

RÉPONSE DE L'ACFC AUX CONSULTATIONS SUR CERTAINES MESURES DU BUDGET DE 2023

L'honorable Chrystia Freeland
Ministère des Finances du Canada
90, rue Elgin
Ottawa (Ontario) K1A 0G5

Madame la Ministre,

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est contente de participer aux consultations sur les *mesures du Budget de 2023 visant à faire croître l'économie propre, à éliminer les échappatoires fiscales et à offrir un allègement fiscal aux Canadiens.*

Le train est le mode de transport terrestre de plus écologique. Même s'ils transportent 50 % des exportations du Canada et 350 milliards de dollars de biens, chaque année, les chemins de fer ne représentent que 3,6 % des émissions de GES liées au transport. Les chemins de fer marchandises du Canada ont réduit l'intensité de leurs émissions de plus 25 % depuis 2005. Par une innovation continue, le secteur ferroviaire soutient activement les objectifs climatiques du Canada.

Une seule locomotive peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 220 kilomètres avec un seul litre de carburant, retirant 300 camions de nos autoroutes congestionnées. Chaque train de voyageurs remplace des dizaines de voitures, réduisant les émissions et améliorant les temps de déplacement.

Le transport ferroviaire est le pilier du système de transport du Canada. Ces dix dernières années, les compagnies de chemin de fer ont investi plus de 20 milliards de dollars dans le réseau ferroviaire canadien de 43 000 kilomètres, transportant plus de biens et de gens, tout en générant des recettes fiscales accrues pour les gouvernements.

En réinvestissant plus de 20 % de leurs revenus dans le réseau ferroviaire, les chemins de fer de classe 1 membres de l'ACFC produisent des avantages économiques pour l'ensemble du pays. Une récente [étude du Conference Board du Canada](#) a révélé que le transport ferroviaire apporte 17,6 milliards de dollars au PIB du Canada, génère 7,2 milliards de dollars en recettes fiscales, soutient 182 000 emplois et augmente les revenus de 10,1 milliards de dollars.

C'est un moment critique pour les chaînes d'approvisionnement, les manufacturiers et les producteurs canadiens, et pour les familles qui luttent contre le coût de la vie. Compte tenu des récentes et très dommageables grèves portuaires en Colombie-Britannique, des solutions pratiques et une certitude sont plus importantes que jamais.

Le récent rétablissement par le gouvernement de l'interconnexion prolongée risque de chasser des emplois syndiqués et des investissements canadiens vers les États-Unis. Cela pourrait allonger les temps de transit, intensifier les émissions de gaz à effet de serre et augmenter le coût des biens et des ressources transportés par train, ce qui alimentera l'inflation. L'interconnexion prolongée mine les objectifs de ces consultations et devrait être abandonnée immédiatement.

Les chemins de fer du Canada pressent le gouvernement fédéral d'élaborer un cadre politique et réglementaire qui encourage les investissements privés et protège la fluidité des chaînes d'approvisionnement contre la congestion. Les propositions ci-dessous assureront que les membres de

l'ACFC peuvent continuer à soutenir les objectifs clés du gouvernement, soit bâtir une économie canadienne plus propre et offrir de nouvelles possibilités aux travailleurs canadiens.

Cordialement,



Marc Brazeau
Président-directeur général
Association des chemins de fer du Canada

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

1. Abandonner l'interconnexion prolongée et la loi prévue contre les travailleurs de remplacement.
2. Encourager les investissements dans le secteur ferroviaire par un amortissement accéléré (ou immédiat de 100 %), un crédit d'impôt (similaire au crédit 45G aux États-Unis) pour soutenir l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local et d'autres mesures fiscales.
3. Assurer que le secteur ferroviaire a accès aux crédits d'impôt sur les investissements dans la technologie propre.
4. Élaborer des politiques qui permettent le transfert modal vers le transport ferroviaire.
5. S'attaquer au fardeau administratif croissant du régime fiscal.
6. Modifier la proposition de rachat d'actions pour tenir compte du taux d'imposition plus faible aux États-Unis, éviter la double imposition et élargir les dispositions d'exemption pour le rachat d'actions émises à des fins de financement des entreprises (p. ex. fusions et acquisitions).
7. Reporter les mesures sur la restriction des dépenses excessives d'intérêts et de financement (RDEIF) et/ou en exempter le secteur ferroviaire pour tenir compte de sa situation unique (p. ex. la nécessité de faire des investissements en capital considérables et d'avoir des programmes d'entretien pour améliorer la sécurité de l'infrastructure financée par le secteur privé).

Mesures pour faire croître l'économie propre du Canada

Les membres de l'ACFC sont le moteur d'une économie canadienne plus propre et sont à l'avant-plan de l'innovation verte. Les chemins de fer cherchent constamment à améliorer leur bilan impressionnant de réduction des émissions, ce qui comprend l'utilisation de locomotives à hydrogène et à batterie et de biocarburant à 100 %.

[Une récente étude](#) du Delphi Group et de Pollution Probe (soutenue par Transports Canada et l'ACFC), met ces projets en lumière et explore la faisabilité d'augmenter l'utilisation de ces technologies (et d'autres).

Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important dans le soutien à l'expansion des technologies propres. Les investissements dans la production, la distribution, le stockage et l'utilisation d'hydrogène et d'autres technologies propres devraient être admissibles au Crédit d'impôt à l'investissement pour l'hydrogène propre, au Crédit d'impôt à l'investissement pour les technologies propres ou à d'autres mesures fiscales.

Alors que le Canada améliore ses capacités de développement de technologies de l'hydrogène et d'autres technologies à émissions nulles, les chemins de fer reconnaissent qu'il est essentiel de soutenir les installations de production. Cependant, l'admissibilité aux crédits d'impôt et aux mesures de soutien connexes devrait être vaste et inclusive, dans le but de développer l'ensemble de l'écosystème (en amont et en aval). Le soutien aux investissements des utilisateurs en aval, ce qui comprend les chemins de fer, aidera à assurer une clientèle croissante pour les fabricants canadiens d'hydrogène, de biocarburants et de technologies à émissions nulles.

L'ACFC recommande que le ministère des Finances consulte régulièrement l'ACFC et ses membres quand il examine de nouvelles technologies pouvant être admissibles à un amortissement accéléré ou immédiat, à des taux d'imposition réduits ou à des crédits d'impôt. Alors que la technologie évolue et progresse, les technologies propres commercialement viables applicables au secteur ferroviaire doivent être incluses et soutenues. Cela permettra au secteur d'accélérer la décarbonisation du système de transport du Canada.

Un investissement dans le secteur ferroviaire est un investissement dans l'économie verte. Le gouvernement fédéral devrait soutenir le secteur ferroviaire par des politiques fiscales et un amortissement accéléré (ou immédiat de 100 %). Les investissements dans le secteur ferroviaire permettent des réductions immédiates des émissions grâce au transfert modal et présentent des avantages significatifs pour les chaînes d'approvisionnement canadiennes, et devraient donc être admissibles à un amortissement immédiat de 100 %. Cette approche s'ajouterait au Fonds national des corridors commerciaux afin d'accélérer les investissements dans les chaînes d'approvisionnement pour acheminer durablement plus de produits canadiens vers les marchés national et internationaux.

En offrant une déduction pour amortissement accéléré pour les investissements dans toutes les formes de locomotives à énergie plus propre et le matériel connexe, on pourra réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces locomotives et ce matériel sont entre autres les locomotives à hydrogène et à batterie, les systèmes caténaux, les locomotives à étages, les carburants faibles en carbone, le gaz naturel liquéfié, le gaz naturel comprimé et les divers types de matériel utilisés aux gares de triage, aux terminaux et aux ports.

Les locomotives sont des actifs à longue durée de vie, souvent en service pendant plusieurs décennies. Il n'est donc pas logique, d'un point de vue commercial, que le renouvellement du parc se fasse aussi rapidement que dans d'autres secteurs. Les chemins de fer investissent déjà plus de 20 % de leurs revenus dans les actifs ferroviaires, chaque année. Pour accélérer l'adoption de technologies propres et

faibles ou nulles en carbone, il est essentiel que le gouvernement fédéral offre une déduction pour amortissement accéléré (ou immédiat de 100 %) et d'autres politiques fiscales de soutien.

Le gouvernement fédéral devrait montrer la voie et encourager le transfert modal vers le transport ferroviaire. Le transfert de seulement 10 % des marchandises transportées par camions vers le transport ferroviaire permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ quatre mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone et de retirer plus d'un million de véhicules de la circulation, chaque année.

Les chemins de fer d'intérêt local offrent un service du premier au dernier kilomètre essentiel, reliant les clients aux chemins de fer de classe 1 et aux marchés mondiaux. Les chemins de fer d'intérêt local sont confrontés aux mêmes défis que les chemins de fer plus gros, mais ont moins de ressources financières et techniques. Ils font une concurrence directe aux camions qui utilisent les autoroutes financées par les fonds publics, tout en exploitant des lignes à plus faible densité que leurs homologues de classe 1.

Les chemins de fer d'intérêt local ont besoin d'un soutien gouvernemental accru pour rester une alternative viable au camionnage. L'amélioration de l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local stimulerait le développement économique régional, améliorerait la fluidité des chaînes d'approvisionnement, réduirait les coûts pour les entreprises et améliorerait la sécurité, tout en réduisant les émissions et la pression sur l'infrastructure publique. Le gouvernement fédéral devrait a) s'inspirer du modèle utilisé aux États-Unis, où le gouvernement fédéral reconnaît la situation unique et le rôle critique des chemins de fer d'intérêt local et offre un crédit d'impôt permanent (45G) pour soutenir l'infrastructure ou b) créer un programme de financement en capital pluriannuel dédié afin de soutenir les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local, comme le font certaines juridictions (États-Unis, Québec).

Les chemins de fer voyageurs relient les communautés et offrent des expériences touristiques uniques qui mettent le Canada en valeur. Le gouvernement fédéral devrait modifier le régime fiscal et stimuler les investissements de capital pour améliorer le soutien aux chemins de fer voyageurs. Il est essentiel d'avoir des voies ferrées dédiées pour augmenter la capacité du transport de voyageurs et de marchandises. Le gouvernement fédéral devrait augmenter le soutien au transport ferroviaire de voyageurs afin de stimuler son impact sur l'économie et la durabilité, et de permettre la reprise après les durs coups sur l'achalandage causés par la pandémie.

Mesures pour offrir un allègement fiscal aux travailleurs et aux entreprises

Bien que l'ACFC n'ait pas de commentaires précis à faire sur les mesures proposées dans cette section pour le moment, il importe de noter que la prolongation de l'interconnexion réglementée fera exactement le contraire d'offrir un répit aux travailleurs et aux entreprises. En fait, elle rendra les chaînes d'approvisionnement moins efficaces et chassera des emplois syndiqués et des investissements vers les États-Unis. Des précisions figurent dans le [Mémoire de l'ACFC au Comité permanent des finances de la Chambre des communes](#).

Les chemins de fer du Canada aimeraient également faire part de [préoccupations majeures sur la mesure proposée sur les travailleurs de remplacement](#). Cette politique créerait de graves perturbations sur les chaînes d'approvisionnement essentielles en cas de conflit de travail. D'autres règlements coûteux mineraient les objectifs déclarés du gouvernement.

Améliorations fiscales et autres mesures

Une déduction pour amortissement accéléré (ou immédiat de 100 %) est l'une des meilleures options éprouvées pour que le gouvernement fédéral encourage les investissements du secteur privé. Les taux par catégorie et les règles sur l'amortissement existants n'encouragent pas les investissements dans le secteur ferroviaire vert et devraient être améliorés pour soutenir les investissements critiques que font

les chemins de fer pour améliorer la sécurité, réduire les émissions et profiter aux chaînes d'approvisionnement et à l'économie canadiennes. Le tableau ci-dessous, tiré du document de l'ACFC intitulé [Chemins de fer, imposition et reprise après la COVID-19](#), souligne les différences entre les régimes fiscaux canadien et américain quant à la déduction pour amortissement des chemins de fer, et le traitement fiscal des chemins de fer par rapport à d'autres industries capitalistiques canadiennes.

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.

Comme les chaînes d'approvisionnement canadiennes nécessitent des investissements massifs pour soutenir la croissance de l'économie, les mesures que nous proposons ici devraient s'appliquer à tous les membres des chaînes d'approvisionnement qui font des investissements pour maintenir ou augmenter la capacité. Cela permettrait de promouvoir la compétitivité mondiale du Canada et de soutenir la croissance économique.

Changements suggérés à certaines mesures proposées

D'une manière générale, le régime fiscal canadien devient de plus en plus lourd et les entreprises doivent consacrer de plus en plus de ressources à l'administration fiscale, au détriment d'activités productives visant à faire croître l'économie propre du Canada. Le gouvernement devrait alléger le fardeau administratif croissant du régime fiscal.

Les États-Unis ont un taux d'imposition sur le rachat d'actions inférieur au taux d'imposition fédéral proposé. Le gouvernement fédéral devrait, à tout le moins, réduire le taux proposé à 1 % pour qu'il corresponde au taux américain. Il faut également créer une exception ou une compensation entre le Canada et les États-Unis afin d'éviter la double imposition des entreprises canadiennes, car les entreprises canadiennes qui font affaire et génèrent des bénéfices aux États-Unis peuvent aussi être soumises au nouvel impôt américain sur le rachat d'actions. De plus, le gouvernement devrait exempter le rachat d'actions lié au financement par actions (p. ex. le financement utilisé pour les acquisitions de

capital, les fusions et acquisitions, etc.), qui est une alternative au financement par emprunt. C'est différent de l'intention déclarée de cet impôt, qui est d'encourager les réinvestissements et d'imposer les particuliers les plus riches.

L'ACFC craint également qu'avec son ratio fixe, le régime de restriction des dépenses excessives d'intérêts et de financement (RDEIF) décourage les investissements et limite la capacité du secteur ferroviaire d'aider le Canada à atteindre ses objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions. Les mesures de RDEIF doivent être reportées jusqu'à ce que les niveaux d'investissement et de productivité du Canada s'améliorent et rivalisent avec ceux de ses concurrents directs, notamment les États-Unis.

Avec une inflation élevée, des événements météorologiques extrêmes, la reprise après les grèves portuaires en Colombie-Britannique, des actions politiques concurrentielles aux États-Unis et la nécessité évidente d'investissements importants dans les chaînes d'approvisionnement, ce n'est pas le moment de prendre des mesures qui limitent les investissements en capital. Les mesures de RDEIF pourraient limiter la capacité des chemins de fer de financer les investissements, en plafonnant le montant des dépenses d'intérêts qu'ils peuvent utiliser au cours de chaque année d'imposition pour réduire leur revenu imposable. Chaque année, les chemins de fer font d'importants investissements pour renforcer le vaste réseau ferroviaire du Canada, améliorer la sécurité et rendre le parc de 60 000 wagons et de près de 4 000 locomotives plus écologique.

La performance du Canada en matière d'investissements et de productivité est depuis longtemps inférieure à celles des États-Unis, et les mesures de RDEIF pourraient limiter sa capacité à rattraper son voisin du sud. Le gouvernement devrait soutenir les investissements visant à accroître la capacité du secteur ferroviaire, et non pas imposer des règlements ou des restrictions additionnels. Comme les derniers détails des mesures de RDEIF n'ont pas encore été confirmés par la mesure législative, et comme la conformité nécessitera des modifications aux plans d'affaires, il faut que les entreprises canadiennes aient suffisamment de temps pour se préparer. La mise en œuvre devrait être reportée, comme le recommande le Tax Executives Institute (TEI), à l'année d'imposition commençant le 31 décembre 2024 ou plus tard.

Si le gouvernement va de l'avant avec ces mesures, il doit exempter le secteur ferroviaire d'un ratio fixe au titre du régime de RDEIF. L'ACFC demande qu'une exemption soit accordée au secteur ferroviaire compte tenu de sa situation unique en tant que mode de transport utilisant une infrastructure privée, par opposition à une infrastructure publique.

Cette situation unique nécessite un ratio fixe plus élevé, car le régime de RDEIF pourrait limiter les investissements des chemins de fer dans l'amélioration du réseau, l'augmentation de la capacité et la résilience au climatique, entre autres.

À propos de l'ACFC

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) représente près de 60 compagnies de chemin de fer marchandises et voyageurs. L'ACFC compte également parmi ses membres associés un nombre croissant de chemins de fer industriels et d'entreprises d'approvisionnement ferroviaire. Faisant partie du cinquième plus grand réseau ferroviaire du monde, les membres de l'ACFC sont le pilier du système de transport du Canada.