

Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Consultations prébudgétaires 2014

Été-automne 2014

Alliance canadienne du camionnage  
555, Dixon Road, Toronto (Ontario) M9W 1H8  
Tél. : 416-249-7401 – courriel : [govtaffairs@cantruck.ca](mailto:govtaffairs@cantruck.ca)  
Suivez-nous sur Twitter @cantruck et sur Internet à [www.cantruck.ca](http://www.cantruck.ca)

## Introduction

- L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération d'associations provinciales de camionnage qui représente plus de 4 500 entreprises de camionnage qui, à leur tour, emploient plus de 150 000 Canadiens.
- Le camion est le principal mode de transport des marchandises au Canada.
- Les camions transportent 90 % de tous les produits de consommation et des denrées alimentaires.
- Le secteur des services de transport représente 4,2 % du PIB du Canada, soit 53 milliards de dollars. Le transport routier pour compte d'autrui détient 31 % de la part du PIB du secteur; les transports aérien et ferroviaire représentent respectivement 12 % et 11 %, alors que le transport par eau représente environ 2 %.
- Entre 2011 et 2020, le secteur du camionnage pour compte d'autrui devrait enregistrer une hausse de production de 26 %, dont la valeur passera de 17 milliards de dollars à 21,4 milliards de dollars par an en dollars constants.
- Les camions assurent 57 % (selon la valeur) des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, contre 17 % pour le train, 16 % pour les pipelines, 6 % pour le transport maritime et 5 % pour l'avion.
- Dans l'ensemble, l'industrie du camionnage (qui comprend les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés, les propriétaires-exploitants et les entreprises de messageries) génère pour plus de 65 milliards de dollars de recettes par an, le secteur du transport pour compte d'autrui concentrant à lui seul plus de 40 milliards de dollars.
- On dénombre aujourd'hui plus de 300 000 chauffeurs de camion au Canada, ce qui comprend les chauffeurs du secteur du camionnage pour compte d'autrui et les chauffeurs des entreprises de camionnage privées.
- Environ 180 000 (60 %) travaillent pour le secteur pour compte d'autrui de l'industrie du camionnage.
- Près de 1 % de la population canadienne et plus de 1,5 % de la population active est formée de chauffeurs de camion; c'est la deuxième profession par ordre d'importance pour les hommes de ce pays.
- Le camionnage pour compte d'autrui représente 278 000 emplois directs et procure dans l'ensemble près de 480 000 emplois, ce qui se traduit par 24 milliards de dollars

de revenu des particuliers, soit 4,2 milliards d'impôts sur le revenu des particuliers et 4,1 milliards de dollars d'impôts indirects.

- L'empreinte économique globale de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui a été de presque 37 milliards de dollars en 2011.
- Les effets multiplicateurs sur le plan économique de l'industrie du camionnage sont également beaucoup plus importants que ceux de nombreux autres secteurs.

Prévisions relatives au PIB de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui (millions \$ constants de 2002)

Prévisions

f = prévisions

Source : Conference Board du Canada

Indicateurs économiques clés – empreinte économique du camionnage pour compte d'autrui

PIB aux prix du marché (millions \$)

PIB réel aux prix du marché (millions \$ 2002)

Salaires hebdomadaires moyens par rapport à l'indice industriel

Emplois (milliers)

Revenu des particuliers (millions \$)

Bénéfices des sociétés avant impôt

Impôt sur le revenu des particuliers (millions \$)

Impôt sur le revenu des sociétés (millions \$)

Impôts indirects (millions \$)

Solde budgétaire du gouvernement fédéral (millions \$)

Solde budgétaire des gouvernements régionaux (millions \$)

Nota : Choc de la différence de niveau moins contrôle, sauf indication contraire

Source : Conference Board du Canada

Consultations prébudgétaires 2014

- Le ministre des Finances a annoncé que le gouvernement fédéral équilibrerait son budget en 2015. Il s'agit là d'un exploit majeur auquel souscrit entièrement l'Alliance canadienne du camionnage (ACC).
- Grâce au rétablissement de l'équilibre budgétaire au Canada, le gouvernement fédéral poursuivra incontestablement sa gestion prudente des dépenses publiques, mais il ne sera plus enfermé dans un carcan fiscal et devrait donc être en mesure de prendre

certaines mesures stratégiques durables qui cadrent avec les thèmes fixés pour les consultations prébudgétaires.

## **Thèmes**

- Les thèmes établis pour les consultations prébudgétaires sont :
  1. équilibrer le budget fédéral pour assurer la viabilité financière et la croissance économique;
  2. soutenir les familles et aider les Canadiens vulnérables en mettant l'accent sur la santé, l'éducation et la formation;
  3. accroître la compétitivité des entreprises canadiennes par la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation;
  4. assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures;
  5. améliorer les régimes canadiens de taxation et de réglementation;
  6. optimiser le nombre et le type d'emplois pour les Canadiens.

## **La taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel**

- En 1985, le gouvernement Mulroney a introduit la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel avec pour objectif avoué d'augmenter les recettes pour aider à éponger le déficit public. La mesure était censée être provisoire jusqu'au rétablissement de l'équilibre fiscal. À vrai dire, à l'occasion des délibérations du Comité permanent des finances sur l'adoption de la Taxe sur les produits et services (TPS), on a admis que la taxe d'accise sur le carburant diesel allait à l'encontre de la taxation à la valeur ajoutée et qu'en l'absence d'un déséquilibre fiscal, il fallait absorber la taxe d'accise dans la TPS et l'éliminer.
- Malheureusement, quand l'équilibre budgétaire a été rétabli et pendant plusieurs années, le gouvernement a enregistré des budgets équilibrés ou même des excédents budgétaires, et la taxe d'accise a persisté sans servir le moindre objectif politique – fait qui a été reconnu par un comité technique sur l'imposition des entreprises présidé par le professeur Jack Mintz, aujourd'hui à l'Université de Calgary. Le montant de la taxe n'était pas affecté aux investissements dans les infrastructures, ou à des fins environnementales ou à quoi que ce soit d'autre. Les recettes générées ont continué d'alimenter les coffres de l'État.
- Au cours de la campagne électorale fédérale de 2008, les prix du carburant diesel ont atteint des niveaux records. Au mois de septembre, le premier ministre, M. Stephen Harper, a fait part de son engagement de réduire la taxe d'accise sur le carburant diesel de 50 % pour la faire passer de 4 ¢ à 2 ¢ le litre. Cela ne s'est jamais matérialisé et peu de temps après, le pays a adopté un plan de relance budgétaire agressif qui a été couronné de succès mais qui a remis les finances de l'État dans une situation déficitaire.

## Prix moyen du diesel à la rampe au Canada

- Aujourd'hui, la taxe génère pour environ 1 milliard de dollars par an de recettes, l'industrie du camionnage payant évidemment la part du lion.
- Le ministre des Finances prévoit un retour à l'équilibre budgétaire l'an prochain. Pendant ce temps, les prix du carburant diesel atteignent des niveaux quasi records.

## Recommandations de l'ACC

- Même si l'ACC ne dira jamais « non » à une baisse d'impôts, et que les raisons ne manquent pas pour éliminer la taxe d'accise sur le carburant diesel – qui est une forme d'imposition archaïque et régressive – et pour l'harmoniser avec la TPS/TVH, l'ACC recommande que tant qu'elle persistera, la taxe d'accise vise un objectif stratégique particulier et que les recettes qu'elle génère soient réservées à un ou à plusieurs des objectifs stratégiques suivants. Nous désignons par un chiffre le thème des consultations prébudgétaires qui cadre avec chacune des options proposées :
  - **Accélérer la mise sur le marché de camions plus écoénergétiques** – En améliorant la consommation de carburant, l'industrie ne se protège pas seulement partiellement contre une hausse des coûts du carburant, mais elle contribue également à réduire les émissions de GES, comme le prescrit le Règlement fédéral récemment adopté sur la réduction des GES pour les camions lourds, en plus d'aider le secteur à mettre à niveau les véhicules en circulation et/ou à installer sur les véhicules neufs actuellement disponibles des technologies et des dispositifs qui ont fait leurs preuves (p. ex. des carénages aérodynamiques, des groupes auxiliaires de puissance, des pneus larges qui offrent une moindre résistance au roulement, etc.) qui n'aideront pas seulement à réduire la consommation de carburant aujourd'hui, mais permettront à l'industrie de se conformer au deuxième cycle prévu de règlements sur la réduction des émissions de GES attendus en 2018. Les recettes produites par la taxe d'accise sur le carburant diesel pourront également aider à mettre en place un réseau de distribution et à prendre en charge les coûts d'investissement liés aux moteurs alimentés au GNL (qui peuvent être supérieurs de 75 % à ceux des camions roulant au diesel conventionnel). Il importe également de signaler qu'en général, le taux de déduction pour amortissement (TDA) pour les tracteurs routiers au Canada est nettement moins généreux qu'aux États-Unis. Et, en ce qui concerne les tracteurs qui roulent au GNL en particulier, le taux de déduction pour amortissement au Québec donne droit à une radiation de 80 % la première année. Tandis que le Canada a essentiellement vu disparaître son secteur de fabrication de poids lourds et une bonne part du secteur qui fabriquait des tracteurs semi-remorques, une telle mesure devrait également permettre de mettre en place un secteur de construction canadien qui se concentrerait sur les technologies et les dispositifs écoénergétiques ajoutés. 1 2 5 6

Remise en état des dispositifs d'échappement

Carénages

Capuchons de remorque

Roues en aluminium

Groupe auxiliaire de puissance

Gonflage automatique des pneus

Jupes de remorque latérales

Pneus larges uniques

Tracteur conforme aux émissions de GES

Tracteur au GNL

Remorque conforme aux émissions de GES

- **Création d'un Fonds fiduciaire routier national** – Le Canada est sans doute le seul grand pays industrialisé de la planète à ne pas avoir une politique routière nationale. Le gouvernement fédéral aide depuis longtemps à financer la construction de routes au Canada, même s'il s'est agi d'une politique « spéciale », « projet par projet » et « imprévisible ». En 1987, on a lancé un processus en vue d'élaborer une politique routière nationale intégrée, moyennant la participation des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et de fixer des attentes et des objectifs clairs. La politique a été élaborée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière entre 1988 et 1992. Les négociations entre le fédéral et les provinces sur un mécanisme de financement n'ont pas abouti, et le gouvernement fédéral a reconnu en 1994 qu'un consensus était impossible à l'époque. En 1997, le Comité permanent des transports a conclu que le statu quo était inacceptable et a formulé des recommandations sur le financement futur du réseau routier national. Toutefois, il a jugé que la situation déficitaire nationale de l'époque ne rendait guère attrayante une taxe spéciale. En 2005, le Conseil de la fédération a publié un rapport recommandant des investissements fédéraux plus prévisibles. Il a estimé que les recettes de la taxe fédérale sur le carburant étaient la source de financement qui convenait à un programme permanent d'investissements dans les transports afin d'assurer la planification à long terme. L'ACC convient que les recettes provenant de la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel pourraient alimenter un fonds fiduciaire routier national pour répondre à ce besoin. De plus, l'accès à ce fonds pourrait faciliter la coopération des provinces et la conformité avec les normes nationales régissant la sécurité, les poids et dimensions, l'environnement et d'autres normes où actuellement, l'industrie du camionnage est assujettie à un mélange incongru de normes provinciales qui témoignent du fait que le gouvernement fédéral a délégué l'administration des règlements sur le camionnage extra-provincial aux provinces. 1 4 5
- **Formation pour combler la pénurie chronique de chauffeurs de camion** – Selon le Conference Board du Canada, le secteur du camionnage pour compte d'autrui est confronté à une pénurie chronique et à long terme de chauffeurs

qualifiés. Il prévoit que l'écart entre l'offre et la demande de chauffeurs atteindra 33 000 d'ici à 2020. Malheureusement, étant donné que la profession de chauffeur de camion est aujourd'hui classifiée comme profession non spécialisée (phénomène que nous nous efforçons actuellement de modifier avec le concours d'Emploi et Développement social Canada), les éventuels nouveaux chauffeurs (en dehors de ceux qui perçoivent des prestations de l'assurance-emploi) n'ont pas droit aux fonds accessibles à d'autres « métiers » pour les aider à défrayer les coûts de la formation dont ils ont besoin avant qu'une entreprise ne songe à les engager. Par exemple, le financement de la formation des chauffeurs de camion n'est pas accessible en vertu de la Subvention canadienne pour l'emploi, ce qui est un facteur de dissuasion pour les travailleurs jeunes, sous-employés ou déplacés qui pourraient autrement songer à suivre une formation pour décrocher un emploi dans le secteur du camionnage. Malheureusement, la profession de chauffeur de camion (les conducteurs de semi-remorques sur de grandes distances gagnent généralement entre 55 000 et 75 000 \$ et nettement plus en Alberta par exemple) est actuellement regroupée avec des professions peu qualifiées/peu rémunératrices comme celles de préposé à la cuisson de hamburgers. Peut-être pourrait-on consacrer les recettes découlant de la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel au financement de la formation dans le secteur. 1 2 3 6

L'écart entre l'offre et la demande de chauffeurs, 2020 (milliers)

Canada

Provinces de l'Atlantique

Québec

Ontario

Manitoba

Saskatchewan

Alberta

Colombie-Britannique

Offre

Demande

Écart

Source : Conference Board du Canada

L'ACC est heureuse d'avoir la chance de présenter ce mémoire au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, et elle se fera un plaisir de fournir d'autres renseignements et de répondre à toutes les questions que les membres du Comité pourraient se poser.