

MÉMOIRE DE L'ACC



Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Consultations prébudgétaires de 2016

Janvier 2016

Alliance canadienne du camionnage
555, chemin Dixon, Toronto (Ont.) M9W 1H8
Tél. : 416-249-7401 – courriel : govtaffairs@cantruck.ca
Suivez-nous sur Twitter @cantruck et sur internet à www.cantruck.ca

À propos de l'Alliance canadienne du camionnage

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération des associations provinciales du camionnage. Comptant plus de 4 500 transporteurs membres, l'ACC représente l'échantillon transversal général de l'industrie – toutes les tailles, toutes les régions, services basés sur les produits et services spécialisés. Nos membres emploient quelque 150 000 Canadiens et répondent à environ 70 % des besoins en transport routier de l'économie nationale.

À propos de l'industrie

Le camionnage constitue le principal mode de transport des marchandises au Canada, transportant environ 90 % du total des produits de consommation et des denrées alimentaires et presque deux tiers (en valeur) des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. L'industrie produit des recettes de plus de 65 milliards de dollars par année, le secteur pour compte d'autrui en générant plus de 40 milliards. Pour ce qui est du PIB, le secteur des services de transport pèse 4,2 % du total de la production de l'économie, soit 53 milliards de dollars. Le secteur du camionnage pour compte d'autrui représente 31 % du total – soit plus que ceux du transport aérien (12 %), ferroviaire (11 %) et maritime (2 %), combinés. L'industrie du camionnage crée plus de 400 000 emplois directs au Canada – dont 300 000 sont des chauffeurs de camion. Les chauffeurs professionnels représentent presque 1 % de la population canadienne et plus de 1,5 % de la population active. Le segment du transport pour compte d'autrui de l'industrie produit environ 24 milliards de dollars de revenus personnels annuels, ce qui génère en retour 4,2 milliards de dollars d'impôt sur le revenu des particuliers et 4,1 milliards de dollars d'impôts indirects pour le gouvernement.

Domination basée sur le service

La raison simple pour laquelle le camionnage domine le transport des marchandises, c'est le service porte-à-porte rapide et flexible que le camion est le seul à pouvoir offrir. Le secteur du camionnage collabore avec tous les autres modes, mais son marché principal est celui de la livraison rapide de petits envois de produits légers à grande valeur ajoutée sur des distances relativement courtes. Le système d'inventaire juste à temps, qui demeure la clé de la compétitivité internationale du Canada, est bâti sur le camion. D'autres modes de transport – comme le transport ferroviaire et maritime – dominent le transport des denrées plus lourdes et plus volumineuses, généralement moins vulnérables au temps et transportées sur de plus longues distances. Dans l'ensemble, les trois modes de transport se chevaucheraient ou se feraient concurrence dans un pourcentage très restreint du marché du transport des marchandises – certainement moins de 5 %.

Indicateur de premier plan de l'activité économique

Le camionnage est une activité à demande dérivée. La prospérité du secteur dépend de celle de l'économie. C'est pourquoi le camionnage constitue un bon indicateur de premier plan de l'activité économique. Le camionnage a habituellement six mois d'avance sur tout ralentissement ou toute reprise de l'activité économique. Même si elle n'est pas entièrement négative (selon la région et la denrée), la conjoncture économique actuelle est très léthargique, ce qui n'est pas étonnant vu qu'elle reflète le ralentissement récent de l'activité et l'incertitude. Sur le plan des perspectives à long terme de l'industrie du camionnage, on prévoit néanmoins une croissance soutenue et même une augmentation de la part de la production totale du secteur des transports.

L'industrie du camionnage : Le bon plan pour renforcer la classe moyenne

Le programme du nouveau gouvernement fédéral, « *Le bon plan pour renforcer la classe moyenne* », présente plusieurs orientations stratégiques. Dans ce mémoire, l'ACC décrira comment l'industrie du camionnage peut collaborer avec le gouvernement pour appuyer l'augmentation soutenue du nombre d'emplois bien rémunérés dans notre secteur et promouvoir la croissance économique globale et la compétitivité tout en améliorant la sécurité routière et faisant sa part pour casser la tendance à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre à l'origine des changements climatiques.

L'emploi des jeunes et la formation de l'effectif

Le secteur du camionnage est un employeur important qui cherche à diversifier son effectif face à une pénurie chronique de main-d'œuvre. Selon le Conference Board du Canada, l'industrie du camionnage fait face à une pénurie prolongée de chauffeurs qualifiés. L'écart entre l'offre et la demande de chauffeurs devrait atteindre jusqu'à 33 000 chauffeurs en 2020 dans le secteur à compte d'autrui seulement. L'industrie se dirige vers un tsunami démographique, car presque 30 % des chauffeurs ont plus de 55 ans. Il y a de nombreux types d'emplois de chauffeurs et c'est pourquoi il est difficile de définir le chauffeur de camion « type » ou « moyen ». Le salaire moyen des chauffeurs dépasse néanmoins le salaire moyen national. Les camionneurs au long cours, secteur où la pénurie a tendance à être la plus grave, peuvent gagner beaucoup plus (environ 75 000 \$ en général) selon les itinéraires et les produits. Il y a des difficultés, mais il y a aussi des possibilités à la fois pour l'industrie et pour le gouvernement dans le contexte du Bon plan pour renforcer la classe moyenne :

- **Formation en cours d'emploi** : Le gouvernement a annoncé son intention de collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les

établissements d'enseignement postsecondaire pour élaborer ou étendre des programmes de formation de préapprentissage et fournir jusqu'à 10 millions de dollars par année pour aider de jeunes Canadiens à acquérir les compétences nécessaires pour se lancer dans des métiers en grande demande. Selon la Classification nationale des professions (CNP), celle de chauffeur de camion est malheureusement considérée comme « non qualifiée », ce qui soulève des doutes quant à l'admissibilité à cette aide dans le cas des étudiants qui veulent devenir chauffeurs. À l'heure actuelle (sauf la Subvention canadienne pour l'emploi temporaire), le seul financement mis à la disposition des gens intéressés à suivre une formation pour devenir chauffeur de camion est celui qu'offre le programme d'AE. Il n'y a pas grand-chose pour aider les jeunes Canadiens sous-employés et les autres personnes à la recherche d'un changement de carrière à payer le coût d'une formation de chauffeur de camion. La prochaine possibilité de modifier la CNP se présentera en 2020 seulement. Il faut régler la question si l'on veut que l'industrie réponde à ses besoins en main-d'œuvre.

- **Ententes sur le marché du travail** – Le gouvernement a l'intention d'investir 500 millions de dollars de plus par année dans les ententes sur le développement du marché du travail conclues avec les provinces et les territoires et pour aider ceux qui n'ont pas droit à l'assurance-emploi ou qui n'ont pas d'emploi actuellement en investissant 200 millions de dollars de plus dans des programmes de formation dirigés par les provinces et les territoires. Là encore, il importe que ces initiatives incluent la profession de chauffeur de camion.

Le secteur du camionnage offre des emplois à long terme stables et bien rémunérés et l'ACC a hâte de collaborer avec le gouvernement pour encourager une augmentation de la formation et de la création d'emplois.

Un investissement stable et prévisible dans l'infrastructure

Dans *Le bon plan pour renforcer la classe moyenne*, le gouvernement fédéral prévoit enregistrer des déficits à court terme au cours de chacun des deux prochains exercices afin de financer des investissements dans l'infrastructure par le biais du nouveau Fonds Chantiers Canada :

- **Engorgement des villes** : On a reconnu dans le document que les villes canadiennes grossissent rapidement et que l'engorgement coûte à l'économie des milliards de dollars en perte de productivité chaque année. L'ACC reconnaît qu'il faut viser avant tout à obtenir un financement stable pour corriger cet engorgement dans le cadre de projets provinciaux et municipaux visant à le réduire. Les plans relatifs au transport en commun sont aussi reconnus comme

élément clé de l'élimination de ces engorgements – mesure que l'industrie du camionnage appuie. L'ACC exhorte toutefois le gouvernement fédéral à collaborer aussi avec les provinces et les municipalités afin de cerner des investissements stratégiques dans l'infrastructure du transport routier des marchandises pour assurer que nos zones urbaines peuvent permettre le transport efficace des marchandises. Sortir les gens de leur automobile constitue un élément clé de la solution pour soulager l'engorgement, mais dans le cœur des centres-villes, le problème est habituellement beaucoup plus complexe. On a conçu, aménagé et agrandi nos villes et construit les édifices qu'elles contiennent en accordant peu d'attention au transport des marchandises.

- **Investissement à long terme dans l'infrastructure :** Le programme proposé d'infrastructures assurera une injection de fonds des plus nécessaires à court terme et aura certainement des retombées durables. Cela ne règle toutefois pas le besoin d'un programme durable de dépenses stratégiques en infrastructures, particulièrement en ce qui concerne les ponts et chaussées. Les problèmes survenus récemment au pont de la rivière Nipigon en Ontario démontrent qu'il faut accorder un soutien continu aux ponts et chaussées et au rôle du gouvernement fédéral, particulièrement dans les régions éloignées, en ce qui concerne la route Transcanadienne. Beaucoup de pays ont de la difficulté à relever le défi posé par le financement des infrastructures, mais le Canada demeure un des rares pays industrialisés au monde, sinon le principal, à ne pas avoir de politique nationale sur les routes. Le gouvernement fédéral collabore certes depuis longtemps en appuyant financièrement la construction de routes au Canada, même s'il s'est agi en grande partie d'un financement « ponctuel », « par projet » et « imprévisible ». En 1987, on a lancé un processus d'élaboration d'une politique nationale intégrée sur les routes mettant à contribution le fédéral, les provinces et les territoires, en essayant d'établir des attentes et des buts clairs. La politique a été élaborée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière entre 1988 et 1992. Les négociations entre le fédéral et les provinces au sujet d'un mécanisme de financement n'ont toutefois pas abouti et le gouvernement fédéral a admis en 1994 qu'il était alors impossible de dégager un consensus. En 1997, le Comité permanent des transports a conclu que le statu quo était inacceptable et a formulé des recommandations au sujet de l'appui futur du réseau routier national.
- **Taxe sur le carburant :** En 2005, le Conseil de la fédération a publié un rapport dans lequel il préconisait des investissements fédéraux plus prévisibles dans l'infrastructure. Le Conseil considérait les recettes produites par les taxes fédérales sur le carburant comme la bonne source de financement pour lancer un

programme permanent d'investissement dans les transports qui permettrait de planifier à long terme. La taxe fédérale d'accise sur le carburant diesel (de 4 cents le litre) ne sert actuellement à aucune fin stratégique. Il ne s'agit pas de frais d'utilisation des routes. Les recettes sont tout simplement versées dans le Trésor général. Il s'agit aussi d'une forme d'imposition archaïque et régressive qui aurait dû être absorbée dans le cadre de la TPS/TVH il y a des années. Au cours de la campagne électorale fédérale de 2008, l'ancien premier ministre a promis de réduire de 50 % la taxe d'accise sur le carburant diesel (pour la ramener à deux cents le litre). Il n'a jamais tenu cette promesse. L'ACC était toutefois d'avis qu'au lieu de réduire la taxe, il serait préférable d'en affecter le produit à l'infrastructure routière/autoroutière. Nous sommes toujours de cet avis.

Un financement prévisible s'impose plus que jamais pour appuyer des projets stratégiques d'infrastructure routière d'un bout à l'autre du Canada.

Changement climatique et camionnage

Les objectifs économiques de l'industrie du camionnage n'ont jamais été plus harmonisés qu'ils le sont aujourd'hui avec les buts de la société sur le plan de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). L'industrie canadienne du camionnage est un chef de file mondial de l'adoption de solutions innovatrices visant à améliorer l'économie de carburant. Le gouvernement fédéral a aussi agi rapidement pour montrer au monde que le Canada suivra une stratégie beaucoup plus proactive et dynamique afin d'atténuer l'effet des changements climatiques. Il s'est engagé à collaborer avec les provinces pour établir des cibles nationales de réduction des gaz à effet de serre et assurer que les provinces et les territoires disposent d'un financement fédéral ciblé et de la souplesse nécessaire pour concevoir leurs propres politiques afin de respecter ces engagements, y compris leurs propres politiques de tarification du carbone.

- **Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone :** *Le bon plan pour renforcer la classe moyenne* affecte 2 milliards de dollars à un nouveau Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone qui fournira du financement pour des projets réduisant considérablement les émissions de carbone dans le nouveau cadre pancanadien. On considère que le secteur des transports, y compris celui du camionnage, contribue considérablement à la production de carbone du Canada. Que ce soit directement sous forme de taxe sur le carbone, soit indirectement (à cause des prix plus élevés du carburant) par des systèmes de plafonnement et d'échanges, l'industrie du camionnage apportera une contribution importante au produit généré par la taxe sur le carbone et, par conséquent, au Fonds pour une économie à faibles émissions

de carbone. L'ACC est convaincue qu'il faudrait réinvestir ces produits dans le secteur afin de permettre l'implantation accélérée de technologies ou de dispositifs de réduction de GES et de carburants de remplacement (p. ex. gaz naturel, énergie électrique) qui existent déjà et qui ont fait leurs preuves, et d'appuyer l'élaboration et la mise en service de la prochaine génération de carburants de remplacement. L'ACC note aussi que *Le bon plan pour renforcer la classe moyenne* prévoit un investissement de 200 millions de dollars de plus par année pour appuyer l'innovation et l'utilisation des technologies propres dans le secteur des ressources naturelles. Une initiative semblable serait bénéfique pour le secteur du transport des marchandises.

- **Mesures fiscales améliorées** – Le bon plan pour renforcer la classe moyenne prévoit que le gouvernement fédéral améliorera les mesures fiscales en vigueur pour générer des investissements dans les technologies plus propres et appuyer le travail amorcé avec les provinces et les territoires afin de faire du Canada l'administration fiscale la plus concurrentielle pour les investissements dans la recherche, la mise au point et la planification de technologies propres. C'est une bonne chose. Des améliorations s'imposent aussi toutefois pour rendre ces technologies plus abordables et accélérer les investissements lorsqu'elles sont lancées sur le marché. Par exemple, l'ACC préconise d'accélérer la déduction pour amortissement accéléré (DAA) dans le cas des technologies de camionnage lourd qui réduisent les émissions de carbone.

L'industrie canadienne du camionnage est prête à faire sa part pour lutter contre les changements climatiques. Ce que nous recherchons, c'est un partenariat avec le gouvernement fédéral.

Expansion des exportations

Il va sans dire que le Canada compte sur le commerce pour son bien-être économique et que l'expansion des exportations est d'importance primordiale :

- **La relation Canada-États-Unis** : *Le bon plan pour renforcer la classe moyenne* indique avec raison que la réussite économique du Canada dépend de solides liens commerciaux avec nos voisins les plus proches : les États-Unis et le Mexique. Comme on l'a déjà dit, le camionnage constitue le principal mode de transport utilisé pour le commerce transfrontalier en Amérique du Nord. L'ACC appuie la création d'un comité du cabinet chargé de surveiller et de gérer la relation avec nos partenaires commerciaux. L'ACC exhorte en outre le gouvernement à héberger le groupe spécial au Bureau du Conseil privé afin de piloter ces efforts et d'assurer la coordination avec les ministères et les organismes responsables. L'accord Par-delà la frontière (PDF) n'a pas atteint

tous ses objectifs, mais il a néanmoins constitué un effort valable et le gouvernement fédéral devrait chercher à lancer un nouveau processus bilatéral. L'accord a certes l'appui des dirigeants des deux pays, mais il a souffert du fait qu'il ne s'agissait pas d'un traité ni d'un accord exécutable devant la loi.

- **Infrastructure frontalière et voyages d'affaires :** L'ACC se réjouit de l'engagement de promouvoir la circulation plus régulière des marchandises et des voyageurs d'affaires en modernisant l'infrastructure frontalière et en simplifiant les inspections des cargaisons grâce au Fonds Chantiers Canada. Nous espérons, par exemple, que l'augmentation attribuable aux taux de change des coûts prévus de construction du pont international Gordie-Howe n'entravera pas davantage la construction de ce projet d'infrastructure vital qui se fait attendre depuis longtemps. De plus, pour les voyageurs d'affaires, il importe que le gouvernement fédéral continue de chercher avec les États-Unis à moderniser les règles régissant des aspects comme le repositionnement des remorques vides étrangères et les problèmes possibles d'immigration aux États-Unis pour les chauffeurs de camion canadiens qui passent beaucoup de temps au volant entre le Canada et les États-Unis.
- **Accords commerciaux :** Dans *Le bon plan pour renforcer la classe moyenne*, il est aussi question du besoin d'accords de libre-échange négociés et appliqués comme il se doit. Nous sommes d'accord. Cela devrait toutefois inclure non seulement de nouveaux accords, mais aussi l'étude des accords et des protocoles en vigueur – en particulier ceux qui mettent en cause le Canada et les États-Unis. Par exemple, l'imposition par les États-Unis de frais d'inspection pour l'hygiène des animaux et des végétaux à tous les camions qui passent du Canada aux États-Unis, qu'ils transportent ou non des produits agricoles, ne concorde pas avec les obligations des États-Unis en vertu du GATT et de l'ALENA.

L'appui accordé à l'industrie du camionnage dans ces domaines clés aidera à produire le type de chaîne d'approvisionnement prévisible, fiable et plus efficiente nécessaire pour appuyer l'augmentation des exportations canadiennes.

Légalisation de la marijuana

Dans *Le bon plan pour renforcer la classe moyenne*, le gouvernement affirme qu'il décriminalisera la consommation et la possession accessoire de marijuana et qu'il présentera des lois plus robustes pour punir ceux qui en fournissent aux mineurs et (ce qui est le plus important du point de vue de l'ACC) conduisent un véhicule à moteur sous son influence. Il est impératif que dans l'élaboration de nouvelles lois régissant l'utilisation de la marijuana, le gouvernement fédéral tienne entièrement compte de tout enjeu pertinent à ses obligations et à ses intérêts commerciaux –

particulièrement avec les États-Unis (où, par exemple, les chauffeurs de camion canadiens doivent se soumettre à des tests de dépistage portant sur la consommation de drogues ou d'alcool) – et clarifier les obligations et les droits des employés occupant des postes de nature délicate sur le plan de la sécurité et ceux de leurs employeurs, ainsi que le type de protocoles d'application sur la route que l'on mettra en œuvre. Cette clarté n'existe certainement pas à l'heure actuelle en ce qui a trait à l'usage de la marijuana à des fins médicales. Il faut de plus affecter une partie des recettes tirées de toute taxe sur la vente de la marijuana de façon à assurer que l'on établit des programmes appropriés d'éducation et de sensibilisation et que les ressources nécessaires à l'application sont toutes en place avant la mise en œuvre.

Conclusion

Le budget fédéral de 2016 constituera un document extrêmement important pour ce qui est de jeter une grande partie des bases nécessaires à la tenue des promesses contenues dans Le bon plan pour renforcer la classe moyenne et d'assurer un avenir solide au Canada. L'ACC remercie le Comité permanent des finances de la Chambre des communes de lui avoir permis de présenter ce mémoire.