



Mémoire prébudgétaire de 2019

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est heureuse d'avoir la possibilité de participer aux consultations prébudgétaires de 2019¹.

Les chemins de fer appartenant à des intérêts canadiens favorisent la compétitivité et soutiennent le commerce en transportant pour environ 280 milliards de dollars de produits d'origine canadienne chaque année². Ce trafic compte pour 50 % des marchandises canadiennes destinées à l'exportation (en volume) et pour 70 % du mouvement interurbain des marchandises³. En plus du trafic de marchandises, près de 85 millions de personnes empruntent les chemins de fer pour se rendre au travail ou aux loisirs, ce qui réduit les émissions ainsi que la congestion et l'usure des routes et autoroutes les plus achalandées du Canada.

Composantes essentielles de l'économie, les chemins de fer fournissent à leurs clients un service économique, sécuritaire et à faibles émissions.

La franchise ferroviaire canadienne

Les chemins de fer du Canada fournissent des services à plus de 10 000 clients. Ils ne disposent pour cela que de ressources limitées, comme l'infrastructure des voies ferrées, les emprises ferroviaires, les gares de triage, les locomotives et les équipages. Ce réseau est constitué de deux transporteurs ferroviaires de catégorie I dont des intérêts canadiens sont propriétaires et exploitants, ainsi que de plus de 50 chemins de fer locaux et régionaux.

Figure 1 : Réseau ferroviaire canadien



¹ On trouvera des renseignements sur l'Association des chemins de fer du Canada sur le site <https://www.railcan.ca/fr/>.

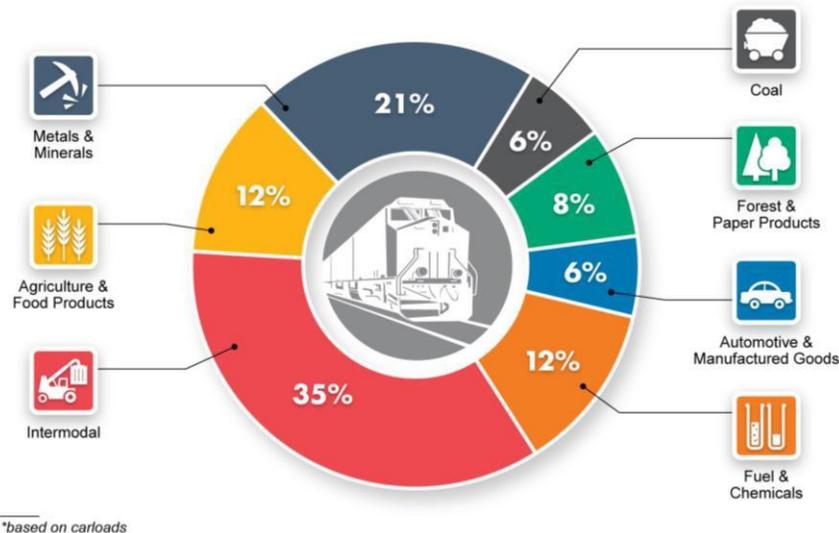
² Association des chemins de fer du Canada. Calculs internes en utilisant diverses sources, 2018.

³ *Ibid.*



Le transport ferroviaire des marchandises stimule l'économie canadienne en déplaçant une gamme diversifiée de produits, notamment : des produits en vrac comme les céréales, la potasse et le bois de construction, des conteneurs remplis de marchandises pour le commerce de détail et de gros, ainsi que des produits dangereux comme le chlore et le soufre. Environ 2 300 locomotives et 31 000 cheminots dévoués déplacent près de 5 millions de wagons de marchandises sur les 44 000 kilomètres de voies qui sillonnent neuf provinces, un territoire et plusieurs régions des États-Unis⁴.

Figure 2 : Répartition du trafic ferroviaire (2016)



Le chemin de fer offre également de nombreux avantages environnementaux qui en font un partenaire essentiel dans les efforts du gouvernement pour réduire les émissions. Le transport des marchandises par chemin de fer est quatre fois plus efficace que le transport par camion, et le service ferroviaire à voyageurs est trois fois plus efficace que la voiture moyenne. De plus, un seul train de marchandises est équivalent à 300 camions de moins sur le réseau routier et autoroutier du Canada⁵.

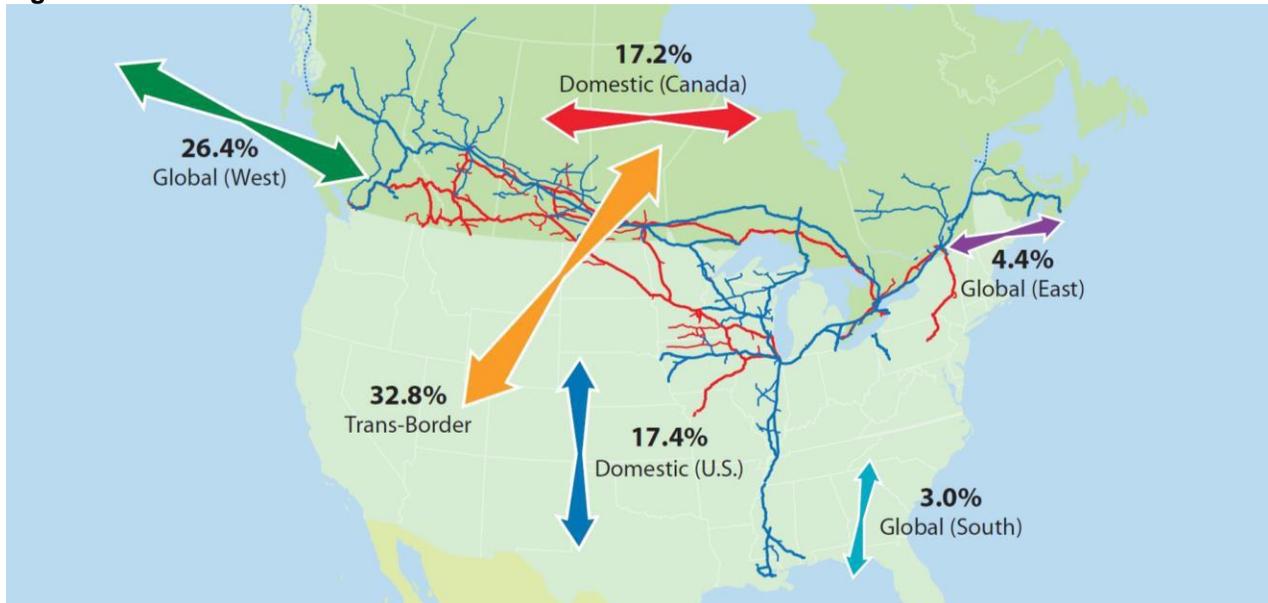
En 2015, plus de 65 % des revenus générés par le transport ferroviaire étaient attribuables au trafic commercial, dont la majorité entre le Canada et les États-Unis (figure 3). Envisagé en termes de tonnage, environ 75 % du trafic d'origine canadienne est exporté vers les États-Unis et d'autres destinations internationales. **La figure 3** donne un aperçu des marchés que les chemins de fer ont ouverts pour leurs clients en 2015 (selon le pourcentage des revenus ferroviaires et leur destination respective, y compris les importations et les exportations), ce qui montre qu'un réseau ferroviaire résilient est une condition essentielle au commerce international.

⁴ Statistiques extraites de Tendances ferroviaires 2017. Voir https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2018/01/Tendances_ferroviaires_2017_infographic.pdf.

⁵ On trouvera d'autres renseignements sur les avantages environnementaux du chemin de fer à l'adresse https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/06/ClimateChange_infographic_2018_FR.pdf.



Figure 3 : Portée du marché



Amélioration des déplacements grâce au service voyageurs

Au début de l'année, VIA a franchi une étape importante dans ses efforts pour faire en sorte que les Canadiens puissent voyager dans un parc ferroviaire de passagers efficace, sûr, accessible et abordable. Le budget de 2018 prévoyait des fonds pour remplacer le parc vieillissant de VIA dans le corridor Québec-Windsor, qui dessert plus de 90 % de ses passagers, et comprenait 8 millions de dollars pour que Transports Canada entreprenne des travaux afin de faire progresser le projet de train à haute fréquence de VIA.

Le projet de service à haute fréquence permettra à VIA de mieux connecter les Canadiens dans la région la plus peuplée du pays en augmentant la fréquence des trains, en raccourcissant la durée des trajets et en fournissant un service plus fiable. Cette initiative permettra aux Canadiens d'être plus productifs tout en aidant le gouvernement à atteindre ses objectifs de réduction des émissions, avec la réduction de 10 mégatonnes (Mt) (soit 14 Mt en termes d'électricité) des émissions de CO₂ sur 30 ans, ce qui équivaut à retirer 10 % des voitures de la route pendant un an au Canada⁶. Ce plan est approuvé par l'ACFC et par plusieurs communautés en Ontario et au Québec⁷.

Les investissements stimulent la performance

Un cadre réglementaire concurrentiel et axé sur le commerce est une condition préalable à la productivité et à l'atteinte des investissements nécessaires pour que les chemins de fer puissent continuer à stimuler

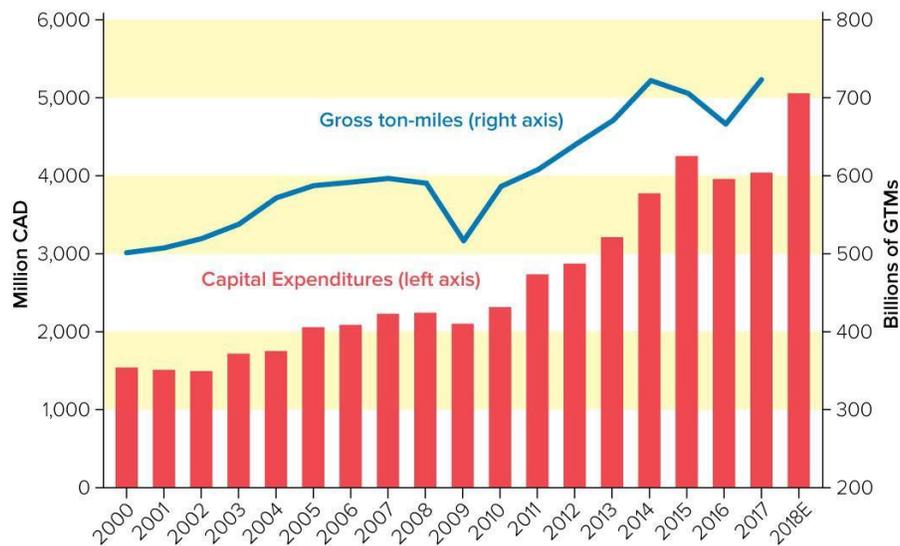
⁶ Pour en savoir plus sur le projet de service à grande fréquence de VIA Rail, visiter <https://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/gouvernance-et-rapports/voies-dediees>.

⁷ Pour de plus amples renseignements, consulter <https://slchamber.ca/2017/07/26/local-chambers-support-high-frequency-rail-continues-gain-traction/>, <http://www.lapresse.ca/le-nouvelliste/actualites/201706/19/01-5108954-trois-rivieres-et-drummondville-embarquent-dans-le-meme-train.php>, <http://www.eowc.org/en/news-ongoing-projects/resources/MINUTES-August-13-2017-EOWC.pdf>.



le développement économique et à soutenir le commerce. En 2017, les transporteurs ferroviaires canadiens de catégorie 1 ont investi plus de 4 milliards de dollars (environ 21 % de leurs revenus) dans leurs réseaux continentaux⁸. Depuis 1999, les investissements dans les chemins de fer au Canada dépassent à eux seuls 25,9 milliards de dollars et ont permis à nos membres d'augmenter leurs volumes conformément à l'évolution de l'économie canadienne (figure 4)⁹. Ces investissements sont essentiels au maintien de la sécurité, de la vitesse, de la capacité et du service du réseau.

Figure 4 : Dépenses en immobilisations des chemins de fer de catégorie I



Alors que les chemins de fer canadiens de catégorie I réinvestissent chaque année des sommes considérables dans leurs réseaux, les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) ne sont pas capables d'investir des montants équivalents. Les investissements dans les CFIL sont généralement restreints par leur capacité limitée d'emprunter sur leur capital et par un flux de revenus en butte à leur principal concurrent – le secteur du camionnage, qui est subventionné. Pourtant, ces transporteurs ferroviaires affrontent de forts vents contraires à cause des coûts accrus associés aux nouveaux règlements fédéraux sur les passages à niveau, aux primes d'assurance pour les marchandises dangereuses et à la tarification du carbone. En moyenne, les CFIL ne réinvestissent que 10 % de leurs revenus chaque année dans leur capital.

Recommandations

L'ACFC maintient sa position selon laquelle le gouvernement du Canada devrait fournir un environnement législatif et politique capable de dégager les niveaux d'investissement nécessaires pour tirer parti des

⁸ Rapports annuels 2017 de CN et CP.

⁹ Rapports annuels 1999 à 2017 de CN et CP.



débouchés économiques et commerciaux de demain. Nos recommandations visent à encourager la compétitivité en éliminant plusieurs obstacles à l'investissement au Canada :

Modification des taux d'imposition et de la dépréciation supplémentaire

L'adoption récente de vastes mesures fiscales aux États-Unis inquiète nos membres. La *Tax Cuts and Jobs Act*, qui est entrée en vigueur le 22 décembre 2017, réduit de 35 à 21 % le taux fédéral d'imposition statutaire des sociétés américaines. De plus, la nouvelle taxe minimale sur l'érosion de la base d'imposition fiscale et la lutte contre l'abus (Base Erosion and Anti-Abuse, BEAT) augmentera les coûts pour les transporteurs ferroviaires canadiens. Cette disposition obligera une entité américaine à payer la nouvelle taxe BEAT sur les paiements effectués à sa société mère canadienne, sans permettre à cette dernière de réclamer un crédit compensatoire ou une déduction pour le montant équivalent à celui payé aux États-Unis.

La loi prévoit également une dépréciation de 100 % pour les biens et immobilisations nouveaux et usagés acquis après le 27 septembre 2017 et avant le 1er janvier 2023. Sont exclus les biens et les immobilisations utilisés par un service public réglementé et certains biens immobiliers utilisés dans un commerce ou une activité de nature immobilière. En effet, au lieu d'un amortissement supplémentaire de 50 % au cours de l'année d'acquisition, les États-Unis offrent 100 %, ce que nous jugeons important. En comparaison, le taux de dépréciation actuel au Canada pour les voies de chemin de fer et les biens connexes est de 10 % selon la méthode d'amortissement dégressif¹⁰.

Nous sommes également préoccupés par l'impact que ces mesures auront sur le taux effectif marginal d'impôt (TEMI) s'appliquant aux nouveaux investissements. Le projet de loi de réforme fiscale fera passer le TEMI américain de 34,6 % à seulement 18,8 %, alors que le TEMI du Canada se situe à 20,9 %¹¹. L'effet net potentiel de ce changement considérable signifie que le taux d'imposition effectif aux États-Unis sera inférieur à celui du Canada dans la plupart des secteurs, y compris le transport. Par le passé, le TEMI au Canada était inférieur à celui des États-Unis.

Le projet de loi de réforme fiscale a modifié le paysage concurrentiel en Amérique du Nord, montrant que des changements fiscaux sont nécessaires au Canada pour assurer la compétitivité des chemins de fer et la poursuite de leurs investissements à un rythme comparable à celui des années précédentes et proportionnel à celui de leurs homologues américains.

Compte tenu de ces modifications, l'ACFC recommande que le gouvernement du Canada :

1. harmonise le TEMI des entreprises canadiennes avec celui des États-Unis;
2. permette aux compagnies de chemin de fer de déduire immédiatement le montant total des dépenses en capital;
3. évite la double imposition sur les transactions intersociétés en créant au Canada une compensation correspondant à la nouvelle taxe minimum BEAT des États-Unis¹².

¹⁰ Les voies de chemin de fer et les biens connexes font partie de la catégorie 1 selon le *Règlement de la Loi de l'impôt sur le revenu* et sont décrits au paragraphe 1101(5e.1). Il s'agit notamment des biens suivants : une voie et un remblai de chemin de fer, y compris les rails, le ballast, les traverses et autre matériel; l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire; un pont, un ponceau, un passage souterrain ou un tunnel servant à une voie et à un remblai de chemin de fer.

¹¹ Philip Bazel, Jack Mintz et Austin Thompson (2018), disponible à : https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3136437 [EN ANGLAIS SEULEMENT].

¹² La mise en œuvre de cette recommandation permettrait d'harmoniser les règles fiscales canadiennes avec le traité fiscal canado-

Investissements dans les chemins de fer d'intérêt local

À ce jour, ni le nouveau plan Chantiers Canada (ou celui qui l'a prédécesseur) ni le Fonds national des corridors commerciaux n'ont été une source importante de financement pour les chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Par comparaison, aux États-Unis, les CFIL ont accès à divers programmes de financement fédéraux novateurs, notamment des subventions, des prêts à faible taux d'intérêt et des crédits d'impôt. L'ACFC recommande que le gouvernement du Canada :

4. crée un programme de financement des immobilisations de 365 millions de dollars sur six ans (s'échelonnant de 2019 à 2024) afin d'appuyer les investissements dans l'infrastructure des CFIL et de réduire les sommes qui devront être déboursées pour se conformer aux nouveaux règlements sur la sécurité ferroviaire.

Les fonds seraient offerts grâce à un mécanisme qui limiterait les contributions au moindre des deux montants suivants : 50 % de l'investissement admissible dans l'infrastructure, ou 15 000 \$ par mille de voie du réseau durant les deux premières années et 5 000 \$ par mille de voie pour les cinq années suivantes.

Ce montant fixe par mille de voie serait semblable à ce qui est offert dans le programme américain pour les CFIL, mais il serait haussé les deux premières années pour favoriser les projets prêts à démarrer.

L'ACFC encourage fortement le gouvernement du Canada à soutenir le Huron Central Railway (HCR). Ce chemin de fer, qui fournit un service ferroviaire essentiel aux clients de Sault Ste. Marie à Sudbury, a besoin d'un soutien immédiat pour poursuivre ses activités au-delà de 2018¹³. La compagnie pense qu'une contribution fédérale-provinciale de 42 millions de dollars sera nécessaire sur une période de cinq ans pour continuer d'exploiter cette ligne. En outre, HCR s'est engagé à investir plus de 4,6 millions de dollars dans le chemin de fer. L'ACFC recommande que :

5. le budget de 2019 tire parti des investissements du secteur privé et englobe une contribution fédérale pour préserver les activités de HCR au-delà de 2018.

Investissements à VIA Rail

L'engagement du gouvernement du Canada à financer l'achat de nouveaux trains pour remplacer le matériel roulant vieillissant de VIA constitue une prochaine étape importante dans l'évolution du service voyageurs interurbain au Canada. Ce renouvellement est également important parce qu'il peut servir à obtenir du financement auprès des marchés financiers et de la Banque d'infrastructure du Canada pour le projet de train à haute fréquence proposé par VIA.

Pour offrir aux Canadiens un service voyageurs interurbain fiable, fréquent, rapide et économique, VIA a besoin d'un réseau dédié où elle pourrait faire circuler ses trains à leur plein régime de 160 km/h et faire passer son achalandage de 4,1 millions (à présent) à 9,9 millions de voyageurs d'ici 2030. Ce projet prêt à démarrer au coût de 4 milliards de dollars pourrait être achevé en quatre saisons de construction. Le

américain et de faire en sorte que les transactions intersociétés en vertu des règles sur les prix de transfert soient correctement jumelées, et que les éléments imposables dans le pays du bénéficiaire soient déductibles dans le pays du payeur.

¹³ Pour plus de renseignements : <https://www.newswire.ca/news-releases/huron-central-railway-to-discontinue-operations-by-year-end-683336021.html> [EN ANGLAIS SEULEMENT].



projet atteindrait plusieurs objectifs gouvernementaux, notamment la croissance économique, la création d'emplois, l'infrastructure durable, l'écologisation des opérations fédérales et la sécurité des transports. La subvention de fonctionnement du corridor accordée à VIA serait éliminée d'ici 2024.

L'ACFC recommande que le gouvernement du Canada :

6. permette à VIA Rail d'utiliser ces fonds comme levier pour obtenir 4 milliards de dollars supplémentaires sur les marchés des capitaux, qu'elle pourra réinvestir dans son projet de service ferroviaire à fréquence élevée;
7. assure la coordination des investissements dans le service voyageurs (y compris le service interurbain et les trains de banlieue) pour que les services ferroviaires soient interoperables et interconnectés;
8. veille à ce que le transport ferroviaire interurbain puisse fonctionner avec d'autres services afin de continuer à offrir des services entre les centres-villes pour les passagers.

Mot de la fin

L'ACFC aimerait avoir l'occasion de comparaître à titre de témoin lorsque le Comité reprendra ses travaux à l'automne. Entre-temps, on peut poser des questions ou faire des commentaires à l'intention de Michael Gullo, directeur, Politiques, au 613 564-8103 ou à l'adresse mgullo@railcan.ca.