

Consultations prébudgétaires de 2017

5 août 2016

1.0 Introduction

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est heureuse d'avoir la possibilité de participer aux consultations prébudgétaires de 2017. Dans les sections ci-dessous, nous présentons nos recommandations aux fins d'examen.

2.0 Les investissements dans le secteur ferroviaire appuient de nombreux objectifs du gouvernement

Réduction des émissions

Les chemins de fer peuvent aider le gouvernement à atteindre l'un de ses objectifs, qui consiste à réduire les émissions de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030. De façon générale, le transport ferroviaire produit cinq fois moins d'émissions que le transport routier.

Ainsi, un seul train de marchandises peut remplacer plus de 300 camions circulant sur notre réseau routier congestionné, tandis qu'une tonne de marchandises peut être transportée sur plus de 200 kilomètres grâce à un seul litre de carburant. Si seulement 3 %, 5 % ou 10 % du transport routier était remplacé par le transport ferroviaire, le Canada réduirait ses émissions de 1,1, de 1,9 ou de 3,7 mégatonnes (Mt) respectivement.

Bien peu de secteurs peuvent prendre de l'expansion tout en réduisant leurs émissions. Pourtant, les chemins de fer ont accru leurs activités de plus de 80 % depuis 1990, tout en réduisant leurs émissions de plus du tiers¹.

Amélioration de la sécurité du transport

Au cours des trois dernières années, les règlements en matière de sécurité ferroviaire ont été modifiés et de nouvelles mesures sont entrées en vigueur, notamment le *Règlement sur les passages à niveau*, le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*. Ces lois et règlements ont permis d'établir de nouvelles normes sur les passages à niveau, des exigences administratives pour les systèmes de gestion de la sécurité ainsi que des exigences minimales obligatoires en matière d'assurance pour les compagnies de chemin de fer qui transportent des matières dangereuses.

Les modifications qui ont récemment été apportées au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ont établi des spécifications pour une

¹ Depuis 1995, les sociétés ferroviaires du Canada ont conclu divers protocoles d'entente avec le ministère des Transports du Canada afin d'établir des cibles volontaire de réduction des émissions. Pour obtenir plus de renseignements à ce sujet, consultez la page suivante : <http://www.railcan.ca/fr/publications/emissions>

nouvelle classe de wagons-citernes pour le transport de matières dangereuses liquides inflammables et présenté un calendrier de retrait graduel des wagons-citernes plus anciens. Ces wagons appartiennent à des expéditeurs et à des entreprises de location, et on estime que les sommes qui devront être déboursées pour se conformer aux nouvelles exigences seront de 1,005 milliard de dollars sur 20 ans².

Le gouvernement fédéral doit mettre en œuvre des programmes de financement efficaces ainsi que des mesures fiscales concurrentielles pour stimuler les investissements dans la sécurité ferroviaire et réduire au minimum les sommes qui devront être déboursées pour se conformer aux nouvelles exigences.

Amélioration des déplacements grâce au service voyageurs

Nous nous réjouissons des investissements qui ont été prévus dans le budget de 2016 pour le service voyageurs, qui comprennent le soutien accordé aux études et aux activités préalables à l'approvisionnement liées au renouvellement des immobilisations et de l'infrastructure de VIA Rail ainsi qu'à sa proposition de service ferroviaire à haute fréquence.

La société VIA Rail a été créée en 1977 dans le but de créer des liens entre les Canadiens à l'échelle du pays et de favoriser la croissance économique et sociale par l'entremise de ce service de transport interurbain essentiel. Aujourd'hui, pour assurer le succès du transport ferroviaire de passagers, il faut offrir des services sûrs, durables, fiables et modernes.

On a proposé d'offrir un service ferroviaire à haute fréquence, qui remplacerait le service actuel et serait plus efficace, plus durable et plus sûr. VIA Rail créerait ainsi des voies ferrées dédiées au service voyageurs dans le corridor Québec-Windsor.

De cette façon, VIA Rail pourrait accroître la fréquence de passage des trains, raccourcir les parcours et offrir un service plus fiable aux Canadiens. En outre, le service ferroviaire à haute fréquence permettrait d'éliminer cinq millions de déplacements en voiture entre les villes du Canada, sur les routes et les autoroutes, ce qui correspond à 10 Mt de CO₂ sur 30 ans³.

3.0 Nos recommandations

Les recommandations qui suivent permettront au gouvernement de tirer parti de la capacité d'investissement du secteur et elles sont conformes aux

² Source : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-05-20/html/sor-dors100-fra.php> (voir la section des coûts)

³ Pour en savoir plus sur la proposition de service ferroviaire à fréquence élevée de VIA Rail, consultez la page suivante : <http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/gouvernance-et-rapports/voies-dediees>

recommandations qui figurent dans l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*⁴.

Déduction pour amortissement

Les investissements dans l'infrastructure constituent la plus importante dépense annuelle des compagnies de chemin de fer. Ainsi, en 2014 et en 2015, le CN et le CP ont investi près de 2,1 milliards de dollars dans les voies et la signalisation. Au cours des cinq dernières années, les investissements dans les voies et la signalisation ont représenté environ 60 % des dépenses en immobilisations annuelles⁵.

Figure 1 : Dépenses en immobilisation pour le transport ferroviaire de marchandises de classe 1 –Voies et signalisation (2004-2015)

[FIGURE]

Les voies de chemin de fer et les biens connexes font partie de la classe 1 du *Règlement de l'impôt sur le revenu* et ils sont décrits au paragraphe 1101(5e.1). Ils comprennent les voies et les remblais de chemin de fer, notamment les voies ferrées, le ballast, les traverses ainsi que les autres matériaux de voie ferrée, l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire ainsi que les ponts, ponceaux, passages souterrains ou tunnels constituant un élément accessoire d'une voie et d'un remblai de chemin de fer. Le taux de la déduction pour amortissement prévu pour ces biens est de 10 % et il est appliqué selon la méthode de l'amortissement dégressif. Les wagons-citernes, eux, font partie de la classe 7 et le taux de la déduction pour amortissement prévu pour ces biens, qui est de 15 %, est aussi appliqué selon la méthode de l'amortissement dégressif.

Selon le Modified Accelerated Cost Recovery System (système modifié de recouvrement accéléré des coûts) des États-Unis, les actifs susmentionnés sont complètement amortis à la fin de la huitième année. Ainsi, environ 69 % du coût des actifs est amorti au cours des quatre premières années, tandis que le reste est amorti au cours des quatre années suivantes. De plus, depuis 2001, le système américain prévoit un amortissement supplémentaire allant de 30 % à 100 % des investissements annuels dans l'infrastructure ferroviaire. Cette mesure fiscale, qui a incité les compagnies de chemin de fer américaines à améliorer leur réseau et les services qu'elles offrent aux expéditeurs, a été prolongée jusqu'en 2019 en vertu de la loi.

⁴ L'examen a été déposé au Parlement le 24 février. Il peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tra/examenlrc2014/examen-loi-transports-canada.html>

⁵ Source : Association des chemins de fer du Canada, base de données des tendances ferroviaires

Nous estimons qu'en rendant les taux d'amortissement canadiens conformes à ceux des États-Unis, nous pourrions donner suite aux recommandations qui figurent dans le rapport de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*⁶.

Recommandation 1

L'ACFC recommande, pour stimuler les investissements, accélérer la conformité aux nouvelles exigences en matière de sécurité ferroviaire et harmoniser les régimes d'amortissement du Canada et des États-Unis, que le gouvernement du Canada :

Adopte une mesure d'amortissement accéléré pour encourager les compagnies de chemin de fer à investir dans les voies et les biens connexes définis dans la classe 1, au paragraphe 1101(5e.1) du Règlement de l'impôt sur le revenu, et les propriétaires de wagons (y compris les expéditeurs ou les compagnies de location) à investir dans les wagons-citernes définis dans la classe 7 du Règlement de l'impôt sur le revenu.

Cette mesure prévoirait un taux de déduction pour amortissement de 50 % pour les biens de la classe 1 acquis sur une période de sept ans (de 2016 à 2022) et pour les biens de la classe 7 acquis sur une période de dix ans (de 2016 à 2026).

Cette mesure appuierait directement l'un des objectifs du gouvernement, qui consiste à éliminer progressivement les wagons-citernes DOT 111 et CPC pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Amélioration de la sécurité publique grâce à des programmes de financement d'infrastructure ciblés

Des données provenant du Bureau de la sécurité des transports indiquent que plus de 85 % des décès ou des blessures graves attribuables au transport ferroviaire au Canada découlent d'accidents et d'intrusions aux passages à niveau. Le Bureau de la sécurité des transports a également inscrit la sécurité aux passages à niveau sur la Liste de surveillance de 2014, laquelle fait mention des enjeux représentant le plus grand risque pour le réseau de transport du Canada.

Malgré les efforts déployés par Transports Canada, les compagnies de chemin de fer et les parties intéressées, il y a encore des décès et des blessures liés aux passages à niveau. Il faut faire plus, et nous avons maintenant la possibilité de travailler en collaboration et prendre des mesures vigoureuses à l'échelle du Canada à cet égard.

⁶ Consultez les pages 126 à 128 du rapport, à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/CTAR_Tome1_FR.pdf

Le gouvernement met surtout l'accent sur les investissements dans les portails commerciaux et l'infrastructure, ce qui est fort judicieux, et parallèlement, il établit des partenariats avec d'autres gouvernements. Cela dit, pour que nous puissions nous attaquer pleinement à la cause première des décès et des blessures liés aux chemins de fer, il faut mettre en place des sauts-de-mouton ainsi que des mesures d'amélioration, d'ouverture et de fermeture des voies ferrées et combiner le tout dans le cadre d'un programme global simplifié. Le gouvernement fédéral devrait donc accorder, de façon continue, un financement important à un programme de ce type, qui aurait pour objectif d'assurer la sécurité publique.

S'il allouait ne serait-ce que 500 millions de dollars par année, une somme qui proviendrait de l'enveloppe de financement de l'infrastructure de 120 milliards de dollars sur dix ans proposée dans le budget de 2016, le gouvernement pourrait créer un programme pancanadien hautement efficace, qui jouirait d'une grande visibilité.

En faisant un investissement sans précédent qui pourrait aussi générer un financement de contrepartie provenant des autres parties intéressées, nous pourrions produire des retombées annuelles de 1,25 milliard de dollars. Nous estimons qu'environ 400 projets pourraient être menés à bien chaque année.

Recommandation 2

L'ACFC recommande ce qui suit :

Les programmes fédéraux existants liés aux passages à niveau devraient être regroupés de manière à créer un programme unifié axé sur les corridors commerciaux ou sur les zones régionales et métropolitaines. En adoptant une approche intégrée, on veillera à la mise en œuvre stratégique d'une politique sur les passages à niveau qui permettra d'améliorer la sécurité publique, de rendre le réseau plus fluide et de produire des retombées économiques pour le Canada.

Ce programme devrait avoir pour objectif de reproduire les résultats obtenus dans le cadre du [Programme du corridor ferroviaire Robert Banks](#), qui a été couronné de succès.

Financement des chemins de fer d'intérêt local

Les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) font partie intégrante du réseau ferroviaire du Canada. Ils fournissent un service essentiel aux collectivités rurales et éloignées. Sur des lignes de moindre densité, ils alimentent les chemins de fer de classe 1 et offrent aux expéditeurs un lien direct vers les

marchés. Les CFIL sont en concurrence directe avec le secteur du camionnage, qui est subventionné et profite d'une infrastructure financée par l'État.

Ces chemins de fer se heurtent à des contraintes financières, mais ils doivent tout de même moderniser leur infrastructure pour saisir les occasions de croissance et respecter les exigences réglementaires en matière de sécurité ferroviaire, qui évoluent sans cesse. La part de 12 % de leurs revenus qu'ils investissent chaque année sert essentiellement à entretenir l'infrastructure en place, et non pas à la moderniser ou à la développer.

Jusqu'à maintenant, les CFIL n'ont pas reçu beaucoup de financement du nouveau Plan Chantiers Canada et du plan qui l'a précédé. Par comparaison, aux États-Unis, les CFIL ont accès à divers programmes de financement novateurs, notamment des subventions, des prêts à faible taux d'intérêt et des crédits d'impôt.

Recommandation 3

L'ACFC recommande que le gouvernement crée un programme de financement des immobilisations de 365 millions de dollars sur six ans (qui s'échelonne de 2017 à 2022) afin d'appuyer les investissements dans l'infrastructure des CFIL et de réduire les sommes qui devront être déboursées pour se conformer aux nouveaux règlements sur la sécurité ferroviaire.

Que les fonds soient offerts grâce à un mécanisme qui limiterait les contributions au moindre des deux montants suivants : 50 % de l'investissement admissible dans l'infrastructure, ou 15 000 \$ par mille de voie du réseau durant les deux premières années et 5 000 \$ par mille de voie pour les cinq années suivantes.

Ce montant fixe par mille de voie se compare à ce qui est offert dans le programme américain pour les CFIL, mais il serait haussé les deux premières années pour favoriser les projets prêts à démarrer.

Le passage de la route au rail permettra de tirer parti des investissements du secteur privé, de réduire les émissions, de décongestionner le réseau routier et de réduire les coûts d'entretien des routes.

Financement des services voyageurs

VIA Rail mène en ce moment des activités préalables à l'approvisionnement, qui sont liées au renouvellement de son parc vieillissant, grâce aux investissements prévus dans le budget de 2016. Le renouvellement du parc permettra de réduire les dépenses d'exploitation et d'entretien, d'accroître le nombre de passagers et les

revenus et d'obtenir des fonds des marchés financiers pour le projet de service ferroviaire à haute fréquence.

Pour offrir aux Canadiens un service voyageurs interurbain fiable, fréquent, rapide et économique, VIA Rail a besoin d'un réseau dédié où elle pourrait faire circuler ses trains à leur plein régime de 160 km/h et faire passer son achalandage de deux à sept millions de voyageurs par année. Les avantages prévus permettraient d'atteindre plusieurs objectifs du gouvernement, qu'il s'agisse de la croissance économique, de la création d'emplois, du transport durable et sûr ou encore des projets d'infrastructure prêts à démarrer. La subvention de fonctionnement accordée à VIA Rail serait aussi éliminée d'ici 2024.

Recommandation 4

L'ACFC recommande que le gouvernement du Canada :

- a. accorde des fonds au projet de renouvellement du parc de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor et aille de l'avant avec le processus d'approvisionnement;*
- b. permette à VIA Rail d'utiliser ces fonds comme levier pour obtenir 3 milliards de dollars supplémentaires sur les marchés des capitaux, qu'elle pourra réinvestir dans son projet de service ferroviaire à fréquence élevée;*
- c. assurer la coordination des investissements dans le service voyageurs (y compris le service interurbain et les trains de banlieue) pour que les services ferroviaires soient interconnectés et interopérables.*

Réinvestissement des revenus générés par la tarification du carbone dans le transport ferroviaire

L'ACFC recommande que les revenus découlant des programmes de tarification du carbone soient investis dans le transport ferroviaire, comme le gouvernement du Québec l'a prévu lorsqu'il a établi son Fonds vert.

Recommandation 5

L'ACFC demande un investissement de 165 millions de dollars sur cinq ans pour appuyer de nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire et intermodale partout au Canada. Nous proposons que ce programme soit fondé sur le programme PAREGES/PREGTI, qui a été instauré au Québec et mis en œuvre par la suite ailleurs au Canada.

Une somme d'environ 30,4 millions de dollars a été déboursée pour réduire les émissions de l'équivalent CO₂ de 210 000 tonnes par année, ou de 1,05 Mt sur cinq ans au Québec. Nous proposons de reproduire ce modèle dans son intégralité en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario, et de la reproduire à 50 % en

Saskatchewan, au Manitoba et dans les Maritimes.

Tableau 1 : Programme proposé de réinvestissement dans le déplacement modal

Provinces	Financement	Réduction estimée de l'équivalent CO2 sur cinq ans
Québec, Colombie-Britannique, Alberta et Ontario	120 M \$ (30 M \$ par province)	4,2 Mt
Saskatchewan, Manitoba et Maritimes	45 M \$ (15 M \$ par province)	1,6 Mt
Total	165 M \$	5,8 Mt

Ce programme pourrait permettre de réduire les émissions de l'équivalent CO2 de 5,8 Mt sur une période de cinq ans.

Conclusion

Vous avez des questions ou des commentaires? Adressez-vous à Michael Gullo par courriel, à l'adresse mgullo@railcan.ca, ou par téléphone, au 613-564-8103.