

## **L'Association des chemins de fer du Canada**

### **Réponses**

#### **1. Reprise économique et croissance**

*Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?*

L'Association des chemins de fer du Canada croit qu'un cadre financier responsable assure au Canada un avantage concurrentiel absolu qu'il est essentiel de maintenir. De plus, le respect du marché commercial concurrentiel est une caractéristique importante dans le contexte de la reprise économique et d'une croissance économique continue. En ce qui concerne les mesures fédérales particulières qu'il conviendrait de prendre, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) recommande ce qui suit : Le gouvernement fédéral devrait se servir du régime fiscal pour promouvoir l'utilisation de nouvelles technologies, par exemple en rendant remboursable le crédit d'impôt à la recherche scientifique et au développement expérimental (RS&DE) et en adoptant un crédit d'impôt au déploiement de nouvelles technologies. Les chemins de fer du Canada se rendent compte que le développement et le déploiement de technologies constituent la voie de l'avenir s'il faut augmenter la productivité et la capacité, renforcer la sécurité, la fiabilité et le service à la clientèle et réduire l'empreinte environnementale. Même si certaines technologies ont été essayées et appliquées et ont fait leurs preuves, d'autres n'ont pas encore atteint le statut commercial et doivent faire l'objet de travaux supplémentaires de développement et d'essai. Le secteur ferroviaire ne fait que commencer à entrevoir les possibilités de la technologie, compte tenu de sa nature exponentielle et révolutionnaire et du caractère pratiquement illimité de ses applications. Le problème direct qui se pose est celui du prix du développement, de l'essai et de l'adoption de la technologie dans des conditions de fonctionnement. Le gouvernement a un rôle important à jouer en appuyant la R-D liée au développement technologique et en facilitant la transition entre la recherche, la commercialisation et le déploiement des technologies. Les nouvelles technologies nécessiteront d'importants investissements dans les communications avec le matériel de réseau placé le long des voies et avec les systèmes informatiques centraux afin d'assurer le stockage et l'analyse de grands volumes de données. La possibilité pour les chemins de fer d'assurer un trafic accru à l'avenir nécessitera aussi d'importants investissements dans l'infrastructure des principaux corridors de circulation. Les immobilisations nécessaires à de tels changements seront assez considérables. Toutefois, compte tenu des avantages économiques pouvant découler de tels investissements, le gouvernement fédéral devrait adopter d'autres mesures d'encouragement, comme des crédits d'impôt et des déductions pour amortissement, afin d'inciter les sociétés à engager les capitaux nécessaires à l'adoption de nouvelles technologies. À l'heure actuelle, les chemins de fer ont une certaine expérience directe du programme de crédit d'impôt à la RS&DE. D'une façon générale, ils sont satisfaits de l'administration du programme. La principale mesure pouvant améliorer ce programme fédéral est de rendre le crédit d'impôt remboursable pour toutes les sociétés, et pas seulement pour les petites entreprises. Le gouvernement de l'Alberta offre en fait un crédit d'impôt à la RS&DE auquel les grandes sociétés sont admissibles. Cela permet aux entreprises de faire les investissements nécessaires plus tôt, au moment où le besoin s'en fait sentir, plutôt que des années plus tard. Le programme de crédit d'impôt à la RS&DE pourrait être étendu à des activités autres que la R-D, pour couvrir par exemple le déploiement de nouvelles technologies. L'ACFC recommande en outre de porter à au moins 30 % le taux de la déduction pour amortissement s'appliquant à tout le matériel roulant. Ce taux devrait s'appliquer

aux compagnies de chemin de fer, aux sociétés de location de matériel roulant et aux particuliers propriétaires de wagons. Les chemins de fer constituent un secteur de capital. Les sociétés ferroviaires canadiennes sont tenues d'investir près de 2,5 milliards de dollars par an pour maintenir leur infrastructure et assurer la sécurité et la rentabilité du transport de marchandises. Dans le budget de 2008, le gouvernement avait annoncé que le taux de la déduction pour amortissement applicable aux locomotives passerait de 15 à 30 %. Cette nouvelle a été très bien accueillie par l'industrie ferroviaire et a déjà commencé à donner des résultats positifs pour les sociétés ferroviaires, les constructeurs de locomotives, le secteur d'approvisionnement des chemins de fer et le réseau canadien de transport. L'ACFC appuie pleinement le rapport publié en 2007 par le Comité permanent des finances qui appelait le gouvernement à adopter toutes les mesures fiscales recommandées dans le rapport unanime du Comité permanent de l'industrie, également publié en 2007, intitulé *Le secteur manufacturier : Des défis qui nous forcent à agir*. Ce rapport demandait en particulier « que le gouvernement du Canada porte à 30 % le taux de déduction pour amortissement pour le matériel roulant, les locomotives et le matériel de transport intermodal, en utilisant la méthode de l'amortissement dégressif ».

## **2. Création d'emplois**

*Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?*

La croissance économique et le bien-être du Canada ont toujours été tributaires du commerce et de transports permettant un mouvement efficace et sûr des marchandises, des ressources et des personnes. Aujourd'hui, le Canada affronte une économie mondiale qui évolue rapidement tant à cause de la croissance rapide du commerce que de l'apparition de nouveaux schémas commerciaux attribuables à la réduction du prix du transport, notamment dans le secteur ferroviaire, au perfectionnement des technologies et à la libéralisation du commerce. La croissance de la conteneurisation, en particulier, a causé un important déplacement vers le transport intermodal. Les chemins de fer constituent un élément important de l'économie canadienne, servant à transporter environ 72 % du volume total de marchandises expédiées par voie de surface vers les marchés intérieurs, nord-américains et internationaux, employant plus de 35 000 personnes et contribuant aux impôts fédéraux et provinciaux à raison de plus d'un milliard de dollars par an. L'ACFC croit que le commerce ouvert et le soutien des marchés commerciaux sont les meilleurs moyens de garantir la reprise mondiale et de créer des emplois. Nous appuyons la conclusion, le plus tôt possible, d'ententes complètes de partenariat économique avec l'Union européenne, le Japon et l'Inde et espérons que le Canada mènera à bonne fin les négociations relatives au nouveau Partenariat transpacifique, qui contribuera au renforcement des relations commerciales avec les économies du littoral du Pacifique et fera progresser davantage la porte et le corridor de commerce de l'Asie-Pacifique. Une croissance rapide du commerce avec l'Asie, et particulièrement avec la Chine, intensifiera considérablement les pressions qui s'exercent sur les ports et les réseaux de transport de l'Ouest canadien. Pour que le système ferroviaire canadien continue à favoriser le commerce international en Amérique du Nord, l'ACFC recommande au gouvernement fédéral de renforcer et d'accélérer le financement nécessaire à la mise en place de l'infrastructure ferroviaire et intermodale de l'ensemble des portes et corridors de commerce désignés. Compte tenu de l'augmentation de la demande mondiale d'énergie, le secteur canadien de l'énergie et des produits connexes peut contribuer sensiblement à la prospérité économique et à la création d'emplois. Le gouvernement fédéral a un important rôle à jouer en établissant et en maintenant un environnement stratégique qui favorise un développement rapide et

responsable des produits énergétiques canadiens ainsi que des investissements dans l'infrastructure connexe devant desservir les marchés nouveaux et existants. Les services croissants de « pipeline sur roues » offerts par les chemins de fer constituent en outre un autre important moyen stratégique de transport des produits pétroliers canadiens à destination des marchés américains. Différentes grandes initiatives méritent une attention particulière en vue d'intensifier le commerce tant intérieur qu'international, qui joue un rôle capital dans l'investissement et la création d'emplois à long terme. L'ACFC recommande au gouvernement de simplifier la réglementation et les processus d'approbation réglementaires des nouveaux produits, procédés et projets. Le gouvernement devrait assurer la stabilité réglementaire et pourrait prendre des mesures pour augmenter la cohérence des normes et des règlements fédéraux et provinciaux et leur harmonisation avec nos engagements internationaux. De plus, une infrastructure commerciale améliorée (y compris des investissements dans les chemins de fer secondaires) touchant nos échanges avec nos principaux partenaires, et notamment les États-Unis et l'Asie, contribuera beaucoup à faciliter la croissance économique et la création de nouveaux emplois.

### **3. Changement démographique**

*Quelles mesures spécifiques le gouvernement fédéral devrait-il prendre, selon vous, pour aider le pays à faire face aux conséquences du vieillissement de la population canadienne et des pénuries de main-d'œuvre?*

Les pénuries de main-d'œuvre et de compétences figurent en tête des préoccupations du secteur ferroviaire. L'ACFC recommande au gouvernement de mettre en place un système plus robuste d'information sur le marché du travail (IMT) comprenant des renseignements régionaux complets, des données sur les travailleurs déplacés et les exigences des établissements scolaires et postsecondaires relativement à l'IMT. Par suite du manque actuel d'information, les candidats à des emplois, et particulièrement les étudiants, ont de la difficulté à obtenir des renseignements réalistes sur les options de carrière, d'éducation et de formation. Un tel système encouragera les gens à acquérir les compétences dont ils ont besoin pour réussir dans un marché dynamique. De plus, il manque de programmes pouvant faciliter la transition des membres des Forces canadiennes à la vie civile au terme de leur engagement. L'ACFC recommande au gouvernement de déployer de nouveaux efforts pour coordonner le recrutement militaire, engager les anciens combattants ayant des compétences particulières et aider les militaires qui quittent les Forces à trouver une nouvelle carrière. Les Autochtones constituent le groupe démographique qui croît le plus rapidement au Canada, leur âge médian se situant sensiblement au-dessous de la moyenne nationale. Malheureusement, le taux de chômage des Autochtones demeure beaucoup plus élevé que la moyenne canadienne. Il faudrait déployer tous les efforts possibles pour améliorer l'éducation et l'acquisition de compétences dans les populations autochtones et pour leur donner de meilleures chances de participer pleinement à l'économie. L'ACFC recommande au gouvernement d'appuyer les partenariats entre le secteur ferroviaire et les associations autochtones en vue d'inciter davantage d'étudiants à participer aux programmes de formation aux métiers ferroviaires offerts dans les collèges communautaires du pays.

### **4. Productivité**

*Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?*

Les chemins de fer du Canada ont réussi au cours des 20 dernières années à augmenter sensiblement leur productivité, ce qui a eu des incidences sur la compétitivité du pays à cause de l'importance du commerce dans son économie. À l'avenir, le secteur devra compter davantage sur la technologie parce qu'il y a des limites à ce qu'il est possible de réaliser par des moyens matériels et en recourant seulement au capital humain. Il faut dire, pour être plus précis, que la croissance de la productivité de la

main-d'œuvre ferroviaire canadienne a été huit fois plus élevée que celles de l'économie nationale. Le secteur a partagé d'importantes économies avec les expéditeurs canadiens. Cela étant dit, on peut s'attendre à une croissance continue du secteur ferroviaire grâce au développement et au déploiement de nouvelles technologies informatiques et de communication qui augmenteront l'efficacité et la productivité du matériel ferroviaire. C'est là un domaine critique d'innovation. Les événements antérieurs ont prouvé que l'application de la technologie et des activités de R-D a sensiblement augmenté la sécurité et le rendement opérationnel du secteur. Le cadre réglementaire dans lequel nous évoluons figure parmi les principaux défis que les chemins de fer affrontent lors de l'adoption et de l'application de nouvelles technologies. Dans bien des cas, ce cadre ne permet pas de profiter pleinement des avantages de la technologie. Pour maximiser les avantages économiques et sociaux du transport de marchandises et de passagers par chemin de fer, nous avons cerné un certain nombre de domaines de recherche hautement prioritaires comprenant l'exploitation des chemins de fer dans un environnement froid et changeant. L'ACFC recommande au gouvernement de collaborer avec le secteur ferroviaire en vue d'harmoniser les efforts de R-D déployés au Canada et aux États-Unis, d'accorder un plus grand appui financier à la recherche et d'intensifier la collaboration à cet égard entre le secteur ferroviaire canadien, Transports Canada, le Conseil national de recherches et l'Université de l'Alberta, qui a créé un nouveau laboratoire de recherche ferroviaire.

## **5. Autres défis**

*On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles mesures fédérales sont-elles nécessaires pour remédier à ces difficultés?*

Début 2007, le monde comptait plus de 2 700 zones franches, qui employaient plus de 63 millions de personnes. En général, les zones franches échappent aux barrières commerciales normales telles que les tarifs et les quotas et sont soumises à des exigences administratives allégées visant à attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux investissements étrangers. Les entreprises ayant des activités dans une zone franche peuvent également avoir obtenu du pays hôte des réductions d'impôt ou même un congé fiscal comme incitatif supplémentaire. Les zones franches se situent souvent à proximité d'un port, ce qui facilite les activités d'importation et d'exportation. Les avantages économiques couramment attendus des zones franches comprennent l'apport de devises étrangères, la création d'emplois, la production de revenus, les investissements directs étrangers, les transferts de technologie et les retombées liées au savoir. Le gouvernement du Canada dispose actuellement de mesures telles que le Programme de report des droits, le Programme de centre de distribution des exportations et le Programme des exportateurs de services de traitement pour encourager ceux qui s'établissent dans les zones franches. Toutefois, les limites imposées dans le cadre de ces programmes, qui diminuent les avantages accordés par rapport à ceux des vraies zones franches, ont réduit la participation prévue des entreprises. De plus, ces programmes relèvent de différents organismes fédéraux (comme l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence du revenu du Canada) ce qui augmente les complications réglementaires pour les entreprises qui souhaitent se prévaloir de plus d'un programme. Une nouvelle approche est nécessaire car, comme en témoigne le manque de participation, les programmes actuels ne répondent pas aux besoins des entreprises qui ont des activités commerciales mondiales. L'établissement de zones franches compétitives améliorerait la situation économique du Canada, attirerait des capitaux étrangers et créerait de l'emploi. L'ACFC recommande au gouvernement fédéral d'élaborer une nouvelle politique, appuyée par de nouveaux programmes, visant à établir des zones franches compétitives au Canada.