

Mémoire prébudgétaire



Août 2024

Mémoire de l'Alliance canadienne
du camionnage pour les
consultations prébudgétaires en
prévision du prochain budget
fédéral



Sommaire des recommandations

Recommandation : Que le gouvernement fédéral tienne les promesses faites à notre secteur et s'attaque aux abus flagrants en matière de main-d'œuvre et d'évasion fiscale.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral examine le régime fiscal actuel en vue d'encourager la croissance économique pour les entreprises et les travailleurs.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral augmente la déduction accordée aux petites entreprises de 500 000 à 700 000 \$.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral élargisse l'incitatif à l'investissement accéléré et le rende permanent.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral examine le régime fiscal et l'assouplisse pour mieux soutenir nos travailleurs. L'Alliance canadienne du camionnage est d'avis que quelques modifications simples peuvent être apportées pour démontrer à tous les camionneurs que leurs efforts sont appréciés et que nous comprenons la difficulté d'être sur la route et loin de chez soi.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral règle la question de la double imposition aux systèmes fédéraux et provinciaux de tarification de la pollution par le carbone. Les entreprises qui se ravitaillent en carburant au Québec devraient être exemptées de la taxe fédérale sur le carbone, puisqu'elles paient déjà une taxe provinciale en vertu du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral rétablisse le remboursement de la taxe d'accise fédérale pour les investissements dans une technologie de réduction de la marche au ralenti des camions, qui réduit la consommation de carburant.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral appuie davantage les mises à l'essai sans risque des technologies vertes ou d'autres technologies émergentes dans un environnement réel.

Recommandation : Que le gouvernement fédéral rétablisse le remboursement de la taxe d'accise sur l'achat de carburant destiné aux unités de prise de force.

Recommandation : Que le gouvernement du Canada examine également la possibilité de mettre en place une exonération fiscale pour les technologies d'économies de carburant.

Introduction

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC), qui représente plus de 5 000 entreprises membres canadiennes, est ravie de soumettre son mémoire prébudgétaire afin de proposer des solutions conçues pour appuyer le secteur du camionnage et d'ainsi être en mesure de faire les investissements nécessaires pour veiller à ce que les entreprises canadiennes demeurent concurrentielles au sein de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine et que la population canadienne puisse accéder aux biens dont elle a besoin.

Comme la Banque du Canada l'a souvent fait remarquer, trouver des moyens d'augmenter la productivité peut immuniser davantage l'économie contre l'inflation. Toutefois, il faut avouer que la productivité canadienne évolue sur la mauvaise voie depuis longtemps. En fait, notre productivité est l'une des pires du G7 et se trouve loin derrière celle des États-Unis, poussant ainsi la Banque du Canada à qualifier notre productivité actuelle et nos problèmes d'investissement d'urgence; ainsi, elle demande instamment au gouvernement « d'agir ». Il va sans dire qu'il est temps de prendre au sérieux l'état du commerce du pays et de prendre des mesures pour appuyer davantage les entreprises canadiennes, surtout les secteurs commerciaux et ceux qui ont de grands effets multiplicateurs économiques, comme le camionnage.

Il serait pertinent d'aborder certains enjeux, comme la taxe sur le carbone, les taux de déduction pour amortissement, les taxes d'accise fédérale, la mise en œuvre des entreprises de prestation de services personnels, le retrait du moratoire sur le T4A et les retenues à la source personnelles pour les camionneurs. Il est temps de remettre le train sur les rails et de rétablir un régime fiscal et un milieu commercial qui encouragent la croissance et assurent une concurrence juste.

Personne-ressource

Pour en savoir plus à ce sujet, communiquez avec Affaires publiques de l'ACC à l'adresse courriel publicaffairs@cantruck.ca.

Question de l'économie souterraine et de l'évasion fiscale

Depuis plus de cinq ans, l'ACC exhorte le gouvernement fédéral à lutter contre la non-conformité flagrante dans le secteur du camionnage, comme les abus généralisés envers les travailleurs et l'évasion fiscale. Cependant, ces appels sont toutefois restés sans réponse pendant plusieurs années et les abus se multiplient depuis de manière exponentielle. En 2022, en réponse aux appels du secteur, Emploi et Développement social Canada (ESDC) a lancé un projet pilote pour enquêter sur les préoccupations de l'industrie en Ontario. Comme on pouvait s'y attendre, ce projet pilote a révélé un non-respect flagrant des règles, car plus de 60 % des employeurs contrevenaient au *Code du travail*.

De même, l'ACC, à la demande de l'industrie, a lancé en 2023 une étude semblable sur l'utilisation d'entreprises de prestation de services personnels, laquelle constitue un instrument de choix pour les personnes qui se servent de l'économie souterraine. Comme ESDC, l'ACC a également trouvé de nombreux cas de non-conformité et d'évasion fiscale. En outre, l'étude a confirmé que le camionnage est dorénavant le premier utilisateur du modèle d'entreprises de prestation de services personnels dans toute l'économie. Dans les deux cas, le gouvernement fédéral a étudié l'enjeu connu sous le nom de « Driver Inc. » et a réitéré les dires de l'industrie : le secteur du camionnage au Canada sera bientôt perdu au profit de l'économie souterraine. **Cet enjeu exige des mesures urgentes, y compris la levée du moratoire sur le renforcement du T4A et une véritable stratégie de renforcement mise en place par l'ACC pour gérer les entreprises de prestation de services personnels non conformes.**

Soutien des entreprises et des travailleurs

L'ACC est d'avis que le gouvernement du Canada devrait **examiner le régime fiscal actuel en vue d'encourager la croissance économique pour les entreprises et les travailleurs.**

De même, cette perspective devrait également être appliquée au processus réglementaire. Au cours des dernières années, plusieurs initiatives gouvernementales, même si certaines étaient bien intentionnées, ne s'appliquaient pas bien dans le quotidien et ont entraîné des pertes exponentielles en productivité. L'instauration par le gouvernement fédéral de 10 jours de congé de maladie payé est un bon exemple d'une mesure adoptée sans prendre en compte l'avis de la communauté commerciale, et malgré les erreurs connues dans sa conception. Il faut changer cette méthode et réinviter les entreprises à participer activement aux consultations.

En ce qui concerne les petites entreprises, le gouvernement du Canada pourrait envisager **d'augmenter la déduction qui leur est accordée**. En effet, elles bénéficient d'un taux d'imposition fédéral inférieur pour les premiers 500 000 \$ de revenu imposable. Toutefois, ce recouvrement demeure inchangé depuis 2009, malgré une croissance importante de l'inflation. Le recouvrement de 500 000 \$ devrait être augmenté à 700 000 \$, puis indexé afin de suivre le rythme de l'inflation à l'avenir.

Pour les entreprises de toute taille, **l'incitatif à l'investissement accéléré devrait être élargi et rendu permanent**. Dans le cadre de l'énoncé économique de l'automne 2018, le gouvernement fédéral, sous l'égide de l'incitatif à l'investissement accéléré, a rendu des fonds investis admissibles à la déduction pour amortissement; celle-ci prévoyait s'élever, la première année, au maximum à trois fois le montant applicable pour l'année de première utilisation du bien. Avant l'introduction de l'incitatif, la déduction autorisée pour l'achat d'un camion s'élevait à 20 % du montant investi la première année, l'incitatif portant ainsi la déduction à 60 %.

Lorsqu'il a été annoncé, ce programme a été largement défendu par l'ACC et le secteur. Grâce à la hausse de la déduction pour la première année, les entreprises de camionnage canadiennes ont reçu un véritable incitatif et l'occasion d'investir dans des équipements plus récents, ce qui a rendu la chaîne d'approvisionnement plus productive et a contribué à réduire son empreinte carbone. En reconnaissant l'importance économique de notre secteur et en offrant de meilleures occasions de réinvestissement aux petites comme aux grandes entreprises, on a hors de tout doute trouvé un moyen efficace de renforcer notre résilience.

Ces mesures importantes doivent toutefois commencer à être supprimées en 2024. L'ACC demande au gouvernement fédéral de renforcer son engagement à promouvoir, au sein du secteur, le réinvestissement dans le parc national de camions; à cette fin, il doit : 1) augmenter jusqu'à 80 % la déduction pour amortissement lors de l'acquisition de camions et de remorques, en vue de hausser considérablement le nombre de camions neufs et plus efficaces circulant sur nos routes et d'entraîner l'effet direct de réduire les émissions de GES et d'oxyde de carbone; 2) offrir des subventions encore plus alléchantes (jusqu'à 100 %) pour l'achat de camions fonctionnant au gaz naturel, à l'hydrogène et à l'électricité, afin de promouvoir ces technologies de recharge; 3) faire de l'incitatif à l'investissement accéléré une politique permanente après 2024, afin de continuer à soutenir l'acquisition de technologies de camionnage plus récentes et plus écologiques et de faciliter l'atteinte de nos objectifs climatiques nationaux. Apporter ces changements indispensables est l'une des manières les plus sûres pour le gouvernement fédéral de démontrer son engagement envers la résilience de la chaîne d'approvisionnement et le virage écologique du parc national.

L'ACC poursuit son travail collaboratif avec les groupes environnementalistes, comme la Coalition pour un budget vert, concernant les avantages de l'élargissement de l'incitatif à l'investissement accéléré. Respecter cette politique veillera à ce que les camions les plus efficaces restent sur nos routes, donnant ainsi un avantage au commerce et à la communauté environnementale.

De même, le régime fiscal pourrait être revu et assoupli pour soutenir davantage nos travailleurs.

Dans notre secteur, nous employons des chauffeurs dont la principale fonction les oblige à parcourir diverses distances entre l'établissement de leur employeur et leur domicile. Ces personnes travaillent dans des conditions difficiles, notamment sous des conditions météorologiques et de circulation changeantes, le tout pour appuyer notre économie nationale. Ces mêmes travailleurs sont la raison pourquoi nous avons des étagères pleines pendant la pandémie et que la population canadienne pouvait toujours accéder à ses biens essentiels. **L'ACC est d'avis que quelques modifications simples peuvent être apportées pour démontrer à tous les camionneurs que leurs efforts sont appréciés et que nous comprenons la difficulté d'être sur la route et loin de chez soi.**

Pour commencer, un examen général de l'indemnité de repas devrait être réalisé. Certaines modifications simples pourraient être apportées pour assouplir les critères d'admissibilité de ce domaine, comme, l'examen du besoin d'une personne « d'être loin de la municipalité ou de la région métropolitaine dans laquelle [son] employeur est situé [TRADUCTION] ». De même, pour qu'une période de déplacement soit admissible, l'employé doit se trouver loin de sa municipalité ou de sa région métropolitaine pendant au moins 24 heures afin de conduire un camion grand routier qui transporte des biens vers un lieu à au moins 160 kilomètres de l'établissement de l'employeur, auquel les chauffeurs doivent quotidiennement se présenter pour travailler. Ces conditions de travail pourraient être revues pour un grand nombre de chauffeurs, qui doivent tout de même manger et dormir loin d'un emplacement central (c.-à-d. un bureau ou un domicile) en raison de la nature mobile de leur emploi.

Enfin, le gouvernement fédéral doit régler la question de la double imposition aux systèmes fédéraux et provinciaux de tarification de la pollution par le carbone. Par exemple, la taxe fédérale sur le carbone ne devrait pas s'appliquer aux entreprises qui se ravitaillent au Québec et puis consomment le carbone dans une province assujettie à la législation fédérale, puisqu'elles ont déjà payé une taxe provinciale en vertu du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission.



Technologies émergentes, rétablissement du remboursement de la taxe d'accise fédérale et exonérations fiscales pour les technologies d'économies de carburant

Certains projets de ce genre sont actuellement menés dans notre secteur, notamment concernant les véhicules électriques à pile à hydrogène et ceux alimentés au gaz naturel renouvelable; **nous pensons qu'il est possible de faire plus pour tester ces technologies émergentes dans un environnement réel et sans risque.** L'ACC encourage le gouvernement du Canada à poursuivre sa collaboration avec notre secteur pour financer des projets de ce genre. Ces initiatives et projets de démonstration sont essentiels pour permettre à notre secteur de se familiariser avec les technologies émergentes et l'acquisition d'une expérience opérationnelle pratique de leur potentiel croissant.

En outre, l'ACC estime que **le gouvernement du Canada devrait rétablir le remboursement de la taxe d'accise fédérale exigée lors d'un investissement dans une technologie de réduction de la marche au ralenti des camions;** cette technologie réduit la consommation de carburant en utilisant des dispositifs distincts pour le chauffage ou le refroidissement de la cabine du chauffeur pendant les périodes de repos sans utiliser le moteur principal. Le gouvernement fédéral empêche maintenant le secteur de demander ce remboursement, même si le carburant n'est pas utilisé pour la propulsion, mais uniquement pour réduire les émissions. L'ACC demande la révocation de cette règle, afin de soutenir les transporteurs routiers dans leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La suppression du remboursement de la taxe d'accise sur l'achat de carburant destiné aux unités de prise de force demeure également problématique. On se sert de ces unités pour charger et décharger de nombreux types de marchandises, comme les produits chimiques, le pétrole, les produits secs en vrac et d'autres produits transportés dans des camions gros porteurs à citerne, à benne ou à déchargement automatique, en particulier dans les secteurs de l'agriculture et du pétrole et du gaz dans l'Ouest canadien. Elles sont mues directement par le moteur principal du tracteur – qu'il soit utilisé à des fins motrices ou non. Il est clair que tout carburant consommé lorsque la prise de force fonctionne ne sert pas à la mobilité du véhicule. Le remboursement de la taxe versée à l'achat de carburant destiné aux unités de prise de force peut aider les transporteurs routiers qui sont obligés de les utiliser pour livrer ces produits de base importants.

De même, **le gouvernement du Canada devrait également examiner la possibilité de mettre en place une exonération fiscale pour les technologies d'économies de carburant.** En effet, une exemption potentielle à la taxe sur les produits et services pourrait être prise en compte au lieu d'une charge et d'un système de dégrèvement fiscal. Cette exemption pourrait couvrir une panoplie de technologies actuellement achetées par les transporteurs en ce qui concerne les technologies plus efficaces et qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre.



555, route Dixon, Toronto (Ontario) M9W 1H8 | 416-249-7401 |
govtaffairs@cantruck.ca

Suivez nous sur X (anciennement Twitter) @cantruck | [cantruck.ca](https://www.cantruck.ca)