

Mémoire prébudgétaire de 2018

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est heureuse d'avoir la possibilité de participer aux consultations prébudgétaires de 2018¹. Le présent mémoire inclut nos recommandations pour examen.

Les chemins de fer permettent aux entreprises canadiennes d'être concurrentielles partout en Amérique du Nord et à l'étranger. L'an dernier, les chemins de fer du Canada ont transporté environ 280 milliards de dollars de biens canadiens à travers le Canada et les États-Unis, et vers les marchés internationaux². Chaque année, les compagnies ferroviaires transportent environ 50 % des marchandises du Canada destinées à l'exportation (en volume) et 70 % du fret interurbain du pays³.

En plus de la circulation du fret, plus de 80 millions de personnes utilisent le transport ferroviaire des passagers pour les déplacements à destination et au retour du travail ou pour les loisirs, réduisant ainsi les émissions et la congestion, ainsi que l'usure des routes et des autoroutes les plus fréquentées du Canada.

La franchise des chemins de fer du Canada

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 impressionnant se compose de deux chemins de fer de classe I de propriété et d'exploitation canadienne et de plus de 50 chemins de fer locaux et régionaux.

Figure 1 : Réseau de chemins de fer de propriété canadienne



Nos chemins de fer marchandises continuent à stimuler l'économie canadienne en transportant une variété de marchandises, notamment des marchandises en vrac, comme les céréales, la

¹ Vous trouverez de plus amples renseignements concernant l'Association des chemins de fer du Canada à l'adresse : www.railcan.ca.

² Source : Association des chemins de fer du Canada, Calculs internes en utilisant diverses sources, 2017.

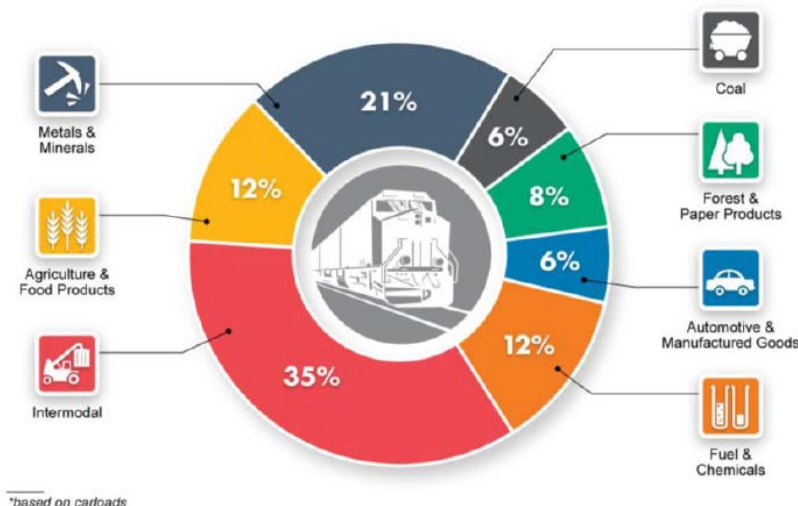
³ Ibid.



potasse et le bois d'œuvre; des contenants transportant notamment des biens de détail et de gros; des marchandises dangereuses, telles que du chlore et du sulfure.

Environ 2 400 locomotives et 33 000 cheminots dévoués déplacent près de 4 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 (2015)



En tant que composants essentiels de l'économie, les chemins de fer fournissent un service efficace, sûr et à faible coût à leurs clients. Bien que les États-Unis continuent de recevoir plus de 75 % de toutes les exportations canadiennes⁵, les économies émergentes sont devenues des partenaires commerciaux qui prennent de plus en plus d'importance.

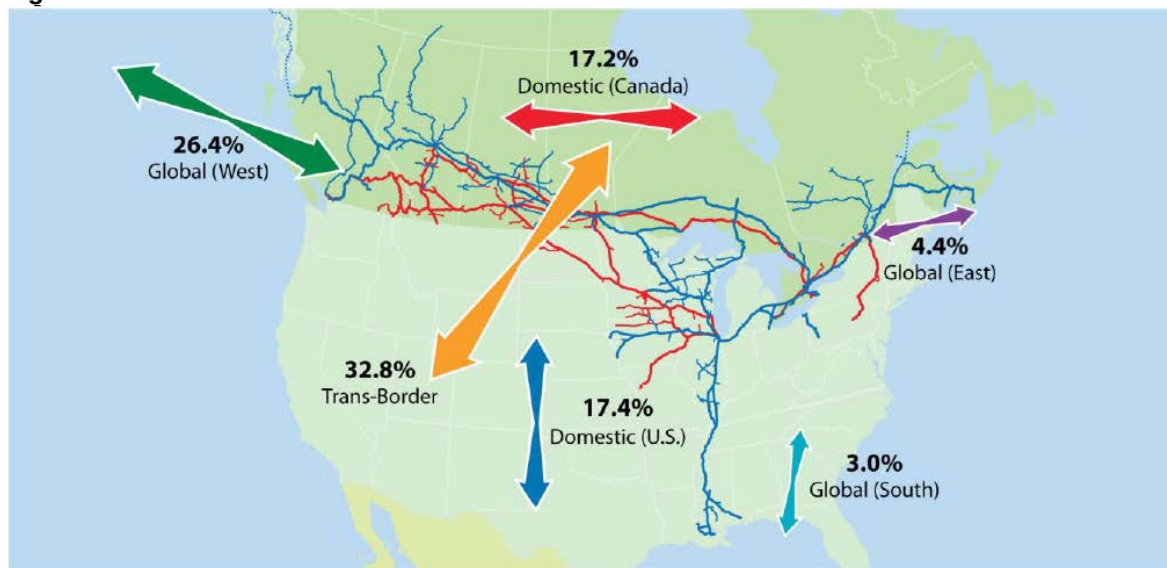
Avec l'élaboration d'accords commerciaux multilatéraux, le réseau ferroviaire s'assure que le Canada est dans une position lui permettant de tirer parti de son programme commercial. La **figure 3** présente une vue d'ensemble des marchés que les chemins de fer ont permis pour leurs clients en 2015 (comme l'indiquent le pourcentage des revenus des chemins de fer et leur destination respective, importation et exportations comprises).

⁴ Statistiques tirées du document intitulé Tendances ferroviaires 2016, https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/Tendances_ferroviaires_2016.pdf.

⁵ Source : Industrie Canada, 2016. Données sur le commerce en direct.



Figure 3 : Étendue des marchés



Amélioration des déplacements grâce au service voyageurs

Nous sommes encouragés par l'engagement qu'a pris le gouvernement à l'égard des services ferroviaires voyageurs interurbains. Dans le budget de 2017, il a consacré 867,3 millions de dollars pour aider au maintien des opérations de VIA Rail au cours des trois prochaines années. De plus, la création d'une banque de l'infrastructure offre au gouvernement l'occasion d'investir dans des projets d'infrastructure transformateurs et de création d'emplois, comme les plans régionaux de transport en commun et les réseaux de transport interurbain.

La société VIA Rail a été créée en 1977 dans le but de relier les Canadiens d'un océan à l'autre. Malgré les récentes bonnes performances obtenues depuis l'année 2014, qui a été marquée par une importante augmentation de son achalandage et de ses recettes de 4,6 % et de 15,6 % respectivement, VIA Rail doit relever deux défis de taille : le vieillissement de la flotte et sa capacité à offrir un service rapide, fréquent et fiable dans le corridor Québec-Windsor.

En 2016, le gouvernement a fourni des fonds pour évaluer la flotte vieillissante de VIA Rail et son plan de service ferroviaire à haute fréquence (SFHF), qui vise à mettre en place des voies réservées aux trains de passagers dans le corridor Québec-Windsor. Le plan de SFHF permettrait à VIA Rail d'augmenter la fréquence des trains, de raccourcir les déplacements et d'offrir un service plus fiable tout en réduisant de 10 (mégatonnes) Mt (ou de 14 Mt dans le cas d'un fonctionnement à l'électricité) les émissions de CO₂ sur une période de 30 ans, ce qui équivaut à un retrait de la route de 10 % des véhicules canadiens pendant un an⁶.

VIA Rail a présenté ses analyses de rentabilisation au gouvernement à la fin de 2016. Le plan de SFHF est endossé par l'ACFC ainsi que par plusieurs collectivités de l'Ontario et du Québec et leurs chambres de commerce respectives⁷.

⁶ Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de la proposition de SFHF de VIA Rail, voir <http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/gouvernance-et-rapports/voies-dediees>.

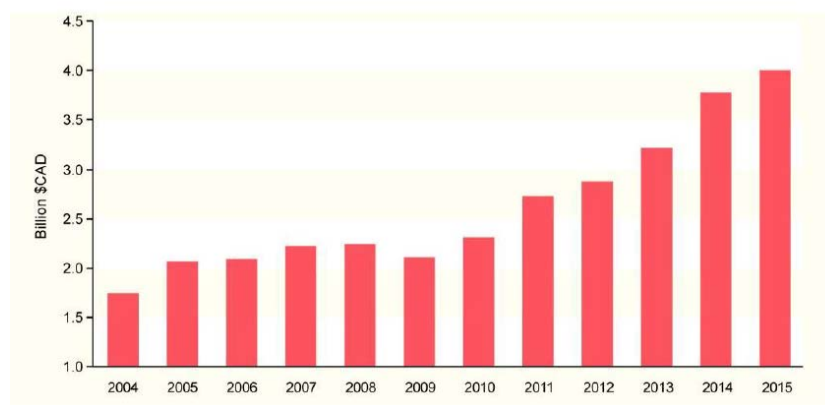
⁷ Pour obtenir de plus amples renseignements, voir <https://slchamber.ca/2017/07/26/local-chambers-support-high-frequency-rail-continues-gain-traction/> [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT]; <http://www.lapresse.ca/le-nouvelliste/actualites/201706/19/01-5108954-trois-rivieres-et-drummondville-embarquent-dans-le-meme-train.php>; <http://www.ccitr.net/chambres-de-commerce-corridor-montreal-quebec-se-mobilisent-faveur-train-a-grande-frequence-de-via-rail/>.



Des investissements pour stimuler le rendement

Un cadre concurrentiel et commercial est une condition préalable pour stimuler la productivité et les niveaux d'investissement nécessaires afin de faire en sorte que le réseau ferroviaire puisse continuer à stimuler la productivité économique et soutenir le commerce. L'année dernière seulement, les chemins de fer de classe I de propriété canadienne ont investi plus de 4 milliards de dollars dans leurs réseaux continentaux, ce qui représente environ 22 % de leurs revenus. Depuis 1999, ces investissements au Canada uniquement ont dépassé 24,4 milliards de dollars et ont permis de faire croître leurs volumes sous l'effet de la croissance de l'économie canadienne (**Figure 4**). Ces investissements sont essentiels pour maintenir la sécurité, la vélocité, la capacité et le service du réseau.

Figure 4 : Dépenses en immobilisations des chemins de fer de classe 1



L'innovation stimule la productivité et positionne le transport ferroviaire comme une solution aux changements climatiques

Les investissements dans l'industrie ferroviaire font également en sorte que le chemin de fer demeure un mode de transport peu polluant. En moyenne, le transport ferroviaire est quatre fois plus économique en carburant que le transport routier, et un train peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 200 km avec un seul litre de carburant. De plus, un train de marchandises peut remplacer environ 300 camions sur notre réseau routier et autoroutier.

Des investissements dans les technologies et les infrastructures associées à des pratiques d'exploitation améliorées contribuent à réduire les émissions liées aux activités ferroviaires. De même, l'optimisation des wagons et l'utilisation des locomotives permettent d'améliorer l'économie de carburant et de réduire les émissions. Grâce à ces innovations, les sociétés ferroviaires sont parvenues à réduire leurs émissions malgré une augmentation du trafic. Depuis 1990, les tonnes-kilomètres commerciales (ou TKC) ont augmenté de 80 % alors que l'intensité en gaz à effet de serre (GES) a baissé de plus de 40 %. Ce type de rendement indique que les sociétés ferroviaires peuvent être des partenaires majeurs dans les efforts du gouvernement pour combattre les changements climatiques.

Le transfert modal offre une occasion exceptionnelle de réduire les émissions liées au transport. En fait, si seulement 10 % du transport routier était remplacé par le transport ferroviaire, le Canada réduirait ses émissions de 3,7 mégatonnes de CO₂. En comparaison, le système d'imposition de la Colombie-Britannique devrait observer une réduction de 3 mégatonnes d'ici 2020.



1. Quelles mesures fédérales aideraient les Canadiens à être plus productifs?

Le gouvernement procède actuellement à l'examen des propositions susmentionnées de Via Rail. Le renouvellement du matériel roulant vieillissant du transport ferroviaire interurbain de voyageurs, estimé à 1,5 milliard de dollars, améliorerait considérablement l'expérience client, favoriserait l'accessibilité, réduirait les dépenses liées à l'exploitation et à l'entretien, augmenterait le nombre de passagers de quelque 13,6 à 17 % sur 10 ans tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, la congestion des autoroutes et les accidents de voiture. Le renouvellement du parc du corridor peut également être mis à profit pour obtenir du financement sur les marchés de capitaux pour le projet de SFHF proposé.

Pour offrir aux Canadiens un service de transport interurbain rapide, fréquent, fiable et économique, VIA Rail 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 3,7 à 9,9 millions de voyageurs en 2030. Ce projet prêt à démarrer, estimé à 4 milliards de dollars, pourrait être achevé en quatre saisons de construction. Les avantages prévus permettraient d'atteindre plusieurs objectifs du gouvernement, qu'il s'agisse de la croissance économique, de la création d'emplois, des infrastructures durables et du transport sûr. La subvention de fonctionnement accordée à VIA dans le corridor serait aussi éliminée d'ici 2024.

L'ACFC recommande que le gouvernement du Canada :

- a. *accorde des fonds au projet de renouvellement du parc de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor et aille de l'avant avec le processus d'approvisionnement;*
- b. *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;*
- c. *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 interconnectés et interopérables;*
- d. *veille à ce que le réseau voyageurs interurbains assure un service de centre-ville à centre-ville.*

2. Quelles mesures fédérales aideraient les entreprises canadiennes à être plus productives et concurrentielles?

Affecter les revenus générés par la tarification du carbone dans l'infrastructure ferroviaire

En raison de la nature de leur réseau étendu, les sociétés ferroviaires sont exposées à l'ensemble des politiques régionales et nationales sur la tarification du carbone, y compris aux instruments fiscaux utilisés en C.-B. et en Alberta, et aux approches axées sur le marché en vigueur en Ontario, au Québec et éventuellement en Nouvelle-Écosse. Au niveau fédéral, les sociétés ferroviaires seront assujetties à la norme proposée sur les carburants propres et au filet de sécurité sur la tarification du carbone qui entrera en vigueur l'an prochain.

Bien que la multitude de politiques sur les changements climatiques auxquelles les exploitants de chemins de fer sont assujettis soit complexe et administrativement lourde, le carburant est le point commun de la réglementation de l'ensemble des politiques. Pour les sociétés ferroviaires et leurs clients, le coût du carburant a augmenté et continuera d'augmenter. D'après nos estimations, en 2015, les sociétés de chemin de fer ont dû débourser 55 millions de dollars pour payer la taxe sur le carbone sur le transport ferroviaire des marchandises (excluant la taxe d'accise fédérale sur l'essence). On s'attend à ce que ce montant atteigne 394 millions de dollars d'ici 2022. Cumulativement, les coûts de conformité de 2015 à 2022 pour le transport ferroviaire de marchandises devraient être de 1,6 milliard de dollars.

L'ACFC est persuadé que le gouvernement peut jouer un rôle primordial pour réaliser le transfert modal en s'assurant que les revenus générés par la tarification du carbone sont recyclés dans



l'infrastructure ferroviaire pour les éventuels clients des chemins de fer. Le Québec montre déjà l'exemple : les recettes de son programme de contingents d'émission cessibles sont réinvesties dans des programmes qui permettent aux clients des chemins de fer de compenser les coûts associés à l'établissement d'un accès ferroviaire. Le gouvernement fournit aussi des ressources aux sociétés ferroviaires pour les aider à moderniser leur parc et à réduire davantage les émissions.

Une somme d'environ 30,4 millions de dollars a été déboursée pour réduire les émissions de l'équivalent CO₂ de 210 000 tonnes par année, ou de 1,05 Mt sur cinq ans au Québec. Il s'agit d'un coût par tonne de réduction de 14 \$ sur dix ans de durée du projet. Nous proposons de reproduire ce modèle dans son intégralité en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario, et de la reproduire à 50 % en Saskatchewan, au Manitoba et dans les Maritimes.

Ces programmes fonctionnent bien et ont été renouvelés parce qu'ils donnent des résultats probants. Les récents projets parrainés par le gouvernement du Québec prévoient des investissements dans les voies ferrées, les installations de transbordement et les centres de rechargement.

Le Canada pourrait aussi encourager d'autres investissements dans l'infrastructure ferroviaire et les voies ferrées adéquatement en instaurant la déduction pour amortissement (DPA) accéléré pour correspondre aux tarifs des États-Unis.

L'ACFC recommande que le gouvernement du Canada :

- a. affecte les revenus découlant des programmes de tarification du carbone dans le transport ferroviaire, comme le gouvernement du Québec l'a prévu lorsqu'il a établi son Fonds vert et accorde un investissement de 165 millions de dollars sur cinq ans pour soutenir les nouveaux projets d'infrastructures ferroviaires et intermodales à l'échelle du Canada;*
- b. adopte une mesure d'amortissement accéléré pour encourager les sociétés de chemin de fer à investir dans les voies et les biens connexes définis dans la classe 1, au paragraphe 1101(5e.1) du Règlement de l'impôt sur le revenu.*

Cette dernière mesure prévoirait un taux de déduction pour amortissement de 50 % pour les biens de la classe 1, permettrait d'accroître la sécurité des voies et aiderait ainsi à atteindre l'objectif de sécurité du gouvernement.

Investir dans les chemins de fer d'intérêt local

Les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) font partie intégrante du réseau ferroviaire du Canada. Ils fournissent un service essentiel aux collectivités rurales et éloignées. Sur des lignes de moindre densité, ils alimentent les chemins de fer de classe 1 et offrent aux expéditeurs un lien direct vers les marchés. Les CFIL sont en concurrence directe avec le secteur du camionnage, qui est subventionné et profite d'une infrastructure financée par l'État.

Ces chemins de fer se heurtent à des contraintes financières, mais ils doivent tout de même moderniser leur infrastructure pour saisir les occasions de croissance et respecter les exigences réglementaires en matière de sécurité ferroviaire, qui évoluent sans cesse. La part de 12 % de leurs revenus qu'ils investissent chaque année sert essentiellement à entretenir l'infrastructure en place, et non pas à la moderniser ou à la développer.

Jusqu'à présent, les CFIL n'ont pas reçu beaucoup de financement du Nouveau Plan Chantiers Canada et du plan qui l'a précédé, et il est encore trop tôt à ce stade pour déterminer si le Fonds national des corridors commerciaux récemment annoncé sera applicable aux chemins de fer d'intérêt local. Par comparaison, aux États-Unis, les CFIL ont accès à divers programmes de



financement novateurs, notamment des subventions, des prêts à faible taux d'intérêt et des crédits d'impôt.

L'ACFC recommande que le gouvernement crée un programme de financement des immobilisations de 365 millions de dollars sur sept ans (qui s'échelonne de 2017 à 2022) 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.

Que les fonds soient 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 se compare 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.