



**Bombardier**

Le 11 février 2025

**PRIVILÉGIÉ ET CONFIDENTIEL**

Par courriel :

consultations@finances.gouv.qc.ca

**Sujet : Mémoire consultations prébudgétaires 2025-26**

**Introduction**

Bombardier est fière de participer aux consultations prébudgétaires 2025-26 du Ministère des Finances du Québec visant à faire connaître les priorités des contribuables pour la prochaine année et les années à venir. Les défis sont nombreux avec l'arrivée de la nouvelle administration américaine et Bombardier n'y échappe pas avec son lot de défis.

Nos commentaires porteront sur l'innovation qui permet aux entreprises québécoises d'être concurrentielles et diversifiées sur le marché mondial. Les incitatifs fiscaux sont très importants car ils permettent de réduire les coûts importants liés à l'innovation par les entreprises québécoises. Ils constituent également un facteur déterminant dans le choix d'un site pour la conception et le développement d'un produit ou d'une technologie.

Nous sommes d'avis qu'il est possible d'améliorer les encouragements fiscaux liés à l'innovation au Québec afin d'inciter les entreprises québécoises de haute technologie à investir davantage au Québec. Cela est particulièrement vrai pour Bombardier avec quatre sites manufacturiers et plus de 10,000 employés au Québec. Bombardier fait partie de l'industrie aéronautique qui est dominante au Québec et qui exporte à l'extérieur du Canada une quasi-totalité de ses produits, principalement aux États-Unis. Les aéronefs représentaient la 2<sup>e</sup> catégorie en valeur des exportations du Québec vers les États-Unis en 2023<sup>1</sup>. Bombardier se doit d'être innovante pour maintenir sa place importante dans le marché mondial et se doit aussi de diversifier ses marchés.

Bien que les encouragements fiscaux pour la R-D et autres incitatifs soient considérés relativement généreux au Québec, les grandes sociétés québécoises en aéronautique feront face à des défis importants dans le futur, ce qui requiert certaines améliorations au régime fiscal actuel. Ce document énumère quelques-uns de ces problèmes et propose des pistes de solutions constructives qui méritent une réflexion approfondie de la part du gouvernement du Québec.

---

<sup>1</sup> Selon Radio-Canada qui publie le 30 janvier 2025 un sommaire du Québec selon le Commerce international des marchandises du Canada en 2023 par Statistiques Canada.

## **Sommaire des recommandations**

- Reconsidérer les nouvelles règles sur les Grands Projets d'Investissements (ci-après « GPI ») qui excluent les dépenses de main-d'œuvre capitalisées dans les dépenses attribuables à la réalisation d'un GPI.
- Majorer le taux du crédit R-D pour les entreprises québécoises en aéronautique, qui sont importantes au Québec, de 14% à 22% pour mieux supporter l'innovation et compenser la baisse des incitatifs du nouveau congé fiscal pour les GPI.
- Élargir la portée des dépenses de R-D éligibles aux crédits R-D pour les rendre similaires aux crédits d'impôt pour la recherche précompétitive en partenariat privé.
- Augmenter la limite de 100M\$ pour 4 ans des biens déterminés du crédit C3I et inclure les dépenses reliées à l'innovation qui ne bénéficient présentement d'aucun soutien gouvernemental afin de mieux soutenir les investissements à venir dans l'innovation.
- Réduire les contributions au Fonds de Service de Santé de façon temporaire pour aider les entreprises québécoises à mieux se diversifier face aux menaces de tarifs douaniers de la nouvelle administration américaine.

Ces recommandations sont décrites de façon plus détaillée ci-dessous.

## **Nouveau congé fiscal pour les Grands Projets d'Investissement (ci-après « NCF-GPI »)**

Dans le budget 2023-24 du 21 mars 2023, des changements ont été annoncés pour les GPI. Le NCF-GPI a remplacé l'ancien congé fiscal pour les GPI mis en place le 20 novembre 2012 et qui a pris fin le 21 mars 2023. Des nouvelles règles ont été établies pour le NCF-GPI à savoir que seules les dépenses en capital comprises dans une catégorie d'amortissement à l'annexe B du Règlement de la loi sur les impôts du Québec (ci-après le « Règlement » et la « LI ») pourront se qualifier à titre de dépenses attribuables à la réalisation d'un GPI (ci-après « Dépenses GPI »). De plus, les dépenses GPI ne comprennent plus les dépenses de main-d'œuvre capitalisées au coût d'un bien à l'exception des dépenses liées à leur installation.

Nous comprenons que le NCF-GPI ne vise généralement pas les projets de recherche et développement (ci-après R-D), malgré le fait que des projets d'envergure admissible en partie aux crédits R-D se qualifiaient comme GPI sous l'ancien congé fiscal.

Pour Bombardier, le développement et la commercialisation d'un nouvel avion requiert des investissements importants en R-D (admissibles ou non aux crédits R-D) et, dans une moindre mesure, pour la construction à l'interne de biens amortissables spécifiques.

À la suite de ces changements, Bombardier aura du mal à atteindre le seuil d'investissement minimum de 100M\$ nécessaire à la qualification au NCF-GPI lors d'un développement d'un nouvel avion. Dans le meilleur des cas, si Bombardier atteint le seuil d'investissement minimum de 100M\$ et réussit à qualifier le projet d'un nouvel avion au NCF-GPI, les incitatifs fiscaux obtenus seront beaucoup moins élevés que sous l'ancien congé fiscal.

Nous proposons donc de reconsidérer les nouvelles règles pour inclure la main-d'œuvre capitalisée dans le coût d'un bien dans les dépenses GPI et de réduire ces dépenses par les crédits R-D et autres incitatifs reçus.

## **Augmentation du taux du crédit d'impôt remboursable du Québec relative à la R-D pour l'industrie aéronautique.**

En lien avec le changement proposé pour le NCF-GPI, nous proposons d'autres améliorations possibles au régime québécois d'incitatifs fiscaux liés à l'innovation qui pourraient compenser l'impact négatif des nouvelles règles du NCF-GPI.

Nous croyons toujours que les incitatifs fiscaux remboursables représentent la meilleure façon d'encourager l'innovation puisqu'ils sont octroyés au moment où les dépenses en innovation sont encourues.

Si les nouvelles règles du NCF-GPI sont maintenues et que les projets de R-D sont exclus en tant que GPI, le taux des crédits R-D pourrait être augmenté pour compenser la baisse des incitatifs du NCF-GPI. Un taux plus élevé serait justifié pour les entreprises en aéronautique du Québec qui versent des salaires élevés à leurs employés, qui développent et fabriquent des biens (en tout ou en partie) au Québec, et qui encouruent des sommes importantes pour le développement de leurs produits. Compte tenu de la contribution majeure de l'industrie aéronautique à l'économie du Québec, nous croyons qu'un taux plus élevé pour le crédit R-D du Québec serait approprié pour le secteur aéronautique québécois en général.

Nous proposons donc de majorer le taux du crédit R-D de 14% à 22% pour l'industrie aéronautique du Québec. La majoration pourrait suivre l'exemple de l'article 1029.7.0.1 de la LI qui permettait aux sociétés biopharmaceutiques de majorer le taux de 14% à 22% entre 2012 et 2015. Une attestation d'admissibilité serait nécessaire pour confirmer les activités admissibles en aéronautique (75% et plus) de la société au Québec.

## **Élargissement des dépenses éligibles du crédit d'impôt remboursable du Québec relative à la R-D pour l'industrie aéronautique**

Une autre façon d'améliorer les incitatifs à l'innovation au Québec serait d'élargir les dépenses éligibles aux crédits R-D du Québec afin qu'elles comprennent les mêmes dépenses qu'aux fins des crédits d'impôts pour la recherche précompétitive en partenariat privé. Pour l'industrie aéronautique du Québec, cet élargissement permettrait de tenir compte des autres dépenses encourues dans la R-D comme les matériaux et les frais généraux qui représentent des montants importants lors du développement d'un avion ou des composantes d'avion.

Nous proposons donc d'inclure les mêmes dépenses que pour les fins des crédits d'impôt pour la recherche précompétitive en partenariat privé pour les fins des crédits R-D pour l'industrie aéronautique. Une attestation d'admissibilité serait nécessaire pour confirmer les activités admissibles en aéronautique (75% et plus) de la société au Québec.

## **Augmentation de la limite pour le crédit d'impôt pour investissement et innovation (C3I)**

Depuis 2024, le crédit C3I est remboursable et la limite des biens déterminés est de 100M\$ pour une période de quatre ans. Ce crédit remboursable est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2029. Seuls les biens amortissables des catégories fiscales 12 (logiciels), 50 (matériel électronique) et 53 (matériel de fabrication et transformation) sont des biens déterminés pour les fins du crédit C3I. Pour les grandes entreprises aéronautiques, la limite de 100M\$ sera facilement atteinte

après deux ou trois ans. Les biens acquis la troisième ou quatrième année seraient ainsi exclus du crédit C3I.

Les entreprises auront à investir davantage dans les prochaines années et l'effet du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain aura également un impact sur les dépenses reliées à l'innovation.

Nous proposons donc que la période de réclamation pour la limite de 100M\$ soit ramenée à 2 ou 3 ans et/ou d'augmenter la limite des biens déterminés de 100M\$ à 200M\$ pour la période de 4 ans.

### **Élargissement des biens déterminés pour le crédit d'impôt pour investissement et innovation (C3I)**

Si les nouvelles règles du NCF-GPI sont maintenues, les frais de développement capitalisés qui ne sont pas admissibles aux crédits R-D du Québec (comme par exemple, pour Bombardier, les frais de développement et d'implantation de technologie existante sur un nouvel avion ou un avion existant), seront exclus des dépenses GPI. Le crédit C3I pourrait être bonifié pour inclure ces dépenses essentielles à l'innovation et qui ne bénéficient d'aucun soutien gouvernemental.

Nous proposons donc d'élargir les biens déterminés pour les fins du C3I pour inclure les dépenses en capital, incluant la main d'œuvre interne, reliées aux frais de développement non admissibles aux crédits R-D du Québec encourus dans une année qui sont reliées à des biens fabriqués par la suite au Québec.

### **Congé ou baisse temporaire du taux du Fonds de Service de Santé du Québec**

Pour une période donnée, dans le but de favoriser les investissements au Québec par les entreprises québécoises et d'aider à contrer les menaces de tarifs douaniers de la nouvelle administration américaine, les entreprises qui investissent dans l'innovation au Québec pourrait bénéficier d'un congé de leurs cotisations au Fonds de Service de Santé (ci-après « FSS ») du Québec ou au minimum, bénéficier d'une réduction du taux de leurs contributions au FSS pour aider à stimuler l'innovation au Québec. Un pourcentage minimal des dépenses en innovation sur une année par rapport aux ventes de l'entreprise pourrait être requis pour bénéficier de ce congé ou de cette baisse du taux. Le congé ou la baisse de taux de cotisation au FSS pourrait aussi être octroyé sur la base du secteur d'activité de l'entreprise. Par exemple, ce congé ou cette baisse de taux pourrait s'appliquer à toutes les entreprises québécoises œuvrant dans le secteur de l'aéronautique.

### **Conclusion**

Le Canada, et plus spécifiquement le Québec, fait partie des cinq endroits au monde où un avion peut être conçu, développé, fabriqué et vendu. Bombardier est un chef de file qui fait rayonner le Québec à travers le monde. Bombardier a développé en grande partie au Québec le Global 7500 qui est l'avion phare d'aujourd'hui et de demain sur le marché mondial des avions d'affaire. Bombardier commencera sous peu à livrer l'avion d'affaire le plus rapide au monde, le Global 8000, vers la fin de 2025.

Dans un contexte d'incertitude économique causé par la menace d'imposition d'importants tarifs douaniers par la nouvelle administration américaine, il est important de soutenir l'investissement et l'innovation au Québec. Les améliorations proposées auraient comme impact d'encourager les investissements dans l'innovation au Québec et de minimiser les impacts négatifs des changements apportés au congé pour les GPI pour les entreprises québécoises du secteur de l'aéronautique.

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à ces suggestions et recommandations. Nous demeurons à votre entière disposition pour toutes questions ou si vous désirez nous rencontrer pour en discuter.

Salutations distinguées,

Pierre Lafontaine  
Vice-Président Fiscalité