

## ÉVOLUTION DE LA FISCALITÉ DES TRANSPORTS DE 1993 À 1995

En 1993, le Conseil d'administration de l'ATC a présidé à l'élaboration d'**Une nouvelle vision des transports au Canada**<sup>(1)</sup>, vision qu'il a par la suite avalisée et dont le but demeure d'améliorer la position concurrentielle du pays à la lumière de l'évolution rapide des conditions économiques à l'échelle du continent et de la planète. Cette vision s'appuie sur 19 éléments préconisant de nouvelles orientations à plusieurs égards, notamment en matière de fiscalité, de réglementation, de financement de l'infrastructure et de productivité.

Au plan de la fiscalité, la vision propose concrètement de «revoir les barèmes d'imposition fédéraux, provinciaux et municipaux applicables au secteur des transports, de manière à rendre l'industrie canadienne plus viable et plus concurrentielle».

Dans le but de mieux cerner les questions de fiscalité des transports et les différentes avenues qui s'offrent dans ce contexte, l'ATC a commandé en 1993 la préparation d'un rapport sur le sujet et a publié celui-ci la même année sous le titre de **Fiscalité et compétitivité des transports**<sup>(2)</sup>. Les auteurs de ce rapport concluaient globalement «que l'industrie des transports et ses usagers sont appelés à verser plus que leur juste part des recettes générales, ce qui est inéquitable et menace la viabilité des transporteurs canadiens ainsi que la compétitivité du pays au plan international». L'ATC souscrit à cette conclusion tout en reconnaissant que le rapport ne fait pas nécessairement état de toute la gamme des vues des membres sur cette question complexe.

Plus de deux années se sont maintenant écoulées depuis la publication de la nouvelle vision de l'ATC et du rapport sur la fiscalité des transports. Entre-temps, les politiques fiscales fédérales, provinciales et municipales ont évolué. Certains changements qui y ont été apportés ont eu d'heureux résultats pour la communauté des transports, d'autres de sérieuses conséquences et d'autres encore, des effets somme toute neutres. Inspiré des recherches exécutées par le Groupe de travail sur la fiscalité du Conseil des transports multimodaux de l'ATC, le présent Dossier met l'accent sur ces changements. Tout en faisant le point sur l'évolution de la fiscalité des transports de 1993 à 1995, ce Dossier n'est cependant présenté qu'à titre informatif aux membres de l'industrie et il ne témoigne pas nécessairement des vues ou politiques officielles de l'Association.

### UNE VISION DES TRANSPORTS AU CANADA EN L'AN 2003

La société et l'économie canadiennes peuvent compter sur un réseau de transport souple, évolutif et compétitif, adapté aux besoins des expéditeurs autant que des voyageurs, exploité dans une optique de durabilité et d'harmonie intermodale et offrant des services de qualité aussi efficaces qu'abordables.

#### LES ÉLÉMENTS DE LA VISION...

1. L'intégration des modes de transport
2. La viabilité de l'industrie des transports
3. La concurrence
4. La satisfaction des consommateurs
5. Le trafic-marchandises
6. Le trafic-voyageurs
7. Les politiques
8. La réglementation
9. La fiscalité
10. Le contrôle canadien
11. La libre concurrence et l'intérêt national
12. L'infrastructure
13. Le financement
14. La productivité
15. La main-d'oeuvre
16. La technologie de pointe
17. La sécurité
18. L'environnement
19. Les transports urbains

#### L'ÉLÉMENT FISCALITÉ

Les politiques fédérales, provinciales et municipales en matière de fiscalité favorisent la compétitivité des transporteurs et des expéditeurs qui exercent leurs activités sur les marchés national, continental et mondial. Les taxes n'ont aucun effet néfaste sur la position concurrentielle des transporteurs et elles ne sont ni excessives ni injustes pour les usagers des services de transport.

# RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE 1993 SUR LA FISCALITÉ...

Le rapport de 1993, intitulé **Fiscalité et compétitivité des transports**<sup>(2)</sup>, a été préparé par KPMG Peat Marwick Thorne, en collaboration avec KPMG Peat Marwick Stevenson & Kellogg, le tout sous la direction générale d'un comité à représentation pluridisciplinaire de divers modes de transport du Conseil des transports multimodaux de l'ATC. Les objectifs poursuivis par les auteurs du rapport étaient de deux ordres, à savoir évaluer l'incidence des différentes formes de taxation des transports sur la compétitivité et la viabilité des transporteurs et des expéditeurs ainsi que proposer les éléments d'un régime fiscal efficient et équitable pour les transports.

## Principales conclusions

Les auteurs de l'étude ont conclu que les désavantages fiscaux nuisaient à la compétitivité de la communauté canadienne des transports et limitaient sa contribution à la croissance économique et à la prospérité du pays. Les services de transport comptent pour environ 16 % du produit intérieur brut (PIB) du Canada. En 1990, les recettes d'exploitation des transporteurs commerciaux canadiens s'élevaient à 32,2 milliards de dollars. Qui plus est, l'industrie des transports fournit plus de 420 000 emplois directs aux Canadiens et le secteur des exportations représente à lui seul près de 25 % du PIB. La prestation de services de transport concurrentiels constitue donc un élément essentiel du succès des activités du pays dans les marchés d'exportation. En revanche, les impôts influent sur les coûts de transport et de là sur la compétitivité de l'industrie des transports, des expéditeurs et des autres usagers des services visés.

- Le fardeau fiscal excessif des transporteurs canadiens nuit à la viabilité financière de ces derniers.
- Les désavantages engendrés par le régime fiscal des transports ont un effet négatif sur la position concurrentielle des fabricants et des producteurs canadiens et par conséquent, sur l'économie canadienne dans son ensemble. Pour de nombreux biens d'exportation, le Canada doit s'en remettre aux prix offerts sur les marchés internationaux tandis que la nécessité de demeurer concurrentiel exige une limitation des coûts de transport.
- Les différences que présentent les régimes fiscaux du Canada et des États-Unis entraînent un déroutement du trafic vers les États-Unis et les transporteurs de ce pays.

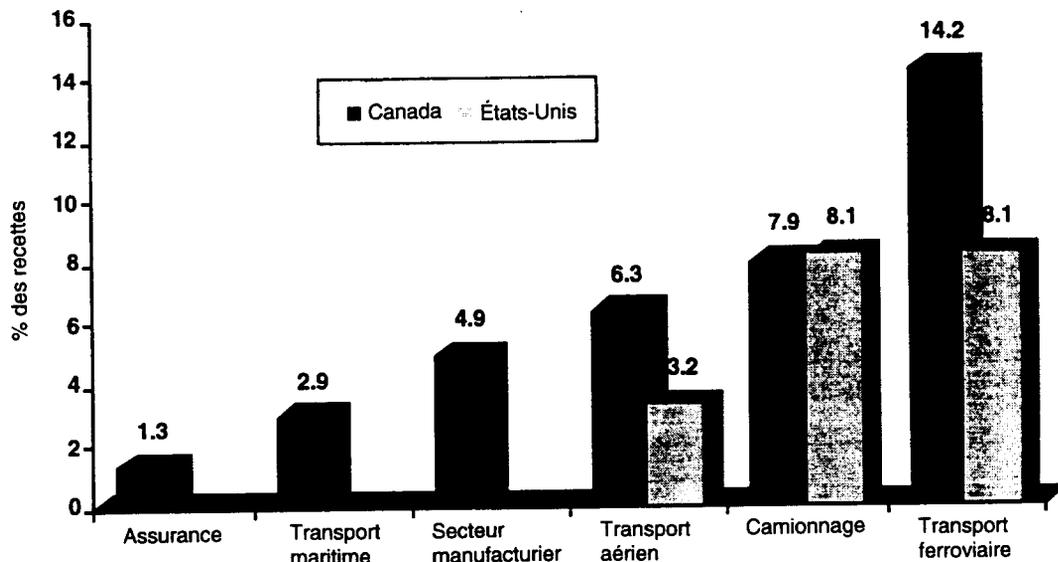
- Les désavantages fiscaux ont un effet négatif sur le tourisme et le commerce de détail au Canada de même que sur les choix effectués à la lumière des prix du transport par les voyageurs qui se déplacent pour fins de loisirs.
- Le déséquilibre entre le montant des différents impôts prélevés et la valeur des avantages qui en découlent influe sur la qualité de l'infrastructure canadienne des transports et conséquemment sur les coûts d'exploitation de même que sur la compétitivité de ses usagers.

## Comparaison des fardeaux fiscaux par mode de transport

Les transporteurs canadiens supportent un fardeau fiscal plus élevé que les membres des autres industries et les transporteurs américains concurrents (voir graphique ci-dessous). Ainsi, les transporteurs aériens, routiers et ferroviaires du Canada versent entre 6 et 14 % de leurs recettes brutes d'exploitation en impôts comparativement à 1 % et 5 %, respectivement, pour le secteur manufacturier et celui de l'assurance. Les transporteurs américains concurrents consacrent pour leur part entre 3 et 8 % de leurs recettes brutes d'exploitation aux impôts.

- Le régime fiscal canadien des **chemins de fer** n'est pas concurrentiel par rapport à celui des États-Unis. Les taxes sur le carburant et les taxes municipales sont principalement responsables de cette situation.
- La structure fiscale de l'industrie canadienne du **camionnage** est généralement concurrentielle par rapport à celle en place aux États-Unis. Si les taxes provinciales sur le carburant sont nettement plus élevées que celles imposées à ce titre par les États américains, d'autres formes d'impôts, par exemple la taxe d'accise et les taxes sur les équipements des États-Unis, contribuent dans une certaine mesure à rétablir l'équilibre.
- Les **transporteurs aériens** canadiens supportent un fardeau fiscal deux fois plus lourd que celui des lignes aériennes américaines. Les taxes sur le carburant et le transport aérien ainsi que les impôts sur le capital constituent les principales causes de cette disproportion.
- Les taxes comptent pour environ 50 % du prix de l'essence. En dépit du taux de change actuel du dollar canadien par rapport au dollar américain, il demeure intéressant pour les automobilistes et les consommateurs en général d'acheter leur essence aux États-Unis plutôt qu'au Canada. Cette pratique influe défavorablement sur le tourisme national, sur la venue au Canada des touristes étrangers de même que sur le commerce de détail.

FARDEAUX FISCAUX COMPARATIFS (% DES RECETTES) 1993



- Le montant des taxes fédérales et provinciales sur le carburant et des droits perçus par les gouvernements dépasse le total des sommes investies dans l'**infrastructure routière**. Les automobilistes et les transporteurs routiers demandent que l'on instaure un meilleur équilibre entre les taxes sur le carburant et les investissements gouvernementaux dans cette infrastructure.
- Les infrastructures ferroviaire et aérienne sont en bon état financées par le biais d'investissements privés ou de frais d'utilisation, ou les deux. L'imposition de taxes sur le carburant ne saurait constituer un moyen de financer ces infrastructures.
- Dans le cas des transporteurs routiers et des automobilistes, l'imposition de taxes sur le carburant à l'appui du financement de l'infrastructure routière peut se justifier. Toutefois, il y a déséquilibre entre le niveau des taxes perçues et les dépenses gouvernementales engagées à l'appui du réseau routier.

### Pour un régime fiscal efficient et équitable

Les experts-conseils ont recommandé des réformes de quatre ordres.

## ÉVOLUTION DE LA FISCALITÉ DES TRANSPORTS DEPUIS 1993...

*L'information ci-après a été préparée par le Groupe de travail sur la fiscalité, présidé par Jan Bowland, du Groupe-conseil KPMG. Le Groupe de travail comptait également des représentants de CN Rail, CP Rail, Air Canada et du ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta. Le rapport du groupe a été revu par le Conseil des transports multimodaux de l'ATC avant sa publication.*

### Mesures ayant eu des incidences favorables sur la communauté des transports

Au **Québec**, les entreprises de camionnage sont maintenant autorisées à réclamer un remboursement de la TVQ acquittée au titre de leurs intrants. En 1992, le Québec a harmonisé sa taxe de vente au détail avec la TPS fédérale. Aux termes du régime ainsi mis en place, la majorité des taxes associées aux dépenses d'affaires devenaient remboursables, sauf dans le cas des carburants et des véhicules automobiles. Par conséquent, les transporteurs routiers n'ont pu réclamer de crédits de TVQ même si les services de transport assurés au Québec étaient taxables. Dans son budget de 1995, le gouvernement québécois a modifié cette politique et autorisé le remboursement des taxes sur le carburant et les véhicules. Pour les parcs automobiles de moindre envergure (les entreprises dont les revenus sont inférieurs à 6 millions de dollars), cette modification est entrée en vigueur au mois d'août 1995. Pour les entreprises de plus grande envergure, elle entrera en vigueur en décembre 1996. Ces changements aideront l'industrie québécoise du camionnage.

Entre 1993 et 1995, la province de **Terre-Neuve** a réduit sa taxe sur le **carburant diesel** de 1,1 cent le litre, celle-ci passant à 16,5 cents le litre.

En 1994, le **Manitoba** a réduit sa taxe sur le **carburant pour locomotives** de 2 cents le litre, laquelle est passée de 9,45 à 7,45 cents le litre, le tout afin d'harmoniser cette taxe avec celles imposées à ce titre par les autres provinces. En 1995, le Manitoba a de nouveau réduit cette taxe de 1,15 cent le litre, celle-ci passant dès lors à 6,3 cents le litre.

Dans son budget de 1995, la **Colombie-Britannique** a annoncé une diminution des **taxes foncières provinciales** applicables aux emprises ferroviaires et à certains ouvrages importants. À compter de 1996, ces taxes seront réduites du tiers environ.

En 1995, la **Saskatchewan** a ramené à 3,5 cents le litre le taux d'imposition du **carburant d'aviation**. La province a en outre consenti une réduction de 3,5 cents le litre de la taxe sur l'**essence d'aviation**.

À compter de 1993-1994, le gouvernement de l'**Alberta** a inclus les recettes totales perçues au titre des **taxes sur le carburant automobile et des permis** dans son budget des transports. Bien que cette mesure ne se traduise pas dans les faits par l'imposition de taxes d'application spéciale, elle n'en permet pas moins d'accroître la transparence comparative des revenus et dépenses de transport.

**Éliminer les différences dont témoignent les régimes fiscaux des diverses administrations.** L'absence d'harmonisation des niveaux d'imposition et des régimes fiscaux fédéral, provinciaux et municipaux ajoute aux coûts d'exploitation.

**Réduire ou abolir les taxes sur le carburant.** À moins que les taxes fédérales et provinciales sur le carburant ne puissent logiquement être corréées aux coûts sociaux ou environnementaux des transports, il apparaît difficile de justifier celles-ci.

**Équilibrer les taxes municipales et les services locaux.** Le niveau des taxes municipales sur les emprises ferroviaires ne peut être justifié par le niveau des services locaux assurés en contrepartie.

**Reconsidérer les charges publiques associées aux ports.** Les principaux ports commerciaux canadiens concurrencent directement les ports américains. Les gouvernements fédéral et provinciaux de même que les administrations municipales devraient reconsidérer les charges publiques associées à ces ports de même que le soutien consenti à ces installations.

En 1994, les frais perçus par le **gouvernement fédéral** sur la vente de **billets d'avion** (voyages intérieurs courte distance et transfrontaliers) ont été réduits de 7 % du montant payé ou payable plus 10 \$ à 7 % du montant payé ou payable plus 6 \$.

### Mesures ayant eu des incidences neutres sur la communauté des transports

En 1994, le **Québec** a majoré de 0,7 cent le litre les taxes sur l'essence et sur le carburant diesel, lesquelles s'établissent dès lors respectivement à 15,2 et 13,3 cents le litre. Ces majorations ont été compensées dans le cas de la communauté des transports par une diminution de la taxe de vente du Québec, laquelle est passée de 8 à 6,5 %.

**Plusieurs administrations** ont refusé d'augmenter leur taxe sur le carburant (notamment l'Alberta, le Nouveau-Brunswick et l'Ontario) malgré d'importantes pressions exercées à l'appui de la réduction de leurs déficits respectifs.

### Mesures ayant eu des incidences négatives sur la communauté des transports

En 1995, le **gouvernement fédéral** a majoré la taxe sur l'**essence** de 1,5 cent le litre, celle-ci passant à 10 cents le litre.

En 1994, **Terre-Neuve** a augmenté sa taxe sur l'**essence** de 0,8 cent le litre, celle-ci s'établissant depuis lors à 16,5 cents le litre.

En 1994, l'**Île-du-Prince-Édouard** a haussé ses taxes sur l'**essence et le carburant diesel** de 1,3 et 0,9 cent le litre, respectivement, ces taxes s'élevant maintenant à 12,0 et 15,4 cents le litre.

En 1993, la **Nouvelle-Écosse** a majoré sa taxe sur l'**essence** de 1,7 cent le litre et celle sur le **carburant diesel** de 1,4 cent le litre. Ces taxes s'établissent aujourd'hui à 13,5 et 15,4 cents le litre.

En 1994 et 1995, certaines **taxes fédérales sur le transport aérien** ont été augmentées. Ainsi :

- la taxe maximale perçue au titre d'un billet d'avion acheté au Canada ou d'un billet donnant droit d'embarquement au Canada est passée de 40 à 50 \$ en 1994 puis à 55 \$ en 1995;
- en 1994, la taxe maximale perçue au titre d'un billet d'avion acheté à l'extérieur du Canada pour un déplacement à destination du Canada est passée de 19 à 25 \$.

# TAUX DES TAXES DE VENTE ET DES TAXES SUR LE CARBURANT (1992-1995)

En décembre 1992, 1993, 1994 et juin 1995.

Pourcentage de changement de décembre 1992 à juin 1995.  
Les pourcentages indiqués entre parenthèses et en caractères gras correspondent à des diminutions.

Administration	Année	Taux de taxe de vente	Taxe sur les carburants (en cents par litre, en moyenne)			
			Essence	Diesel	Carb. d'aviation	Carb. pour locomotives
Gouvernement fédéral (1)	1992	7	8,5	4,0	4,0	4,0
	1993	7	8,5	4,0	4,0	4,0
	1994	7	8,5	4,0	4,0	4,0
	1995	7	10,0	4,0	4,0	4,0
	% de chang.	Nul	18 %	Nul	Nul	Nul
Alberta	1992	Nul	9,0	9,0	5,0	9,0
	1993	Nul	9,0	9,0	5,0	9,0
	1994	Nul	9,0	9,0	5,0	9,0
	1995	Nul	9,0	9,0	5,0	9,0
	% de chang.	Nul	Nul	Nul	Nul	Nul
Colombie-Britannique	1992	6	10,0	10,5	5,0	3,0
	1993	7	11,0	11,5	5,0	3,0
	1994	7	11,0	11,5	5,0	3,0
	1995	7	11,0	11,5	5,0	3,0
	% de chang.	16 %	10 %	9,5 %	Nul	Nul
Manitoba	1992	7	10,5	10,9	5,4	9,45
	1993	7	11,5	10,9	4,2	9,45
	1994	7	11,5	10,9	4,2	7,45
	1995	7	11,5	10,9	4,2	6,30
	% de chang.	Nul	9,5 %	Nul	(22 %)	(33 %)
Nouveau-Brunswick	1992	11	10,7	13,7	2,5	4,3
	1993	11	11,2	13,7	2,5	4,3
	1994	11	10,7	13,7	2,5	4,3
	1995	11	10,7	13,7	2,5	4,3
	% de chang.	Nul	Nul	Nul	Nul	Nul
Terre-Neuve	1992	12	18,7	15,6	0,7	Nul
	1993	12	15,7	17,6	0,7	Nul
	1994	12	16,5	16,35	0,7	Nul
	1995	12	16,5	16,5	0,7	Nul
	% de chang.	Nul	(12 %)	6 %	Nul	Nul
Nouvelle-Écosse	1992	10	11,8	14,0	0,9	s.o.
	1993	11	13,5	15,4	0,9	s.o.
	1994	11	13,5	15,4	0,9	s.o.
	1995	11	13,5	15,4	0,9	s.o.
	% de chang.	10 %	14 %	10 %	Nul	Nul
Ontario	1992	8	14,7	14,3	2,7	4,5
	1993	8	14,7	14,3	2,7	4,5
	1994	8	14,7	14,3	2,7	4,5
	1995	8	14,7	14,3	2,7	4,5
	% de chang.	Nul	Nul	Nul	Nul	Nul
Île-du-Prince-Édouard	1992	10	11,7	11,7	0,7	Nul
	1993	10	10,7	11,6	0,7	Nul
	1994	10	12,0	12,5	0,7	Nul
	1995	10	12,0	12,5	0,7	Nul
	% de chang.	Nul	2,6 %	7 %	Nul	Nul
Québec	1992	8 et 4(2)	14,5	12,6	3,0	3,0
	1993	8 et 4	14,5	12,6	3,0	3,0
	1994	8 et 4(3)	15,2	13,3	3,0	3,0
	1995	6,5	15,2	13,3	3,0	3,0
	% de chang.	Diminution	5 %	5,5 %	Nul	Nul
Saskatchewan	1992	8	13,0	13,0	7,0	13,0
	1993	9(Mars)	15,0	15,0	7,0	15,0
	1994	9	15,0	15,0	7,0	15,0
	1995	9	15,0	15,0	3,5(4)	15,0
	% de chang.	12 %	15 %	15 %	(50 %)	15 %

La mission de l'ATC est de promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'efficacé et le respect de l'environnement dans la prestation de services de transport, en vue d'appuyer les objectifs sociaux et économiques du Canada.

Ce Dossier a été préparé par le Conseil des transports multimodaux de l'ATC. Il a été publié sous la direction de John Hartman, secrétaire du Conseil et membre du personnel de l'ATC.

L'ATC est l'organisme multidisciplinaire qui compte le plus d'intervenants du secteur des transports au Canada. D'envergure nationale, cette association de premier plan, à but non lucratif, poursuit des visées non partisans. Elle regroupe 450 membres collectifs. Elle se veut une tribune neutre d'examen des questions et des préoccupations en matière de transports en même temps qu'un centre d'excellence technique dans le domaine des transports routiers. Fondée en 1914, l'ATC s'appelait alors l'Association canadienne des bonnes routes. Elle a été rebaptisée ARTC, en 1970, puis ATC, en 1990.

La mission du Conseil des transports multimodaux de l'ATC est de servir, au sein de la communauté canadienne des transports, de tribune d'examen des questions de portée internationale, nationale et régionale touchant les transports multimodaux et les multiples facettes des transports en général.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des programmes du Conseil des transports multimodaux, prière de communiquer avec :

**John Hartman**  
Directeur, Tribunes des transports

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires du présent Dossier ou d'autres publications de l'ATC, prière de s'adresser à :

**Nina Frey**  
Associée de recherche

Pour obtenir de l'information au sujet de l'ATC, des avantages d'en être membre ou encore pour se procurer un formulaire d'adhésion à l'Association, prière de communiquer avec :

**Ariff Kachra**  
Gestionnaire, Marketing et liaison avec les membres

Association des transports du Canada  
2323, boul. Saint-Laurent  
Ottawa K1G 4K6  
Tél. : (613) 736-1350  
Télex : (613) 736-1395



## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- (1) La TPS fédérale est en bonne partie remboursable aux entreprises; cette taxe est exigible des utilisateurs finals (consommateurs).
- (2) Taxe sur les produits de 8 % et sur les services de 4 %.
- (3) En mai 1994, la taxe sur les produits et services a été fixée à 6,5 %.
- (4) Le gouvernement de la Saskatchewan a réduit à 3,5 cents le litre sa taxe sur le carburant d'aviation et a offert une réduction de 3,5 cents le litre de la taxe sur l'essence d'aviation.

- 1) *Une nouvelle vision des transports au Canada*, Association des transports du Canada, septembre 1993.
- 2) *Fiscalité et compétitivité des transports*, Association des transports du Canada, 1993. ISBN:1-895102-43-X