



Fédération des chambres
de commerce du Québec

BUDGET 2023-2024

Demandes et recommandations à l'intention du gouvernement fédéral

Janvier 2023



Sommaire exécutif

Le présent mémoire exprime les attentes et recommandations de la FCCQ à la ministre des Finances en vue de la préparation du budget 2023-2024. Outre les mesures fiscales sous la responsabilité du ministère des Finances, nos recommandations touchent un grand ensemble de domaines et de portefeuilles, tous associés directement au développement économique.

Parmi l'ensemble des mesures préconisées, nous ciblons **trois priorités** :

1- S'attaquer aux défis de la pénurie de main-d'œuvre

La pénurie de main-d'œuvre est le principal obstacle à la compétitivité des entreprises québécoises et canadiennes, et s'exprime dans toutes les entreprises, peu importe leur secteur d'activité. Au cours des dernières années, le problème de la pénurie de main-d'œuvre s'est accentué et représente le principal obstacle à la reprise et à la croissance des entreprises québécoises et canadiennes.

Le budget de 2022-2023, ainsi que l'Énoncé économique de l'automne 2022, ont dédié des mesures pour limiter les impacts négatifs de la pénurie de travailleurs, phénomène qui perdurera au moins jusqu'en 2030. Pour la FCCQ, le budget 2023-2024 représente une occasion en or pour le gouvernement du Canada de mettre en place de nouvelles mesures pour adresser le problème de pénurie de main-d'œuvre. Pour ce faire, la FCCQ présente dans ce mémoire un ensemble de recommandations, notamment :

- Une révision de la gouvernance de l'Assurance-emploi
- L'adoption des mesures de rétention des travailleurs expérimentés
- Moderniser l'approche en formation continue par l'adoption du Régime Volontaire d'Épargne Formation Continue (RVEFC)
- Prendre les mesures nécessaires pour pérenniser l'entente Ottawa-Québec sur les mesures d'allègements au PTET.

2- Les finances publiques

La FCCQ a approuvé la gestion des finances publiques canadiennes durant la pandémie, en particulier la volonté du gouvernement d'établir des programmes de soutien à l'économie pour éviter une crise économique encore plus grave que celle que le Canada a vécu. Or, près de trois ans après le début de la pandémie, l'enjeu des finances publiques doit dans le contexte inflationniste actuel revenir à l'avant-plan, en particulier dans la mesure où la pandémie a entraîné d'importants déficits et une forte augmentation du ratio dette brute / PIB du Canada. Il serait important de respecter les cibles de retour à l'équilibre budgétaire, annoncées à l'énoncé économique de novembre 2022.

Face au ralentissement économique qui se confirme pour 2023, la FCCQ considère que la priorité du gouvernement devrait être de mettre en place les conditions nécessaires à une relance de l'activité des entreprises, notamment en évitant toute hausse d'impôts pour ces dernières, puis en continuant à soutenir financièrement les entreprises œuvrant dans les secteurs qui prennent plus de temps à se remettre de la pandémie ou se révèlent plus fortement affectés par l'inflation, la hausse des taux d'intérêt, ou les fluctuations du taux de change. La FCCQ souhaite également voir le gouvernement agir pour réduire durablement le ratio dette brute / PIB afin d'assurer la viabilité à long terme des finances publiques et de l'environnement d'affaires canadien.



3- Le développement régional

Pour la FCCQ, il est clair qu'une reprise économique ne peut être viable et durable si elle ne bénéficie pas à l'ensemble des régions du Québec et du Canada. En ce sens, la FCCQ souhaite voir le gouvernement aider les entreprises œuvrant en régions qui, en plus de chercher à se remettre de la pandémie, doivent composer avec des enjeux propres à leurs régions. Plus précisément, la FCCQ met de l'avant des recommandations pour adresser les enjeux rencontrés par les entreprises en région au Québec, notamment pour les besoins concernant :

- La mobilité durable, le transport en commun et l'électrification des transports
- La réalisation d'une liaison ferroviaire plus rapide entre Québec et Toronto
- Les chemins de fer d'intérêt local
- Les investissements pour les aéroports régionaux



Table des matières

Finances publiques et fiscalité	4
Emploi, développement de la main-d'œuvre et immigration	8
Emploi	9
Formation de la main-d'œuvre.....	11
Immigration.....	12
Aide aux entreprises et aux secteurs économiques en difficulté	14
Innovation, sciences et développement économique	15
Transports et infrastructures	21
Agroalimentaire	28
Autres mesures sectorielles	29



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 123 chambres de commerce et 1 200 membres corporatifs, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 45 000 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 du Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Ses membres, qu'ils soient chambres ou entreprises, poursuivent tous le même but : favoriser un environnement d'affaires innovant et concurrentiel.

Chaque année, la FCCQ participe aux consultations prébudgétaires, en prévision du budget de la ministre des Finances du Canada. Pour cette édition 2023-2024, la FCCQ souhaite à travers ses recommandations, aider le gouvernement fédéral à présenter un budget qui adressera les principaux enjeux économiques des entreprises québécoises et canadiennes.

Finances publiques et fiscalité

En avril 2022, le gouvernement du Canada a présenté son budget pour l'année 2022-2023. Ce second budget de la ministre Freeland s'est avéré unique en son genre, puisqu'il s'agissait du premier véritable budget de rééquilibrage depuis le début de la pandémie mondiale de COVID-19 en 2020. Le budget 2022-2023 a de plus été élaboré dans un contexte particulier, marqué par une inflation croissante et la déstabilisation des chaînes d'approvisionnement internationales. Cette situation exceptionnelle s'est accompagnée d'une grande incertitude, alimentée par l'avènement de la guerre en Ukraine, la multiplication des défis logistiques liés au commerce international, la forte croissance du coût des matières premières, l'aggravation des pénuries de main d'œuvre et la probabilité croissante d'un important ralentissement économique, notamment.

Gestion des finances publiques

La mise à jour économique et budgétaire de l'automne 2022 présentée par le gouvernement du Canada a établi le déficit pour 2021-2022, exercice financier durant lequel la pandémie a continué à forcer l'adoption de mesures d'urgence et de soutien, à 90,2 G\$. Elle a également offert un scénario de référence selon lequel le déficit serait de 36,4 G\$ en 2022-2023, de 30,6 G\$ en 2023-2024 et de 25,4 G\$ en 2024-2025, le tout suivi d'un retour prévu à l'équilibre budgétaire pour 2027-2028 (surplus de 4,5 G\$). Selon ce scénario de référence, la dette fédérale du Canada s'élèverait à 42,3% du PIB en 2022-2023 pour revenir à 37,3% en 2027-2028.

La FCCQ a toujours défendu la rigueur budgétaire des gouvernements, l'élimination des déficits et la réduction de la dette. Nous saluons donc la volonté et les projections du gouvernement du Canada mais restons d'un optimisme prudent considérant que ces projections reposent en bonne partie sur l'accroissement des revenus causé par l'inflation, puis que le ralentissement économique prévu force l'évocation d'un « scénario pessimiste » dans ce même Énoncé économique de l'automne, qui ferait plutôt persister le déficit au-delà de 2027 et maintiendrait la dette fédérale au-dessus des 40% du PIB jusqu'en 2027-2028.

Nous croyons que le recours aux déficits doit rester un outil réservé à des situations exceptionnelles, comme celle engendrée par la COVID-19 et ses suites immédiates. Avant d'en appeler à une réduction des déficits et de la dette à partir de 2022-2023, la FCCQ a donc supporté le gouvernement du Canada dans sa décision de présenter des déficits importants pour 2020-2021 et 2021-2022, puisque les mesures d'urgence de soutien à



l'économie canadienne étaient les principales causes des déficits et que ces mesures étaient plus que nécessaires à la survie des entreprises québécoises et canadiennes.

Dans cette optique, un objectif important du gouvernement devrait être de reprendre le contrôle des dépenses publiques en renouant avec l'équilibre budgétaire dans un avenir plus rapproché. Devant le ralentissement économique annoncé (l'Énoncé économique de l'automne 2022 prévoit une croissance du PIB réel très faible de 0,7%, voire une contraction de 0,9% pour 2023), il serait important que le gouvernement du Canada continue de présenter différents scénarios possibles d'évolution de la situation financière du Canada en fonction des conditions économiques observées, telles que les prévisions de croissance économique, le taux d'inflation et les coûts d'emprunt.

En plus d'adresser le problème présent des déficits de l'État, le gouvernement peut et doit prendre des mesures afin que les finances publiques canadiennes continuent d'être saines à long terme. Sur ce point, la FCCQ propose au gouvernement d'adopter une loi similaire à la loi sur l'équilibre budgétaire du Québec, dont le principe stipule que le gouvernement canadien serait obligé, sauf en cas de force majeure, de présenter un plan de retour à l'équilibre budgétaire dans un délai maximal de 5 ans lorsqu'un déficit est annoncé lors de la présentation d'un budget.

Cependant, la FCCQ s'oppose fortement à ce que les tentatives de retour à l'équilibre budgétaire des prochaines années impliquent des hausses d'impôts pour les entreprises québécoises et canadiennes. En effet, ces dernières ont non seulement été victimes des impacts économiques de la crise de la COVID-19 et dû se réinventer pour survivre à la pandémie et à ses suites, mais elles sont également le principal moteur de la relance économique actuelle et future. Augmenter l'imposition des entreprises québécoises et canadiennes présenterait donc un sérieux risque supplémentaire de dégradation de la situation économique du Canada.

Nous réitérons ainsi notre opposition au choix d'augmenter la fiscalité des sociétés financières et des compagnies d'assurance-vie de 1,5 point de pourcentage au-delà d'un seuil de revenu imposable de 100 millions \$, tel qu'annoncé dans le budget 2022.

La FCCQ souhaiterait conséquemment voir le gouvernement du Canada reprendre le contrôle du ratio dette brute / PIB, celui-ci ayant fortement augmenté depuis le début de la pandémie. En effet, la FCCQ considère le ratio dette brute / PIB comme étant le meilleur indicateur de la viabilité à long terme des finances publiques canadiennes et, en particulier, de la capacité du gouvernement à s'acquitter de ses responsabilités tout en garantissant un environnement d'affaires compétitif pour les entreprises canadiennes et québécoises. Le ratio dette brute / PIB est également un bon indicateur de la capacité du Canada d'agir pour soutenir son économie lors de crises économiques majeures, telles que celle causée par la COVID-19. À ce titre, nous considérons que les cibles de ratio dette brute / PIB fixées par le scénario de référence de la mise à jour économique et budgétaire de l'automne 2022 représentent des objectifs clés et que tous les bénéfices résultant d'une croissance économique plus forte que prévu ou d'efforts budgétaires importants devraient servir à atteindre, voire à abaisser les cibles en question.

La FCCQ recommande donc de :

- **Assurer la mise en œuvre du plan de retour à l'équilibre budgétaire d'ici 2027-2028;**
- **Continuer à présenter plusieurs scénarios en fonction des conditions économiques observées (croissance économique plus forte ou plus faible que prévu, taux d'inflation, hausse des coûts d'emprunt, etc.);**
- **Ce plan ne devrait engendrer aucune hausse d'impôts pour les entreprises québécoises et canadiennes.**



- **Adopter une loi sur l'équilibre budgétaire qui forcerait les prochains gouvernements, lorsqu'ils affichent des déficits, à présenter un plan de retour à l'équilibre budgétaire dans une période de 5 ans, sauf en cas de force majeure.**
- **Maintenir le ratio dette brute / PIB sur la trajectoire du scénario de référence présenté dans la mise à jour économique et budgétaire de l'automne 2022 et, dans le cas où la croissance économique et/ou les efforts budgétaires le permettraient, revoir ces cibles à la baisse.**
- **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, notamment en continuant de présenter des mises à jour économiques à l'automne.**

Petites entreprises, sociétés privées et sociétés publiques

Bien que la FCCQ ait salué certaines des mesures adoptées par le gouvernement fédéral en 2021, il est clair que les changements à la réforme originale (2017) de la fiscalité des sociétés privées devraient aller plus loin et que des modifications supplémentaires devraient être apportées, notamment au niveau des placements passifs. Même si le gouvernement a souhaité clarifier la situation pour les plus petites entreprises, les mesures adoptées dans la foulée de la réforme concernant le traitement des placements passifs risquent toujours d'avoir un effet pervers quant à l'investissement des sociétés privées en croissance ou de plus grande taille. La FCCQ plaide en défaveur de ces mesures depuis maintenant trois ans.

Le choix du seuil de revenu passif annuel de 50 000 \$ est, à notre avis, arbitraire et envoie malheureusement le message qu'il est désavantageux d'investir dans son entreprise. Par exemple, un entrepreneur qui dépasserait la limite fixée se verrait imposer davantage. De notre point de vue, les mesures annoncées en 2021 complexifient le traitement administratif de ces enjeux fiscaux au lieu de les simplifier, notamment sur la question de la rétroactivité.

La FCCQ soutient par ailleurs la décision du gouvernement, annoncée dans le budget 2022-2023, de hausser de 15 à 50 M\$ le plafond de capital imposable au-delà duquel les petites entreprises ne bénéficient plus du taux d'imposition fédéral réduit de 9% sur sa première tranche de 500 000 \$ en revenus imposables. Cela permettra à davantage de petites entreprises québécoises d'en profiter, sur une plus longue période et ce notamment pendant leurs premiers cycles de croissance. Elle appuie également la volonté de réduire les coûts de transaction des cartes de crédit pour les petites entreprises et, à défaut d'une entente convenue entre les parties prenantes, de modifier la *Loi sur les réseaux de cartes de crédit* pour ce faire.

Nous avons à l'inverse été déçus de noter qu'aucune nouvelle annonce n'ait été faite durant l'automne 2022 concernant l'application effective du Projet de loi C-208 (*Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu – Transfert d'une petite entreprise ou d'une société agricole ou de pêche familiale*), qui permet aux transferts d'entreprises familiales de bénéficier des mêmes règles fiscales que les ventes à des tiers. Nous attendons les modifications législatives supplémentaires annoncées (concernant le « dépeuplement de surplus ») et souhaitons des progrès rapides dans ce dossier.

La FCCQ prend enfin note de la volonté du gouvernement du Canada, telle qu'exprimée dans l'Énoncé économique de l'automne 2022, d'instaurer à compter du 1^{er} janvier 2024 une taxe sur la valeur nette du rachat d'actions des sociétés publiques canadiennes. L'incidence d'une telle taxe sur la hausse des salaires et des investissements en immobilisations, principaux objectifs du gouvernement liés à cette nouvelle taxe, n'a toutefois pas été clairement démontrée. Le seul ou le principal impact de cette taxe ne devrait pas s'avérer être l'accroissement des revenus budgétaires fédéraux.



La FCCQ recommande donc au gouvernement de :

- **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.**
- **Présenter et adopter rapidement les dispositions législatives supplémentaires requises à l'application effective de C-208.**
- **Effectuer et publier des projections sur les effets et retombées d'une taxation de la valeur nette des rachats d'actions de sociétés publiques, puis reconsidérer la mesure annoncée en fonction des impacts prévus sur les salaires et les investissements en immobilisations.**

Réévaluation et redéploiement des dépenses budgétaires et fiscales

Devant le potentiel économique catastrophique de la COVID-19, le gouvernement a mis en place, dès le début de la crise, des mesures d'aide économiques importantes, telles que la subvention d'urgence du Canada pour le loyer (SUCL) et la subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC). Ces programmes ont été conçus de manière à convenir à l'ensemble des entreprises, puisque l'entièreté des secteurs économiques ont été touchés. Cependant, en réaction à la vaccination de la population générale et à l'assouplissement de certaines mesures sanitaires, une forte reprise a été observée pour une bonne partie de l'économie canadienne en 2021-2022. La FCCQ a donc fait valoir au gouvernement canadien que les programmes d'aide universels devaient être transformés en programmes d'aide sectoriels, c'est-à-dire réservés aux entreprises œuvrant dans des secteurs de l'économie qui nécessitent, en raison de leur réalité spécifique, plus de temps pour renouer avec la prospérité économique, ou qui se révèlent plus fortement affectés par l'inflation, la hausse des taux d'intérêt, et les fluctuations du taux de change. Cela permet non seulement de soutenir ces secteurs de manière plus efficace, mais aussi de continuer à réduire l'impact des programmes d'aide pandémiques sur les finances publiques canadiennes.

La FCCQ a donc apprécié les annonces du gouvernement fédéral en 2021 et au cours de 2022, de mettre fin à la PCRE et de moduler les programmes d'aide aux entreprises afin de venir en aide aux secteurs en difficulté, notamment ceux de la culture et du tourisme. Elle espère voir ces programmes spécifiques (ex. *Programme de relance des arts et de la culture*, volet *Soutien aux librairies* du Fonds du livre du Canada, *Fonds d'indemnisation pour les productions audiovisuelles*, etc.) maintenus tant et aussi longtemps qu'ils seront nécessaires et efficaces, en étant modulés au besoin.

De la même manière que le gouvernement fédéral a réexaminé la pertinence de ces programmes d'aide, la FCCQ souhaiterait néanmoins que le gouvernement cherche à revoir la pertinence et l'efficacité de ses dépenses budgétaires et fiscales en vue d'accroître l'efficacité budgétaire du gouvernement et de contrer le phénomène de « sédimentation », c'est-à-dire la reconduction de mesures fiscales et/ou de dépenses budgétaires qui ont été adoptées dans le passé et qui ne répondent plus à un objectif prioritaire ou ne se sont pas avérées efficaces dans l'atteinte de l'objectif fixé.

Le gouvernement du Canada a par exemple annoncé depuis 2021 et dans son Énoncé économique de l'automne 2022 un certain nombre de mesures de soutien fiscal en lien avec l'accroissement du coût de la vie, dont la bonification de l'Allocation canadienne pour les travailleurs et l'octroi de paiement anticipés automatiques, ou le doublement du crédit pour la TPS. Sans remettre en cause la nécessité et la pertinence de ces mesures, la FCCQ en appelle à moyen terme à leur réexamen ponctuel, à mesure que les conditions économiques héritées de la crise sanitaire et du cycle inflationniste actuel évolueront.



La FCCQ recommande donc de :

- **Maintenir les programmes d'aide pour les secteurs qui vivent une relance économique plus lente jusqu'à ce qu'un retour à la situation prépandémique soit observé dans ces secteurs.**
- **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 efficaces**
- **Rehausser la capacité des différents ministères et organismes fédéraux dans l'ensemble de ses services, notamment en assurant l'accessibilité de ses services en français.**

Rapport d'impôt unique

Tous les contribuables québécois, particuliers comme sociétés, composent avec deux administrations fiscales. Évidemment, ce dédoublement a un coût pour les contribuables québécois. Ce coût prend deux formes. D'abord, une forme directe, car les contribuables doivent s'assurer deux fois plutôt qu'une de la conformité fiscale. Ensuite, une forme indirecte, car l'argent de nos impôts sert à financer collectivement deux administrations fiscales, là où une seule devrait suffire. Ce surcoût a fait l'objet de diverses estimations, mais personne ne doute qu'il existe et qu'il s'élève à des centaines de millions de dollars annuellement.

Chaque fois que ce dédoublement fait l'objet d'un débat, l'intérêt économique du contribuable est rapidement évacué. La réflexion dérive vers un jeu constitutionnel à somme nulle, où le gain d'un ordre de gouvernement est nécessairement la perte de l'autre. Le contribuable, quant à lui, en sort toujours perdant.

L'unification de l'administration fiscale peut et doit se réaliser tout en sauvegardant l'autonomie fiscale du Québec. Pour les sociétés comme pour les particuliers, cette administration unifiée devrait offrir au minimum :

- Un traitement centralisé des déclarations;
- Un guichet unique (centre de contact client) pour les remises et les interactions avec les contribuables;
- Un processus de vérification unique afin d'éviter le dédoublement des contrôles et l'alourdissement du processus judiciaire éventuel, surtout lorsque les objets des cotisations fédérale et québécoise sont communs.

La FCCQ recommande donc de :

- **Entreprendre des discussions avec le gouvernement du Québec afin de s'entendre avec celui-ci sur la question du rapport d'impôt unique de façon pragmatique et innovatrice, en centrant la démarche exclusivement sur l'intérêt du contribuable.**

Emploi, développement de la main-d'œuvre et immigration

Alors que la crise de la COVID-19 semble derrière nous et que la reprise de l'emploi a été forte, le développement économique des entreprises est ralenti dans sa croissance par l'enjeu de la pénurie de main-d'œuvre.

Selon un coup de sonde mené en juin 2021 auprès de centaines d'entreprises à travers le Québec par la FCCQ à travers son nouvel outil, L'Observatoire FCCQ, 74% des entreprises en période de recrutement ont affirmé avoir des postes ouverts depuis plus de 90 jours. De plus, 86% des entreprises québécoises se sont



dites affectées par la pénurie de main-d'œuvre, avec 74% d'entre elles qui s'attendent à ce que le problème perdure dans le long terme si aucune mesure n'est prise. Pour finir, plus de la moitié d'entre elles affirment avoir observé un épuisement des employés, une réduction des services offerts ou une nécessité de ralentir, voire arrêter, leurs projets d'expansions.

Ces témoignages d'entreprises aux prises avec un manque criant de main-d'œuvre au Québec font écho aux préoccupations du même genre soulevées partout à travers le Canada par les entreprises canadiennes. La pénurie de main-d'œuvre est donc un problème primordial qui doit non seulement être adressé rapidement, mais doit aussi faire l'objet de mesures fortes et bien ciblées. À ce titre, la FCCQ souhaite présenter au gouvernement du Canada les mesures suivantes, puisqu'elle est convaincue qu'il s'agit de propositions qui permettraient au gouvernement de répondre à l'urgence de la situation.

Emploi

Assurance-emploi

La pandémie 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. La FCCQ ne partage cependant pas ce constat, 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. Lors de la survenance de catastrophe, la FCCQ est d'avis qu'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. Le directeur parlementaire du budget 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. Malgré un paiement partiel provenant du Trésor, les employeurs et les travailleurs canadiens peuvent s'attendre à un énorme choc tarifaire dès janvier 2023, et ce pour les prochaines années. Ce constat est encore plus alarmant lorsque l'on prend en compte les diverses bonifications faites au régime d'assurance-emploi proposées par le budget 2021-2022. 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.

La FCCQ recommande donc de :

- **Revoir la gouvernance du Régime de l'Assurance-emploi afin de notamment assurer une pleine représentation des acteurs patronaux et syndicaux canadiens,**



- **De recentrer l'Assurance-emploi sur sa mission première en appliquant des principes d'assurance et en offrant un soutien du revenu qui incite les prestataires à chercher un nouvel emploi ainsi qu'à se former pour rehausser leurs compétences.**
- **D'appuyer la modernisation de l'Assurance-emploi sur un dialogue social continu avec les principaux acteurs du marché du travail.**
- **De combler le déficit actuariel prévu au compte de l'assurance-emploi par un versement provenant du fonds consolidé.**
- **Prévoir une cotisation gouvernementale couvrant le coût des prestations complémentaires (ex. : prestation pour les proches-aidants, prestation d'assurance-maladie)**
- **D'augmenter substantiellement les sommes prévues aux ententes de développement du marché du travail**

Rétention des travailleurs expérimentés

Les travailleurs expérimentés représentent un bassin de main-d'œuvre potentielle qui est, la plupart du temps, ignoré ou qui n'est pas considéré. Réintégrer des travailleurs expérimentés, ou faire en sorte que ces derniers demeurent plus longtemps sur le marché du travail, est une des nombreuses solutions sur laquelle le gouvernement du Canada peut se concentrer pour adresser le problème de pénurie de main-d'œuvre. Cependant, des obstacles à l'employabilité des personnes âgées de 60 à 64 ans existent, ce qui peut en inciter plusieurs à abandonner les recherches et prendre leur retraite plus tôt qu'ils ne l'auraient désiré. En période de difficulté d'embauche, il est dommage de se priver d'une source de savoir-faire et de savoir-être que seule l'expérience peut apporter.

Les conclusions de plusieurs études réalisées sur le sujet sont claires : les travailleurs expérimentés désirent demeurer sur le marché du travail pour diverses raisons. Ils préfèrent toutefois un rôle plus effacé, de mentorat, d'être utilisé pour leur savoir-faire et pour le transfert de connaissance. Plusieurs préfèrent un emploi du temps allégé. D'autres enfin, après avoir perdu leur emploi, ne sont pas outillés pour en trouver un autre, ayant connu une réalité du marché du travail plus stable et n'étant pas familiers avec la recherche d'emploi.

Du côté des employeurs, il faut déployer des incitatifs pour l'embauche ou le maintien des travailleurs expérimentés. Le gouvernement du Québec a annoncé un crédit d'impôt aux entreprises à cette fin. Cette mesure en soi est insuffisante, mais un pas dans la bonne direction. Le gouvernement fédéral pourrait s'en inspirer.

La FCCQ recommande donc au gouvernement de :

- **Mettre en place des mesures plus robustes pour augmenter l'âge moyen de départ à la retraite que celles qu'il a 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.**
- **Augmenter le seuil de revenu ne diminuant pas les prestations du Supplément de revenu garanti (SRG)**
- **Effectuer une révision des limites, conditions et des impacts fiscaux de la conversion d'un REER en FERR avec comme objectif d'éliminer les contraintes pour un travailleur expérimenté voulant continuer à travailler ou retourner sur le marché du travail.**



Formation de la main-d'œuvre

Moderniser l'approche en formation continue

Lors du budget concernant l'exercice financier de 2019-2020, le gouvernement fédéral a annoncé deux nouvelles mesures dans le cadre d'un nouveau programme de soutien à la formation : le crédit canadien pour la formation et la prestation de soutien à la formation d'assurance-emploi.

Le crédit d'impôt est limité à un montant de 250\$ par année, accumulable, qui peut atteindre un maximum de 5000\$. De plus, l'accès à ce crédit est limité aux personnes qui ont entre 26 et 65 ans. Pour s'en prévaloir, le travailleur doit avoir une rémunération annuelle de plus de 10 100\$ et moins de 150 473\$ pour la période de 2020.

La FCCQ est d'avis que ce montant est insuffisant et que l'utilisation de crédits d'impôt est un véhicule mal adapté pour atteindre l'objectif. Les formations sont nettement plus dispendieuses que 250\$. À ce rythme, le travailleur devra attendre l'année 2029 avant d'accumuler un crédit d'impôt qui couvre une partie significative des frais réels de formation. De plus, la rémunération minimale requise de 10 000\$ peut être un obstacle aux personnes sans emploi, les plus susceptibles d'avoir besoin de formation de mise à niveau.

Quant à la seconde mesure, elle va à l'encontre de la position de la FCCQ à l'effet que l'assurance-emploi doit se recentrer sur sa mission première, soit un soutien de revenu temporaire accompagné des mesures de soutien favorisant un retour rapide à l'emploi.

En bref, ces mesures, bien qu'elles cherchent à adresser un enjeu économique important, ne sont pas efficaces et ne peuvent donc pas être considérées comme des solutions à la pénurie de main-d'œuvre observée en ce moment. La FCCQ tient à proposer une mesure qu'elle croit plus juste et plus adaptée à la réalité d'aujourd'hui : le Régime Volontaire d'Épargne Formation Continue (RVEFC), qui se décrit comme suit :

Provenance des fonds

- **La participation au RVEFC serait volontaire, tant pour l'employé que l'employeur.**
- **L'employé y contribuerait avec de l'argent après impôt, le rendement sur les placements dans le RVEFC serait non-imposable, comme dans le modèle du Régime enregistré d'épargne étude (REEE).**
- **Le gouvernement pourrait majorer la contribution de l'employé par une subvention d'appariement ou forfaitaire, comme dans le modèle REEE. Le taux d'appariement pour être modulé (50%, 100%, 150%, etc.) selon le revenu du participant ou d'autres facteurs, comme son occupation. Ainsi, l'effort public pourrait être ciblé sur les travailleurs dans les métiers et occupations en voie de péremption par le progrès technologique.**
- **Un employeur pourrait volontairement verser une contribution au compte de son employé. Cette contribution, sujette à un maximum, serait traitée comme un avantage social associé à la masse salariale de l'employé. Le gouvernement pourrait majorer la contribution de l'employeur au moyen d'un crédit fiscal. La contribution de l'employeur serait un avantage social imposable.**
- **Un compte RVEFC contiendrait ainsi des sommes après impôt provenant des employés et des employeurs, ce qui permettrait de les retirer sans impositions, comme dans le modèle REEE.**
- **Un compte RVEFC individuel pourrait aussi être alimenté par les sommes restantes dans le Régime Enregistré d'Épargne Études (REEE) du jeune travailleur quand celui-ci expire. Le RVEFC permettrait de conserver les fonds et les subventions accumulés dans le REEE même si la personne ne réalise pas d'études postsecondaires, afin qu'elle puisse se perfectionner**



durant sa carrière ou effectuer plus tard un retour aux études. Un compte RVEFC individuel pourrait aussi être alimenté par des contributions provenant de tiers, tels que les parents ou les conjoints, par exemple. La contribution d'un tiers qui est un particulier (pas l'employeur) donnerait lieu à un avantage fiscal pour le donateur, comme dans le modèle REEE.

Utilisation des fonds

- Les fonds accumulés dans un compte RVEFC pourraient être utilisés pour défrayer les coûts de formation ainsi que pour compenser le manque à gagner du participant pendant un perfectionnement ou un épisode de retour aux études en mi- carrière.
- Comme l'impôt aura été payé à l'entrée, les montants retirés d'un RVEFC à la sortie ne seraient pas imposables.
- Un participant, qui traverse une période de chômage, pourrait utiliser les fonds accumulés dans son compte RVEFC pour acquérir une formation dans des domaines d'études conséquents avec les besoins du marché du travail et approuvés par Emploi-Québec
- Un employé devrait obtenir une autorisation de l'employeur pour suivre une formation durant ses heures de travail. Ainsi, la formation serait arrimée aux besoins de l'employeur puisqu'il autoriserait le congé.

La FCCQ recommande donc :

- De remplacer le crédit canadien pour la formation et la prestation de soutien à la formation d'assurance-emploi par 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.

Programme de stages pratiques pour étudiants

Les stages pratiques pour étudiant représentent une opportunité en or pour ces derniers d'apprendre leurs métiers sur le terrain, mais aussi de commencer à se familiariser avec les réalités du monde professionnel auquel ils appartiendront une fois leurs études terminées. Les entreprises y trouvent aussi l'avantage d'avoir accès à une nouvelle cohorte de main-d'œuvre mieux formée.

Afin d'offrir plus de prévisibilité, tant aux entreprises qu'aux étudiants, la FCCQ recommande :

- De procéder rapidement à l'annonce des investissements à venir jusqu'en 2030 du Programme de stages pratiques pour étudiants.

Immigration

Immigration permanente

L'immigration reste, de l'aveu même des entreprises québécoises et canadiennes, une solution importante dans la lutte à la pénurie de main-d'œuvre. Cependant, dans le cas du Québec, le partage des démarches administratives par rapport à l'immigration fait en sorte que certains délais administratifs s'ajoutent aux délais normaux, rendant l'immigration au Québec moins attrayante pour de potentiels futurs travailleurs. La FCCQ continue à affirmer le droit du Québec de sélectionner ses candidats et souhaiterait donc voir le gouvernement fédéral effectuer les actions nécessaires afin que les demandes d'immigrations et de permis de travail présentées par des candidats voulant immigrer au Québec ne soient pas retardées par rapport à celles des autres candidats. De plus, le gouvernement fédéral aura également la responsabilité de s'assurer que le processus de sélection des candidats à l'immigration provenant des pays francophones soit amélioré. Les plus récentes données démontrent une hausse importante des refus d'immigration pour ces demandeurs,



notamment pour les étudiants internationaux provenant des pays africains et maghrébins. Pourtant, les étudiants internationaux provenant de ces pays francophones sont essentiels pour assurer la pérennité du français au Québec. Cela est sans compter que l'expérience étudiante représente un outil important pour favoriser la rétention de cette main-d'œuvre formée et qualifiée.

La FCCQ recommande donc de :

- **Accélérer le traitement des demandes d'immigrations et l'émission des permis de travail afin que les demandes provenant des candidats sélectionnés par le Québec soient traitées plus rapidement et que les délais soient les mêmes que ceux du cadre d'Entrée express.**
- **Assurer un traitement impartial dans l'octroi des visas étudiants des candidats provenant des pays africains et maghrébins.**

Programme des travailleurs étrangers temporaires

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

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) est un programme fédéral mis en œuvre conjointement avec le gouvernement du Québec. Ses critères et ses modalités d'application sont déterminés par le gouvernement du Canada. Ainsi, pour la FCCQ, toute orientation concernant les travailleurs étrangers temporaires ne pourrait vraisemblablement pas être mise en application sans l'accord de ce dernier.

À ce titre, la FCCQ a salué l'entente conclue entre le gouvernement du Canada et celui du Québec concernant le programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) ayant comme but d'augmenter le nombre de travailleurs étrangers temporaires par lieu d'emploi pour certains secteurs d'activité. Cependant, cette entente entre les deux ordres de gouvernement ne sera en vigueur que jusqu'au 31 décembre 2023. Devant la réalité d'une pénurie de main-d'œuvre qui ne cesse de s'empirer, la FCCQ souhaiterait voir cette entente reconduite aussi longtemps qu'il sera observé que les entreprises québécoises éprouvent des problèmes à recruter des travailleurs locaux pour des postes que les travailleurs étrangers temporaires peuvent aider à combler.

La FCCQ recommande donc 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.**

Programme de soutien aux travailleurs saisonniers

Le travail saisonnier représente une part importante de l'économie, particulièrement pour l'économie des régions, dont une bonne partie de l'activité économique repose sur le secteur des ressources naturelles ou du tourisme. En contexte de pénurie de main-d'œuvre, ces industries sont particulièrement touchées.

La FCCQ a salué l'entente signée entre le ministre fédéral de la Famille, des Enfants et du Développement social du Canada et le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du gouvernement du Québec (MTESS), qui ont ainsi annoncé le transfert de 8 M\$ en 2018-2019 de même qu'en 2019-2020 au gouvernement du Québec, afin de mettre en place des subventions salariales et des programmes de formation destinés aux travailleurs des industries saisonnières. Parallèlement, le gouvernement fédéral offre jusqu'à 5



semaines supplémentaires de prestation régulière du programme d'assurance-emploi aux travailleurs des industries saisonnières admissibles.

Dans le cadre de cette entente, le Québec s'assure de préserver sa maîtrise d'œuvre et d'avoir toute la flexibilité nécessaire pour offrir des mesures et des services d'emplois qui permettent de répondre aux enjeux uniques de ses régions, de ses travailleurs et de ses industries. La FCCQ aimerait donc voir cette entente être prolongée afin d'adresser les enjeux saisonniers de main-d'œuvre qui se sont également accrus en raison du phénomène général de pénurie de main-d'œuvre.

La FCCQ privilégie également le recours à des mesures offrant des solutions à plus long terme face à ces enjeux. Particulièrement, le recours au maillage entre les entreprises nécessitant des travailleurs saisonniers ou ayant des besoins de productions fluctuant au cours des saisons afin de partager de la main-d'œuvre nous semble une avenue particulièrement prometteuse.

Le gouvernement pourrait permettre le financement d'initiatives facilitant la mise en place d'agents coordonnateurs dans les régions concernées. En plus de permettre ce maillage, ces agents-coordonnateurs seraient particulièrement bien placés afin de colliger davantage d'informations quant au marché du travail. D'ailleurs, le réseau des chambres de commerce de partout au Canada, et particulièrement au Québec, serait un excellent véhicule pour la mise en place d'un tel programme en raison de son lien étroit avec les entreprises, mais également l'ensemble des partenaires du marché du travail.

La FCCQ recommande donc de :

- **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.**
- **Conserver les normes variables d'admissibilité afin de ne pas nuire à l'activité commerciale des différentes régions.**
- **Pérenniser le financement du programme de soutien aux travailleurs saisonniers afin d'éviter que les collectivités qui dépendent de ces travailleurs ne se dévitalisent.**

Aide aux entreprises et aux secteurs économiques en difficulté

Aide à l'industrie du transport aérien et à l'aéronautique

Lors du budget de 2021-2022, le gouvernement du Canada a adéquatement constaté l'impact que la pandémie a eu sur l'industrie aérospatiale. La FCCQ était contente de retrouver de l'aide pour cette industrie sous la forme de 250 M\$ sur trois ans (dont 92,5 M \$ au Québec) aux organismes de développement régional pour la mise en œuvre d'initiatives de relance régionale de l'aérospatiale centrées sur les PME du secteur, l'amélioration de la productivité, la volonté de renforcer les capacités de commercialisation et l'amélioration environnementale des activités et produits. Elle fut aussi contente de constater que l'industrie aérospatiale est une des industries concernées par l'ajout de 7,2 G\$ au Fonds stratégique pour l'innovation.

Cependant, les budgets 2021-2022 et 2022-2023 n'ont fait état d'aucune somme accordée aux grands aéroports canadiens, ce qui contraste avec l'aide accordé par le gouvernement du Canada aux plus petits aéroports régionaux. Il est important de rappeler que les grands aéroports canadiens n'ont pas été épargnés par la pandémie, et que ces derniers ont des besoins d'ordre financier et en immobilisations à combler afin de pouvoir recommencer à offrir un niveau de service comparable à leur situation pré-pandémique. La FCCQ



souhaiterait que le gouvernement annonce de nouvelles mesures de soutien aux grands aéroports, à intégrer par exemple à la nouvelle « Stratégie nationale des chaînes d'approvisionnement » à venir.

La FCCQ recommande donc de :

- **Répondre financièrement aux besoins en immobilisation des grands aéroports canadiens, à l'instar des sommes offertes pour les petits aéroports régionaux.**
- **Pérenniser l'aide financière accordée à l'industrie aérospatiale dans le cadre de l'Initiative de relance régionale de l'aérospatiale (budget 2021-2022), et s'assurer que cette aide soit versée rapidement et avec le moins de démarches administratives possibles pour les entreprises concernées.**

Innovation, sciences et développement économique

Soutien financier aux entreprises en croissance

Selon les données du Réseau Capital, le Québec traverse une période favorable depuis plusieurs années, tant pour le capital de risque que pour le capital de développement. Pour ces deux formes de capital, la forte croissance des investissements et du nombre de transactions indique un marché actif. Au cours des 15 dernières années, la part du Québec dans les investissements canadiens en capital de développement a atteint en moyenne 29%, atteignant des sommets à 51% en 2019 et 2021. Sur la même période, la part québécoise des investissements canadiens en capital de risque a atteint les 30% en moyenne, mais semble fléchir depuis environ cinq ans, étant passée de 38% en 2017 à un peu moins de 20% en 2021.

Les institutions financières québécoises publiques comme Investissement Québec, parapubliques comme la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), les fonds et fonds de fonds hybrides et privés, de même que les fonds fiscalisés tels que les fonds de travailleurs et Capital régional et coopératif Desjardins multiplient les initiatives pour élargir l'offre de financement aux entreprises. Du côté fédéral, la Banque de développement du Canada (BDC) est un joueur important.

Ces résultats et la présence de ces joueurs importants amène à penser que, globalement, l'offre de capital et d'instruments de financement aux entreprises est adéquate. Toutefois, si on s'attarde à chacun des stades dans le cycle de vie d'une entreprise, il appert qu'il subsiste notamment une faiblesse de l'offre de capital s'adressant aux entreprises au stade de croissance, après l'amorçage et le (post)démarrage mais avant qu'elles intéressent les fonds de capital de risque ou de développement. À ce stade, l'entrepreneur a réussi sa preuve de concept, possiblement à l'aide d'un incubateur, de subventions publiques ou de financement provenant d'un ange investisseur. L'entreprise a gagné une poignée de clients initiaux, mais n'a pas encore assez de revenus récurrents ou n'est pas assez rentable pour intéresser un fonds de capital de risque ou de développement. Elle doit investir pour accroître sa capacité de production et de distribution.

La part du lion des investissements en capital de risque réalisés au Québec chaque année revient aux entreprises en phase de démarrage et de postdémarrage. Ainsi, au cours des quatre dernières années par exemple (2018-2021), les investissements au stade de la croissance n'ont représenté en moyenne qu'un peu plus de 10% du total investi en capital de risque au Québec. Puisque la taille des transactions à ce stade a tendance à être un peu plus importante, le nombre de ces transactions confirme encore mieux cette carence : sur la même période, les transactions en capital de risque au stade de croissance n'ont représenté en moyenne que 3% des transactions totales.



Dans son budget 2021-2022, le gouvernement fédéral a décidé d'augmenter le financement annuel du Programme de financement des petites entreprises du Canada de 560 M\$. Bien que la FCCQ ait appuyé cette mesure, il est important de rappeler que ce programme propose du capital autant aux entreprises en démarrage qu'à celles en croissance; cette mesure ne permettra donc probablement pas de combler le besoin de capital de croissance pour les entreprises québécoises et canadiennes aussi bien qu'une offre de capital dédiée exclusivement aux entreprises en croissance ne le pourrait.

La FCCQ salue donc l'annonce de la création d'un « Fonds de croissance du Canada » capitalisé à hauteur de 15 G\$, d'abord faite dans le cadre du budget 2022 et réitérée dans l'Énoncé économique de l'automne. Il sera important de s'assurer que ce nouveau Fonds de croissance du Canada appuie la croissance d'entreprises de tous les secteurs économiques selon la pertinence des dossiers, en accord avec les lignes directrices annoncées par le gouvernement, soit notamment de « faire prendre de l'expansion aux entreprises qui créeront des emplois et stimuleront la productivité et la croissance propre dans les secteurs nouveaux et traditionnels de la base industrielle canadienne », puis d'appuyer « les entreprises technologiques, y compris les PME, qui développent à l'échelle des technologies naissantes actuellement aux stades de la démonstration ou de la commercialisation et du développement »¹.

La FCCQ recommande donc au gouvernement du Canada de :

- **Augmenter, notamment par le biais du nouveau Fonds de croissance du Canada, 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 ou de développement.**
- **S'assurer que l'offre de capital (du FCC comme d'autres outils à créer) soit disponible facilement et rapidement, et que les entreprises québécoises reçoivent leur juste part des financements.**

Intensité technologique et productivité

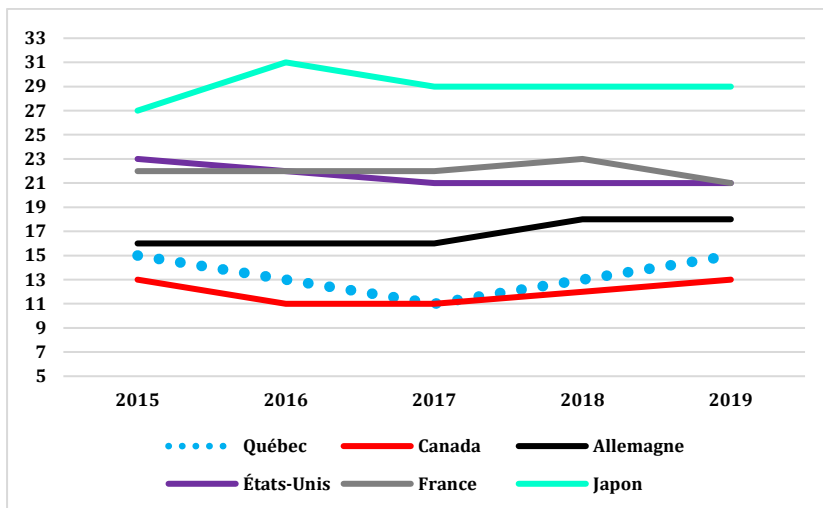
Les gains de productivité sont déterminés par une série de facteurs, dont l'innovation. Celle-ci est portée entre autres par la recherche et développement (R&D), mais aussi par d'autres facteurs plus difficiles à mesurer, dont la maturité technologique des entreprises. Les gouvernements ont tendance à focaliser surtout sur les capacités, les investissements et les résultats en R&D plutôt que sur l'ensemble des moyens de réaliser des gains de productivité. Or, actuellement, seulement 3 % des entreprises absorbent 90 % de tous les crédits d'impôt à la recherche appliquée. En outre, parce que ces programmes sont complexes et souvent mal connus, seulement 4 % des PME s'en prévalent. Pourtant les PME sont les principaux acteurs du développement économique au Québec et au Canada.

En ne misant que sur la recherche et développement, la stratégie du gouvernement au cours des dernières années a eu tendance à négliger un pan entier, peut-être plus important encore, des manières dont les entreprises peuvent accroître leur productivité : adopter les meilleures technologies existantes. En effet, si l'innovation permet de développer de nouveaux produits ou de nouvelles façons de faire au Québec et au Canada, l'adoption de différentes technologies de pointe par l'ensemble des petites et moyennes entreprises contribue également fortement à augmenter la productivité de l'économie canadienne.

Formation brute de capital fixe du secteur manufacturier en % du PIB manufacturier²

¹ <https://www.budget.canada.ca/fes-eea/2022/doc/gf-fc-fr.pdf>

² Source : https://www.productiviteinnovation.com/medias/iw/EtudeIREC_MaturitetechnologiqueSecteurManufacturier.pdf (p. 40). La *formation brute de capital fixe* représente l'ensemble de l'acquisition d'actifs destinés à des fins de production. Il peut



Cette réalité est encore plus marquée dans les secteurs primaires et secondaires, où les nouvelles technologies peuvent être développées à l'étranger, mais où leur adoption par les compagnies d'ici est particulièrement bénéfique à l'accroissement de la productivité. En ne misant que sur l'innovation comme stratégie de développement, le gouvernement laisse des gains de productivité potentiels sur la table. La figure ci-haut permet par exemple d'apprécier de manière synoptique l'écart significatif qui existe dans le niveau d'investissement en capital fixe des entreprises manufacturières québécoises et canadiennes en pourcentage du PIB manufacturier par rapport à leurs principaux concurrents.

On constate que l'écart entre le Canada, le Québec et les États-Unis à cet égard demeure important, de 8 points de pourcentage dans le premier cas et de 6 dans le second. La relative faiblesse des investissements en immobilisations explique en bonne partie l'écart de productivité entre les secteurs manufacturiers québécois, canadien et américain. Si on observe depuis 2017 environ un certain rebond de l'investissement en immobilisations dans le secteur manufacturier, les chiffres de l'Institut de la statistique du Québec démontre que tous secteurs confondus, les investissements en matériel et outillage au Québec stagnent depuis une bonne quinzaine d'années. Des correctifs s'imposent. De toute évidence, les entreprises ont besoin de stimuli pour augmenter leurs investissements.

Dans son budget 2021-2022, le gouvernement du Canada a accordé 1,4 G\$ sur quatre ans à Innovation, Sciences et Développement économique Canada et 2,6 G\$ à la Banque de développement du Canada afin d'aider les petites et moyennes entreprises à financer l'adoption de technologies numériques. Bien que l'adoption des technologies numériques soit un bon moyen pour accroître la productivité des petites et moyennes entreprises, ce n'est pas le seul. En effet, les entreprises bénéficieraient également d'un gain de productivité en adoptant des technologies déjà existantes et ne relevant pas du domaine numérique. Devant le retard de productivité qu'affichent les entreprises québécoises et canadiennes, la FCCQ est d'avis que le gouvernement doit encourager ces dernières à innover et adopter toutes les technologies possédant un potentiel de productivité accrue.

Pour finir, un des grands freins à l'innovation au Québec et au Canada demeure la difficulté qu'ont les entreprises québécoises et canadiennes à commercialiser leurs innovations. En effet, la complexité de cette tâche représente une barrière à l'atteinte de plein potentiel des innovations, pouvant parfois démotiver les

s'agir, par exemple, de terrains, de bâtiments, de machines ou d'équipements et s'agir soit d'actifs corporels (actifs tangibles) ou incorporels (actif intangibles, par exemple les brevets).



entreprises à innover en premier lieu. Pour la FCCQ, il est clair que le gouvernement du Canada a un rôle à jouer afin de retirer les barrières et embûches à l'innovation au pays. C'est pourquoi la FCCQ s'est réjouie de retrouver dans le budget 2022 ainsi que dans l'Énoncé économique de l'automne trois mesures porteuses, dont elle suivra la mise en œuvre de près.

D'abord, le réexamen du programme d'encouragement fiscal à la recherche scientifique et au développement expérimental (RS&DE) doit être l'occasion d'en élargir le périmètre afin d'appuyer non seulement la R&D, mais également les investissements en immobilisations technologiques. Deuxièmement, la création d'une « Agence canadienne d'innovation et d'investissement » initialement dotée de 1 G\$ sur cinq ans devrait permettre de favoriser non seulement l'accroissement des investissements en R&D, mais aussi la commercialisation des innovations et, là encore, les immobilisations technologiques. Enfin, le financement supplémentaire octroyé au Conseil national de recherches ainsi qu'à Innovation, Sciences et Développement économique Canada afin de soutenir le brevetage, la commercialisation de la recherche et la protection de la propriété intellectuelle au pays comme à l'international est bienvenu, mais son utilisation efficace nécessitera un bon maillage entre la recherche et les besoins réels des différentes filières industrielles et des entreprises.

La FCCQ recommande donc au gouvernement du Canada de :

- **Instaurer un crédit d'impôt à la modernisation des équipements de production permettant d'adopter des technologies de pointe et émergentes afin d'améliorer significativement la productivité des entreprises, en complément ou à intégrer au crédit d'impôt à la recherche scientifique et développement expérimental (RS&DE).**
- **Mettre sur pied un plan d'action gouvernemental dont l'objectif serait de favoriser la commercialisation des innovations sur la scène nationale et internationale, et confier une partie de sa mise en œuvre à la nouvelle Agence canadienne d'innovation et d'investissement.**
- **Assurer un maillage toujours plus efficace entre les besoins (notamment technologiques) des entreprises et les activités de recherche, de brevetage et de commercialisation financées par les divers véhicules canadiens de soutien à la R&D et à l'innovation.**

Répondre aux besoins de conversion technologique des entreprises manufacturières

On le remarque depuis plusieurs années maintenant, la relance du secteur manufacturier redevient prioritaire pour les nations occidentales qui, depuis les années 1990, se sont progressivement tertiarisées. À l'image de l'Allemagne avec *Industry 4.0*. ou *Made in Germany 2030*, des États-Unis avec *Manufacturing USA*, l'*Inflation Reduction Act* et le *CHIPS and Science Act*, ou encore de la France avec *France Relance* et *France 2030*, le Canada devra intensifier ses efforts via la *Grappe d'innovation mondiale en fabrication de pointe*, tout comme le Québec avec son programme *Productivité Innovation*, notamment. Par ailleurs, à l'instar de la Chine et de son *Made in China 2025*, des nations considérées comme émergentes il y a encore quelques décennies telles que la Corée du Sud se retrouvent aujourd'hui au premier plan de la course internationale vers la transition numérique du secteur manufacturier, puis continuent d'y investir massivement.

Comme cela a été le cas lors des trois précédentes révolutions industrielles, l'avènement de ce qui est communément appelé l'industrie 4.0. (automatisation, numérisation) ou même 5.0. (robotique collaborative, technologies vertes) force les entreprises manufacturières à travers le monde, et notamment au Canada comme au Québec, à s'adapter et à se moderniser. Les secteurs manufacturiers québécois et canadiens accusent d'ailleurs toujours des retards importants sur leurs principaux partenaires et concurrents américains, européens et asiatiques en matière de robotisation et d'intégration de certaines technologies émergentes. Le gouvernement doit ainsi se donner pour mission d'accélérer la croissance de la productivité de nos entreprises



manufacturières, en misant sur une meilleure intégration des technologies existantes et émergentes, tout en créant de nouvelles opportunités d'innover.

Ce soutien devrait passer par une sensibilisation des manufacturiers à travers le pays ainsi que par des programmes de financement et des mesures fiscales. Les programmes existants du gouvernement fédéral restent trop méconnus des manufacturiers. Les acteurs de l'écosystème peinent à se retrouver dans la multiplication des outils, des véhicules financiers et autres mesures d'accompagnement. Une intégration et une simplification des mesures permettraient une communication plus simple, plus directe, et plus compréhensible pour les manufacturiers.

À titre d'exemple, le crédit RS&DE étant probablement le mieux connu, il pourrait être utilisé comme véhicule fiscal visant à promouvoir l'adoption des technologies 4.0/5.0. et ainsi englober l'innovation technologique pour devenir l'IRS&DE. Le gouvernement fédéral ayant annoncé dans son budget 2022 ainsi que dans son Énoncé économique de l'automne 2022 son intention de réexaminer la pertinence et les modalités du RS&DE, cela pourrait être une bonne occasion d'y adjoindre un volet consacré à la modernisation technologique des entreprises manufacturières. Par ailleurs, afin d'éviter un éparpillement des programmes et mesures, la gestion de cette nouvelle mouture du RS&DE pourrait être mandatée à la nouvelle Agence canadienne d'innovation et d'investissement.

Dans le même ordre d'idées, la FCCQ se réjouit de l'annonce du budget fédéral 2022, prévoyant 750 M\$ additionnels sur six ans pour la croissance et le développement des grappes d'innovation. Bien que ce financement additionnel doive être alloué par voie de concours, il faudra s'assurer que les entreprises et projets du Québec en reçoivent leur juste part, notamment par le biais des grappes de la fabrication de pointe et Scale AI. Nous plaidons également pour que les initiatives annoncées en 2022, dont la Stratégie canadienne sur les minéraux critiques, les crédits d'impôts à l'exploration des minéraux critiques et à l'investissement pour les technologies propres, le financement additionnel offert à l'industrie des semi-conducteurs, et le Fonds de croissance du Canada permettent de soutenir le développement et la modernisation technologique des filières industrielles québécoises.

Enfin, la FCCQ prend bonne note de la volonté du gouvernement fédéral d'annoncer, dans le cadre de son éventuel budget 2023, de nouveaux investissements visant à soutenir la compétitivité de la fabrication de pointe au Canada ainsi que certains éléments clés d'une future « Stratégie nationale des chaînes d'approvisionnement ». Dans ce dernier cas, nous réitérons que le corridor du Saint-Laurent a des projets importants dans ses infrastructures intermodales, qui correspondent aux objectifs recherchés. Nous sommes toutefois d'avis que ces initiatives devraient avoir un champ d'application plus large que le seul appui au secteur des technologies propres ainsi qu'à l'amélioration de la logistique et des infrastructures de transport, pour appuyer également la modernisation technologique du secteur manufacturier dans son ensemble et le raccourcissement ou la diversification de ses chaînes d'approvisionnement internationales.

La FCCQ recommande donc au gouvernement de :

- **Clarifier, simplifier, intégrer et faire connaître l'offre de soutien financier et fiscal du gouvernement fédéral aux entreprises manufacturières.**
- **Développer un plan de match pour le secteur manufacturier qui favoriserait les investissements en fabrication avancée et en modernisation technologique, le rehaussement de la valeur ajoutée et de l'intensité technologique des produits, ainsi que l'investissement dans les actifs intangibles, afin de relever le défi du passage au manufacturier 4.0. et 5.0.**
- **Développer, par le biais des sociétés d'État financières (y compris la nouvelle Agence canadienne d'innovation et d'investissement ou le nouveau Fonds de croissance du Canada), 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.

- **Accompagner les programmes de financement de mécanismes d'accompagnement logistique, les entreprises manufacturières et en particulier les PME n'ayant pas toujours la main d'œuvre et/ou les compétences requises pour l'implantation de nouvelles technologies.**
- **S'assurer que le Québec reçoive sa juste part des investissements prévus dans le cadre des stratégies sur les chaînes d'approvisionnement et la filière des minéraux critiques, tout en favorisant la coordination et la simplification des critères administratifs québécois et fédéraux afférents.**
- **Travailler à l'élaboration d'une stratégie industrielle axée sur la revitalisation et la modernisation du secteur manufacturier canadien mais également, sur la diversification, le raccourcissement et lorsque possible, la relocalisation de ses chaînes d'approvisionnement.**

Cybersécurité et protection des données

La FCCQ a publié en novembre 2021 une [étude](#) exhaustive sur deux facettes de la transformation numérique des entreprises : le défi croissant posé par les cybermenaces et les opportunités nouvelles créées par la valorisation des données.

Le résultat de notre nouvelle étude est clair : tant les entreprises que le gouvernement doivent se doter dès maintenant de mesures de prévention des cybermenaces. Ce n'est plus une question de savoir si une entreprise sera l'objet d'une cyberattaque, mais bien de quand elle sera attaquée, si ce n'est pas déjà arrivé. Au Québec, près de la moitié des entreprises sont conscientes d'avoir fait l'objet d'une ou de plusieurs cyberattaques. Cependant, le tiers de ces entreprises admettent ne pas avoir consacré de ressources afin de connaître leurs vulnérabilités et leurs risques. Pourtant, la vitesse d'évolution des techniques d'attaque rend nos entreprises de plus en plus vulnérables et ça ne concerne pas seulement le domaine de la haute technologie : le manufacturier, la logistique, le commerce de détail et la santé sont eux aussi ciblés par les cybercriminels.

Pour faire face à ces nouveaux défis, la FCCQ recommande aux entreprises d'appliquer dès maintenant les pratiques exemplaires en matière de cybersécurité, par exemple en se dotant d'un plan d'intervention et en formant adéquatement et continuellement leurs employés. Des investissements en infrastructures technologiques de cybersécurité sont également requis.

Tant dans le cas de la cybersécurité que de la protection des données, le gouvernement du Canada dispose des leviers financiers et fiscaux qui peuvent rendre accessibles les investissements que devront faire les entreprises dans les prochaines années. Comme en témoigne notre étude, la prise de conscience des entreprises quant à l'importance de ces nouvelles réalités est bien amorcée, mais il faut maintenant leur donner les moyens de prendre ce virage rapidement et avec le moins d'impact possible sur leur capacité financière.

Dans son budget 2022-2023, le gouvernement fédéral a consacré 875 M\$ sur 5 ans afin de renforcer les capacités de cyberdéfense du Centre de la sécurité des télécommunications (CST). Cela témoigne d'une mise en priorité de cet enjeu qui est certes louable, mais qui, concrètement, ne donne pas plus de moyens financiers aux entreprises afin qu'elles investissent elles aussi en cybersécurité et protection des données. Il faut leur donner des conditions plus favorables pour qu'elles rehaussent à leur tour leurs capacités, comme le fait le CST.



La FCCQ recommande donc au gouvernement du Canada de :

- **Instaurer un crédit d'impôt pour inciter les entreprises québécoises et canadiennes à réaliser des investissements en cybersécurité et protection des données.**

Transports et infrastructures

Mobilité durable

Pour la FCCQ, la mobilité durable permet non seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), mais amène également des occasions de création de 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.

En février 2021-2022, le gouvernement a annoncé qu'il allouerait près de 15 G\$ pour le développement de nouveaux projets de transport en commun ainsi que pour l'électrification des infrastructures existantes. 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.

La FCCQ recommande donc au gouvernement de :

- **Augmenter les sommes comprises dans le Fonds permanent pour le transport en commun afin de prendre en compte les besoins de maintien d'actifs en transport en commun et aider à combler l'écart de rattrapage dans les investissements à réaliser tout en s'assurant de maintenir le niveau de service et de sécurité requis au sein de leurs infrastructures;**
- **Faire en sorte que le Québec ait sa juste part pour répondre aux besoins en termes de transport en commun des grandes villes du Québec.**

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.

Au fil des années, ce projet a suscité de l'engouement auprès de la communauté d'affaires étant donné la connexion plus rapide entre les villes, mais aussi pour 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.

Le gouvernement fédéral a annoncé dans son budget 2021-2022 un financement de près de 491 M\$ sur six ans pour des investissements en matière d'infrastructure ayant comme but de soutenir la réussite d'un projet de train à grande fréquence. Or, en plus de ne pas être dirigé directement à la réalisation du projet, ce financement est loin d'être suffisant pour réellement aider la réalisation d'un projet de cette ampleur.



Alors qu'il est déjà question de sommes importantes pour ce type de projet, durant la dernière année, des acteurs importants du milieu ferroviaire ont fait des approches auprès du gouvernement fédéral afin d'évaluer sérieusement une solution de train à haute vitesse, reliant Québec, Montréal, Ottawa et Toronto. Des projets similaires sont présents en Europe notamment avec le TGV, ou encore en Asie et même au sud de la frontière, aux États-Unis. Un train à haute vitesse permettrait des gains de temps encore plus intéressants entre ces destinations importantes. La FCCQ croit qu'il serait profitable d'analyser sérieusement cette option, pour autant que ce ne retarde pas indument davantage, la réalisation d'une liaison ferroviaire rapide entre Québec et Toronto.

La FCCQ réitère donc son appui à un projet de liaison ferroviaire plus rapide entre Toronto et Québec puisqu'elle considère que ce projet apportera de grands bénéfices sur plusieurs plans, notamment au niveau de la création d'emplois et du développement économique dans les régions concernées, des développements d'opportunités d'affaires pour les entreprises touristiques, de l'optimisation du réseau d'infrastructures de la région et de la réduction importante de GES qui en résultera. Elle presse donc le gouvernement d'accorder le financement nécessaire à la réalisation d'un tel projet, afin que celui-ci puisse finalement se concrétiser le plus tôt possible.

La FCCQ recommande donc de

- **Approuver le financement global d'une solution ferroviaire plus rapide et du XXI^e siècle entre Québec et Toronto, qui serait opérée par VIA Rail Canada, et d'entreprendre sa réalisation dans les plus brefs délais.**
- **S'assurer que la phase Québec-Montréal fasse partie de la première phase, étant donné que ce tronçon sera rapide à développer.**

Chemins de fer d'intérêt local

Les chemins de fer d'intérêt local permettent un trafic en partance ou à destination des lignes ferroviaires principales, un volume qui est à l'origine de plus de 20 % du trafic de wagons de marchandises chargés du CN et du CP.

Les chemins de fer d'intérêt local constituent une importante infrastructure pour le développement économique régional. En Gaspésie, l'usine LM WindPower exportera 600 pales d'éoliennes dans les prochaines années vers les États-Unis et a doublé son nombre d'employés. Ciment McInnis commence à exporter des milliers de tonnes de ciment. L'industrie touristique ne cesse d'augmenter son achalandage depuis les trois dernières années avec une augmentation de 16% en 2016. Les ports de mer ont été reconnus zones industrialo-portuaires. Ces quatre développements ont pour point commun la voie ferrée. La FCCQ reconnaît l'importance du chemin de fer de la Gaspésie en tant qu'infrastructure stratégique pour le développement économique de la région. Plusieurs autres chemins de fer d'intérêt local sont en opération dans la plupart des régions du Québec.

Dans son mémoire présenté dans le cadre de l'examen sur la Loi sur les transports au Canada, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) cite la connectivité de la chaîne d'approvisionnement, l'emploi, la compétitivité économique régionale et la réduction des externalités négatives associées au transport routier, y compris les émissions, l'usure des routes et la congestion, comme motifs d'investir dans les chemins de fer d'intérêt local. Le transport de marchandises doit tendre à utiliser des modes de transport moins émetteurs de gaz à effets de serre.



Le principal enjeu pour les chemins de fer d'intérêt local est l'accès au financement d'immobilisations. Une augmentation des investissements de capitaux dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local pourrait améliorer la sécurité et diminuer l'impact environnemental.

La réponse du Canada aux besoins des chemins de fer d'intérêt local en matière de financement d'immobilisations tire de l'arrière si l'on considère le nombre de programmes nationaux et étatiques offerts aux États-Unis.

La FCCQ demande donc au gouvernement du Canada de :

- **Créer un programme de financement des immobilisations accessibles pour les chemins de fer d'intérêt local, comme le Chemin de fer de la Gaspésie et le Chemin de fer Sartigan, pour ne nommer que ceux-ci.**

Investissements dans les aéroports régionaux

Les infrastructures aéroportuaires sont essentielles au développement économique. Les aéroports régionaux et locaux peuvent recevoir des fonds du gouvernement fédéral par le biais du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires de même que pour le financement d'ouvrages liés à la sécurité comme des pistes et des voies de circulation. Toutefois, selon une analyse effectuée par le Conference Board, ces programmes ne répondent pas aux besoins des petits aéroports.

Actuellement, plusieurs aéroports québécois ont besoin d'être modernisés. En fait, la capacité actuelle de certaines infrastructures pose des limites ponctuelles ou saisonnières dans la desserte aérienne de certaines régions (besoins dans la réfection des pistes, équipements, allongements des pistes, équipements, etc.)

En plus de devoir s'autofinancer, les administrations aéroportuaires doivent payer un loyer au gouvernement fédéral (baux de longue durée, loyer progressif allant jusqu'à 12% du revenu). Ce modèle a pour effet d'augmenter les tarifs, nuisant ainsi à la compétitivité de la desserte régionale.

Le gouvernement fédéral devrait donc envisager une réduction des charges imposées (loyer et taxes) aux administrations aéroportuaires, aux transporteurs et aux voyageurs en fonction des retombées économiques globales que ces allègements de charge généreraient.

La FCCQ demande au gouvernement du Canada de :

- **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.**



Déglaçage des voies maritimes

Chaque année, des centaines de navires marchands empruntent le Saint-Laurent et le Saguenay pour connecter des usines dans les secteurs de l'extraction de minerais, de la première transformation de l'aluminium (Alcoa, Alouette, Rio Tinto) et du raffinage de pétrole (Valero) à leurs sources d'intrants ou leurs clients. Les entreprises qui exploitent ces usines sont souvent des employeurs majeurs de leur communauté. Ces dernières années, à l'occasion d'hivers plus froids, plusieurs navires sont restés prisonniers des glaces pour une durée supérieure à la norme du service de la Garde côtière canadienne (GCC), en raison de l'indisponibilité des brise-glaces.

Cette situation cause préjudice aux entreprises, notamment dans le secteur de l'extraction et de la transformation des métaux, qui attendent des intrants essentiels à leur exploitation, ou qui se sont engagées à expédier leur production à leurs clients dans des délais contractuels.

À l'hiver 2019, un embâcle aux environs de Sorel-Tracy et du Lac St-Pierre a interrompu la navigation, retenant 5 navires au port de Montréal. Pour défaire l'embâcle qui préoccupe les autorités en ce moment, il a fallu réquisitionner les brise-glaces qui sont affectés à la rivière Saguenay et au fleuve à la hauteur du Bas-Saint-Laurent. Ceci a eu pour conséquence d'immobiliser la navigation sur le Saguenay, notamment pour réapprovisionner l'usine de Rio Tinto. Si l'indisponibilité de brise-glaces obligeait une aluminerie à interrompre sa production, la redémarrer coûterait des dizaines de millions de dollars.

Des événements du genre se reproduisent pratiquement chaque hiver. Des demandes sont répétées depuis 2016 au gouvernement fédéral pour moderniser la flotte de brise-glaces par tous les acteurs du secteur. La flotte de brise-glaces de la Garde côtière canadienne (GCC) est vétuste. Avec un âge moyen de 37 ans, le gouvernement du Canada en a déjà étiré l'espérance de vie. Au moins un brise-glace doit maintenant être mis hors service chaque année, durant l'hiver, pour subir des travaux majeurs. Cette vétusté met en péril la disponibilité du service, avec des conséquences économiques graves.

Pour la FCCQ, la gestion du risque d'indisponibilité des brise-glaces que fait le gouvernement du Canada, par le truchement de Pêches et Océans Canada et de la Garde-Côtière canadienne, paraît inadéquate. Par exemple, s'il survient une indisponibilité du service, les conséquences économiques pour l'industrie minière et la région du Saguenay pourraient être graves. La vitalité des ports de Montréal et de Québec dépend de la qualité du service de déglacement. Le risque d'indisponibilité des brise-glaces pourrait amener des promoteurs à remettre en question des investissements importants s'il n'est pas possible de garantir l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent et du Saguenay toute l'année.

Une mission fondamentale de l'État à l'égard du développement économique consiste à fournir aux entreprises, notamment industrielles, des infrastructures de transport efficaces. Le service de brise-glace représente un bel exemple de cette mission.

La FCCQ demande au ministre des Finances de :

- **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 et des grandes rivières afin que le niveau de service offert soit conforme au niveau de service cible de la GCC.**

Construction navale

En 2019, le gouvernement a annoncé l'ouverture d'un processus compétitif pour ajouter un troisième chantier maritime à la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), afin, justement, de construire jusqu'à trois



brise-glaces lourds destinés à la navigation sur le Saint-Laurent. Ce troisième joueur serait selon toute vraisemblance Chantier Davie. D'abord, pour se qualifier, les entreprises doivent déjà avoir construit un navire de plus de 1 000 tonnes. Ensuite, parce que Chantier Davie détient 50% de la capacité de production au pays, et enfin, parce que ce chantier a déjà fait ses preuves à plusieurs reprises en ce qui concerne l'innovation, les délais et la qualité de la production par les hommes et les femmes qui y œuvrent. Cependant, le tout a été stoppé net au moment même du déclenchement de la campagne électorale de 2019 et il n'a pas été possible de terminer le processus en raison d'une plainte déposée par un chantier ontarien, Heddle Marine, qui œuvre dans le secteur de la réparation. Ce chantier a d'ailleurs retiré sa plainte à la suite du déclenchement de la campagne électorale de 2019. Le processus semble paralysé depuis.

La SNCN ne contracte qu'avec la Irving Shipbuilding Inc. située à Halifax, et la Seaspan's Vancouver Shipyards depuis son instauration en 2010. Le montant total étant initialement estimé à 33 G\$ pour les 30 prochaines années, les carnets de commandes des deux contractants débordent, ce qui engendre des retards et des dépassements de coûts importants. Le Canada a donc besoin plus que jamais de trois chantiers maritimes d'envergure, et ce, minimalement jusqu'en 2030.

Le Québec compte sur des chantiers navals reconnus pour leur expertise et la livraison de qualité de leurs projets. Le potentiel en cette matière à exploiter en sol québécois est considérable et le gouvernement fédéral devrait réserver un traitement équitable aux principaux chantiers navals à travers le pays dans sa Stratégie nationale de construction navale (SNCN).

Comblent les besoins canadiens en navires est non seulement déterminant, mais dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre notamment dans l'industrie maritime, les chantiers maritimes doivent être en mesure de maintenir ses travailleurs et leur expertise au sein de leur entreprise, notamment Davie.

Tous les partis politiques fédéraux ont promis une place au Chantier Davie pendant la campagne électorale de 2019. Notons que l'Assemblée nationale du Québec a aussi adopté à l'époque une motion à l'unanimité pour demander au gouvernement fédéral d'ajouter la Davie à la stratégie navale.

La FCCQ demande donc au gouvernement du Canada de :

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

Corridors de commerce

Dans son budget 2021-2022, le gouvernement du Canada investit 1,9 G\$ afin de reconstituer le Fonds national de corridors commerciaux, et prévoit des investissements supplémentaires de 2,7 G\$ provenant de partenaires publics et privés.

Le gouvernement fédéral devrait accorder une attention particulière au corridor Ontario-Québec, notamment en ce qui a trait aux infrastructures de transport liées au fleuve Saint-Laurent ainsi qu'au support des innovations en matière de transport. Il devra financer adéquatement les projets nécessaires au développement de ce corridor stratégique pour l'économie québécoise et canadienne.

En ce sens, l'initiative de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec présentée il y a quelques années n'a pas eu droit au même traitement que des initiatives similaires, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Cette dernière a d'ailleurs bénéficié d'investissements importants pour 47 projets d'infrastructures stratégiques de transport évaluées à plus de 3,5 G\$, en partenariat avec les provinces. Compte tenu du déploiement à venir Projet Saint-Laurent du gouvernement du Québec,



soit le volet maritime, les nouvelles sommes disponibles prévues au Fonds national des corridors de commerce devraient être octroyées en priorité aux infrastructures de transport du corridor de commerce lié au fleuve et golfe Saint-Laurent, ainsi qu'au Nord québécois.

La FCCQ demande au gouvernement du Canada de :

- **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.**

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

Le partenariat public-privé (PPP) est un mode de financement par lequel une autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer et gérer un équipement assurant ou contribuant au service public. Le partenaire privé reçoit en contrepartie un paiement du partenaire public ou des usagers du service qu'il gère. Ce mode de financement est présent dans de nombreux pays sous des formes variées. En 2012, le marché des partenariats public-privé dans le monde pour des projets d'un montant supérieurs à 20 M\$ a représenté 86 G\$.

Le Canada compte plusieurs réalisations en mode PPP. En 2017, la société d'État *PPP Canada* avait réalisé pas moins de 25 infrastructures vastes et complexes dont les coûts en capitaux combinés dépassaient les 6,6 milliards de dollars en huit ans, ce qui a permis de réaliser des économies d'environ 1,9 G\$ comparativement aux approches d'approvisionnement traditionnelles. Il est à souhaiter que la *Banque de l'Infrastructure du Canada*, qui succède en quelque sorte à *PPP Canada*, utilise ses leviers financiers pour encourager l'utilisation des PPP dans un grand nombre de projets qu'elle cofinancera. Le gouvernement fédéral estime à 180 G\$ les investissements requis en infrastructures au Canada d'ici 2028.

Le Québec compte une longue expérience dans la réalisation de projets en PPP, avant même la naissance de cet acronyme. En effet, dans les années 1980 et 1990, de nombreux projets de production d'eau potable et d'assainissement des eaux ont été réalisés sous forme de BOT (Built Operate and Transfer) et de BOOT (Built Own Operate and Transfer), les arrangements précurseurs aux PPP. Plus récemment, le Centre universitaire de santé McGill a été réalisé en PPP avec succès, de même que le vaste chantier de construction du nouveau pont Champlain.

Le Québec possède donc une expérience et une expertise dans la réalisation de grands projets en PPP. Ce savoir-faire se retrouve notamment au sein de la Société québécoise des infrastructures (SQI) qui permet d'appuyer les ministères qui font le choix des PPP. Cette formule offre des avantages indéniables lorsque les conditions de succès sont réunies. Les PPP permettent notamment de réaliser de grands projets de façon autonome, le risque d'exécution étant assumé par l'agence d'exécution, libérant ainsi les instances publiques de la nécessité d'en faire le suivi au quotidien pour se concentrer sur les livrables. Les projets de construction, notamment dans le secteur des transports, se prêtent généralement très bien à cette manière de procéder.

De ce fait, la FCCQ recommande au gouvernement fédéral de :

- **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.**



Utilisation des biocarburants dans le secteur maritime comme outil de décarbonation

Pour réaliser la décarbonation de l'industrie maritime à l'échelle et à la vitesse requises pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, des solutions rapidement accessibles sont nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des flottes de navires canadiens existantes, en particulier celles qui opèrent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le biodiesel est un carburant de remplacement pour les navires qui ne nécessite pas de réaménagement ou de modification majeure des moteurs ou des infrastructures. De plus, le biodiesel de deuxième génération provient d'Amérique du Nord et est fabriqué à partir de déchets agricoles; il n'a donc aucune incidence sur la production ou les chaînes d'approvisionnement alimentaires. Il peut alimenter les navires de la même manière que les carburants traditionnels, mais permet une réduction de plus de 80 % des émissions de GES sur la base du cycle de vie, qui est la meilleure méthode pour en mesurer l'impact. Le carburant peut également être livré par le biais des installations d'approvisionnement existantes.

Des obstacles réglementaires subsistent, car le biodiesel n'est actuellement pas approuvé pour un usage maritime régulier au Canada ou aux États-Unis, malgré les preuves croissantes de son efficacité. Des progrès ont été réalisés, comme le protocole d'essai qui a permis à Canada Steamship Lines (CSL) d'utiliser le biodiesel, ainsi que des études menées par le Bureau des technologies de la bioénergie du ministère de l'Énergie des États-Unis, mais les deux pays n'ont pas encore autorisé la pleine utilisation de ces carburants de remplacement. Jusqu'à ce que cela se produise, il reste difficile pour les entreprises de planifier les investissements nécessaires en matière d'infrastructure pour rendre le biodiesel vraiment accessible dans le couloir de navigation des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Ensuite, le biodiesel doit être reconnu comme un élément clé de la stratégie de décarbonation maritime du pays. Cette stratégie se doit d'être développée en collaboration avec les armateurs et en considérant toutes les particularités des régions touchées par la navigation fluviale. Cela devrait également inclure une stratégie nationale pour la production de biodiesel canadien, où les denrées agricoles utilisées pour produire ce carburant pourraient être approvisionnées par des raffineries canadiennes et transportées par des entreprises canadiennes jusqu'à leur destination d'utilisation. Toutefois, pour ce faire, il faudra prendre des mesures pour concurrencer l'industrie américaine de production de biodiesel, qui bénéficie de généreux crédits d'impôt et d'incitatifs.

Enfin, et surtout, il y a l'aspect économique. Le biodiesel reste, selon les fluctuations du marché, jusqu'à trois à quatre fois plus cher que les combustibles fossiles traditionnels utilisés dans le secteur maritime. En outre, il a été observé que le biodiesel a une valeur calorifique légèrement inférieure à celui des combustibles fossiles traditionnels. Cette différence de 9 à 11 % a été observée dans tous les types de moteurs et signifie que le coût pour obtenir la même puissance que les combustibles fossiles est légèrement plus élevé. Le marché actuel des transports, qui connaît déjà une inflation massive, ne peut absorber naturellement ces différents coûts. Cependant, lorsqu'on les met en contrepois avec la réduction importante de GES, l'argument en faveur d'un système de crédit ou de subvention dirigé par le gouvernement devient clair. Les pouvoirs publics plaident depuis longtemps en faveur d'un avenir plus écologique pour le secteur des transports, et cette solution répond à toutes les attentes.

La FCCQ demande donc au gouvernement du Canada de :

- **Reconnaître que l'utilisation du biodiesel est un moyen de réduire les émissions de GES sur le cycle de vie dans le secteur maritime, et qu'il devrait être inclus comme solution dans la prochaine stratégie de décarbonation maritime du gouvernement;**



- **Créer un multiplicateur de crédit maritime (3x) dans le cadre du Règlement sur les carburants propres, permettant aux crédits de compensation des GES produits par les entreprises maritimes d'avoir une valeur plus élevée, ce qui leur permettrait de compenser le prix supplémentaire du biodiesel sans frais pour le gouvernement;**
- **Mettre en place un crédit d'impôt d'au moins 0,35 \$/litre pour la production de biodiesel, afin de rivaliser avec le système actuellement en place aux États-Unis et d'attirer les bioraffineries de notre côté de la frontière, ce qui entraînera éventuellement une augmentation de la production et une diminution des coûts.**

Agroalimentaire

Soutien à l'industrie agroalimentaire dans le cadre des accords commerciaux internationaux

Tout en insistant sur la nécessité de continuer d'indemniser les producteurs agroalimentaires québécois et canadiens qui ont subi des pertes de parts de marchés en raison d'accords commerciaux, le gouvernement fédéral doit accorder davantage d'attention au revers de cette médaille : l'accès aux marchés extérieurs. L'enjeu de la réciprocité des normes doit devenir une priorité afin que les promesses faites aux exportateurs canadiens dans le cadre de la négociation de ces accords se concrétisent davantage.

Le gouvernement fédéral avait annoncé, dans le cadre de la présentation de son budget 2022-2023, qu'une indemnisation « complète et équitable » pour le secteur soumis à la gestion de l'offre relativement à l'Accord Canada—États-Unis—Mexique (ACÉUM) serait présentée dans la mise à jour économique et financière de l'automne 2022, ce qui a été confirmé le 14 novembre dernier. Depuis plusieurs années, des compensations ont également été versées, à juste titre, aux producteurs laitiers, de volaille et d'œufs relativement à l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne et à l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP). La FCCQ s'est déjà exprimée en appui à ces indemnisations.

En parallèle, un autre enjeu lié aux accords commerciaux est celui de la réciprocité des normes et de l'accès aux marchés extérieurs. Des producteurs et transformateurs canadiens éprouvent de la difficulté à percer de manière significative les marchés que ces accords devraient pourtant rendre plus accessibles. Par exemple, les exportations de porc, un produit très prisé à l'exportation aux États-Unis et en Asie, sont en baisse depuis 2019, après une hausse ponctuelle pendant la première année complète de l'AECG, en 2018. Des producteurs de bœuf, de céréales, de poissons et fruits de mer ainsi que de produits maraichers témoignent aussi de la difficulté d'accès causée par de multiples facteurs. Par exemple, la difficulté d'obtenir des licences d'importation ou d'intégrer les réseaux de distribution déjà en place, les exigences sanitaires et phytosanitaires dépassant les normes déjà très strictes en vigueur au Canada, les règles d'étiquetage plus sévères que celles appliquées par le Canada sur des produits importés équivalents, etc.

Compte tenu de la place importante qu'occupe le secteur agricole et agroalimentaire au Canada ainsi que du moteur économique que constituent ces industries pour plusieurs régions canadiennes, la Chambre de commerce et d'industrie de Drummond, soutenue par la FCCQ, a d'ailleurs fait adopter une résolution en ce sens au Congrès 2022 de la Chambre de commerce du Canada.

La FCCQ demande au gouvernement du Canada :



1. Dans le cadre des accords commerciaux existants (ACÉUM, AECG, PTPGP, etc.), de procéder à un examen détaillé des obstacles à l'accès aux marchés d'exportation, exercer des pressions plus fortes avec les pays membres pour abattre ces obstacles et entamer des contestations devant les tribunaux appropriés afin de défendre vigoureusement les droits des entreprises canadiennes.
2. Dans le cadre des futurs accords commerciaux, de faire des règles non tarifaires d'accès aux marchés une priorité afin de prévenir autant que possible les difficultés d'accès auxquelles les entreprises canadiennes font face actuellement.
3. Assumer un rôle de leader au sein des organisations internationales, dont l'Organisation des Nations Unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO) et le Codex Alimentarius, afin d'encourager la collaboration réglementaire, l'harmonisation des normes ainsi que la transparence, dans le but de réduire les enjeux de manque de réciprocité des normes.
4. Consulter régulièrement le secteur agricole et agroalimentaire afin d'identifier les enjeux de réciprocité des normes et les occasions de collaboration internationale qui permettraient d'améliorer la situation.

Nous demandons également au gouvernement fédéral d'aider les entreprises à tirer leur épingle du jeu dans la spirale de la guerre commerciale dont elles font trop souvent les frais. Lorsque de tels conflits sont inévitables, il faut mettre en place des mesures financières robustes pour éviter d'affaiblir durablement les secteurs agroalimentaires qui en sont victimes.

Pour ce faire, nous demandons au gouvernement du Canada de:

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

Autres mesures sectorielles

Le présent mémoire a jusqu'ici permis à la FCCQ de faire connaître au gouvernement ses recommandations sur un ensemble de grands thèmes et enjeux relatifs à la réalité des entreprises québécoises. Or, chaque secteur de l'économie québécoise rencontre des problématiques qui leur sont propres. Ainsi, dans cette section, la FCCQ souhaite présenter au gouvernement une série de recommandations visant à adresser des enjeux spécifiques dans certains secteurs de l'économie québécoise et qui n'ont pas été mentionnés jusqu'à présent.

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

- Assurer une participation volontaire des provinces avec pleine compensation en cas de retrait



- **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) ;**
- **Assurer la mise en œuvre de la Stratégie nationale pour les médicaments coûteux pour les maladies rares et s'assurer qu'elle respecte les compétences des provinces en matière de santé.**

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.**
- **Améliorer l'accès des patients aux nouveaux médicaments et traitements, notamment en réduisant les délais**

Ressources naturelles

Mines

- **Renouveler le régime des actions accréditatives pour une période minimale de trois ans, afin d'assurer une plus grande prévisibilité.**
- **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.**
 - **Inclure les activités d'exploration et d'exploitation minière liée aux MCS dans les « technologies à zéro émission » qui donnent accès à une réduction du taux d'imposition (mesure du budget 2021-2022)**