C22
A9214
1998
c.2

Examen de la compétitivité de l'industrie automobile

Questions soulevées par l'industrie

1998

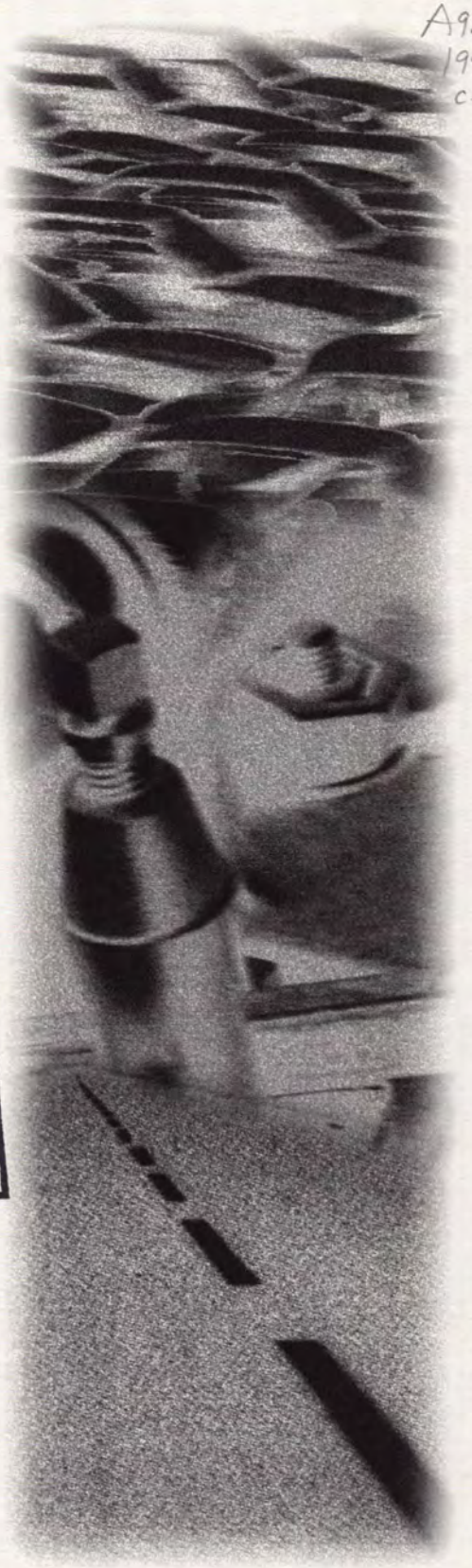
Gouvernement du Canada Government of Canada

Canada

Queen
HD
9710
.C22
A9214
1998
c.2

EXAMEN DE LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

1998 QUESTIONS SOULEVÉES PAR L'INDUSTRIE



Industry Canada
Library - Queen
JUN JUIN 24 1998
Industrie Canada
Bibliothèque - Queen

Industrie Canada
Juin 1998

La version électronique de l'*Examen de la compétitivité de l'industrie automobile — Questions soulevées par l'industrie* est diffusée sur *Strategis* (**http://strategis.ic.gc.ca/autof**), site Web d'Industrie Canada.

Cette publication est aussi disponible sur demande dans une présentation adaptée à des besoins particuliers. Communiquer avec les Services de distribution aux numéros ci-dessous.

Pour obtenir des exemplaires de la présente publication, s'adresser aux :

Services de distribution
Direction générale des communications
Industrie Canada
Bureau 205D, tour Ouest
235, rue Queen
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Téléphone : (613) 947-7466
Télécopieur : (613) 954-6436
Courrier électronique : **publications@ic.gc.ca**

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le fond de cet examen, communiquer avec la :

Direction générale des industries de l'automobile et des transports
Industrie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Téléphone : (613) 954-3803
Télécopieur : (613) 952-8088
Courrier électronique : **automotive.canada@ic.gc.ca**

Nota — Aux fins du présent document, la forme masculine désigne, s'il y a lieu, aussi bien les femmes que les hommes.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada (Industrie Canada) 1998
N° de catalogue C2-352/1998-1
ISBN 0-662-63613-9
51986B

Contient 50 p. 100
de matières recyclées

Also available in English under the title: *The Automotive Competitiveness Review: Industry-Identified Issues.*

AVANT-PROPOS

Le Canada offre un milieu concurrentiel à la production automobile. Il importe de s'assurer que le milieu des affaires canadien continue à appuyer la croissance de l'industrie automobile et demeure propice à l'investissement. À cette fin, Industrie Canada, de concert avec d'autres ministères et en étroite consultation avec le secteur de l'industrie, a procédé à un vaste examen de la compétitivité de l'industrie automobile portant sur les éléments qui pourraient avoir une incidence sur l'avenir de l'industrie automobile au Canada.

L'Examen de la compétitivité de l'industrie automobile vise tous les sous-secteurs de cette industrie : usines de montage des véhicules lourds et légers, usines de montage d'autobus, fabrication d'équipement original et de pièces de rechange, vente au détail et distribution sur le marché secondaire.

Le présent document énumère toutes les questions soulevées par l'industrie[1]. Les questions qui relèvent de la compétence fédérale ont été étudiées par les ministères responsables, et leurs commentaires figurent au document. Celles qui relèvent de la compétence provinciale ont été communiquées aux gouvernements provinciaux concernés.

Plusieurs des questions soulevées ne peuvent se résoudre rapidement. Chaque cas fait déjà l'objet de discussions avec les ministères fédéraux compétents et un processus visant à analyser chaque question et à déterminer la meilleure solution est en place. Toutefois, il est nécessaire de suivre les progrès au niveau sectoriel. Le partenariat continu entre le secteur public et l'industrie est essentiel si l'on veut élaborer des solutions satisfaisantes pour tous les partenaires.

Pour prendre connaissance du rapport complet de l'examen, veuillez consulter le document *Examen de la compétitivité de l'industrie automobile — Rapport sur l'industrie automobile canadienne* sur *Strategis* (**http://strategis.ic.gc.ca/autof**), site Web d'Industrie Canada.

[1] Les questions soulevées par l'industrie et ses propositions sont tirées d'un rapport préparé pour les cadres siégeant au Comité consultatif sur l'automobile (CCA) par le Groupe de travail sur le cadre de compétitivité sectorielle du CCA .

TABLE DES MATIÈRES

INNOVATION	1
RESSOURCES HUMAINES	2
RÈGLEMENTS	7
POLITIQUE COMMERCIALE	32
AUTRES QUESTIONS	38
COMPÉTENCE PROVINCIALE	41

INNOVATION

AIDE ET FORMATION AU CHAPITRE DU DÉVELOPPEMENT DE LA TECHNOLOGIE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

L'industrie doit accroître la sensibilisation et la formation en ce qui a trait à l'utilisation de la technologie de l'information, des codes à barres et de l'échange électronique de données.

PROPOSITION

Le gouvernement et le secteur privé canadiens devraient conjuguer leurs efforts pour favoriser le développement de la technologie et la mise sur pied d'initiatives semblables au partenariat pour une nouvelle génération de véhicules formé aux États-Unis. À cette fin, l'industrie automobile devrait avoir accès à une aide au développement technologique par l'intermédiaire d'outils comme Partenariat technologique Canada.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le Canada offre l'un des régimes les plus généreux de crédit d'impôt à la recherche-développement (R-D) de tous les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), et le gouvernement prend des mesures pour le rendre plus transparent et plus convivial. Un certain nombre d'autres programmes gouvernementaux favorisent également l'innovation :

- la Fondation canadienne pour l'innovation — infrastructure de recherche;
- Partenariat technologique Canada — commercialisation des nouvelles technologies;
- le Programme d'aide à la recherche industrielle;
- les Réseaux de centres d'excellence;
- PRECARN Associates Inc./Institut de robotique et de systèmes intelligents;
- le Groupe interministériel de recherche et d'exploitation énergétiques;
- le Réseau canadien de technologie;
- les cartes routières technologiques.

Les partenariats permettront d'optimiser les avantages de ces programmes et de tirer parti des possibilités d'innovation. Les initiatives du gouvernement en matière de commerce électronique et de connectivité auront des répercussions sur la sensibilisation et l'éducation du public à l'utilisation des technologies de l'information.

RESSOURCES HUMAINES

DISPONIBILITÉ DE TRAVAILLEURS QUALIFIÉS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Il y a lieu de mettre en place un programme de formation et un mécanisme de prestation pour assurer le perfectionnement de travailleurs qualifiés dans les petites et moyennes entreprises (PME) qui fabriquent des pièces d'automobiles. Il serait nécessaire d'effectuer une analyse exhaustive des questions de ressources humaines du secteur de la vente au détail d'automobiles.

PROPOSITION

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient adopter une approche concertée en matière de formation, de financement et de mesures incitatives. Il y aurait lieu de créer un organisme national d'accréditation de l'apprentissage dans le secteur privé.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

On pourrait créer, sous l'égide de l'industrie, un organisme national des ressources humaines sectorielles qui serait chargé d'élaborer une stratégie et un plan d'action avec tous les partenaires, y compris tous les paliers de gouvernement, afin de régler cette question. Cet organisme pourrait réaliser une étude sur l'industrie automobile, avec le concours de Développement des ressources humaines Canada (DRHC), afin de définir clairement les besoins en main-d'œuvre qualifiée et la meilleure façon d'y répondre.

Tous s'accordent maintenant à reconnaître qu'il faut se pencher sur la pénurie de compétences à laquelle est confronté le secteur. Les entreprises, les collèges et les universités prennent des mesures pour lancer de nouvelles initiatives, individuellement et en partenariat. Les initiatives suivantes prises par le gouvernement fédéral pourront aider l'industrie automobile à affronter les questions que posent les ressources humaines sur le plan de la compétitivité :

- le Fonds des bourses du millénaire;
- Connectivité — Faire du Canada le pays le plus « branché » d'ici l'an 2000;
- le fonds de bourses du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada;
- les Réseaux de centres d'excellence;
- les discussions sur le commerce intérieur relatives à la mobilité de la main-d'œuvre;
- les conseils sectoriels de DRHC.

DRHC, par le truchement de la section études sectorielles des Initiatives de partenariats sectoriels, parraine actuellement une étude sur les ressources humaines dans le secteur de la vente au détail d'automobiles. Cette étude devrait être terminée au début de 1999.

RESSOURCES HUMAINES

HARMONISATION DES NORMES DE FORMATION TECHNIQUE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Il y a lieu d'harmoniser les normes de formation technique des provinces.

PROPOSITION

Il faudrait constituer un organisme national d'accréditation en suivant l'exemple du Conseil du service d'entretien et de réparation automobiles du Canada (CSERAC).

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Il y a un grand nombre de métiers dans l'industrie automobile. Le Programme du sceau rouge favorise la normalisation des programmes provinciaux et territoriaux d'apprentissage, de formation et de certification. Il permet aux apprentis diplômés et aux travailleurs certifiés de 44 métiers de travailler dans les provinces ou territoires où leur métier est reconnu, sans avoir à passer d'autres examens. Dans le cas des métiers qui ne sont pas reconnus par le Programme du sceau rouge, on élabore des normes professionnelles nationales qui serviront de base à la préparation d'un programme d'études. C'est ainsi que le CSERAC a permis de maintenir à jour les normes des techniciens d'entretien automobile (Sceau rouge) et de faire en sorte que le programme d'études offert dans les établissements de formation soit conforme à ces normes. On en est aux premières étapes de la mise en place d'un processus d'accréditation. DRHC accepterait volontiers d'organiser une séance d'information et de discussion pour approfondir cette question.

LOI SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL — RÉVISION DU *CODE CANADIEN DU TRAVAIL*

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Le projet de loi C-19, qui apporte des modifications au *Code canadien du travail*, propose des changements à la relation employeur-employé dans les entreprises sous réglementation fédérale. Il pourrait avoir des répercussions sur les entreprises sous réglementation provinciale ou créer un précédent pour les administrations provinciales. Son point le plus important est l'octroi au Conseil canadien des relations du travail, créé récemment, du pouvoir d'empêcher les entreprises d'embaucher des briseurs de grève au cours de certains conflits. Cette disposition pourrait être interprétée de façon générale et s'appliquer toutes les fois que l'on a recours à des travailleurs suppléants.

RESSOURCES HUMAINES

PROPOSITION

Ces réformes ne devraient pas être adoptées. Elles feraient indûment pencher la balance en faveur du syndicat dans les négociations et auraient un effet négatif sur le milieu d'affaires canadien. Les décisions d'investissement en souffriraient puisque les entreprises se trouveraient désavantagées par rapport à leurs concurrentes.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le projet de loi C-19 n'interdit pas de façon systématique d'avoir recours à des travailleurs suppléants pendant des arrêts de travail dans les entreprises du secteur privé réglementées par le gouvernement fédéral. Il reprend la recommandation de la majorité des membres du groupe de travail Sims, selon laquelle le recours à des travailleurs suppléants est une pratique déloyale dans le domaine des relations de travail quand son but manifeste est de saper la capacité de représentation syndicale au lieu de poursuivre des objectifs légitimes de négociation. Les représentants des travailleurs et des entreprises ont estimé que cette approche, dans les cas qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, constitue un compromis raisonnable dans le contexte de l'ensemble des modifications à la Partie I du *Code canadien du travail.*

RÉFORME DE L'ASSURANCE-EMPLOI

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

La *Loi sur l'assurance-emploi* qui remplace la *Loi sur l'assurance-chômage* est entrée en vigueur le 1er juillet 1996. Même si la Loi prévoit une réduction des cotisations versées par les employeurs et les employés, les modifications qu'elle introduit — règle d'intensité (qui pénalise les utilisateurs fréquents), raccourcissement de la période de prestations, réduction des gains assurables et renforcement des dispositions de récupération pour les hauts salariés — pourraient entraîner une augmentation des coûts d'exploitation et des coûts pour la main-d'œuvre durant les périodes de ralentissement économique et ne représenter que de faibles avantages lorsque l'économie est en plein essor. Les dispositions de récupération applicables aux hauts salariés modifient encore la nature du programme et en font un programme d'aide sociale plutôt que de remplacement du revenu.

PROPOSITION

Une partie des surplus accumulés dans le fonds d'assurance-emploi devrait servir à encourager la formation et à stimuler l'emploi chez les jeunes.

RESSOURCES HUMAINES

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Puisque que la nouvelle réforme de l'assurance-emploi en est encore à ses débuts, le *Rapport de contrôle et d'évaluation du régime d'assurance-emploi* de 1997 n'est qu'une estimation préliminaire des résultats. Il servira de point de référence au processus de contrôle et d'évaluation qui aura lieu au cours des quatre prochaines années. Les premiers résultats indiquent que les Canadiens s'adaptent au nouveau système.

La santé économique du Canada est bonne. Le faible taux d'inflation, les taux d'intérêt peu élevés et un budget équilibré favorisent l'investissement et stimulent la croissance économique. Depuis novembre 1993, 1,2 million d'emplois ont été créés au pays, tous dans le secteur privé. Dans huit cas sur dix, il s'agit d'emplois à plein temps.

Selon le rapport sur le contrôle et l'évaluation de l'assurance-emploi, la reprise économique favorise la réduction du nombre de nouvelles demandes d'assurance-emploi. Les régions qui ont connu une forte croissance économique font état d'une diminution importante des demandes de prestations.

RÉFORME DU RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont entrepris la révision prévue par la loi du Régime de pensions du Canada (RPC), ce qui a donné lieu à la présentation d'un projet de loi en vue de réformer le Régime. Le moteur du changement a été l'annonce par l'actuaire en chef du Régime de l'intention de pratiquement tripler les taux de cotisation d'ici l'an 2030 en raison des changements démographiques et de la demande accrue de prestations d'invalidité. Le taux serait ainsi porté à plus de 14 p. 100 des revenus. Le gouvernement vise à mettre en place le nouveau régime au plus tard à la fin de 1997.

PROPOSITION

Si des augmentations au taux de cotisation au RPC s'imposent, elles devraient être mises en place de concert avec des réductions des charges sociales pour créer un effet de compensation. De plus, il conviendrait d'éliminer les plafonds de cotisations aux régimes enregistrés d'épargne-retraite (REER) et aux régimes privés.

Les charges sociales doivent être réduites afin de réduire les obstacles aux investissements commerciaux au Canada.

RESSOURCES HUMAINES

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Les cotisations au RPC ne constituent pas une charge sociale. Elles sont versées dans un compte distinct et servent à payer les prestations. Elles sont de même nature que les cotisations versées à des régimes de retraite privés.

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont pris des mesures pour maintenir le taux de cotisation à 9,9 p. 100. En l'absence d'intervention, le régime aurait fait faillite en 2015.

Les réductions en 1997 et en 1998 des cotisations à l'assurance-emploi compensent la hausse des cotisations au RPC. Le gouvernement les réduira encore dès qu'il le pourra.

Le ministre des Finances a fait part de son intention de relever le plafond d'exonération fiscale des cotisations aux régimes de retraite privés dès qu'il sera en mesure de le faire.

RÈGLEMENTS

LOI SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

L'harmonisation des normes en Amérique du Nord est importante pour l'industrie automobile, mais il existe une différence fondamentale entre les États-Unis et le Canada quant à la définition de la notion de défaut compromettant la sécurité. La loi américaine est conçue pour protéger les consommateurs contre les « risques déraisonnables », alors que la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* vise l'élimination de tout risque possible. Il arrive donc souvent qu'on détecte un défaut au Canada alors qu'on avait déterminé aux États-Unis qu'il n'y en avait pas. Cette situation entraîne des négociations prolongées, des rappels coûteux, du retard dans la mise en marché des nouveaux produits, des coûts imprévus, des modifications de dernière minute, la détérioration de l'image publique et la perte de ventes et un manque à gagner. Elle a également une incidence sur la qualité et la fiabilité des produits.

PROPOSITION

Le Canada et les États-Unis devraient uniformiser leur définition de la notion de risque et mettre au point un meilleur processus de règlement des différends faisant appel à un arbitre indépendant (« *amicus curiæ* »).

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Transports Canada reconnaît la nécessité d'un programme de réglementation uniforme et travaille à l'harmonisation ou à la compatibilité de la réglementation canadienne et de la réglementation américaine. Cependant, les lois des deux pays sont différentes et peuvent donner lieu à des interprétations différentes. De plus, les enquêtes canadiennes et américaines sur les défauts compromettant la sécurité ne s'attachent pas nécessairement aux mêmes points. Nous n'avons pas connaissance de cas où les différences dans le libellé de la loi ont pu affecter la conclusion d'une enquête. Les enquêtes sont en général menées à terme sans l'intervention des tribunaux. Si l'industrie estime qu'il faut disposer d'un mécanisme de règlement extrajudiciaire des différends, on pourrait dans ce cas envisager d'adopter un processus comparable à celui du Tribunal de l'aviation civile.

RÈGLEMENTS

CARACTÈRE UNIQUE DE LA RÉGLEMENTATION CANADIENNE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les nombreuses différences entre les règlements canadiens compliquent la conception, l'ingénierie et la fabrication des automobiles. Elles augmentent également de façon notable les coûts que doivent assumer les constructeurs canadiens et américains.

PROPOSITION

Il y aurait lieu d'harmoniser les activités de conformité et d'exécution canadiennes et américaines et de mettre au point un meilleur processus de règlement des différends ayant recours à un arbitre indépendant (« *amicus curiæ* »).

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Transports Canada recherche l'harmonie de la réglementation. Il existe toutefois des différences entre les réglementations canadienne et américaine. La réglementation américaine est conçue pour répondre aux besoins des États-Unis. Il serait difficile de parvenir à une harmonie complète sans disposer d'une entente qui reconnaîtrait certaines réalités propres au Canada, comme l'utilisation du système métrique, les conditions locales et la situation linguistique. Des discussions ont cours dans le cadre des Nations Unies pour étudier la possibilité d'élaborer à l'échelle internationale une entente régissant les véhicules automobiles.

CARACTÈRE UNIQUE DE L'INTERPRÉTATION CANADIENNE DE RÈGLEMENTS SEMBLABLES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Le Canada interprète de façon particulière des règlements par ailleurs semblables et les volets conformité et exécution revêtent également un caractère particulier.

PROPOSITION

Il y a lieu d'harmoniser toutes les activités relatives à la conformité et à l'exécution avec celles des États-Unis et de mettre au point un processus de règlement des différends ayant recours à un arbitre indépendant (« *amicus curiæ* »).

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Transports Canada est responsable de l'application des lois canadiennes. Ce faisant, il recherche l'harmonie et reconnaît les interprétations américaines dans la mesure du possible, mais il est tout aussi difficile dans l'exécution que dans la réglementation de parvenir à l'harmonie complète. Dans le cas des enquêtes sur les défauts compromettant la sécurité, les enquêtes de conformité sont en général menées à terme sans l'intervention des tribunaux. Si l'industrie estime qu'il faut disposer d'un mécanisme de règlement extrajudiciaire des différends, on pourrait dans ce cas envisager d'adopter un processus comparable à celui du Tribunal de l'aviation civile.

RÈGLEMENTS

NORMES ÉVENTUELLES D'ÉMISSION DES VÉHICULES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Si le Canada adopte des normes d'émissions des véhicules différentes des normes fédérales américaines, il entraînerait une augmentation des coûts assumés par les fabricants de pièces d'origine et par les consommateurs et ce, pratiquement sans avantage pour l'environnement.

PROPOSITION

Le gouvernement fédéral doit harmoniser ses normes avec les exigences fédérales américaines (49 États).

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

La Partie I de la *Gazette du Canada* a récemment affiché un avis public sur l'élaboration de normes nationales applicables aux véhicules à faible taux d'émission. Le gouvernement donne ainsi suite aux recommandations du Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants du Conseil canadien des ministres de l'environnement. Les États-Unis élaborent de nouvelles normes nationales comparables en suivant leur propre processus. Transports Canada s'efforce, dans la mesure du possible, d'harmoniser les normes canadiennes et américaines sur les véhicules à faible taux d'émission.

COUSSINS GONFLABLES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

À l'automne 1997, la Direction de la sécurité routière de Transports Canada a annoncé son intention de voir le Canada suivre les lignes directrices américaines sur la mise hors service des coussins gonflables. Ces lignes directrices, établies par la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), prévoient des règles de mise hors service afin de tenir compte du très faible pourcentage d'automobilistes qui risquent de se blesser. Fait important à souligner, les lignes directrices américaines renferment un programme spécial destiné à limiter la responsabilité des concessionnaires. Aux États-Unis, les propriétaires de véhicules doivent demander l'autorisation de la NHTSA pour que les concessionnaires puissent mettre un coussin gonflable hors service. Cette disposition vise particulièrement à apaiser les préoccupations des concessionnaires relatives à la responsabilité. Le programme canadien actuel ne prévoit prendre aucune mesure quant à la responsabilité des concessionnaires.

PROPOSITION

Le gouvernement canadien devrait limiter la responsabilité des concessionnaires de la même façon que le font les lignes directrices américaines.

RÈGLEMENTS

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Depuis que l'industrie a formulé ses commentaires, le ministre des Transports a annoncé, en février 1998, la mise en place d'un programme à l'intention des Canadiens ayant des raisons de mettre hors service les coussins gonflables installés dans leur véhicule. Transports Canada s'est assuré, en collaboration avec les dix provinces et les deux territoires, que la mise hors service des coussins gonflables autodéployants ne contrevient à aucune loi ni à aucun règlement. Tous les paliers de gouvernement ont signé un protocole d'entente à cet effet. Ce programme a été conçu en consultation avec l'industrie et on s'est efforcé de répondre aux préoccupations des constructeurs, des détaillants et des centres de services indépendants ainsi que des consommateurs canadiens.

DIAGNOSTIC DE BORD II ET CAPACITÉ DU MARCHÉ SECONDAIRE DE FAIRE L'ENTRETIEN COURANT DES VÉHICULES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Contrairement à ce qui se passe au Canada, les organismes de réglementation des États-Unis étudient les mesures à prendre pour que le diagnostic de bord II n'empêche pas le marché secondaire de faire l'entretien courant des véhicules.

PROPOSITION

Le Canada devrait adopter les mêmes règlements.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le même règlement exigeant l'installation de systèmes de diagnostic a été adopté aux États-Unis et au Canada. C'est un pas important vers la normalisation des systèmes de détection des émissions polluantes des divers constructeurs. Il permettra au secteur indépendant des services de réparer les véhicules récents plus facilement et à moindre coût. À la connaissance de Transports Canada, cela ne pose plus de problème.

LES BANQUES ET LA LOCATION-BAIL DE VÉHICULES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Actuellement, les banques ne sont pas autorisées à louer des voitures particulières ou des camions légers aux consommateurs et, à cet effet, elles continuent d'exercer des pressions pour que la *Loi sur les banques* soit modifiée.

RÈGLEMENTS

PROPOSITION

Il y a lieu de conserver le régime actuel, ce qui permettrait d'éviter certaines répercussions fâcheuses sur les consommateurs, les concessionnaires et les sociétés de financement affiliées.

Permettre aux banques de faire directement concurrence aux concessionnaires au chapitre de la location-bail engendrerait des conflits d'intérêts, car les concessionnaires dépendent, en grande partie, des banques pour combler leurs besoins de liquidités. Les sociétés de financement affiliées aux usines de montage ne pourraient continuer d'appuyer le réseau de concessionnaires en lui offrant une large gamme de méthodes de financement ce qui, en fin de compte, réduirait la concurrence et le choix offert aux consommateurs.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le Groupe de travail sur l'avenir du secteur des services financiers canadiens étudie actuellement la question. Son rapport sera rendu public plus tard cette année.

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR LES VÉHICULES D'OCCASION IMPORTÉS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Il n'existe pas de normes nationales régissant les véhicules d'occasion importés au Canada. Ces véhicules ne représentent aucune valeur ajoutée au chapitre de la main-d'œuvre, n'ont pas d'antécédents connus et pourraient avoir une incidence ou présenter un risque en regard des normes régissant l'importation ou des normes nationales de sécurité (p. ex., perte totale).

PROPOSITION

Le gouvernement fédéral et l'industrie devraient définir des normes nationales régissant les véhicules d'occasion importés au Canada. Le gouvernement devrait également envisager la création d'un programme de certification obligatoire en matière de sécurité pour tous les véhicules d'occasion importés.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* du gouvernement fédéral s'applique aux fabricants de véhicules et à leurs produits. La vente de véhicules d'occasion soulève plusieurs questions de sécurité, de fraude et de fiscalité. Comme le gouvernement fédéral n'a aucun pouvoir sur les véhicules en service, l'adoption d'un système d'inspection obligatoire pour des raisons de sécurité et d'autres mesures de même nature ne pourrait relever que de la compétence des provinces ou des territoires.

RÈGLEMENTS

CERTIFICATION ET INSPECTION DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Il convient de mettre sur pied un programme de certification et d'inspection de sécurité obligatoires pour tous les véhicules en service depuis trois années automobiles ou plus.

PROPOSITION

Le gouvernement devrait envisager la création d'un programme de certification et d'inspection obligatoires en matière de sécurité pour tous les véhicules en service depuis trois années automobiles ou plus. Les inspections devraient être effectuées annuellement et être confiées à des centres d'inspection agréés (comme dans le cas des normes d'inspection régissant les camions et les autobus).

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* du gouvernement fédéral s'applique aux fabricants de véhicules et à leurs produits. La vente de véhicules d'occasion soulève plusieurs questions de sécurité, de fraude et de fiscalité. Comme le gouvernement fédéral n'a aucun pouvoir sur les véhicules en service, l'adoption d'un système d'inspection obligatoire pour des raisons de sécurité et d'autres mesures de même nature ne pourrait relever que de la compétence des provinces ou des territoires. Ce règlement s'appliquerait évidemment tout aussi bien aux véhicules importés qu'aux véhicules nord-américains.

PROGRAMME NATIONAL D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Il conviendrait de mettre en place un programme national d'immatriculation des véhicules afin de réduire le taux de vols de véhicules au Canada et les pertes qui en résultent.

PROPOSITION

Il conviendrait de mettre en place un programme national d'immatriculation des véhicules dont l'application et les pénalités seraient plus rigoureuses qu'actuellement.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Transports Canada est préoccupé par les vols de véhicules, qui ont des conséquences pour la sécurité routière et entraînent des coûts pour les consommateurs et les entreprises. Le transfert de données entre gouvernements sur l'immatriculation des véhicules s'améliore rapidement, ce qui permettra d'atteindre les objectifs d'un programme national d'immatriculation sans avoir à mettre en place un programme centralisé. On étudie également, de concert avec les États-Unis, l'adoption de mesures harmonisées de prévention du vol pour les nouveaux véhicules.

RÈGLEMENTS

COÛTS DE LA RÉGLEMENTATION DU GOUVERNEMENT

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Il y a un double emploi des règlements à tous les paliers de gouvernement ainsi qu'un manque d'uniformité entre ces derniers. Cette situation engendre des coûts importants pour l'industrie et le gouvernement. L'industrie automobile, en collaboration avec Industrie Canada, a cerné certains domaines pouvant contribuer à réduire les coûts associés au respect des règlements :

- la sécurité des produits — *Loi sur les transports au Canada*;
- l'harmonisation de la taxe sur les produits et services et de la taxe de vente provinciale;
- le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT);
- les exigences en matière de rapports.

Nous partageons le désir du gouvernement fédéral d'éliminer le double emploi en matière de réglementation provinciale et fédérale. L'harmonisation, à l'échelle nationale et avec les pays signataires de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), est la méthode la plus rentable.

PROPOSITION

Il conviendrait de consulter régulièrement les entreprises en vue de simplifier la réglementation, en suivant la voie tracée par le gouvernement fédéral dans la L*oi sur l'efficacité de la réglementation*. Les entreprises devraient être autorisées à négocier des contrats et des procédures de conformité raisonnables de façon à atteindre les objectifs de la politique, à moindre coût.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* a été adoptée précisément pour éviter que chaque province ou territoire ait sa propre réglementation. Cette initiative s'est révélée un succès puisqu'elle a permis, au fil des années, d'éviter le double emploi ou l'absence d'harmonisation.

Tout en tenant compte des coûts du respect de la réglementation dans les domaines cernés, le gouvernement fédéral collaborera avec les provinces intéressées à l'adoption d'une taxe de vente harmonisée qui simplifiera le système de taxation, réduira le fardeau du respect de la réglementation et renforcera la compétitivité nationale et internationale des entreprises canadiennes. Santé Canada transmettra les préoccupations de l'industrie aux organismes chargés de la santé et de la sécurité au travail, qui sont responsables des dispositions législatives régissant les obligations des employeurs en vertu du SIMDUT.

RÈGLEMENTS

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Le projet de loi C-32, nouvelle version de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, a été déposé à la Chambre des communes le 12 mars 1998. Il donne beaucoup plus de pouvoirs au gouvernement fédéral, avec les risques de chevauchement et de double emploi que cela implique relativement aux lois provinciales.

PROPOSITION

Le projet de loi doit être revu et réécrit. L'orientation de la politique doit être modifiée.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le projet de loi aborde nombre des préoccupations soulevées par le groupe de l'industrie qui a étudié le texte de la Loi. Les dispositions concernant la collecte d'information ont été révisées et le gouvernement ne disposera de pouvoirs permettant d'exiger l'adoption de plans de prévention et d'élimination quasi totale de la pollution que pour les substances dont le nom a été ajouté à la *Liste des substances toxiques* par le gouverneur en conseil. De la même façon, quand il s'agira de prendre des décisions régies par des articles précis du projet de loi et par la Politique de réglementation du gouvernement du Canada (1995), on tiendra compte des risques pour la santé et pour l'environnement ainsi que des aspects sociaux, économiques et techniques des questions.

La nouvelle loi sera un outil important pour travailler avec les provinces et les territoires à la mise en œuvre de l'Accord pancanadien sur l'harmonisation environnementale. Elle entre dans le cadre des efforts consentis pour améliorer le plus possible la qualité de l'environnement au pays.

ABSENCE DE COMPATIBILITÉ DES MÉLANGES DE CARBURANTS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les règlements portant sur la composition des carburants sont inadéquats (en ce qui a trait, par exemple, au méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyle (MMT), au soufre, etc.). Les dispositifs antipollution dont sont équipés les véhicules ne peuvent satisfaire aux exigences environnementales des règlements fédéraux en l'absence des carburants peu polluants nécessaires. Cette situation entraîne une augmentation des frais de garantie, des coûts pour les consommateurs et une baisse de la satisfaction du consommateur, sans compter les risques pour la santé et l'environnement.

Par ailleurs, des dispositifs de récupération des vapeurs durant le remplissage sont graduellement installés sur les nouveaux véhicules afin de récupérer les émissions d'hydrocarbures. Pour que le système fonctionne adéquatement, le débit des pompes à essence ne doit pas dépasser 38 litres à la minute, ce qui correspond au débit maximum autorisé par l'Environmental Protection Agency (EPA), agence de protection de l'environnement des États-Unis.

RÈGLEMENTS

PROPOSITION

Le gouvernement fédéral doit réglementer la composition des mélanges de carburant pour que leur qualité soit uniforme dans tout le pays. Les sociétés pétrolières devraient immédiatement limiter le débit des pompes à essence pour que celles-ci soient compatibles avec les dispositifs de récupération des vapeurs durant le remplissage. Les industries automobile et pétrolière devraient collaborer dans ce domaine.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

L'EPA réglemente au niveau fédéral la composition des carburants. Au Canada, le pouvoir de réglementation du gouvernement fédéral dans ce domaine est limité et l'application des normes sur la composition des carburants de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) n'est obligatoire que lorsque les normes ont été adoptées par les gouvernements provinciaux.

Or, la composition des carburants est un volet essentiel de la lutte contre les émissions des véhicules. L'ONGC établit des normes en matière de carburant qui cadrent avec les exigences techniques relatives à l'utilisation des carburants. Les provinces canadiennes régissent les caractéristiques des carburants utilisés sur leur territoire. Par ailleurs, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, Environnement Canada peut imposer des restrictions à l'utilisation de certains composants ou additifs de carburant lorsqu'ils peuvent être néfastes pour l'environnement.

Les normes canadiennes actuelles en matière d'émission des véhicules sont harmonisées avec celles des États-Unis. La teneur en soufre actuelle des carburants commerciaux canadiens est sensiblement la même que celle des carburants américains.

L'industrie pétrolière et l'industrie automobile ont souvent des intérêts divergents en ce qui concerne la composition des carburants. Comme il est difficile de recueillir des données scientifiques sur certaines de ces questions, il est nécessaire d'instaurer des mesures pour parvenir à des consensus.

Transports Canada et Environnement Canada, sous les auspices du Groupe de travail sur les véhicules et les carburants propres du Conseil canadien des ministres de l'environnement, ont mis en place un processus pour favoriser la compatibilité entre les véhicules et les carburants.

RÈGLEMENTS

DEMANDES MULTIPLES DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS À L'ENVIRONNEMENT

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les sociétés reçoivent des demandes de renseignements sur l'environnement de Statistique Canada, participent à des enquêtes portant sur l'environnement et reçoivent des avis en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Toutes ne possèdent pas les ressources voulues pour faire des rapports; les exigences en la matière les détournent de leur principal champ d'activités.

PROPOSITION

Il conviendrait de mettre en place un mécanisme de coordination des demandes de renseignements émanant des gouvernements. La fréquence de production et la complexité des rapports devraient être réduites.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Environnement Canada et Statistique Canada s'efforcent de rationaliser leurs demandes de renseignements. La consultation continuera à améliorer les processus.

CHANGEMENT CLIMATIQUE PLANÉTAIRE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Le 10 décembre 1997, le gouvernement fédéral a signé le Protocole de Kyoto. Le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 entre 2008 et 2012. Cet engagement représente, en fait, une réduction de 28 p. 100 des émissions courantes (étude Abare). Aucun autre pays participant n'a pris d'engagement d'une telle ampleur.

Le traité actuel ne comprend pas de pays en développement; or, au siècle prochain, ceux-ci seront responsables de 75 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est logique ni sur le plan économique ni sur le plan environnemental. Les gouvernements ont besoin d'analyses économiques plus approfondies pour déterminer les conséquences des politiques relatives au changement climatique pour l'emploi, le produit intérieur brut et la compétitivité internationale.

Même si les automobiles représentent seulement 8 p. 100 des émissions mondiales de gaz à effet de serre, elles restent la cible de mesures populaires. L'industrie automobile a adopté rapidement les nouvelles technologies environnementales au cours des dernières années, et elle s'est engagée à continuer de mettre au point des techniques qui améliorent encore les procédés de fabrication et les produits sur le plan environnemental.

RÈGLEMENTS

PROPOSITION

La chose sensée à faire est de continuer à utiliser les technologies existantes et de lancer celles qui sont planifiées puisqu'elles sont viables et rentables, tout en accélérant la recherche relative à des technologies encore plus éconergétiques. Il existe déjà une essence éconergétique et des voitures consommant des carburants de remplacement existent déjà, et le gouvernement doit encourager leur diffusion dans le parc automobile canadien par le biais de ses achats, de mesures d'incitation à la vente au détail, le cas échéant, et en prenant des mesures de sensibilisation et d'information du public.

Il est extrêmement important que les entreprises soient consultées sur cette question. L'industrie automobile devrait participer à l'élaboration d'un plan national crédible de mise en œuvre. En outre, pour atteindre les objectifs et respecter les échéances de réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada, le gouvernement fédéral doit trouver un équilibre entre tous les secteurs et dans chaque secteur. Les approches devraient être volontaires et les mesures d'incitation devraient être axées sur le marché. Des initiatives en matière de réglementation ne devraient être envisagées que si les programmes volontaires et les mesures d'incitation ne suffisent pas.

Il est recommandé que le Canada ne ratifie pas le Protocole de Kyoto avant les États-Unis ou avant tout autre de ses principaux partenaires commerciaux.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le Protocole de Kyoto a abouti à l'adoption d'objectifs plus rigoureux pour la réduction des gaz à effet de serre. En consultation avec les provinces, les entreprises, les secteurs industriels et d'autres intervenants, le gouvernement du Canada prépare une stratégie pour respecter les engagements qu'il a pris à Kyoto.

Transports Canada gère le programme volontaire actuel d'économie de carburant industrie-gouvernement qui est appuyé par la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* qui n'a pas encore été mise en vigueur. Ressources naturelles Canada a conclu un protocole d'entente avec les constructeurs d'automobiles qui engage le gouvernement et l'industrie à collaborer pour améliorer la consommation de carburant des nouveaux modèles et du parc de véhicules actuel.

Le ministre des Ressources naturelles prendra la direction de l'élaboration et de la coordination de la stratégie nationale de mise en œuvre du Canada, ce qui nécessitera, entre autres, de traiter avec les secteurs de l'industrie qui joueront un rôle déterminant dans le respect des engagements nationaux.

Le ministre de l'Environnement dirigera la préparation du programme international du Canada sur le changement climatique. C'est lui qui arrêtera la position que défendra notre pays à la prochaine réunion des Nations Unies sur le changement climatique qui aura lieu à Buenos Aires en

RÈGLEMENTS

novembre 1998. Le ministre de l'Environnement continuera à être le principal responsable de l'élaboration de la politique environnementale générale du Canada sur cette question.

Le gouvernement a mis en place un secrétariat fédéral qui facilitera la tâche des ministres et travaillera en concertation avec les provinces et les intervenants à l'élaboration d'un plan d'action relatif aux engagements du Canada dans le cadre du Protocole de Kyoto.

RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS CONTRÔLÉS — MESURES LÉGISLATIVES CONCERNANT LE SYSTÈME D'INFORMATION SUR LES MATIÈRES DANGEREUSES UTILISÉES AU TRAVAIL (SIMDUT)

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

En vertu de la loi qui régit les 13 organismes canadiens responsables de l'hygiène et de la sécurité au travail, les employeurs doivent se procurer des fiches signalétiques à jour lorsque la date de rédaction du document dont ils disposent sur le lieu de travail remonte à plus de trois ans. Si le fournisseur n'est pas en mesure de transmettre une fiche signalétique à jour, les employeurs doivent ajouter tout nouveau renseignement relatif aux risques sur la fiche en fonction des ingrédients qui y apparaissent déjà. (Nota : Les exigences d'examen des fiches signalétiques prévues à l'article 19 du *Règlement sur les produits contrôlés* du gouvernement fédéral s'appliquent aux fournisseurs de produits dangereux destinés au milieu de travail et non aux employeurs qui les achètent.)

PROPOSITION

Il faudrait exiger de recevoir une fiche signalétique exacte à vérifier et à modifier seulement en cas de changement touchant le produit.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Santé Canada fera part des préoccupations de l'industrie aux 13 organismes canadiens qui sont chargés de l'hygiène et de la sécurité au travail et responsables des dispositions législatives régissant les obligations des employeurs en vertu du SIMDUT.

CHEVAUCHEMENT POUR L'OBTENTION D'UNE APPROBATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

La nécessité, pour tout nouveau projet, d'obtenir l'approbation des autorités provinciales, municipales et, éventuellement, fédérales en matière d'environnement entraîne des retards et augmente les coûts.

PROPOSITION

Les approbations devraient s'obtenir à partir d'un guichet unique.

RÈGLEMENTS

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Cette question ne relève pas de la compétence fédérale. Les ministres du Conseil canadien des ministres de l'environnement, à l'exception de celui du Québec, ont signé récemment l'Accord pancanadien sur l'harmonisation environnementale, qui vise à améliorer la coopération et à assurer une meilleure protection de l'environnement dans tout le pays. Les ministres ont également signé trois ententes auxiliaires, notamment une sur l'évaluation environnementale.

HARMONISATION DE LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES ET DE LA TAXE DE VENTE AU DÉTAIL

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

La taxe de vente au détail, dont l'administration est complexe, s'applique à une assiette fiscale limitée qui touche de façon disproportionnée certaines grandes entreprises de l'Ontario. Qui plus est, l'actuelle taxe de vente au détail de l'Ontario n'est pas concurrentielle avec celles du Québec, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et du Nouveau-Brunswick du fait que ces provinces accordent aux entreprises des crédits de taxe sur les intrants (la taxe de vente est remboursable). Par ailleurs, cette taxe à la consommation défavorise l'Ontario par rapport au Michigan en raison de la différence de coût des intrants. L'harmonisation de la taxe sur les produits et services (TPS) et de la taxe de vente au détail, qui aurait pour effet de supprimer la taxe de vente sur les pièces et la main-d'œuvre couvertes par la garantie, de même que sur le régime d'avantages sociaux des employés, permettrait donc de réaliser des économies sur plusieurs fronts.

PROPOSITION

L'harmonisation de la taxe sur les produits et services et de la taxe de vente au détail réduirait la complexité propre à l'administration de deux taxes, chacune appliquée en vertu de règles particulières, et contribuerait à améliorer la compétitivité des entreprises ontariennes (p. ex., en supprimant les taxes sur les réparations couvertes par la garantie et sur les primes d'assurance, comme indiqué ci-dessus) grâce à un programme de crédits d'impôt sur les intrants. Elle étendrait également l'assiette fiscale, ce qui abaisserait le taux d'impôt combiné, sous réserve de n'entraîner aucun accroissement de revenus.

Une fiscalité équitable pourrait aider à éliminer le marché noir du fait que plus d'entreprises et de particuliers paieraient la juste taxe prescrite.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral collaborera avec les provinces qui souhaitent mettre en place une taxe de vente harmonisée. L'harmonisation simplifierait le système fiscal, allégerait le fardeau administratif et améliorerait la compétitivité des entreprises canadiennes, au pays comme à l'étranger.

RÈGLEMENTS

PERCEPTION DE LA TPS SUR LES VOITURES D'OCCASION ET MARCHÉ NOIR

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

La loi actuelle relative à la TPS n'exige aucun prélèvement fiscal sur la vente privée de biens usagés, dont les automobiles. Les concessionnaires d'automobiles sont donc défavorisés puisqu'ils doivent faire payer au consommateur la TPS sur les voitures d'occasion. De plus, ces dispositions de la loi occasionnent des pertes considérables au gouvernement fédéral. On estime que 2,4 millions de voitures d'occasion sont vendues de gré à gré chaque année au Canada. Or, le manque à gagner au chapitre des recettes provenant de la TPS sur la vente d'automobiles de gré à gré pourrait se chiffrer à 1,35 milliard de dollars par an. Cette mesure fiscale asymétrique favorise l'essor d'un marché noir des voitures.

PROPOSITION

En vertu du nouveau régime mis en place par le gouvernement fédéral en 1996, les concessionnaires sont assujettis aux mêmes règles du jeu que les particuliers lorsqu'ils effectuent une vente avec reprise, mais non lorsqu'ils vendent une voiture d'occasion. Par principe et par souci d'équité, le régime fiscal doit être modifié de façon à ce que les règles du jeu soient les mêmes pour tous.

Revenu Canada devrait également sévir contre les ventes clandestines de véhicules d'occasion. L'institution d'une taxe de vente harmonisée qui s'appliquerait également aux voitures d'occasion au moment du changement d'immatriculation permettrait de prélever toutes les recettes fiscales potentielles et d'éliminer les avantages offerts par le marché noir.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement a étudié la possibilité d'appliquer la TPS à la vente privée de voitures d'occasion au point d'immatriculation. En réalité, dans les trois provinces où la taxe de vente est harmonisée (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve), un prélèvement provincial de 15 p. 100 vient grever l'achat privé de véhicules d'occasion au moment de leur immatriculation. Toutefois, comme l'immatriculation des véhicules relève des provinces, le gouvernement fédéral ne peut percevoir unilatéralement la TPS au point d'immatriculation. Pour mettre en place ce mode de perception, il faudrait l'approbation et la coopération des 12 gouvernements provinciaux et territoriaux. Cela nécessiterait l'adoption d'un système totalement nouveau en Alberta, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest où il n'y a pas de taxe de vente sur les véhicules automobiles, ainsi qu'en Saskatchewan où il n'y a pas de taxe de vente sur les véhicules d'occasion.

RÈGLEMENTS

DÉCENTRALISATION DES ACTIVITÉS DE VÉRIFICATION DE REVENU CANADA CONCERNANT L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les activités de vérification de Revenu Canada concernant les constructeurs d'automobiles ne se feront plus à partir du Bureau de services fiscaux (BSF) de Toronto-Est comme c'est le cas depuis environ 10 ans. La vérification d'autres secteurs comme ceux des banques, des forêts et des assurances est centralisée et se fait à partir d'un seul bureau de Revenu Canada. Ce changement pourrait signifier l'élimination des services spécialisés de vérification de l'industrie automobile de Revenu Canada à l'échelle locale et nuire en fin de compte à l'efficacité des vérifications et à l'uniformité d'application de la politique ministérielle. L'industrie préférerait que la vérification continue d'être assurée par un bureau de services fiscaux spécialisé.

PROPOSITION

Le service actuel est satisfaisant et représente même une amélioration par rapport à l'époque où les contrôles étaient effectués par de nombreux BSF. Il ne devrait donc pas être modifié.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le BSF de Toronto-Est continuera à faire les vérifications en attendant que le personnel d'Hamilton se familiarise avec ce type particulier de vérification. L'uniformité des vérifications et la connaissance de l'industrie sont assurées par des spécialistes du secteur qui sont en poste à des endroits stratégiques, là où l'industrie et ses représentants sont concentrés.

Les vérifications faites par le BSF là où la société est établie visent à optimiser le service à la clientèle, à offrir un guichet unique pour l'impôt sur le revenu, la TPS, les services d'administration de la politique commerciale et les retenues à la source ainsi qu'à faciliter l'utilisation des protocoles et des vérifications en temps réel. Peu importe l'endroit où la vérification est faite, le spécialiste affecté à l'industrie automobile continuera à améliorer le service.

RÈGLEMENTS

CRÉDIT D'IMPÔT À LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET AU DÉVELOPPEMENT EXPÉRIMENTAL

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

On ne sait pas précisément d'un cas à l'autre comment les mesures législatives concernant le crédit d'impôt fédéral à la recherche scientifique et au développement expérimental seront appliquées et si une entreprise peut en bénéficier. Or, en l'absence de ce renseignement, il est impossible de prendre des décisions d'investissement qui tiennent compte de tous les facteurs et d'influer pleinement sur le lieu où se dérouleront les activités de R-D. Par ailleurs, les règles actuelles sont difficiles à respecter et il est difficile pour une entreprise d'être admissible. Les exigences en matière de documentation coûtent trop cher. Elles obligent le paiement d'honoraires trop élevés aux consultants qui produisent les rapports T661.

PROPOSITION

Le crédit à la recherche scientifique et au développement expérimental est important, car il encourage la R-D au Canada. S'il n'existait pas, le Canada ne serait pas aussi concurrentiel que les États-Unis à cet égard. Les critères doivent être clairs, et leur application uniforme dans l'ensemble des secteurs.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Afin de rendre ce programme plus efficace et plus convivial, certaines mesures sont en cours :

- un spécialiste national de la technologie du secteur automobile a récemment été nommé pour aider à clarifier les questions sectorielles;
- on a mis en place un service d'étude des projets avant le dépôt des demandes pour aider les candidats à cerner les projets et les dépenses qui pourraient être admissibles;
- on accentuera les consultations auprès des représentants de l'industrie;
- on reverra, s'il y a lieu, la circulaire d'information IC 86-4R3.

RÈGLEMENTS

MANQUE D'INFORMATION AU SUJET DU CRÉDIT D'IMPÔT À LA RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

On semble manquer d'information au sujet du crédit d'impôt à la R-D et on note le besoin d'un mécanisme qui pourrait aider les entreprises, en particulier les PME, à déterminer quelles activités de R-D sont admissibles.

Les lignes directrices qui déterminent l'admissibilité au crédit d'impôt ne tiennent pas compte des travaux d'ingénierie et des essais de routine, à moins qu'ils ne soient reliés à des activités admissibles. Les activités de vérification des demandes de crédits d'impôt à la R-D de Revenu Canada sont donc menées de façon à diviser les programmes de R-D en projets, sous-projets et activités. En réduisant le travail à son plus faible dénominateur commun, les évaluateurs peuvent déterminer l'importance des travaux techniques et des essais de routine. À partir de là, ils réduisent l'admissibilité de façon importante.

Dans le cas des grandes entreprises, l'application de crédits d'impôt à la R-D est inefficace et va à l'encontre du but recherché, c'est-à-dire la promotion de la R-D. Les vérificateurs de Revenu Canada sont évalués non en fonction de leur capacité à stimuler ou à maintenir les activités de R-D au Canada, mais en fonction de leur capacité à augmenter les recettes fiscales et donc à réduire le nombre de demandes et de projets admissibles.

PROPOSITION

Les lignes directrices régissant l'admissibilité au crédit d'impôt doivent être révisées pour tenir compte des travaux techniques associés à la recherche, au développement, à la conception et à la mise à l'essai de nouveaux produits ainsi qu'à l'acquisition de nouvelles connaissances. Les lignes directrices devraient également être révisées en tenant compte des structures et des bâtiments affectés à la R-D.

La responsabilité associée à la vérification et à l'approbation des activités admissibles devrait incomber à Revenu Canada et à Industrie Canada quand les crédits d'impôt correspondent aux buts d'Industrie Canada.

Les règlements QS9000 et les règlements de vérification des crédits à la R-D ne sont pas harmonisés. L'adoption des règlements QS9000 est recommandée.

RÈGLEMENTS

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

En ce qui concerne l'information, Revenu Canada :

- a produit de nombreuses publications sur le crédit d'impôt à la recherche scientifique et au développement expérimental;
- a rédigé le supplément nº 1 de la circulaire d'information 86-4R2, document sur l'industrie automobile, de concert avec Industrie Canada et les associations de l'industrie automobile;
- a offert des séances d'information à l'intention des nouveaux candidats;
- a organisé des séances d'information en groupe;
- poursuit ses consultations.

En ce qui concerne l'accroissement de la transparence et de la cohérence, Revenu Canada :

- a nommé un spécialiste du secteur de la technologie automobile;
- travaille à simplifier la paperasserie pour les PME grâce à de nouveaux formulaires de demande simplifiés;
- offre l'assistance de conseillers scientifiques prêts à étudier les projets des candidats avant qu'ils ne commencent ou pendant qu'ils sont en cours;
- accroît le nombre de bureaux scientifiques;
- renforce les mécanismes de consultation avec les associations de l'industrie et les centres de compétences technologiques;
- fait connaître le programme de recherche scientifique et de développement expérimental grâce à une campagne de promotion.

En ce qui concerne l'admissibilité, la définition de la R-D aux fins de l'impôt ainsi que les activités admissibles au crédit d'impôt sont régies par la *Loi de l'impôt sur le revenu* et le règlement connexe. La méthode adoptée par Revenu Canada consiste à examiner la demande de crédit d'impôt lorsque l'activité de R-D est encore à l'état de projet. Sont incluses dans le projet toutes les activités d'expérimentation et d'analyse associées à l'avancement de la technologie. (Pour plus de renseignements, consulter la section 2.1 de la circulaire d'information 86-4R2, dans le supplément nº 1 qui porte sur les formulaires de demande de l'industrie automobile, et la section 6 de la circulaire d'information 94-2 qui traite du formulaire de demande de l'industrie de la machinerie et de l'équipement.)

RÈGLEMENTS

DÉDUCTION ACCORDÉE AUX PETITES ENTREPRISES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Vu la nature capitalistique des activités des concessionnaires, le gouvernement fédéral devrait faire passer de 200 000 $ à 300 000 $ le plafond de la déduction accordée aux petites entreprises (DPE).

La DPE fait passer de 28 à 12 p. 100 le taux fédéral d'imposition des sociétés sur la première tranche de 200 000 $ de revenu imposable. Elle vise à indemniser les petites entreprises pour les coûts structurels que les grandes entreprises n'ont pas à assumer. Le plafond de la DPE n'a pas été augmenté depuis sa mise en place en 1982, malgré l'augmentation importante du taux d'inflation depuis.

PROPOSITION

En 1994, un groupe d'étude du Caucus libéral national sur l'emploi et la petite entreprise a recommandé que la DPE soit portée à 400 000 $. En 1997, le Comité consultatif national de la petite entreprise de Revenu Canada a formulé des recommandations allant dans le même sens. Le ministère des Finances n'a pas réussi jusqu'à maintenant à régler cette question.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le régime fédéral d'impôt sur le revenu auquel sont soumises les petites entreprises du Canada est parmi les plus attrayants du monde. Au total, environ 4 milliards de dollars d'aide fiscale fédérale sont consentis chaque année aux petites entreprises.

La faiblesse du taux d'imposition applicable aux premiers 200 000 $ de revenu d'une entreprise active apporte un appui appréciable aux petites entreprises, de l'ordre de 2,5 milliards de dollars par an. Le taux de 12 p. 100 imposé par le gouvernement fédéral sur les premiers 200 000 $ de revenu des sociétés est nettement plus faible que celui imposé aux États-Unis.

Compte tenu de l'appui considérable que le gouvernement fédéral apporte déjà aux petites entreprises et compte tenu de la nécessité de continuer à améliorer la situation financière du pays, relever le seuil de 200 000 $ ne serait probablement pas la meilleure façon d'utiliser les ressource fiscales limitées dont on dispose pour l'instant.

RÈGLEMENTS

TAXE DE LUXE OU TAXE SUR LA CONSOMMATION D'ESSENCE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

On a dit que le gouvernement avait l'intention d'imposer une taxe sur la consommation de carburant des véhicules.

PROPOSITION

L'association des concessionnaires recommande fortement que le gouvernement fédéral abandonne l'idée de percevoir une taxe de luxe ou une taxe sur la consommation de carburant des véhicules. Elle estime que ces taxes auraient un effet néfaste sur la vente des voitures.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement commence à peine à élaborer sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui ont fait l'objet d'une entente à Kyoto. Il serait prématuré d'écarter des mesures qui pourraient contribuer à atteindre les objectifs visés. Toutefois, le gouvernement est bien au fait de la position de l'industrie automobile sur cette question et ses préoccupations seront prises soigneusement en compte.

TAXE DE LUXE SUR LA CLIMATISATION

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

En introduisant, il y a quelques années, une taxe de luxe sur la climatisation, le gouvernement fédéral voulait s'assurer des revenus supplémentaires pris sur les consommateurs à revenu élevé qui achètent des véhicules haut de gamme. Aujourd'hui, cependant, la climatisation ne représente plus un luxe aux yeux des consommateurs : au moment d'acheter un véhicule, ces derniers la perçoivent comme une nécessité. Les constructeurs canadiens et étrangers ont donc intégré un dispositif de climatisation à l'équipement de base de leur gamme de véhicules afin de simplifier la production. Comme le choix de munir le véhicule d'un tel dispositif n'appartient pas au consommateur, ce dernier se trouve injustement taxé. Par ailleurs, comme les systèmes actuels de climatisation ne détruisent pas la couche d'ozone, ils ne devraient pas être visés par une taxe écologique.

RÈGLEMENTS

PROPOSITION

Il conviendrait d'éliminer la taxe de luxe étant donné que la climatisation ne constitue plus un luxe aux yeux des consommateurs. L'augmentation des recettes fiscales attribuable à la hausse du prix de vente des véhicules et à la mise en place de la TPS a plus que compensé les effets de cette taxe.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

La taxe d'accise sur les climatiseurs est apparue en 1976 dans le cadre d'un ensemble de mesures d'économie d'énergie. Elle n'a jamais été considérée comme une taxe sur les produits de luxe ou une taxe sur les chlorofluorocarbures (CFC).

DÉDUCTION POUR AMORTISSEMENT DU COÛT DES OUTILS DES MÉCANICIENS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Contrairement à d'autres ouvriers spécialisés, les mécaniciens n'ont pas droit à une déduction pour leurs outils.

PROPOSITION

Les mécaniciens devraient se voir accorder un crédit d'impôt pour les outils qu'ils achètent, comme certains autres travailleurs spécialisés. Le prix élevé des outils est un obstacle pour les apprentis.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Les mécaniciens, comme les autres travailleurs spécialisés, ne peuvent déduire les coûts de leurs outils que s'ils travaillent à leur propre compte. Le gouvernement sait pertinemment que les mécaniciens qui ont le statut d'employé, comme les travailleurs d'autres métiers, engagent parfois, pour leur travail, des dépenses importantes dont la fiscalité ne tient pas compte. Il serait toutefois très difficile d'autoriser les mécaniciens à déduire les coûts liés aux achats d'outils sans accorder un traitement fiscal comparable aux autres groupes d'employés qui engagent d'importantes dépenses pour leur travail. Adopter de telles modalités serait coûteux et il faudrait élaborer des dispositions complexes pour prendre en compte ces coûts dans les déductions. Même s'il était possible de mettre en place des mécanismes de contrôle efficaces, la perte de revenu imputable à la déduction des dépenses en équipement des employés dans tous les secteurs serait importante.

RÈGLEMENTS

TAUX GÉNÉRAL ET COMPLEXITÉ DE LA FISCALITÉ

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

On observe une tendance croissante à l'augmentation des taxes cachées, comme les cotisations au titre de l'assurance-emploi et du Régime de pensions du Canada, qui ont augmenté respectivement de plus de 50 p. 100 et de 20 p. 100 depuis 1990. L'industrie automobile est visée par neuf taxes directes au niveau fédéral et par quatorze taxes directes au niveau provincial. Les budgets antérieurs de l'Ontario ont créé de nouvelles taxes cachées pour les consommateurs en introduisant la taxe de vente au détail appliquée aux dépenses en matière de santé et de garantie.

Le taux d'imposition en Ontario est supérieur à celui du Michigan dans tous les domaines, sauf celui des cotisations obligatoires des employés à un régime de retraite (sources : examen interne et Michigan Department of Commerce). Au Canada, le taux général d'imposition est plus élevé qu'aux États-Unis et au Japon. Le Québec a fait un pas dans la bonne direction en réduisant, grâce à des crédits d'impôt, les taxes sur les intrants d'entreprises.

Près de 3 400 $ de taxes sont perçues sur un véhicule automobile de 20 000 $. Pour le consommateur, il s'agit d'un montant important. Les taxes perçues annuellement sur les frais d'exploitation atteignent près de 1 000 $. Les coûts attribuables à la complexité de la taxation sont élevés, surtout quand on a recours, pour les transactions complexes, au savoir-faire de professionnels de l'extérieur.

PROPOSITION

Les impôts sur les sociétés sont très élevés au Canada et pénalisent les industries capitalistiques, comme l'industrie automobile, qui ont besoin de beaucoup de capitaux pour fonctionner. Avec ce taux élevé d'imposition, il est difficile d'attirer les investissements dans le secteur. La taxation des entreprises est répercutée sur les prix à la consommation et, comme les consommateurs ont un revenu disponible réduit en raison des récentes augmentations de l'impôt personnel et des taux d'intérêt, on ne pourra probablement pas compter sur l'augmentation des dépenses de consommation pour assurer la reprise de l'économie. En raison du taux élevé des impôts sur le revenu des particuliers au Canada, et particulièrement en Ontario, l'industrie automobile a du mal à attirer et à garder des ingénieurs qualifiés.

RÈGLEMENTS

Tous les paliers de gouvernement doivent collaborer à la réduction du fardeau fiscal global. Les initiatives qui favorisent l'investissement ne doivent pas être annulées par des politiques contradictoires comme l'impôt minimum sur le revenu des sociétés, la taxe sur les intrants d'entreprises ou le chevauchement des règlements. Plutôt que de chercher à augmenter ponctuellement le taux d'imposition, il convient de réduire les dépenses gouvernementales. Pour ce faire, on devrait veiller à éliminer les fonctions sans valeur ajoutée et les domaines où les services se chevauchent et, au besoin, financer certains domaines, tels que les routes et les hôpitaux, en adoptant davantage le principe de l'utilisateur-payeur.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral est conscient du poids de la fiscalité que les Canadiens ont à assumer et de son coût pour l'économie dans son ensemble. Le gouvernement continue à réviser le système fiscal pour s'assurer qu'il est équitable et qu'il ne nuit pas à la croissance de l'économie canadienne dans un contexte mondial de plus en plus concurrentiel. L'objectif final du gouvernement fédéral est de réduire les taux d'imposition au Canada.

Les politiques fiscales de tous les paliers gouvernementaux, et plus précisément le niveau de la charge fiscale et la combinaison d'impôts et de taxes qui en découlent, ont un rôle à jouer dans la détermination du fardeau fiscal qui pèse sur les sociétés. La réduction des dépenses a été de loin la principale source de la réduction du déficit par le gouvernement fédéral. Ces dernières années, les mesures productrices de recettes ont surtout été destinées à améliorer l'équité du système fiscal.

RÈGLEMENTS

RÈGLE APPLICABLE AUX PLACEMENTS À L'ÉTRANGER

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

En vertu de la règle applicable aux placements à l'étranger, la *Loi sur les pensions* limite à 20 p. 100 le contenu étranger des REER et des régimes de retraite.

La règle applicable aux placements à l'étranger prévoit l'imposition d'une pénalité fiscale de 1 p. 100 par mois sur tout actif étranger d'une caisse de retraite canadienne si le contenu étranger est supérieur à 20 p. 100 de la valeur comptable de la caisse. Du fait qu'il est essentiel de diversifier ses placements en ayant recours aux marchés étrangers pour réduire les risques tout en maintenant le rendement, le Fonds de placement du Régime de pensions du Canada a adopté une double structure de fiducie des fonds de pensions afin de porter le contenu étranger du Fonds à un maximum de 36 p. 100 de l'actif. Les frais annuels d'administration (en honoraires de fiduciaire et en frais juridiques et comptables) nécessaires pour assurer la conformité du Fonds sont considérables. En raison de la double structure de la fiducie de fonds de pension, les évaluations sont effectuées séparément par la fiducie de fonds de pensions et par le Fonds dans sa totalité. Si le contenu étranger de la fiducie de fonds de pension canadienne ou de la fiducie de fonds de pension étrangère dépassait de deux millions de dollars (ou 0,1 p. 100) la limite de 20 p. 100 de la valeur comptable, le Fonds pourrait faire l'objet d'une pénalité fiscale de 20 000 $ par mois. La règle applicable aux placements à l'étranger va à l'encontre de la responsabilité de fiduciaire du gouvernement à l'égard du Fonds de placement du Régime de pensions du Canada, voulant qu'il maximise le rendement de façon prudente.

PROPOSITION

L'industrie automobile recommande que le gouvernement fédéral :

- porte à 30 p. 100 la limite du contenu étranger au cours des cinq prochaines années et supprime cette limite complètement après cette période;
- réduise les frais d'administration actuellement nécessaires pour assurer la conformité à la réglementation et envisage l'élimination de la double structure de la fiducie du fonds de pensions.

De récentes études sur la composition de l'actif révèlent qu'une plus grande affectation des investissements aux marchés étrangers offre un meilleur rendement et réduit les risques. Si la règle était éliminée, on pourrait envisager d'investir davantage sur les marchés étrangers.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le but de la règle sur les placements étrangers est de parvenir à un équilibre entre les deux objectifs, à savoir permettre une diversification suffisante à l'échelle internationale et exiger que la majorité des économies réalisées grâce à l'aide fiscale soient investies au Canada. On surveille en permanence la limite de 20 p. 100 afin de s'assurer qu'elle est toujours adaptée.

RÈGLEMENTS

DISPONIBILITÉ DU CAPITAL ET AMÉLIORATION DES RELATIONS ENTRE LES PME ET LES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

En raison de l'importance des besoins de financement pour l'équipement, la formation, la nouvelle technologie et la R-D, il faudrait donner une formation aux cadres des institutions financières et aux chefs de l'exploitation des petites entreprises pour qu'ils apprennent à collaborer efficacement les uns avec les autres afin d'améliorer l'accès des PME au capital.

PROPOSITION

Le gouvernement devrait fournir son aide pour ce faire.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement a travaillé avec les institutions financières pour favoriser l'accès des petites entreprises aux capitaux et les banques ont rationalisé leur processus d'approbation pour les prêts. En vertu de la *Loi sur les prêts aux petites entreprises*, les entreprises peuvent obtenir un prêt à terme directement auprès d'un établissement de crédit autorisé. Les prêts sont accessibles à toute entreprise à but lucratif installée au Canada dont les revenus bruts annuels ne dépassent pas cinq millions de dollars. La Banque de développement du Canada propose une large gamme de produits de financement de façon à ce que toutes les entreprises — depuis la microsociété qui vient d'être créée jusqu'à la moyenne entreprise en voie d'expansion rapide — puissent trouver la solution qui convient à leurs besoins.

POLITIQUE COMMERCIALE

ACCÈS AU MARCHÉ

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Le Canada est au nombre des pays les plus ouverts au libre-échange. L'accès accru au marché des pays de l'extérieur de l'Amérique du Nord est un élément clé de la croissance de l'industrie automobile canadienne.

PROPOSITION

L'accès au marché devrait faire partie intégrante de toutes les négociations commerciales actuelles et futures avec des pays étrangers. Le Canada doit accentuer ses efforts pour donner à son industrie un meilleur accès aux marchés des pays du Mercosur signataires de l'Accord de libre-échange des Amériques et à ceux des économies membres de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC).

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement du Canada s'est efforcé de faciliter l'accès aux marchés étrangers à l'industrie automobile canadienne et continue de le faire. À cette fin, il a entrepris diverses négociations sur la libéralisation des échanges qui ont abouti récemment à la signature de l'Accord de libre-échange entre le Chili et le Canada et à d'autres initiatives comme l'Accord de libre-échange des Amériques. Il poursuit actuellement des négociations dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et de l'APEC.

ACCORD COMMERCIAL SUR LES PRODUITS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

L'ALENA remplacera-t-il l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile de 1965 (Pacte de l'automobile) à compter du 1er janvier 1998? Si le Pacte de l'automobile était éliminé, des tarifs variant de 0,9 p. 100 à 1,7 p. 100 seraient imposés, à compter de janvier 1998, sur les voitures et les camions importés du Mexique, à condition que les entreprises concernées soient certifiées en vertu de l'ALENA. Ainsi, les frais de demande de certification en vertu de l'ALENA augmenteraient.

PROPOSITION

Le Pacte de l'automobile devrait demeurer en vigueur.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

L'ALENA ne remplace pas le Pacte de l'automobile. Depuis le 1er janvier 1998, les membres de l'industrie visés par le Pacte de l'automobile et implantés au Canada peuvent importer des États-Unis des produits automobiles en franchise en vertu de l'ALENA ou en vertu du Pacte de l'automobile (dans le cas des pièces d'origine et des véhicules).

POLITIQUE COMMERCIALE

CERTIFICAT D'ORIGINE DES EXPORTATEURS PRÉVU PAR L'ALENA

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Un certificat d'origine valide est exigé des exportateurs qui désirent importer des pièces et des véhicules aux taux tarifaires préférentiels prévus par l'ALENA. Le processus de certification qui relève de l'ALENA est fastidieux et coûteux. Cette question ne peut que prendre de l'importance avec l'entrée en vigueur des nouveaux accords commerciaux.

PROPOSITION

Puisque la plupart des pièces sont conformes, il faudrait tenir le fait pour acquis, sauf avis contraire. La période de validité des certificats d'origine des exportateurs devrait être indéterminée ou d'au moins deux ans.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

En vertu de l'ALENA, les marchandises admises au tarif préférentiel doivent être accompagnées d'une attestation à cet effet. Le certificat d'origine de l'exportateur est commun aux trois territoires visés par l'ALENA et n'est pas exigé au moment de l'entrée dans l'un des pays signataires. Des certificats d'origine génériques, valides pour une durée maximale d'un an, peuvent être préparés pour l'ensemble des marchandises qui peuvent être exportées par l'exportateur. Ce sont là des principes généraux.

Le certificat d'origine de l'exportateur est exigé en vertu de l'ALENA. Toute modification à ce certificat nécessiterait des négociations entre les partenaires de l'ALENA.

HARMONISATION DES TARIFS PERÇUS SUR LES PIÈCES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les tarifs perçus sur les pièces identiques devraient être harmonisés par les autorités douanières de tous les pays signataires de l'ALENA.

PROPOSITION

Les trois pays signataires de l'ALENA devraient mettre au point un tableau tarifaire tenant compte de leurs propres besoins ainsi que de ceux des futurs signataires de l'Accord. Ils devraient à cette fin envisager la création d'un comité chargé de la question.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Les systèmes de classification tarifaire du Canada, des États-Unis et du Mexique sont harmonisés au niveau des six chiffres (il y a parfois des différences). En général, les classifications tarifaires comportent 10 chiffres. Il est difficile d'harmoniser les systèmes de classification au niveau des 10 chiffres, puisque les quatre derniers chiffres sont propres à chaque pays. Dans le cas du Canada, les 6e et 7e chiffres servent à préciser le tarif applicable alors que les 9e et 10e chiffres servent à des fins statistiques.

POLITIQUE COMMERCIALE

POLITIQUE COMMERCIALE SUR L'ACIER

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les constructeurs d'automobiles doivent importer de l'acier lorsque le type d'acier nécessaire à la fabrication d'automobiles n'est pas disponible au Canada ou lorsque les fournisseurs canadiens ne sont pas concurrentiels en ce qui concerne la qualité, le prix et la livraison. L'importation d'acier fait souvent l'objet de droits antidumping ou compensatoires qui augmentent beaucoup, de façon directe ou indirecte, le coût des produits automobiles. La perception de ces droits pénalise les usines de montage qui importent de l'acier pour leur installation d'estampage, étant donné que les autres usines de montage peuvent importer des pièces embouties d'origine en franchise.

PROPOSITION

La *Loi sur les mesures spéciales d'importation* devrait définir clairement les biens visés et régler les problèmes que cause la pénurie de biens faisant l'objet de droits antidumping et compensatoires.

La recommandation faite par le groupe de travail de l'Alliance des manufacturiers et des exportateurs du Canada au sujet de la Loi devrait être étudiée sérieusement et intégrée le plus tôt possible.

Le Canada devrait continuer à harmoniser sa législation anti-dumping et antitrust avec celle des autres pays de l'ALENA.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

L'industrie a présenté une série de recommandations au Comité permanent des finances et au Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international qui avaient pour mandat d'étudier la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* et de présenter pour étude au gouvernement un rapport sur cette question. Le projet de loi C-35 vise à mettre ces recommandations en œuvre. Pour ce qui est de la question de pénurie, le gouvernement a examiné les lois actuelles et les a jugées satisfaisantes (p. ex., pouvoir actuel de remise en vertu de l'ordonnance des douanes).

POLITIQUE COMMERCIALE

TARIFS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Tarif de la nation la plus favorisée sur les véhicules finis.

PROPOSITION

L'industrie est divisée; certains suggèrent de réduire les tarifs alors que d'autres préfèrent le statu quo.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Dans le cadre de l'Examen de la compétitivité de l'industrie automobile, on s'est également penché sur le tarif de la nation la plus favorisée (NPF) accordé par le Canada sur les véhicules et les pièces importés, dans le contexte des accords tarifaires existants, de même que sur les orientations éventuelles. Le tarif de la nation la plus favorisée accordé par le Canada sur tous les produits automobiles a diminué régulièrement, passant de 17,5 p. 100 en 1965 à un taux nul pour la production de pièces et au taux actuel de 6,7 p. 100 pour les véhicules et les pièces de rechange (le taux sera de 6,1 p. 100 à compter du 1er janvier 1999). En outre, tous les véhicules et toutes les pièces en provenance d'un pays signataire de l'ALENA importés des États-Unis peuvent entrer au Canada en franchise, de même que certains véhicules et certaines pièces en provenance d'un pays signataire de l'ALENA importés du Mexique. D'ici le 1er janvier 2003, tous les véhicules et toutes les pièces en provenance d'un pays signataire de l'ALENA importés du Mexique pourront entrer au Canada en franchise. Les véhicules peuvent également être importés en franchise en vertu de l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile (Pacte de l'automobile).

Dans ce contexte, et après un examen attentif des diverses recommandations formulées par les groupes intéressés, le gouvernement du Canada s'est prononcé contre toute réduction unilatérale à ce stade du tarif de la nation la plus favorisée. Toutefois, le gouvernement entend poursuivre la libéralisation du commerce, y compris la modification des tarifs applicables aux véhicules au sein d'instances internationales comme l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique et avec les pays signataires de l'Accord de libre-échange des Amériques.

POLITIQUE COMMERCIALE

MISE AU POINT D'UNE APPROCHE POUR STIMULER LE COMMERCE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Dans l'industrie, on trouve que la collecte et la diffusion de renseignements commerciaux pose problème et que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) manque de dynamisme dans la diffusion aux entreprises canadiennes des renseignements relatifs aux marchés étrangers.

Il y a lieu de renforcer la coopération entre le gouvernement et les associations de l'industrie au sujet des besoins de formation en matière d'exportation.

La Stratégie canadienne pour le commerce international ne rend pas compte de l'importance accrue d'attirer des missions étrangères au Canada.

Les activités de promotion des exportations devraient faire état des services de consultation fournis par les distributeurs canadiens.

PROPOSITION

Les associations de l'industrie automobile devraient jouer un rôle privilégié dans la diffusion des renseignements sur les marchés étrangers que recueille le MAECI.

Il faudrait élargir le rôle du Centre des occasions d'affaires internationales (COAI) pour qu'il canalise non seulement les demandes de recherche des fournisseurs des divers bureaux du gouvernement canadien à l'étranger, mais également celles d'entreprises à l'échelle internationale, et qu'il aide les exportateurs canadiens à commercialiser leurs produits à l'étranger.

Au nombre de ses activités, la Stratégie canadienne pour le commerce international devrait inclure des activités en vue d'attirer des missions étrangères.

Les distributeurs canadiens de pièces de rechange ont besoin de l'appui du MAECI pour promouvoir l'exportation de leurs services de consultation vers l'Amérique du Sud, l'Asie du Sud-Est, l'Europe centrale et l'Europe de l'Est.

POLITIQUE COMMERCIALE

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le temps revêt souvent une importance cruciale dans la collecte et la diffusion de renseignements commerciaux. Afin de faciliter ce processus et d'aider les sociétés canadiennes à exploiter les débouchés éventuels, Industrie Canada ou le MAECI (c'est-à-dire celui qui obtient les informations) prendra contact directement avec les associations ou les entreprises de l'industrie.

Le processus de la Stratégie canadienne pour le commerce international a été simplifié. Les stratégies visant le commerce international sont élaborées par les équipes sectorielles nationales, au sein desquelles l'industrie et le gouvernement définissent conjointement leurs objectifs, élaborent des stratégies et décident des activités à mettre en œuvre (foires, missions, colloques, etc.). Les équipes sectorielles nationales de l'industrie automobile élaborent une stratégie internationale qui visera tous les sous-secteurs de l'industrie, y compris les pièces d'origine et les pièces de rechange, les véhicules et les services (incluant la distribution).

COORDINATION DES INITIATIVES POUR STIMULER L'INVESTISSEMENT

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

On observe un manque de coordination entre les paliers de gouvernement au chapitre des initiatives visant à stimuler l'investissement.

PROPOSITION

Tous les paliers de gouvernement devraient s'assurer que leurs activités visant à stimuler l'investissement se renforcent mutuellement et ne mettent pas en péril les projets prometteurs en matière d'investissement. Il y aurait lieu d'élaborer des documents axés sur le marché des pièces de rechange, pour mieux faire connaître le climat d'affaires au pays à l'appui des efforts consentis par les directeurs d'usines de filiales canadiennes pour garantir les réinvestissements de la société mère américaine ou de toute autre multinationale dans les installations actuelles.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral a collaboré avec les gouvernements des provinces pour stimuler les investissements dans les secteurs clés. Il faudra renforcer les efforts de collaboration avec les administrations municipales. Industrie Canada élaborera avec les associations de l'industrie de la documentation pour mieux faire connaître l'industrie canadienne des pièces de rechange.

AUTRES QUESTIONS

PROFIL DE L'INDUSTRIE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les hauts responsables du gouvernement ne font pas suffisamment valoir l'importance de l'industrie automobile pour l'économie canadienne en ce qui a trait au produit intérieur brut, à la création d'emplois et au développement technologique. Ainsi, les efforts et les réalisations de l'industrie sont tenus pour acquis.

PROPOSITION

L'industrie et le gouvernement devraient conjuguer leurs efforts pour donner à ce secteur l'importance qu'il mérite. Le Comité consultatif sur l'automobile (CCA) devrait soulever la question avec le ministre de l'Industrie.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement reconnaît l'importance du secteur automobile dans l'économie canadienne. Le CCA relève du ministre de l'Industrie et constitue un précieux mécanisme de dialogue. Le gouvernement est également assisté par un comité de l'automobile à l'échelon du sous-ministre adjoint qui s'occupe des questions horizontales et il serait indiqué d'établir des partenariats gouvernement-industrie dans le but de donner plus de visibilité au secteur et de permettre au public de mesurer son importance.

VENTES TRANSFRONTALIÈRES ET MARCHÉ GRIS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les véhicules destinés au marché canadien sont vendus à un prix intéressant comparativement aux véhicules destinés au marché américain et au marché d'outre-mer. De nombreux véhicules sont donc achetés au Canada pour ensuite être revendus dans d'autres pays. Ce mouvement incontrôlé des véhicules destinés au marché canadien vers les marchés étrangers nuit à la capacité des entreprises à maintenir leur part de marché.

PROPOSITION

Puisqu'on ne peut envisager l'augmentation du prix des véhicules vendus au Canada, il y aurait lieu d'introduire des règlements pour réduire le mouvement des « véhicules vendus » vers d'autres marchés.

Il pourrait être encore plus efficace, compte tenu de la libéralisation des échanges en vertu de l'ALENA et sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce, d'interdire la vente sur le marché gris grâce à un accord avec les concessionnaires visant les ventes et le service.

AUTRES QUESTIONS

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Il n'est pas sûr que le gouvernement ait un rôle à jouer dans ce cas, surtout si cela se traduit par des restrictions sur la revente de véhicules achetés par les consommateurs.

EXIGENCES LINGUISTIQUES RELATIVES AU FRANÇAIS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les exigences linguistiques propres à l'usage du français au Canada entraînent d'importants coûts et une grande complexité pour la vente de produits au pays. Il faut prévoir des étiquettes pour les produits destinés au marché du Québec. Toutes les directives touchant la sécurité des véhicules doivent être publiées dans les deux langues.

PROPOSITION

Le gouvernement devrait :

- mettre au point un accord international prévoyant l'utilisation des symboles de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) sur tous les produits;
- éliminer les étiquettes de mise en garde;
- définir la position de l'industrie relative à l'usage du français sur les étiquettes pour éliminer tout aspect pouvant avoir une incidence sur la compétitivité des entreprises au pays.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Il y a deux langues officielles au Canada et l'étiquetage réglementé se fait dans les deux langues. Les constructeurs fournissent également quantité d'étiquettes non réglementées dans les deux langues. Le Canada utilise les symboles ISO et participe à leur élaboration. Ressources naturelles Canada et l'industrie automobile ont récemment préparé de nouvelles étiquettes bilingues sur la consommation de carburant (Énerguide pour les voitures) qui indiquent la consommation de carburant et son coût annuel. On s'attend à utiliser de plus en plus de symboles à mesure que des normes mondiales seront mises au point.

QUESTIONS FISCALES ET FINANCIÈRES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

L'industrie automobile nord-américaine a été aux prises avec un manque de disponibilité du capital et a assumé des coûts relativement élevés pour avoir accès au capital. On observe une tendance de plus en plus marquée dans le secteur automobile et dans les autres secteurs de la fabrication à transmettre aux fournisseurs de première catégorie une plus grande partie des coûts d'équipement et de formation, ainsi que les coûts associés aux nouvelles technologies et aux activités de R-D, c'est-à-dire tous les coûts qui exigent un financement important.

AUTRES QUESTIONS

PROPOSITION

Les gouvernements doivent continuer avec autant de vigueur à réduire la chasse aux capitaux en éliminant le déficit. L'accès aux fonds communs d'immobilisations actuels doit être accentué et la communication améliorée. Une administration plus efficace et des exigences en matière de respect de la réglementation sont nécessaires pour réduire le plus possible les coûts des entreprises.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

La vitalité de la croissance économique et la création d'emplois passent par l'assainissement de la situation financière du Canada. Le déficit a été réduit à un rythme raisonnable pour permettre à l'économie de s'adapter aux effets de la réduction des dépenses publiques. Le budget fédéral sera équilibré en 1998-1999 et au cours des deux exercices suivants. Le défi budgétaire qui se pose encore au Canada est de réduire sensiblement le poids de la dette publique.

DIVULGATION CONCERNANT LE CRÉDIT-BAIL

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

L'industrie automobile continue de progresser dans le dossier de la divulgation du crédit-bail. Crédit Ford, GMAC, Chrysler Credit, Honda Credit, Toyota Credit, Nissan et Mazda ont mis en place, à l'échelle du pays, un contrat de divulgation de crédit-bail. En outre, la Corporation des associations de détaillants d'automobiles (CADA) offre plusieurs milliers de contrats en Ontario et elle a pris des mesures pour distribuer des contrats semblables à d'autres associations provinciales compétentes. Grâce à son programme d'éducation des consommateurs et à la brochure intitulée « Pleins feux sur la location », la CADA poursuit sa mission d'information auprès des consommateurs.

PROPOSITION

Il faudra une collaboration plus étroite entre l'industrie et le gouvernement pour promouvoir et soutenir les initiatives de l'industrie automobile visant à donner aux consommateurs des renseignements complets sur le crédit-bail et à éduquer le public canadien en matière de crédit-bail pour les véhicules.

COMMENTAIRES DU GOUVERNMENT FÉDÉRAL

Les progrès réalisés par l'industrie automobile dans le domaine de la divulgation du crédit-bail sont en grande partie méconnus et on continue généralement à croire que les pratiques de vente des concessionnaires laissent à désirer. En plus d'appuyer ce programme d'éducation des consommateurs à l'aide de liens avec le site Web d'Industrie Canada, *Strategis*, les représentants d'Industrie Canada et de l'industrie ont déjà étudié la possibilité de mettre au point un code de déontologie volontaire ou un programme de certification des concessionnaires qui aborderait ces questions de front et fixerait des normes de vente ou imposerait des pratiques exemplaires aux concessionnaires.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

Les questions suivantes relèvent de la compétence des gouvernements provinciaux et ont été portées à leur attention.

TAXE VISANT L'ÉCONOMIE DE CARBURANT

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

La taxe visant l'économie de carburant (comme les normes de réduction de la consommation de carburant) ne permet pas de réduire efficacement la consommation. Il semble illogique d'imposer des taxes sur la vente de véhicules neufs, lesquels constituent environ 10 p. 100 des véhicules au Canada et comptent parmi les plus propres et les moins gourmands du parc automobile de l'Ontario.

Comme elles ne sont appliquées qu'en fonction du taux de consommation en carburant des véhicules neufs, les taxes de ce type ne contribuent pas à modifier la façon dont on utilise les véhicules, alors que c'est ce qui compte en bout de ligne dans la consommation générale de carburant. Par ailleurs, les taxes dissuadent les consommateurs d'acheter un véhicule neuf à faible consommation d'essence muni d'un système de pointe qui permettrait de réduire les émissions. Par conséquent, elles ne portent pas les consommateurs à remplacer leur vieux véhicule, qui consomme davantage et constitue une source importante de pollution.

PROPOSITION

Si le but est d'inciter le consommateur ontarien à faire des choix plus écologiques, il serait préférable d'adopter une politique environnementale pour essayer de changer la façon dont les consommateurs en général utilisent leur véhicule, plutôt que de modifier le choix de véhicule des consommateurs. Nous nous prononçons par conséquent en faveur de l'éducation du public, de programmes d'inspection et d'entretien obligatoires des véhicules et d'autres façons rentables d'améliorer les habitudes de conduite des consommateurs.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

TAXE DE VENTE AU DÉTAIL SUR LES PIÈCES ET LA MAIN-D'ŒUVRE COUVERTES PAR UNE GARANTIE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

La perception d'une taxe de vente au détail sur les réparations couvertes par une garantie engendre une double taxation. En effet, une partie du prix de vente du véhicule couvre les frais de garantie, et on applique une taxe de vente au détail au moment de la transaction.

L'Ontario est la seule province (le Québec offre des crédits d'impôts compensatoires) qui pénalise les constructeurs qui offrent des réparations sous garantie. Cette taxe dissuade ces derniers d'offrir des garanties, ce qui est contraire aux intérêts des consommateurs et à d'autres objectifs gouvernementaux de protection de l'environnement. De plus, en raison de toutes les garanties couvrant les automobiles, les constructeurs d'automobiles sont défavorisés.

PROPOSITION

Il conviendrait d'harmoniser la taxe de vente au détail provinciale et la taxe sur les produits et services (TPS), ce qui, en supprimant les taxes que les entreprises doivent payer, allégerait le coût des intrants.

RÉFORME DE L'IMPÔT FONCIER EN L'ONTARIO

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Le gouvernement de l'Ontario a présenté deux projets de loi visant à modifier la *Loi sur l'évaluation foncière* et la *Loi sur les municipalités*. Si les projets de loi 106 et 149 sont adoptés, ils créeront la loi sur le financement équitable des municipalités. En instaurant un système fondé sur la valeur marchande actuelle, le projet de loi 149 éliminera les injustices et les déséquilibres au sein des catégories. Même s'il s'agit là d'une première étape importante, il sera impossible de parvenir à un régime d'impôt foncier juste et équitable si l'on ne règle pas la question du manque d'équité entre les catégories.

Les taxes perçues sur les propriétés industrielles sont supérieures à celles que doivent payer d'autres secteurs de l'économie en Ontario et quatre fois plus élevées que celles que prélèvent les administrations concurrentes. En raison des taxes supplémentaires qui lui sont imposées actuellement, le secteur industriel de l'Ontario se trouve défavorisé face à ses concurrents mondiaux.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

PROPOSITION

Il y aurait lieu de modifier les articles 7 et 8 de la *Loi sur l'équité des finances municipales* afin :

- d'uniformiser les règles du jeu en créant une seule catégorie et en fixant un seul taux pour toutes les entreprises;
- d'empêcher le recours à l'impôt foncier pour récompenser ou pénaliser certains contribuables;
- de réduire immédiatement et sans échelonnement le taux de taxes foncières imposé aux contribuables dont la propriété est surévaluée.

Il y aurait lieu de modifier le projet de loi 160 afin :

- de déterminer clairement, par des mesures législatives, un taux de taxes scolaires unique pour toutes les entreprises de la province.

PRESTATIONS DE FIN D'EMPLOI ACCORDÉES EN VERTU DE LA *LOI SUR LES RÉGIMES DE RETRAITE*

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les prestations supplémentaires qui doivent être accordées en vertu de l'article 74 de la *Loi sur les régimes de retraite* de l'Ontario lorsqu'un employé cesse de cotiser à un régime de retraite entraînent des coûts supplémentaires importants pour les employeurs.

La plupart des grands employeurs cotisent à des régimes de retraite afin de garantir un revenu à leurs employés qui prennent leur retraite. Au départ, ces prestations étaient destinées uniquement aux personnes répondant aux critères à la date où elles prenaient leur retraite. Le règlement d'application de la *Loi sur les régimes de retraite* de l'Ontario, révisé en 1987, exigeait que l'employeur cotise au régime de retraite afin de fournir des prestations de fin d'emploi aux personnes âgées de 45 ans ou plus comptant 10 ans ou plus d'ancienneté à la date à laquelle elles cessent de cotiser à leur régime de retraite, et qui sont admissibles à ces prestations supplémentaires.

De plus, les versements au Fonds de garantie des prestations de retraite ont considérablement augmenté en raison des exigences touchant le financement en vertu de l'approche de solvabilité. Contrairement aux fonds des régimes de retraite, le montant correspondant à la différence ne peut être utilisé ultérieurement. Le gouvernement de l'Ontario a lui-même reconnu que l'article 74 impose involontairement un coût supplémentaire considérable lorsqu'il a annoncé récemment qu'il s'exempterait de l'obligation de verser des prestations de fin d'emploi en cas de réduction de personnel.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

PROPOSITION

Il y aurait lieu d'éliminer l'article 74 de la *Loi sur les régimes de retraite* de l'Ontario, afin de permettre aux employeurs privés de profiter du même allégement que le gouvernement s'est accordé. Le coût de participation à un régime de retraite devrait être ramené au taux négocié au départ, ce qui aidera les usines de l'Ontario à demeurer concurrentielles par rapport à celles des autres provinces et des États-Unis.

APPLICATION DE LA TAXE DE VENTE AU DÉTAIL AUX RÉGIMES D'AVANTAGES SOCIAUX D'EMPLOYÉS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

L'application de la taxe de vente au détail aux primes d'assurance et aux avantages sociaux a eu d'importantes répercussions sur le coût des primes et sur les prestations versées aux employés.

L'application de cette taxe a trois conséquences :

- les employeurs hésitent à mettre sur pied des régimes de retraite assujettis à la taxe;
- comme il est désormais plus coûteux d'embaucher, les employeurs ont tendance à ne pas embaucher autant d'employés;
- l'avantage concurrentiel de l'Ontario sur le plan des coûts relatifs aux employés s'est détérioré.

La taxe défavorise les constructeurs d'automobiles qui ont des employés âgés et assument par conséquent des coûts plus élevés sur le plan de la santé et des avantages sociaux. Cette taxe pénalise les entreprises qui choisissent de prendre leurs responsabilités sur le plan social en offrant à leurs employés et à leurs familles des régimes complets d'avantages sociaux. Qui plus est, elle procure un avantage concurrentiel aux entreprises qui ne le font pas.

PROPOSITION

Tous les coûts cachés pour les entreprises devraient être éliminés. Une application plus large de la TPS, souscrivant aux impératifs sociaux, serait plus efficiente et équitable pour accroître les recettes fiscales. La taxe actuelle ne favorise pas la mise sur pied de régimes de retraite par capitalisation et va à l'encontre des autres initiatives gouvernementales visant à donner plus de sécurité aux travailleurs, comme le financement assurant la solvabilité des régimes de retraite en Ontario.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

REMBOURSEMENT DE LA TAXE SUR LES INTRANTS DU QUÉBEC

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Le Québec ne rembourse pas intégralement la taxe sur les intrants, ce qui complique l'administration et augmente les coûts.

PROPOSITION

La décision prise au cours du dernier budget devrait être révisée, et l'on devrait favoriser l'harmonisation complète des règles concernant la TPS. Les exceptions devraient être éliminées.

HARMONISATION DE LA TVD ET DE LA TPS

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Voir Harmonisation de la taxe de la taxe sur les produits et services et de la taxe de vente au détail dans la section Règlements, p. 19.

RÉFORME DE LA *LOI SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL*

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

La *Loi sur la santé et la sécurité au travail* comporte des dispositions permettant aux travailleurs de cesser de travailler lorsqu'ils estiment qu'il y a risque pour leur santé et leur sécurité. Les dispositions actuelles sont utilisées indûment dans les relations de travail et ont causé des difficultés économiques aux employeurs quand elles étaient invoquées sans raison valable.

PROPOSITION

Il y aurait lieu de modifier les dispositions permettant aux travailleurs de refuser de travailler, dans le but d'en réduire les répercussions économiques. Il conviendrait d'exiger qu'on fasse obligatoirement rapport sur les risques d'abord et qu'on recherche une solution avant d'invoquer cette disposition pour refuser de travailler. L'employeur devrait être autorisé à mener une enquête, à résoudre les questions ou à trouver un remplaçant lorsqu'un travailleur refuse de travailler. La Loi devrait être modifiée pour plus de clarté et être davantage axée sur le rendement.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

MESURES LÉGISLATIVES PROVINCIALES CONCERNANT LES FRANCHISES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Rien ne prouve qu'il soit nécessaire que les concessionnaires de véhicules automobiles soient visés par des mesures législatives concernant les franchises.

PROPOSITION

Les constructeurs d'automobiles et leurs concessionnaires devraient être exemptés de toute mesure législative provinciale en matière de franchise. On devrait laisser au Programme national d'arbitrage des concessionnaires d'automobiles le soin de résoudre toute question survenant entre concessionnaires et fabricants. Cette décision permettrait de réduire le nombre de requêtes dont est saisi l'appareil judiciaire canadien et de résoudre les différends de façon rationnelle et efficiente.

RÉGLEMENTATIONS EXCLUSIVES AUX PROVINCES

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Diverses provinces ont entrepris des activités de réglementation touchant les produits automobiles sans souci d'harmonisation avec le reste du Canada. Ces activités portent surtout sur les règlements concernant les CFC et les normes visant les gaz d'échappement. La situation soulève de nombreuses questions, entraîne des coûts supplémentaires inutiles et réduit la compétitivité. Les différences observées sont rarement justifiables sur le plan technique ou économique. Le fait d'avoir plusieurs réglementations provinciales entraîne des coûts élevés et un fardeau supplémentaire. Les répercussions se font sentir au niveau du coût des produits, qui est plus élevé, des coûts de développement, des coûts liés aux essais (uniques ou faisant double emploi), des négociations engendrées par une réglementation différente, des retards dans la mise en marché des produits, de la baisse de la qualité, des chevauchements administratifs et du manque à gagner.

PROPOSITION

Il y aurait lieu d'harmoniser tous les règlements concernant les produits au Canada et d'éliminer les règlements provinciaux touchant les produits de consommation en confiant au gouvernement fédéral l'entière responsabilité de ces règlements. Les relations s'en trouveraient améliorées, le coût des produits serait moins élevé pour une meilleure qualité et l'image publique de même que la compétitivité internationale y gagneraient.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

LES MINISTÈRES PROVINCIAUX DE LA CONSOMMATION ET DES AFFAIRES ET LA *LOI SUR LA CONCURRENCE* CANADIENNE

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Dans la publicité relative à leurs véhicules neufs, les constructeurs d'automobiles respectent les dispositions fédérales et provinciales.

Certaines dispositions provinciales contredisent ou dépassent les dispositions législatives fédérales, ce qui nuit à la compétitivité du secteur à l'échelle nationale. Cette situation est particulièrement évidente au Québec. Dans bien des cas, les mesures législatives contradictoires sont coûteuses et représentent un fardeau administratif.

La véritable question a trait à la publicité trompeuse et aux pratiques commerciales frauduleuses. Depuis des années, l'industrie cherche non pas à modifier les lois, mais à parvenir à une entente avec le gouvernement fédéral et les ministères provinciaux de la consommation sur des lignes directrices uniformes en matière de publicité et de divulgation des renseignements.

PROPOSITION

Il y aurait lieu de définir une norme nationale qui se reflétera dans les règlements provinciaux. Une politique nationale d'application des normes serait juste pour les concessionnaires, les consommateurs et les constructeurs de tous les marchés.

RÉFORME DE LA *LOI SUR LES NORMES D'EMPLOI* DE L'ONTARIO

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les entreprises de l'Ontario sont désavantagés par rapport à celles des autres provinces en raison du nombre d'heures de travail permis par la *Loi sur les normes d'emploi*. L'Ontario présente un désavantage important quant aux horaires des employés, car la Loi prescrit qu'après 8 heures de travail par jour ou 48 heures de travail par semaine, le travail doit se faire de façon volontaire. La Loi doit être réformée pour apporter une solution à cette question. La réforme permettrait de placer l'Ontario en position concurrentielle par l'assouplissement des règles et l'adoption de normes axées sur le rendement.

PROPOSITION

Il y aurait lieu de revoir les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures supplémentaires pour permettre plus de souplesse en milieu de travail et éliminer le système des permis. Il conviendrait de refondre la Loi afin d'éliminer les dispositions ambiguës ou redondantes et de mettre à jour les définitions et les normes pour qu'elles reflètent les changements survenus dans les relations de travail.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

RÉFORME DE LA *LOI SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL*

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

En novembre 1996, l'Ontario a présenté le projet de loi 99, c'est-à-dire la *Loi sur les accidents du travail*. Le système d'indemnisation des travailleurs a réellement besoin d'être réformé. Le projet de loi 99 est un pas important pour les employeurs et fait état, de façon constructive, de changements importants à leurs yeux.

PROPOSITION

Le projet de loi 99 répond à plusieurs préoccupations des employeurs et semble permettre au système d'être viable au point de vue financier. Les progrès de cette réforme (aux dernières étapes de l'examen) doivent être suivis jusqu'à la fin (prévue le 1er janvier 1998).

PROCESSUS DE DEMANDE DES HEURES DITES « VERTES »

QUESTION SOULEVÉE PAR L'INDUSTRIE

Les travailleurs de l'Ontario peuvent travailler 8 heures par jour et 48 heures par semaine. Passé ce seuil, ils travaillent sur une base volontaire.

Le règlement afférent à la *Loi sur les normes d'emploi* exige que les employeurs tiennent un registre des heures de travail faisant état des semaines qui dépassent 48 heures. Quand un travailleur approche des 100 heures, c'est-à-dire la zone des heures dites « vertes », son employeur doit faire une demande de permis pour obtenir des heures dites « vertes » auprès du ministère du Travail. Les permis sont accordés par le bureau local du Ministère par tranche de 100 heures. Une fois qu'un employé a accumulé 100 heures, le Ministère permet à l'employeur de lui en offrir 100 autres.

Cette exigence administrative impose un fardeau, sans ajouter quelque valeur que ce soit, pour gérer les systèmes d'information, les ressources humaines et les finances. Elle peut, en de rares cas, devenir un objectif de négociation quand le représentant syndical n'est pas d'accord avec son application par la direction. L'absence de valeur ajoutée est particulièrement importante compte tenu du fait que c'est la volonté de travailler de l'employé qui constitue l'élément déterminant.

COMPÉTENCE PROVINCIALE

PROPOSITION

Voici les solutions proposées :

- éliminer l'obligation de demander des heures dites « vertes » et laisser les employés décider de leurs heures sur la base de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures;
- confier aux bureaux locaux du ministère du Travail la délivrance de permis pour des tranches de 500 heures;
- porter le seuil de 100 à 500 heures.

Cette modification éliminerait un fardeau administratif inexistant aux États-Unis. Selon nous, elle passerait inaperçue, sauf pour le personnel administratif qui assure la gestion du système connexe.

QUEEN HD 9710 .C22 A9214 199
Canada. Industrie Canada. (1
Examen de la compétitivité

DATE DUE
DATE DE RETOUR

CARR McLEAN 38-296

INDUSTRY CANADA/INDUSTRIE CANADA
127466