

Alliance canadienne du camionnage (ACC)

Consultations prébudgétaires de 2019
Août 2018



Recommandations :

Recommandation 1

Le gouvernement met fin à l'évasion fiscale généralisée dans l'industrie du camionnage en s'attaquant à un nouveau modèle d'emploi connu sous le nom de « Driver Inc. ». L'ACC demande au gouvernement de verser à l'Agence du revenu du Canada le financement nécessaire pour aider l'industrie à lutter contre la diffusion du modèle Driver Inc.

Recommandation 2

Le gouvernement appuie des projets d'infrastructure clés afin de faciliter le commerce canadien. Des projets urgents sont énumérés dans le présent document et une liste plus complète se trouve au lien fourni.

Recommandation 3

Le gouvernement rétablit les remises sur la taxe d'accise fédérale imposée sur certaines technologies de réduction des gaz à effet de serre (GES) dans l'industrie du camionnage qui ont été éliminées dans le budget de 2016.

Recommandation 4

L'ACC a fourni un lien à son plan d'action en 10 points pour assurer la sécurité des camions et demande à Transports Canada de l'appuyer. Une des initiatives de sécurité les plus importantes consiste à rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs électroniques d'enregistrement de données (DEED), ce que Transports Canada est en train de faire. L'ACC demande au gouvernement de faire de cette initiative une priorité et de l'appliquer sur les routes canadiennes au plus tard le 1^{er} janvier 2020.

Recommandation 5

Le gouvernement accélère la mise en œuvre des modifications proposées au Programme des travailleurs étrangers temporaires en vue d'aider l'industrie à réduire la pénurie de camionneurs, qui a atteint un point critique.

Alliance canadienne du camionnage

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération d'associations provinciales de camionnage. Comptant plus de 4 500 transporteurs membres, l'ACC représente un échantillon transversal général de l'industrie – toutes les tailles, toutes les régions, services basés sur les produits et services spécialisés. Nos membres emploient quelque 150 000 Canadiens et répondent à environ 70 % des besoins en transport routier du Canada.

Équité fiscale : les camionneurs offrent aux gouvernements 1 milliard de dollars

« Si la question de Driver Inc. n'est pas réglée maintenant, l'ACC estime que cela deviendra la pratique prédominante dans l'industrie d'ici deux ans. Même les transporteurs qui s'opposent actuellement au modèle Drive Inc. seront bientôt obligés de l'utiliser afin de demeurer concurrentiels. »

Connu sous le nom de « Driver Inc. », un certain nombre de chauffeurs et de transporteurs concluent des ententes en vertu desquelles les chauffeurs se constituent en société et « vendent » ensuite leurs services de chauffeur au transporteur. Il est important de noter que ces chauffeurs ne sont pas des propriétaires exploitants traditionnels puisqu'ils ne possèdent, ne louent ou n'exploitent pas de véhicule. Ces exploitants de Driver Inc. conduisent les véhicules du transporteur et sont quasiment impossibles à distinguer d'un « employé ».

Nous savons qu'un grand nombre des entreprises et des chauffeurs qui participent à ce stratagème se dérobent sciemment à leurs responsabilités fiscales, y compris le versement des retenues à la source appropriées (Régime de pensions du Canada, assurance-emploi, etc.). En ce qui concerne les chauffeurs, beaucoup essaient de profiter injustement des avantages fiscaux destinés aux petites entreprises. Nous savons aussi que de nombreux transporteurs qui se servent du modèle Driver Inc. ne paient pas leurs cotisations aux commissions des accidents du travail et esquivent les responsabilités qui leur sont conférées par le *Code canadien du travail*. Étant donné que l'industrie du camionnage est le deuxième secteur d'emploi sous réglementation fédérale en importance — le gouvernement fédéral étant le premier —, il ne fait aucun doute que le gouvernement devrait être préoccupé par l'ampleur possible du problème. Si seulement 25 % de tous les chauffeurs décidaient de suivre le modèle Driver Inc., nous estimons que cela entraînerait au moins 1,12 milliard de dollars en pertes fiscales et autres pertes de revenus.

Bien qu'il soit difficile de déterminer le pourcentage exact de chauffeurs mal classifiés ainsi, les pertes fiscales possibles et l'effet de distorsion sur l'industrie, même au petit taux que les chauffeurs de Driver Inc. pourraient imposer, doivent être pris au sérieux. Si cette pratique n'est pas contrée, l'ACC prévoit que toute l'industrie fera rapidement la transition à ce modèle en raison des économies concurrentielles. L'ACC demande donc au gouvernement de verser à l'Agence du revenu du Canada le financement nécessaire pour aider l'industrie à lutter contre l'évasion fiscale.

Infrastructures

« Notre économie comporte de multiples facettes, allant des entreprises axées sur l'agriculture et les ressources naturelles aux entreprises axées sur la fabrication et le savoir, qui dépendent toutes d'une façon ou d'une autre du transport du fret. »

La prospérité économique du Canada dépend de la capacité de ses industries d'obtenir des parts de marché dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine. En tant que mode de transport préféré pour acheminer les produits finis et les intrants d'entreprise au marché de manière efficace et fiable, le camionnage joue un rôle vital dans l'économie. Les ponts, les routes et les échangeurs bien entretenus, les postes frontaliers et l'accès adéquat aux principaux centres de traitement du fret sont d'une importance cruciale pour l'industrie. Il est essentiel que le gouvernement reconnaisse le rôle indispensable du camionnage lorsqu'il établit ses priorités en matière de dépenses d'infrastructure.

Une liste complète de projets d'infrastructure se trouve [ici](#). Cela dit, selon l'ACC, il y a plusieurs projets clés qui nécessitent l'attention du gouvernement fédéral de toute urgence : (1) la route 185 entre le Québec et le Canada atlantique, (2) des parcs de stationnement pour les camions le long de la Transcanadienne, (3) l'autoroute 40 et le pont Wapiti en Alberta, et (4) l'achèvement du pont Gordie Howe.

Route 185 de Saint-Antoine à Saint-Louis-du-Ha! Ha! / Autoroute 85 et route 185 entre Rivière-du-Loup (au Québec) et Edmundston (au Nouveau-Brunswick)

Ces tronçons de route ont urgemment besoin d'être réaménagés. Une fois que les travaux sont terminés, ils relieront tout l'Est du Canada au moyen de routes à quatre voies d'Halifax à Toronto. Le réaménagement de la route 185, qui est souvent décrite comme l'une des routes les plus dangereuses au Canada, devrait nettement améliorer la sécurité. Sur le plan commercial, cela permettrait aussi à l'industrie du camionnage de recourir à des trains routiers d'Halifax à Toronto, ce qui rendrait la livraison de marchandises beaucoup plus efficace et réduirait les émissions.

Parcs de stationnement pour les camions

« Nous avons besoin plus que jamais d'une stratégie fédérale de stationnement pour les camions dans l'ensemble du Canada. »

Alors que le Canada et les États-Unis progressent vers l'utilisation obligatoire de dispositifs électroniques d'enregistrement de données (DEED), qui font le suivi des heures de service d'un chauffeur et remplacent les journaux de bord en papier, il est plus important que d'avoir des parcs de stationnement appropriés pour les camions. Pour leur part, les parcs de stationnement sécuritaire pour les véhicules commerciaux appuient une chaîne d'approvisionnement nationale plus saine et efficace. Le gouvernement fédéral doit trouver des solutions en collaboration avec les provinces et élaborer une stratégie de stationnement pour les camions sur le réseau routier national du Canada.

Doublement des voies de l'autoroute 40 et du pont Wapiti dans la région de Grande Prairie

Ce projet est essentiel à la sécurité des exploitants qui transportent du bois d'œuvre, du pétrole et du gaz dans la région. Le taux de collision sur ce tronçon de route est de 206 collisions par cent millions de kilomètres-véhicules parcourus comparativement à la moyenne provinciale de 83 sur les routes à chaussée unique. À l'heure actuelle, le volume de trafic moyen sur le pont Wapiti est de 9 060 véhicules par jour, dont 50,6 % sont des véhicules commerciaux. L'investissement pétrolier et gazier prévu et les plans d'exploitation forestière ne feront qu'augmenter le trafic dans un corridor qui est déjà soumis à un stress excessif. Nos partenaires forestiers dans la région prévoient faire 50 000 voyages (100 000 voyages si les déplacements à vide sont inclus) sur cette route à elle seule. Parmi tous les défis à relever dans la région de Grande Prairie, il faut accorder la plus haute priorité à l'investissement dans ce projet.

Pont Gordie Howe

L'ajout du pont Gordie Howe aura une incidence considérable sur l'industrie du camionnage et le commerce entre le Canada et les États-Unis. Le gouvernement fédéral a fait preuve de beaucoup de leadership dans ce projet. L'ACC l'implore de continuer à appuyer le projet et de faire en sorte qu'il soit achevé le plus tôt possible.

Investissements dans nos frontières

Les systèmes électroniques utilisés par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour traiter les renseignements commerciaux ont besoin d'être mis à jour afin de répondre aux demandes du commerce transfrontalier d'aujourd'hui. Le problème peut être réglé en investissant du capital dans les systèmes des TI de l'ASFC et en embauchant du personnel supplémentaire. Nous sommes conscients que les fonds requis pour mettre à jour ces systèmes désuets sont considérables, mais un tel investissement ne représente rien comparativement aux dommages immédiats et à long terme que subira l'économie si ces investissements ne sont pas effectués. La pénurie de personnel semble empirer, ce qui rend la frontière plus hermétique et nuit à la facilitation du commerce transfrontalier. Par conséquent, les gens d'affaires transfrontaliers du Canada sont obligés de se préparer à des perturbations et un affaiblissement sans précédent de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Remise sur la taxe d'accise

« En améliorant l'économie de carburant, l'industrie se protège contre la hausse des coûts du carburant tout en réduisant les émissions de GES au profit de la société. »

Dans le budget fédéral de 2016, le gouvernement a retiré aux entreprises de camionnage le pouvoir de demander des remises sur la taxe d'accise fédérale imposée sur le carburant diesel utilisé par les dispositifs anti-ralenti comme les groupes électrogènes d'appoints servant à faire fonctionner le système de chauffage et de climatisation des cabines et des

remorques réfrigérées ainsi que le carburant utilisé par d'autres technologies de réduction des GES. Non seulement ces technologies aident grandement notre industrie à atteindre ses objectifs obligatoires de réduction des émissions, mais elles jouent aussi un rôle vital dans l'exploitation de nos entreprises et la prestation de services à nos clients, surtout dans les secteurs agricole, alimentaire et pharmaceutique. De plus, cette décision est incompatible avec la politique historique du gouvernement qui consiste à ne pas taxer le mazout domestique. L'ACC souhaite que le gouvernement revienne sur sa décision afin d'appuyer l'industrie du camionnage, qui se prépare pour la phase II du règlement sur les GES.

Dans un même ordre d'idées, l'ACC a demandé au gouvernement d'expliquer comment l'industrie du camionnage est censée gérer et assumer ses responsabilités dans le cadre du régime de tarification du carbone dans une dite « administration assujettie au filet de sécurité ». Elle n'a toujours pas reçu de réponse. L'industrie du camionnage demeure fermement résolue à réduire son empreinte carbone, mais le gouvernement fédéral doit faire comprendre aux exploitants comment ils sont censés atteindre ces objectifs tout en éliminant les obstacles qui les dissuadent d'investir dans des technologies plus vertes.

Taux de déduction pour amortissement accéléré

La demande de déduction pour amortissement (DPA) pour une catégorie de biens amortissables est axée sur un taux prescrit qui est généralement fondé sur la vie utile du bien. Les catégories 43.1 et 43.2 de la Loi de l'impôt sur le revenu prévoient un taux de DPA plus élevé que ce qui serait offert autrement à titre d'incitatif pour encourager les entreprises à investir dans de l'équipement écoénergétique propre précis. L'ACC recommande au gouvernement de fournir un taux de DPA accéléré pour les équipements de camionnage réduisant les émissions de carbone qui sont énumérés aux phases I et II du règlement sur les camions lourds d'Environnement et Changement climatique Canada. Si la catégorie 43.1 n'est pas considérée comme une option viable, l'ACC encourage le gouvernement fédéral à envisager d'autres options dans le contexte du code fiscal. En plus des motifs environnementaux pour la modification fiscale, l'industrie canadienne du camionnage prend de plus en plus de retard par rapport à son concurrent américain. Les taux de DPA aux États-Unis sont beaucoup plus avantageux, ce qui permet aux exploitants américains d'amortir des camions en deux fois moins de temps. Cet avantage fiscal des entreprises de camionnage américaines par rapport à leurs homologues canadiens a été accru par les réductions de l'impôt des sociétés qui ont récemment été instaurées par le président Trump et qui éliminent l'avantage historique du Canada dans ce secteur. Le Canada doit s'attaquer à l'iniquité fiscale croissante entre les parcs canadiens et américains.

Sécurité des camions – Plan d’action en 10 points de l’ACC et DEED

« L’utilisation obligatoire de DEED est l’une des mesures les plus importantes que le gouvernement peut adopter pour améliorer la sécurité routière. »

La plupart des entreprises de camionnage et des camionneurs ont des exigences de sécurité qui dépassent de loin les exigences minimales. Cependant, de récents événements nous rappellent tous que nous pouvons améliorer notre approche à l’égard des exploitants qui n’investissent et ne s’engagent pas suffisamment dans la sécurité routière. L’ACC et les associations provinciales de camionnage intensifieront leurs efforts, en collaboration avec Transports Canada et les gouvernements provinciaux, visant à mettre en œuvre le plan d’action en 10 points de l’ACC, [disponible ici](#), y compris l’installation de dispositifs électroniques d’enregistrement de données (DEED) obligatoires pour faire le suivi des heures de services des camionneurs. L’ACC croit fermement que cette réglementation doit être achevée en 2018 et appliquée au plus tard le 1^{er} janvier 2020. Elle craint toutefois de plus en plus qu’il n’y ait aucune réglementation sur les DEED avant 2021 ou après. Des retards inacceptables ne font que creuser l’écart entre le Canada et les États-Unis (qui ont rendu obligatoire l’utilisation de DEED en décembre 2017) et permettent aux personnes qui contournent les règles sur les heures de service de continuer à le faire.

Accélération de la mise en œuvre des modifications au Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET)

À la suite d’un rapport sur l’examen du secteur mené par Camionnage RH Canada, en collaboration avec le Programme des travailleurs étrangers temporaires, l’ACC propose des changements clés au PTET dans le secteur du camionnage.

Il faut établir un processus accéléré pour les employeurs dignes de confiance qui répondent aux principaux critères de l’industrie. Dans cette optique, nous reconnaissons la nécessité d’examiner minutieusement les employeurs dans le cadre de la demande initiale afin de s’assurer que des entreprises légitimes se servent du PTET aux fins prévues. Cependant, l’examen initial pourrait ensuite être utilisé pour établir un profil d’employeur qui servirait de preuve du statut d’employeur digne de confiance, ce qui accélérerait les demandes subséquentes d’étude d’impact sur le marché du travail et de renouvellement de permis de travail. Nous croyons que cela réduira les délais de traitement et appuiera les employeurs qui utilisent le programme avec de bonnes intentions.

Étant donné que la pénurie de camionneurs a atteint un point critique, il est essentiel que le PTET fonctionne le plus efficacement possible puisqu’il sera utilisé de plus en plus par l’industrie au cours des prochaines années.