



fccq | Fédération des chambres
de commerce du Québec

Attentes de la Fédération des chambres de commerce du Québec

À l'endroit du ministre des Finances
en vue du budget fédéral 2021-2022

Le 14 décembre 2020

Table des matières

1. PRINCIPALES DEMANDES BUDGÉTAIRES EN LIEN AVEC LA CRISE DE LA COVID-19	3
A) FINANCES PUBLIQUES	3
B) AIDE À LA MAIN-D'ŒUVRE	5
C) AIDE AUX ENTREPRISES ET AUX SECTEURS ÉCONOMIQUES EN DIFFICULTÉ	8
D) DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL	12
2. MESURES SECTORIELLES À CONSIDÉRER	17
FINANCES PUBLIQUES ET FISCALITÉ	17
EMPLOI, DÉVELOPPEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE ET TRAVAIL	17
SANTÉ	18
INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	19
AFFAIRES MONDIALES	20
TRANSPORTS	21
RESSOURCES NATURELLES	22

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) a pour mission d'appuyer le développement des entreprises de l'ensemble des secteurs économiques du Québec et des régions. Grâce à son vaste réseau de plus de 130 chambres de commerce et de 1 100 entreprises établies au Québec, la FCCQ représente plus de 50 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises au Québec, nous défendons les intérêts de nos membres au chapitre des politiques publiques, favorisant ainsi un environnement d'affaires innovant et concurrentiel.

Chaque année, la FCCQ participe aux consultations prébudgétaires, en prévision du budget du ministre des Finances du Québec. Pour cette édition 2021-2022, le contexte de la crise nous pousse à présenter des mesures liées étroitement à la situation actuelle afin de favoriser une relance de secteurs économiques importants.

1. PRINCIPALES DEMANDES BUDGÉTAIRES EN LIEN AVEC LA CRISE DE LA COVID-19

A) FINANCES PUBLIQUES

À l'occasion de l'Énoncé économique de l'automne 2020, le gouvernement fédéral a présenté des projections de déficits de l'ordre de 381,6 G\$ pour 2020-2021, et de 121,2 G\$ pour 2021-2022. Comme le démontre le tableau plus bas, les montants pourraient être plus élevés, en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19 au Canada et de la crise sanitaire et économique engendrée par cette situation mondiale. Pour l'instant, le poids de la dette représenterait 50,7% du PIB, et selon les projections présentées le 30 novembre 2020, ce pourcentage pourrait être stabilisé d'ici 2026, oscillant entre 50 % et 53 % du PIB. Afin de s'assurer que le Canada ne se trouve pas dans une position de faiblesse, il sera important désormais d'utiliser cet indicateur pour suivre l'état des finances publiques du gouvernement fédéral.

	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	2022- 2023	2023- 2024	2024- 2025	2025- 2026
Total partiel		-2,1	-26,6	-1,1	-6	-0,3	0,9
Solde budgétaire – Énoncé de 2020	-39,4	-381,6	- 121,2	-50,7	-43,3	-30,9	-24,9
<i>dont : plan d'intervention économique pour répondre à la COVID-19</i>	-7,2	-275,2	-50,6	-3,8	-1,2	-0,1	-0,4
<i>Nota – Dépenses de stimulation prévues</i>		-70 to -100 over 3 years - see scenarios below					
<i>Solde budgétaire avant la stimulation prévue (pourcentage du PIB)</i>	-1,7	-17,5	-5,2	-2,1	-1,7	-1,2	-0,9
<i>Dette fédérale avant la stimulation prévue (pourcentage du PIB)</i>	31,2	50,7	52,6	52,1	51,6	50,6	49,6
<i>Incidence budgétaire des scénarios de résurgence du virus</i>							
<i>Restrictions élargies</i>							
<i>Incidence budgétaire</i>		-7,1	-6,5	-4,2	-4,0	-4,0	-3,7
<i>Solde budgétaire</i>	39,4	-388,8	-127,7	-54,9	-47,3	-34,8	-28,6
<i>Restrictions plus strictes</i>							
<i>Incidence budgétaire</i>		-17,0	-15,5	-8,9	-8,4	-8,6	-8,5
<i>Solde budgétaire</i>	-39,4	-398,7	-136,7	-59,6	-51,7	-39,4	-33,4

(Énoncé économique fédéral, Automne 2020) ¹

Dans les dernières années, alors que les économies du Québec et du Canada performaient à plein régime et que le niveau de productivité était grandement favorable à la croissance économique, la FCCQ plaidait avec raison pour un plan de retour à l'équilibre budgétaire le plus rapidement possible, contenant des cibles sérieuses pour revenir au déficit zéro. Lorsque l'économie performe, c'est le moment d'atteindre l'équilibre budgétaire (voire présenter des surplus) afin d'être en mesure d'avoir les marges de manœuvre nécessaires pour affronter une crise qui aurait un impact majeur sur les finances publiques, comme celle que nous traversons présentement.

L'ampleur de la crise actuelle force la FCCQ à présenter une autre approche dans ses attentes quant à la gestion des finances publiques, en comparaison aux précédentes années dans ses recommandations prébudgétaires. Cette pandémie mondiale amène les gouvernements des autres États dans le monde à intervenir massivement dans leur économie, afin de limiter les impacts sur l'activité économique. En septembre 2020, le FMI estimait d'ailleurs que les gouvernements étaient intervenus dans leur économie pour environ 11 700 G\$ américains, soit approximativement 12 % du PIB mondial. La moitié de cette somme gigantesque représentait alors un soutien en liquidité, notamment des aides financières directes.

Les ordres de gouvernement au Canada n'ont d'autres choix dans ce contexte que d'intervenir également pour soutenir l'activité économique. Cette nécessité pour les ordres de gouvernement

¹ Énoncé économique fédéral – Novembre 2020, p. 120

d'intervenir pour préserver la santé publique et économique a un coût et donc, un impact colossal sur les emprunts du Canada. Face à cette nouvelle réalité, il est nécessaire pour les ordres de gouvernement de continuer à venir en aide autant que possible aux entreprises et aux industries qui continuent d'affronter une tempête exceptionnelle, pour qu'un maximum d'entre elles puisse passer au travers. Lorsque l'économie aura retrouvé son niveau de productivité et de croissance économique de la dernière décennie, que les rentrées fiscales seront au rendez-vous à un rythme similaire, le gouvernement fédéral devrait mettre en place les indicateurs et les cibles nécessaires pour limiter les déficits structurels.

Puisque dans le contexte mondial actuel, l'interventionnisme des gouvernements s'avère nécessaire pour stimuler l'activité économique, la FCCQ recommande donc actuellement de :

- **Maintenir un ratio dette brute/PIB sur la trajectoire présentée à l'énoncé économique de l'automne 2020 ;**
- **S'assurer que le ratio dette brute/PIB ne dépasse pas la moyenne des pays de l'OCDE ;**
- **Fournir sur une base régulière, l'état des finances publiques comme le recommande le directeur parlementaire du budget.**

B) AIDE À LA MAIN-D'ŒUVRE

Programme des travailleurs étrangers temporaires

Malgré la pandémie et son effet dévastateur sur le marché du travail, de nombreux secteurs économiques sont de nouveau retournés dans une situation similaire à celle qui prévalait au mois de février 2020 en ce qui concerne les difficultés de recrutement. Le Canada, et particulièrement le Québec, ont des défis démographiques importants qui ne se résorberont pas dans les prochaines années et les employeurs doivent encore et toujours faire preuve de résilience et d'initiatives afin de remplacer les travailleurs qui quittent vers la retraite. Le recrutement international doit être facilité et surtout accéléré.

La FCCQ considère que les programmes d'immigration permanents et temporaires sont complémentaires, les premiers visant des besoins structurels, tels que ceux associés à l'évolution démographique, tandis que les deuxièmes permettent de répondre à des besoins ponctuels, comme ceux associés aux emplois saisonniers.

La FCCQ réclame depuis longtemps une révision majeure du PTET. Les dispositions du PTET mises en place en juin 2014 et qui s'appliquent au Québec visent à favoriser l'embauche de Canadiens en rendant plus difficile le recours à des travailleurs étrangers temporaires. On peut d'emblée affirmer que les modifications ont atteint leur objectif : le nombre de travailleurs étrangers temporaires (TET) acceptés en vertu du Programme (hors agriculture et aides familiaux) a diminué drastiquement pour l'ensemble du Canada comme pour le Québec.

Les travailleurs étrangers peuvent combler des pénuries de main-d'œuvre. Force est de constater que le PTET n'a cependant pas évolué dans le même sens que les besoins des employeurs et que des assouplissements majeurs s'imposent, pour que celui-ci joue un rôle significatif dans la réponse aux besoins de main-d'œuvre à court terme des entreprises.

La FCCQ demande au gouvernement fédéral de:

- **Rationaliser les démarches relatives aux études d'impacts sur le marché du travail (EIMT) en réduisant les exigences pour les demandeurs, en abaissant les frais par demande, en utilisant les outils modernes de télécommunication et en mettant fin à l'enchevêtrement de responsabilités entre les deux gouvernements. Le processus devrait être simplifié et accéléré, et son résultat rendu plus prévisible pour les professions en demande.**
- **Assurer que la liste d'exemptions de l'EIMT prenne mieux en compte les enjeux de main-d'œuvre régionale.**
- **Augmenter considérablement la limite maximale d'immigrants temporaires pouvant occuper des postes considérés à bas salaire par entreprise. Cette limite devrait être abolie lorsque l'EIMT démontre une pénurie de main-d'œuvre dans le secteur et la région concernés.**

Assurance-emploi

La crise actuelle a nécessité la mise en place de programmes exceptionnels afin de pallier la perte de revenus pour des millions de travailleurs engendrée par l'application des inévitables mesures sanitaires. Le gouvernement a mis en place rapidement la prestation canadienne d'urgence en remplacement de l'assurance-emploi, car cette dernière n'avait pas la capacité opérationnelle, ni les critères d'admissibilités permettant de supporter une aussi large et diversifiée clientèle. Plusieurs ont dénoté que cela mettait en lumière les faiblesses du régime. C'est pourtant discutable. Tout régime d'assurance doit protéger ses assurés contre les circonstances normales de la vie. Au niveau économique, cela comprend notamment les crises financières et les récessions. Le régime s'est toujours montré adéquat lors des dernières récessions, notamment en 2008. Force est de constater que la crise sanitaire s'apparente davantage au critère de force majeure qu'à une circonstance de crise économique usuelle. Les régimes d'assurances excluent toujours la couverture et l'indemnisation en cas de force majeure et nous ne voyons pas pourquoi le régime d'assurance emploi devrait être exclu de ces règles usuelles en matière d'assurabilité. Lors de la survenance de catastrophe, il en va des gouvernements à soutenir et assumer les coûts de l'indemnisation nécessaire.

Pourtant, le gouvernement a plutôt fait le choix de demander une contribution exceptionnelle au régime d'assurance emploi. Dans son rapport paru le 10 décembre 2020 lors de l'Énoncé économique de l'automne 2020², le directeur parlementaire du budget (DPB) a évalué que le déficit cumulé du Compte

² <https://pbo-dpb.s3.ca-central-1.amazonaws.com/artefacts/95efcccb3e5a6188578f1e7190612315385a049d384d9d72fd66b73d2cfe02bd>

de l'assurance-emploi atteindra 59 G\$ en 2024, notamment à la suite d'un gel des cotisations jusqu'à septembre 2022. Le DPB précise d'ailleurs que le gouvernement n'a pas fait part de son plan d'action afin de combler ce déficit qui, en vertu de la Loi sur l'assurance emploi, devra être comblé en 7 ans. Sans paiements provenant du Trésor, les employeurs et les travailleurs canadiens peuvent s'attendre à un énorme choc tarifaire dès septembre 2022 et ce pour les prochaines années. Il va de soi que nous ne croyons pas prudent de faire supporter ce poids par les employeurs qui, rappelons-le, financent 7/12^e du régime.

De surcroît, les provinces et territoires font appel à la bonification substantielle des ententes de développement du marché du travail prévu à la partie II de la Loi de l'assurance-emploi et qui leur permettent de financer les programmes de formation et de développement des compétences. Les besoins à ce sujet sont plus que jamais importants pour ramener au travail les chômeurs pandémiques, mais également pour préparer le Canada à l'accélération de la transformation des milieux de travail en raison des avancées technologiques. Le gouvernement avait d'ailleurs annoncé le plus grand investissement de l'histoire canadienne en matière de développement du marché du travail lors du discours du trône de l'automne 2020.

Nous recommandons au gouvernement :

- **De combler le déficit actuariel prévu au compte de l'assurance-emploi par un versement provenant du fonds consolidé.**
- **D'augmenter substantiellement les sommes prévues aux ententes de développement du marché du travail**

Programme de stages pratiques pour étudiants

Les jeunes Québécois et Canadiens sont les plus touchés par la crise actuelle. Ils sont surreprésentés parmi le bassin de chômeurs pandémiques et l'entrée sur le marché du travail des jeunes diplômés représentera un défi important pour les prochaines années. Le gouvernement canadien a mis en place le Programme de stages pratiques pour étudiants visant à offrir une subvention salariale pour la réalisation de stages en milieu de travail qui représentent des opportunités exceptionnelles d'intégrer un emploi. En raison de la crise et en reconnaissance de la complexité que cette dernière engendre pour trouver des milieux afin d'accueillir ces stagiaires, les critères du programme ont été assouplis jusqu'au 31 mars 2021 afin d'assurer notamment qu'un plus grand éventail d'employeurs puisse avoir accès à ces incitatifs ainsi qu'afin d'allouer la subvention salariale maximale de 7 500\$ pour tous les stages, peu importe le statut de l'entreprise participante.

Ces mesures ont connu un grand succès et permis d'offrir une première expérience en milieu de travail à des milliers de Québécois et de Canadiens malgré la période trouble que nous traversons.

- **Nous recommandons que les assouplissements au Programme de stages pratiques pour étudiants devant se terminer au 31 mars 2021 soient prolongés pour les 2 prochaines années.**

C) AIDE AUX ENTREPRISES ET AUX SECTEURS ÉCONOMIQUES EN DIFFICULTÉ

Analyse des programmes d'aide du gouvernement fédéral

Le gouvernement du Canada a mis en place plusieurs programmes qui ont eu et qui continuent d'avoir un impact important sur la capacité des individus et des entreprises de passer à travers la crise actuelle.

Le Compte d'urgence pour les entreprises canadiennes (CUEC) bonifié permet aux PME d'obtenir un prêt sans intérêts pouvant atteindre jusqu'à 60 000 \$. La FCCQ salue tout particulièrement la possibilité de convertir les derniers 10 000 \$ de ce prêt en aide non remboursable, puisque, pour de nombreuses entreprises, le poids de l'endettement peut devenir écrasant.

Le Programme d'aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (AULC) a été mis en place rapidement par le gouvernement du Canada et il s'attaquait à un enjeu réel : la difficulté pour les locataires commerciaux de payer leur loyer en raison des restrictions sanitaires imposées par les gouvernements. Cependant, il ne répondait pas aux besoins d'un grand nombre d'entreprises, puisque ce sont les propriétaires d'immeubles qui devaient faire la demande. Ce fonctionnement s'est avéré mal adapté au contexte de crise qui a compliqué les relations entre plusieurs locataires et locateurs, ce qui a limité l'attrait de l'AULC. Par exemple, selon un sondage mené par Restaurants Canada, un restaurateur sur cinq n'avait pas été autorisé par son locateur à retarder le paiement du loyer pendant la première vague de COVID-19, un critère pourtant requis pour bénéficier de l'AULC. Il était donc impératif de modifier le programme afin lever cet obstacle et de permettre aux restaurateurs de bénéficier de cette aide d'urgence.

La nouvelle Subvention d'urgence du Canada pour le loyer (SULC) semble enfin répondre à ce défi en octroyant désormais l'aide financière directement à l'entreprise locataire. Le taux de subvention pouvant atteindre 90 % pour les entreprises qui sont obligées de demeurer fermées est également appréciable. Par contre, il est inacceptable de priver les entreprises qui n'ont pas pu bénéficier de l'AULC en raison de la mécanique particulière à ce programme de l'aide financière à laquelle ils auraient dû avoir droit depuis le mois de mars.

La FCCQ recommande de :

- **Permettre aux locataires commerciaux de bénéficier de la SULC pour tous les mois où ils y ont été admissibles depuis le début de la crise et pour lesquels ils n'ont pas pu recevoir l'AULC;**

- **S'assurer que la SULC soit versée rapidement et avec le moins de démarches administratives possibles pour les entrepreneurs.**

Fonds d'aide et de relance régionale (FARR) et le Fonds d'urgence pour la transformation (FUT)

Le Fonds d'urgence pour la transformation (FUT) a permis aux entreprises du secteur agroalimentaire de bénéficier d'une aide financière pour adapter leurs installations et leurs méthodes de travail aux nouvelles normes sanitaires imposées dans le cadre de la pandémie de COVID-19. Ce programme a été globalement apprécié des entrepreneurs, ce qui rend d'autant plus difficile à expliquer que le gouvernement y ait mis fin en septembre dernier. Les entreprises agroalimentaires continuent de devoir adapter leurs pratiques au fur et à mesure de l'évolution des connaissances sur le virus et sur les moyens de prévenir sa propagation. De la même manière, la liste de dépenses admissibles aurait pu être élargie afin de compenser les entreprises pour les coûts d'acquisition d'équipements de protections individuelles non réutilisables qui sont devenus incontournables dans les milieux de travail. La FCCQ recommande donc de :

- **Prolonger et bonifier l'enveloppe du FUT afin de s'assurer de combler les besoins en constante évolution dans l'industrie agroalimentaire;**
- **Rendre les équipements de protection individuelle non réutilisables, tels que les masques et gants jetables, admissibles à une compensation dans le cadre du FUT.**

La FCCQ a également participé à la réflexion menée par la Chambre de commerce du Canada afin d'élaborer [des mesures concrètes qui aideraient les entreprises à traverser la crise](#) de la COVID-19. Nous tenons particulièrement à réitérer les propositions suivantes :

- **Automatiser la production des déclarations d'impôt simples;**
- **Simplifier la déduction pour travail à domicile;**
- **Améliorer l'utilisation des communications électroniques, notamment en améliorant l'utilisation du courrier électronique et en permettant de joindre électroniquement des documents aux dépôts.**
- **Faire preuve d'une indulgence constante en matière d'audit des petites entreprises pendant la pandémie;**
- **Supprimer des obstacles fiscaux à la vente d'une petite entreprise à des membres de la famille.**

Toutes ces actions seraient de nature à alléger le fardeau fiscal et bureaucratique auquel sont soumis les entrepreneurs québécois ainsi que leurs travailleurs. Surtout, il s'agit de mesures qui pourraient être mises en place rapidement et qui offriraient des bénéfices tant à court terme qu'à moyen et long terme.

Transport aérien et aide à l'aéronautique

Le gouvernement fédéral a annoncé à l'occasion de l'Énoncé économique de l'automne 2020, des sommes importantes pour les transporteurs régionaux ainsi que les aéroports situés en région. Il propose ainsi de fournir respectivement jusqu'à 206 M\$ sur deux ans pour ces entreprises aériennes, à compter de l'année financière actuelle, et pour le Programme aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), 186 M\$ sur deux ans, à compter de 2021-2022. Ces aides publiques sont assurément nécessaires, mais d'autres gestes demeurent à poser, en particulier chez les grands joueurs du transport aérien qui continuent de subir des impacts importants. Cette intervention de l'État devrait être effective le plus rapidement possible. D'autant plus qu'il s'agit de l'un des secteurs qui devrait mettre le plus de temps à retrouver les opérations normales ayant précédé mars 2020, ainsi que le niveau de confiance de la clientèle.

En effet, à l'instar des autres transporteurs à l'échelle de la planète, les transporteurs nationaux et internationaux ont subi des pertes financières colossales. Ils ont perdu approximativement 90 % de leurs voyageurs canadiens et internationaux. Le secteur aérien canadien représentait avant la crise de la COVID-19 environ 240 000 emplois et contribuait à la hauteur de près de 37 G\$ au PIB du Canada. Plusieurs mises à pied nécessaires amèneront des défis supplémentaires quant au rapatriement des employés qui œuvraient pour ces compagnies aériennes, au moment de les rebaucher.

Une différence marquante est cependant observée pour nos transporteurs en comparaison avec leurs équivalents au sud de la frontière. L'administration américaine a rapidement débloqué une aide financière substantielle à leurs entreprises aériennes afin qu'elles puissent passer au travers des grandes turbulences, et se relever le plus rapidement possible par rapport à leur concurrence internationale. Plusieurs milliards \$ ont également été débloqués chez les compagnies aériennes européennes. Malheureusement, au mois de décembre 2020, les transporteurs aériens nationaux et internationaux du Canada n'ont toujours pas obtenu l'aide substantielle dont ils ont besoin pour rebondir le plus rapidement possible, ni de plan de sauvetage. Cette absence pourrait non seulement nuire à la compétitivité de nos compagnies aériennes, mais aussi à leur reprise éventuelle. Des discussions ont commencé tranquillement à cet effet entre le gouvernement fédéral et ses grandes entreprises aériennes à la mi-novembre 2020. Celles-ci devraient aboutir à une aide concrète proportionnelle à ce qui s'est retrouvé pour les autres compagnies aériennes à l'étranger.

À l'occasion de l'Énoncé économique de l'automne 2020, la FCCQ s'est réjouie de constater que le gouvernement fédéral viendrait en aide aux projets de transport en commun dans les grands aéroports pour 500 M\$. Elle souhaite cependant porter à la connaissance du gouvernement fédéral, que les besoins pour réaliser la gare du REM à l'aéroport de Montréal seront plus élevés. Toutefois, les sommes nécessaires doivent être disponibles rapidement afin que le projet se concrétise à l'intérieur des délais. La FCCQ souhaite également faire la distinction entre l'aide à l'intermodalité retrouvée dans l'annonce de l'Énoncé économique, et l'aide pour l'amélioration des infrastructures aéroportuaires. L'aéroport de Montréal a des besoins en immobilisation, notamment dans la réfection d'une piste d'atterrissage aux

coûts de 75 M\$. Il n'y a pas de précisions dans l'Énoncé économique pour ce projet, alors qu'ils sont prêts, et n'attendent que l'aide d'Ottawa pour débiter les travaux.

Puisque le secteur aérien est grandement fragilisé et qu'il mettra plus de temps à retrouver leurs opérations, le gouvernement fédéral devrait :

- **Présenter avant le budget fédéral 2021-2022, l'aide financière importante directe aux grandes compagnies aériennes canadiennes afin de leur permettre de redémarrer le plus rapidement possible ;**
- **Répondre financièrement aux besoins en immobilisation des grands aéroports canadiens, à l'instar des sommes offertes pour les petits aéroports régionaux, retrouvés dans l'Énoncé économique de l'automne ;**
- **Dans un programme distinct, réserver les sommes nécessaires pour concrétiser le projet de gare du REM à l'aéroport de Montréal.**

Aussi, la crise frappe durement l'aéronautique, entre autres au niveau de nos exportations. L'absence de mesures dans l'Énoncé économique de 2020 afin de venir en aide à ce secteur important de l'économie québécoise, a été mal reçue par le milieu d'affaires. Des milliers de pertes d'emplois ont été enregistrés au Québec depuis le début de la crise, mais des solutions existent pour maintenir un maximum d'employés qualifiés au sein de cette industrie névralgique pour la balance commerciale. Par exemple, au travers des objectifs recherchés par les gouvernements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), le moment est approprié pour développer la Recherche et le Développement (R&D) pour des projets visant l'atteinte de ces objectifs environnementaux importants pour l'industrie aérospatiale. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'aéronautique représente 2 % des émissions mondiales de CO₂, mais aussi 14 % des émissions de GES du secteur du transport, ce qui n'est pas négligeable.

Le Québec et le Canada pourraient se démarquer et démontrer leur expertise à l'échelle internationale, en développant la technologie permettant au secteur aérospatial d'atteindre l'objectif des avions à émission zéro, à l'instar de ce que certains affirment dans l'industrie.

Ainsi, la FCCQ recommande :

- **Inclure au budget 2021-2022 des sommes importantes afin de mettre en œuvre un programme de R&D pour l'industrie aéronautique, permettant de réembaucher un maximum d'employés qualifiés, pour des projets de recherche qui viseraient par exemple, la réduction des émissions de GES.**

D) DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Déploiement Internet haute vitesse et fibre optique

Les infrastructures numériques sont maintenant reconnues comme un ingrédient essentiel du développement économique au même titre que les infrastructures physiques, telles que les routes, les ports, les aéroports et les chemins de fer. Au moment où le commerce électronique croît à une vitesse exponentielle, où plusieurs de nos concurrents maîtrisent déjà l'utilisation des métadonnées ou de l'infonuagique, et où le télétravail devient une alternative à l'auto solo dans le combat contre les changements climatiques, il devient impératif de rendre les connexions à haut débit accessible et abordable pour toutes les entreprises, peu importe où elles se trouvent sur le territoire. Les bouleversements engendrés par l'actuelle crise de la COVID-19 ne sont venus qu'exacerber cette réalité.

Au Québec, le taux de disponibilité des services d'accès Internet à large bande stagne depuis quelques années. La situation n'a pas changé de manière significative depuis 2017, alors que 88,5 % des ménages québécois avaient accès à un service de 50 Mbps ou plus, ce taux chutant à 53,5 % pour les collectivités rurales et 38,3 % pour les réserves autochtones au Québec. Il reste encore beaucoup de chemin à faire.

Il resterait toujours aujourd'hui 330 000 foyers québécois n'ayant pas accès à un service filaire à 50Mb/s, alors qu'on en comptait 340 000 en 2018. Ces ménages sont situés surtout dans les régions périphériques, mais en partie aussi dans des zones « limitrophes » dans les régions centrales. Pour leur offrir un accès internet de base, il faut des investissements dans les infrastructures à la fois de transport et de distribution (dernier km).

Dans certaines régions, les entreprises peinent à être bien desservies par l'Internet à large bande, une infrastructure aujourd'hui indispensable à la croissance et à la productivité des entreprises. Celles-ci provenant des régions moins bien desservies perdent chaque jour des opportunités de réaliser des ventes et de croître par le biais du commerce électronique. Encore une fois, la crise actuelle rend encore plus évidente l'importance de compléter ce branchement dans les plus brefs délais.

Pour offrir cet accès, des investissements importants sont requis dans les infrastructures numériques. En ce sens, les différents paliers de gouvernement ont annoncé la mise en place de différents programmes.

Le gouvernement du Canada a annoncé la création du Fonds pour la large bande universelle qui investira jusqu'à 1,75 G de \$ avec comme objectif de brancher 98 % des Canadiens d'ici 2026. Il en va de même pour le gouvernement du Québec à travers son programme Régions branchées faisant suite à Québec branché du précédent gouvernement qui avait annoncé des investissements additionnels de 400 M de \$ en 2019 afin, là aussi, d'en arriver à brancher ces 340 000 foyers d'ici 2026. La FCCQ salue les sommes annoncées, mais constate que le déploiement ne se fait pas suffisamment rapidement, ce qui laisse de nombreuses zones sans accès adéquat.

La FCCQ demande donc de :

- **Déployer plus rapidement les infrastructures numériques permettant l'accessibilité du réseau Internet haute vitesse à l'ensemble des entreprises et des ménages québécois, comme nous le demandions l'an dernier;**
- **Annoncer rapidement les détails du prochain programme qui permettra de brancher les foyers qui n'auront été couverts ni par les programmes *Québec branché* et *Régions branchées*, ni par le programme fédéral.**

Le gouvernement du Canada a annoncé le 9 novembre dernier avoir conclu une entente avec Télésat afin d'obtenir une couverture Internet haute vitesse au Canada grâce à la constellation de satellites en orbite terrestre basse (LEO) de l'entreprise. Cette annonce était assortie d'une enveloppe de 600 M\$ et Télésat affirme pouvoir offrir son service à compter de 2022.

Bien que les efforts du Québec soient actuellement tournés vers l'expansion des réseaux Internet filaires, la connexion Internet à large bande par satellite peut représenter une alternative intéressante pour les communautés les plus petites et les plus éloignées. La FCCQ recommande ainsi de :

- **S'assurer que les communautés québécoises trop isolées pour être branchées au réseau de fibre optique, malgré les programmes existants et à venir des deux paliers de gouvernement, puissent être éligibles au déploiement à coût raisonnable d'Internet par satellite.**

Enfin, il est nécessaire de faire évoluer nos objectifs en matière de bande passante afin qu'ils soient adaptés aux besoins croissants des entreprises et des télétravailleurs établis à l'extérieur des grands centres urbains. La norme actuelle de 50 Mbps représente une amélioration par rapport à l'ancienne norme de 5 Mbps, mais, dans bien des cas, un tel débit peine déjà à satisfaire les besoins. Pensons ainsi aux entreprises technologiques et manufacturières dont les systèmes informatiques deviennent de plus en plus sophistiqués, aux firmes professionnelles dont le personnel est de plus en plus en télétravail, mais aussi, par exemple, aux complexes de villégiature où chaque client est connecté au réseau Internet sans fil : pour ces clients, il faut viser plus haut que 50 Mbps. Des technologies bien éprouvées, comme la fibre optique, permettent déjà d'atteindre des vitesses de téléchargement supérieures à cette norme, mais leur déploiement demeure limité à l'extérieur des grands centres urbains, ce qui limite le développement économique des régions et des MRC périphériques.

La FCCQ recommande ainsi de :

- **Offrir des incitatifs afin de favoriser le déploiement de réseaux offrant une bande passante supérieure à 50 Mbps dans les prochains appels d'offres et les prochains programmes.**

Infrastructures vertes et Mobilité durable : Investir en maintien des actifs

Pour la FCCQ, la mobilité durable permet non seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) mais amène des occasions de création de la richesse. Au Québec, les défis en matière de mobilité durable sont nombreux et des investissements massifs provenant de tous les ordres de gouvernement pour répondre à ces enjeux sont primordiaux. Les coûts de congestion chiffrés en milliards nuisent considérablement à l'économie, notamment à la productivité des entreprises, et les solutions favorisant la fluidité des déplacements, que ce soit pour les personnes ou les marchandises, doivent être priorisées.

Plusieurs mesures permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) peuvent amener des occasions de création de richesse. Par exemple, les émissions de GES liées au secteur des transports continuent malheureusement d'augmenter depuis 1990. Des mesures gouvernementales contribuant à la mobilité durable permettent non seulement d'améliorer la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises, pour ainsi réduire les coûts astronomiques liés à la congestion, mais ultimement d'améliorer le bilan carbone. Le gouvernement fédéral avait réservé plus de 25 milliards de dollars d'ici 2027-28 dédiés aux transports en commun.

Toutefois, que ce soit pour des projets majeurs en modes lourds ou pour l'acquisition d'autobus électriques, le Québec a des besoins importants en développement certes, mais aussi en rattrapage du maintien des actifs concernant ses infrastructures de transport collectif. Or, la crise de la COVID-19 aura amené des pertes de revenu substantielles causées par la baisse considérable de l'achalandage et des déplacements limités. Cette réalité rend encore plus complexe pour les sociétés de transport de répondre aux exigences d'entretien de leurs immobilisations. Les besoins en la matière étant élevés, il est nécessaire que le Québec puisse obtenir sa juste part de l'enveloppe totale du gouvernement fédéral pour combler ses besoins en maintien des actifs, et ultimement, en mobilité.

Véhicules à émission zéro

Également, des sociétés de transport partagent l'objectif gouvernemental d'acquérir des véhicules à émission zéro et certaines se sont données des cibles en ce sens, pour les prochaines années. Toutefois, elles craignent de ne pas avoir les ressources pour se doter des infrastructures de recharge et d'entreposage nécessaires pour atteindre cet objectif partagé. La crise actuelle jumelée au manque de revenus des sociétés de transport a compliqué davantage l'acquisition de ces infrastructures vertes obligatoires pour la conversion aux véhicules à émission zéro.

Transport interurbain et transport nolisé-touristique

Le transport interurbain par autocar a également subi des pertes importantes, forcées par l'arrêt des opérations pour les raisons sanitaires compréhensibles. Cependant, ces entreprises continuent d'assumer des coûts fixes importants, par exemple pour l'entretien de leurs véhicules. Lorsqu'elles ont été autorisées de reprendre leurs opérations, elles ont dû diminuer les fréquences et donc, diminuer les revenus engrangés. Dans ce contexte, elles ont besoin d'obtenir l'aide financière nécessaire afin d'être

en mesure de maintenir le niveau d'offre, permettant de relier les différentes communautés par transport routier interurbain. C'est le cas aussi des 160 entreprises en transport nolisé-touristique, qui ont dû cesser leurs opérations durant la crise actuelle. Or, leurs besoins en entretien demeurent et ont une proposition commune, à laquelle la FCCQ souhaite que le gouvernement réponde favorablement.

Train grande fréquence (TGF)

D'autres projets interurbains sont nécessaires au développement économique du Québec et de ses régions. En 2015, VIA Rail a présenté un projet de liaison ferroviaire reliant plus efficacement en voies dédiées les villes canadiennes de Windsor, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec pour le transport des passagers.

Ce projet amènerait non seulement une connexion plus rapide entre les villes, mais des gains de productivité pour les employés qui se déplacent régulièrement entre les principales villes, notamment entre Montréal et Québec. Le projet a également bénéficié de l'appui conjoint des élus et communautés d'affaires de Trois-Rivières et Drummondville, des gouvernements du Québec et de l'Ontario, des villes de Montréal, Toronto et d'Ottawa ainsi que la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

En juin 2019, Ottawa et la Banque de l'infrastructure du Canada ont créé, au coût de 71 millions de dollars, un bureau de projet qui fera des travaux techniques, des consultations et des analyses durant deux ans avant de faire ses recommandations. Le bureau de projet doit terminer ses travaux en 2020. Notons que le projet de corridor Québec-Windsor est discuté depuis 1981.

Le gouvernement fédéral doit prévoir et engager le plus rapidement possible les sommes nécessaires pour débiter la construction de ce projet. Ce projet doit également s'inscrire en complémentarité avec le Réseau électrique métropolitain (REM) de CDPQ Infra, qui a aussi bénéficié d'un soutien financier du gouvernement fédéral.

Ainsi, en matière de mobilité durable, la FCCQ demande au gouvernement du Québec de :

- **S'assurer que les sommes nécessaires au maintien des actifs dans les transports collectifs soient au rendez-vous pour aider à combler l'écart de rattrapage dans les investissements à réaliser, et s'assurer de maintenir le niveau de service et de sécurité requis au sein de leurs infrastructures.**
- **S'assurer qu'il y ait une aide financière à plus long terme pour les coûts d'opération des sociétés de transport, au moins d'ici à 2023, car le retour au niveau d'achalandage pourrait mettre un certain temps selon plusieurs prévisions et pour s'assurer qu'il y ait des appels d'offres d'autobus électriques dès 2021.**

- **Répondre aux besoins financiers des transporteurs québécois par autocar, pour compenser la perte de revenus et s'assurer qu'ils soient mesure de maintenir les fréquences à la reprise des activités économiques. Aussi, répondre à la demande des entreprises en transport nolisé-touristique en octroyant 16 M\$ pour couvrir les coûts fixes durant la période actuelle d'inactivité forcée, afin d'assurer l'entretien minimal des véhicules et la reprise sécuritaire des opérations au moment de la relance des activités.**
- **Prévoir les sommes nécessaires pour la réalisation du projet du Train à Grande Fréquence de VIA Rail, afin que la construction puisse débuter lorsque les études approfondies seront complétées et ce, en incluant la phase Québec-Montréal dans une première phase, et en s'assurant que le projet s'inscrive en complémentarité avec le Réseau électrique métropolitain (REM) de CDPQ Infra.**

2. MESURES SECTORIELLES À CONSIDÉRER

FINANCES PUBLIQUES ET FISCALITÉ

Petites entreprises et sociétés privées

- Éliminer les mesures néfastes à l'entrepreneuriat introduites par la réforme fiscale des sociétés privées, en augmentant notamment les seuils non-imposables permis pour les placements passifs.
- S'engager à modifier la Loi de l'impôt sur le revenu afin de rendre équitable le transfert d'entreprise à un membre de la famille.

Réévaluation et redéploiement des dépenses budgétaires et fiscales

- Mener un examen approfondi afin d'élargir et de simplifier le régime fiscal, en réduisant les taux et les crédits d'impôt pour les particuliers et les sociétés.
- Effectuer un examen systématique des mesures fiscales et budgétaires afin de réallouer les efforts des mesures les moins efficaces pour bonifier le financement des moyens d'intervention les plus efficaces et efficients.

Rapport d'impôt unique

- Les gouvernements du Canada et du Québec abordent la question du rapport d'impôt unique de façon pragmatique et innovatrice, en centrant leur démarche exclusivement sur l'intérêt du contribuable.

EMPLOI, DÉVELOPPEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE ET TRAVAIL

Programme de soutien aux travailleurs saisonniers

- Procéder à l'évaluation de l'impact du projet pilote et de colliger des données permettant de mesurer le succès de diverses mesures.
- Mettre en place des agents-coordonnateurs afin d'organiser le partage de main-d'œuvre dans les régions ayant de forts taux d'emplois saisonniers.

- Chercher à pérenniser le financement du soutien aux travailleurs saisonniers.

Rétention des travailleurs expérimentés

- Mettre en place des mesures plus robustes pour augmenter l'âge moyen de départ à la retraite que celles adoptées jusqu'à présent, sans pour autant acheter ce rehaussement à l'aide de fonds publics.
- Se doter d'un plan d'action afin de favoriser la rétention et l'embauche des travailleurs expérimentés, notamment sur le plan de la sensibilisation, de la formation et de l'aide à la réintégration du marché du travail.

Moderniser l'approche en formation continue

- Instaurer un Régime volontaire d'épargne formation continue (RVEFC) dans le but d'accroître la participation de la main-d'œuvre canadienne à la formation liée à l'emploi.

Immigration permanente

- Accélérer le traitement des demandes d'immigrations

SANTÉ

Santé : ajustement des contraintes au financement

- Réviser la Loi canadienne sur la santé afin de permettre aux organismes et entreprises du secteur privé de fournir des services de santé compris dans le panier des services de santé assurés, opérant à l'intérieur de paramètres définis par des politiques publiques, y compris au niveau de la tarification de certains frais accessoires.

Projet national d'assurance-médicaments

- D'assurer une participation volontaire des provinces avec pleine compensation en cas de retrait
- D'établir les grands principes d'un régime national en se basant sur l'expérience du Québec (partage des coûts, contribution maximale, adhésion obligatoire, formulaire complet et équitable, accès aux médicaments innovants) ;
- D'assurer la mise en œuvre de la Stratégie nationale pour les médicaments coûteux pour les maladies rares.

Assurer un approvisionnement durable en médicaments et produits médicaux

- Investir dans l'infrastructure pharmaceutique existante au Québec (soutien à la production locale des manufacturiers, soutien à l'augmentation des stocks de médicaments essentiels, crédits d'impôt et/ou subventions pour la modernisation ou l'expansion des établissements de fabrication au Québec, etc.) ;
- Soutenir la production locale de produits médicaux.

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Soutien financier aux entreprises

- Capital de croissance
- Augmenter l'offre de capital pour appuyer les entreprises au stade de croissance, après le démarrage et avant qu'elles n'intéressent les fonds de capital de risque.

Intensité technologique et compétitivité

- Stimuler l'investissement pour accroître la productivité
- Instaurer un crédit d'impôt à la modernisation de la production permettant d'adopter des technologies existantes afin d'améliorer significativement la productivité des entreprises, en

complément du crédit d'impôt à la recherche scientifique et développement expérimental (RS&DE).

Répondre aux besoins de conversion technologique des entreprises manufacturières

- Clarifier, simplifier, intégrer et faire connaître l'offre de soutien du gouvernement fédéral aux entreprises manufacturières;
- Développer un plan de match pour le secteur manufacturier qui favoriserait les investissements en fabrication avancée, le rehaussement de la valeur ajoutée et de l'intensité technologique des produits, ainsi que dans les actifs intangibles, afin de relever le défi de l'arrivée du numérique dans l'économie manufacturière
- Développer, par le biais des sociétés d'états financières, de nouveaux mécanismes financiers et/ou mesures subventionnaires permettant de répondre à la contrainte du retour sur l'investissement numérique plus long (3 à 5 ans) et de protéger les liquidités des entreprises.

AFFAIRES MONDIALES

Accords commerciaux (ACEUM, AECG et PTPGP)

- Définir plus rapidement les paramètres du programme de compensation des producteurs laitiers et de mettre en place rapidement un système de versement diligent, y compris de définir les paramètres pour les 2,15 milliards de dollars restants, liés à l'ACEUM, qui ont été annoncés lors du dernier budget.
- Accélérer les processus de versement des compensations promises aux transformateurs laitiers.
- Assurer que les producteurs d'ici reçoivent un dédommagement équivalent à l'importance du secteur agroalimentaire québécois dans l'économie canadienne.

Tirer notre épingle du jeu dans la spirale de guerre commerciale

- Élaborer un programme d'aide financière pour compenser en partie les pertes rencontrées par les producteurs, particulièrement au Québec, notamment, de porcs, de canola et de soja.

TRANSPORTS

Déglacement des voies maritimes

- Prévoir dans son budget une somme suffisante pour permettre à la GCC de rehausser le niveau de disponibilité de la flotte de brise-glaces du Saint-Laurent afin que le niveau de service offert soit conforme au niveau de service cible de la GCC.

Construction navale

- Accorder une place importante et un traitement équitable aux chantiers maritimes québécois dans sa Stratégie nationale de construction navale (SNCN).

Corridors de commerce

- Procéder rapidement aux annonces des investissements en infrastructures liées au Fonds national des corridors commerciaux, et de prioriser le développement du corridor commercial du fleuve, du golfe Saint-Laurent et du Nord québécois.

Chemins de fer d'intérêt local

- Créer un programme de financement des immobilisations accessibles pour les chemins de fer d'intérêt local, comme le Chemin de fer de la Gaspésie.

Encourager la participation du capital privé et institutionnel pour la réalisation des projets d'infrastructures publiques

- Encourager ses ministères, organismes et la Banque des infrastructures du Canada à privilégier l'approche PPP lorsque les conditions propices sont réunies.
- Encourager les municipalités à privilégier l'approche PPP lorsque les conditions propices sont réunies.

Investissements dans les aéroports régionaux

- Revoir le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires dans une optique d'amélioration de la qualité des aéroports régionaux, d'expansion du service aérien dans les régions et de développement économique (programme qui répond davantage aux besoins des petits aéroports, augmenter l'accès aux programmes, alléger les procédures administratives, orienter l'argent vers des investissements en infrastructures);
- S'assurer que les infrastructures aéroportuaires dont le gouvernement du Canada demeure propriétaire dans certaines régions soient entretenues et améliorées, lorsqu'elles contribuent significativement au développement de ces régions;
- Réduire les charges (loyer et taxes) imposées aux administrations aéroportuaires, aux transporteurs et aux voyageurs ;
- S'assurer que les taxes et frais perçus dans l'industrie y soient réinvestis en totalité;
- Appuyer les administrations aéroportuaires afin qu'elles puissent réduire ou éliminer les frais qu'elles imposent aux transporteurs et voyageurs des régions.

RESSOURCES NATURELLES

Mines

- Renouveler le régime des actions accréditives pour une période minimale de trois ans.
- Mettre en place des fonds dédiés au financement à long terme de projets d'infrastructures (transports, énergétiques, services) qui améliorent l'accès au territoire, aux projets de ressources naturelles ainsi qu'aux communautés dans les régions du Nord.