

Envoyé par courriel : [regulatoryreviews-examensreglementaires@tbs-sct.gc.ca](mailto:regulatoryreviews-examensreglementaires@tbs-sct.gc.ca)

Le 14 septembre 2018

Lindsay Wild  
Directrice, Examens réglementaires  
Secteur des affaires réglementaires  
Secrétariat du Conseil du Trésor du  
Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario) K1A 0R5

Objet : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada – Modernisation de la réglementation — Demande de commentaires auprès des intervenants – *Gazette du Canada*, Partie I, volume 152, numéro 30 : Avis du gouvernement – le 28 juillet 2018

## Résumé

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération qui comprend toutes les associations provinciales de camionnage. Avec plus de 4 500 membres transporteurs, l'ACC représente un vaste échantillon de l'industrie – de toutes les tailles et régions, offrant des services axés sur les produits de base et des services spécialisés. Nos membres emploient environ 150 000 Canadiens et sont responsables de répondre à environ 70 % des besoins du pays en matière de transport routier de marchandises. Les activités de l'ACC sont guidées par le conseil d'administration de celle-ci, composé principalement de directeurs généraux, de présidents et de cadres supérieurs d'entreprises de camionnage. L'ACC représente les points de vue de l'industrie du camionnage sur les questions de politique, de réglementation et de législation, en plus de la réalisation d'activités de relations publiques.

Le Conseil du Trésor a posé trois questions importantes à l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) et aux autres intervenants. Essentiellement, il a demandé à l'ACC de déterminer les pratiques et les règlements gouvernementaux qui entravent la croissance et l'introduction de nouvelles technologies dans l'industrie du camionnage et ce qu'Ottawa pourrait faire pour éliminer ces obstacles, y compris certaines expériences réglementaires. L'ACC a préparé un document plus vaste (ci-joint) qui cerne ces obstacles, leurs répercussions et de possibles solutions réglementaires. Voici les faits saillants du rapport plus vaste.

## Sécurité des camions

Une entreprise de camionnage est réglementée par une loi provinciale ou fédérale. Un transporteur sous réglementation fédérale est un transporteur qui franchit les frontières provinciales ou internationales. Les camions d'un transporteur sous réglementation provinciale ne quittent pas la province où ils sont immatriculés. Par conséquent, les règles qui régissent notre secteur, comme la sécurité, l'octroi de permis, les poids et dimensions, la main-d'œuvre, l'environnement, etc., peuvent être élaborées soit à Ottawa, soit de façon indépendante par une autorité provinciale. Quelles que soient les règles qui s'appliquent à une entreprise de camionnage, l'application de la plupart de ces règles fédérales ou provinciales a été remise par le gouvernement fédéral aux provinces, ce qui est la source profonde des frustrations réglementaires de notre industrie.

Le Code national de sécurité (CNS) comporte 16 normes portant sur tous les éléments de la sécurité des camions. Toutes les normes du CNS sont élaborées dans le cadre d'un processus coopératif auquel participent le gouvernement fédéral, les provinces et l'industrie. Bien que le CNS soit un excellent ensemble de normes qui mettent en évidence la façon de rendre l'industrie plus sécuritaire, malheureusement, très peu de politiques sont adoptées de façon uniforme d'un océan à l'autre. Le manque d'harmonisation n'est pas attribuable à une pénurie d'engagements à l'égard de la sécurité des camions par un ordre de gouvernement quelconque, mais plutôt à l'absence de responsabilité, car aucune province n'est reliée aux décisions prises au niveau fédéral dans le CNS. Il en résulte une myriade de politiques provinciales qui pourraient être fondées ou non sur le CNS.

Voici trois exemples de la façon dont ce manque de responsabilité a conduit à des évolutions réglementaires incohérentes ou retardées dans le domaine de la sécurité des camions :

1. **Règlement sur les dispositifs de consignation électronique (DCE).** Ce règlement élimine le recours à la tenue de dossiers papier archaïque pour assurer le suivi des heures de service des camionneurs. Cette élaboration réglementaire, reconnue comme une étape essentielle pour améliorer la sécurité des véhicules commerciaux, a commencé aux États-Unis et au Canada à peu près au même moment; mais les États-Unis ont mis en œuvre leur règle en décembre 2017, alors que le Canada est encore en pleine période de réglementation. Bien qu'il soit peut-être trop simpliste de cerner cet écart entre les deux pays, le fait que les États-Unis disposent d'une autorité fédérale qui détermine en fin de compte les règles régissant les parcs de camionnage qui traversent les frontières nationales et internationales a sans aucun doute contribué à accélérer l'introduction de cette question cruciale de sécurité au sud de la frontière. L'ACC croit que ce règlement serait déjà en place au Canada si le gouvernement

fédéral était également responsable de la mise en œuvre à l'échelle nationale. L'ACC aimerait que la version finale de la règle sur les DCE soit publiée d'ici la fin de 2018 et que la règle soit appliquée au Canada d'ici janvier 2020.

2. **Application uniforme et ciblée.** La grande majorité des parcs de camions et des conducteurs au Canada adhèrent à une culture de sécurité et ne devraient pas être habituellement ciblés par les systèmes de gestion de la sécurité en bord de route. Au lieu de cela, l'accent devrait être mis sur la minorité des transporteurs qui ne se sont pas pleinement engagés à se conformer.

Les nouvelles technologies électroniques permettent aux agents d'application de la loi en bordure de route de scanner d'avance les conducteurs et les transporteurs avant leur arrivée à l'aide de balances en bordure de route, utilisant les données pour déterminer les camions et les conducteurs qui doivent être examinés. Maximiser l'expertise des ressources limitées en matière d'application de la loi pour les camions et les conducteurs qui en ont le plus besoin représente une excellente évolution pour l'industrie, les gouvernements et le public motorisé. Pourquoi cette technologie n'est-elle pas déployée et utilisée de façon uniforme d'un océan à l'autre? De toute évidence, le gouvernement fédéral joue un rôle important dans ce domaine, y compris l'élaboration d'une base de données nationale sur la sécurité des camions et le déploiement d'un programme d'application de la loi en bordure de route fondé sur l'information et électronique qui met l'accent sur les transporteurs non conformes connus.

3. **Formation obligatoires pour débutants (FOD) visant les conducteurs de camions commerciaux.** L'Ontario est actuellement la seule province à avoir un tel programme. Même si le gouvernement fédéral a demandé à toutes les provinces d'adopter un programme uniforme de FOD à l'intention des conducteurs sous réglementation fédérale, il ne semble pas qu'il puisse faire respecter une telle exigence à l'échelle nationale sans la collaboration des provinces. (Aux États-Unis, les exigences relatives à la délivrance de permis sous réglementation fédérale sont introduites et adoptées par les États.)

Compte tenu de l'histoire des relations fédérales-provinciales et des obstacles connexes, l'ACC serait heureuse d'avoir une conversation avec le gouvernement du Canada sur la façon dont le CNS pourrait, du moins théoriquement, être développé à l'échelle nationale et éventuellement déployé et appliqué de façon uniforme sous la surveillance d'une entité fédérale.

Les autres domaines visés par le sujet inclus dans le rapport complet de l'ACC comprennent a) les systèmes avancés d'aide à la conduite et b) les poids et dimensions des camions. Un rapport plus détaillé sur le CNS et la FOD est également inclus.

## **Population active**

### **Immigration, formation et pénurie de conducteurs**

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) n'est pas d'accord pour dire que la profession de camionneur est « non qualifiée » aux fins de l'immigration. Elle a travaillé avec le gouvernement fédéral pour reclasser la profession de camionneur comme étant qualifiée. Actuellement, notre industrie fait face à une pénurie importante et grave de camionneurs qualifiés. La situation est au bord de la crise, car les clients de la chaîne d'approvisionnement sont confrontés à l'indisponibilité de la capacité de camionnage. Le système d'immigration actuel nuit à la capacité de l'industrie du camionnage de servir l'économie canadienne et internationale en empêchant les entreprises de recruter des conducteurs de partout dans le monde qui ont déjà de l'expérience et qui travaillent dans l'industrie. En s'attaquant à ce problème, on assurera notre croissance économique et contribuera à diversifier notre pays et notre milieu de travail. L'ACC recommande fortement au gouvernement du Canada d'examiner des façons de permettre à un plus grand nombre de camionneurs professionnels du monde entier de devenir Canadiens. L'ACC a inclus des recommandations plus détaillées sur les changements au Programme des travailleurs étrangers temporaires dans le rapport plus vaste ci-joint.

De plus, de nombreux parcs de camions accueilleraient favorablement des possibilités de formation et d'apprentissage offertes par le gouvernement fédéral à d'autres secteurs pour amener des Canadiens jeunes, en transition ou sans emploi dans leurs entreprises. Encore une fois, en raison principalement du statut d'immigrant non qualifié des camionneurs, bon nombre de nos membres transporteurs ont peu ou pas de soutien du gouvernement fédéral pour les aider à attirer les Canadiens vers la profession et à les y former. Le gouvernement du Canada doit élaborer de nouvelles lignes directrices sur la façon dont les secteurs sont financés pour la formation et le perfectionnement. Le gouvernement du Canada doit reconnaître que sans plus de fonds pour la formation et sans une approche moderne vis-à-vis le système de qualification aux fins de l'immigration, le transport de marchandises ne pourra pas circuler efficacement à travers le Canada, ce qui aura des répercussions négatives sur l'économie.

## **Taxation**

### **Classification des conducteurs à des fins fiscales**

Comme de nombreux autres secteurs de l'économie, l'industrie du camionnage a une main-d'œuvre diversifiée qui dépend à la fois d'employés et d'entrepreneurs, particulièrement pour la profession de conducteur commercial. Par conséquent, un plus grand nombre d'entreprises de camionnage intègrent des camionneurs et les emploient ensuite pour conduire des véhicules de l'entreprise sans obligation financière afin d'exploiter ou d'entretenir l'équipement. Cette pratique a des répercussions fiscales importantes, et si elle n'est pas correctement cernée et visée par des mesures d'application de la loi, elle nuira à la compétitivité, à la main-d'œuvre et aux pratiques de recrutement dans notre industrie. L'Agence du revenu du Canada (ARC) et Emploi et Développement des compétences Canada (EDSC) doivent élaborer une politique cohérente et claire sur cette nouvelle pratique d'auto-constitution qui ne s'accompagne pas du coût de propriété et des obligations d'exploitation. Si nous ne modernisons pas les politiques et l'application de la loi, notre secteur se retrouvera dans une situation difficile, car il n'aura pas de directives adéquates sur la conformité fiscale, tout en laissant la possibilité à certaines entreprises et à certains conducteurs d'éviter de payer leur juste part d'impôts, omettant ainsi de soutenir les programmes du gouvernement fédéral. L'ACC est d'avis que les conducteurs et les parcs qui utilisent ce système de constitution en société ne se conforment pas aux règles appropriées en matière de production de déclarations d'impôts, ce qui coûte au régime fiscal canadien près de 1 milliard de dollars. Une clarté et une application rigoureuse de la loi sont nécessaires, de même qu'une politique exigeant la délivrance obligatoire du T4A ou d'un nouveau formulaire connexe pour tous les conducteurs de camions qui se déclarent entrepreneurs.

Du point de vue des règles du jeu égales, les modifications récentes à l'impôt sur les sociétés aux États-Unis (qui est passé de 35 % à 21 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018) ont fait ressortir la nécessité, au Canada, de régler le problème des taux de déduction pour amortissement (DPA) accélérée pour les équipements de camionnage. Auparavant, les différences dans les taux d'imposition des sociétés entre le Canada et les États-Unis (le taux canadien étant plus favorable) servaient à compenser la nécessité de tenir compte des taux de DPA accélérée au Canada. Maintenant, l'avantage revient aux États-Unis, car ils ont un taux d'imposition plus faible et peuvent amortir l'équipement dans un délai beaucoup plus court. Cela permet aux parcs de véhicules américains d'investir dans de nouveaux équipements (tracteurs-remorques) et dans des technologies bénéfiques pour la sécurité et l'environnement.

D'autres questions fiscales abordées dans le document de l'ACC examinent comment le Conseil du Trésor pourrait aborder la question de la compétitivité de l'industrie du camionnage en rétablissant le remboursement de la taxe d'accise sur le carburant diesel utilisé pour l'exploitation d'équipements environnementaux en consacrant un programme de taxe d'accise à l'appui d'un plus grand nombre de places de stationnement et de repos pour les camions dans l'ensemble du réseau routier national.

### **Environnement**

En 2000, le gouvernement fédéral a adopté une série de règlements destinés à contrôler les émissions des camions lourds comme les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Les camions demeurent le seul mode de transport au Canada à être réglementé à la fois pour les polluants atmosphériques et les GES. Nous sommes fiers de cette réalisation, mais cet avantage environnemental a entraîné des augmentations importantes du prix d'achat des véhicules et des coûts d'exploitation et d'entretien connexes. Pour surmonter certains de ces coûts, une minorité de parcs de camions au Canada ont retiré des équipements environnementaux des camions afin d'accroître la fiabilité et de réduire les dépenses d'exploitation. La réalité est que contrairement aux États-Unis où l'Environmental Protection Agency peut légalement agir contre les ateliers d'entretien qui offrent ces services, les vendeurs de matériel de suppression environnementale et les propriétaires de camions qui se livrent au trafic direct des équipements, Environnement Canada n'a aucun pouvoir dans ces circonstances. Cela est aggravé par le fait que les provinces n'ont pris que peu de mesures à cet égard ou qu'elles n'ont pas les règlements nécessaires pour lutter contre le trafic ou la vente d'appareils pour détruire les systèmes environnementaux dans les camions lourds. Le gouvernement fédéral a besoin du pouvoir de sévir contre le trafic du contrôle des émissions. De plus, le rapport plus vaste comprend des recommandations sur la façon dont le Conseil du Trésor peut aborder les questions des véhicules avec un châssis-cabine de remplacement planeurs et des politiques sur les équipements de décarbonisation.

### **Infrastructure des systèmes frontaliers**

La frontière représente la file d'attente à la caisse pour l'économie canadienne. Les fonds affectés aux programmes visant à assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du transport transfrontalier de marchandises à destination finale sont un investissement judicieux qui appuie la communauté commerciale et l'économie dans son ensemble. La construction et l'amélioration d'infrastructures routières transfrontalières constituent une grande partie de cette stratégie d'investissement. Le gouvernement du Canada a fait preuve d'un grand leadership dans ce domaine, en particulier en annonçant récemment qu'il financerait entièrement le pont Gordie-Howe à la porte d'entrée Windsor-Detroit. Au-delà de l'infrastructure physique, nous devons toutefois envisager d'investir dans le matériel et les logiciels pour maintenir et faire progresser les processus commerciaux frontaliers.

Veuillez agréer mes salutations distinguées.



Stephen Laskowski  
Président

Pièce jointe (1)



**Alliance canadienne  
du camionnage (ACC)**



## **Alliance canadienne du camionnage**

Présentation à Lindsay Wild  
Directrice, Examens réglementaires  
Secteur des affaires réglementaires  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
Courriel : [regulatoryreviews-examensreglementaires@tbs-sct.gc.ca](mailto:regulatoryreviews-examensreglementaires@tbs-sct.gc.ca)

En réponse à : *Gazette du Canada*, Partie I, volume 152,  
numéro 30 : AVIS DU GOUVERNEMENT – Le 28 juillet 2018  
SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR DU CANADA  
Modernisation de la réglementation — Demande de commentaires auprès des intervenants

Présenté le 14 septembre 2018



Canadian Trucking Alliance  
Alliance Canadienne du Camionnage

**Alliance canadienne du camionnage**

555, chemin Dixon, Toronto (Ontario) M9W 1H8

Tél. : 416-249-7401 – courriel :  
[govtaffairs@cantruck.ca](mailto:govtaffairs@cantruck.ca)

Suivez-nous sur Twitter @cantruck et sur le Web à [www.cantruck.ca](http://www.cantruck.ca)

## **Alliance canadienne du camionnage (ACC)**


L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération d'associations provinciales de camionnage. Avec plus de 4 500 membres transporteurs, l'ACC représente un vaste échantillon de l'industrie – de toutes les tailles et régions, offrant des services axés sur les produits de base et des services spécialisés. Nos membres emploient environ 150 000 Canadiens et sont responsables de répondre à environ 70 % des besoins du pays en matière de transport routier de marchandises. Les activités de l'ACC sont guidées par le conseil d'administration de celle-ci, composé principalement de directeurs généraux, de présidents et de cadres supérieurs d'entreprises de camionnage. L'ACC représente les points de vue de l'industrie du camionnage sur les questions de politique, de réglementation et de législation, en plus de la réalisation d'activités de relations publiques.

## **À propos de l'industrie**

Le camionnage est le mode dominant de transport de marchandises au Canada, transportant environ 90 % des produits de consommation et des denrées alimentaires et près des deux tiers (par valeur) du commerce du Canada avec les États-Unis. Près de 1 % de la population canadienne et plus de 1,5 % de la population active sont des camionneurs professionnels. Notre économie comporte de multiples facettes, allant de l'agriculture et des ressources naturelles aux entreprises manufacturières et axées sur le savoir – qui dépendent toutes d'une certaine façon du mouvement du fret. L'industrie génère plus de 65 milliards de dollars de recettes par année; le segment du transport pour compte d'autrui représente plus de 40 milliards de dollars de ce total. En termes de produit intérieur brut (PIB), le secteur des services de transport représente 4,2 % de la production économique totale. De ce nombre, le camionnage représente une part totale plus importante que les transports aérien, ferroviaire et maritime combinés. L'industrie du camionnage est responsable de la création de plus de 400 000 emplois directs au Canada, dont plus de 300 000 sont des camionneurs. Le segment du transport pour compte d'autrui de l'industrie produit annuellement plus de 24 milliards de dollars en revenus personnels, ce qui génère 4,2 milliards de dollars en impôts sur le revenu des particuliers et 4,1 milliards de dollars en impôts indirects pour le gouvernement.

## **Le camionnage stimule l'économie canadienne**

Le camionnage est une industrie dérivée de la demande. Le camionnage suit l'évolution de l'économie. Il constitue donc un bon indicateur de l'activité économique. La raison simple pour laquelle le camionnage est le mode dominant de transport de marchandises est le service souple, rapide et de porte à porte que seuls les camions peuvent offrir. Le camionnage fonctionne avec tous les autres modes, mais son principal marché est la livraison ponctuelle de petites expéditions de produits légers à forte valeur ajoutée sur des distances relativement courtes. Le système d'inventaire juste à temps, qui demeure un élément clé de la compétitivité internationale du Canada, repose sur le camionnage. D'autres modes – comme les transports ferroviaires et maritimes – dominent le mouvement sur de longues distances de marchandises



plus lourdes et plus volumineuses qui sont généralement moins sensibles au facteur temps. Dans l'ensemble, les trois modes se chevaucheraient ou se feraient concurrence sur une très faible proportion du marché du fret – certainement moins de 5 % .

## Aperçu des enjeux

### Travail

#### *Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET)*

Compte tenu des pénuries chroniques de main-d'œuvre dans notre industrie, des modifications réglementaires pourraient être apportées au PTET afin de permettre un meilleur accès au programme.

#### *Formation obligatoires pour débutants (FOD)*

Il faut veiller à ce que les conducteurs soient bien formés avant d'entrer dans l'industrie et rehausser le profil professionnel des conducteurs de camions de manière à donner accès aux canaux d'immigration pour répondre au besoin croissant de camionneurs.

### Sécurité

#### *Heures de service*

Des travaux réglementaires doivent être réalisés au sujet d'un nouveau mandat pour les dispositifs de consignation électronique (DCE), qui doit être mis en œuvre dès que possible. Une coordination et une harmonisation solides de la réglementation sont nécessaires entre le gouvernement fédéral et les provinces.

#### *Code national de sécurité et Loi sur les transports routiers*

L'uniformité dans l'élaboration et l'application du Code national de sécurité (CNS) dans toutes les administrations est essentielle, et il faut aborder le renforcement de la *Loi sur les transports routiers* (LTR) et la surveillance fédérale des provinces.

### Finances

#### *Driver Inc.*


Il s'agit d'un nouveau stratagème d'évasion fiscale qui permet aux transporteurs et aux conducteurs non conformes de se soustraire à leurs responsabilités en matière de fiscalité et de code du travail. Cet enjeu est centré sur les questions de l'équité fiscale et de la concurrence et exige que les règlements soient clairs et appliqués.

#### *Remboursement de la taxe d'accise*

Cette modification réglementaire a été apportée dans le budget de 2016 et a nui à la capacité de l'industrie de se conformer aux nouvelles règles sur les GES.

#### *Taux de DPA accélérée*





De meilleurs taux aux États-Unis, associés à de nouveaux taux d'imposition des sociétés plus bas sous la présidence Trump, nuisent gravement à la capacité des transporteurs canadiens de livrer concurrence.

### *Tarification du carbone et administrations assujetties au filet de sécurité*

Le gouvernement fédéral doit veiller à ce que le processus d'inscription auprès de l'ARC et les responsabilités qui en découlent soient facilement compris et administrés par l'industrie.

## **Environnement**

### *Trafiage des émissions de diesel*

La pratique consistant à éliminer physiquement ou électroniquement la technologie intégrée qui réduit les émissions de smog et d'autres émissions causant des maladies n'entraîne guère ou pas de conséquences. La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* offre peu d'options réglementaires pour lutter contre cette pratique.

### *Camions montés à partir d'un châssis-cabine de remplacement*

Des précisions sont nécessaires sur ce qui est permis, et des mesures devraient être prises dans l'intervalle pour interdire l'installation de la technologie des moteurs plus anciens dans de nouveaux véhicules et l'exploitation de cette technologie dans les administrations canadiennes.

### *Décarbonisation du camionnage*

La réduction des gaz à effet de serre provenant des camions lourds est logique pour l'environnement et pour les affaires dans les parcs de camions : moins les camions brûlent de carburant, moins il y a d'émissions de carbone et de dépenses d'exploitation pour les exploitants de ces parcs. L'ACC a maintenu la position selon laquelle le fait de rendre obligatoires les technologies acceptées et éprouvées sur le marché qui permettront d'atteindre ces deux objectifs est un but recherché par l'industrie.

## **Technologie et infrastructure**

### *Investissement dans l'infrastructure de technologie de l'information frontalière*

Avec la croissance exponentielle du commerce électronique chaque année, le matériel qui soutient ce système électronique nécessite des mises à niveau majeures pour répondre aux exigences du commerce transfrontalier d'aujourd'hui.

### *Systèmes avancés d'aide à la conduite (SAAC)*

Il faut élaborer des règlements pour déterminer quelles technologies conviennent le mieux à l'industrie du camionnage et ont l'impact le plus positif. Les conducteurs feront toujours partie de l'équation en ce qui concerne les camions. Ainsi, l'accent doit être mis sur l'adoption de technologies de SAAC qui soutiennent les conducteurs tout en rendant les routes plus sécuritaires.

## *Consacrer les recettes de la taxe d'accise au stationnement des camions*

Afin de soutenir la croissance économique, l'accès des collectivités aux camions est essentiel et d'autres investissements fédéraux doivent être consacrés à la réduction de la pénurie de places de stationnement des camions.

## **Équipements**

### *Poids et dimensions des camions*

Le protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur la réglementation interprovinciale des poids et dimensions des camions lourds représente un mécanisme essentiel pour assurer le succès de l'industrie du camionnage et veiller à ce que l'industrie soutienne la chaîne d'approvisionnement au Canada. Il est essentiel que les administrations adoptent les modifications en temps opportun. L'étude d'autres modifications du protocole d'entente fondées sur les nouvelles technologies doit se poursuivre en tant qu'exercice évolutif.

## **Travail**

### **Enjeu : Pénurie chronique de main-d'œuvre et PTET**

Contrairement à d'autres industries comme la fabrication, la conduite par camion est une occupation qui ne peut être délocalisée ni expédiée à l'étranger. Nous devons nous assurer de faire tout notre possible pour appuyer les nouveaux Canadiens et leur offrir des possibilités d'emploi dans nos industries les plus recherchées. Selon la firme d'experts-conseils en transport CPCS, l'écart entre la demande et l'offre de camionneurs dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui pourrait atteindre jusqu'à 48 000 conducteurs d'ici 2024 – ce qui équivaut à un déficit d'offre de 17 %. La pénurie de conducteurs est ressentie le plus durement dans le secteur du camionnage interurbain et transfrontalier, mais tous les secteurs de l'industrie sont touchés.

**Impact** : Bien que nos projections visent l'année 2024, il ne fait aucun doute que la pénurie de conducteurs est présente aujourd'hui. Comme l'industrie est déjà à court de milliers de conducteurs d'un océan à l'autre, ce n'est qu'une question de temps avant que la pénurie commence à avoir un impact sur l'économie dans son ensemble, alors que les expéditeurs continuent de lutter pour obtenir des services de transport. Le fait de ne pas avoir de chauffeurs pour les camions devient un exercice d'équilibre financier pour les entreprises de camionnage. Les camions sans conducteur qui restent inactifs accumulent encore des frais de financement ou de location qui peuvent atteindre jusqu'à 3 000 \$ par mois, et la possibilité de perte de recettes ou de croissance pour le grand routier moyen peut atteindre 1 000 \$ par jour.

**Solution** : À la suite d'un rapport d'examen sectoriel réalisé par Trucking HR Canada, en partenariat avec le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET), l'ACC propose

des changements clés au PTET pour le secteur du camionnage. Parmi les principales recommandations figure l'établissement d'un processus d'employeur de confiance et de traitement accéléré pour les employeurs qui répondent aux principaux critères de l'industrie. Pour ce faire, nous reconnaissons la nécessité de vérifier les employeurs au cours de la demande initiale afin de nous assurer que les entreprises légitimes utilisent le PTET comme prévu. Cependant, les données de vérification pourraient alors constituer un profil de l'employeur qui sert de preuve de statut d'employeur de confiance, ce qui accélérerait le traitement subséquent des demandes d'évaluation de l'impact sur le marché du travail des demandes et des demandes de renouvellement de permis de travail. Nous croyons que cela réduira les délais de traitement et aidera les employeurs qui ont de bonnes intentions à accéder au programme. Étant donné que la pénurie de camionneurs atteint un point critique, il est essentiel que le PTET fonctionne aussi efficacement que possible, car il sera de plus en plus utilisé par l'industrie au cours des prochaines années.

### **Enjeu : Formation obligatoire pour débutants (FOD)**

L'utilisation sécuritaire et efficace d'un camion à semi-remorque exige des compétences et des connaissances essentielles. Le concept de formation obligatoire pour débutants (FOD) offre aux conducteurs une formation équilibrée dans la salle de classe, dans le parc à camions et sur la route. Une telle formation est nécessaire pour bien préparer les conducteurs à réussir le test routier du conducteur commercial. L'introduction de conducteurs bien formés sur le marché du travail favorise le développement économique et la croissance de l'industrie, car l'offre de camionneurs est essentielle au transport des biens qui soutiennent l'économie. La formation normalisée s'accompagne aussi d'un certain niveau de professionnalisme, qui est requis pour être un camionneur sécuritaire et efficace.

**Impact** : Des résultats uniformes à la FOD dans l'ensemble des administrations canadiennes sont essentiels en raison du grand volume de trafic interprovincial. Le fait de rehausser le niveau de professionnalisme continuera d'avoir une incidence sur l'offre de camionneurs et d'améliorer l'accès aux programmes d'immigration. À ce jour, seul l'Ontario a adopté la FOD. L'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba font des démarches en vue d'adopter la FOD.

**Solution** : Toutes les provinces et tous les territoires doivent adopter le FOD. Alors que les administrations s'emploient à mettre en œuvre la FOD, les normes nationales du code de sécurité pour la délivrance de permis, la formation et l'évaluation doivent être mises à jour afin d'inclure la FOD et fournir un cadre approprié que les provinces et les territoires doivent suivre. L'ACC croit également que dans toutes les administrations, la formation des conducteurs devrait comprendre des questions relatives à la distraction au volant. Le concept de la FOD s'appuie sur le travail accompli par Trucking Human Resources Canada en vue de l'élaboration d'une norme professionnelle nationale pour les camionneurs.

## **Sécurité**

### **Enjeu : Règlement sur les heures de service**

Transports Canada estime que 5 à 10 % des camionneurs dépassent régulièrement les heures de service. L'ACC est d'avis que le respect des heures de service est essentiel à la sécurité routière et à l'uniformisation des règles du jeu pour les entreprises de camionnage dans la chaîne d'approvisionnement. Malheureusement, jusqu'à ce que les dispositifs de consignation électronique


(DCE) entrent en vigueur partout au Canada, certains transporteurs qui continuent d'utiliser des journaux de bord papier désuets autorisés en vertu du règlement actuel peuvent continuer de les trafiquer – ou dans certains cas, de les reproduire ou de les faire disparaître complètement – ce qui rend difficile, et parfois presque impossible, pour les inspecteurs routiers de détecter la non-conformité.

**Impact** : Le règlement canadien sur les heures de service, réécrit en 2005 et fondé sur une vaste analyse de la fatigue, restreint les heures de travail et prévoit suffisamment de temps pour le repos quotidien et hebdomadaire. Bien que la grande majorité des transporteurs et des conducteurs respectent les règles sur les heures de service, Transports Canada estime que 5 à 10 % des camionneurs dépassent régulièrement les heures de service prévues. En dépassant les heures limites de service, ces conducteurs et ces transporteurs fournissent des services supplémentaires à la chaîne d'approvisionnement sans tenir pleinement compte du coût de conformité et peuvent donc fausser le coût des services qu'ils offrent à la chaîne d'approvisionnement.

Environ 25 % des condamnations pour heures de service au Canada qui ont été abordées dans le cadre de l'étude d'impact de la réglementation sur les DCE concernent par le dépassement des heures maximales prescrites par les règles, tandis que 11 % des condamnations concernent le fait d'avoir exploité deux journaux quotidiens en même temps ou d'avoir trafiqué l'information dans le journal quotidien. Environ 48 % des condamnations pour heures de service concernant le fait d'avoir omis de tenir ou de produire un journal quotidien, ce qui est largement reconnu par les organismes d'application de la loi comme un bon indicateur que le conducteur a pu enfreindre les règles ou prévoit le faire dans l'avenir. D'après le rapport de 2018 de l'American Transportation Research Institute sur la prévision de l'implication des camions dans les collisions, les camionneurs qui ont enfreint les règles sur les heures de service sont 50 % plus susceptibles – ou 45 % plus susceptibles dans le cas des camionneurs qui ont de faux journaux de bord ou aucun journal de bord – que les camionneurs conformes aux règles d'être impliqués dans une collision. Les coûts moyens associés aux collisions peuvent être répartis comme suit (en dollars américains) : dommages matériels : 20 917 \$; blessures : 270 222 \$; décès : 4 988 379 \$.

**Solution** : L'ACC est d'avis que l'intention de Transports Canada de mettre en œuvre des DCE (que l'ACC appuie pleinement et défend depuis le milieu des années 2000) réduira la fatigue et les collisions liées à la distraction tout en assurant l'harmonisation avec les exigences américaines (les DCE y sont entrées en vigueur en décembre 2017). Cela permettra d'uniformiser les règles du jeu pour les transporteurs respectueux des lois et d'améliorer la qualité de vie des conducteurs en augmentant les possibilités de repos récupérateur et en éliminant les pressions exercées dans la chaîne d'approvisionnement pour contourner les règles sur les heures de service.

L'ACC implore le gouvernement fédéral et ses homologues provinciaux de ne pas retarder la mise en œuvre d'une règle sur les DCE. Transports Canada et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) ont entrepris trois volets de travail afin de donner suite aux commentaires sur l'avis de la Partie I de la *Gazette* (publié le 16 décembre 2017), ce qui nécessitera des modifications mineures au libellé des règlements, la mise au point de la norme technique pour les DCE et l'adoption d'un système de certification par un tiers pour les DCE afin de s'assurer que les dispositifs sont conformes au règlement. Étant donné qu'il n'est pas



nécessaire d'effectuer des essais réglementaires, l'ACC demande instamment à Transports Canada et à toutes les provinces d'achever ces travaux dès que possible et d'avoir une règle de DCE en place d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour les opérations de camionnage interprovincial et intraprovincial. Ce faisant, une concurrence loyale fondée sur le service peut être rétablie grâce à la croissance économique dans toute la chaîne d'approvisionnement, reposant sur une base solide de conformité réglementaire.

**Enjeu : Loi sur les transports routiers et surveillance des conducteurs et des transporteurs**

La *Loi sur les transports routiers* (LTR) exige que les provinces et les territoires surveillent les activités de leurs entreprises de camionnage domiciliées au Canada. Ces administrations sont également responsables d'administrer des sanctions contre ces transporteurs en fonction de leur rendement en matière de sécurité de partout au Canada.

Les normes du Code national de sécurité pour la surveillance des entreprises de camionnage ont été élaborées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin de contribuer à la conception de régimes de sécurité assurant un certain degré d'uniformité dans toutes les administrations.

Les normes du CNS ne sont que des documents d'orientation sur la façon dont une administration devrait établir son régime de surveillance des conducteurs et des transporteurs commerciaux. Les administrations ne sont pas tenues de les suivre et, en fait, elles sont nombreuses à s'écarter des normes relatives aux profils des transporteurs, aux cotes de sécurité et à la vérification dans les établissements.

**Impact** : En forçant les administrations à respecter la LTR, mais en ne les obligeant pas à respecter les normes du CNS, on crée une foule d'incohérences d'une administration à l'autre.

### Exemples

- Une norme du CNS précise que les événements consignés dans le profil d'un transporteur devraient rester au dossier pendant deux ans, de sorte qu'un délai de conformité de deux ans puisse être surveillé. De nombreuses administrations, mais pas toutes, ont ramené ce délai à un an. Le défi consiste à déterminer si les écarts ont un impact réel sur la sécurité (l'ACC a demandé au CCATM d'aborder cet enjeu).
- Du point de vue de l'uniformité des règles du jeu, les transporteurs établis dans une administration où il y a des écarts importants par rapport à la norme ou où la surveillance et l'application de la loi sont moins rigoureuses sont avantagés par rapport à ceux des administrations où les régimes sont plus rigides.
- La LTR exige la surveillance de toutes les entreprises de camionnage qui exercent leurs activités dans leur administration. En l'absence de l'application de la LTR ou d'une reddition de comptes, seulement 2 des 13 administrations surveillent les transporteurs américains. Les entreprises américaines bénéficient ainsi d'une immunité totale contre toute sanction ou pénalité fondée sur leur rendement en matière de sécurité.
- Du point de vue des affaires, les transporteurs qui ont un bon bilan de sécurité ont accès à certains programmes auxquels les autres transporteurs n'ont pas accès. Si la détermination du bilan de sécurité est moins rigoureuse dans une administration que dans une autre, cela peut avoir une incidence sur l'accès à certains programmes.

**Solution** : La solution immédiate consiste à déterminer si les systèmes de surveillance des transporteurs tels qu'ils existent actuellement sont en mesure de surveiller et de classer adéquatement les entreprises de camionnage. Une fois les résultats disponibles, on peut déterminer si des modifications au code national de sécurité sont nécessaires ou s'il serait plus logique de concevoir un système national comme aux États-Unis.

De plus, il faut inciter les administrations à respecter la LTR et à rendre des comptes sur le CNS.

**Expérience réglementaire** : À l'extérieur de l'Ontario et du Québec, les administrations ne surveillent pas ou ne cotent pas les activités des transporteurs américains qui sont en activité au Canada. Cela a un impact inacceptable sur la compétitivité. L'Ontario a offert d'aider ces administrations à surveiller les transporteurs américains et dispose d'un système suffisamment robuste pour le faire. D'autres discussions avec l'Ontario sont justifiées pour lancer cet effort.

## **Finances**

**Enjeu : Driver Inc.**

Dans le stratagème connu sous le nom de « Driver Inc. », un certain nombre de conducteurs et de transporteurs concluent des ententes afin de se constituer en société. Il est important de noter que ces conducteurs ne sont pas des entrepreneurs indépendants traditionnels (appelés propriétaires-exploitants), puisqu'ils ne possèdent, ne louent pas ou n'exploitent pas de véhicule. Au lieu de cela, ils conduisent les véhicules du transporteur et sont pratiquement impossibles à différencier d'un « employé ». Il s'agit d'une question de compétitivité qui empêche les entreprises respectueuses des lois de développer leurs propres possibilités d'affaires.

Si le problème de Driver Inc. n'est pas réglé maintenant, l'ACC croit que ce sera la pratique prédominante dans notre industrie d'ici deux ans. Même les transporteurs qui s'opposent actuellement au modèle de Driver Inc. seront bientôt obligés de l'adopter pour demeurer compétitifs.

**Impact** : Nous savons que bon nombre des entreprises et des conducteurs qui participent à ce stratagème évitent sciemment leurs responsabilités fiscales, y compris le paiement des retenues à la source appropriées (Régime de pensions du Canada, assurance-emploi, etc.) Du point de vue des conducteurs, bon nombre d'entre eux essaient de profiter injustement des avantages fiscaux accordés aux petites entreprises. Nous savons également que de nombreux transporteurs qui utilisent le modèle de Driver Inc. évitent de payer les primes d'indemnisation de leurs travailleurs et contournent leurs responsabilités en vertu du *Code canadien du travail*. Étant donné que le camionnage est le deuxième secteur d'emploi en importance réglementé par le gouvernement fédéral, après le gouvernement fédéral lui-même, le gouvernement devrait sans doute se préoccuper de l'ampleur potentielle de cet enjeu. Au total, selon le revenu du conducteur, ces paiements de l'employé et de l'employeur représentent entre 12 000 \$ et 15 000 \$ par conducteur. Pour atteindre 75 millions de dollars par année, nous estimons prudemment qu'il ne faudrait que 5 000 conducteurs mal classés (moins de 2 % de la population totale de conducteurs). Si seulement 25 % de la population totale de conducteurs participaient au modèle de Driver Inc., cela donnerait au moins 1,12 milliard de dollars en pertes d'impôt et d'autres revenus pour le gouvernement. Les entreprises qui participent à cette activité sont injustement en mesure d'utiliser ces économies d'évitement fiscal pour offrir une meilleure rémunération aux conducteurs et les attirer loin des activités légitimes. De même, elles sont également en mesure de manipuler les modèles d'établissement des coûts offerts à la chaîne d'approvisionnement afin d'obtenir plus d'occasions d'affaires.

**Solution** : Si la situation se poursuit sans être maîtrisée, l'ACC s'attend à ce que l'ensemble de l'industrie adopte rapidement ce modèle, compte tenu des économies concurrentielles. En réaction, l'ACC suggère à Emploi et Développement social Canada (EDSC) et à l'Agence du revenu du Canada (ARC) de faire un effort concerté et coordonné pour renforcer l'application de la loi et veiller à ce que les transporteurs et les conducteurs respectent leurs responsabilités en vertu des codes du travail et de l'impôt.

### **Enjeu : Remboursement de la taxe d'accise**

Dans le budget fédéral de 2016, le gouvernement a supprimé la capacité des entreprises de camionnage de demander un remboursement de la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel utilisé pour les dispositifs contre la marche au ralenti, comme les groupes auxiliaires de bord (APU) qui réchauffent ou refroidissent les cabines de camion, les unités réfrigérées et le carburant utilisé dans d'autres technologies de réduction des GES.



**Impact** : Non seulement ces technologies aident grandement notre industrie à atteindre les objectifs de réduction des émissions prescrits, mais elles sont également essentielles au fonctionnement de nos entreprises et de nos clients, en particulier dans les secteurs de l'agriculture, de l'alimentation et des produits pharmaceutiques. Ce changement est également incompatible avec la politique historique du gouvernement de ne pas taxer le mazout domestique. En améliorant l'économie de carburant, l'industrie se protège contre l'augmentation des coûts du carburant tout en réduisant les émissions de GES, ce qui est des avantages sociaux.

**Solution** : L'industrie du camionnage demeure fermement déterminée à réduire son empreinte carbone, mais le gouvernement fédéral doit aider les transporteurs à comprendre comment ils sont censés atteindre ces objectifs tout en éliminant les obstacles qui découragent les transporteurs d'investir dans des technologies plus vertes. L'ACC cherche à faire annuler cette politique afin de soutenir l'industrie du camionnage au moment où elle se prépare pour la réglementation sur les GES de la phase II.

Dans le même ordre d'idées, l'ACC a demandé au gouvernement d'expliquer comment l'industrie du camionnage doit gérer et administrer ses responsabilités en vertu du régime de tarification du carbone dans les administrations dites « assujetties au filet de sécurité ». L'industrie souhaite éviter un système disparate qui pèse lourdement sur l'administration de l'industrie. L'industrie du camionnage a besoin d'une orientation approfondie à ce sujet.

### **Enjeu : Taux de DPA accélérée**

La demande de déduction pour amortissement (DPA) pour une catégorie de biens amortissables est fondée sur un taux prescrit qui est généralement fondé sur la durée de vie utile du bien. Les catégories 43.1 et 43.2 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* prévoient un taux de DPA plus élevé que ce qui serait normalement offert pour inciter les entreprises à investir dans des équipements propres et écoénergétiques. Il s'agit d'une question de concurrence entre la réglementation financière des États-Unis et celle du Canada, qui décourage la croissance économique dans l'industrie canadienne du camionnage, qui fait concurrence à l'ensemble de l'Amérique du Nord. De nombreux parcs de véhicules américains bénéficient déjà d'avantages naturels liés aux économies d'échelle. Les entreprises canadiennes ont besoin de soutien pour être compétitives.

**Impact** : Les taux d'amortissement aux États-Unis sont beaucoup plus avantageux en permettant aux transporteurs américains de radier les camions en deux fois moins de temps. Le taux de DPA accélérée aux États-Unis permet aux entreprises de libérer des capitaux pour réinvestir dans l'entreprise. Cet avantage fiscal (appelé *bonus depreciation*) pour les entreprises de camionnage américaines par rapport à leurs homologues canadiens a été encore élargi par les récentes réductions d'impôt des sociétés introduites par le président Trump, et il vient éliminer l'avantage historique du Canada dans ce domaine. Le taux d'imposition des sociétés aux États-Unis est passé de 35 % à 21 % le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Le Canada doit remédier à cette inégalité fiscale croissante entre les parcs canadiens et américains.

**Solution** : L'ACC recommande au gouvernement d'offrir un taux de DPA accélérée pour les équipements de camionnage qui réduisent le carbone, tel qu'il est indiqué dans les règlements

sur les camions lourds de phase I et II d'Environnement et Changement climatique Canada, y compris porteurs-remorqueurs et les remorques. Si la catégorie 43.1 n'était pas considérée comme une option viable, l'ACC encouragerait le gouvernement fédéral à examiner d'autres options dans le code fiscal. Outre les raisons environnementales de cette modification fiscale, l'industrie canadienne du camionnage accuse un retard accru par rapport à nos concurrents américains en ce qui concerne notre capacité d'investir dans de nouveaux équipements et d'envisager l'adoption de technologies modernes.

### **Enjeu : Tarification du carbone et administrations assujetties au filet de sécurité**

Le carburant diesel est soit le premier, soit le deuxième coût d'exploitation le plus important d'une entreprise de camionnage. Par conséquent, la réduction de la consommation de carburant n'est pas seulement bénéfique pour l'environnement, mais une façon dont les entreprises de camionnage peuvent être plus compétitives. Par conséquent, l'ACC ne s'oppose pas intrinsèquement à un régime de tarification du carbone qui est fondé sur certains principes. En voici certains.

- Il est sans incidence sur les revenus : les revenus générés sont réinvestis dans l'industrie afin d'accélérer l'investissement et l'adoption par l'industrie de solutions environnementales.
- Le système est facile à comprendre et transparent.
- Il est coordonné à l'échelle nationale et internationale (Canada et États-Unis) afin d'éviter les disparités concurrentielles.
- Il est facile et efficace à administrer.
- Il garantit l'équité entre les modes de transport de marchandises.

En se fondant sur ces principes, l'ACC a exprimé des préoccupations en réponse au document technique de la stratégie fédérale proposée pour la tarification du carbone. Un an plus tard, l'incertitude persiste, car le gouvernement fédéral n'a pas expressément mobilisé l'ACC pour s'assurer que l'industrie comprend le système imposé.

**Impact** : Bien que la tarification du carbone touche directement et indirectement l'industrie du camionnage, deux impacts clés comprennent (1) les coûts supplémentaires du carburant et (2) le potentiel de fardeau administratif.

**Coût** : Bien que l'industrie ne soit pas homogène dans sa consommation de carburant et ses habitudes d'achat, une augmentation de 0,13 \$ à 0,14 \$ le litre (50 \$ la tonne) de carburant diesel équivaldrait à plus de 10 000 \$ par année en coûts supplémentaires, par camion, pour un transporteur qui parcourt la majeure partie de ses milles au Canada. Pour un parc moyen de 100 camions, cela représenterait un coût supplémentaire d'environ 1 million de dollars par année. Bien que bon nombre des systèmes provinciaux de tarification du carbone remettent une partie des revenus générés à l'industrie d'une certaine façon, ce n'est pas uniforme dans l'ensemble du pays et certains programmes seront inévitablement plus utiles à certains transporteurs qu'à d'autres.

Fardeau administratif : Dans le cas des administrations assujetties au filet de sécurité, l'industrie a également de fortes préoccupations quant à la façon dont le système administratif fonctionnera. Les transporteurs commerciaux (qui transportent des passagers, des marchandises ou les deux) qui sont en activité dans une administration ou qui traversent son territoire devront s'inscrire auprès de l'ARC à titre d'utilisateurs de carburant inscrits. Selon le fonctionnement de ce système en pratique – y compris le processus d'inscription et de dépôt – , cela pourrait entraîner un fardeau administratif considérable. Par ailleurs, du point de vue de la concurrence, à part un renvoi, il y a très peu de détails sur la façon dont les exigences d'enregistrement seront appliquées aux concurrents américains qui exercent leurs activités au Canada. L'incertitude causée par le manque de communication sur ces points clés continue de susciter des préoccupations et des appréhensions de la part de l'industrie canadienne du camionnage.

Solution : Le gouvernement fédéral doit veiller à ce que le processus d'inscription auprès de l'ARC et les responsabilités qui en découlent soient facilement compris et administrés par l'industrie. Tout d'abord, cela signifie que le gouvernement fédéral devra élaborer des documents d'éducation et consulter l'industrie. Compte tenu de la nature de l'industrie du camionnage, qui compte des dizaines de milliers d'entreprises de camionnage qui exploitent des services d'un bout à l'autre du pays, s'il y a de véritables administrations assujetties au filet de sécurité, le gouvernement fédéral a l'obligation de s'assurer que l'industrie comprend pleinement ses responsabilités dans le cadre de leur système. De plus, l'industrie s'attend à ce que le gouvernement fédéral présente des plans détaillés sur la façon dont il traitera les transporteurs américains qui sont tenus de s'inscrire et les mesures d'application qui feront en sorte que tous jouent sur un pied d'égalité.

Expérimentation réglementaire : Qui plus est, de nombreuses entreprises de camionnage interprovinciales et internationales utilisent l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (EITC), un accord compact entre les États américains et les provinces, pour administrer de façon équitable et facile le paiement des taxes sur les carburants. L'ACC suggère que l'on envisage un tel système à l'appui de l'administration du système d'inscription fédéral et des opérations dans les administrations assujetties au filet de sécurité. Dans les deux cas, il faudrait consulter l'industrie sur la façon dont le processus administratif peut être facilité et efficient pour les transporteurs.

## **Environnement**

### **Enjeu : Trafiquage des émissions de diesel**

Depuis 2002, les normes d'émissions de diesel pour les véhicules utilitaires lourds ont progressivement fait en sorte d'éliminer les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et les matières particulaires (MP). Il s'agissait de la bonne décision pour le gouvernement fédéral, car la règle éliminait dans le secteur des camions lourds ces polluants responsables du smog et causant des maladies. L'ACC appuie ces efforts; toutefois, le non-respect de la réglementation sous la forme du trafiquage des émissions par les conducteurs, les parcs de véhicules et les garages qui offrent des services de suppression a un impact sur le développement économique et la compétitivité des exploitants conformes dans l'industrie du camionnage.

Les méthodes utilisées pour contourner les règles peuvent être très rudimentaires (retrait physique des composants ou des dispositifs antipollution ainsi que reprogrammation techniquement sophistiquée des ordinateurs du moteur pour reconfigurer les mélanges de carburant ou pour amener les capteurs à penser que le moteur a été purgé de NO<sub>x</sub> et de MP).

**Impact** : Cette pratique nuit continuellement à l'environnement tout en donnant à ceux qui utilisent ces trousseaux de suppression un avantage concurrentiel injuste par rapport aux exploitants conformes, qui doivent payer davantage pour le carburant et l'entretien de leurs véhicules. Pendant ce temps, en déjouant les systèmes de contrôle des émissions, les exploitants non conformes sont en mesure de réduire leurs coûts d'entretien et de carburant de 10 à 40 % avec peu de conséquences juridiques, voire aucune. Cela entraîne également de graves distorsions du marché dans la façon dont les coûts sont répercutés sur la chaîne d'approvisionnement et, éventuellement, sur les consommateurs canadiens.


**Solution** : Pour éliminer les émissions des moteurs diesel lourds qui causent des maladies, l'application des normes d'émissions de réglementation fédérale doit être une responsabilité partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces. Au niveau provincial, les gouvernements doivent lutter efficacement contre les conducteurs, les entreprises et les installations qui déconnectent ou suppriment les contrôles des émissions imposés par le gouvernement fédéral sur les moteurs diesel lourds, ainsi que les conducteurs et les transporteurs des États-Unis qui exploitent des véhicules au Canada sans contrôle des émissions. L'ACC recommande une approche à quatre volets qui comprend des contrôles routiers; des examens des établissements des entreprises dont les camions sont déclarés non conformes; des améliorations apportées aux exigences annuelles en matière d'inspection de sécurité concernant les émissions des camions lourds; et une campagne visant à déterminer et à fermer les établissements qui offrent la suppression des systèmes de contrôle des émissions et en profitent.

Au niveau fédéral, les améliorations à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE), proposées par le ministre dans un rapport à la Chambre des communes, donnent à Environnement et Changement climatique Canada plus de pouvoirs pour effectuer des essais d'émissions sur les véhicules soupçonnés, retirer les véhicules non conformes de l'exploitation et de l'importation au Canada et rendre illégal le fait pour les garages d'offrir des services de suppression des émissions. Les décisions sur ces recommandations, qui remplaceraient les règlements provinciaux, ont été repoussées jusqu'aux prochaines élections fédérales.

**Expérimentation réglementaire** : Dans le cadre des vérifications en bordure de route indiquées dans l'approche à quatre volets de l'ACC, les responsables de l'application de la loi des organismes provinciaux de transport et d'environnement devraient avoir la possibilité légale d'utiliser les technologies de diagnostic des moteurs fournies par les fabricants de camions lourds pour déterminer la conformité avec les règles sur les émissions pendant les inspections en bordure de route. Bien que des modifications à la LCPE soient envisagées, ECCC devrait également être autorisé à recueillir des renseignements sur les établissements qui offrent la suppression des systèmes de contrôle des émissions et qui en profitent, ainsi qu'à communiquer ces renseignements aux représentants provinciaux et territoriaux.

### **Enjeu : Camions montés à partir d'un châssis-cabine de remplacement**

Transports Canada interprète l'expression de l'industrie « camion monté à partir d'un châssis-



cabine de remplacement » comme désignant un assemblage de pièces qui constituerait un camion, substitution faite du groupe transmission (moteur, transmission et essieu moteur). Traditionnellement, ils étaient destinés à l'assemblage d'un nouveau camion à l'aide des composants essentiels susmentionnés récupérés ou enlevés en raison de modifications apportées au tracteur ou au cadre existant. Toutefois, il faut clarifier les règles, car il semble y avoir des échappatoires qui permettent d'utiliser ces tracteurs en violation de l'esprit du règlement sur les émissions. Par conséquent, les camions montés à partir d'un châssis-cabine de remplacement sont devenus plus populaires depuis l'avènement des contrôles des émissions sur les moteurs diesel au début des années 2000, puisqu'ils utilisent effectivement les moteurs de la génération précédente pour alimenter les véhicules plus récents.

Il y a aussi une certaine confusion au sujet des pouvoirs du gouvernement (c.-à-d. Transports Canada et Environnement Canada) face aux camions montés à partir d'un châssis-cabine et de la question de savoir si ces pouvoirs et règlements sont uniformes entre les administrations.

**Impact** : En utilisant des moteurs plus anciens dans de nouveaux véhicules, les exploitants réalisent une meilleure économie de carburant et réduisent les coûts d'entretien tout en émettant jusqu'à 40 fois la pollution causée par le smog, comparativement aux nouveaux véhicules complets. Le prix d'achat initial des camions montés à partir d'un châssis-cabine de remplacement est également d'environ 30 % inférieur au coût d'un nouveau véhicule, ce qui permet aux exploitants d'obtenir un avantage sur le plan des coûts au détriment de l'environnement tout en faussant les coûts du marché dans la prestation de services à la chaîne d'approvisionnement.

**Solution** : ECCC a fait part de son intention de combler les lacunes des camions montés à partir d'un châssis-cabine de remplacement lorsque le règlement sur les émissions de GES de la phase II entrera en vigueur. Toutefois, ces changements ne devraient pas entrer en vigueur avant 2021. Entre-temps, des précisions sont nécessaires sur ce qui est permis, et des mesures devraient être prises pour interdire l'installation de la technologie des moteurs plus anciens dans de nouveaux véhicules et l'exploitation de cette technologie dans les administrations canadiennes.

### **Enjeu : Décarbonisation du camionnage**

L'ACC appuie généralement le règlement sur les gaz à effet de serre des camions lourds de la phase I d'ECCC et la proposition actuelle de la phase II. L'ACC a maintenu qu'il est logique d'imposer des technologies acceptées et éprouvées sur le marché qui réduisent les émissions nocives de carbone tout en augmentant l'efficacité opérationnelle des parcs. Ce qui n'est pas pratique, cependant, c'est d'imposer certaines technologies ou certains carburants qui ne sont pas éprouvés sur le marché ou compatibles avec des contextes opérationnels canadiens particuliers. Compte tenu du grand nombre d'options viables disponibles, la réduction des émissions de carbone ne devrait pas être compliquée par l'imposition de certains carburants ou technologies qui entraînent des défis inutiles pour les transporteurs routiers.

L'industrie du camionnage n'est pas une entité monolithique. Il existe des entreprises de courte distance et des entreprises de longue distance, ces dernières consommant la plus grande partie du carburant. Bien que les technologies à faibles émissions de carbone comme le gaz naturel et les moteurs électriques aient un moins grand impact sur le fonctionnement, l'infrastructure et la chaîne d'approvisionnement dans le cas du camionnage de courte distance, le gouvernement doit également être conscient que des obstacles importants continuent d'entraver l'utilisation de ces technologies par les parcs de véhicules de longue distance.

**Impact** : Alors que le gouvernement fédéral continue d'examiner la possibilité d'adopter des lois pour rendre obligatoire l'utilisation de carburants à faible émission de carbone – comme la tarification du carbone et la Norme sur les combustibles propres –, l'ACC aimerait répéter que la technologie et l'infrastructure de carburant facilement disponibles n'ont pas suivi la volonté de l'industrie du camionnage de réduire son empreinte carbone.

Le risque est le principal obstacle pour les parcs de véhicules qui cherchent à réduire leur empreinte carbone. L'industrie du camionnage est un secteur hautement concurrentiel et les entreprises ne peuvent se permettre de commettre une erreur lorsqu'elles investissent dans leur principale source de recettes : leurs camions. Ces risques, associés au manque d'infrastructure, aux défis opérationnels et à l'absence d'incitations pour les acheteurs, rendent les entreprises moins susceptibles d'adopter certaines technologies à faibles émissions de carbone.

**Solution** : D'un point de vue réglementaire, le gouvernement aurait tout intérêt à encourager les provinces à accorder des allocations de poids pour les camions au gaz naturel, qui sont plus lourds et qui limitent ainsi la capacité des transporteurs de transporter certains produits

pour les clients. Une allocation de poids de citerne de 1 500 kg, comme celle de la Colombie-Britannique pour les camions lourds au gaz naturel, contribuerait à élargir l'adoption des véhicules au gaz naturel.

Afin d'encourager les investissements dans des technologies comme les camions électriques et de gaz naturel, les appareils aérodynamiques, les pneus simples larges et d'autres technologies, les gouvernements doivent éliminer les risques associés à ces investissements par des mesures incitatives tout en élargissant l'infrastructure et les stations de ravitaillement des véhicules électriques et à gaz naturel.

## **Technologie et infrastructure**

### **Enjeu : Investissement dans l'infrastructure de technologie de l'information frontalière**

L'an dernier, nos membres ont connu de graves problèmes de traitement et de mainlevée de marchandises transfrontalières en raison de problèmes techniques et de pannes liés au système de technologie de l'information (TI) de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Avec la croissance exponentielle du commerce électronique chaque année, le matériel qui soutient ce système électronique nécessite des mises à niveau majeures pour répondre aux exigences du commerce transfrontalier d'aujourd'hui et pour finir par automatiser le traitement sur papier. Ces problèmes ont créé dans la chaîne d'approvisionnement des pratiques inefficaces qui limitent également la capacité de l'industrie à tirer parti de programmes et de projets pilotes modernisés, qui pourraient potentiellement faire économiser du temps et de l'argent précieux à la chaîne d'approvisionnement. Des systèmes de TI modernes, sécurisés et efficaces sont essentiels pour que notre pays maintienne sa compétitivité mondiale.

**Impact** : Les pannes de système peuvent grandement ralentir le commerce frontalier, coûtant aux entreprises canadiennes des millions de dollars en pertes de productivité. Bien que le personnel de l'ASFC ait fait de son mieux pour continuer à faciliter le commerce au cours de ces occasions, sans systèmes de portail ou d'échange de données informatisés, on leur confie une tâche impossible.

Dans le cadre d'un sondage, les membres de l'ACC ont estimé que les systèmes de l'ASFC avaient connu des pannes ou des retards importants près de 30 fois au cours de 30 jours distincts au printemps de l'année dernière, pour un total d'au moins 80 heures d'interruption. Étant donné qu'environ 915 camions entrent au Canada chaque heure, le coût prévu pour l'industrie peut être d'environ 302 000 \$ l'heure ou de jusqu'à 100 000 000 \$ par année en raison du temps d'attente des conducteurs, des heures supplémentaires, du coût des cautionnements, etc. Ces coûts ne comprennent pas les dommages causés à la chaîne d'approvisionnement, la capacité de respecter les normes de service et l'aggravation de la situation des camionneurs et des partenaires de la chaîne commerciale participant au mouvement des marchandises transfrontalières.

De plus, le traitement sur papier devrait également être désuet parce qu'il est fastidieux sur le plan administratif, inefficace et qu'il constitue un gaspillage de ressources limitées tant pour l'industrie que pour le gouvernement. Il y a peu de raisons d'exiger un traitement sur papier alors que la technologie sans fil est si facilement accessible et rentable.

**Solution** : Ce problème peut être résolu en investissant des capitaux dans les systèmes de TI de l'ASFC et en dotant l'ASFC d'un personnel supplémentaire, qui peut travailler à déplacer les marchandises de l'autre côté de la frontière plus rapidement en cas de défaillance des systèmes électroniques. Nous sommes conscients que le financement nécessaire pour mettre à niveau ces systèmes désuets est important. Toutefois, un tel investissement est éclipsé par les dommages immédiats et à long terme que l'économie subira en cas de panne ou lorsque les processus sur papier ne sont pas automatisés.

### **Enjeu : Systèmes avancés d'aide à la conduite**

Le fondement des véhicules autonomes est les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS), qui peuvent comprendre des éléments comme l'avertissement de collision avant, le freinage d'urgence automatique, l'avertissement de départ de la voie et la détection des piétons et des cyclistes. Ces systèmes sont conçus pour compléter les compétences et les responsabilités actuelles du conducteur lorsqu'il conduit un camion.

Le battage médiatique des camions sans chauffeur sur nos autoroutes au cours des prochaines années est loin d'être une réalité. Plutôt que de remplacer les camionneurs professionnels, les systèmes d'ADAS renforceront les capacités professionnelles d'un conducteur. Même si les conducteurs joueront toujours un rôle essentiel dans le transport de marchandises, il serait utile que le cadre réglementaire puisse suivre le rythme en augmentant l'utilisation obligatoire des technologies de sécurité éprouvées. Les mesures qui sont prises pour stimuler la pénétration de ces systèmes sur le marché, quelles qu'elles soient, amélioreront sans aucun doute la sécurité routière. Il est également important de déterminer quelles technologies conviennent aux conditions d'exploitation au Canada et sont éprouvées comme étant conformes à leur conception sur les routes et dans les conditions météorologiques canadiennes.

**Impact** : L'environnement réglementaire actuel n'interdit pas l'utilisation de ces technologies, mais sans mandat, les avantages pour la sécurité des camionneurs et du public voyageur ne sont pas réalisés. À titre d'exemple, les données et les analyses préliminaires des fabricants et des transporteurs indiquent que certains systèmes d'ADAS peuvent potentiellement réduire les collisions par l'arrière de 87 %, plus précisément, et réduire de jusqu'à 95 % la gravité de tous les accidents.

**Solution** : Effectuer des recherches et des essais pour déterminer quels systèmes peuvent être utilisés le plus efficacement dans les environnements canadiens et procéder à l'élaboration de règlements pour adopter ces technologies sur les nouveaux véhicules et sur les véhicules existants, dans la mesure du possible. Les technologies qui contrent la conduite distraite de façon non envahissante (capteurs plutôt que caméras orientées vers le conducteur) ainsi que les systèmes qui faciliteront la détection des piétons et des cyclistes doivent également être inclus dans le plan de travail à l'avenir.

### **Enjeu : Consacrer les recettes de la taxe d'accise au stationnement des camions**

Un enjeu de longue date est l'accès à des aires de stationnement et de repos pour camions au Canada, permettant aux conducteurs commerciaux de prendre un repos obligatoire lorsqu'ils



sont sur la route. Afin de soutenir la croissance économique, l'accès des camions aux collectivités est essentiel et d'autres investissements fédéraux doivent être consacrés à des mesures atténuant la pénurie de places de stationnement pour les camions. À l'heure actuelle, la taxe d'accise perçue sur le carburant diesel (estimée à près de 1 milliard de dollars par année) dans le secteur du transport commercial n'est pas canalisée vers un fonds dédié aux infrastructures en vue d'être réinvestie.

**Impact** : Le mode de vie des camionneurs qui sont sur la route est l'un des principaux facteurs de la pénurie critique de conducteurs. Les conducteurs sont tenus de respecter les limites des heures de service qui les obligent à s'arrêter et à se reposer pendant des périodes précises chaque jour, mais il y a peu d'endroits où s'arrêter en toute sécurité et légalement. Ces forces concurrentes nuisent encore davantage à l'attrait de la profession. Puisque les limites des heures de service sont fondées les connaissances scientifiques sur la fatigue, le repos est d'une importance capitale pour la sécurité routière. Dans son avis publié dans la Partie I de la *Gazette* sur les dispositifs de consignation électronique, Transports Canada a reconnu le fait accepté à l'échelle internationale qu'environ 15 à 20 % des collisions impliquant un camion qui se produisent peuvent être attribuées à un certain type de fatigue. Selon l'American Transportation Research Institute, le coût moyen (en dollars américains) des collisions de camions est le suivant : dommages matériels : seulement 20 917 \$; blessures personnelles : 270 222 \$; et décès : 4 988 379 \$.

**Solution** : Transports Canada et Revenu Canada devraient collaborer pour consacrer la taxe d'accise perçue sur le diesel à un effort soutenu destiné à remédier à la pénurie de places de stationnement pour les camions. Il est essentiel de consulter les provinces et les territoires afin de déterminer les emplacements sur le réseau routier national où il y a une grave pénurie de places de stationnement pour camions. Vu les fonds de 1 milliard de dollars qui sont disponibles chaque année, il ne faudrait pas beaucoup de temps pour que cette initiative ait un impact significatif sur la capacité de stationnement des camions. Un stationnement adéquat et les produits de première nécessité pour les camionneurs qui font fonctionner l'économie seront payants à long terme, assurant la croissance de l'industrie en rehaussant le niveau de recrutement et de conservation des conducteurs dans l'industrie.

## **Équipements**

### **Enjeu : Protocole d'entente national sur les poids et dimensions**

En février 1988, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé un protocole d'entente (EP) visant à améliorer l'uniformité des règlements portant sur les poids et les dimensions de quatre types de véhicules commerciaux exploités entre les provinces et les territoires sur un réseau routier national. Aux termes du PE, chacune des provinces et chacun des territoires permettront aux véhicules qui respectent les poids et dimensions appropriés décrits dans le PE de se déplacer sur un réseau routier désigné à l'intérieur de leurs frontières.

Les provinces et les territoires maintiennent le pouvoir de permettre des poids et dimensions plus généreux, ou différents types de configurations de véhicules, pour les opérations de camionnage à l'intérieur de leurs frontières. De plus, pour les opérations de camionnage qui ont lieu entre des administrations adjacentes ayant des règlements compatibles sur le poids et dimensions qui sont plus généreux que ceux précisés dans le présent document (p. ex., l'Ontario, le Québec et le

Canada atlantique), les règlements locaux prévaudront.

Depuis l'établissement de l'entente initiale, neuf modifications ont été préparées et approuvées par le Conseil des ministres, la plus récente en 2016. L'industrie a appuyé ces modifications et en a été le principal promoteur; toutefois, d'autres travaux sont nécessaires pour améliorer l'efficacité du PE en fonction des technologies de camionnage modernes et de la rapidité avec laquelle les administrations adoptent les changements une fois que le PE aura été signé.

Parmi les améliorations qui peuvent être apportées immédiatement au PE, mentionnons des révisions aux dispositions relatives aux pneus simples larges. Les modifications qui pourront être envisagées dans l'avenir en fonction des technologies émergentes comprennent les suivantes : des essieux relevables intelligents sur remorques et l'augmentation du poids par pneu pour les essieux directeurs. Ces questions sont examinées plus en détail dans la section Expérimentation réglementaire.

Il est également essentiel d'adopter rapidement les modifications au PE acceptées dans les administrations. Une fois ces changements apportés, les administrations devraient se fixer pour priorité de les mettre en œuvre avant d'effectuer des travaux supplémentaires liés au PE.

Traiter la question des technologies aura une incidence sur le développement économique, la compétitivité et la croissance. Les changements qui n'ont pas été mis en œuvre en temps opportun créent également des problèmes de compétitivité.

## Impact


### Modification n° 9 au PE – Septembre 2016

En ne mettant pas en œuvre la modification n° 9 au PE en temps opportun, on dissuade les parcs de véhicules qui circulent entre les administrations d'investir dans des équipements qui sont à la fois respectueux de l'environnement et qui offrent de meilleures configurations de couchette pour réduire la fatigue des conducteurs et améliorer le mode de vie de ces derniers. Bien que certaines administrations aient apporté les modifications dans leurs règlements, d'autres ne l'ont pas fait. Cela a une incidence sur la capacité d'un transporteur d'utiliser les équipements dans lesquels il a investi et d'attirer des conducteurs sur un marché du travail qui est de plus en plus compétitif.

### Pneus simples à large semelle

Les pneus simples à large semelle ne peuvent pas dépasser 7 700 kg par essieu dans le PE (poids équivalents aux États-Unis). Les pneus jumelés ont un poids autorisé de 8 500 kg par essieu pour les groupes d'essieux tandem et tridem dans le PE (les groupes d'essieux les plus communs convenant aux pneus simples). Les camions qui utilisent des pneus jumelés peuvent maximiser leur charge utile et fonctionner de façon productive. Les camions dotés de gros pneus simples ne peuvent pas maximiser leur efficacité à l'appui de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

De nombreuses administrations canadiennes ont adopté des lois plus généreuses sur le poids des pneus simples larges que ce qui est prévu dans le PE. Certaines administrations



permettent l'utilisation de pneus simples larges dans le règlement (MB, ON, PQ), tandis que les autres permettent l'utilisation des pneus avec permis. L'absence d'uniformité dans le PE, qui permet d'utiliser des pneus simples larges de poids conforme au PE de la même façon que les pneus jumelés, crée des obstacles à l'adoption de cette technologie. Les pneus simples larges peuvent réduire de près de 5 % les émissions de GES pour chaque véhicule visé par le PE.

D'un point de vue concurrentiel, les parcs de véhicules canadiens qui sont en activité à l'échelle nationale sont souvent tenus de maximiser leurs charges utiles – ils ne peuvent le faire qu'avec des pneus jumelés, mais aux dépens des avantages liés aux GES associés aux pneus simples larges. Selon le secteur de l'industrie, le transport en vrac exploité à des charges utiles maximales est essentiel à la réussite des entreprises de camionnage, de sorte que chaque kilogramme de charge supplémentaire est important. Les parcs de véhicules américains ne peuvent pas être établis au Canada aux fins de leurs activités, mais ils peuvent faire concurrence aux parcs canadiens dans les voies internationales. Le parc de véhicules américain peut installer des pneus simples larges sur tous ses équipements et tirer parti des avantages liés aux émissions de GES. Il peut également bénéficier des avantages liés au poids réduit des pneus simples larges, tandis que les parcs canadiens, pour maintenir leur compétitivité tant au Canada qu'aux États-Unis, doivent conserver des pneus jumelés.

**Solution** : Le Conseil des ministres a approuvé la modification n° 9 en septembre 2016. Les administrations doivent adopter les recommandations et permettre à ces véhicules de circuler dans toutes les administrations.

Les premiers ministres ont annoncé leur intention de demander à leurs gouvernements respectifs d'aborder la question des pneus simples larges. L'ACC a présenté au Groupe de travail sur la politique des poids et dimensions des véhicules un plan visant à opérationnaliser l'inclusion de pneus simples larges dans le PE. Ce plan respecte les limites de poids légales figurant dans le PE, offre une souplesse aux administrations qui ont des lois sur les poids plus généreuses que le PE et respecte les considérations relatives aux dommages aux chaussées et les réseaux routiers désignés.

Expérimentation réglementaire : Dans le cas des technologies émergentes où une administration visée par le PE a élaboré une politique solide, le Groupe de travail sur la politique des poids et dimensions des véhicules devrait commencer à élaborer un plan de travail destiné à aborder ces technologies en vue de les inclure ultérieurement dans le PE. Exemples : essieux relevables intelligents et poids accru des essieux directeurs.

Pour les technologies émergentes dont on n'a pas encore envisagé l'inclusion dans le protocole d'entente, mais qui pourraient améliorer la performance dynamique et la productive des véhicules visés par le PE, tout en maintenant les principes généraux du PE, d'accord, le Groupe de travail sur la politique des poids et dimensions des véhicules devrait solliciter l'avis de l'industrie sur ces technologies et élaborer un plan de travail pour examiner leur impact potentiel sur les véhicules visés par le PE. Exemples : l'effet du contrôle électronique de la stabilité, l'impact des technologies d'essieu moteur de 6 par 2, le potentiel des essieux auxiliaires propulsés sur les remorques, l'abaissement du centre de gravité des véhicules, l'inclusion de poids minimaux pour les groupes électrogènes auxiliaires (pour les services hôteliers) sur tous les véhicules visés par le PE, la façon de déterminer l'impact, les avantages et les limites de l'inclusion des véhicules à pile à combustible électrique et à hydrogène dans le PE.

Une fois que les processus ci-dessus auront commencé à produire de l'information, des données ou des recommandations, nous aurons une meilleure idée des répercussions possibles sur le développement économique, la compétitivité et la croissance.

**Association canadienne du camionnage**

555, chemin Dixon, Toronto (Ontario) M9W 1H8

Tél. : 416-249-7401 – courriel : [govtaffaires@cantruck.ca](mailto:govtaffaires@cantruck.ca)

Suivez-nous sur Twitter [@cantruck](https://twitter.com/cantruck) et sur le Web à [www.cantruck.ca](http://www.cantruck.ca)