



L'Association du camionnage du Québec est heureuse de vous présenter les points de vue de ses membres au sujet des propositions fiscales que le gouvernement du Québec devrait considérer en vue d'améliorer la compétitivité du transport routier de marchandises par camion et freiner la pénurie de main d'œuvre qualifiée déjà amorcée dans cette industrie afin d'en faire bénéficier l'économie du Québec dans son ensemble.

1

L'apport du transport routier des marchandises par camion se chiffrait à 1,2 % du PIB du Québec en 2015, soit 4,6 milliards de dollars, et transporte 54 % du tonnage total de marchandises. Cette industrie génère 8,4 milliards en retombées économiques.

- L'Association du camionnage du Québec est une organisation sans but lucratif fondée en 1951 qui comprend au-delà de 500 membres, répartis entre transporteurs publics et privés, et fournisseurs de produits et services à l'industrie. Face à l'ensemble de l'industrie du transport par camion au Québec, l'ACQ représente 75 % des détenteurs de flottes de cinq véhicules et plus, ainsi que 90 % des véhicules détenus par l'ensemble des transporteurs publics québécois.

MESURES FISCALES POUR INCITER LES TRAVAILLEURS EXPÉRIMENTÉS À DEMEURER AU TRAVAIL

Recommandation 1 : *Augmenter le plafond des revenus de travail excédentaires admissibles au crédit d'impôt pour la prolongation de carrière.*

■ Mise en situation

L'industrie du transport de marchandises fait face à une importante pénurie de main-d'œuvre. En effet, les études du comité sectoriel de main-d'œuvre du transport, tout comme les données d'Emploi-Québec, confirment que la moyenne d'âge de la main-d'œuvre du secteur du transport est la plus élevée de tous les secteurs d'activités. De plus, les données indiquent également que le bassin de main-d'œuvre se renouvelle moins rapidement. 26 % des chauffeurs de camions sont âgés de 55 ans ou plus et près de 60 % sont âgés de 45 ans et plus. Il est à noter que la pénurie ne se résume pas qu'à un manque de chauffeurs, mais nous la vivons dans tous les métiers de l'industrie du camionnage. Il manque présentement, selon Statistiques Canada, plus de 4 000 chauffeurs au Québec, et plus de 6 000 travailleurs de l'industrie, selon Camo-route, lorsque l'on tient compte de tous les autres métiers de l'industrie. Une entreprise a besoin de recruter des chauffeurs, certes, mais aussi des mécaniciens, des manutentionnaires, des spécialistes en logistique...

Il s'agit assurément du plus important défi auquel notre industrie est confrontée. Beaucoup d'énergie a été consacrée à mettre en place des projets visant à stimuler l'arrivée d'une nouvelle main-d'œuvre. La mise en place du Programme d'accès à la conduite de véhicules lourds, le développement de campagnes de communication majeures à l'intention des jeunes ne sont que quelques exemples d'initiatives de notre industrie.

Malgré tout, la situation est difficile et de nombreux transporteurs sont contraints de refuser de nouveaux clients. La situation que vit l'industrie aura un impact négatif important sur notre économie.

■ Conclusion

- ❖ Dans ce contexte de pénurie actuelle, où 26 % des chauffeurs de camions sont âgés de 55 ans ou plus, et afin de se donner les moyens de conserver le plus de travailleurs de 61 ans et plus dans la force de travail, l'ACQ est d'avis que le crédit d'impôt pour la prolongation de carrière devrait être modifié afin d'augmenter le plafond des revenus de travail excédentaires admissibles. Il fut modifié l'an dernier à la hausse, ce que notre organisation a accueilli favorablement, mais **l'ACQ suggère une augmentation du plafond à 15 000 dollars pour les 60-64 ans, et 20 000 dollars pour les plus de 65 ans, afin de vraiment faire une différence dans leur décision de prendre leur retraite ou de poursuivre leur travail.**

MESURES POUR LES ENTREPRISES AYANT RECOURS AU RECRUTEMENT À L'ÉTRANGER

Recommandation 2 : *Procéder à des investissements visant à accélérer la rapidité de traitement des demandes de travailleurs étrangers.*

■ Mise en situation

La mise en situation concernant la pénurie de main-d'œuvre dans notre industrie a été détaillée au point précédent.

L'ACQ, au nom de l'industrie qu'elle représente, poursuit son travail afin d'identifier et mettre en place des solutions novatrices. L'une des avenues de plus en plus empruntées et qui présente un potentiel des plus intéressants est le recours à la main-d'œuvre étrangère. L'industrie du camionnage étant présente partout au Québec, il est important qu'une bonne partie de cette immigration se retrouve dans les régions en dehors de la métropole.

Toutefois, la réglementation en vigueur dans le domaine de l'immigration est complexe, et le processus d'admission dans notre pays et la reconnaissance de compétences sont excessivement longs. Le processus est si laborieux qu'il en décourage plus d'un, tant chez les transporteurs que chez les candidats à l'immigration.

■ Conclusion

- ❖ Nous saluons le fait que le gouvernement ait bonifié plusieurs programmes touchant la main-d'œuvre dans la dernière année. Toutefois, il arrive souvent que de bons programmes soient sous-utilisés étant donné les délais administratifs importants. Par exemple, il peut s'écouler de nombreux mois avant qu'une entreprise puisse faire venir un travailleur étranger, ce qui décourage souvent ce travailleur de venir au pays et l'employeur de refaire toute cette procédure pour un résultat incertain. **Nous croyons donc que pour que ces programmes perforent de manière optimale, il faudrait procéder à des investissements dans des ressources humaines, mais aussi technologiques, visant à accélérer la rapidité de traitement des demandes de travailleurs étrangers.**

PROGRAMME ÉCOCAMIONNAGE

Recommandation 3 : *Reconduire jusqu'en 2030 et bonifier le Programme **Écocamionnage** venant à échéance le 31 décembre 2020 en fonction de la Politique énergétique 2030 du gouvernement, de la Politique de mobilité durable et du Plan d'électrification et des changements climatiques.*

■ Mise en situation

En vertu du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, le gouvernement a eu pour mandat de contribuer à réduire l'empreinte environnementale du transport routier des marchandises.

La mise en œuvre de cette priorité s'est traduite par la création du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le transport routier des marchandises : le programme **Écocamionnage**.

L'objectif du programme **Écocamionnage** est de favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies visant à améliorer l'efficacité énergétique tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises.

Par ailleurs, la mise en œuvre de ce programme a permis de soutenir financièrement les entreprises qui réduisent leurs émissions de gaz à effet de serre et, dans la majorité des cas, leur consommation de carburant.

Le programme **Écocamionnage** se terminera le 31 décembre 2020. Depuis sa création, **ce programme a permis d'éviter l'émission de plus de 340 000 tonnes de gaz à effet de serre en date du 1^{er} août 2019**, ce qui en fait l'un des programmes les plus efficaces dans le domaine.

La Politique énergétique 2030, la Politique de mobilité durable, et le futur Plan d'électrification et des changements climatiques proposent une vision et des cibles illustrant les progrès que tous les types de consommateurs, du citoyen à l'entreprise, sont invités à accomplir. Ils indiquent comment le gouvernement accompagnera le consommateur et les entreprises dans toutes les étapes de la transition énergétique qu'elles annoncent.

D'ici à 2030, le gouvernement se donne des cibles ambitieuses et exigeantes mais promet qu'il maintiendra son ouverture à l'égard des industries fortes consommatrices d'énergie, mais ayant des pratiques exemplaires en matière de réduction de GES. Les objectifs de réduction sont en fonction de 2030 mais le programme qui accompagne notre industrie est à renouveler aux deux ou trois ans, ce qui rend difficile la prévision à long terme lors de l'acquisition d'équipements pour les transporteurs.

Le transport est à lui seul responsable de 43 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) du Québec.

L'assistance financière dont les entreprises de transport routier bénéficient dans le cadre du programme constitue un incitatif majeur pour l'acquisition et l'installation de technologies qui permettent de réduire la consommation de carburant et les émissions de GES ;

■ Conclusion

- ❖ Compte tenu de la contribution du transport routier dans l'empreinte énergétique du Québec, les entreprises de camionnage sont des partenaires de premier ordre pour appuyer le gouvernement dans l'atteinte de ces objectifs en matière de réduction d'émissions de GES. Le programme du Ministère dédié au camionnage illustre ce partenariat constructif et **devrait être reconduit jusqu'en 2030 ainsi que bonifié.**

SPEDE ET TAXE FÉDÉRALE SUR LE CARBONE : INIQUITÉ POUR LES TRANSPORTEURS QUÉBÉCOIS

Recommandation 4 : *À la lumière des observations présentées ci-bas, il est demandé aux deux paliers de gouvernement, tant provincial que fédéral, de mettre rapidement en place des mécanismes permettant de retrouver un équilibre concurrentiel pour les transporteurs du Québec en ce qui a trait au chevauchement du SPEDE et de la taxe fédérale sur le carbone.*

■ Mise en situation

Depuis plusieurs années, le Québec impose une taxe indirectement intégrée au prix des combustibles et carburants vendus au Québec (selon les règles du SPEDE). Le système québécois n'impose aucune redevance calculée en fonction des combustibles utilisés sur son territoire par un transporteur routier en fonction de son kilométrage dans la province.

À l'inverse, depuis le 1^{er} avril 2019 le fédéral impose une redevance payable par les transporteurs routiers exerçant des opérations commerciales et utilisant un combustible dans une province assujettie (comme l'Ontario et le Nouveau-Brunswick qui sont des provinces voisines du Québec). Cette redevance peut également faire l'objet d'un remboursement selon les provinces où est consommé le carburant.

Dans les faits, le transporteur québécois doit payer la « taxe » québécoise intégrée au coût du carburant lorsqu'il se le procure au Québec. Il doit également payer une redevance relativement à ses déplacements en Ontario (ou dans toute autre province assujettie à la loi fédérale). Il doit donc assumer les « taxes » québécoise **et** fédérale relativement à ses déplacements en Ontario (ou dans toute autre province assujettie à la loi fédérale) s'il a préalablement fait le plein au Québec.

A titre comparatif, le transporteur ontarien doit assumer les redevances relativement à ses déplacements en Ontario **et** a droit à un remboursement en fonction du kilométrage effectué au Québec s'il a acheté son combustible en Ontario. Une fois arrivé au Québec, il n'a aucun frais à assumer en lien avec ses déplacements au Québec. Le transporteur ontarien assume donc uniquement la « taxe » fédérale, relativement à ses déplacements en Ontario.

■ Démonstration

Pour fin de démonstration, trois (3) exemples sont fournis pour des mouvements interprovinciaux entre le Québec et l'Ontario.

Le tableau ci-après illustre le différentiel entre les 2 applications des taxes carbone selon le territoire où est acheté le carburant. Quelle que soit la distance parcourue ce différentiel est de **0,0252 \$ par kilomètre au détriment des transporteurs québécois** pour une consommation moyenne de 35,5 litres aux cent kilomètres.

Les taux du SPEDE (0,07108 \$ / litre) et de la taxe fédérale carbone (0,05370 \$ / litre) illustrés correspondent aux informations fournies par les pétrolières en date du 11 décembre 2019 (Valéro & Suncor).

La consommation moyenne proposée est basée sur un échantillon représentatif des transporteurs effectuant des mouvements interprovinciaux entre le Québec et l'Ontario, selon des configurations différentes d'équipements utilisés et de volume transporté.

	Distance		Consommation litres / 100 km	Litres consommés	SPEEDE		Taxe carbone fédérale		Taxes totales	Taxes totales par kilomètre	Différentiel au km
	Province	Km			Taux	\$	Taux	\$			
Trajet Montréal - Toronto											
Carburant acheté au Qc											
	Qc	106	35.5	37.6							
	On	466	35.5	165.4			0.05370 \$	8.88 \$			
		572		203.1	0.07108 \$	14.43 \$			23.32 \$	0.0408 \$	
Carburant acheté en On											
	Qc	106	35.5	37.6			0.05370 \$	-2.02 \$			
	On	466	35.5	165.4							
		572		203.1			0.05370 \$	10.90 \$	8.88 \$	0.0155 \$	0.0252 \$
Trajet Trois-Rivières - Ottawa											
Carburant acheté au Qc											
	Qc	310	35.5	110.1							
	On	10	35.5	3.6			0.05370 \$	0.19 \$			
		320		113.6	0.07108 \$	8.07 \$			8.27 \$	0.0258 \$	
Carburant acheté en On											
	Qc	310	35.5	110.1			0.05370 \$	-5.91 \$			
	On	10	35.5	3.6							
		320		113.6			0.05370 \$	6.10 \$	0.19 \$	0.0006 \$	0.0252 \$
Trajet Toronto - La Pocatière											
Carburant acheté au Qc											
	Qc	450	35.5	159.8							
	On	457	35.5	162.2			0.05370 \$	8.71 \$			
		907		322.0	0.07108 \$	22.89 \$			31.60 \$	0.0348 \$	
Carburant acheté en On											
	Qc	450	35.5	159.8			0.05370 \$	-8.58 \$			
	On	457	35.5	162.2							
		907		322.0			0.05370 \$	17.29 \$	8.71 \$	0.0096 \$	0.0252 \$

Considérant que les volumes transitant du Québec vers l'Ontario et de l'Ontario vers le Québec sont similaires ⁽¹⁾, et que 22,2 millions de kilomètres sont parcourus hebdomadairement entre les deux provinces ⁽²⁾, ce sont environ 15 millions de dollars ⁽³⁾ qui sont déjà imputés additionnellement et inéquitement aux transporteurs québécois par rapport aux transporteurs ontariens.

■ Autres considérations

Le présent exercice illustre uniquement les disparités pour les mouvements interprovinciaux entre le Québec et l'Ontario, toutes choses étant égales par ailleurs. Il existe également d'autres considérations qui doivent être mises de l'avant :

- L'analyse chiffrée ne présente qu'une partie des pertes et iniquités pour l'ensemble des transporteurs québécois. Le même exercice pourrait être fait pour illustrer les écarts sur les mouvements interprovinciaux avec le Nouveau-Brunswick qui dispose des mêmes avantages que l'Ontario au niveau de l'application de la taxe carbone fédérale;
- Plusieurs transporteurs ontariens et néo-brunswickois font également du transport intraprovincial au Québec avec un ravitaillement en carburant effectué en Ontario ou au Nouveau-Brunswick et ne payent donc aucune taxe carbone, ni fédérale (obtiennent un remboursement), ni provinciale, sur ces mouvements au détriment des transporteurs québécois qui payent une redevance via le SPEEDE lors de leur ravitaillement au Québec ;
- Un mouvement de transfert (déjà amorcé) des ravitaillements en carburant des transporteurs du Québec vers l'Ontario aurait également pour effet de priver le gouvernement du Québec de la TVQ perçue sur la vente de carburant au Québec pour un montant pouvant atteindre **22 millions de dollars** ⁽⁴⁾ annuellement.

■ Conclusion

- ❖ À la lumière des observations présentées, il est demandé aux deux (2) paliers de gouvernement, tant provincial que fédéral, de mettre rapidement en place des mécanismes permettant de retrouver un équilibre concurrentiel pour les transporteurs du Québec.

Plusieurs avenues ont déjà été proposées :

- Que la taxe carbone fédérale ne soit pas applicable pour les entreprises qui ont effectué leur ravitaillement au Québec, qui ont déjà contribué à une taxe carbone « provinciale », et qui le consomment ensuite dans une province assujettie à la loi fédérale;

ET/OU

- Que la taxe carbone fédérale ne soit pas déductible au Québec pour les transporteurs qui font le ravitaillement dans une province assujettie à la loi fédérale et le consomment au Québec;

ET/OU

- **Que le Québec mette en place un crédit sur la taxe carbone « québécoise » si le carburant est acheté au Québec mais consommé à l'extérieur de la province;**

ET/OU

- **Que le Québec applique également une redevance aux transporteurs « étrangers » en fonction de leur kilométrage (consommation) au Québec;**

ET/OU

- Que l'application des différentes taxes carbone soit gérée selon les mêmes principes reconnus de l'IFTA qui permettent déjà une redistribution équitable des taxes provinciales sur le carburant à la grandeur du territoire.

Références :

- (1) Volume de marchandises transportées par camion entre le Québec et les autres provinces canadiennes (2004 et 2012)

	TONNES '000 000		TONNES- KILOMÈTRES '000 000		RECETTES '000 000 \$ (\$ 2007)	
	200 4	201 2	200 4	201 2	2004	2012
DU QUÉBEC VERS						
Ontario	13,8	11,7	8 405	6 600	701,2	816,5
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	2,9	2,5	2 313	2 422	244,6	334,1
Nouveau-Brunswick	2,1	1,4	1 255	1 034	125,9	128,7
Nouvelle-Écosse	0,6	0,7	739	784	80,1	99,2
Île-du-Prince-Édouard	0,1	0,1	80	80	4,9	9,1
Terre-Neuve-et-Labrador	0,1	0,3	239	524	33,7	97,1
Autres provinces	0,8	1,2	2 732	4 208	232,4	416,9
Total	17,5	15,3	13 449	13 230	1 178,2	1 567,5

VERS LE QUÉBEC DE						
Ontario	11,0	12,7	6 425	7 029	631,9	946,0
PROVINCES DE L'ATLANTIQUE	2,6	2,3	1 751	1 749	140,3	143,0
Nouveau-Brunswick	2,1	1,7	1 097	932	77,1	78,5
Nouvelle-Écosse	0,3	0,4	386	467	39,0	37,8
Île-du-Prince-Édouard	0,1	0,1	156	151	12,6	11,3
Terre-Neuve-et-Labrador	0,1	0,1	112	200	11,6	15,4
Autres provinces	0,7	0,9	2 402	2 981	142,3	169,7
Total	14,3	15,9	10 578	11 758	914,5	1 258,7

Source : Statistique Canada, Enquête ODMTC, 2012

- (2) En 2006-2007, 69 800 déplacements de camions par semaine s'effectuaient sur le marché Québec-Ontario, ... Les échanges entre le Québec et l'Ontario représentent tout près de 60% des déplacements extraprovinciaux en provenance ou à destination du Québec. Ces déplacements sont d'une longueur moyenne de 319 km, pour un total de **22,2 millions de kilomètres par semaine**, et transportent en moyenne 9,8 t de marchandise, soit un total hebdomadaire de 687 milliers de tonnes.

Source : Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage de 2006-2007 (p. 107)

- (3) 22,2 millions de kilomètres x 0,0252 \$/km x 52 semaines x 50 % du volume

- (4) Source : Prix du carburant Diésel (Kent Group) – 11 décembre 2019

Montréal : 0,8430 \$ + 0,0400 \$ (accise) + 0,2020 \$ (taxe provinciale) = 1,0850 \$ / litre

Achat de carburant au Québec :

22,2 millions km x 35,5 l/100 km x 52 semaines x 50 % (volume) x 1,0850 \$/l = 222 millions \$ Manque à gagner

TVQ : 222 millions \$ x 9,975 % = 22 millions \$

CIBLER LES TRANSPORTEURS AYANT RECOURS AU STRATAGÈME DES « CHAUFFEURS INC. »

Recommandation 5 : *Procéder à une nouvelle offensive d’audits qui cibleraient les Chauffeurs inc. et les transporteurs ayant recours à leurs services.*

■ Mise en situation

La recrudescence récente du recours au stratagème des Chauffeurs inc. a été abordée avec les représentants du ministère et de Revenu Québec. Les transporteurs qui utilisent les services de Chauffeurs inc. évitent ainsi de payer les charges sociales imputables à l’employeur, lesquelles peuvent varier entre 29% et 40% du salaire de l’employé, créant ainsi une importante iniquité concurrentielle par rapport aux entreprises qui se conforment aux lois et privant le trésor québécois de revenus considérables.

Bien qu’il ne soit pas illégal pour un chauffeur de s’incorporer, cela ne présente aucun avantage au niveau fiscal, puisque dans la plupart des cas, le Chauffeur inc. serait considéré comme exploitant une « entreprise de services personnels » et ne pourrait demander la déduction pour petites entreprises, ni bénéficier d’un taux d’imposition réduit.

La distinction entre les Chauffeurs inc. et les voituriers-remorqueurs, qui eux sont de véritables entrepreneurs indépendants qui possèdent leurs équipements, en assument les dépenses et ont pris un risque financier, est importante, afin qu’il n’y ait pas de confusion possible lors d’éventuels audits en entreprise.

■ Conclusion

- ❖ **L’ACQ demande de procéder à une nouvelle offensive d’audits qui cibleraient les Chauffeurs inc. et les transporteurs ayant recours à leurs services, afin de lancer un signal fort à travers le Québec à l’effet que ce stratagème n’est pas payant et que la fraude fiscale ne sera pas tolérée.**

DÉPENSES D'EMPLOI POUR UN EMPLOYÉ DANS LES TRANSPORTS (CHAUFFEURS)

Recommandation 6 : *Ajuster les critères d'admissibilité à la déduction des frais de repas.*

■ La réalité opérationnelle de l'industrie VS les définitions fiscales

L'industrie du camionnage au Québec est composée de chauffeurs dont les fonctions principales les obligent à voyager continuellement à l'extérieur de leur établissement de travail et/ou de leur domicile. Les conditions fiscales à remplir pour la déductibilité de leurs frais de repas ne correspondent pas à la réalité de leurs activités.

- Le premier obstacle est la définition restrictive « à l'extérieur de la municipalité ou de la région métropolitaine où est situé l'établissement de l'employeur où le chauffeur se présente habituellement pour son travail ». Les frais de représentations usuels, tout comme les frais de repas des employés à la commission, ne sont pas sujets à une règle minimale de distance ou de rayon géographique à l'intérieur duquel la déduction n'est pas admissible. Dans le cas des chauffeurs, ce sont des frais engagés directement pour gagner un revenu d'emploi, et ces frais sont invariablement pris sur la route, quelque soit la distance, la municipalité ou la région métropolitaine impliquée.
- Le second obstacle touche les conditions à remplir pour le statut « d'employé conduisant un grand routier » : être absent pendant au moins 24 heures consécutives de la municipalité ou de la région métropolitaine ou est situé l'établissement de son employeur **ET** transporter des marchandises à destination ou en provenance d'un lieu situé à l'extérieur d'un rayon d'au moins 160 kilomètres de l'établissement de son employeur.

On comprend que les frais de repas des fonctionnaires du gouvernement sont remboursés à l'employé selon des critères beaucoup moins restrictifs. Le repas doit avoir été pris dans le cadre du travail à une distance de plus de 16 kilomètres du port d'attache de l'employé. Bien qu'on comprenne qu'il s'agisse de remboursement dans le cas des fonctionnaires et de déductibilité dans le cas des camionneurs, il y a une similitude dans la reconnaissance que ces frais ont été engagés pour gagner un revenu d'emploi. Notons que parmi les fonctionnaires, on retrouve des conducteurs de camions qui effectuent les mêmes tâches que ceux qui œuvrent pour des transporteurs du secteur privé.

La fonction de conducteur de camion exige, dans plus de 95 % des cas, que le chauffeur prenne ses repas sur la route, celle-ci étant son milieu de travail. Le fait de limiter géographiquement (municipalité) ou par un rayon d'action supérieur à 160 km (pour les grands routiers) l'admissibilité à la déduction des repas ne s'appuie pas sur les pratiques de l'industrie ni sur un rayon d'action réaliste eu égard à la prise de repas. La détermination de ce rayon d'action soulève, d'une part, une iniquité entre les camionneurs d'une même entreprise qui, pour la presque totalité, doivent prendre leur repas sur la route afin d'effectuer leur travail et, d'autre part, une iniquité par rapport à d'autres métiers comme les voyageurs de commerce. Ce n'est pas la seule raison, mais il est évident que cette situation, dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, rend le métier de conducteur de camions moins attrayant pour les jeunes qui se cherchent une carrière. Le voyage important étant déjà un obstacle, si le rayon nécessaire au remboursement de leurs repas est si grand, et pousse donc à la baisse leur rémunération globale, cela contribue à pousser les jeunes vers d'autres métiers aux conditions moins rigides.

Pour les grands routiers, le rayon de 160 km tire probablement son origine de la réglementation en matière d'heures de conduite et de travail applicable aux véhicules lourds. En effet, ce rayon d'action sert à déterminer le type de registre requis pour comptabiliser les heures de conduite des conducteurs. Cette limite de distance est corroborée par le nombre d'heures maximal permis, soit de 13 heures de conduite par jour et de 16 heures de conduite et de travail. Ce rayon est calculé à vol d'oiseau à partir du terminus d'attache du conducteur. Ainsi, un conducteur pourrait par exemple être basé à Québec et effectuer des voyages jusqu'à Sherbrooke, Rivière-du-Loup, La Tuque, Trois-Rivières, et à la limite de la route

175 du parc des Laurentides sans sortir de ce rayon. Il semble clair qu'il doit prendre ses repas sur la route pour effectuer son travail et que, compte tenu qu'un camion n'est pas propice à la prise d'un repas, le conducteur se doit de déboursier un certain montant chaque fois qu'il a à prendre son repas de la même manière que des fonctionnaires le font pour effectuer les mêmes tâches dans le même rayon.

Mentionnons enfin que les données d'une enquête origine-destination effectuée par le MTQ nous indiquent la proportion des déplacements interurbains selon le kilométrage. Ainsi, près de 40 % de tous les déplacements interrégionaux sont de moins de 160 km. De ce nombre, 25 % sont des déplacements intrarégionaux.

L'autre critère d'admissibilité pour les grands routiers est que le déplacement soit d'une durée minimale de 24 heures. Encore ici, ce critère ne semble pas correspondre à une logique précise ni prendre en compte les pratiques de l'industrie. En effet, un régime d'heures de conduite et de travail est applicable aux camionneurs. Ceux-ci doivent, après une période de 16 heures, prendre obligatoirement 8 heures de repos consécutives. Or, la presque totalité des 40 % de déplacements en deçà de 160 km, pour ne compter que ceux là, sont effectués à l'intérieur de 16 heures consécutives de travail et implique le retour du conducteur à son terminus pour qu'il prenne ses huit heures de repos ailleurs que dans son camion. Les centres de répartition des transporteurs organisent les journées de travail des camionneurs locaux en fonction de la réglementation sur les heures de conduite et font tout pour permettre au conducteur de prendre ses huit heures de repos chez-lui.

On estime donc que 50 % des camionneurs effectuent leur travail à l'intérieur d'un poste de travail quotidien de 16 heures ou moins, reviennent à leur port d'attache à la fin de leur période de travail mais doivent néanmoins prendre leurs repas sur la route et assumer les frais de ceux-ci sans compensation fiscale, contrairement aux fonctionnaires ou à d'autres emplois comparables.

■ Conclusion

Considérant tous ces éléments, il nous semble logique que les conditions et critères d'admissibilités soient revus et corrigés de la façon suivante :

Employé conduisant un grand routier :

- L'activité principale de l'entreprise est le transport de marchandises
- Vous conduisez un camion ou un tracteur conçu pour transporter des marchandises et dont le poids nominal brut dépasse 11 788 kg
- Vous transportez des marchandises à destination ou en provenance d'un lieu dont le trajet est supérieur à 50 km

A titre de référence, il est utile de rappeler que les dépenses pour les frais de repas étaient déductibles à 100% dans les années 80, puis à 80% en 1988, puis à 50% en 1993. En 2007, la règle pour les conducteurs de grands routiers a été instaurée. En 2008, la règle des « 12 heures » pour les employés à commission a été abolie.

Il existe aussi déjà un certain nombre d'exception à la règle du 50% (admissibilité à 100%) :

- ✓ **Les fournitures dans le cours normal de l'entreprise**
La limite de 50 % ne s'applique pas à un montant payé ou payable pour des repas ou des divertissements dans le cours normal de l'exploitation d'une entreprise dont l'activité consiste à fournir contre paiements de tels repas ou divertissements (ex. : restaurant, brasserie, hôtel, etc.).
 - ✓ **Les frais de repas inclus dans les frais de transport**
Il en est de même des frais pour des repas et des divertissements inclus dans les frais de transport à bord d'un autobus, d'un avion ou d'un train.
 - ✓ **Les collectes de fonds organisées au profit d'organismes de bienfaisance**
Les frais pour des repas ou des divertissements engagés dans le cadre d'une collecte de fonds organisée principalement pour recueillir des fonds au profit d'un organisme de bienfaisance enregistré sont aussi déductibles en totalité.
 - ✓ **Les chantiers à l'extérieur d'une zone urbaine**
La limite de 50 % ne s'applique pas lorsque les frais pour des repas ou des divertissements sont payés dans le cadre d'un travail temporaire qui est accompli par des employés sur un chantier qui se trouve à une distance d'au moins 30 kilomètres de la région urbaine la plus proche comptant 40 000 habitants ou plus. Ces frais sont aussi entièrement déductibles s'ils sont fournis dans un campement de travailleurs de la construction installé près d'un chantier lorsque ces travailleurs exercent une activité de construction dans ce campement pour exécuter des travaux de construction.
-

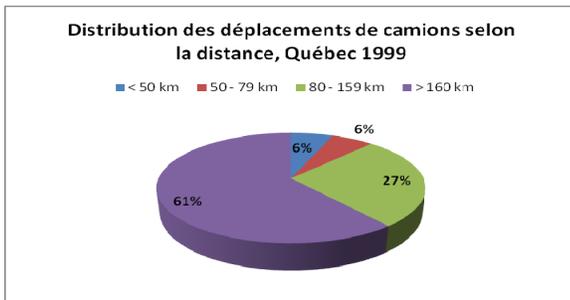
✓ **Les événements spéciaux offerts aux employés**

Les coûts de repas et de divertissements payés par un employeur pour un événement spécial (ex. : souper de Noël), organisé pour le bénéfice de tous les employés à son lieu d'affaires, sont entièrement déductibles.

■ **Estimation des coûts pour le gouvernement du Québec**

Pour l'adaptation proposée, l'ACQ a estimé la dépense gouvernementale en fonction des déplacements recensés dans l'industrie sur une base annuelle.

13



Selon l'enquête sur le camionnage de 1999, 240 000 déplacements sont dénombrés par semaine au Québec. De ce nombre, 6% se fait sur des distances de moins de 50 kilomètres, 6% sur des distances de 50 à 79 kilomètres, 27% sur des distances de 80 à 159 kilomètres et 61% sur des distances de plus de 160 kilomètres.

Sur une base annuelle, les extrapolations sont les suivantes :

L'accessibilité de la déduction pour les frais de repas pour les déplacements de 50 à 159 kilomètres toucherait 4 118 400 déplacements par année. Ces déplacements pourraient, au maximum, bénéficier d'une déduction d'un (1) repas chacun.

Un taux uniforme de 17,00 \$ par repas est déjà accordé dans la méthode simplifiée de déductibilité fiscale. Ce montant est sujet par ailleurs à un maximum de déduction de 80 % depuis 2011, soit 13,60 \$. Globalement, c'est un montant annuel de 56 010 240 \$ qui pourrait être sujet à déduction lors de la mise en place de cet ajustement. Pour le gouvernement, que ce soit par le biais des recettes fiscales des entreprises (si celles-ci comptabilisent en dépenses les remboursements à leurs camionneurs) ou des recettes fiscales des particuliers (si ceux-ci déduisent directement les frais de repas dans leurs dépenses d'emploi), il s'agit d'un manque à gagner de plus ou moins **5,9 millions de dollars par an**¹.

- ❖ **En plus de mettre à jour une définition désuète des fonctions réelles d'un chauffeur, le gouvernement assiste l'industrie dans la mise en place de solutions au recrutement et au maintien de ses effectifs. La rémunération, les conditions de travail et les avantages sociaux sont au cœur des préoccupations de 53,3% des chauffeurs de classe 1/A pour lesquels l'industrie est en pénurie constante depuis plusieurs années.**

¹ Calculé en 2012.