

Mémoire présenté dans le cadre des consultations
prébudgétaires en vue du budget de 2019

UPS Canada

Section A : Résumé des recommandations

- **Recommandation 1**

- *Que le gouvernement permette à Ressources naturelles Canada de réaffecter des fonds d'infrastructure pour favoriser une transition plus rapide entre les parcs de véhicules de transport de classe 6 et 8 (par exemple, dans le cadre de l'Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement).*
- *Que le gouvernement accorde des incitatifs de partage des coûts (50 %) pour le ravitaillement en carburant sur place et cherche à moderniser les installations d'entretien des véhicules électriques, au gaz naturel (GNC, GNL, GNR) et au propane.*

- **Recommandation 2**

- *Que le gouvernement augmente le nombre de programmes pilotes et de recherche de la direction générale de l'analyse économique et de la recherche sur les transports de Transports Canada afin de préparer les villes canadiennes à l'augmentation du volume du commerce électronique et de maintenir la compétitivité des entreprises canadiennes dans l'économie numérique en plein essor.*

- **Recommandation 3**

- *Que le gouvernement mette en œuvre une méthode uniforme de perception des droits et des taxes sur les importations au Canada, ce qui permettra une concurrence équitable pour les entreprises canadiennes, améliorera la compétitivité des importateurs et des détaillants nationaux et préviendra la perte de recettes publiques essentielles.*

- **Recommandation 4**

- *Que le gouvernement mette en œuvre une technologie qui améliorera la circulation des véhicules commerciaux à la frontière terrestre, comme l'identification par radiofréquence (IRF) et la procuration électronique (procuration).*

Section B : Présentation complète

À propos d'UPS Canada

UPS Canada emploie plus de 12 000 Canadiens qui travaillent dans 63 installations partout au Canada. L'expansion d'UPS au Canada en 1975 représente la première étape franchie par UPS vers la mondialisation. Depuis, UPS a continué d'investir au Canada et dans ses ressources humaines. En mars 2018, UPS a annoncé un investissement de 500 millions de dollars canadiens au Canada consacré aux nouvelles technologies, à l'agrandissement des installations, aux véhicules à carburant de remplacement et à la création de 1 000 nouveaux emplois. Dans le contexte en constante évolution du commerce et des affaires, UPS demeure engagée envers la croissance et l'investissement dans l'économie canadienne.

UPS est un chef de file mondial en logistique, offrant une vaste gamme de solutions, notamment le transport de colis et de marchandises, la facilitation du commerce international et le déploiement de technologies de pointe pour gérer plus efficacement le monde des affaires. Avec sa vaste gamme de services dans 220 pays et territoires, UPS livre chaque jour 20 millions de colis et de documents. Le parc de véhicules d'UPS Canada comprend plus de 2 900 véhicules (véhicules, tracteurs et chariots) dont plus de 40 % fonctionnent avec des carburants de remplacement.

UPS Canada accueille favorablement le thème de la consultation prébudgétaire de 2019. La compétitivité des entreprises canadiennes de toutes tailles est au cœur des activités et des investissements d'UPS Canada partout au pays. UPS Canada cherche à maintenir un réseau de transport efficace et hautement intégré au Canada, qui relie les entreprises canadiennes aux marchés nationaux et internationaux. UPS Canada maintient son engagement à l'égard de nombreuses initiatives qui fournissent des orientations et des évaluations de l'état de préparation à l'exportation aux Canadiens qui désirent accroître leur compétitivité, soit en exportant des produits finis vers des marchés étrangers, soit en utilisant les chaînes d'approvisionnement mondiales à leur avantage concurrentiel.

Les recommandations suivantes portent sur deux aspects de la compétitivité du Canada : améliorer l'efficacité du transport des marchandises au Canada et faciliter le commerce intérieur et international pour les entreprises canadiennes.

Recommandation 1

- *Que le gouvernement permette à Ressources naturelles Canada de réaffecter des fonds d'infrastructure pour favoriser une transition plus rapide entre les parcs de véhicules de transport de classe 6 et 8 (par exemple, dans le cadre de l'Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement).*
- *Que le gouvernement accorde des incitatifs de partage des coûts (50 %) pour le ravitaillement en carburant sur place et cherche à moderniser les installations d'entretien des véhicules électriques, au gaz naturel (GNC, GNL, GNR) et au propane.*

UPS Canada salue les efforts soutenus que le gouvernement déploie pour encourager l'adoption de véhicules électriques et à carburant de remplacement dans les parcs de véhicules canadiens. Pour l'industrie, un défi demeure en ce qui concerne les dépenses en immobilisations requises pour investir dans a) de nouveaux postes de ravitaillement sur place, et b) des mises à niveau des installations d'entretien des parcs de véhicules afin d'assurer l'entretien des nouveaux véhicules technologiques.

UPS Canada a déployé avec succès son premier parc de 47 véhicules au gaz naturel comprimé (GNC) cette année à Richmond, en Colombie-Britannique. Cependant, nous ne sommes pas en mesure d'accroître notre parc de véhicules au gaz naturel et aux carburants de remplacement au Canada aussi rapidement que nous le souhaiterions, en raison des coûts. Les améliorations apportées aux installations pour entretenir des véhicules au gaz naturel exigent des investissements de l'ordre de 260 000 à 500 000 \$ CA, tandis que notre premier poste de ravitaillement en gaz naturel sur place coûte plus de 900 000 \$ CA. De même, les bornes de recharge rapide pour les flottes électriques demeurent coûteuses.

UPS Canada a été et continuera d'être un partenaire à la table de discussions pendant la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone. Cependant, compte tenu de l'incertitude entourant les programmes ontariens d'incitatifs visant le transport, nous estimons que cette réaffectation des fonds encouragerait les entreprises ayant des parcs de véhicules écologiques, comme UPS, à prendre ce virage écologique et maintiendrait la position du Canada comme chef de file mondial en matière de croissance économique durable et de déploiement d'initiatives de renforcement de la compétitivité.

Recommandation 2

- *Que le gouvernement augmente le nombre de programmes pilotes et de recherche de la direction générale de l'analyse économique et de la recherche sur les transports de Transports Canada afin de*

préparer les villes canadiennes à l'augmentation du volume du commerce électronique et de maintenir la compétitivité des entreprises canadiennes dans l'économie numérique en plein essor.

Le mouvement des marchandises par l'intermédiaire des services postaux et de messagerie connaît en croissance au Canada, et les tendances indiquent que cette augmentation peut être attribuée à une augmentation rapide de l'activité de commerce électronique chez les Canadiens (p. ex. la période de pointe des livraisons à l'approche de Noël et du Cyberlundi). Compte tenu de son expérience mondiale en matière de livraison de colis dans les plus grandes villes du monde, UPS comprend l'importance d'une approche ciblée en matière de livraison urbaine et le besoin pour des entreprises comme UPS d'investir dans des technologies nouvelles et novatrices qui réduiront la congestion dans les régions urbaines.

Récemment, UPS a lancé un projet pilote de vélos cargo pour mettre à l'essai la livraison de colis à Toronto¹. Les prochaines étapes consisteront à élargir ce service et à surmonter les obstacles réglementaires à l'utilisation des vélos cargo grâce aux services d'assistance électronique dont UPS a bénéficié aux niveaux provincial et fédéral du gouvernement. UPS estime que les solutions novatrices comme la livraison par vélos cargo et vélos électriques connaîtraient une croissance plus rapide dans les villes canadiennes avec le soutien de la recherche spécialisée, de l'orientation réglementaire et du financement de projets pilotes de la part du gouvernement fédéral. Ainsi, UPS recommande que le gouvernement mette en œuvre des programmes plus robustes pour examiner l'incidence du commerce électronique sur l'infrastructure, les politiques publiques et la réglementation; en outre, nous recommandons un investissement modeste pour offrir un soutien financier et réglementaire aux programmes pilotes public-privé mettant à l'essai des méthodes plus efficaces de livraison des colis dans le contexte d'une demande croissante.

Recommandation 3

- *Que le gouvernement mette en œuvre une méthode uniforme de perception des droits et des taxes sur les importations au Canada, ce qui permettra une concurrence équitable pour les entreprises canadiennes, améliorera la compétitivité des importateurs et des détaillants nationaux et préviendra la perte de recettes publiques essentielles.*

Une étude réalisée en 2016 par Copenhagen Economics et commandée par UPS Canada a révélé que les exploitants des services de postes nationaux perçoivent les droits et les taxes sur les importations au Canada de façon incohérente par rapport aux

¹ <https://www.pressroom.ups.com/pressroom/ContentDetailsViewer.page?ConceptType=PressReleases&id=1509565578810-494>

transporteurs express². Cette politique de perception incohérente nuit à la compétitivité du Canada, car les vendeurs canadiens paient invariablement des taxes fédérales et provinciales alors que les importateurs qui ont recours aux exploitants des services postaux nationaux évitent de payer des taxes et des droits. Cette politique inégale coûte également plus d'un milliard de dollars en manque à gagner aux gouvernements fédéral et provinciaux. Voici les faits saillants de l'étude :

- Il existe un écart important au chapitre de la perception des taxes (taxe de vente harmonisée et taxe de vente provinciale) pour les biens achetés en ligne et importés au Canada par l'intermédiaire des services postaux nationaux, par comparaison aux biens importés par l'intermédiaire de transporteurs express.
- Les droits d'importation ne sont perçus que dans 6 % des cas d'importations au Canada par l'intermédiaire des services postaux, tandis qu'ils sont perçus dans 98 % des cas quand l'importation est effectuée par l'intermédiaire de transporteurs express.
- La taxe de vente est perçue seulement dans 25 % des cas d'importation au Canada par l'intermédiaire des services postaux, tandis qu'elle est perçue dans 100 % des cas quand l'importation est effectuée par l'intermédiaire de transporteurs express.
- On estime que cette collecte incomplète entraîne une perte de revenus pouvant atteindre 1,3 milliard de dollars pour le gouvernement du Canada.

Un engagement de la part du gouvernement du Canada à s'attaquer à cette perte de revenus contre-productive du secteur public et à veiller à ce que des ressources appropriées soient affectées à la perception uniforme des droits et des taxes sur les importations au Canada constituerait une étape importante vers l'uniformisation des règles du jeu et l'amélioration de la compétitivité, tant pour les fournisseurs de services de livraison que pour les entreprises canadiennes en général. Pour ce faire, il pourrait affecter des ressources supplémentaires à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et demander à un groupe de travail et de consultation réunissant des représentants de l'industrie de définir des processus concurrentiels et efficaces pour la perception, par tous les transporteurs, des droits et des taxes sur les importations issues du commerce électronique.

Recommandation 4

- *Que, dans un esprit de renforcement de la compétitivité du Canada, le gouvernement mette en œuvre des politiques et des technologies qui amélioreront la circulation commerciale à la frontière terrestre, comme l'identification par radiofréquence (IRF) et la procuration électronique (procuration).*

² <https://www.copenhageneconomics.com/publications/publication/e-commerce-imports-into-canada-sales-tax-and-customs-treatment>

Dans le contexte des mesures commerciales en cours entre le Canada et les États-Unis, il est impératif que les marchandises qui traversent la frontière terrestre ne soient pas assujetties à des formalités administratives supplémentaires ou inutiles. UPS recommande les mesures suivantes pour faciliter la circulation des biens commerciaux et réduire au minimum les perturbations dans les chaînes d'approvisionnement étroitement intégrées :

- *Exempter les articles de moins de 20 \$ CA des surtaxes en réponse aux droits américains imposés sur l'aluminium et l'acier en vertu de l'article 232.*

Pour ne pas imposer un stress supplémentaire à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), ralentir le transport des marchandises vers les entreprises canadiennes et éventuellement en augmenter le coût, UPS Canada recommande que le gouvernement du Canada n'applique pas de surtaxes en réponse aux droits américains imposés en vertu de l'article 232 sur les cargaisons importées au Canada en vertu du Décret de remise visant les importations par messagerie et du Décret de remise relatif aux importations par la poste (c.-à-d. les marchandises d'une valeur inférieure à 20 \$). Si le gouvernement décidait d'appliquer des surtaxes, les articles de moins de 20 \$ CA exigeraient un courtier en douane, d'autres documents de procuration et des mesures administratives supplémentaires, y compris l'identification précise des marchandises de faible valeur importées et l'attribution d'un code SH. UPS craint que l'application de ces surtaxes n'entraîne un ralentissement général à la frontière, ce qui pourrait nuire aux entreprises canadiennes ayant des chaînes d'approvisionnement fortement intégrées.

- *Installer des lecteurs d'identification par radiofréquence (IRF) dans les ports terrestres commerciaux les plus achalandés du Canada*

Les signaux RFID sont transmis par des transpondeurs fixés sur le pare-brise des camions qui traversent la frontière. Actuellement, l'IRF n'est utilisé que par le U.S. Customs and Border Patrol (U.S. CBP) aux points d'entrée aux États-Unis, tandis que le Canada n'a pas encore installé de lecteurs d'IRF dans les voies pour véhicules commerciaux des points d'entrée. Un camion équipé d'un transpondeur où le signal d'IRF est « lu » par le service des douanes avant qu'il effectue un arrêt complet permet aux autorités douanières d'amorcer le processus d'évaluation des risques plus tôt que lorsqu'aucune IRF n'est utilisée. La technologie d'IRF permet aux camions de passer par la ligne d'inspection primaire en moyenne 90 secondes plus rapidement que lorsqu'il n'y a pas de technologie d'IRF. Bien que l'économie de temps de traitement de chaque camion puisse sembler minime, l'impact cumulatif est considérable, par exemple au pont Ambassador qui traite à lui seul 12 000 camions par jour. Comme la plupart des camions qui traversent la frontière sont déjà munis de transpondeurs, le gouvernement pourrait avoir un impact important sur la circulation aux points d'entrée les plus achalandés du Canada moyennant très peu d'investissements en installant les mêmes « lecteurs » d'IRF. De plus, en dotant la frontière canadienne de la technologie d'IRF, le gouvernement pourrait uniformiser les règles du jeu pour les exportations

canadiennes, qui sont actuellement désavantagées par rapport aux importations américaines au Canada.

- *Élimination de la procuration sur support papier*

UPS Canada encourage le gouvernement à permettre la numérisation de tous les documents de douane, y compris les procurations. Dans les transactions commerciales, il est devenu pratique courante de substituer une signature électronique à une signature sur une procuration papier, ce qui réduit le fardeau administratif. UPS Canada recommande au gouvernement d'envisager des efforts de modernisation semblables et de supprimer les exigences relatives aux procurations papier afin de favoriser la croissance du commerce électronique au profit des consommateurs au Canada et à l'étranger.