

# ***FÉDÉRAL 2022 SOUSSION PRÉBUDGÉTAIRE***



Association des chemins  
de fer du Canada



PAR : ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

## Association des chemins de fer du Canada

### Recommandations :

**Recommandation 1 :** Augmenter les dépenses pour l'infrastructure de sécurité, ce qui comprend le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, pour assurer que le transport des voyageurs et des marchandises reste sécuritaire, écologique et adapté aux besoins des clients.

**Recommandation 2 :** Investir dans les services de transport intercommunautaire, ce qui comprend le projet de TGF, pour créer des emplois et une croissance, et tirer profit des avantages environnementaux du transport ferroviaire. Allouer le financement nécessaire pour remplacer les flottes de VIA, et ainsi assurer la continuité à long terme des services.

**Recommandation 3 :** Offrir un financement aux chemins de fer voyageurs, notamment par la Banque de l'infrastructure du Canada, pour assurer que le transport en commun fait partie de la reprise économique.

**Recommandation 4 :** Créer un crédit d'impôt comparable au Crédit d'impôt Section 45G des États-Unis.

**Recommandation 5 :** Modifier les politiques fiscales désavantageuses et offrir un amortissement accéléré, notamment en permettant aux chemins de fer de déduire immédiatement toutes leurs dépenses d'immobilisations.

**Recommandation 6 :** Assurer que les chemins de fer touristiques ont un accès immédiat à des capitaux et former un groupe de travail pour élaborer une stratégie à long terme qui rétablira la confiance et refera du Canada une destination attrayante pour les touristes nationaux et internationaux.



# INTRODUCTION

Le transport ferroviaire reste le pilier de l'économie canadienne. Les services canadiens de transport de marchandises et de voyageurs sont résilients.

L'Association des chemins de fer du Canada veut maintenir des pratiques exemplaires en matière de sécurité, d'innovation, d'environnement et de croissance économique.

Comme le démontre la pandémie, les chemins de fer sont essentiels à l'économie et interagissent avec toutes les facettes de la société : consommateurs, fournisseurs, expéditeurs et communautés.

Les chemins de fer marchandises soutiennent la prospérité économique en reliant les entreprises aux marchés nationaux et internationaux et fournissent aux Canadiens les produits dont ils ont besoin.

Les chemins de fer voyageurs assurent que des millions de Canadiens peuvent aller travailler de façon sécuritaire.

Les chemins de fer touristiques contribuent à notre dynamique industrie touristique et à son empreinte économique annuelle de 100 milliards \$ en créant des possibilités économiques.<sup>1</sup>

## CHIFFRES

Les chemins de fer transportent environ 320 milliards \$ de biens par année et 50 % des exportations du Canada. Chaque année, environ 3 800 locomotives et 33 300 cheminots transportent des biens et des gens sur près de 43 000 kilomètres de voies, dont certaines se rendent aux États-Unis.

C'est l'une des industries les plus capitalistiques du Canada. Les chemins de fer sont verticalement intégrés, ce qui comprend la propriété des voies ferrées, de l'immobilier et du matériel roulant, et nécessite des investissements considérables. En moyenne, les chemins de fer réinvestissent de 20 % à 25 % de leurs revenus dans leurs réseaux, chaque année — plus de 20 milliards \$ au cours de la dernière décennie.

Le secteur ferroviaire a apporté 17,6 milliards \$ au PIB réel en 2018 et soutenu 182 000 emplois. Par ses opérations et ses investissements, il a aidé à augmenter les revenus de 10,1 milliards \$ et a généré des recettes de 7,2 milliards \$ pour tous les paliers de gouvernement. De plus, le PIB par travailleur du secteur a augmenté de 53,9 % entre 2009 et 2018, comparativement à la moyenne industrielle de 8,5 %.

---

<sup>1</sup> [Association de l'industrie touristique du Canada.](#)

Les chemins de fer agissent pour réduire les émissions de GES, tout en stimulant l'économie et le commerce. Ils sont parmi les plus petits émetteurs du Canada, représentant 1,1 % des émissions totales de GES et 3,5 % des émissions du secteur des transports.<sup>2</sup> Depuis 1990, les chemins de fer marchandises ont réduit leurs émissions de plus de 40 %, tout en augmentant leur charge de travail de 95 %. Les chemins de fer intervilles ont amélioré l'intensité de leurs émissions de 42 %, alors que l'achalandage a augmenté de 26 %.

Le transport ferroviaire des marchandises a une efficacité énergétique de trois à quatre fois supérieure à celle du transport par camion, et le transport ferroviaire des voyageurs est plus écoénergétique que les véhicules moyens. Par exemple, une locomotive peut transporter une tonne de biens sur 215 kilomètres avec un litre d'essence, et un train marchandises peut retirer jusqu'à 300 camions des routes. Parallèlement, chaque train de voyageurs remplace des dizaines de voitures, réduisant les émissions et la congestion.

Le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques et Transports 2030* soulignent la valeur du transport ferroviaire.<sup>3</sup> En remplaçant seulement 10 % du transport par camion par le transport ferroviaire, on réduirait les émissions de 4,1 mégatonnes de CO<sub>2</sub>e par année. En retirant des véhicules des routes, les chemins de fer réduisent l'impact environnemental et la dégradation de l'infrastructure.

Les investissements dans la chaîne d'approvisionnement ferroviaire offrent une valeur à long terme.

---

<sup>2</sup> [Rapport d'inventaire national 2021, partie 3, 12 avril 2021.](#)

<sup>3</sup> [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, page 18.](#)  
[Transports Canada, Transports 2030 : Le transport écologique et innovateur.](#)

# RECOMMANDATIONS

## AMÉLIORER LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le secteur ferroviaire a un solide bilan de sécurité grâce aux investissements faits depuis dix ans. Les chemins de fer investissent plus de 20 milliards \$ pour améliorer leurs réseaux.

L'ACFC collabore avec Transports Canada et d'autres partenaires gouvernementaux pour rendre le transport ferroviaire le plus sécuritaire possible.

Les chemins de fer financent les investissements dans la recherche, la réalisation et l'entretien de tous les projets d'infrastructure de sécurité. Cependant, comme c'est une responsabilité partagée, le gouvernement doit investir dans des projets qui assurent la sécurité des Canadiens.

Les chemins de fer et les autorités publiques et privées partagent la responsabilité de gérer la sécurité aux passages à niveau sous réglementation fédérale. Une collaboration est requise pour assurer qu'ils respectent le Règlement sur les passages à niveau. C'est pourquoi l'ACFC presse le gouvernement fédéral d'augmenter le financement en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire pour les coûts admissibles liés à l'amélioration et à la fermeture des passages à niveau.

**Recommandation 1 :** Augmenter les dépenses pour l'infrastructure de sécurité, ce qui comprend le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, pour assurer que le transport des voyageurs et des marchandises reste sécuritaire, écologique et adapté aux besoins des clients.

## AMÉLIORER LE TRANSPORT VOYAGEURS INTERCOMMUNAUTAIRE

Les chemins de fer voyageurs assurent que des millions de Canadiens peuvent se déplacer en sécurité et voir leurs proches de façon durable, aujourd'hui et demain.

Les investissements dans ce secteur aideront à stimuler la croissance économique, à améliorer l'accessibilité, à encourager le tourisme et à réduire la dépendance envers l'automobile. Les investissements dans le transport intercommunautaire, conjointement avec les provinces, soutiendront une reprise durable, amélioreront les possibilités commerciales pour les économies locales et régionales, et relieront les communautés.

L'ACFC encourage le gouvernement à faire les investissements requis pour réaliser le TGF, car c'est une initiative clé qui améliorera les services en augmentant la fréquence des trains, réduisant les temps de déplacement et améliorant la fiabilité.

VIA exploite 8 itinéraires longue distance, régionaux et éloignés, qui offrent des services de base aux communautés. La plupart des trains sur ces marchés ont été construits dans les années 1950 et arrivent en fin de vie utile.

**Recommandation 2 :** Investir dans les services de transport intercommunautaire, ce qui comprend le TGF, pour créer des emplois et une croissance, et tirer profit des avantages environnementaux du transport ferroviaire. Allouer le financement nécessaire pour remplacer les flottes de VIA, et ainsi assurer la continuité à long terme des services.

## INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN ET LES TRAINS DE BANLIEUE

Le gouvernement s'est récemment engagé à offrir un financement d'environ 1,8 milliard \$ pour soutenir le transport en commun – une bonne nouvelle pour les exploitants de trains de banlieue.

Pendant la pandémie, l'achalandage du transport en commun a diminué de 85 %<sup>4</sup> et les exploitants ont été obligés de réduire les services et le personnel. Pour assurer la reprise, ils devront trouver des façons novatrices de servir les clients tout en s'adaptant à la demande.

Les chemins de fer de banlieue et les municipalités font face à des défis financiers et ont besoin d'un soutien pour engager les dépenses d'exploitation et d'immobilisations requises pour améliorer l'efficacité et maintenir les services.

Les chemins de fer voyageurs veulent avoir accès aux fonds de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), car les projets proposés respectent le mandat de construire une nouvelle

infrastructure permettant d'accélérer la transition vers une économie faible en carbone.

**Recommandation 3 :** Offrir un financement aux chemins de fer voyageurs, notamment par la BIC, pour assurer que le transport en commun fait partie de la reprise économique.

<sup>4</sup> Analyse de l'ACFC fondée sur l'Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain de Statistique Canada.

## AUGMENTER LE SOUTIEN AUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

Les chemins de fer d'intérêt local offrent un service essentiel, reliant les économies rurales aux marchés mondiaux. Environ 20 % des wagons proviennent d'un chemin de fer d'intérêt local.

L'examen de la Loi sur les transports au Canada et de la Loi sur la sécurité ferroviaire démontre que le gouvernement doit aider les chemins de fer d'intérêt local.

Le Nouveau Plan Chantiers Canada et le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) ne sont pas une source importante de financement pour les chemins de fer d'intérêt local. Cependant, de récents changements ont élargi les critères d'admissibilité pour inclure les projets qui améliorent la fluidité des chaînes d'approvisionnement, ce qui pourrait bénéficier aux chemins de fer d'intérêt local.

Contrairement au Canada, les chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis bénéficient de nombreux programmes, notamment des subventions, des crédits d'impôt et des prêts à faibles taux d'intérêt.<sup>5</sup>

**Recommandation 4 :** Créer un crédit d'impôt comparable au Crédit d'impôt Section 45G des États-Unis.

---

<sup>5</sup> CPCS, [Review of Canadian Short Line Funding Needs and Opportunities](#).

## POLITIQUE FISCALE ET COMPÉTITIVITÉ DES CHEMINS DE FER MARCHANDISES

Le Canada a besoin d'un cadre fiscal concurrentiel pour encourager les investissements dans l'infrastructure ferroviaire afin d'assurer que le secteur peut maintenir une solide chaîne d'approvisionnement et croître.

Des réformes fiscales aux États-Unis ont changé le paysage concurrentiel en Amérique du Nord. Des changements fiscaux au Canada peuvent aider à maintenir la compétitivité et à encourager les investissements à des taux comparables aux années précédentes et proportionnels aux taux américains.

En raison du coût après impôt moins élevé aux États-Unis, les chemins de fer canadiens qui investissent dans leur infrastructure sont considérablement désavantagés. Les déséquilibres fiscaux continus peuvent entraîner la perte de possibilités économiques et d'investissements.

Le tableau suivant présente les différences entre les régimes fiscaux canadien et américain avec la déduction pour amortissement (DPA) et le traitement fiscal des chemins de fer par rapport à d'autres industries capitalistiques.

Des changements améliorant la compétitivité des chemins de fer marchandises favoriseraient l'économie et la création d'emplois, et réduiraient les coûts liés à l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

### 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.

**Recommandation 5 :** Modifier les politiques fiscales désavantageuses et offrir un amortissement accéléré, notamment en permettant aux chemins de fer de déduire immédiatement toutes leurs dépenses d'immobilisations.



## REVITALISER LES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES

Les chemins de fer touristiques sont un élément essentiel de notre dynamique industrie touristique et de son empreinte économique annuelle de 100 milliards \$.<sup>6</sup> Ils stimulent l'économie locale et régionale en créant une demande.

La pandémie a des conséquences dévastatrices. Des exploitants saisonniers ont dû réduire leurs services, suspendre des dépenses, congédier des employés ou cesser leurs activités. Il faut aider les chemins de fer touristiques pour qu'ils puissent reprendre leurs activités.

**Recommandation 6 :** Assurer que les chemins de fer touristiques ont un accès immédiat à des capitaux et former un groupe de travail pour élaborer une stratégie qui rétablira la confiance et refera du Canada une destination attrayante pour les touristes nationaux et internationaux.

---

<sup>6</sup> [Tourism Industry Association of Canada, Travel & Tourism Fast Facts.](#)

---

## CONTACT

Comments and questions can be directed to Gregory Kolz, Director, Government Relations at 613-564-8105 / [gkolz@railcan.ca](mailto:gkolz@railcan.ca).

## MORE ON THE RAILWAY ASSOCIATION OF CANADA:

*The RAC was established in 1917 and represents close to 60 freight and passenger railway companies. RAC also counts a growing number of industrial railways and railway supply companies in its associate membership. We encourage you to visit: <https://www.railcan.ca/fr>*

