

# ***CHEMINS DE FER, IMPOSITION*** **ET REPRISE APRÈS LA COVID-19**



Association des chemins  
de fer du Canada



**17 NOVEMBRE 2021**

# SOMMAIRE

La pandémie de COVID-19 a des répercussions sans précédent sur la santé humaine, les travailleurs, les entreprises et les gouvernements, partout au Canada et dans le monde entier. Alors que l'économie canadienne sort de la pandémie et se dirige vers la reprise, il est plus important que jamais que le gouvernement maintienne un cadre fiscal concurrentiel. Un cadre fiscal concurrentiel permettra au secteur privé de diriger la reprise économique par l'intermédiaire d'investissements, de la création d'emplois et de la production de recettes fiscales durables.

Le secteur ferroviaire contribue considérablement à l'économie canadienne et jouera un rôle central dans la reprise après la COVID-19 et la transition du pays vers une économie faible en carbone. Depuis dix ans, les chemins de fer augmentent les investissements dans le réseau canadien, générant des recettes fiscales accrues pour les gouvernements.

En 2018, les chemins de fer ont apporté 17,6 milliards de dollars au PIB du Canada, généré 7,2 milliards de dollars en recettes fiscales, soutenu 182 000 emplois et augmenté les revenus de 10,1 milliards de dollars. Chaque année, les chemins de fer transportent plus de 320 milliards de dollars de biens sur le marché – plus de 50 % des exportations du pays – tout en ne représentant que 3,5 % des émissions de GES liées au transport.

En tant que représentante de l'une des industries les plus capitalistiques du Canada, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) recommande deux politiques fiscales pour soutenir les investissements dans le transport ferroviaire et créer des possibilités économiques pour les communautés et les industries qui en dépendent :

## **1. Offrir une déduction pour amortissement de 100 % pour tous les actifs ferroviaires la première année.**

Les chemins de fer canadiens investissent considérablement dans leurs réseaux pour faire concurrence aux chemins de fer des États-Unis, qui bénéficient d'un amortissement immédiat de 100 %, et au secteur du camionnage canadien, qui bénéficie de taux de déduction pour amortissement plus favorables et qui utilise une infrastructure financée par les fonds publics. Un amortissement immédiat de 100 % pour les actifs ferroviaires pourrait entraîner des investissements plus élevés dans des locomotives modernes, à faible consommation de carburant et plus sécuritaires, et des wagons plus légers à capacité plus élevée.

## **2. Créer un crédit d'impôt pour les chemins de fer d'intérêt local comparable au crédit d'impôt Section 45G des États-Unis.**

En moyenne, les chemins de fer d'intérêt local ne peuvent pas réinvestir la même part de leurs revenus dans l'infrastructure ferroviaire que les chemins de fer de classe 1, et il n'existe pas de financement dédié ou de programme de soutien pour les chemins de fer d'intérêt local au palier fédéral. Les investissements dans l'infrastructure d'intérêt local améliorent la fluidité du système de transport, augmentent le trafic ferroviaire et améliorent la sécurité, tout en réduisant les émissions et la pression sur l'infrastructure publique. Un crédit d'impôt coûterait moins de 25 millions de dollars par année.

Si ces deux recommandations sont mises en œuvre, les chemins de fer du Canada pourront transporter un volume encore plus élevé pendant la reprise économique postpandémie du pays.

# TABLE DES MATIÈRES

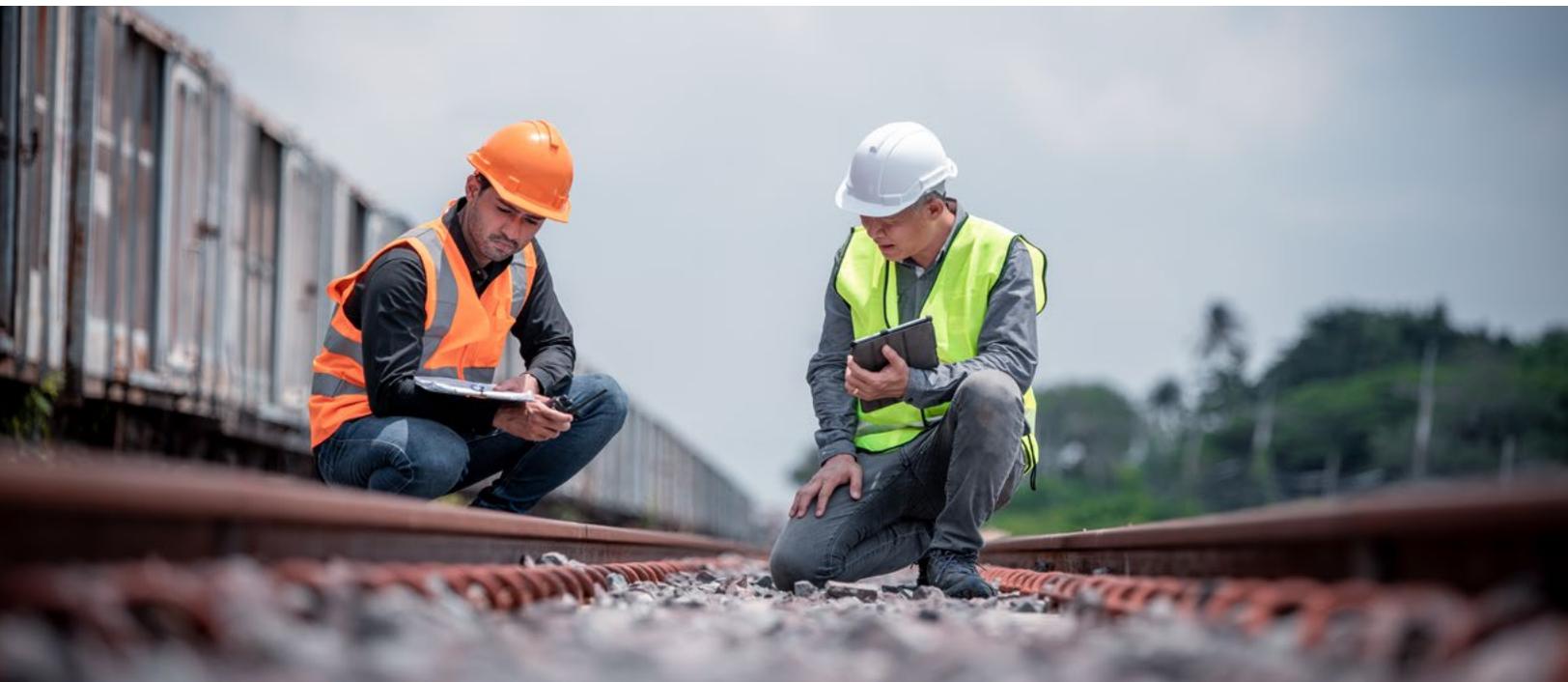
Sommaire .....	1
Introduction .....	3
Information sur les chemins de fer du Canada .....	4
Investissements dans le secteur ferroviaire au Canada .....	5
Importance d'un cadre fiscal concurrentiel .....	6
Déduction pour amortissement pour les actifs ferroviaires.....	7
Créer un crédit d'impôt pour les chemins de fer d'intérêt local .....	9
Conclusion.....	13
Contact.....	13
À propos de l'Association des chemins de fer du Canada .....	14
Lectures recommandées.....	14

## INTRODUCTION

La pandémie de COVID-19 a des répercussions sans précédent sur la santé humaine, les travailleurs, les entreprises et les gouvernements, au Canada et dans le monde entier. Alors que nous sortons de ce ralentissement, le secteur privé jouera un rôle crucial pour la reprise et l'atteinte de l'objectif du gouvernement de créer plus d'un million d'emplois.

Le gouvernement fédéral a actuellement une réelle possibilité d'utiliser les politiques fiscales pour encourager la réalisation de projets d'infrastructure et stimuler l'économie. Les politiques fiscales qui soutiennent les investissements dans le secteur ferroviaire aideront à relancer l'économie, à créer des possibilités pour les communautés et les industries servies par les chemins de fer, et à mettre le Canada sur la bonne voie afin d'atteindre ses objectifs climatiques ambitieux.

**Le quoi et le pourquoi** Quoi ? Une politique fiscale qui soutient les investissements dans le matériel et l'infrastructure ferroviaires. Plus précisément, une déduction pour amortissement de 100 % pendant la première année et la création d'un crédit d'impôt pour les chemins de fer d'intérêt local. Pourquoi ? La reprise après la pandémie de COVID-19 dépend de la croissance du secteur privé. Le soutien aux investissements dans le secteur ferroviaire aidera à relancer l'économie, à créer des possibilités économiques pour les communautés et les industries servies par les chemins de fer, et à mettre le Canada sur la bonne voie pour atteindre ses objectifs climatiques ambitieux.



## INFORMATION SUR LES CHEMINS DE FER DU CANADA

Les chemins de fer sont le pilier de l'économie du Canada, et ils jouent donc un rôle central pour la reprise après la COVID-19, ainsi que pour la transition du pays vers une économie faible en carbone.

Actuellement, les chemins de fer transportent plus de 360 millions de tonnes, ou 5,5 millions de wagons complets, de marchandises et plus de 100 millions de passagers par année.<sup>1</sup> Les chemins de fer canadiens soutiennent presque tous les secteurs de l'économie, de l'agriculture à l'énergie, en passant par la fabrication, apportant plus de 320 milliards de dollars de biens sur le marché, chaque année.

Par l'intermédiaire de son réseau transfrontalier nord-américain et de ses liaisons avec de nombreux ports sur les côtes est et ouest, le secteur ferroviaire aide le Canada à être présent au palier mondial. En effet, les chemins de fer du Canada sont responsables de 70 % de tout le trafic intervilles et de 50 % des exportations du pays.<sup>2</sup>

Malgré ces volumes considérables, les chemins de fer ne produisent qu'un pour cent des émissions de gaz à effet de serre totales du Canada et seulement 3,5 pour cent des émissions liées au transport. Pour mettre cette efficacité énergétique en perspective, les chemins de fer peuvent transporter une tonne de marchandises sur 215 kilomètres avec un seul litre de carburant, et le fait de remplacer seulement 10 % du transport par camion par le train réduirait les émissions du Canada de 4,1 mégatonnes de CO<sub>2</sub>e par année.

En raison de son [empreinte économique](#), le transport ferroviaire contribue considérablement à la prospérité du Canada. En 2018, le secteur ferroviaire a apporté 17,6 milliards de dollars au PIB du Canada, a augmenté les revenus de 10,1 milliards de dollars et a généré 7,2 milliards de dollars en recettes pour les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. De plus, le secteur est un créateur d'emplois – chaque emploi dans le secteur ferroviaire soutient près de cinq emplois additionnels. En 2018, le secteur ferroviaire soutenait un total de 182 000 emplois au Canada.

<sup>1</sup> En 2019, les chemins de fer canadiens ont transporté 107,6 millions de voyageurs. En 2020, il y a eu moins de 100 millions de voyageurs en raison de la pandémie de COVID-19.

<sup>2</sup> Plus de 50 % par volume. Ce chiffre comprend les exportations ferroviaires et les exportations ferroviaires et maritimes (Transports Canada, Transport au Canada, 2020, Addenda statistique).

## INVESTISSEMENTS DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE AU CANADA

Il existe une réelle possibilité pour le gouvernement fédéral d'utiliser la politique fiscale pour relancer l'économie et assurer la réalisation de projets dès maintenant, augmenter le stock d'infrastructure faible en carbone et créer de nouvelles possibilités économiques pour les communautés et les industries servies par le secteur ferroviaire.

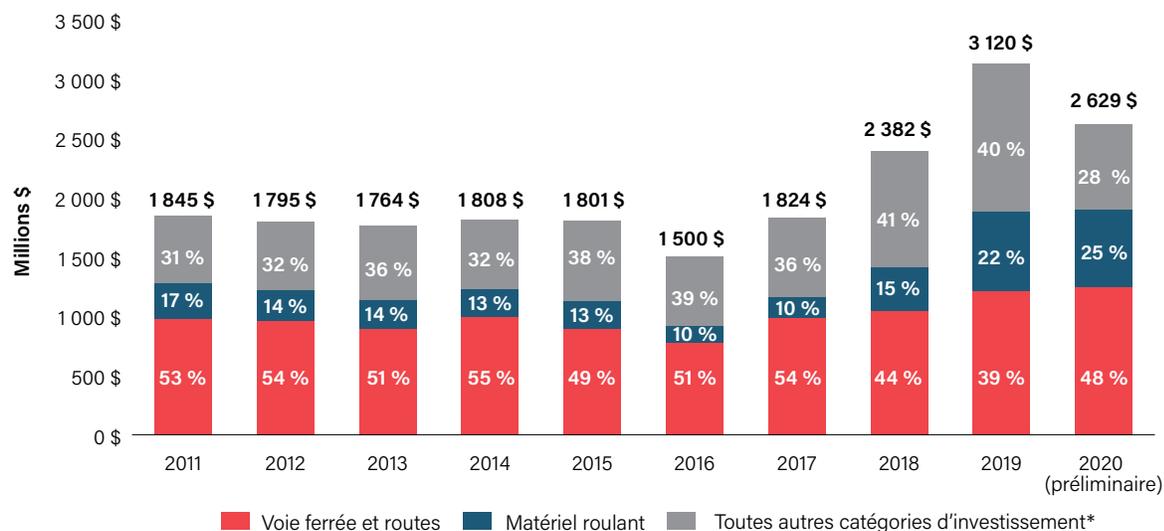
Il importe de reconnaître que le secteur ferroviaire est l'une des industries les plus capitalistiques du Canada. Le secteur est verticalement intégré – possédant et entretenant l'immobilier, les voies ferrées, l'infrastructure, le matériel roulant (locomotives et wagons) et l'équipement. Chaque année, les chemins de fer investissent entre 20 et 25 pour cent de leurs revenus pour entretenir et améliorer leur réseau de 43 000 km – ce qui est supérieur au réseau autoroutier national de 38 000 km.<sup>3</sup>

Depuis dix ans, les membres de l'ACFC ont investi plus de 20 milliards de dollars (3,1 milliards en 2019 seulement) dans le réseau canadien.

Les chemins de fer sont en concurrence directe avec le secteur du camionnage qui opère sur des infrastructures financées par des fonds publics. Entre 2011 et 2020, les dépenses en immobilisations du secteur ferroviaire étaient supérieures à celles de nombreuses autres industries du transport, notamment le transport par camion, le transport aérien et le transport maritime.<sup>4</sup>

Comme l'indique le graphique ci-dessous, environ la moitié de tous les investissements est faite dans les voies ferrées et les routes. Depuis quelques années, environ un quart des investissements vise le matériel roulant, ce qui comprend l'acquisition de locomotives modernes à faible consommation de carburant, et la modernisation des locomotives existantes afin d'améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les émissions.

### Investissements dans les actifs ferroviaires



Note : Les autres catégories d'investissements sont entre autres les bâtiments et la machinerie et le matériel connexes ; la signalisation, la communication et l'alimentation ; les terminaux et les stations de ravitaillement ; l'équipement intermodal ; le matériel de travail et les machines de chaussée ; et d'autre matériel.

Source : Association des chemins de fer du Canada

<sup>3</sup> Rapport annuel sur le Réseau routier national 2017.

<sup>4</sup> Statistique Canada, Enquête annuelle sur les dépenses en immobilisations et réparations : réelles, provisoires, perspectives.

## IMPORTANCE D'UN CADRE FISCAL CONCURRENTIEL

Alors que les gouvernements, dans le monde entier, subissent des pressions financières, il est plus important que jamais que le Canada maintienne un cadre fiscal concurrentiel.

Depuis quelques années, le rendement des investissements au Canada est faible. Parmi les pays de l'OCDE, le Canada affichait la quatrième croissance la plus faible de la formation de capital fixe depuis 2015.<sup>5</sup> Pendant cette période, le taux d'imposition du revenu des sociétés (IRS) fédéral-provincial moyen a été réduit de seulement 0,5 point de pourcentage, alors que la moyenne de l'OCDE s'est améliorée de 6,1 points de pourcentage – minant l'avantage fiscal du Canada.<sup>6</sup> En 2020, le taux d'IRS fédéral-provincial du Canada était d'une moyenne de 26,1 %, ce qui est supérieur aux taux des États-Unis de 25,7 % et à la moyenne de l'OCDE de 25,8 %.<sup>7</sup>

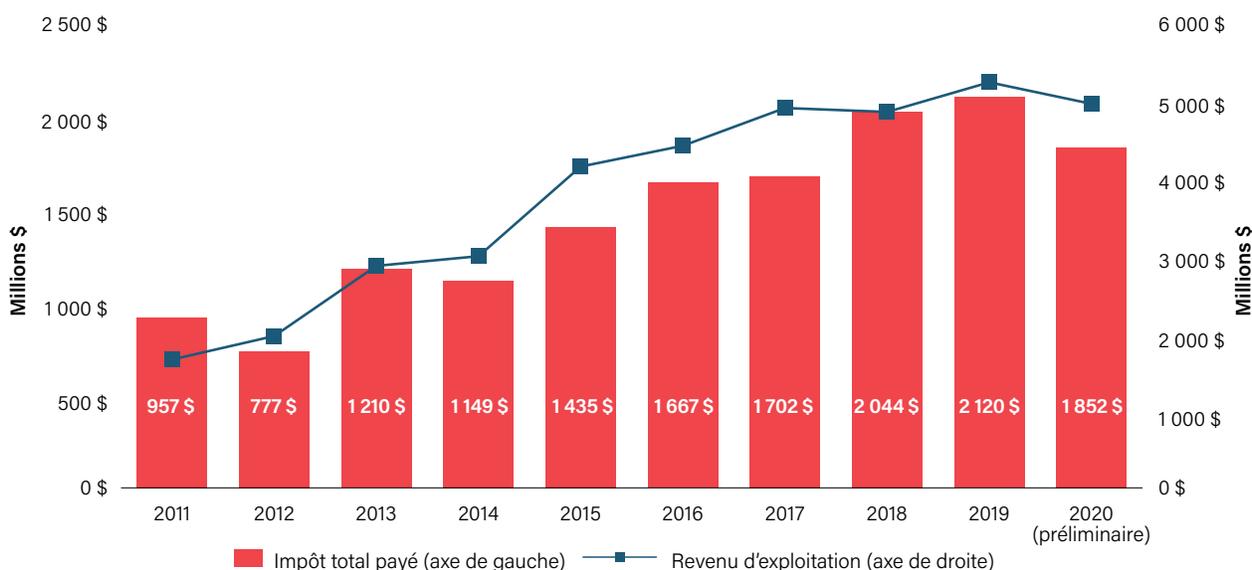
Pour créer des recettes fiscales durables à long terme, le Canada doit assurer que son cadre fiscal reste concurrentiel et que les entreprises peuvent maintenir leur rentabilité. Bazel & Mintz, des autorités en matière d'imposition et de compétitivité, soutiennent que la politique d'imposition des sociétés du Canada devrait être axée sur la croissance et la productivité.<sup>8</sup>

Les chemins de fer contribuent énormément aux recettes fédérales et provinciales. Ces dernières années, les chemins de fer ont payé en moyenne 2 milliards de dollars d'impôt par année. Quant à l'empreinte économique du secteur, en augmentant le PIB et les revenus dans d'autres secteurs, le transport ferroviaire a apporté 7,2 milliards de dollars au gouvernement en 2018.<sup>9</sup>

En maintenant sa rentabilité, le secteur ferroviaire peut continuer à réinvestir dans son réseau et à augmenter l'activité économique dans d'autres secteurs, générant des recettes fiscales durables à long terme pour soutenir la reprise.

Comme l'indique le graphique ci-dessous, les recettes fiscales générées par le secteur ferroviaire sont étroitement liées à son revenu d'exploitation.

### Revenu d'exploitation et impôt total payé



Source : Association des chemins de fer du Canada

<sup>5</sup> Université de Calgary, School of Public Policy Publications, 2020 Tax Competitiveness report: Canada's Investment Challenge, septembre 2021.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid. La moyenne de l'OCDE est pondérée selon le PIB.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Conference Board du Canada, Moving People, Products, and the Economy, avril 2020.

## DÉDUCTION POUR AMORTISSEMENT ACCÉLÉRÉ POUR LES ACTIFS FERROVIAIRES

Les investissements et la croissance du secteur privé seront essentiels pour créer plus d'un million d'emplois et générer les recettes fiscales nécessaires pour soutenir les nouveaux investissements annuels d'environ 16 milliards de dollars prévus par le gouvernement.<sup>10</sup>

L'une des meilleures options éprouvées pour que le gouvernement fédéral stimule les investissements et les possibilités économiques consiste à offrir une déduction pour amortissement (DPA) de 100 % pour tous les actifs ferroviaires pendant la première année. Nous sommes déjà à la traîne des États-Unis. En décembre 2017, la *Tax Cuts and Jobs Act* (TCJA) est entrée en vigueur aux États-Unis, offrant un amortissement de 100 % immédiat pour les actifs acquis et mis en service entre le 27 septembre 2017 et le 1<sup>er</sup> janvier 2023. En novembre 2018, le Canada a créé l'Incitatif à l'investissement accéléré. Cependant, cette mesure n'a pas permis de créer des conditions égales avec les États-Unis, plus précisément pour le secteur ferroviaire.

La TCJA américaine et l'Incitatif à l'investissement accéléré canadien font en sorte qu'il est plus attrayant d'investir dans les chemins de fer américains, et non pas canadiens, et plus attrayant d'investir dans la fabrication et la transformation canadiennes, ainsi que dans d'autres modes de transport comme le camionnage, et non pas dans le transport ferroviaire. Si ce déséquilibre fiscal demeure, d'importants investissements et des possibilités de reprise économique risquent d'être perdus. En outre, les investissements dans le secteur ferroviaire sont essentiels pour décarboniser le secteur des transports et atteindre une réduction des GES de 40 % à 45 % d'ici 2030 et la carboneutralité en 2050.

Le tableau ci-dessous indique les différences entre les régimes fiscaux canadien et américain relativement à la déduction pour amortissement, ainsi que le traitement fiscal des chemins de fer par rapport à certaines industries capitalistiques au Canada.

### Traitement fiscal des chemins de fer canadiens et américains et de certaines industries canadiennes

	Chemins de fer canadiens		Chemins de fer américains		Industrie canadienne du camionnage		Industrie canadienne de la fabrication et de la transformation	
	Taux par catégorie	DPA réclamée	Taux par catégorie	DPA réclamée	Taux par catégorie	DPA réclamée	Taux par catégorie	DPA réclamée
	Infrastructure ferroviaire		Infrastructure ferroviaire		s.o.*		Usines	
An 1	10 %	15 %	100 %	100 %			10 %	15 %
Total an 4		38 %		100 %				38 %
	Gares de triage (bâtiment)		Gares de triage (bâtiment)		s.o.		s.o.	
An 1	4 %	6 %	100 %	100 %				
Total an 4		17 %		100 %				
	Wagons		Wagons		Remorques		Séchoirs/réservoirs/cuves	
An 1	15 %	23 %	100 %	100 %	30 %	45 %	100 %	100 %
Total an 4		52 %		100 %		81 %		100 %
	Locomotives		Locomotives		Camions		Matériel	
An 1	30 %	45 %	100 %	100 %	40 %	60 %	100 %	100 %
Total an 4		81 %		100 %		91 %		100 %

\*L'infrastructure utilisée par l'industrie du camionnage (itinéraires interprovinciaux) est déjà pleinement financée par le gouvernement.

<sup>10</sup> <https://liberal.ca/wp-content/uploads/sites/292/2021/09/Forward-For-Everyone-Financial-and-Costing-Plan.pdf>

Comme on peut le voir, les chemins de fer américains bénéficient d'un amortissement immédiat de 100 % sur l'infrastructure, les bâtiments, les wagons et les locomotives.

Au Canada, les taux pour les wagons (15 %) et les locomotives (30 %) sont moins favorables que les taux pour les remorques (30 %) et les camions (40 %). Ce déséquilibre entre les deux principaux modes de transport terrestre de marchandises ne répond pas à l'objectif du Canada de réduire les émissions de GES liées au transport. Bien que les chemins de fer canadiens ne puissent pas adopter des options de propulsion sans émission viables pour le moment, un taux de DPA plus juste pourrait encourager des investissements plus élevés dans des locomotives modernes, à faible consommation de carburant, et des wagons plus sécuritaires, plus légers et de meilleure capacité. Il existe différents projets pilotes, pour les chemins de fer de classe 1 et d'intérêt local, sur la viabilité des locomotives à hydrogène pour le transport de ligne et les manœuvres. Finalement, le taux pour l'infrastructure ferroviaire de 10 % est très bas, surtout si on le compare secteur du camionnage, qui utilise une infrastructure entièrement financée par les fonds publics.

Les chemins de fer contribuent considérablement aux recettes découlant de la tarification du carbone, mais ces fonds ne sont pas utilisés pour soutenir la décarbonisation du secteur du transport. À 50 \$ la tonne de CO<sub>2</sub>e, les chemins de fer apportent environ 330 millions de dollars aux gouvernements. À 170 \$ la tonne, ce montant s'élève à environ 1,14 milliard de dollars. Cependant, environ 90 % des fonds provenant de la tarification du carbone par le gouvernement fédéral sont répartis en paiements pour les ménages au titre de l'Incitatif à agir pour le climat, et une partie infime des 10 % restants est offerte aux entreprises pour soutenir les investissements dans la réduction des GES.<sup>11</sup>

Comme il existe très peu de mesures de soutien pour que les chemins de fer investissent dans des technologies de réduction des GES, une DPA de 100 % pour les actifs ferroviaires est une solution viable, qui pourrait permettre de libérer des fonds pour que les chemins de fer continuent à adopter des options de décarbonisation.

**Recommandation 1 :** Offrir une déduction pour amortissement de 100 % pour tous les actifs ferroviaires la première année.

<sup>11</sup> <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2020/12/montants-des-paiements-de-lincitatif-a-agir-pour-le-climat-pour2021.html>

# CRÉER UN CRÉDIT D'IMPÔT POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

## QUE SONT LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET POURQUOI SONT-ILS IMPORTANTS ?

Comparativement aux chemins de fer de classe 1, les chemins de fer d'intérêt local ont un revenu annuel de moins de 250 millions de dollars. Ils offrent des services de premier et dernier mille essentiels, à faible coût et avec peu d'émissions, aux communautés et aux industries rurales et éloignées.

Les chemins de fer d'intérêt local livrent environ 35 milliards de dollars de produits canadiens sur les marchés mondiaux. En fait, un wagon sur cinq est transporté par un chemin de fer d'intérêt local au Canada.

La durabilité des chemins de fer d'intérêt local est primordiale, car nombre des entreprises qu'ils servent n'existeraient pas ou ne pourraient pas survivre sans un accès direct au transport ferroviaire. L'alternative aux chemins de fer d'intérêt local, le camionnage, crée une pression accrue sur l'infrastructure publique (dégradation, congestion) et des émissions de GES plus élevées.

## POURQUOI EST-IL DIFFICILE POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL D'INVESTIR DANS L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ?

Souvent, les chemins de fer d'intérêt local sont créés parce que les chemins de fer de classe 1 se défont des parties les moins rentables de leurs réseaux.

En moyenne, les chemins de fer d'intérêt local ne peuvent pas réinvestir autant dans leur infrastructure que les chemins de fer de classe 1. Le ratio d'exploitation moyen (dépenses d'exploitation par rapport aux revenus d'exploitation) des chemins de fer d'intérêt local est d'environ 90 %, comparativement à environ 60 % pour les chemins de fer de classe 1.

Au Canada, les chemins de fer d'intérêt local ne touchent qu'environ 6 % des revenus découlant du transport de marchandises, et moins de 3 % des revenus d'exploitation. Pourtant, ils entretiennent et exploitent 19 % des voies ferrées totales (8 155 km en 2019). Pour compliquer les choses, depuis quelques années, les chemins de fer d'intérêt local font face à des coûts plus élevés, notamment l'augmentation des salaires et des taxes sur le carbone, et des coûts liés à de nouvelles exigences réglementaires (règlements sur les passages à niveau, systèmes de gestion de la sécurité et augmentation des assurances).

Il n'existe actuellement aucun financement dédié ou programme de soutien pour les chemins de fer d'intérêt local au palier fédéral, et très peu au palier provincial.

## QUE FAUT-IL FAIRE ?

Il faut créer un crédit d'impôt fédéral, similaire au crédit d'impôt Section 45G américain, pour que les communautés et les entreprises puissent continuer à bénéficier des nombreux avantages offerts par les chemins de fer d'intérêt local.

Les États-Unis reconnaissent la nécessité de soutenir les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local avec le crédit d'impôt Section 45G<sup>12</sup>, qui est un crédit de 50 cents pour chaque dollar investi dans l'amélioration des voies ferrées et des ponts. Le 27 décembre 2020, les États-Unis ont adopté un projet de loi pour le financement dans le cadre de la COVID-19, rendant le crédit d'impôt permanent.<sup>13</sup> Ce crédit est limité à 3 500 \$ US par mille de voie pour chaque chemin de fer d'intérêt local.

■ Un tel crédit d'impôt au Canada devrait coûter moins de 25 millions de dollars par année.<sup>14</sup>

C'est un montant relativement faible par rapport aux milliards de dollars annuels que coûte l'entretien de l'infrastructure routière par les municipalités, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.<sup>15</sup>

Aux États-Unis, le crédit d'impôt est simplement considéré comme une bonne politique publique et bénéficie d'un soutien bipartite<sup>16</sup> – pour une bonne raison. Depuis que ce crédit d'impôt est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005, il a généré des investissements de 5 milliards de dollars US dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local.

Des études démontrent que ce crédit d'impôt, en réduisant le coût du capital des utilisateurs, entraîne une augmentation des investissements de 47 %. Depuis son entrée en vigueur, l'achat de voies par les chemins de fer d'intérêt local a considérablement augmenté, plus rapidement que les achats par les chemins de fer de classe 1. Cela a entraîné une amélioration de la sécurité de 50 % (mesurée par le taux de déraillements de la Federal Railroad Administration).

<sup>12</sup> [http://files.aslrra.org/images/news\\_file/2020\\_ShortLineTaxCredit\\_Transportation\\_Bill.pdf](http://files.aslrra.org/images/news_file/2020_ShortLineTaxCredit_Transportation_Bill.pdf)

<sup>13</sup> Quand le crédit d'impôt sera permanent en 2023, il passera de 50 cents à 40 cents pour chaque dollar investi.

<sup>14</sup> En 2019, les chemins de fer d'intérêt local ont exploité 8 155 km de voies au Canada, ou 5 068 milles. Au taux de change US:CAN de 1,3269 (source : Banque du Canada), la limite par mille de 3 500 \$ US représente 4 644 \$ CAN. Donc, le coût maximal du programme au Canada en 2019 est de 5 068 \* 4 644 \$ = 23,5 millions \$.

<sup>15</sup> [Transports Canada, Transport au Canada 2020, Addenda statistique.](#)

<sup>16</sup> [Plus de 100 démocrates et plus de 100 républicains ont dit que le programme devrait être permanent.](#)

## QUELS SONT LES AVANTAGES DE SOUTENIR LES INVESTISSEMENTS DANS LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL AU CANADA ?

La demande de soutien aux investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local ne date pas d'hier. En décembre 2018, le rapport du Comité permanent des finances, Cultiver la compétitivité : Aider les Canadiens à réussir, recommandait les mesures suivantes :<sup>17</sup>

### Recommandation 16 du FINA

Financer adéquatement et durablement les projets d'amélioration des infrastructures ferroviaires secondaires pour que celles-ci continuent de jouer leur rôle essentiel dans les réseaux de transport nationaux, en augmentant la capacité d'exportation et en améliorant la sécurité.

**Amélioration de la sécurité :** Des investissements dans l'infrastructure, notamment l'amélioration des voies ferrées et des ponts pour qu'ils respectent des normes modernes, amélioreront la sécurité du réseau de transport de marchandises. Après la mise en œuvre du crédit d'impôt aux États-Unis (2005), la Federal Railroad Administration a enregistré une réduction des déraillements de 50 % par train-mille pour les chemins de fer d'intérêt local.

**Augmentation de la capacité du réseau et amélioration de la fluidité :** Les investissements dans l'infrastructure qui augmentent la capacité des chemins de fer d'intérêt local peuvent permettre d'augmenter la quantité de marchandises transportées par train. De nombreux chemins de fer d'intérêt local ne respectent pas la norme de poids de 286 000 livres, ce qui limite leur capacité et nuit à la performance et à la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. L'amélioration de la capacité coûte très cher, mais est nécessaire pour faciliter la transition vers un secteur des transports faible en carbone.

**Possibilités pour les communautés et les expéditeurs :** Les chemins de fer d'intérêt local, grâce à leurs liens avec les ports et le réseau principal de classe 1, sont essentiels à la connexion entre les économies des régions rurales et éloignées et les marchés national et international.

Chaque année, environ 35 milliards de dollars de produits locaux sont livrés sur le marché par les chemins de fer d'intérêt local. Les tarifs du transport ferroviaire sont concurrentiels. Entre 1988 et 2019, ces tarifs n'ont augmenté que de 39 %, ce qui est inférieur à l'augmentation de 60 % du prix des produits de base, à l'augmentation de 69 % de l'indice des prix des produits industriels, et à l'augmentation de 91 % de l'indice des prix à la consommation.

En tant qu'option de transport à faible coût, le transport ferroviaire offre des possibilités de croissance et peut améliorer la compétitivité d'une région. En fait, de nombreuses entreprises n'existeraient tout simplement pas sans un accès direct au transport ferroviaire.

**Réduction des émissions :** Le transport ferroviaire des marchandises est le mode de transport terrestre le plus écoénergétique. Alors que les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local augmentent l'utilisation du réseau ferroviaire, la diminution du nombre de camions permettra de réduire les émissions de GES globales. En remplaçant seulement 10 % du transport par camion par le transport ferroviaire, on réduirait les émissions du Canada de 4,1 mégatonnes de CO<sub>2</sub>e par année.

<sup>17</sup> <https://www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/42-1/FINA/reunion-168/temoignages> ;  
<https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/421/FINA/Reports/RP10260416/finarp27/finarp27-f.pdf>

**Réduction du camionnage :** Avec le transfert modal, la réduction du transport par camion réduit la pression exercée sur les routes financées publiquement, de même que le fardeau financier des municipalités, du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Cela est particulièrement important après la pandémie de COVID-19, alors que les finances publiques subissent une pression considérable. En plus de faire des économies de coût directes, on peut réduire des effets externes négatifs comme la congestion routière et la pollution.

L'ACFC recommande fermement que le gouvernement fédéral offre un crédit d'impôt comparable au crédit d'impôt Section 45G américain le plus rapidement possible. Ce crédit d'impôt est l'option la moins lourde sur le plan administratif, il est transparent et il offre une certitude aux chemins de fer d'intérêt local, ce qui entraînera des investissements immédiats.

**Recommandation 2 :** Offrir aux chemins de fer d'intérêt local un crédit d'impôt comparable au crédit d'impôt Section 45G des États-Unis.



## CONCLUSION

Alors que le Canada sort de la pandémie de COVID-19, le secteur privé va jouer un rôle critique dans la création de plus d'un million d'emplois et la reprise. Alors que le gouvernement fédéral subit des pressions financières, il est important de maintenir un cadre fiscal concurrentiel qui encourage les investissements, la croissance et la durabilité à long terme.

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) recommande deux politiques fiscales pour soutenir les investissements dans le transport ferroviaire :

- 1. Offrir une déduction pour amortissement de 100 % pour tous les actifs ferroviaires la première année.** Même si le transport ferroviaire est bénéfique sur le plan des émissions de GES, les investissements dans l'infrastructure et le matériel ne bénéficient pas de la passation en charges intégrale pour *la machinerie et l'équipement de fabrication et de transformation ou de la passation en charges intégrale pour l'équipement d'énergie propre*. De plus, les taux par catégorie sont moins favorables pour les investissements dans le transport ferroviaire que pour le transport routier, et les investissements dans le transport ferroviaire aux États-Unis bénéficient d'un amortissement immédiat de 100 %.
- 2. Offrir aux chemins de fer d'intérêt local un crédit d'impôt comparable au crédit d'impôt Section 45G américain.** Les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local améliorent la fluidité du système de transport, augmentent l'utilisation du réseau ferroviaire et améliorent la sécurité, tout en réduisant les émissions et la pression sur l'infrastructure publique.

Si ces deux recommandations fiscales sont mises en œuvre, les chemins de fer du Canada pourront transporter encore plus de marchandises pendant la reprise économique postpandémie.

## CONTACT

Jonathan Thibault, analyste de recherche principal, 613-564-8104 / [jthibault@railcan.ca](mailto:jthibault@railcan.ca).

Gregory Kolz, directeur, Relations avec le gouvernement, 613-564-8105 / [gkolz@railcan.ca](mailto:gkolz@railcan.ca).

## À PROPOS DE L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) a été créée en 1917 et représente près de 60 chemins de fer marchandises et voyageurs. L'ACFC compte aussi parmi ses membres associés un nombre croissant de compagnies de chemins de fer industriels et de fournisseurs ferroviaires. Appartenant au cinquième plus grand réseau ferroviaire du monde, les membres de l'ACFC sont l'épine dorsale du réseau de transport du Canada. Nous vous encourageons à visiter le <https://www.railcan.ca/fr/>.

## LECTURES RECOMMANDÉES

1. [Conference Board du Canada, Moving People, Products, and the Economy, avril 2020.](#)
2. [CPCS, Review of Canadian Short Line Funding Needs and Opportunities, 26 février 2015.](#)
3. [pwc, The Section 45G Tax Credit and the Economic Contribution of the Short Line Railroad Industry, juillet 2018.](#)
4. [Université de Calgary, School of Public Policy Publications, 2020 Tax Competitiveness report: Canada's Investment Challenge, septembre 2021.](#)