



L'ACFC recommande que le gouvernement :

1. Permette aux compagnies de chemin de fer de déduire immédiatement le montant total des dépenses en capital;

Élimine la double imposition sur les opérations intersociétés en créant au Canada une compensation correspondante au BEAT des États-Unis;
2. Réalise les objectifs du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques et de l'initiative Transports 2030 en créant un programme d'investissement pour le transfert modal;
3. Crée un programme de financement des immobilisations de 365 millions de dollars sur six ans (s'échelonnant de 2021 à 2026) afin d'appuyer les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local et de réduire les sommes qui devront être déboursées pour se conformer aux règlements sur la sécurité ferroviaire, comme ceux sur les passages à niveau;
4. Tire parti des investissements du secteur privé et verse une contribution pour préserver les activités du Huron Central Railway au-delà de 2019;
5. Continue de subventionner le projet de train à grande fréquence de VIA Rail et de veiller à préserver l'option d'interopérabilité avec les fournisseurs de transport en commun régionaux de Montréal et de Toronto.

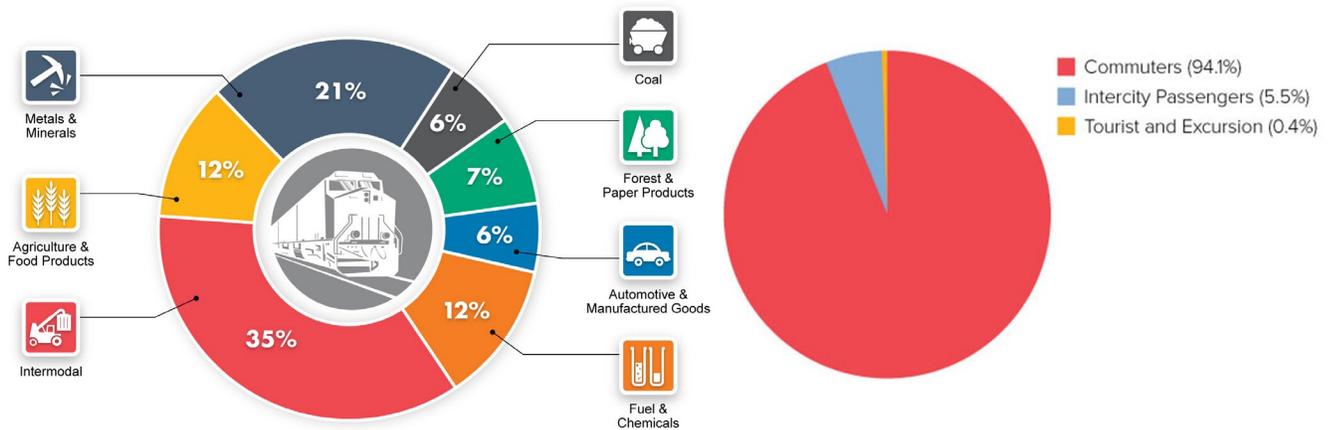


L'industrie ferroviaire est un secteur qui se prête particulièrement bien à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) tout en soutenant l'économie et en favorisant les échanges commerciaux. L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est heureuse de présenter ce mémoire en vue du budget fédéral de 2020.

Les chemins de fer offrent à leurs clients un service économique, sûr et peu polluant. Nos membres stimulent la croissance économique en assurant le transport de marchandises d'origine canadienne totalisant quelque 310 milliards de dollars chaque année. Le fret ferroviaire assure 50 % des transports de marchandises exportées et 70 % des transports interurbains au Canada.

Le transport ferroviaire de passagers assure quant à lui plus de 80 millions de voyages de passagers chaque année, permettant ainsi à des millions de Canadiens de laisser leur voiture à la maison pour leurs déplacements professionnels et d'agrément.

Figure 1 : Trafic ferroviaire au Canada



*based on carloads

Chaque année, environ 2 800 locomotives et 31 000 cheminots transportent des marchandises et des personnes sur 44 000 kilomètres de voies ferrées à travers le Canada et vers plusieurs destinations aux États-Unis.



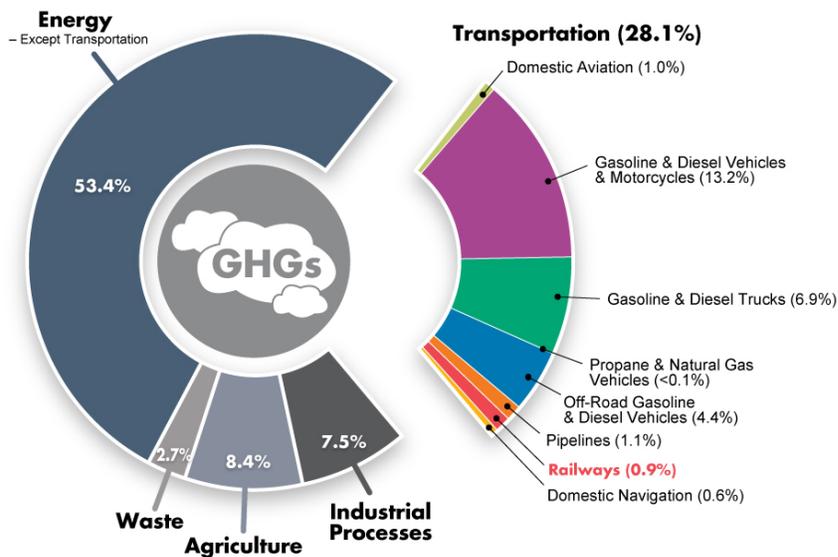
Figure 2 : La franchise ferroviaire du Canada



Les chemins de fer figurent parmi les sources industrielles d'émissions les plus faibles au Canada, ne représentant que 1 % des émissions de GES, et ils continuent de réduire leurs émissions malgré l'augmentation de l'achalandage et de la demande. Depuis 1990, l'intensité des émissions de GES produites par le transport ferroviaire de marchandises a été réduite de plus de 40 %, malgré une augmentation de 80 % du volume de transports, et les émissions du transport de voyageurs interurbains ont diminué de 55 %, alors que le nombre de voyageurs a augmenté de 2 %.



Figure 3 : Répartition des émissions au Canada

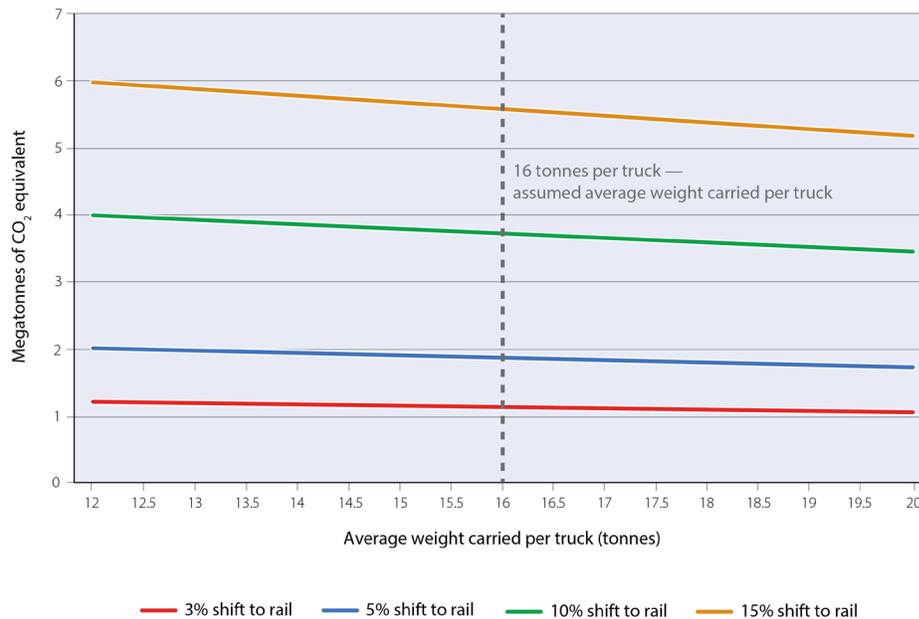


Grâce à son budget de 2020, le gouvernement du Canada (le gouvernement) pourrait tirer immédiatement parti des avantages environnementaux du transport ferroviaire. Le transport des marchandises par chemin de fer est quatre fois plus efficace que le transport par camion, et le service ferroviaire à voyageurs est trois fois plus efficace que la voiture moyenne. Un seul train de marchandises équivaut à plus de 300 camions de moins sur les routes du Canada.

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, tout comme l'initiative Transports 2030 de Transports Canada, reconnaît l'importance d'intensifier le transport de marchandises et de personnes par train. En fait, si on transformait seulement 10 % du trafic de camions en trafic ferroviaire, on pourrait réduire les émissions de 3,7 mégatonnes (Mt) d'équivalent CO₂ par année.



Figure 4 : Modèle de transfert modal



Un cadre stratégique qui stimulerait l'investissement dans le réseau ferroviaire canadien – au lieu de le freiner – contribuerait à la réalisation des objectifs liés aux changements climatiques et à la croissance économique.

Politique fiscale et compétitivité des chemins de fer canadiens

Dans le mémoire qu'elle a présenté en vue du budget de 2019, l'ACFC faisait part de ses préoccupations au sujet de l'adoption de mesures fiscales d'envergure aux États-Unis. Entrée en vigueur en 2017, la Tax Cuts and Jobs Act (loi sur les réductions d'impôt et l'emploi) a fait passer le taux fédéral d'imposition des sociétés américaines de 35 % à 21 %, tandis que le taux minimum du BEAT, ou Base Erosion and Anti-Abuse Tax (impôt anti-abus contre l'érosion de l'assiette fiscale), a entraîné une hausse de coûts pour les chemins de fer canadiens. Cette mesure oblige les entités américaines à payer le BEAT sur les paiements effectués à des sociétés étrangères affiliées, sans crédit ou déduction compensatoire pour le montant équivalent du BEAT payé aux États-Unis.

Les revenus intersociétés gagnés au Canada sont déjà imposables à un taux d'environ 27 % et, à cause de l'impôt non remboursable de 10 % du BEAT, les compagnies ferroviaires canadiennes doivent maintenant payer des impôts supplémentaires sur ces mêmes revenus intersociétés, ce qui va à l'encontre d'un principe fondamental du régime fiscal canadien, soit la prévention de la double imposition. En effet, le BEAT augmente les coûts d'exportation des compagnies ferroviaires canadiennes faisant affaire aux États-Unis et entraîne une perte de rentabilité qui incite nos compagnies ferroviaires à investir davantage aux États-Unis. Les



compagnies canadiennes ne devraient pas être pénalisées pour exploiter un réseau ferroviaire nord-américain.

Les nouvelles mesures fiscales américaines ont également fait passer de 50 % à 100 % l'amortissement supplémentaire permis à l'année d'acquisition pour la plupart des biens en capital acquis avant le 1^{er} janvier 2023. Bien que le gouvernement se soit penché sur cette question à l'égard de certains secteurs d'activité dans son Énoncé économique de l'automne 2018, les compagnies ferroviaires canadiennes restent désavantagées par rapport aux compagnies ferroviaires américaines et à d'autres industries canadiennes capitalistiques, ce qui les incite encore plus à investir aux États-Unis plutôt qu'au Canada.

Le premier tableau compare les régimes fiscaux canadien et américain en ce qui a trait aux dépenses en capital des compagnies ferroviaires et le deuxième tableau compare le traitement fiscal des compagnies ferroviaires et celui d'autres secteurs d'activité capitalistiques au Canada.

Tableau 1 : Régimes d'amortissement fiscal des compagnies ferroviaires au Canada et aux États-Unis*

Compagnies canadiennes				Compagnies américaines			
	Tarifs de catégorie	DPA demandée (\$)	DPA demandée (%)		Tarifs de catégorie	DPA demandée (\$)	DPA demandée (%)
Infrastructure ferroviaire							
1 ^{re} année	10 %	15 \$	15 %	1 ^{re} année	100 %	100 \$	100 %
Total à la 4 ^e année		38 \$	38 %	Total à la 4 ^e année		100 \$	100 %
Cour de triage (bâtiment)							
1 ^{re} année	4 %	6 \$	6 %	1 ^{re} année	100 %	100 \$	100 %
Total à la 4 ^e année		17 \$	17 %	Total à la 4 ^e année		100 \$	100 %
Wagons porte-rails							
1 ^{re} année	15 %	23 \$	22,5 %	1 ^{re} année	100 %	100 \$	100 %
Total à la 4 ^e année		52 \$	52 %	Total à la 4 ^e année		100 \$	100 %
Locomotives							
1 ^{re} année	30 %	45 \$	45 %	1 ^{re} année	100 %	100 \$	100 %
Total à la 4 ^e année		81 \$	81 %	Total à la 4 ^e année		100 \$	100 %

*Pour 100 \$ de dépenses en capital
DPA = déduction pour amortissement



Tableau 2 : Secteur ferroviaire par rapport à d'autres secteurs au Canada*

Secteur ferroviaire canadien			Secteur de la fabrication et de la transformation (F et T)			Secteur du transport par camion		
	Tarifs de catégorie	DPA demandée (%)		Tarifs de catégorie	DPA demandée (%)		Tarifs de catégorie	DPA demandée (%)
Infrastructure ferroviaire			Usine de F et T			S.O.**		
1 ^{re} année	10 %	15 %	1 ^{re} année	10 %	15 %			
Total à la 4 ^e année		38 %	Total à la 4 ^e année		38 %			
Wagons porte-rails			Élément de F et T en particulier (four, réservoir ou cuve)			Remorques		
1 ^{re} année	15 %	22,5 %	1 ^{re} année	100 %	100 %	1 ^{re} année	30 %	45 %
Total à la 4 ^e année		52 %	Total à la 4 ^e année		100 %	Total à la 4 ^e année		81 %
Locomotives			Équipement de F et T			Camions de transport		
1 ^{re} année	30 %	45 %	1 ^{re} année	100 %	100 %	1 ^{re} année	40 %	60 %
Total à la 4 ^e année		81 %	Total à la 4 ^e année		100 %	Total à la 4 ^e année		91 %

*Pour 100 \$ de dépenses en capital.

**Parce que l'infrastructure de transport des marchandises par camion (routes interprovinciales) est déjà entièrement financée par le gouvernement.

La réforme fiscale des États-Unis a modifié le paysage concurrentiel en Amérique du Nord et le Canada doit également procéder à une réforme de son régime fiscal pour que son secteur ferroviaire demeure concurrentiel et puisse continuer d'investir à un taux comparable à celui des années précédentes et proportionnel à celui de la concurrence américaine.

L'ACFC soutient que des mesures supplémentaires d'amortissement accéléré permettraient aux compagnies ferroviaires de continuer à faire les investissements nécessaires pour entretenir et développer un réseau ferroviaire résilient qui répond aux besoins de l'économie canadienne, et qu'un cadre financier approprié doit être mis en place pour intensifier le transport ferroviaire de marchandises et de personnes et lutter contre les changements climatiques.

Recommandation 1

Permettre aux compagnies de chemin de fer de déduire immédiatement le montant total des dépenses en capital.

Éliminer la double imposition sur les opérations intersociétés en créant au Canada une compensation correspondante au BEAT des États-Unis.



Créer un programme d'investissement pour le transfert modal

L'ACFC croit que les recettes produites par les initiatives en matière de changements climatiques devraient être réinvesties dans le secteur ferroviaire, un mode de transport peu polluant. L'ACFC invite le gouvernement fédéral à suivre l'exemple du gouvernement du Québec en veillant à ce que les recettes du régime de tarification du carbone soient affectées au secteur ferroviaire pour favoriser le transfert modal.

En effet, le Québec a affecté une partie de son Fonds vert à la mise en œuvre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI) et du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF). Le PREGTI vise à réduire les émissions produites lors du transport de marchandises; l'objectif est de créer des projets intermodaux qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire et maritime. On compte parmi les récents projets parrainés par le Québec des investissements dans les voies ainsi que dans des installations et centres de transbordement. Le PETMAF, quant à lui, vise à réduire les émissions produites par le secteur ferroviaire en versant aux compagnies de chemin de fer des fonds à investir dans les technologies propres.

De 2011 à 2015, un montant de 30,4 millions de dollars a été accordé à des projets d'infrastructure ferroviaire et intermodale, ce qui a permis une réduction d'environ 210 000 tonnes d'équivalent CO₂ par année. Cela revient à un coût de 14 dollars par tonne de réduction sur la durée de vie de 10 ans des projets. Si des modèles semblables étaient utilisés pour investir 165 millions de dollars sur cinq ans dans l'ensemble du Canada, on pourrait réduire les émissions de 5,8 Mt d'équivalent CO₂.

Tableau 3 : Programme proposé de réinvestissement dans le transfert modal

Administrations	Financement	Estimation des réductions de CO ₂ en 5 ans
Québec, Colombie-Britannique, Alberta et Ontario	120 M\$ (30 M\$ par province)	4,2 Mt
Saskatchewan, Manitoba et Maritimes	45 M\$ (15 M\$ par province)	1,6 Mt
Total	165 M\$	5,8 Mt

Recommandation 2

Réaliser les objectifs du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques et de l'initiative Transports 2030 en créant un programme d'investissement pour le transfert modal.

Appuyer les investissements dans les chemins de fer d'intérêt local au Canada

Les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) sont un élément central de la chaîne d'approvisionnement de calibre mondial du Canada; ils offrent un service essentiel de premier



mille et de dernier mille qui relie les clients et les économies rurales au reste du monde. Or, les récents examens législatifs de la *Loi sur les transports au Canada* et de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ont démontré que le gouvernement a un rôle à jouer pour soutenir le secteur des chemins de fer d'intérêt local.

À ce jour, ni le nouveau plan Chantiers Canada ni le Fonds national des corridors commerciaux n'ont été une source importante de financement pour les chemins de fer d'intérêt local. À l'inverse, les CFIL aux États-Unis bénéficient de plusieurs programmes de financement fédéraux et étatiques, dont des subventions, des crédits d'impôt et des prêts à faible taux d'intérêt.

Ce financement favorise leur compétitivité et améliore la sécurité ferroviaire. En fait, un sondage effectué récemment par les CFIL membres de l'ACFC en Ontario seulement a révélé qu'en moyenne, chaque chemin de fer pourrait bénéficier immédiatement d'un investissement de 2,8 millions de dollars en dépenses de projet si le gouvernement leur accordait des fonds.

Recommandation 3

Créer un programme de financement des immobilisations de 365 millions de dollars sur six ans (s'échelonnant de 2021 à 2026) afin d'appuyer les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local et de réduire les sommes qui devront être déboursées pour se conformer aux règlements sur la sécurité ferroviaire, comme ceux sur les passages à niveau.

L'ACFC encourage le gouvernement à soutenir le Huron Central Railway (HCR). Ce chemin de fer, qui fournit un service ferroviaire essentiel de Sault Ste. Marie à Sudbury, a besoin d'un soutien immédiat pour poursuivre ses activités au-delà de 2019. Le HCR pense qu'une contribution fédérale-provinciale de 42 millions de dollars sur cinq ans sera nécessaire pour continuer d'exploiter cette ligne. En outre, l'administration du HCR s'est engagée à investir plus de 4,6 millions de dollars dans ce chemin de fer.

Recommandation 4

Tirer parti des investissements du secteur privé et verser une contribution pour préserver les activités de HCR au-delà de 2019.

Continuer de subventionner le projet de train à grande fréquence de VIA Rail

L'ACFC se réjouit de l'appui du gouvernement au projet de train à grande fréquence (TGF) de VIA Rail. En juin 2019, le gouvernement, de concert avec la Banque de l'infrastructure du Canada, s'est engagé à verser 71,1 millions de dollars pour faire progresser ce projet et réaliser d'autres activités au cours des deux prochaines années, tandis que le budget de



2018 prévoyait des fonds pour remplacer la flotte vieillissante de VIA dans le corridor Québec-Windsor.

Le projet de TGF permettra à VIA de mieux connecter les Canadiens dans la région la plus peuplée du pays en augmentant la fréquence des trains, en raccourcissant la durée des trajets et en fournissant un service plus fiable. Cette initiative permettra d'augmenter la productivité canadienne tout en réduisant les émissions de 10 Mt d'équivalent CO₂ (ou 14 Mt s'il s'agit d'un train électrique) en 30 ans, ce qui équivaut à retirer 10 % des voitures de la circulation pendant un an au Canada. Ce projet est approuvé par plusieurs communautés en Ontario et au Québec.

Nous invitons le gouvernement à continuer d'appuyer le projet de TGF afin de tirer parti des avantages environnementaux du transfert modal.

Recommandation 5

Continuer de subventionner le projet de TGF de VIA Rail et de veiller à préserver l'option d'interopérabilité avec les fournisseurs de transport en commun régionaux de Montréal et de Toronto.

Conclusion

Nous aimerions avoir l'occasion de comparaître à titre de témoin lors des consultations menées par votre comité. Vous pouvez adresser vos questions et vos commentaires à Michael Gullo, directeur principal, Politiques et affaires publiques, au 613-564-8103 ou à l'adresse mgullo@railcan.ca.