



Railway Association
of Canada

Association des chemins
de fer du Canada

Consultations prébudgétaires de 2016

Mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada

Le 9 février 2016



Table des matières

1.0	Introduction.....	4
2.0	Le rail peut soutenir les objectifs économiques du Canada	4
3.0	Les investissements dans le rail répondent à plusieurs objectifs de l'État	4
	Réduire les émissions	4
	Améliorer la sécurité des transports	4
	Améliorer la circulation des personnes et miser sur l'avantage écologique du rail.....	5
4.0	Nos recommandations	5
	Déduction pour amortissement.....	6
	Financement des CFIL.....	7
	Financement des services voyageurs	8
5.0	Conclusion	8



Acronymes

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
DPA	Déduction pour amortissement
GES	Gaz à effet de serre
RIR	<i>Règlement de l'impôt sur le revenu</i>
TC	Transports Canada
TGF	Train à grande fréquence



1.0 Introduction

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est heureuse de participer aux consultations prébudgétaires de 2016.

2.0 Le rail peut soutenir les objectifs économiques du Canada

Les chemins de fer sont le moteur de l'économie canadienne; ils permettent aux entreprises d'être concurrentielles en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Chaque année, ils acheminent 280 G\$ de marchandises au Canada, ce qui représente 50 % des marchandises destinées à l'exportation et 70 % du trafic marchandises intervilles, et transportent 75 millions de voyageurs.

Ils investissent des sommes records dans leur infrastructure. Les chemins de fer de classe 1, le CN et le CP, y consacrent 20 % de leurs revenus par année, et les quelque 50 chemins de fer d'intérêt local (CFIL) du pays, environ 12 %.

Toutefois, les chemins de fer sont en concurrence directe avec un secteur du camionnage subventionné, qui profite d'une infrastructure financée par l'État, tandis que les chemins de fer construisent, entretiennent et développent leur infrastructure privée. Cette différence fondamentale crée des conditions inéquitables dans le transport des marchandises et détourne les Canadiens des trains voyageurs.

De plus, les investissements de l'État dans le réseau routier doivent être constamment renouvelés, puisqu'il faut entretenir l'infrastructure existante et construire de nouvelles routes.

3.0 Les investissements dans le rail répondent à plusieurs objectifs de l'État

Réduire les émissions

Les chemins de fer peuvent soutenir l'État dans son objectif de réduire les émissions de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2030. Grâce à des programmes et à des stratégies ciblées de gestion des émissions de gaz à effet de serre (GES), le rail est un mode de transport écoénergétique et peu polluant¹.

Un train peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 200 kilomètres avec un litre de carburant et un seul train de marchandises peut éliminer plusieurs centaines de camions des routes encombrées du pays. Le secteur du rail produit cinq fois moins d'émissions que celui du camionnage.

Bien que les émissions de GES provenant du transport se situent autour de 30 %, les chemins de fer n'en produisent que 3 %, même s'ils transportent d'importants volumes de voyageurs et de marchandises chaque année. Depuis 1990, ils ont réduit l'intensité de leurs émissions de GES de plus du tiers.

Améliorer la sécurité des transports

Les chemins de fer au Canada sont les plus sûrs en Amérique du Nord. Depuis 2005, le taux d'accidents dans le transport marchandises a baissé de 41,4 %; en 2014, il a été de 2,11 accidents par milliard de tonnes-milles brutes, le deuxième plus bas taux jamais enregistré.

¹ Depuis 1995, les chemins de fer au Canada ont conclu une série de protocoles d'entente avec le ministère fédéral des Transports pour établir des cibles volontaires de réduction des émissions. Pour plus de renseignements, consulter le <http://www.railcan.ca/fr/publications/emissions>



Toutefois, depuis le terrible accident du 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic, le cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire a changé et de nouvelles mesures sont entrées en vigueur :

- Le nouveau *Règlement sur les passages à niveau* obligera les chemins de fer à investir plus de 350 M\$ entre 2015 et 2021, et environ 29 M\$ de plus par année, pour satisfaire aux nouvelles normes concernant la signalisation, les spécifications liées à la surface de croisement, la modernisation des systèmes, etc. Ces investissements sont peu susceptibles d'être admissibles à un financement dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau.
- Le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* imposera de lourds frais administratifs aux chemins de fer de compétence fédérale et à tout chemin de fer utilisant des voies de compétence fédérale. Certains CFIL estiment qu'il leur en coûtera entre 100 000 \$ et 200 000 \$ par année.

De plus, de récentes modifications au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ont établi des spécifications pour une nouvelle classe de wagons-citernes pour le transport de liquides inflammables (devant être construits après octobre 2015) et présenté un calendrier de retrait graduel des wagons-citernes plus anciens. Ces wagons appartiennent à des expéditeurs et à des compagnies de location et TC estime le coût total de la réglementation à 1 005 M\$ sur 20 ans².

L'ACFC croit qu'il faut des programmes de financement fédéraux et des mesures fiscales concurrentielles pour limiter les coûts de la conformité réglementaire et continuer d'améliorer la sécurité ferroviaire.

Améliorer la circulation des personnes et miser sur l'avantage écologique du rail

En 1977, le gouvernement fédéral a créé VIA Rail, dont l'unique mission était d'organiser et d'assurer le transport ferroviaire voyageurs intervilles au Canada, consacrant le caractère essentiel de ce service.

VIA Rail ne possède que 2 % des voies où elle exerce ses activités. Le reste appartient aux chemins de fer marchandises du Canada. L'engorgement croissant de ces voies se traduit souvent par des limitations de vitesse et une incapacité à ajouter des trains, des obstacles qui empêchent VIA Rail de remplir efficacement son mandat. La situation est aussi loin d'être idéale pour les chemins de fer marchandises, puisque VIA occupe des créneaux horaires qui entravent les mouvements de marchandises.

VIA Rail a proposé un projet de train à grande fréquence (TGF) qui vise l'aménagement d'un réseau ferré réservé au transport voyageurs entre Montréal, Ottawa et Toronto. Ce réseau serait bâti sur des emprises abandonnées ou disponibles et serait achevé en quatre ans environ.

4.0 Nos recommandations

Les recommandations qui suivent permettront à l'État de tirer parti de la capacité d'investissement du secteur pour réaliser ses objectifs liés aux changements climatiques, au soutien des PME et à l'aménagement d'une infrastructure durable.

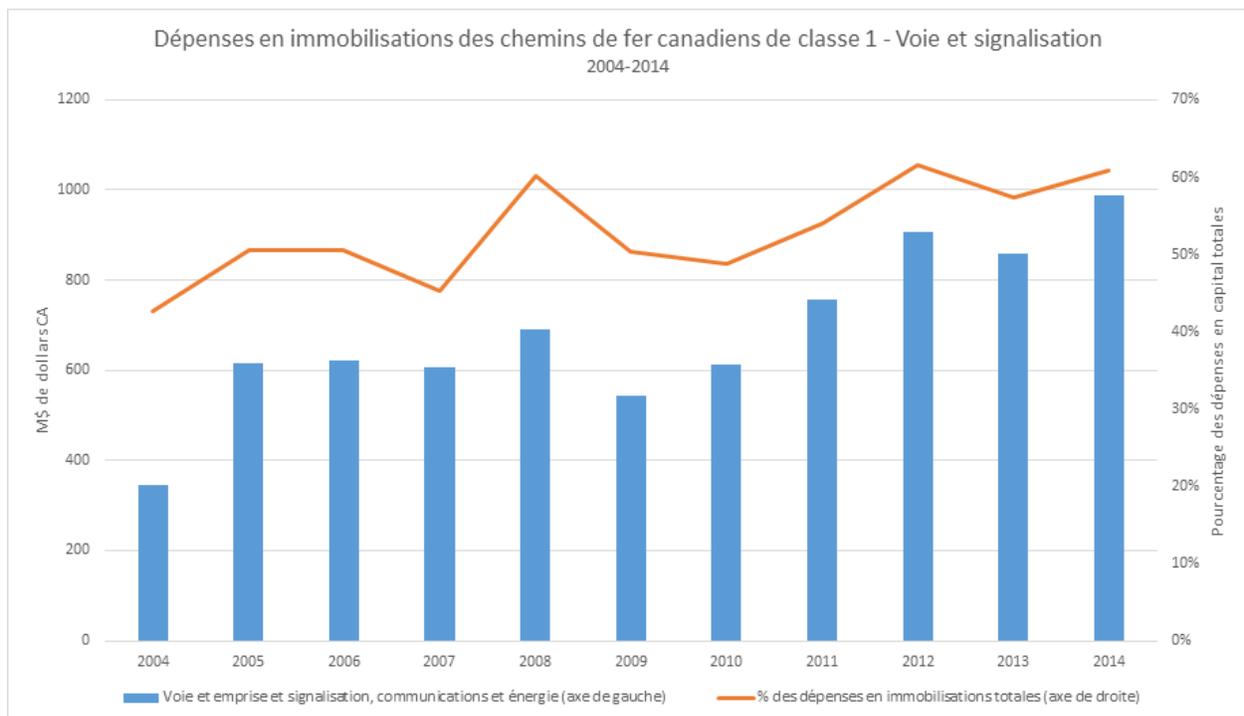
² Source : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-05-20/html/sor-dors100-fra.php (sous Coûts)



Déduction pour amortissement

Les investissements dans l'infrastructure constituent la plus importante dépense annuelle des chemins de fer; le CN et le CP ont investi près de 2 G\$ en 2014 et en 2015 dans les voies et la signalisation, ce qui représente de 55 % à 60 % de leurs dépenses en immobilisations annuelles (figure 1)³.

Figure 1 : Dépenses en immobilisations des chemins de fer de classe 1 – Voie et signalisation (2004 – 2014)



Les biens en question appartiennent à la catégorie 1 du *Règlement de l'impôt sur le revenu* (RIR) et sont décrits au paragraphe 1101(5e.1). Ils comprennent 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; et un pont, un ponceau, un passage souterrain ou un tunnel servant à une voie et à un remblai. Ils ont un taux de déduction pour amortissement (DPA) de 10 % selon la méthode de l'amortissement dégressif. De même, les wagons-citernes appartiennent à la catégorie 7 et leur taux de DPA est de 15 % selon la méthode de l'amortissement dégressif.

En vertu du Modified Accelerated Cost Recovery System (méthode modifiée de recouvrement accéléré des coûts) des États-Unis, les actifs susmentionnés sont amortis à 100 % à la fin de l'année 8. Environ 69 % du coût des actifs est complètement amorti au cours des quatre premières années et le reste, au cours des quatre années suivantes. De plus, depuis 2001, la méthode américaine prévoit un amortissement supplémentaire allant de 30 % à 100 % des investissements annuels dans l'infrastructure ferroviaire. Cette mesure fiscale, qui a incité les chemins de fer américains à améliorer leur réseau et leur service client, a été prolongée jusqu'en 2019 en vertu de la loi.

³ Source : Association des chemins de fer du Canada, 2016. Base de données Tendances ferroviaires.



Des changements ont été apportés à la DPA et aux catégories pour soutenir la politique économique. Par exemple, le gouvernement du Canada a offert un incitatif à l'achat de machines et de matériel de fabrication et de transformation en créant la nouvelle catégorie 53 (DPA de 50 %, amortissement dégressif), qui accélère l'amortissement et le recouvrement des coûts.

Recommandation 1

L'ACFC recommande, pour favoriser l'apport continu du rail à l'économie canadienne, réduire le coût de la conformité des chemins de fer et des propriétaires de wagons aux nouveaux règlements sur la sécurité ferroviaire et rendre le régime d'amortissement canadien plus concurrentiel avec celui des États-Unis, que le gouvernement du Canada :

Adopte une mesure d'amortissement accéléré pour encourager les chemins de fer à investir dans les voies et biens connexes définis dans la catégorie 1 au paragraphe 1101(5e.1) du RIR et les propriétaires de wagons (y compris les expéditeurs ou les compagnies de location) à investir dans les wagons-citernes définis dans la catégorie 7 du RIR. Cette mesure prévoirait un taux de DPA de 50 % pour les biens de la catégorie 1 acquis sur une période de sept ans (de 2016 à 2022) et pour les biens de la catégorie 7 acquis sur une période de dix ans (de 2016 à 2026).

Cette mesure améliorera la sécurité ferroviaire et favorisera des investissements dans l'infrastructure qui accroîtront la fluidité du réseau ferré, la prospérité économique et la création d'emplois.

Financement des CFIL

Les CFIL font partie intégrante du réseau ferroviaire au Canada; ils fournissent un service vital 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.

Ces chemins de fer doivent moderniser leur infrastructure pour saisir les occasions de croissance, mais ont des contraintes financières. 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. Les projets d'infrastructure nécessitent à la fois des fonds publics et privés.

Jusqu'à maintenant, les CFIL n'ont pas reçu beaucoup de financement du Nouveau Plan Chantiers Canada et du plan qui l'a précédé. En général, les projets d'infrastructure des secteurs publics municipaux et provinciaux ont préséance sur les projets des CFIL. Aux États-Unis, les CFIL ont accès à divers programmes de financement novateurs aux niveaux fédéral et étatique. Ces programmes offrent des subventions, des prêts à faible taux d'intérêt et des crédits d'impôt.

Recommandation 2

L'ACFC recommande, pour réduire le coût de la conformité des CFIL aux règlements qui répondent aux objectifs de l'État en matière de sécurité des transports et favoriser des investissements infrastructurels qui génèrent de nombreux bienfaits publics, que le gouvernement du Canada :

Établisse un programme de financement d'immobilisations de 300 M\$ sur sept ans (de 2016 à 2022) pour aider les CFIL à investir dans leur infrastructure.



Les fonds seraient offerts sous forme de crédit d'impôt remboursable (correspondant au moins élevé de 50 % de l'investissement admissible et de 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 serait haussé les deux premières années pour favoriser les projets prêts à démarrer.

Les investissements dans les CFIL répondront aussi aux objectifs de l'État qui veut renforcer la sécurité des transports comme on l'explique à la section 3. Le passage de la route au rail permettra de tirer parti des investissements du secteur privé dans l'infrastructure ferroviaire, décongestionnera le réseau routier et réduira les coûts d'entretien des routes pour les gouvernements et les contribuables.

Financement des services voyageurs

Pour offrir un service voyageurs intervilles fiable, fréquent, rapide 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 deux à sept millions de voyageurs par année. Les retombées financières prévues couvriraient les coûts du projet, estimés à environ 3 G\$.

Le parc de VIA Rail a plus de 40 ans et coûte de plus en plus cher à entretenir. Le renouvellement du matériel roulant de VIA Rail, dont le coût est estimé à 1 G\$, serait un investissement judicieux qui réduirait considérablement les frais d'exploitation et d'entretien, ferait augmenter les volumes de voyageurs et les revenus et pourrait permettre à la société d'État d'obtenir les 3 G\$ dont elle a besoin pour son projet de voies réservées sur les marchés des capitaux.

Recommandation 3

***L'ACFC recommande**, étant donné que le projet de voies réservées de VIA Rail présente un immense potentiel et que les investissements dans les services voyageurs soutiennent les objectifs de l'État en ce qui concerne la création d'emplois, la réduction des émissions, l'amélioration de la sécurité des transports et l'optimisation du réseau ferré du Canada, que le gouvernement du Canada affecte 1 G\$ au projet de renouvellement du parc de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor et, ce faisant, permette à la société d'utiliser cet investissement comme levier pour obtenir 3 G\$ supplémentaires sur les marchés des capitaux qu'elle pourra investir dans son projet de voies réservées qui est prêt à démarrer et qui sera créateur d'emplois.*

5.0 Conclusion

Si vous avez des questions ou des commentaires, n'hésitez pas à communiquer avec Michael Gullo à mgullo@rail.ca ou au 613-564-8103.