

---

MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS  
PRÉBUDGÉTAIRES DU COMITÉ PERMANENT DES FINANCES EN VUE DU  
BUDGET 2019

---

DÉPOSÉ PAR MONSIEUR MARC CADIEUX  
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

2 août 2018

---

■ **Recommandation 1** : L'industrie du transport routier de marchandises recommande un ajustement de la déduction pour amortissement de ses immobilisations de catégorie 16 (camions et tracteurs) à **60 %**.

■ **Nos arguments**

Cette mesure a pour but de :

1. S'harmoniser, dès le prochain budget fédéral, avec la modification apportée par le Québec dans son budget provincial du 30 mars 2010 afin de garantir une **équité fiscale** entre tous les transporteurs des provinces canadiennes, et ce dans un souci de compétitivité au Canada.

Le gouvernement du Québec, suite aux représentations faites par l'Association du camionnage du Québec lors des consultations prébudgétaires à l'époque du ministre Bachand, a augmenté de 40 % à 60 % le taux de déduction pour amortissement applicable aux camions et tracteurs conçus pour le transport de marchandises afin de soutenir davantage l'industrie du camionnage relativement aux coûts plus élevés des moteurs de nouvelle génération, d'assurer la participation active de cette industrie à la démarche de réduction des GES et de favoriser le virage vert de son parc de véhicules.

2. Sauvegarder la **compétitivité** entre les différents modes de transport terrestre de marchandises

À ce titre, il est utile de mentionner que sur le plan de la rentabilité de modes concurrents (camionnage et rail) le fossé se creuse d'année en année. La marge bénéficiaire du transport par rail s'est chiffrée, en moyenne, à **22,82 %** de 2003 à 2007 alors que celle du camionnage s'est élevée à **6,67 %**. Pourtant, le rail s'est vu accorder une augmentation de la déduction pour amortissement de ses locomotives de 10 % à 15 % en 2000 et de 15 % à 30 % en 2008. Le rail dispose donc maintenant d'un amortissement accéléré de son matériel roulant motorisé qui lui permet de concurrencer encore plus fortement le camionnage et des marges de profit qui lui donnent une certaine latitude dans les prix offerts.

3. Abolir la **disparité des règles fiscales** pour le camionnage international afin d'assurer une saine compétitivité avec les entreprises de camionnage américaines

Aux États-Unis, la règle pour la déduction pour amortissement est basée sur le « 3 year asset ». En fait, au bout de 4 ans, un tracteur est totalement amorti et le solde résiduel est à zéro. Au Canada, après 4 ans, il reste un solde résiduel de **17,28 %** sur les équipements de catégorie 16.

Cette situation désavantage les entreprises de camionnage du Canada par rapport à leurs concurrentes des États-Unis. Le régime fiscal américain favorise le renouvellement plus rapide des actifs, ce qui permet de mettre en service des camions plus modernes et plus écologiques et, par conséquent, de réduire les prix de transport des marchandises et les émissions de polluants.

4. Prendre en compte la durée de vie **économique** réelle des équipements plutôt que la durée de vie utile

Au chapitre de l'environnement, les nouvelles règles de l'Agence de protection de l'environnement (EPA) ont imposé la construction de nouveaux moteurs plus écologiques en 2007. Le coût des nouveaux moteurs a fait grimper de plus de 8 000 \$ le coût d'acquisition des camions neufs. En 2010, selon de nouvelles règles prescrites, une nouvelle génération de moteurs a vu le jour et permet de réduire les matières particulaires et d'oxydes d'azote, responsables du smog urbain et de la principale cause d'ozone au sol. La réduction de 90 % et 95 % respectivement de ces émissions a un impact sur la qualité de l'environnement. Cette nouvelle génération de moteurs a fait gonfler la facture des nouveaux camions de plus de 10 000,00\$.

Si le gouvernement sous-évalue l'importance de ses responsabilités pendant cette période de transition durant laquelle les marchés doivent s'ajuster à la vertu environnementale, il mettra en péril le virage vert de l'industrie du camionnage. À la vitesse où sont imposées les nouvelles législations en termes d'environnement et les buts à atteindre d'ici 2020, la déduction pour amortissement ne reflète plus la durée de vie économique et réaliste du bien.

- **Recommandation 2** : L'industrie du transport routier de marchandises recommande le financement de la transformation de la route 185 afin qu'elle soit configurée en autoroute à quatre voies.

## ■ Nos arguments

L'Association du camionnage du Québec, ainsi que ses homologues de l'Ontario et des provinces atlantiques, croient que la route 185 doit être configurée en une autoroute à quatre voies dès que possible pour des raisons économiques et de sécurité.

En juillet 2015, le gouvernement fédéral et la province de Québec ont annoncé un financement partiel pour ce projet. La raison invoquée pour cet investissement était d'améliorer la sécurité publique et l'efficacité tout en facilitant le transport des marchandises entre le Québec et les provinces Maritimes. En tant que regroupement de trois associations, nous pouvons ajouter que l'élargissement de 185 de deux à quatre voies permettrait d'améliorer le transport des marchandises dans l'ensemble de la région de l'Est du Canada, y compris en Ontario. Les trois associations croient également que nous devons accélérer le processus pour faire en sorte que l'entièreté de la route 185 soit portée à quatre voies.

Une fois la route 185 entièrement configurée en une route à quatre voies, elle créera une section d'autoroute continue de la Transcanadienne entre Arnprior, en Ontario, et Sutherlands River, en Nouvelle-Écosse, et une route interprovinciale encore plus longue entre Windsor et Halifax - jouant à peu près le même rôle que l'ancienne route 2, au Québec, avant d'être renumérotée en plusieurs routes au début des années 1970.

La configuration à quatre voies de la 185 améliorera considérablement le commerce entre les provinces de l'Est en facilitant l'introduction de véhicules à longue distance (VUL) - la configuration de camion la plus efficace et la plus productive - dans ce couloir commercial. À l'heure actuelle, dans l'Est du Canada, les trains routiers ne peuvent circuler que sur des autoroutes primaires à quatre voies.

Dans quelle mesure le commerce pourrait-il bénéficier de l'introduction des véhicules à longue distance sur la route 185? Selon une recherche indépendante, chaque réduction de 0,5% du coût d'un bien échangé à destination et en provenance des Maritimes augmente le PIB national de 350 millions de dollars, dont les deux tiers sont répartis également entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. L'Ontario et le Québec auraient une part à peu près égale d'un gain annuel supplémentaire de 100 millions de dollars. Selon cette formule, l'impact du jumelage de la route 185 réduirait le coût d'un bien échangé de 1,5% à 2,5%, ce qui représenterait un gain annuel de 1 milliard de dollars à 1,78 milliard de dollars pour le Canada; 350 millions à 600 millions de dollars pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse et de 100 à 160 millions de dollars pour le Québec.

D'un autre point de vue, si la route 185 n'est pas jumelée d'ici 2018, le coût pour l'économie du Nouveau-Brunswick sera de 3 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.

En 2017, le ministre Garneau a annoncé l'Initiative des corridors de commerce et de transport dans laquelle il a décrit comment le gouvernement du Canada allait

sélectionner, selon le mérite, des projets basés sur le Fonds national des corridors commerciaux. Qu'il s'agisse de ce fonds ou d'autres sources, nos trois associations de camionnage auront de la difficulté, à l'extérieur du Pont Gordie-Howe, à identifier un projet d'infrastructure routière dans l'Est du Canada qui profite autant à la région que l'autoroute 185 reconfigurée à quatre voies. Alors que les menaces continuent d'entraver notre accès aux marchés internationaux, il est encore plus important de chercher des moyens d'améliorer le commerce intraprovincial.

En investissant et en accélérant le projet de la route 185, nous stimulerons les économies de toutes les provinces de l'Est, et donc, celle du Canada.

■ **Recommandation 3** : L'industrie du camionnage recommande une révision de la définition, des conditions et des critères d'admissibilités à la déduction des frais de repas pour les conducteurs de camions.

La nouvelle définition pourrait être libellée comme suit :

**Employé conduisant un grand routier :**

- L'activité principale de l'entreprise est le transport de marchandises
- Vous conduisez un camion ou un tracteur conçu pour transporter des marchandises et dont le poids nominal brut dépasse 11 788 kg
- Vous transportez des marchandises à destination ou en provenance d'un lieu dont le trajet est supérieur à 50 km

■ **Nos arguments**

L'industrie du camionnage est composée de chauffeurs dont les fonctions principales les obligent à voyager continuellement à l'extérieur de leur établissement de travail et/ou de leur domicile. Les conditions fiscales à remplir pour la déductibilité de leurs frais de repas ne correspondent pas à la réalité de leurs activités comme vous pourrez le constater :

- Le premier obstacle est la définition restrictive « à l'extérieur de la municipalité ou de la région métropolitaine où est situé l'établissement de l'employeur où le chauffeur se présente habituellement pour son travail ». Les frais de représentations usuels, tout comme les frais de repas

des employés à la commission, ne sont pas sujets à une règle minimale de distance ou de rayon géographique à l'intérieur duquel la déduction n'est pas admissible. Dans le cas des chauffeurs, ce sont des frais engagés directement pour gagner un revenu d'emploi, et ces frais sont invariablement pris sur la route, quel que soit la distance, la municipalité ou la région métropolitaine impliquée.

- Le second obstacle touche les conditions à remplir pour le statut « d'employé conduisant un grand routier », soit être absent pendant au moins 24 heures consécutives de la municipalité ou de la région métropolitaine ou est situé l'établissement de son employeur **ET** transporter des marchandises à destination ou en provenance d'un lieu situé à l'extérieur d'un rayon d'au moins 160 kilomètres de l'établissement de son employeur.

La fonction de conducteur de camion exige, dans plus de 95 % des cas, que le chauffeur prenne ses repas sur la route, celle-ci étant son milieu de travail. Le fait de limiter géographiquement, quand on parle de municipalité, ou par un rayon d'action supérieur à 160 km l'admissibilité à la déduction des repas ne s'appuie pas sur les pratiques de l'industrie ni sur un rayon d'action réaliste pour la prise de repas.

Pour les grands routiers, le rayon de 160 km tire probablement son origine de la réglementation en matière d'heures de conduite et de travail applicable aux véhicules lourds. Ce rayon d'action sert à déterminer le type de registre requis pour comptabiliser les heures de conduite des conducteurs. Cette limite de distance est corroborée par le nombre d'heures maximal permis, soit de 13 heures de conduite par jour et de 16 heures de conduite et de travail. Il semble cependant clair qu'un chauffeur doit prendre ses repas sur la route pour effectuer son travail et que, compte tenu qu'un camion n'est pas propice à la prise d'un repas, le conducteur se doit de déboursier un certain montant chaque fois qu'il a à prendre son repas.

L'autre critère d'admissibilité pour les grands routiers est que le déplacement soit d'une durée minimale de 24 heures. Encore ici, ce critère ne semble pas correspondre à une logique précise ni prendre en compte les pratiques de l'industrie. En effet, un régime d'heures de conduite et de travail est applicable aux camionneurs. Ceux-ci doivent, après une période de 16 heures, prendre obligatoirement 8 heures de repos consécutives. Or, la presque totalité des 40 % de déplacements en deçà de 160 km, pour ne compter que ceux-là, sont effectués à l'intérieur de 16 heures consécutives de travail et implique le retour du conducteur à son terminus pour qu'il prenne ses huit heures de repos ailleurs que dans son camion. Les centres de répartition des transporteurs organisent les journées de travail des camionneurs locaux en fonction de

la réglementation sur les heures de conduite et font tout pour permettre au conducteur de prendre ses huit heures de repos chez-lui.