



2022

Résolutions de politique



Chambre de
Commerce
du Canada

Canadian
Chamber of
Commerce



Positions sur certaines questions nationales et internationales en 2022

Le présent livret renferme les versions définitives approuvées de toutes les résolutions adoptées par les membres votants de la Chambre de commerce du Canada les 14 et 15 octobre 2022 lors de l'assemblée générale annuelle de la Chambre de commerce à Ottawa.

Chaque résolution, une fois approuvée par une convention, demeure en vigueur pendant 3 ans. Les résolutions de 2022 ont fait l'objet de discussions, ont été modifiées et ont été approuvées au cours du débat, dans le cadre duquel des délégués votants accrédités de partout au pays ont examiné un total de 60 propositions qui avaient été rédigées à l'origine par les chambres de commerce locales et les comités d'orientation de la Chambre de commerce du Canada. Conformément aux règlements administratifs, une majorité de deux tiers des votes exprimés était nécessaire pour approuver chaque résolution. Les délégués ont approuvé 53 résolutions au cours des débats.

Ces résolutions seront portées à l'attention des représentants compétents du gouvernement fédéral et des ministères auxquels s'adressent les recommandations. La méthode de présentation de chaque élément sera déterminée par un certain nombre de facteurs, dont les événements ultérieurs et les dispositions législatives qui pourraient avoir une incidence sur le sujet, les renseignements supplémentaires qui pourraient être accessibles et le moment choisi d'une présentation. Tout au long de l'année, les membres seront tenus au fait et informés des mesures prises à l'égard de chacune de ces positions au moyen de résumés et de rapports figurant dans les publications de la Chambre de commerce du Canada.

Chambre de commerce du Canada
275, rue Slater, bureau 1700
Ottawa (Ontario) K1P 5H9
Téléphone : 613.238.4000
[Chamber.ca/fr](https://chamber.ca/fr)



TABLE DES MATIÈRES

AGRICULTURE.....	5
Soutien à l'industrie agroalimentaire dans le cadre des accords commerciaux internationaux.....	6
INNOVATION EN SANTÉ.....	8
L'économie de la dépendance	9
AFFAIRES INTERNATIONALES	12
Serrons-nous la main : une vision renouvelée de l'avenir de la coopération canado-américaine à la frontière	13
Opposition au protectionnisme américain et aux projets de loi sur les marchés publics qui minent le secteur forestier durable du Canada.....	18
DOSSIERS SPÉCIAUX.....	21
Rendre les programmes et les financements pour la transition écologique plus accessibles aux PME.....	22
Le rôle du gouvernement dans la sécurité des chaînes d'approvisionnement.....	24
Accès des entreprises canadiennes aux contrats de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne	27
Transparence et responsabilité en matière de financement étranger pour les groupes d'intérêts spéciaux ..	29
Revitalisation de l'industrie artistique — Une commission Massey des temps modernes	31
Impact économique national : Gestion stratégique du bassin inférieur du fleuve Fraser	33
Modifications à la Loi sur les chambres de commerce (LCC)	36
TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE	38
Propulser notre économie : Soutenir l'industrie du camionnage pour atténuer les problèmes de la chaîne d'approvisionnement.....	39
La revitalisation des collectivités du Canada.....	43
Favoriser les regroupements d'innovation aérospatiale pour générer de nouvelles activités pour le Canada	45
Accélérer le développement de l'infrastructure de transport	49
Améliorer la visibilité, la flexibilité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes.....	52
L'importance des ports et des corridors de transport canadiens pour l'économie nationale	55
Investir dans l'infrastructure stratégique de l'aviation et rétablir sa compétitivité	59
RESSOURCES HUMAINES	63
Remédier à la pénurie de main-d'œuvre qui nuit à l'économie	64
Renforcer la voie vers l'emploi pour les étudiants internationaux	66
Modernisation des études d'impact sur le marché du travail	69
Accroissement et mise à jour des codes de la Classification nationale des professions (CNP)	71
Réforme globale de l'assurance-emploi.....	72
Soutien au développement de programmes de microcertification.....	75
Améliorer les processus de demande de visa pour démarrage d'entreprise afin de réduire les temps d'attente	78
Renforcer la capacité de la chaîne d'approvisionnement en augmentant le soutien à la formation des camionneurs	80
Accélérer la reconnaissance des titres de compétences étrangers pour les nouveaux immigrants au Canada	82
Attirer et retenir davantage d'étudiants étrangers grâce à l'expérience professionnelle canadienne.....	85
Garde d'enfants	89
Faciliter la mobilité des travailleurs pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre, profiter des possibilités	



offertes par le télétravail et promouvoir la croissance économique dans tout le pays.....	92
Améliorer la rétention des étudiants internationaux grâce aux permis de travail post-diplôme.....	95

RESSOURCES NATURELLES ET ENVIRONNEMENT 98

L'investissement dans les infrastructures est essentiel à la croissance du secteur minier	99
Promouvoir l'énergie canadienne comme la plus respectueuse des critères ESG dans le monde dans le domaine du pétrole et du gaz.....	101
Actifs naturels : donner une valeur monétaire aux forêts, aux espaces verts et aux zones humides pour faire croître les entreprises canadiennes	103
Utilisation domestique de l'eau recyclée	108
Aider les industries et les communautés à passer à une économie carboneutre.....	110
Assurer l'avenir du pétrole et du gaz canadiens	113
Soutenir la transition vers la carboneutralité par l'électrification de l'infrastructure et le développement de nouvelles compétences	116
Minéraux critiques – essentiels pour tout, des piles à la sécurité nationale	121
Adaptation du programme fédéral des Accords d'aide financière en cas de catastrophe (AAFCC) pour faire face aux changements climatiques	126
Harmoniser la Loi sur les espèces en péril pour répondre aux besoins régionaux en matière de conservation de la biodiversité	130
Marché national des crédits compensatoires de gaz à effet de serre	134

FINANCES ET IMPOSITION 137

Ajouter le lithium à la liste des minéraux et métaux admissibles en vertu de la loi sur l'impôt sur le revenu.....	138
Rétablir l'intégration de l'impôt sur les sociétés et l'impôt sur le revenu des personnes physiques	140
Réduire le coût du travail par la réforme des seuils du SRG	143
Remédier à la pénurie de médecins en milieu rural grâce à des mesures incitatives sous forme de déductions fiscales.....	147
Politique de distribution équitable des taxes pour aider les municipalités canadiennes.....	149
Versement du produit de la taxe sur le carbone aux PME	151
Création d'un nouveau plan d'investissement des entreprises pour les REER.....	154
Actions accréditatives pour les entreprises innovantes.....	157
Exonération de l'impôt sur le revenu fractionné pour les conjoints	159
Stimuler l'innovation au Canada	161
Exemptions d'avantages imposables équitables pour les cartes-cadeaux aux employés	164



Agriculture



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

Description

Tout en insistant sur la nécessité de continuer d'indemniser les producteurs agroalimentaires 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.

Contexte

Le gouvernement fédéral a 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) sera présentée dans la mise à jour économique et financière de l'automne 2022. 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 Chambre de commerce du Canada 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.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

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, le gouvernement fédéral doit :

1. Dans le cadre des accords commerciaux existants (ACÉUM, AECG, PTPGP, etc.), 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, 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.



Innovation en santé



L'économie de la dépendance

Description

La consommation de substances psychoactives au Canada coûte près de 46 milliards de dollars chaque année, l'alcool et le tabac représentant ensemble 63 % de la facture. ¹ Répartis sur l'ensemble de la population, ces 46 milliards représentent près de 1 258 \$ par personne au Canada. L'alcool et le tabac coûtent à l'économie canadienne et à la santé publique plus que toutes les autres substances réunies. La consommation de ces substances a causé plus de 66 000 décès évitables en 2017, et ce nombre augmente chaque année. ² En 2017, la consommation de substances en Alberta a entraîné des coûts de plus de 6,7 milliards de dollars, ce qui représente 1 579 \$ par personne, indépendamment de l'âge. ³

Contexte

Tout au long de la pandémie, le pays a été témoin d'une augmentation de la consommation de substances et d'une diminution des services de soutien disponibles pour les toxicomanes. Les politiques relatives à l'alcool, en particulier, ont été assouplies pendant la pandémie, alors que l'on constate une augmentation de la consommation et des dommages qui en découlent. Il existe plusieurs raisons pour lesquelles les effets indésirables liés à la drogue peuvent augmenter pendant ce type de perturbation sociale, y compris les changements dans la distribution de la drogue, mais les mesures de santé publique visant à contrôler la propagation de la COVID-19 peuvent également avoir eu des conséquences imprévues en exacerbant la consommation de substances au niveau national. En particulier, la réduction des services de santé et de prévention des risques semble avoir poussé les gens à consommer plus de drogues seuls, plus fréquemment, ce qui les expose à un risque accru.

La COVID-19 a eu un impact négatif sur les personnes qui consomment des drogues en raison des perturbations majeures de l'approvisionnement en substances, du fait de la fermeture des frontières, des restrictions gouvernementales et de la distanciation sociale. À l'échelle nationale, la pandémie a rendu plus difficiles l'approvisionnement des fournisseurs et l'achat de ces produits par les acheteurs. La dégradation de la qualité et de la disponibilité des drogues pures a entraîné des substitutions et des altérations qui ont donné naissance à des substances plus toxiques. ⁴ Parallèlement à la diminution de la disponibilité, l'industrie a connu une augmentation des prix et de la consommation. Les substances mélangées à des additifs se vendaient au même prix que

¹ Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (juillet 2020) L'usage de substances coûte près de 46 milliards de dollars par année au Canada, selon de récentes données Consulté le 11 avril 2022, <https://www.ccsa.ca/fr/lusage-de-substances-coute-pres-de-46-milliards-de-dollars-par-annee-au-canada-selon-de-recentes>

² Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (juillet 2020)

³ Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (juillet 2020)

⁴ Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (mai 2020) Changements à l'offre de drogues illicites et à l'accès aux services dans le contexte de la COVID-19, et méfaits pour la santé associés (Alerte du RCCET). Consulté le 11 avril 2022, <https://www.ccsa.ca/sites/default/files/2020-05/CCSA-COVID-CCENDU-19-Illegal-Drug-Supply-Alert-2020-fr.pdf>



les substances pures avant la pandémie.⁵

La diminution de l'offre a poussé les utilisateurs à partager et à réutiliser le matériel de consommation.

Des drogues de moindre qualité à des prix plus élevés ont entraîné des temps d'attente plus longs pour les utilisateurs afin de se procurer la drogue de leur choix, et les ont obligés à parcourir de plus longues distances pour s'en procurer. Ces facteurs ont contribué à rendre le marché plus imprévisible et instable, ce qui augmente les risques pour les consommateurs de substances.

L'augmentation des additifs aux substances a entraîné de nombreux sevrages involontaires et un nombre accru de surdoses. La COVID-19 a considérablement réduit la disponibilité des services directs pour les toxicomanes, y compris les services de prévention des risques et de traitement.⁶ L'isolement accru, la santé mentale, la baisse des revenus et l'accès plus limité aux services directs et au soutien sont autant de facteurs qui ont contribué à cette situation. Les conséquences ont été plus importantes pour les toxicomanes et les personnes cherchant des traitements de désintoxication, ainsi que pour le nombre d'intoxications par des substances. La diminution du nombre de drogues et de l'approvisionnement a donné lieu à un marché plus imprévisible, ce qui a augmenté les risques pour la santé et les préjudices pour les toxicomanes. Pour ces raisons, certaines personnes ont eu recours à des soins médicaux pour obtenir des drogues et d'autres ont tenté d'en fabriquer elles-mêmes. Les décès liés à la drogue sont en hausse depuis le début de la pandémie. Les sites du RCCET ont signalé que les mesures sanitaires de la COVID-19 ont entraîné une diminution des services directs comme les services de contrôle des drogues, les refuges pour sans-abri, les centres de santé communautaires, les programmes d'échange de seringues et les services de proximité⁷

2021 a été l'année la plus meurtrière jamais enregistrée pour les intoxications mortelles. En août, plus de 1 000 personnes étaient mortes d'empoisonnements aux drogues illicites, alors qu'un peu moins de 1 300 personnes sont mortes en 2020, ce qui représente le total annuel le plus élevé à ce jour.⁸ Les données les plus récentes datant de 2017 montrent que la consommation de substances a coûté à l'Alberta plus de 6,7 milliards de dollars. Globalement, ce sont 28 % de ces coûts qui étaient liés aux soins de santé, 47 % à la perte de productivité, 16 % à la justice pénale et 9 % à d'autres coûts directs. La crise des opioïdes est un problème complexe qui nécessite une approche holistique intégrant la prévention, l'intervention, le traitement et la réhabilitation. En 2019, le gouvernement albertain a annoncé le financement d'au moins 4 000 nouvelles places de traitement par an, mais il vise plutôt 8 000 nouvelles places.

⁵ Journal international de la politique des drogues. Volume 93 (juillet, 2021) Changes in substance supply and use characteristics among people who use drugs (PWUD) during the COVID-19 global pandemic: A national qualitative assessment in Canada. Consulté le 11 avril 2022, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0955395921001420>

⁶ Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (juillet 2020)

⁷ Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances (mai 2020)

⁸ CBC News, décembre 2021. Le gouvernement de l'Alberta maintient sa position sur les soins axés sur la réhabilitation alors que la province est en voie de connaître l'année la plus meurtrière en matière d'intoxications liées aux drogues. Consulté le 11 avril 2022, <https://www.cbc.ca/news/canada/calgary/alberta-kenney-ellis-addiction-recovery-1.6273907>



Le gouvernement de l'Alberta a dévoilé des plans de traitement pour les toxicomanes. Alberta Health Services offre des services de traitement sûrs et efficaces pour le traitement de la consommation d'opioïdes et d'autres dépendances, dont plus de 900 lits de traitement spécialisés dans la désintoxication, le traitement des jeunes, le traitement résidentiel à court et à long terme et la dépendance au jeu. Parallèlement aux plans de traitement, des programmes de prévention des surdoses favorisent la réduction des risques. Le Digital Overdose Response System (DORS) est une application mobile créée pour aider à prévenir les décès par surdose de personnes consommant seules. Le Canada a également mis en œuvre la Loi sur les bons samaritains secourant les victimes de surdose, qui offre une certaine protection juridique aux personnes qui sont victimes ou témoins d'une surdose et qui appellent le 911 pour obtenir de l'aide.

Le gouvernement de l'Alberta a également mis en œuvre des programmes de réduction des méfaits qui visent à diminuer les effets néfastes résultant des comportements dangereux des personnes qui consomment des substances par le biais du soutien des pairs et des services de proximité, de la distribution de seringues, de la distribution de trousses de naloxone et de services de consommation supervisée. En plus des programmes provinciaux, le gouvernement fédéral a également reconnu l'impact de la pandémie sur la crise actuelle des opioïdes. Le gouvernement fédéral a fourni 66 millions de dollars supplémentaires sur deux ans, à partir de 2020, pour soutenir les organisations communautaires qui répondent aux problèmes de toxicomanie.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Adopte une approche coordonnée fondée sur des données probantes en matière d'intoxication, de désintoxication et de logement supervisé qui favorise l'accès et présente des obstacles limités à l'accès.
2. Sollicite l'appui du milieu des affaires national pour donner accès à des possibilités d'emploi qui contribueront à la fois aux efforts de prévention et de réhabilitation et de réinsertion.
3. Détermine comment le gouvernement fédéral peut prévenir les décès liés à une surdose, la toxicomanie, et en améliorer ses interventions.
4. Travaille avec les trois ordres de gouvernement, les peuples autochtones, le monde des affaires et le secteur sans but lucratif pour maintenir un réseau actif qui coopère pour faire avancer ces recommandations.



Affaires internationales



Serrons-nous la main : une vision renouvelée de l'avenir de la coopération canado-américaine à la frontière

Description

Le Canada et les États-Unis entretiennent les relations bilatérales les plus étroites au monde en matière de commerce et de voyages.⁹ Nos deux pays partagent une longue histoire d'innovation, notamment l'établissement du système de prédédouanement américain à Toronto en 1952. À son apogée, le commerce bilatéral représentait 800 milliards de dollars par an et plus de 300 000 personnes traversaient la frontière chaque jour. La Future Borders Coalition estime que la relance postpandémique nous permettra de retrouver ce niveau d'activité, avec une circulation accrue des biens et des personnes grâce à de nouveaux accords commerciaux. Les partenariats politiques, publics et privés qui s'articulent autour d'une vision de la frontière de demain sont essentiels à cette relation. Les politiques, les processus et l'innovation technologique sont à l'origine de la nécessité d'une coalition, appréciée aux plus hauts niveaux au Canada et aux États-Unis.

Contexte

Depuis le début du projet, des progrès ont été réalisés. Il reste cependant du travail à faire. La nouvelle vision se fonde sur huit défis majeurs qui restent à relever dans les secteurs du voyage et du commerce, ainsi que dans les services qui permettent le passage des frontières et des contrôles de sécurité :

1. La résilience face à la pandémie et la reprise du trafic international

Le volume du trafic continue de se redresser et les compagnies aériennes se réorganisent. Il existe une opportunité de pénétrer sur des marchés mal desservis qui ont été laissés vacants par les anciennes compagnies aériennes pendant la pandémie. Nous revenons aux projections de croissance de 2019, qui prévoient un quasi-doublement du trafic pour tous les modes de transport au cours des 20 prochaines années, le secteur de l'aviation multipliant par près de 2,5 le trafic d'ici 2038. La question est de savoir si nos systèmes seront capables de suivre la croissance ou s'ils seront limités par des ressources insuffisantes, ce qui entraînera des attentes interminables.

2. Le gaspillage de ressources dû aux redondances

Des progrès considérables ont été réalisés au cours des 25 dernières années pour supprimer une grande partie des processus basés sur le papier, de la saisie de données multiples aux formulaires de demande dupliqués. Il reste encore du travail pour simplifier les programmes, dont beaucoup sont indépendants, nécessitent des données presque identiques et poursuivent des objectifs similaires.

⁹ <https://www.futureborderscoalition.org/>



3. Les questions de confidentialité doivent être abordées dès le départ

Avec la prolifération des sources d'information liées à l'identité personnelle ou à la confidentialité commerciale, il est nécessaire d'améliorer le rendement de l'ensemble du système pour mieux gérer la vie privée. La protection de la vie privée dès la conception et ses sept principes définissent les meilleures pratiques qui renforcent les exigences actuelles des organismes publics en matière d'évaluation des incidences sur la vie privée, et ce, dès le début du processus.

4. Veiller à ce que les idées soient à l'épreuve du temps

La mise à l'échelle et les systèmes qui ne peuvent pas être reliés entre eux sont des exemples de problèmes auxquels nous sommes toujours confrontés alors que les exigences des processus frontaliers évoluent. Les systèmes isolés peuvent être souhaitables pour la rapidité de la mise en œuvre, mais il est nécessaire d'assurer la compatibilité avec l'évolution future des systèmes.

5. Résilience face à l'évolution des menaces

Les menaces dynamiques et asymétriques sont des problèmes auxquels sont confrontés les acteurs des secteurs public et privé. La capacité du système à faire face aux perturbations futures grâce à des approches fondées sur le risque ne fait que renforcer la nécessité de développer le plus possible l'efficacité du système aujourd'hui.

6. Absence de partenariats privés-publics durables

Qu'il s'agisse des frais d'utilisation ou des investissements dans les installations et les besoins, la perception est celle d'un modèle non durable de financement en vue des changements qui pourraient survenir. Le secteur privé présente des atouts en matière d'investissement, d'acquisition, de déploiement technologique et de recherche. Ces atouts peuvent également représenter les possibilités de soutenir la coopération future.

7. Sous-utilisation ou surutilisation de la technologie

Au cours des deux dernières années, les efforts se sont concentrés sur des projets pilotes basés sur des produits. Le « projet pilote chaîne de blocs » ou le « projet pilote biométrique » sont importants, car il s'agit de technologies émergentes présentant des avantages. Le scénario d'utilisation doit toutefois équilibrer le processus, les effectifs disponibles et le modèle de risque pour garantir le succès de l'adoption d'une nouvelle technologie.

8. Concurrence mondiale

Enfin, le défi à relever collectivement ne consiste pas à débattre de la question de savoir si le Canada ou les États-Unis ont tout à gagner des améliorations futures. Les économies sont intimement liées, tout comme le sont les cycles d'innovation en matière d'excellence frontalière et de sécurité. La compétitivité consiste à savoir comment le Canada et les États-Unis, en tant qu'économie commune de 100 billions de dollars américains d'ici 2038, resteront compétitifs sur



le marché mondial. Les déplacements des personnes et des marchandises se font par voie terrestre¹⁰, maritime¹¹, aérienne¹², et ferroviaire¹³.

PROCHAINES ÉTAPES

Un certain nombre d'initiatives clés sont déjà en cours de recherche ou sur le point de démarrer.¹⁴

¹⁰ Les frontières terrestres exigent une coordination minutieuse des voies et des infrastructures aux postes frontaliers. Le prédédouanement offre plus de souplesse pour installer certaines activités loin de la frontière physique. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour assurer la fluidité du trafic grâce à l'introduction de la biométrie pour confirmer les identités, en utilisant des technologies mobiles pour s'assurer que les camions et les voitures sont prêts à partir et en limitant le nombre d'arrêts à la frontière physique en faveur d'activités avant le départ, en cours de route ou à une destination contrôlée à l'arrivée.

¹¹ Les conteneurs maritimes, les marchandises en vrac et les autres marchandises expédiées aux États-Unis et au Canada ont connu des changements importants depuis 2001. Le déplacement des frontières est en grande partie un succès, en particulier pour le transport de conteneurs. Il reste encore du travail pour intégrer les formalités de l'Agence américaine des douanes et de la protection des frontières et de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), ainsi que de toutes les agences gouvernementales. Cela permettra aux transferts intermodaux vers le camionnage et le rail de transiter plus efficacement d'un pays à l'autre.

¹² Les passagers de croisières sont en grande partie des passagers aériens et, pour certains marchés (par exemple, les croisières en Alaska ou dans les Caraïbes), il est possible d'exploiter davantage la biométrie pour améliorer le traitement. L'entrée et la sortie le jour même entre les pays pourraient être grandement facilitées. Six compagnies de croisière ont déjà pris l'initiative de lancer des projets pilotes sur la biométrie avec l'USCBP, qui peuvent être intégrés aux transits aériens et aux processus de l'ASFC. Il existe un système solide pour le fret aérien sous douane, mais comme pour le mode maritime, il faut plus que de simples approbations d'une agence douanière. Une approche gouvernementale est nécessaire pour traiter les différentes marchandises, notamment les produits agricoles. Par conséquent, il convient d'envisager l'expérimentation d'un système de transport aérien et aérien-camion entièrement sous douane, ainsi que l'amélioration du prédédouanement du fret aérien. Les passagers aériens sont soumis à plusieurs dynamiques importantes en raison de la croissance rapide du trafic et de la mise en œuvre d'un grand nombre d'éléments biométriques.

¹³ Le rail est le deuxième mode de transport en importance après le camionnage, transportant environ 15 % des échanges commerciaux entre les États-Unis et le Canada. L'une des principales sources de demande de transport ferroviaire est constituée par les expéditions transportées par wagon depuis les ports. Parallèlement, il existe un trafic d'origine américaine et canadienne provenant d'usines basées en Amérique du Nord, de scieries, etc. Le principe est le même : dédouaner avant le départ et minimiser l'activité nécessaire à la frontière même. L'inspection à distance et les processus de dédouanement en cours de route pourraient réduire considérablement la charge des lignes ferroviaires à la frontière, qui doivent désempiler les conteneurs ou les wagons pour l'inspection. Comme pour le traitement des avions et des navires de croisière, le modèle de précontrôle des trains de passagers ou de dédouanement à l'arrivée bénéficierait grandement du modèle de traitement biométrique.

¹⁴ Les initiatives clés comprennent : (a) Une intégration plus poussée du contrôle des passagers et de la biométrie afin de garantir que le Canada et les États-Unis ne soient pas désavantagés par rapport à l'Europe pour attirer les touristes étrangers. (b) Les premiers résultats démontrent des gains de traitement de plus de 50 % par rapport à la génération actuelle de contrôle automatisé des passeports. Une approche unifiée est nécessaire dans l'environnement du prédédouanement. (c) Créer un environnement simplifié pour les correspondances. Le Canada a apporté des améliorations majeures aux aéroports au cours des dernières années. La biométrie pourrait permettre de mieux gérer les correspondances dans les installations américaines. Il est possible de renforcer la coopération en exploitant la capacité excédentaire des nouveaux sites de prédédouanement américains pour le trafic à destination du Canada. Le prédédouanement conjoint



Les projets mis à jour qui restent en 2022 (sur les 16 projets pilotes initiaux avec cinq thèmes principaux) sont :

1. Adopter une approche de dédouanement à distance basée sur l'apprentissage automatique et l'IA.
2. Contrôler une fois, accepter plusieurs fois
3. Employer un modèle fondé sur le risque pour nos frontières communes
4. Passer des points de contrôle fixes aux processus de dédouanement
5. Une frontière plus écologique.

Ces projets pilotes à court terme permettront au gouvernement et à l'industrie de prendre des mesures concrètes pour créer une frontière prévisible, sûre et intégrée où les biens et les personnes légitimes à faible risque peuvent circuler de façon efficace et sécuritaire à la frontière canado-américaine.

pourrait être un tremplin vers un prédédouanement mondial complet, en prenant comme point de départ des pays alliés comme le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et pourrait être intégré aux installations et systèmes de contrôle des sorties.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Termine le « travail inachevé » des initiatives du plan d'action « Par-delà la frontière » :
 - a. Un projet pilote de reconnaissance faciale entre les États-Unis et le Canada
 - b. Un guichet unique AVE/ESTA [Canada : Autorisation de voyage électronique; États-Unis : Système électronique d'autorisation de voyage
 - c. Mene des recherches pour soutenir l'élaboration des politiques
 - d. Contrôle à distance des marchandises et colocation d'installations aux États-Unis et au Canada
 - e. Intègre le programme des voyageurs dignes de confiance
 - f. Élimine le recontrôle
2. Soutienne et participe au projet des frontières de demain dans le but d'améliorer l'expérience des voyageurs et la mobilité des personnes et des biens à la frontière canado-américaine, tout en veillant à améliorer la sûreté et la sécurité.
3. S'assure que tous les ministères et organismes nécessaires participent et accordent la priorité aux groupes de travail identifiés par Frontières futures comme prochaine étape vers la réalisation de la vision d'une frontière prévisible, sûre et intégrée entre le Canada et les États-Unis.



Opposition au protectionnisme américain et aux projets de loi sur les marchés publics qui minent le secteur forestier durable du Canada

Description

Une campagne coordonnée a été lancée par certains groupes environnementaux aux États-Unis afin d'élaborer et de mettre en œuvre une législation au niveau des États qui serait discriminatoire à l'égard des exportations de produits forestiers en provenance du Canada.

Contexte

Ces projets de loi, qui reçoivent souvent le soutien public de quelques groupes au Canada, sont fondés sur des renseignements erronés. Ils allèguent spécifiquement, sans preuve ni fondement, que les pratiques forestières du Canada sont équivalentes aux pratiques les moins durables utilisées dans certaines forêts tropicales du monde en développement. Ils ne reconnaissent pas que le taux de déforestation du Canada est proche de zéro ni que le pourcentage de ses forêts certifiées durables est de loin le plus élevé de tous les pays du monde. Ces efforts de législation au niveau des États, fondés sur des données manifestement incorrectes, ont pour effet de nuire au secteur forestier durable du Canada, un secteur de premier plan au niveau mondial, et par extension aux communautés (autochtones et non autochtones) qui dépendent de la foresterie pour leur bien-être social et économique.

En 2021, certains législateurs californiens ont déposé le projet de loi AB 416, la « loi californienne sur les achats sans déforestation », qui ciblait injustement les produits du bois provenant de la forêt boréale canadienne et tentait d'assimiler les pratiques de gestion durable des forêts à la déforestation dans les pays tropicaux. De même, l'État de New York a déposé le projet de loi S5921A/A6872A : loi sur l'approvisionnement sans déforestation de New York. Ces deux projets de loi étaient basés sur un modèle de législation rédigé par le Natural Resources Defense Council (NRDC).

Heureusement, le projet de loi californien a fait l'objet d'un veto du gouverneur Gavin Newsom en octobre 2021 en raison de son inapplicabilité et de la façon dont il ferait grimper les coûts dans l'État et créerait un fardeau inutile pour les entreprises californiennes. Le projet de loi new-yorkais n'a pas été adopté lors de la dernière session législative, mais il sera probablement réintroduit lors de la prochaine session (prévue en janvier 2023).

Bien que ces projets de loi n'aient pas encore été adoptés, ils font partie d'une campagne plus large menée par le NRDC et d'autres groupes environnementaux américains, visant à créer des restrictions commerciales non tarifaires pour les exportations de produits forestiers en provenance du Canada. Compte tenu de l'investissement considérable de ressources par le NRDC et de l'importance de cette campagne dans leurs sollicitations de collecte de fonds, des projets de loi similaires sont attendus dans ces États, mais aussi dans certains autres États dans l'avenir.



Ces efforts ont pour effet de miner le secteur forestier canadien, ses travailleurs et ses communautés. Ils sont fondés sur des données erronées et ne reconnaissent pas la position du Canada en tant que chef de file mondial de l'aménagement forestier, ni l'importance du secteur du pays pour soutenir un large éventail d'objectifs environnementaux et sociétaux.

Le secteur forestier du Canada est essentiel à l'atteinte des objectifs de réduction nette des émissions de carbone du pays. Le bois d'œuvre et les autres produits du bois emprisonnent le carbone à long terme et peuvent être utilisés pour remplacer des matériaux de construction à forte intensité de combustibles fossiles comme le ciment. Les produits forestiers stockent le carbone : chaque mètre cube de bois représente près d'une tonne de CO₂ retirée de l'atmosphère. De plus, l'utilisation des résidus des scieries, comme les copeaux et la sciure de bois, favorise la production de produits de remplacement à faible teneur en carbone (p. ex., biocarburants, bioplastiques).

Le secteur forestier canadien a un chiffre d'affaires annuel de plus de 75 milliards de dollars et est l'un des plus grands employeurs du pays. Il est présent dans plus de 600 communautés et fournit plus de 200 000 emplois directs et plus de 600 000 emplois indirects dans tout le pays.

Les peuples et les communautés autochtones sont au cœur du succès et de l'avenir du secteur forestier canadien. Aujourd'hui, les peuples autochtones contrôlent directement 10 % de l'approvisionnement en bois du Canada et ce pourcentage continue d'augmenter. Il y a également plus de 1 400 entreprises forestières appartenant à des autochtones dans tout le pays et 12 000 travailleurs autochtones sont employés dans ce secteur. Au cours de la prochaine décennie, 750 000 jeunes autochtones entreront sur le marché du travail canadien, une cohorte qui augmente quatre fois plus vite que la population non autochtone du Canada. Ce groupe démographique représente une part importante de la réserve de talents et de dirigeants du secteur pour l'avenir.

Des cadres sont déjà en place pour reconnaître l'approvisionnement éthique et durable. Au Canada, ils sont doublement renforcés par l'approbation des plans de gestion forestière par les gouvernements provinciaux, ainsi que par la certification par des tiers indépendants dans la grande majorité des forêts du pays. Le Canada abrite près de 40 % des forêts certifiées par une tierce partie indépendante dans le monde. Les forêts exploitées du Canada sont gérées avec soin pour leurs valeurs de conservation, la moitié de nos forêts gérées faisant actuellement l'objet de mesures de conservation.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. S'engage à demander aux fonctionnaires du gouvernement canadien de procéder à un examen complet de tout projet de loi américain sur les marchés publics, que ce soit au niveau de l'État ou au niveau fédéral, afin d'identifier les risques commerciaux et les barrières commerciales non tarifaires pour le secteur forestier canadien.
2. Collabore avec le secteur forestier canadien, la Chambre de commerce du Canada et d'autres secteurs et organisations alignés à travers le Canada pour s'assurer que les versions futures de ces projets de loi du type NRDC ne soient pas promulguées et que les campagnes de désinformation ne nuisent pas à la position du Canada en tant que fournisseur fiable de produits forestiers sur le marché nord-américain et mondial.
3. Examine tout financement du gouvernement canadien à des groupes qui pourraient soutenir directement ou indirectement ces efforts visant à miner le secteur forestier canadien et ses habitants.
4. Dans un esprit de collaboration, le gouvernement devrait travailler avec nos homologues américains pour éliminer les restrictions à l'importation et à l'exportation sur le commerce des produits forestiers durables entre les deux pays.



Dossiers spéciaux



Rendre les programmes et les financements pour la transition écologique plus accessibles aux PME

Description

Le gouvernement fédéral du Canada a présenté le budget fédéral de 2022 comme un budget axé sur la transition verte pour créer une économie plus résiliente. Le virage vert connaîtra du succès uniquement si les petites et moyennes entreprises (PME) sont en mesure d'accéder aux fonds de transition, de travailler dans le cadre des lignes directrices présentées et de mettre facilement en œuvre les changements nécessaires pour améliorer le changement climatique et la durabilité. Il est essentiel que le gouvernement fédéral veille à ce que les petites entreprises ne soient pas laissées pour compte et qu'elles aient la possibilité de jouer un rôle prépondérant dans le virage vert au cours des années à venir.

Contexte

Le budget fédéral de 2022 a engagé plus de 12 milliards de dollars dans le virage vert des entreprises et des industries du Canada (Finances Canada, 2022). Ces fonds prennent la forme d'incitatifs, de subventions, de prêts sans intérêt ou à faible taux d'intérêt, d'investissements, d'infrastructures et de possibilités de modernisation (pour n'en nommer que quelques-uns). Il s'agit d'une occasion importante pour les PME de contribuer à la lutte contre le changement climatique, tout en s'assurant que leurs entreprises sont prêtes à faire face à l'évolution rapide de l'économie et du contexte socio-économique.

Par le passé, nous avons vu de grandes sociétés cotées en bourse bénéficier immensément du soutien du gouvernement en matière de transition verte et d'investissement dans des éléments liés aux immobilisations. Si ces types d'investissements ponctuels ont leurs mérites, il est également essentiel que les PME soient intégrées dans cette transition afin que le gouvernement puisse atteindre ses objectifs de carboneutralité d'ici 2050.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Veille à ce que ses programmes, fonds, bourses, investissements et aides en faveur du virage vert soient envisagés du point de vue d'un engagement avec des PME afin de s'assurer que le programme est bien adapté et accessible aux PME dans ses objectifs, ses buts et ses résultats.
2. Crée des mesures simples, efficaces et modélisées que les PME peuvent utiliser dans leurs demandes de financement pour la transition.
3. Dans les programmes qui soutiennent la transition des flottes et des véhicules d'entreprise, tienne compte de la taille et de la capacité d'achat de véhicules afin de s'assurer que les PME ont les mêmes possibilités que les grandes entreprises disposant de grandes flottes de véhicules.
4. Mette en application les éléments suivants pour les programmes de modernisation des bâtiments :
 - Proportionnalité dans les allègements fiscaux ou les mesures incitatives pour les petites entreprises ayant moins de capital pour les coûts de transition
 - Des allègements ou des aides initiales destinées au démarrage des projets avec le soutien des banques ou mutuelles de crédit
 - Financement supplémentaire à des taux d'intérêt plus bas par le biais de banques ou de coopératives d'épargne et de crédit avec le soutien du gouvernement pour dépasser les objectifs initiaux de modernisation
 - Des fonds fournis aux provinces, territoires, Premières Nations et municipalités qui, à leur tour, travailleront avec les propriétaires d'entreprises locales pour inciter les rénovations au niveau local.



Le rôle du gouvernement dans la sécurité des chaînes d'approvisionnement

Description

Le gouvernement fédéral joue un rôle important en facilitant la mise en place d'un écosystème qui réduirait la dépendance à l'égard des chaînes d'approvisionnement étrangères, les pénuries de main-d'œuvre ainsi que l'amélioration des technologies afin d'accroître l'avantage concurrentiel du Canada.

Contexte

Les problèmes liés aux chaînes d'approvisionnement n'ont jamais été aussi importants qu'en 2020 et 2021. Les perturbations de ces dernières années, qu'il s'agisse des guerres commerciales, des effets de la COVID-19 sur l'offre et la demande ou du chaos logistique résultant du retour rapide aux activités commerciales, ont mis en évidence les vulnérabilités des stratégies de production et des chaînes d'approvisionnement. Le défi auquel les entreprises sont maintenant confrontées est de rendre leurs chaînes d'approvisionnement mondiales plus résilientes sans affaiblir leur compétitivité.

Une récente enquête menée par les Manufacturiers et Exportateurs du Canada (MEC) auprès de leurs membres montre que neuf fabricants canadiens sur dix sont confrontés à des problèmes de chaîne d'approvisionnement, plus de 60 % d'entre eux estimant que l'impact de ces perturbations est considérable ou grave.

De plus, les fabricants canadiens interrogés disent avoir perdu environ 10,5 milliards de dollars de ventes en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et connaissent actuellement une augmentation des coûts de près d'un milliard de dollars.

Seulement 18 % des fabricants prévoient s'approvisionner davantage au Canada en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et, lorsqu'on leur a demandé pourquoi, 44 % ont cité le fait qu'il n'y a pas de fournisseurs canadiens pour leurs intrants essentiels.

Ces problèmes freinent la reprise du secteur manufacturier et, par extension, la reprise de l'ensemble de l'économie.

La chaîne d'approvisionnement, et, à l'intérieur de celle-ci, la quasi-totalité des entreprises canadiennes, repose sur la circulation des biens et des services.



Selon l'Association du camionnage de l'Ontario, l'industrie canadienne du camionnage compte actuellement plus de 23 000 postes vacants de conducteurs de camion, et on s'attend à ce que ce fossé s'approfondisse très bientôt, pour atteindre 55 000 postes vacants d'ici 2024. Bien qu'il existe indéniablement de nombreux secteurs industriels qui ont besoin de main-d'œuvre qualifiée, le taux de postes vacants dans le transport par camion est beaucoup plus élevé que celui de l'économie générale (8 % contre 5,4 %) et représente le deuxième taux de postes vacants le plus élevé de tous les secteurs de l'économie. Cependant, avec un effet économique multiplicateur bien plus important que celui de la plupart des industries, les pressions qui pèsent sur le bassin de main-d'œuvre actuel du camionnage pourraient bien constituer le plus grand défi sur la voie d'une relance économique complète.

Si l'on considère la chaîne d'approvisionnement au niveau macro, le tableau est le même. Des données récentes relatives aux taux de chargement des camions montrent une diminution de 30 à 45 % de la disponibilité des camions d'une année sur l'autre, alors que les volumes de chargement ont parfois plus que triplé. En raison de ces deux facteurs, le nombre de camions disponibles par chargement est passé d'environ trois camions par chargement il y a un an, à environ 0,5-0,7 camion par chargement aujourd'hui. Autrement dit, près d'un chargement de marchandises disponible sur deux n'a pas de camion (conducteur) pour le transport.

Enfin, la pandémie et les guerres commerciales ont rendu les nouvelles technologies et la régionalisation plus attrayantes. Parmi les exemples de technologies importantes, citons la technologie de production non discontinue et l'évolution vers une fabrication plus régionalisée et distribuée qui nous permettra d'être moins dépendants des importations.

L'investissement dans ces technologies de robotique et d'automatisation pourrait renforcer la résilience en réduisant les coûts de main-d'œuvre et en atténuant l'exposition aux pénuries de main-d'œuvre, notamment l'automatisation collaborative axée sur des processus simples comme l'emballage.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Promouvoir l'investissement au Canada dans les intrants essentiels comme les circuits semi-conducteurs et l'acier à haute résistance et le titane afin de réduire la dépendance à l'égard des intrants étrangers et des chaînes d'approvisionnement à l'étranger.
2. Travailler avec l'industrie pour identifier les défis et élaborer des solutions politiques pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre, notamment en accélérant l'immigration au Canada pour pourvoir les postes vacants dans le secteur manufacturier et chez d'autres partenaires clés de la chaîne d'approvisionnement.
 - a. Soutenir la formation professionnelle pour les emplois à forte demande dans les secteurs de la fabrication et du camionnage.
 - b. Développer une nouvelle aide à la formation pour les conducteurs de camions et d'autres catégories d'emplois clés dans la chaîne d'approvisionnement.
 - c. Développer de nouvelles compétences ou un soutien à la formation pour les professions clés comme les conducteurs de camion afin d'aider les nouveaux arrivants.
3. Fournir davantage de soutien et de mesures incitatives pour aider les fabricants à accélérer l'adoption des technologies d'automatisation. Par exemple, réviser les critères en matière de programme de recherche scientifique et de développement expérimental (RS&DE) et rétablir l'admissibilité des immobilisations.
4. Accroître les investissements dans les infrastructures essentielles comme les ports et les ponts qui facilitent le commerce et le développement industriel, permettant ainsi aux industries nationales canadiennes de profiter pleinement des avantages des accords commerciaux du Canada.



Accès des entreprises canadiennes aux contrats de la Marine royale canadienne et de la Garde côtière canadienne

Description

La Stratégie nationale de construction navale vise à « entreprendre l'acquisition de navires importants d'une manière efficace qui permet de maintenir les emplois, de renforcer le secteur maritime et d'optimiser l'utilisation des fonds publics », mais il existe un fossé entre le principe et la pratique. La stratégie a été élaborée pour investir au Canada, soutenir les travailleurs et la technologie du Canada et réduire les coûts d'approvisionnement, mais certains éléments de cette stratégie ne fonctionnent pas comme prévu.

Bien que le Canada ait la capacité de fabrication et le savoir-faire pour produire les composants stratégiques de base nécessaires à la construction navale, il est nécessaire de veiller à ce que davantage d'entreprises canadiennes soient intégrées dans la chaîne d'approvisionnement.

Contexte

Au cœur d'une politique industrielle de défense, la notion que le gouvernement du Canada croit que les capacités nationales sont essentielles à sa sécurité nationale et à ses intérêts économiques. Cela signifie que les décisions en matière d'approvisionnement ne devraient pas simplement être fondées sur le coût ou sur la dépendance à l'égard des utilisateurs de la chaîne d'approvisionnement des équipementiers étrangers, mais sur la valeur du produit lui-même et, si possible, à condition que les produits soient de classe mondiale, sur la capacité d'acheter des produits fabriqués au pays.

Il est compréhensible que, lorsqu'il s'agit de décisions d'achat, les gouvernements hésitent souvent à s'intéresser à tout ce qui est nouveau. Les solutions classiques à faible coût sont souvent considérées comme satisfaisantes. Pourtant, de l'autre côté de l'équation, on ignore souvent les risques liés à l'utilisation de certaines de ces solutions en ce qui concerne le rapport coût-efficacité, la responsabilité environnementale et, peut-être le plus important, la capacité de réapprovisionner rapidement les pièces endommagées.

Tous les Canadiens souhaitent que les navires canadiens soient équipés de produits nationaux de haut calibre et de classe mondiale. Une politique industrielle de défense ne fait qu'uniformiser les règles du jeu pour les entreprises canadiennes, et assure la force de notre base industrielle et la capacité souveraine de notre nation à répondre aux crises.

L'approvisionnement en produits fabriqués au Canada qui soutiennent les emplois canadiens et garantissent l'approvisionnement en composants essentiels est tout à fait logique. Elle répond à la définition initiale de la SNCN et soutient l'économie et la sécurité de l'approvisionnement.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Reconnaisse l'impératif de soutenir une industrie de défense nationale forte aux fins de la sécurité nationale, du réapprovisionnement et de l'intérêt économique général, en élaborant une politique industrielle de défense qui encourage une plus grande utilisation des produits canadiens dans les chaînes d'approvisionnement.



Transparence et responsabilité en matière de financement étranger pour les groupes d'intérêts spéciaux

Description

Les groupes d'intérêts spéciaux et les organismes de bienfaisance enregistrés s'engagent de plus en plus dans des actes d'activisme social et politique. Bien que ces actes puissent découler d'une intention d'améliorer la société, de plus en plus, leurs actions ne comprennent pas de dialogue constructif et se limitent à des activités coercitives unilatérales qui menacent le bien-être des Canadiens, du pays et de notre économie. La récente manifestation des conducteurs de camion, qui a paralysé le commerce international et national ainsi que les affaires et la vie quotidienne dans les villes du Canada, en est un exemple. Pour que le système de réglementation du Canada fonctionne efficacement, il est essentiel que tous les niveaux de gouvernement, les médias et le public soient pleinement conscients des personnes qui exercent une influence au niveau national et international sur les activités de ces organisations.

Contexte

L'influence des groupes d'intérêts spéciaux bien financés, qui opèrent souvent en tant qu'organismes de bienfaisance enregistrés au Canada, s'est accrue au point que les gouvernements, les médias et le public exigent une plus grande transparence et un meilleur suivi des sources de financement de ces entités.

Le fait d'exiger une transparence accrue ne signifie pas nécessairement que ces organismes se livrent à des activités illégales ou contraires à l'éthique. Plusieurs milliers d'organismes de bienfaisance et d'autres groupes font un travail très important pour contribuer à faire du Canada un meilleur endroit où travailler et vivre. Cependant, il y a de plus en plus de cas où ces entités sont financées par des parties prenantes non divulguées au-delà des frontières du Canada, ce qui a souvent des effets désastreux sur l'économie canadienne, les projets d'infrastructure et de développement des ressources, et la confiance des investisseurs.

Qu'il s'agisse d'une question d'intérêt public (par exemple, la fin des restrictions en cas de pandémie) ou d'un projet potentiel (par exemple, l'exploitation des ressources naturelles), les protestations radicales et financées par l'étranger causent des dommages réels à la chaîne d'approvisionnement, à l'économie et à l'attrait du pays en tant que destination pour les investissements étrangers.

Interdire les manifestations n'est pas une option raisonnable ou souhaitable, puisque le fait d'entendre les points de vue légitimes des citoyens sur des questions d'intérêt public ou des projets de construction nationale fait partie de la vie dans une société libre et démocratique. Cependant, permettre à de riches activistes et entités étrangères de manipuler anonymement les protestations, les audiences réglementaires, la couverture médiatique et la construction sur place grâce à leur financement et à leur représentation en tant qu'organismes de bienfaisance basés au Canada n'est pas dans l'intérêt du Canada et il faut y mettre fin.



Les Canadiens ne devraient pas avoir à compter sur les pirates des plateformes de sociofinancement et les fuites d'informations dans les médias pour comprendre qui peut influencer indûment les décisions et les retombées importantes qui les touchent.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Exige que les organismes de bienfaisance et sans but lucratif enregistrés au Canada et les organisations de sociofinancement, qui ne sont pas enregistrés dans le registre fédéral des lobbyistes, mais qui reçoivent des fonds pour soutenir des activités pouvant inclure une communication avec le titulaire d'une charge publique fédérale, à déclarer les dons, ou autres soutiens financiers, provenant de sources étrangères pour les montants supérieurs à 1 000 \$.
2. Exige que les intervenants ou les participants inscrits aux consultations publiques (y compris les évaluations d'impact environnemental et les audiences des régulateurs de l'énergie du Canada), qui ne sont pas enregistrés dans le registre fédéral des lobbyistes, dans le cadre de leurs demandes, déclarent publiquement les sources de leur financement étranger pour les montants supérieurs à 1 000 \$.



Revitalisation de l'industrie artistique — Une commission Massey des temps modernes

Description

Les artistes contribuent à la renommée internationale du Canada. Les arts assurent la viabilité économique de nombreuses personnes. La Commission royale d'enquête sur l'avancement des arts, des lettres et des sciences au Canada de 1951 (connue sous le nom de Commission Massey) a jeté les bases de la prospérité des arts et de la culture. Cependant, aujourd'hui, l'industrie des arts et de la culture a connu des difficultés tout au long de la pandémie, et une grande partie de ces difficultés est due à des iniquités systémiques liées aux réglementations et aux investissements. Le Canada a besoin d'une nouvelle commission qui jettera de nouvelles bases pour permettre aux arts et à la culture au Canada de prospérer et de se développer.

Contexte

Les arts ont eu la possibilité de prospérer grâce à la Commission Massey de 1951. Son objectif était d'enquêter sur l'état des arts et de la culture au Canada. Vincent Massey présidait la Commission. Elle a publié son rapport historique, le Rapport Massey, le 1er juin 1951. Ce rapport préconisait le financement fédéral d'un large éventail d'activités culturelles. Il contient également une série de recommandations qui ont mené à la fondation de la Bibliothèque nationale du Canada (aujourd'hui Bibliothèque et Archives Canada), à la création du Conseil des Arts du Canada, à l'aide fédérale aux universités et à la conservation des lieux historiques du Canada, entre autres initiatives. Il a lancé un avertissement : la culture canadienne était devenue invisible et impossible à distinguer de celle de son voisin, les États-Unis. L'avènement de la technologie a accéléré ce déclin de la culture canadienne distincte.

Depuis les années 1950, les arts et la culture canadienne se sont transformés et ont dépassé la dualité des idéaux basés sur l'anglais et le français qui étaient soutenus dans le rapport. Les médias numériques, l'Internet et la technologie en général ont permis aux arts d'exploser dans tous les coins du monde. La politique culturelle du Canada doit s'aligner sur cette croissance et nécessite une étude systémique sur ce que signifie le soutien et la croissance des arts et de la culture aujourd'hui.

La valeur pour la société est grande : l'art inspire, divertit et nous fait souvent réfléchir. Les arts font partie de l'image de marque du Canada, ils attirent les touristes et contribuent considérablement à notre PIB. Nous sommes fiers de la reconnaissance internationale de nos artistes, de Céline Dion ou Leonard Cohen aux icônes de la pop comme Drake ou The Weeknd, sans oublier les vedettes de la littérature comme Margaret Atwood ou la lauréate du prix Nobel Alice Munro.



Ce dont nous avons besoin maintenant, c'est d'une nouvelle commission indépendante qui examinera les arts et leur fonction dans la société d'aujourd'hui, et ce qu'il faut faire pour développer le secteur au cours des 50 prochaines années. Cette nouvelle commission peut aller au-delà de la Commission Massey originale en incluant les perspectives autochtones, l'impact du multilinguisme et de la diversité sur les arts et la culture, et l'impact d'une économie mondialisée sur l'industrie.

Les conclusions de la nouvelle commission peuvent permettre au Canada de comprendre quels investissements sont nécessaires pour développer davantage l'économie créative et les arts. Les entreprises peuvent ensuite plaider en faveur des investissements nécessaires et faire des commentaires sur les investissements à privilégier. Enfin, une fois la mise en œuvre effectuée, les entreprises peuvent planifier leur expansion.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Mette en place une nouvelle commission indépendante dirigée par le secteur privé avec la participation du gouvernement pour examiner les arts et la culture au Canada dans le but de renforcer l'industrie et de s'assurer que le secteur des arts et de la culture du Canada puisse continuer à prospérer et à croître.



Impact économique national : Gestion stratégique du bassin inférieur du fleuve Fraser

Description

L'élaboration d'un plan d'action complet et d'une stratégie à long terme axés sur l'atténuation des risques de catastrophes naturelles et sur la prospérité économique du Bas-Fraser en Colombie-Britannique est essentielle pour assurer la reprise économique du Canada, la croissance future de l'économie nationale et le maintien des moyens de subsistance des entreprises canadiennes.

La gestion stratégique de la croissance économique et des risques environnementaux dans le cours inférieur du fleuve Fraser est difficile en raison de la fragmentation des compétences dans la région. Il y a 15 gouvernements municipaux, 29 Premières Nations et 20 ministères provinciaux et fédéraux, ce qui engendre de nombreuses restrictions législatives et réglementaires.

Contexte

Le bassin inférieur du fleuve Fraser et les terres adjacentes de la Colombie-Britannique abritent environ 2,9 millions de personnes. De plus, le fleuve Fraser soutient des industries clés comme la production agricole, plus de quarante-cinq installations forestières et neuf ports pour petits bateaux du gouvernement fédéral qui soutiennent la pêche, l'aquaculture, les loisirs, le tourisme, le transport maritime et d'autres activités maritimes et commerciales.

Le Bas-Fraser et les terres adjacentes abritent également le plus grand port maritime du Canada, le port de Vancouver, le deuxième aéroport international le plus fréquenté du Canada, l'aéroport international de Vancouver (YVR), ainsi qu'une gare ferroviaire du CN Rail, un élément essentiel du système ferroviaire de transport de marchandises du Canada qui transporte 332 millions de tonnes de marchandises canadiennes essentielles chaque année.

Les précipitations et les inondations record qui ont eu lieu en Colombie-Britannique en novembre 2021 ont emporté les voies ferrées et les autoroutes de la province. Certaines collectivités ont même été complètement submergées par l'eau. Celles-ci ont été coupées de tout approvisionnement essentiel et de toute connectivité avec d'autres régions du pays. Cette situation, conjuguée aux effets dévastateurs des incendies de forêt qui ont provoqué des goulets d'étranglement dans les transports, des interruptions du trafic ferroviaire et la congestion des ports, a mis en évidence l'importance nationale de la région du bas Fraser et la nécessité d'une stratégie globale qui réponde aux besoins de financement et de gestion à long terme.

Une multitude de problèmes résultent de la gestion fragmentée du fleuve Fraser, notamment la perte de terrains industriels en raison de la pression exercée sur les gouvernements locaux pour les projets immobiliers résidentiels ou autre, l'endiguement fragmentaire et insuffisant et les améliorations d'infrastructures connexes qui ne sont pas continues, ainsi que les programmes d'entretien et les responsabilités en matière de sécurité qui ne sont pas coordonnés.



Bien que des efforts aient été faits dans le passé pour coordonner les gouvernements locaux et travailler avec d'autres niveaux de gouvernement, ces efforts étaient basés sur des problèmes ou des situations spécifiques et ne représentaient pas un investissement stratégique global de haut niveau pour cet important moteur économique national.

Les terres de la vallée du Fraser et de la vallée du bas Fraser sont des terres fertiles où est pratiquée une activité agricole intensive qui est essentielle à la production et à la sécurité alimentaires du pays. Comme le souligne le rapport 2022 intitulé *Canada's Agricultural Hub — an Economic Impact Analysis of Agriculture in Abbotsford*, l'impact économique de l'agriculture à Abbotsford et dans la région de la vallée du Fraser est estimé à 3,83 milliards de dollars en dépenses et à 16 670 emplois ETP. Ces valeurs sont fondées sur l'activité économique directe du secteur agricole primaire (ventes à la ferme) et du secteur agro-industriel d'Abbotsford. Abbotsford est une plaque tournante de l'agro-industrie dans la vallée du Fraser et des données récentes montrent qu'il s'agit d'une région intensément cultivée et productive, avec les ventes à la ferme les plus élevées par hectare de tout le Canada et parmi les meilleures d'Amérique du Nord.

Dans le cadre du Partenariat canadien pour l'agriculture (PAC), Agriculture et Agroalimentaire Canada investit pour soutenir des programmes et des services agricoles régionaux adaptés aux besoins de la région. Les coûts de ces programmes sont partagés entre les gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux, le gouvernement fédéral contribuant à hauteur de 60 % des coûts du programme et le gouvernement provincial/territorial à hauteur de 40 %. Bien que le PAC donne accès à des programmes de gestion des risques de l'entreprise pour aider les producteurs à gérer les risques importants qui menacent la viabilité de leur exploitation agricole et qui dépassent leur capacité de gestion, une approche de collaboration plus large est nécessaire pour tenir compte des intérêts des autres parties.

Les Chambres de commerce de la Colombie-Britannique appuient la création d'un groupe de travail intégré chargé d'élaborer une stratégie globale qui répond aux exigences de financement et de gestion sécuritaires à long terme pour le fleuve Fraser inférieur et les terres adjacentes.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Prenne l'initiative de réunir un groupe de travail composé de toutes les parties prenantes
2. Donne à ce groupe le mandat d'élaborer une stratégie globale pour gérer les risques associés au bas Fraser et les impacts sur l'activité économique et les infrastructures adjacentes.
3. S'engage à garantir à long terme le financement nécessaire à la mise en œuvre de la stratégie et des exigences de gestion futures.
4. Alloue des fonds ou établit des mécanismes financiers à des fins d'atténuation des risques liés au bas Fraser, en mettant l'accent sur les besoins critiques en matière d'endiguement et d'infrastructure de drainage avant que les événements climatiques futurs ne menacent davantage le bien-être économique national.



Modifications à la Loi sur les chambres de commerce (LCC)

Description

Toutes les chambres de commerce, qu'elles soient enregistrées en vertu de la partie I ou de la partie II de la Loi sur les chambres de commerce (LCC), ont besoin de règlements administratifs pour établir les règles de gouvernance et de fonctionnement de la chambre de commerce. Toutefois, si la chambre de commerce est enregistrée en vertu de la partie II, la demande de création de la chambre de commerce doit inclure une copie des règlements administratifs, qui seront approuvés par Corporations Canada au nom du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique.

Contexte

Les besoins d'une chambre de commerce existante peuvent évoluer au fil du temps. Par conséquent, la chambre peut vouloir modifier ses règlements administratifs existants afin de mieux répondre à ses objectifs actuels. Les modifications apportées aux règlements administratifs d'une chambre de commerce enregistrée en vertu de la partie II doivent [également] être approuvées par Corporations Canada au nom du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique. Les changements apportés aux règlements administratifs ne sont pas en vigueur et ne peuvent pas être mis en œuvre tant que l'approbation du ministre n'a pas été obtenue. L'approbation ministérielle sera habituellement accordée à compter de la date de réception de la demande acceptable par Corporations Canada.

Cela dit, les fonctionnaires responsables de l'examen des règlements soumis par les chambres de commerce à Corporations Canada utilisent une grille de contrôle qui s'applique à une loi désuète et non adaptée à la réalité d'aujourd'hui.

La Loi sur les chambres de commerce a été créée en 1874 et révisée en 1985. Des modifications ont été apportées en 1992, 1995, 2002, 2011 et 2015. Certaines dispositions obsolètes demeurent en 2022, dont les suivantes :

« 11 Un président, un vice-président et un secrétaire, et au moins huit autres membres forment le conseil d'une chambre de commerce, qui est appelé "Le conseil de la chambre de commerce de (ajouter le nom du district ci-dessus défini)", et possède les pouvoirs et remplit les fonctions prévus à la présente loi. »

« 12 (1) À la première assemblée trimestrielle qui a lieu chaque année, les membres de la chambre de commerce qui sont présents, ou la majorité d'entre eux, élisent de la manière prescrite par les règlements administratifs, et parmi les membres de la chambre de commerce, un président, un vice-président et un secrétaire, et au moins huit autres membres du conseil, lesquels, avec le président, le vice-président et le secrétaire, forment le conseil de la chambre de commerce. »

« 12 (3) Durée du mandat — stipulée dans la Loi sur les chambres de commerce comme étant d'un an »



« 17 (1) Les membres de la chambre de commerce tiennent chaque année, en un endroit dans les limites du district, des assemblées générales trimestrielles. »

Publication des avis

Des modifications à la loi sont nécessaires pour que la législation reflète les réalités des chambres de commerce du 21^e siècle et pour rationaliser le processus d'approbation des règlements administratifs.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Travaille avec les entités gouvernées concernées et les associations connexes pour modifier et moderniser la Loi sur les chambres de commerce afin de refléter les modèles et les besoins actuels et futurs de fonctionnement et de gouvernance. Les domaines spécifiques pourraient inclure les modifications suivantes :

1. Modifier la partie 1, article 3.1, afin de remplacer les références spécifiques par un langage commercial plus actuel en ce qui concerne les personnes admissibles à former une chambre de commerce;
2. Modifier la partie 1, article 11, afin de permettre qu'au moins deux autres membres siègent au conseil de la corporation, en plus du président, du vice-président et du secrétaire;
3. Modifier la partie 1, article 12. 2 afin de prévoir un mandat d'une durée maximale de deux ans pour les membres du conseil de la société;
4. Modifier l'article 17.1 pour permettre la tenue d'au moins une assemblée générale par année;
5. Introduire un nouveau libellé dans la Loi pour permettre une certaine souplesse dans le type de rapports financiers requis.



Transport et infrastructure



Propulser notre économie : Soutenir l'industrie du camionnage pour atténuer les problèmes de la chaîne d'approvisionnement

Description

Le Canada, déjà confronté à une inflation croissante et à des problèmes critiques de chaîne d'approvisionnement, devrait se retrouver à court de plus de 17 000 conducteurs de camion de classe 1A en 2023. Cette situation cause des dommages à long terme à l'industrie du camionnage et entrave la capacité des chaînes d'approvisionnement à reprendre leurs activités normales.

La pénurie est encore exacerbée par l'incohérence des exigences d'entrée des nouveaux immigrants dans le secteur du camionnage d'une province à l'autre. En tant que « secteur dont dépendent tous les autres secteurs » pour leurs besoins d'approvisionnement et de distribution, il est impératif de renforcer et de soutenir le secteur du camionnage pour relever le défi de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle nationale.

Contexte

L'industrie du camionnage commercial est un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement du pays, puisque 90 % des 72,9 millions d'expéditions de marchandises au Canada sont transportés par camion. ¹⁵ Les consommateurs de partout au Canada comptent beaucoup sur le mouvement des camions de marchandises pour leur fournir les nécessités de la vie quotidienne. En fait, 90 % de tous les biens de consommation au Canada sont expédiés par camion. ¹⁶

Les entreprises, elles aussi, ne pourraient pas prospérer sans un solide réseau de transport routier. Les cinq principaux produits transportés par camion en poids sont les minéraux, le fret général, les huiles combustibles et le pétrole brut, les produits forestiers, les métaux de base et les articles en métaux de base. ¹⁷ Ensemble, ces marchandises représentaient plus des deux tiers (71 %) du tonnage total transporté par camion en 2017. ¹⁸

La valeur du commerce interprovincial, qui a totalisé 166 milliards de dollars en 2019¹⁹, est sérieusement menacée et

¹⁵ Flux de marchandises selon le mode de transport au Canada : Cadre d'analyse du fret canadien, 2017; Statistique Canada, publié le 14-05-2020. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/200514/dq200514c-fra.htm>

¹⁶ The Roles of Canada's Trucking Industry: An Overview. Automotive Training Centre. <https://www.autotrainingcentre.com/blog/infographic-role-canadas-trucking-industry-overview/>

¹⁷ idem

¹⁸ idem

¹⁹ Les Transports au Canada 2020 — un survol, Transport Canada. <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels-transports-canada/transports-favorisent-commerce>



la pénurie de conducteurs de camion de classe 1A affectera considérablement notre capacité à faire du commerce international, également.

Les relations commerciales entre les États-Unis et le Canada sont les deuxièmes plus importantes au monde et 60 % d'entre elles se font par le biais du camionnage.²⁰

Or, l'industrie du camionnage est confrontée à une crise qui ne fera que s'aggraver dans les années à venir.

Dans tout le pays, les entreprises de transport par autobus et par camion ont du mal à pourvoir les postes vacants, et ce, en plus de la vague imminente de départs à la retraite à laquelle l'industrie est confrontée.²¹ Rien que pour répondre à la demande actuelle, le Canada aura besoin de 17 200 nouveaux conducteurs de camion chaque année jusqu'en 2025.²²

Les conducteurs de camion qui restent dans l'industrie vieillissent. L'âge moyen des conducteurs de camion a augmenté de 3,7 ans entre 1996 et 2006, alors que l'augmentation moyenne était de deux ans pour l'ensemble des professions.²³ Trois pour cent de tous les conducteurs de camion étaient âgés de 65 ans ou plus en 2006, ce qui montre qu'une partie de la « nouvelle » offre de conducteurs provient en fait de conducteurs actuels qui ont retardé leur départ à la retraite.²⁴ Les jeunes conducteurs de camion ne sont pas au rendez-vous pour les remplacer. Les travailleurs de moins de 25 ans représentaient 14 pour cent des travailleurs tous secteurs confondus, mais cette proportion a chuté à seulement 7 pour cent dans le secteur du transport et de l'entreposage, selon le recensement de 2016.²⁵

Les femmes, en particulier, sont sous-représentées dans cette profession importante et représentent un bassin de recrutement considérable. Bien qu'elles représentent 47 % de la main-d'œuvre canadienne, à peine 3,5 % des 300 000 conducteurs de camion canadiens sont des femmes. Si l'on se concentre sur les 181 000 conducteurs de tracteurs à semi-remorque qui travaillent spécifiquement pour des entreprises de camionnage, en excluant les conducteurs de camion comme ceux qui conduisent des camions de poids moyen ou qui se considèrent comme faisant partie d'un autre secteur, comme la construction, l'Enquête nationale auprès des ménages estime que la proportion est plus proche de 3 pour cent.²⁶

Les immigrants au Canada représentent également un solide bassin de recrutement. En moyenne, moins d'immigrants, environ 3 % de moins, ont été attirés par la profession de

²⁰ The Roles of Canada's Trucking Industry: An Overview. Automotive Training Centre. <https://www.autotrainingcentre.com/blog/infographic-role-canadas-trucking-industry-overview/>

²¹ Flux de marchandises selon le mode de transport au Canada : Cadre d'analyse du fret canadien, 2017; Statistique Canada, publié le 14-05-2020. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/200514/dq200514c-fra.htm>

²² idem

²³ Understanding the Truck Driver Supply and Demand Gap. Conference Board of Canada, février 2013

²⁴ Idem

²⁵ Les Transports au Canada 2020 — un survol, Transport Canada. <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels-transports-canada/transports-favorisent-commerce>

²⁶ « Women of trucking are still a rarity in Canada. » John G. Smith. Trucknews.com, 5 mars 2021.



camionneur, comparativement à la population active totale. Cela s'explique probablement par l'approche actuelle et incohérente des exigences en matière de conduite de camion à travers le pays, qui crée des obstacles inutiles pour les candidats, en particulier les nouveaux immigrants, notamment des exigences différentes en matière de compétences et d'entrée dans les différentes provinces. Si plusieurs des programmes provinciaux pour les candidats offrent des voies d'accès à la main-d'œuvre pour les conducteurs de camion étrangers, les exigences des programmes varient selon la province.

Par exemple, l'Ontario classe les conducteurs de camion comme des travailleurs qualifiés, ce qui permet aux conducteurs de camion étrangers d'accéder à la résidence permanente. À l'inverse, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique classent les conducteurs de camion dans la catégorie des travailleurs semi-spécialisés, ce qui signifie qu'ils ne deviennent admissibles à la résidence permanente qu'après avoir travaillé avec un visa temporaire. Le système actuel permet aux gouvernements provinciaux de fixer des normes dans un domaine de compétence fédérale, ce qui contribue en partie à une pénurie nationale.

Tant que le bassin de candidats potentiels ne sera pas considérablement élargi, les coûts de recrutement resteront un obstacle majeur pour les employeurs. Le coût du recrutement des chauffeurs affecte de façon « disproportionnée » les petites entreprises, les postes vacants coûtant en moyenne 24,5 % du chiffre d'affaires aux entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 1 million de dollars, contre 7,4 % pour les entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse 50 millions de dollars. ²⁷

Alors que les frais d'assurance représentent toujours un coût important pour les entreprises de camionnage, ils présentent des difficultés supplémentaires pour l'embauche de nouveaux conducteurs. De nombreuses entreprises sont dans une position où leur fournisseur d'assurance n'assurera pas les chauffeurs inexpérimentés sans un coût supplémentaire considérable. Par conséquent, cela signifie que les entreprises qui peuvent trouver de nouveaux diplômés titulaires d'un permis commercial peuvent ne pas être en mesure de les embaucher. ²⁸

Le mentorat, le jumelage de conducteurs de camion plus expérimentés avec de nouveaux conducteurs de camion et le mentorat en cours d'emploi dans la gare de triage ou en classe, fourniraient aux nouveaux conducteurs le soutien dont ils ont besoin dans un contexte réel pour devenir les conducteurs les plus sûrs possibles. En améliorant la sécurité de ces conducteurs, on devrait réduire le coût de l'assurance de ces nouveaux conducteurs à long terme.

Le recrutement, la formation et la réduction des coûts d'assurance associés aux nouveaux conducteurs garantiront que l'industrie du camionnage, dont notre nation dépend, restera robuste et efficace et permettra à notre économie de se rétablir et de croître. Sans aide, les chaînes d'approvisionnement resteront sous pression, ce qui entraînera une augmentation du coût des produits, des retards dans leur mise sur le marché et, finalement, une hausse de l'inflation.

²⁷ Il manquera 25 000 camionneurs au pays en 2023, selon RH Camionnage Canada John G. Smith. Trucknews.com, 11 mars 2020. /

²⁸ Bitter Truth Behind Truck Driver Shortage In Canada. The Trucking Network. 7 novembre 2021



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Classe les conducteurs de camions de classe 1A comme un métier spécialisé dans la matrice de la Classification nationale des professions.
2. Normalise les exigences pour que les conducteurs de camion soient admissibles à travailler au Canada. Cela devrait inclure une décision sur la rationalisation ou la suppression de l'étude d'impact sur le marché du travail (EIMT). L'objectif final doit être un programme pour employeurs reconnus qui offre des avantages réels et une voie appropriée vers la résidence permanente, et qui contribue à accélérer les demandes d'immigration de camionneurs étrangers qualifiés parmi ceux qui ont suivi un programme de formation obligatoire pour débutants ou une formation équivalente.
3. Soutienne un programme de mentorat pour permettre aux nouveaux conducteurs d'acquérir une expérience concrète et accroître la sécurité routière.
4. Affecte davantage de fonds à la promotion du camionnage comme choix de carrière auprès des femmes.
5. Offre aux employeurs un soutien financier pour créer et maintenir des programmes de formation en mentorat, inclusion et diversité entre femmes.
6. Inclut la formation de conducteur de classe 1A dispensée par des établissements d'enseignement reconnus dans les prêts étudiants afin de permettre aux étudiants de suivre une formation et de payer leurs frais de subsistance.



La revitalisation des collectivités du Canada

Description

Le Fonds canadien de revitalisation des communautés (FCRC) était un programme national d'infrastructure de 500 millions de dollars sur deux ans visant à revitaliser les collectivités du Canada. Il offrait la possibilité de promouvoir et de transformer les infrastructures communautaires, notamment les centres-villes, les rues principales et les espaces communautaires du Canada. Les demandes ont largement dépassé le financement disponible, et aucune subvention supplémentaire n'a été accordée.

Contexte

Le programme canadien de revitalisation des communautés s'est révélé très prometteur pour encourager le développement et la revitalisation de zones publiques importantes et a suscité suffisamment d'intérêt pour être massivement sursouscrit, le nombre de demandes dépassant le financement disponible. Ce niveau d'intérêt démontre une forte demande et la possibilité de développer des centres-villes et des rues principales renouvelés, actifs et prospères partout au Canada.

Les quartiers du centre-ville abritent un grand nombre d'organisations parmi les plus anciennes, les plus importantes et les plus historiques des villes du Canada et accueillent souvent de nombreuses petites entreprises et entreprises en démarrage. Les impacts économiques des restrictions liées à la COVID-19 ont été et sont encore fortement ressentis par les acteurs de ces quartiers. Sans l'investissement et le soutien du gouvernement, la responsabilité d'attirer le tourisme, les nouvelles entreprises et le commerce dans les centres-villes incombera en grande partie aux mêmes organisations qui ont subi des impacts financiers profonds et durables en raison d'un manque persistant de fréquentation et de fermetures d'entreprises pendant les périodes de confinement liées à la COVID-19. Ces entreprises soutiennent des chaînes d'approvisionnement régionales clés, créent des milliers d'emplois et fournissent des revenus substantiels d'impôts fonciers à leurs municipalités. Bon nombre de ces entreprises et organisations ont une importance culturelle pour leur ville et contribuent au tourisme et aux voyages. Les centres-villes accueillent également de nombreux services sociaux et organismes de bienfaisance, qui dépendent largement de la fréquentation locale, des dons des entreprises et des bénévoles locaux pour offrir aide et soutien aux populations vulnérables de l'Alberta, qui ont toutes été touchées par la pandémie.

Un financement accru aiderait à revitaliser les entreprises des centres-villes et des rues principales afin de prévenir la perte d'organisations et d'entreprises plus historiques et essentielles. Un effort concerté entre les professionnels du tourisme, le gouvernement, les associations d'entreprises et les intervenants des centres-villes est nécessaire pour renouveler le dynamisme et la vie dans les secteurs des centres-villes de notre pays.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Investisse dans le Fonds canadien de revitalisation des communautés afin d'injecter des fonds pendant deux années supplémentaires.
2. Concentre l'admissibilité sur les demandes qui ciblent les projets et les programmes des centres-villes et des rues principales, en mettant l'accent sur les projets qui aideront à attirer de nouveaux investissements, à soutenir les entreprises existantes, à créer des emplois supplémentaires et à attirer plus de gens dans leurs centres-villes et leurs corridors de rues principales.



Favoriser les regroupements d'innovation aérospatiale pour générer de nouvelles activités pour le Canada

Description

L'aviation et l'aérospatiale sont des industries intégrées qui se remettent rapidement des effets négatifs de la pandémie, dans le cadre de la réémergence de la demande mondiale d'avions commerciaux.²⁹ L'exploitation des forces régionales permettrait de créer une nouvelle activité économique, de diversifier la base industrielle d'une région et de créer des emplois de qualité dans les centres moins développés. Le Canada peut stimuler la croissance de l'aérospatiale en formant des pilotes et des ingénieurs en aéronautique, en remettant en état les flottes mondiales et en développant des produits avioniques connexes. L'engagement du gouvernement fédéral à l'égard des nouvelles supergrappes aérospatiales garantit une croissance dynamique et des possibilités commerciales accrues.

De plus, les écoles de pilotage canadiennes sont confrontées à de nombreux défis qui, s'ils étaient relevés, permettraient de remédier à la pénurie de pilotes au Canada.³⁰

Contexte

L'aviation joue un rôle crucial dans l'économie canadienne en transportant les gens de façon sécuritaire et efficace, en déplaçant les marchandises et en fournissant ou en assurant la liaison vitale aux collectivités rurales et du Nord du Canada. De plus en plus, la technologie et la formation ont créé de nouvelles possibilités d'emploi pour les étudiants de niveau postsecondaire au Canada, car le besoin d'ingénieurs en mécanique des aéronefs, de pilotes (aéronefs à voilure fixe et hélicoptères), de personnel d'entretien de piste et de fabrication de produits avioniques augmente de façon exponentielle à l'échelle internationale. Les modifications apportées aux avions de ligne sont à l'origine d'une grande partie de la demande. D'autres industries liées à l'aérospatiale comprennent le génie numérique, l'innovation dans les matériaux et la production, les systèmes de communication et les systèmes balistiques.

De nombreuses régions du Canada sont mal desservies en ce qui concerne les grappes d'innovation aérospatiale. Le Québec, l'Ontario et Vancouver ont des centres qui ne cessent de prendre de l'expansion, comme Aéro Montréal et Downsview. Il existe des centres de formation de pilotes militaires (Manitoba) et il y a une grappe d'innovation aérospatiale émergente dans le centre de l'Okanagan.

À l'heure actuelle, la formation des pilotes et la nécessité d'une augmentation rapide du personnel formé, tant pour les transporteurs militaires que pour les transporteurs privés, sont primordiales. Une nouvelle grappe d'innovation aérospatiale, soutenue par le gouvernement

²⁹ Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale www.avaerocouncil.ca

³⁰ Cette pénurie touche non seulement l'aviation commerciale, mais aussi l'armée et les régions éloignées qui dépendent du transport aérien pour la nourriture, les médicaments et d'autres biens.



fédéral, permettrait de résoudre les problèmes interdépendants liés aux pénuries de l'industrie au Canada et dans l'ensemble de l'industrie. Ce type d'installation aurait un impact économique positif direct sur de grands secteurs de l'économie du centre et de l'ouest du Canada en matière d'emploi, de logement, d'éducation et de recettes fiscales. Le fait d'être situé à l'extérieur des grands centres urbains existants permettrait de réduire les coûts de l'empreinte foncière, d'offrir un bon accès aux collectivités du Nord, y compris aux sables bitumineux essentiels à l'échelle nationale, et aux destinations nationales et internationales à partir d'aéroports figurant parmi les 20 premiers au Canada (Edmonton, Kelowna, Thunder Bay), Prince George (C.-B.) ayant la troisième piste commerciale la plus longue, ce qui le positionne idéalement comme une passerelle de fret transpacifique.

L'infrastructure est déjà en place dans certaines de ces régions : simulateurs de pointe pour la formation des pilotes et grandes universités avec leurs installations de recherche. En s'appuyant sur l'infrastructure existante, on obtiendrait une augmentation explosive du nombre d'emplois, une croissance des entreprises d'aviation connexes et une stimulation de l'économie nationale en attirant des investissements mondiaux et des pilotes en formation.

Les projections du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale indiquent que l'industrie aéronautique canadienne sera confrontée à une pénurie d'au moins 7 300 pilotes d'ici 2028. De plus, ces estimations ne tiennent même pas compte de l'impact potentiel des nouvelles réglementations sur le temps de service de vol qui, selon les indications, aggraveront encore la pénurie actuelle et augmenteront le nombre de nouveaux pilotes déjà requis.

En avril 2019, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a déposé le Rapport 29 intitulé « À l'appui des écoles de pilotage au Canada », ³¹ qui décrit les défis auxquels sont confrontées les écoles de pilotage au Canada et formule de nombreuses recommandations qui permettraient de « soutenir et d'encourager la croissance de l'industrie de la formation au pilotage au Canada. »

Selon les témoignages, les écoles de pilotage sont confrontées à une pénurie d'instructeurs de vol, à la sous-représentation des femmes et des Autochtones parmi les pilotes canadiens et à un soutien insuffisant aux exploitants aériens des régions éloignées et du Nord. Cette étude a également révélé des obstacles à l'utilisation des nouvelles technologies dans la formation au pilotage, ainsi que plusieurs défis réglementaires et fiscaux auxquels sont confrontées les écoles de pilotage du Canada.

La pénurie de pilotes s'aggraverait considérablement à l'avenir, ce qui aura des répercussions sur les voyageurs canadiens et les militaires si aucune mesure n'est prise. Le commandant de l'Aviation royale canadienne a demandé des primes de maintien en poste et des primes à la signature pour les pilotes afin de remédier à la pénurie d'aviateurs et de mécaniciens.

³¹ TRAN RAPPORT DU COMITÉ « À l'appui des écoles de pilotage » — Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Avril 2019, 42^e législature.
<https://www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/42-1/TRAN/rapport-29>



d'expérience dans l'armée. En 2019, le lieutenant-général Al Meinzinger (dans son rôle permanent depuis 2018) a qualifié ces nouvelles initiatives de « vitales » pour stabiliser les rangs de l'armée dans une période de concurrence sans précédent pour les aviateurs et les techniciens qualifiés. L'Aviation royale canadienne est toujours en manque de pilotes, mécaniciens, opérateurs de capteurs et autres personnels formés dans les différentes flottes d'aéronefs de l'Aviation royale canadienne. Depuis toujours, l'armée est un terrain d'entraînement pour les pilotes de l'aviation commerciale du pays.

La méthode traditionnelle pour devenir pilote au Canada consiste à obtenir des licences et des qualifications qui coûtent environ 75 000 \$, mais qui peuvent atteindre le double avec les frais de scolarité et les autres frais des étudiants, lorsqu'ils sont combinés aux études postsecondaires. La plupart des pilotes en formation s'endettent lourdement pour faire face à ces dépenses. Il est courant de voir des taux élevés d'attrition dans les programmes de vol en raison de la perte de financement.

Les compagnies aériennes régionales signalent des annulations de vols surtout en raison du manque d'équipages pendant les mois d'été. Le président du British Columbia Aviation Council a fait part de ses craintes selon lesquelles cette pénurie de pilotes aura des répercussions graves et cruciales non seulement sur notre économie et nos exploitants, mais aussi sur nos communautés autochtones et éloignées. « Puisque l'un des obstacles à l'augmentation de l'offre de pilotes est certainement le fardeau financier que représente l'acquisition de l'expérience de vol requise, nous croyons qu'une aide financière accrue serait un bon indicateur que le gouvernement est au courant du problème et qu'il appuie un changement positif, » a déclaré Heather Bell, présidente du BCAC. ³²

³² <https://www.hilltimes.com/2022/04/04/the-labour-and-skills-crisis-in-aviation-and-aerospace/353257>



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Travaille avec les provinces, les territoires et les communautés autochtones, particulièrement dans les centres canadiens de deuxième rang, pour étendre le soutien fédéral pour le développement de regroupements aérospatiaux à la formation en aérospatiale aux régions mal desservies du Canada, où les éléments constitutifs de l'entreprise sont déjà en place.
2. Mette en œuvre les 29 recommandations du rapport du Comité TRAN :
 - a. Mettre en place des mesures incitatives pour promouvoir l'instruction au pilotage en tant que cheminement de carrière, des programmes de sensibilisation ciblant les groupes sous-représentés et des initiatives sectorielles pour soutenir les opérations en région éloignée et dans le Nord;
 - b. Soutenir le développement de nouvelles technologies et la modernisation de la réglementation pour permettre leur utilisation dans la formation au pilotage;
 - c. Augmenter le soutien aux écoles de pilotage pour les aider à faire face aux coûts d'investissement élevés;
 - d. Modifier les programmes d'aide financière existants pour garantir l'admissibilité aux programmes de formation au pilotage à des fins d'emploi;
 - e. Simplifier l'immigration des pilotes étrangers, en particulier ceux qui sont diplômés d'écoles de pilotage canadiennes.



Accélérer le développement de l'infrastructure de transport

Description

Le déplacement efficace des personnes et des biens est essentiel à la croissance économique et à la construction d'un avenir prospère pour le Canada, ses collectivités et ses citoyens. Les économies de la vallée de l'Okanagan et de l'intérieur sud sont inextricablement liées à celles de la Colombie-Britannique, du Canada et de nos partenaires commerciaux aux États-Unis. Cependant, l'infrastructure de transport actuelle, qui relie l'État de Washington à l'autoroute Transcanadienne à l'intérieur de la Colombie-Britannique, ne suit pas le rythme de la croissance démographique et économique de la région.

Contexte

La vallée de l'Okanagan est l'une des régions à la croissance la plus rapide, ³³ non seulement dans la province, mais aussi dans tout le pays. Elle contient la RMR (région métropolitaine de recensement) à la croissance la plus rapide au Canada depuis deux ans. ³⁴ Si les problèmes liés aux points de tension importants le long du corridor de la vallée ne sont pas résolus en temps opportun, cette croissance sera limitée, la prospérité sera réduite au minimum, des problèmes de transport intercommunautaire se poseront et la contribution de la région à l'économie nationale sera diminuée. Étant donné que le transport est un moteur économique important pour la Colombie-Britannique et que son efficacité a un impact indirect sur tous les autres aspects de notre économie nationale, l'établissement d'une stratégie de transport intégrée à long terme qui tient compte des besoins des entreprises et de l'industrie est essentiel pour assurer le succès économique de la Colombie-Britannique, de l'Ouest canadien et de notre pays.

D'importants investissements gouvernementaux, tant provinciaux que fédéraux, dans l'amélioration des infrastructures de transport sont nécessaires pour assurer la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises, et pour refléter les objectifs définis par les collectivités dans le cadre du Symposium sur la circulation dans la vallée de l'Okanagan de 2015. ³⁵ Une étude sur la circulation des marchandises est actuellement menée par la province afin de déterminer les modèles régionaux pour les marchandises commerciales. ³⁶

Les améliorations apportées aux transports à l'intérieur de la Colombie-Britannique par la province, le gouvernement fédéral et les gouvernements locaux au cours des dernières décennies ont été positives, mais malgré ces améliorations et en raison de la croissance rapide de la région, la congestion et le manque d'infrastructures créent des défis importants. Par exemple, l'absence d'une voie de contournement ou de routes secondaires autour des centres urbains, le risque permanent de glissements de terrain le long de l'autoroute 97 et de l'autoroute 97A reliant les villes de la vallée centrale au sud et à la frontière américaine, de

³³ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/91-214-x/2018000/section01-fra.htm>

³⁴ 9 février 2022 Global News <https://globalnews.ca/news/8606476/kelowna-fastest-growing-city-census/>

³⁵ <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/transportation-infrastructure/projects/okanagan-valley-corridor/okanagansymposium>

³⁶ <https://forms.office.com/r/HpXNprAbje>



nombreux autres problèmes de sécurité et la congestion dans toute la région menacent de freiner la croissance et de limiter l'économie.

Les inondations et les fermetures d'autoroutes en 2021 ont mis en évidence les problèmes liés au transport national, car les marchandises provenant de l'Ontario et des Prairies ont été retardées ou incapables d'atteindre les terminaux maritimes de la côte ouest ainsi que les marchés de la côte de la Colombie-Britannique.³⁷ Notamment, l'autoroute 3 est un corridor vital pour le transport des marchandises commerciales et des voyageurs entre Vancouver et la frontière de l'Alberta. Actuellement, cette route est l'une des dix routes les moins sûres de la province en raison de ses virages étroits. Le réaligement de l'autoroute en l'élargissant et en la redressant améliorerait le flux du commerce et des déplacements dans le sud de la Colombie-Britannique, au profit de toute la province³⁸ et de l'économie de l'ouest du Canada, ainsi que des connexions avec les marchés américains. Certaines études et certains plans ont été réalisés par diverses autorités. Cependant, cela fait un certain temps que la province et les ministères fédéraux responsables de l'infrastructure des transports n'ont pas pleinement engagé le milieu des affaires et les intervenants industriels qui dépendent fortement de l'industrie du camionnage pour transporter de plus en plus de produits vers et depuis les clients dans la région. La réduction du service ferroviaire de transport de marchandises au cours de la dernière décennie a également entraîné une augmentation spectaculaire du trafic industriel, ce qui n'a fait qu'aggraver le problème.

Cette augmentation de la circulation des camions, principalement alimentée par du carburant diesel, a entraîné une hausse des émissions de GES, ce qui a bien sûr un impact négatif sur la qualité de l'air de la région, surtout si l'on tient compte des embouteillages. Malheureusement, la responsabilité en matière de transport est très fragmentée. Tous les paliers de gouvernement conservent une certaine responsabilité à l'égard du système de transport et, à ce titre, tous doivent reconnaître l'absolue nécessité d'une planification intégrée à long terme qui porte sur le déplacement des personnes et des produits. Le gouvernement fédéral devrait intervenir et prendre l'initiative de cette consultation et de ce plan de changement en matière d'infrastructure dont le besoin est vital. Pour assurer la prospérité de nos provinces de l'Ouest et pour tirer parti de la croissance explosive de l'une des régions qui connaît la croissance la plus rapide au pays, il est impératif que le gouvernement fédéral intervienne immédiatement. Il est également important de noter que de multiples enquêtes menées par diverses Chambres de l'intérieur de la Colombie-Britannique ont indiqué que le transport était le problème numéro un pour les entreprises et l'industrie. Le maire de Kelowna a déclaré dans un discours public en avril 2019 que le transport est « l'enjeu numéro un selon les résidents de Kelowna, année après année. »

³⁷ « Stressed supply chains snarled anew as B.C. floods wash out rail lines, roads »
<https://www.cbc.ca/news/business/bc-floods-rail-impact-1.6250554>

³⁸ <https://globalnews.ca/news/1819213/british-columbias-12-deadliest-highway>



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Entame des discussions avec les autorités de transport des États-Unis et du Canada, en consultation avec les dirigeants de l'industrie et des entreprises, afin de déterminer les possibilités d'améliorer ces corridors de transport d'importance nationale au profit des économies des deux pays.
2. Travaille avec tous les niveaux de gouvernements étatiques, provinciaux et locaux des deux côtés de la frontière canado-américaine afin d'améliorer la capacité et le fonctionnement des postes frontaliers comme moyen de renforcer l'activité économique et de fournir une alternative viable aux embouteillages toujours croissants le long des corridors commerciaux avec les États-Unis.



Améliorer la visibilité, la flexibilité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes

Description

Les effets des problèmes de la chaîne d'approvisionnement mondiale sont généralisés et touchent les entreprises et les consommateurs du monde entier. La montée en flèche du commerce mondial, du commerce électronique et de la demande globale pendant la période de réouverture contraste fortement avec la baisse des commandes dans un contexte d'incertitude économique et de ralentissement de la croissance du commerce mondial observée au cours des premiers mois de la pandémie. En plus de gérer les défis d'une pandémie qui perdure, les entreprises canadiennes doivent maintenant faire face à des perturbations et des retards importants dans leur approvisionnement, ce qui limite leur capacité à répondre à la demande des consommateurs. Ces problèmes de chaîne d'approvisionnement sont en partie alimentés par le sous-investissement dans les technologies qui favorisent la visibilité et la gestion des produits en temps réel, et dans les stratégies de chaîne d'approvisionnement qui encouragent la diversification, la résilience, la flexibilité et la fiabilité.

Contexte

La pandémie de COVID-19 et le cycle de fermetures et de réouvertures qui s'en est suivi ont mis en évidence de nombreuses faiblesses le long des chaînes d'approvisionnement nationales et internationales et, dans de nombreux cas, ont nécessité une révision des stratégies de gestion des risques qui s'éloignent de la livraison juste à temps pour les intrants de production et les biens finaux.

Dans leur état actuel, les chaînes d'approvisionnement sont très vulnérables aux crises mondiales, aux catastrophes environnementales (comme les graves inondations récentes en Colombie-Britannique), aux goulots d'étranglement, aux retards et aux perturbations, qui peuvent survenir n'importe où dans la chaîne d'approvisionnement, depuis la transformation des ressources naturelles et la livraison des intrants jusqu'à l'origine de la fabrication, le transport vers et depuis les centres de distribution locaux, les installations d'entreposage, les dépôts de fret et de marchandises, les chantiers navals et les ports, et la livraison finale des biens de consommation.

Parmi les défis à relever figurent les pénuries de main-d'œuvre de longue date dans les secteurs du camionnage et de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que le manque d'infrastructures adéquates et résistantes au climat. La nature interconnectée des chaînes d'approvisionnement entre les pays et leurs réseaux de fret et de transit ont un effet cumulatif. Toutefois, ces problèmes sont également alimentés par le sous-investissement dans les technologies qui favorisent la visibilité et la gestion des produits en temps réel, ainsi que dans les stratégies de chaîne d'approvisionnement qui encouragent la diversification, la résilience, la flexibilité et la fiabilité.



Malheureusement, aucune politique ne peut à elle seule éliminer entièrement les risques liés à la chaîne d'approvisionnement, mais il y a des mesures et des investissements importants qui peuvent et doivent être faits aujourd'hui pour assurer la reprise économique et la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale.

En plus des répercussions importantes des infrastructures désuètes dans les ports et le long des routes de la chaîne d'approvisionnement, de nombreuses entreprises et ports fonctionnent encore comme dans les années 1980 — sur papier, par courriel et sans portail d'expédition. À ce titre, les entreprises doivent explorer et mettre en œuvre des solutions technologiques en réponse à la crise actuelle de la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, cela représente un défi pour de nombreuses petites et moyennes entreprises, en particulier celles qui sont encore sous le coup des revers financiers induits par la pandémie de COVID-19. Pour y remédier, le gouvernement fédéral devrait envisager des aides financières, notamment des subventions, des garanties de prêt, des aides et des programmes d'incitation, afin d'encourager l'adoption de technologies et de logiciels nouveaux et améliorés qui renforcent la traçabilité, la visibilité et la gestion en temps réel des intrants de production et des produits finis, de l'origine à la destination, et qui contribuent à favoriser un environnement commercial plus compétitif à l'heure où le monde passe de plus en plus à l'industrie 4.0.

Les entreprises doivent également investir dans des stratégies de gestion des risques alternatives et innovantes. Au cours des dernières décennies, les opérations de la chaîne d'approvisionnement ont été principalement axées sur la réduction des coûts. Cette orientation a été le moteur de la création de grands réseaux mondiaux intégrés qui réalisent des économies d'échelle en externalisant la fabrication vers des économies émergentes, souvent soutenues par des contrats à long terme. En conséquence, les chaînes d'approvisionnement existantes ne sont pas suffisamment flexibles ou adaptables pour répondre rapidement et efficacement aux perturbations majeures et aux changements soudains de la demande du marché.

De plus, le manque de visibilité de la chaîne d'approvisionnement au-delà des fournisseurs de premier niveau et l'accès limité à des informations opportunes et de qualité font qu'il est difficile pour les entreprises de suivre les produits, d'anticiper et de répondre aux perturbations, ainsi que de développer ou d'exécuter de manière proactive des plans de reprise en cas de crise comme les pandémies mondiales, les catastrophes naturelles et les problèmes géopolitiques. De nombreuses entreprises ont également une dépendance excessive à l'égard d'un nombre limité de tiers, ce qui menace la résilience de la chaîne d'approvisionnement, notamment le fait d'avoir une relation solide avec un seul fournisseur, client, marché d'exportation ou partenaire de la chaîne d'approvisionnement important.

Le gouvernement du Canada a la responsabilité d'étudier les problèmes des chaînes d'approvisionnement et de faire les investissements nécessaires dans les infrastructures pour assurer leur fiabilité à long terme. À court terme, il est nécessaire de mettre en place des mesures de soutien temporaires pour les entreprises touchées de façon disproportionnée par la crise de la chaîne d'approvisionnement et des mesures visant à atténuer les composantes du problème, notamment des investissements dans la technologie, la numérisation et les stratégies de gestion des risques.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Offre des soutiens financiers ciblés pour aider les petites et moyennes entreprises à aborder les enjeux de chaînes d'approvisionnement, à adopter des stratégies de gestion des risques et de diversification de la chaîne d'approvisionnement, à mettre en œuvre une technologie qui aide à améliorer la visibilité, l'analyse prédictive et la gestion en temps réel.
2. Travaille avec le secteur privé pour investir dans des « solutions intelligentes » et dans la numérisation des infrastructures, du fret aérien, du fret et du fret maritime, ainsi que d'autres éléments clés de la chaîne d'approvisionnement qui facilitent davantage l'adoption à l'échelle du système des technologies de l'industrie 4.0, des logiciels de gestion des produits en temps réel et de l'automatisation, et répondent davantage à la nécessité d'accroître l'efficacité et la communication dans l'ensemble du réseau de la chaîne d'approvisionnement.
3. Affecte des fonds par le biais des programmes d'infrastructure fédéraux pour aider à garantir l'existence de la capacité nécessaire dans tous les modes et canaux de distribution et étendre la disponibilité des installations de logistique et d'entreposage.
4. Mène une évaluation officielle l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement afin de s'attaquer aux goulets d'étranglement et aux vulnérabilités le long de la chaîne d'approvisionnement, en particulier pour les ports; identifier les lacunes pour la planification de routes aériennes, ferroviaires, terrestres et maritimes de rechange en cas de perturbations majeures, comme les manifestations et les catastrophes climatiques; et élaborer une stratégie financée qui peut assurer la mise en œuvre du financement de l'évaluation et identifier les lacunes.
5. Utilise le Fonds fédéral des corridors commerciaux nationaux afin de financer les ports essentiels de la chaîne d'approvisionnement mondiale, y compris les aéroports ayant une capacité de fret, qui peuvent accroître la résilience du réseau de la chaîne d'approvisionnement mondiale en offrant d'autres modes de transport.
6. Étudie les plans de contingence en partenariat avec les principaux partenaires commerciaux, tels que les États-Unis, afin de réduire les délais de réponse commerciale et de maintenir les chaînes d'approvisionnement en état de marche.



L'importance des ports et des corridors de transport canadiens pour l'économie nationale

Description

Les changements climatiques et les événements météorologiques extrêmes comme ceux qui ont frappé la Colombie-Britannique à l'été et à l'automne 2021 ont mis en lumière les vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement et les effets économiques dévastateurs des fermetures temporaires de voies de transport essentielles pour l'économie nationale. La résilience de notre chaîne d'approvisionnement dépend de la réduction des goulots d'étranglement d'un océan à l'autre. Pour ce faire, le gouvernement doit fournir des solutions à long terme pour assurer la circulation sécuritaire et opportune des biens et des personnes qui sont essentiels aux entreprises, aux collectivités et aux citoyens de tout le Canada.

Contexte

En 2020 et 2021, nos chaînes d'approvisionnement nationales ont subi des contrecoups importants en raison de la COVID-19, de perturbations du marché et de facteurs humains, de pénuries de main-d'œuvre et de phénomènes météorologiques extrêmes, notamment des inondations et des incendies en Colombie-Britannique qui ont fermé des corridors commerciaux essentiels, ce qui a eu des répercussions sur les collectivités de tout le Canada. Ces événements ont exposé les vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement et causé des perturbations pour de nombreuses entreprises dans tout le pays et dans le monde entier. Ces problèmes ont aggravé les difficultés que connaît le pays en matière de chaîne d'approvisionnement et ont mis en évidence la vulnérabilité de nos chaînes d'approvisionnement nationales et l'importance cruciale des corridors de transport de la Colombie-Britannique pour l'économie nationale en tant que porte d'entrée du Pacifique.

L'importance des ports de la Colombie-Britannique pour l'économie nationale ne doit pas être sous-estimée ou considérée à tort comme un problème régional ou provincial. Colombie-Britannique : l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (Port de Vancouver), l'Administration portuaire de Prince Rupert, l'Administration portuaire de Nanaimo et l'Administration portuaire de Port Alberni. En réalité, les 17 APC ont un impact immense sur la santé économique des communautés à travers le pays et chacune d'entre elles doit bien fonctionner afin d'assurer une chaîne d'approvisionnement fluide et résiliente.

Le port de Vancouver est le plus grand port du Canada, traitant un dollar sur trois du commerce de marchandises du Canada à l'extérieur de l'Amérique du Nord.³⁹ Classé au premier rang au Canada pour les expéditions de conteneurs (3,7 millions d'EVP) et au deuxième rang en Amérique du Nord pour le fret total (114 millions de tonnes métriques), le port de Vancouver est un moteur économique pour l'économie nationale du Canada, avec une valeur totale de fret de

³⁹ Administration portuaire Vancouver-Fraser — Statistiques du port de Vancouver 2020



275 milliards de dollars par an, un PIB de 11,9 milliards de dollars au Canada et une production économique de 24,2 milliards de dollars.⁴⁰

Le Port de Vancouver est également une porte d'entrée et un moteur économique reconnu pour le pays (2020) :

– ONTARIO – 39,9 G\$ en valeur économique et a contribué à hauteur de 4 millions de dollars aux recettes fiscales provinciales, ce qui a eu un impact direct sur 900 emplois et 70 millions de dollars en salaires.

– ALBERTA – Volume de fret : 29 Mtm; Valeur économique : 36 G\$; Principaux produits : Céréales/cultures spéciales/alimentation animale, produits pétroliers, engrais.

– SASKATCHEWAN – Volume de fret : 20 Mtm; Valeur économique : 15 G\$; Principaux produits : céréales/cultures spéciales/alimentation animale, potasse, biens de consommation.

– MANITOBA : Volume de fret : 2,2 Mtm; Valeur économique : 5 G\$; Principaux produits : céréales/cultures spéciales/alimentation animale, produits forestiers, biens de consommation.

Le deuxième plus grand port du Canada est situé à Montréal et s'étend sur plus de 30 kilomètres du fleuve Saint-Laurent. En 2020, le port de Montréal a traité 35,1 millions de tonnes de marchandises, dont 41 % de conteneurs, 35 % de vrac liquide et 24 % de produits de vrac sec.⁴¹

Le port de Prince Rupert est le troisième port en importance au Canada. Des échanges commerciaux d'une valeur de plus de 60 milliards de dollars transitent par le port chaque année. Avec la route la plus courte vers les marchés de l'Asie-Pacifique que tout autre grand port de la côte ouest de l'Amérique du Nord, le port permet aux exportations canadiennes d'accéder à divers marchés, apportant une plus grande valeur et constituant un importateur majeur de marchandises pour soutenir les industries de la fabrication et de la construction, ainsi que les demandes des consommateurs, destinées aux provinces de l'est du Canada.

Par exemple, en 2021, plus de 3 000 000 EVP d'importations destinées à l'Ontario et au Québec ont transité par le port. Ces importations comprenaient des pièces automobiles, des produits textiles et des accessoires, des matériaux de construction, des meubles et des articles ménagers.⁴²

Le port d'Halifax est le quatrième port du pays. En 2020, il a traité plus de 4,2 millions de tonnes de marchandises et a généré environ 2,2 milliards de dollars de PIB et créé plus de 22 400 emplois dans la région.⁴³

Sous la responsabilité du ministre fédéral des Transports, les APC sont mandatées en vertu de la Loi maritime du Canada à favoriser le commerce du Canada, tout en protégeant l'environnement

⁴⁰ Administration portuaire Vancouver-Fraser — Statistiques du port de Vancouver 2020

⁴¹ <https://www.port-montreal.com/fr/>

⁴² Port de Prince Rupert — Statistiques sur les marchandises en 2021

⁴³ <https://www.portvancouver.com/fr/a-propos/>



et en considérant les communautés locales. Les administrations portuaires gèrent les terres et les eaux fédérales dans le but de soutenir les objectifs commerciaux nationaux qui profitent aux Canadiens. Pour ce faire, elles louent des terres fédérales à des exploitants de terminaux indépendants qui s'occupent du commerce et fournissent des infrastructures maritimes, routières et autres pour soutenir la croissance et maintenir les chaînes d'approvisionnement du Canada.⁴⁴ Les activités des ACP ne sont pas financées par l'argent des contribuables. Au lieu de cela, les ports reçoivent des revenus provenant des baux des terminaux et des locataires, ainsi que des droits et frais portuaires facturés aux compagnies maritimes qui font escale dans le port.

Les ports canadiens sont des employeurs importants. Environ 71 000 Canadiens sont directement engagés dans les activités quotidiennes courantes en tant qu'opérateurs de terminal et débardeurs, ainsi que dans les activités liées au remorquage, à l'expédition, au transport ferroviaire, au camionnage et au transit de marchandises.⁴⁵ Les ports génèrent également des emplois supplémentaires le long de la chaîne d'approvisionnement, avec 90 000 emplois dans les industries qui approvisionnent les opérations portuaires et 53 000 autres emplois induits créés par les dépenses des employés portuaires dans l'économie.⁴⁶ Les ports canadiens rapportent chaque année 53 milliards de dollars à l'économie, 25 milliards de dollars au PIB et 2 milliards de dollars en taxes.⁴⁷

Plusieurs projets d'infrastructure essentiels menés par les administrations portuaires ont été proposés afin de rendre le réseau commercial international du Canada plus résistant aux défis futurs de la chaîne d'approvisionnement, par exemple les interruptions de service, la congestion et les fermetures d'autoroutes majeures vécues en Colombie-Britannique en novembre 2021.

Le besoin d'investissements stratégiques dans la croissance et l'expansion des ports canadiens est essentiel à notre capacité de répondre aux demandes d'une population croissante, de répondre aux attentes de nos partenaires commerciaux qui achètent nos marchandises et nos ressources naturelles, et de veiller à réduire la congestion sur nos routes et à éliminer les émissions inutiles de gaz à effet de serre. Pour aider à faire avancer ces projets d'intérêt national, les ACP ont besoin de certitude et de soutien financier. Le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), doté de 4,2 milliards de dollars, aide à financer des projets d'infrastructure au Canada dans le but d'améliorer la circulation des biens, du commerce et des personnes au Canada. Le FNCC est conçu pour répondre aux préoccupations réelles et actuelles des ports canadiens, mais le financement prendra fin en 2028. En raison de la période de temps considérable dont disposent les autorités portuaires, des décennies plutôt que des années, un financement à long terme, stable et fiable de l'infrastructure doit être établi afin de fournir aux ports la certitude et la capacité nécessaires pour répondre aux besoins et aux attentes des entreprises et des consommateurs canadiens pour le transport de leurs marchandises.

⁴⁴ <https://www.portofhalifax.ca/>

⁴⁵ <https://acpa-aapc.ca/fr/notre-impact/economie/>

⁴⁶ <https://acpa-aapc.ca/fr/notre-impact/economie/>

⁴⁷ <https://acpa-aapc.ca/fr/notre-impact/economie/>



De plus, la capacité des administrations portuaires à accéder aux capitaux est également un facteur contraignant pour l'amélioration des infrastructures, car les limites d'emprunt que nous avons fixées il y a des décennies dans les lettres patentes des APC sont insuffisantes dans le contexte actuel. L'augmentation des limites d'emprunt, dans un délai accéléré, en utilisant les cadres de risque de pointe de l'industrie, donnerait accès aux capitaux privés disponibles nécessaires pour répondre aux besoins en infrastructure portuaire et la formule utilisée pour établir les limites d'emprunt pourrait utiliser des critères déterminés par les institutions financières commerciales. Bien que les administrations portuaires canadiennes soient des actifs fédéraux, elles sont néanmoins exploitées par des chefs d'entreprise motivés à innover et à maximiser la valeur de ces actifs pour l'économie canadienne et les Canadiens.

Par ailleurs, le gouvernement peut contribuer à renforcer la fiabilité et la résilience des ports canadiens en mettant en œuvre des processus d'examen réglementaire efficaces et des délais qui s'étirent souvent sur des années et des années. Enfin, étant donné que les terrains industriels sont de plus en plus limités en milieu urbain, le soutien du gouvernement pour atténuer les difficultés d'accès aux terrains sera une question de plus en plus importante qui nécessitera une attention particulière et d'autres révisions des politiques dans les années à venir.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Travaille avec les autorités portuaires canadiennes pour identifier des processus réglementaires plus efficaces pour les projets d'expansion portuaire à envisager afin de réduire le temps, l'investissement et les coûts nécessaires pour faire passer un projet de la conception à la réalisation.
2. Investisse dans des projets d'infrastructure portuaire et ferroviaire verte qui visent à répondre aux demandes futures de la chaîne d'approvisionnement avec des corridors dédiés à cette dernière.



Investir dans l'infrastructure stratégique de l'aviation et rétablir sa compétitivité

Description

Au cours de la pandémie, le nombre de passagers aériens a chuté dans certains aéroports de 98 % par rapport aux niveaux de 2019. En réponse, les aéroports ont massivement réduit leurs dépenses d'investissement et, au cours des deux dernières années, ont contracté d'énormes dettes, dont une grande partie a été utilisée pour soutenir les exigences requises en matière de maintenance et d'exploitation.

Contexte

Les autorités aéroportuaires sont des sociétés à but non lucratif qui n'ont aucun lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. Elles ont des baux à long terme avec le gouvernement et, avant la pandémie, elles payaient un loyer annuel d'environ 500 millions de dollars. Les autorités aéroportuaires fonctionnent selon un modèle utilisateur-payeur. Elles disposent de trois sources de revenus : les revenus aéronautiques provenant des transporteurs, les revenus non aéronautiques provenant des achats effectués à l'aéroport ou du développement urbain, et les frais d'amélioration aéroportuaire, qui sont des frais par billet entièrement réinvestis dans l'infrastructure aéroportuaire. Jusqu'à récemment, c'est-à-dire depuis la création des autorités aéroportuaires au milieu des années 1990, les aéroports ne recevaient aucune aide financière du gouvernement fédéral. Pendant la pandémie, un certain financement a été accordé aux aéroports par le biais du Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA). En mars 2020, le gouvernement du Canada a renoncé au paiement du loyer pendant 10 mois et a reporté le loyer de 2021 pendant 10 ans, le remboursement commençant en 2024. Cela n'est rien en comparaison des 45 milliards de dollars de subventions d'investissement et d'exploitation accordées par le gouvernement américain. Néanmoins, tout au long de la pandémie, les principaux aéroports du Canada ont continué à fournir un accès à nos installations de classe mondiale, ce qui nécessite des services et un entretien permanents importants, malgré des niveaux de trafic inférieurs à la normale. Le Canada est en voie de perdre sa position concurrentielle en Amérique du Nord et dans le monde. Compte tenu de l'attention intense portée actuellement aux aéroports. L'occasion se présente de réexaminer la relation actuelle entre le gouvernement fédéral et les aéroports canadiens.

La récente levée des règles restrictives du gouvernement en matière de voyages est la bienvenue et a entraîné un pic de la demande, mais le redémarrage du secteur a été confronté à de nombreux défis, notamment un retard dans l'embauche de ressources aux points de contrôle gouvernementaux pour traiter l'augmentation du nombre de passagers. Lorsque le trafic passager a commencé à reprendre, on a constaté une pénurie de ressources à l'échelle du système et l'utilisation continue d'anciens protocoles de santé publique, ce qui a entraîné des retards et des délais de traitement accrus dans les aéroports canadiens. De nombreux passagers ont attendu des heures pour débarquer et quitter l'aéroport après un vol international. Le manque d'investissement dans les aéroports du Canada au cours de la pandémie a entraîné des



problèmes de systèmes critiques, des contraintes de capacité des installations et un retard de deux ans dans les investissements dans les technologies novatrices pour moderniser et numériser nos aéroports et nos processus frontaliers. L'écosystème actuel est mis à rude épreuve et nécessite une vision modernisée afin de créer une stabilité à plus long terme pour la croissance et la capacité de résister aux bouleversements à venir. Bien qu'il y ait eu des améliorations, il reste du travail à faire.

Il est urgent d'investir dans les aéroports pivots du Canada pour maintenir la compétitivité nationale et mondiale, soutenir les emplois, le commerce, les investissements étrangers directs et le tourisme. Pour commencer, plutôt que de siphonner des millions de dollars des plus grands aéroports du Canada chaque année, le gouvernement du Canada devrait permettre aux aéroports de rediriger et de réinvestir la rente aéroportuaire dans des projets essentiels et stratégiques à leurs aéroports qui soutiendront la reprise, la croissance et la compétitivité internationale. Les aéroports modernes ont besoin de solutions intelligentes, numériques et écologiques pour soutenir l'objectif de carboneutralité de notre pays. Les aéroports du Canada accusent un retard.

Au cours des deux dernières années, les principaux aéroports canadiens se sont endettés davantage, alors même qu'ils se concentraient sur les investissements en capital réglementaires et nécessaires, ainsi que sur le maintien des opérations quotidiennes. L'aéroport Pearson de Toronto, par exemple, s'est endetté de près d'un milliard de dollars supplémentaires pour poursuivre ses activités, a licencié environ 30 % de son personnel et a réduit ses dépenses en capital de 265 millions de dollars. L'aéroport Trudeau de Montréal a contracté une dette supplémentaire de 900 millions de dollars pour poursuivre ses activités. Il a supprimé environ 30 % de son personnel et réduit ses dépenses d'investissement de 860 millions de dollars. L'aéroport international de Calgary a contracté une dette supplémentaire d'environ 300 millions de dollars pour poursuivre ses activités aéroportuaires. Il a réduit ses effectifs d'environ un tiers et diminué ses dépenses d'investissement d'environ 100 millions de dollars en 2020 et 2021. En 2020, l'aéroport international de Vancouver a généré une perte de 380 millions de dollars et a entamé l'année 2021 avec la dette la plus importante de l'histoire de l'aéroport.

À l'inverse, le gouvernement américain a fourni environ 45 milliards de dollars en financement d'immobilisations aux aéroports au cours de la même période. L'avantage concurrentiel du Canada, qui repose sur des installations de pointe et des opérations efficaces, est maintenant fortement menacé par l'injection massive de capitaux dans les aéroports mondiaux concurrents. Alors que les transporteurs prennent leurs décisions en matière de correspondance et de pôle d'échanges, les principaux aéroports canadiens risquent d'être laissés pour compte. Les correspondances sont les moteurs de la prospérité économique locale. Chaque route de correspondance génère en moyenne 54 millions de dollars en activité économique locale et environ 400 emplois locaux. Nous ne pouvons pas laisser les aéroports canadiens perdre leur avantage concurrentiel mondial. Pour ce faire, il faut examiner des solutions novatrices, comme le réinvestissement des loyers versés par les aéroports dans leur infrastructure aéroportuaire pour aider à rétablir la compétitivité mondiale, et investir dans des projets numériques et écologiques qui favorisent le déplacement efficace et sécuritaire des personnes et des marchandises et permettent d'atteindre l'objectif de carboneutralité du Canada.



À court terme, le gouvernement doit d'abord s'attaquer aux retards actuels des arrivées et des départs. Les autorités aéroportuaires ont travaillé avec toutes les parties prenantes de l'aviation au sein des deux groupes de travail établis par le ministre des Transports. L'accent a été mis sur les changements opérationnels qui pouvaient être mis en œuvre rapidement pour résoudre le problème des longues files d'attente et du comptage. Grâce à ces groupes de travail, des changements ont été apportés, du personnel a été embauché, les files d'attente et le comptage ont diminué. Les aéroports ont ajouté des technologies supplémentaires, comme les kiosques d'inspection primaire et les portes électroniques, pour accélérer le traitement des passagers, et continuent de travailler avec d'autres partenaires pour améliorer les processus.

Nous applaudissons la réponse rapide du ministre des Transports Alghabra qui a embauché davantage d'employés de l'Office canadien de la sécurité du transport aérien (ACSTA) et de l'Agence de sécurité des frontières canadiennes (ASFC). Cependant, il faut faire davantage pour maintenir la stabilité à long terme de l'écosystème de l'aviation. Cela inclut :

- La suppression des mesures sanitaires désuètes;
- Des investissements dans la technologie pour améliorer l'efficacité du débit pour les voyageurs entrants et sortants;
- Réformer les exigences désuètes en matière de traitement des visas pour les étudiants étrangers qui viennent au Canada pour étudier;
- Traitement de l'arriéré des demandes Nexus, réouverture des centres d'inscription Nexus au Canada et rationalisation des procédures pour accélérer le traitement des voyageurs dignes de confiance;
- Un plan de croissance tourné vers l'avenir qui comprend la facilitation du développement de la résilience des aéroports afin de résister aux futurs bouleversements.

À moyen terme, les aéroports et le gouvernement doivent travailler en collaboration pour investir dans une frontière numérique moderne qui comprend un programme de voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA, Nexus, un programme de voyageurs dignes de confiance équivalent à Nexus pour le Canada seulement, et d'autres outils pour faciliter le flux des passagers. Des investissements doivent être faits pour améliorer les installations aéroportuaires, soutenir une expérience positive et efficace pour les voyageurs, et développer un futur aéroport durable. De plus, le Canada doit étendre le transit sans visa, le contrôle unique de sûreté et les politiques d'immigration existantes, comme le programme d'autorisation de voyage électronique (AVE), afin d'attirer davantage de personnes au Canada et de les faire transiter par celui-ci, et d'éviter les fuites vers les aéroports américains qui sont en concurrence directe avec les aéroports canadiens pour les passagers internationaux. Dans le cadre d'un accord de contrôle unique de sûreté, le Canada et un gouvernement étranger conviennent que leurs normes de sûreté aérienne sont équivalentes. Par conséquent, les passagers des destinations avec contrôle unique de sûreté à faible risque et leurs effets personnels n'ont pas à subir de contrôle supplémentaire dans les aéroports canadiens. Les correspondances entre les aéroports internationaux et nationaux sont ainsi plus simples et plus rapides. Ces améliorations serviront de



contrepoids à la concurrence future des aéroports américains, les législateurs faisant pression pour que des programmes similaires soient créés au sud de la frontière.

Les recommandations suivantes sont formulées pour atteindre ces objectifs.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Aide les aéroports canadiens à rebâtir leur compétitivité internationale en réinvestissant les loyers actuellement versés au gouvernement fédéral dans leurs projets d'infrastructure aéroportuaire locaux.
2. Élargisse la portée des groupes de travail récemment établis, avec tous les partenaires du secteur de l'aviation, afin de créer un guide pour la croissance future des aéroports, et la résilience contre les chocs futurs.
3. Modernise et élargisse les programmes de transit sans visa et les politiques d'immigration connexes, ainsi que les programmes de sécurité à guichet unique, afin d'attirer davantage de personnes dans les aéroports du Canada et de les faire transiter par ceux-ci, et de rendre l'expérience du voyageur transparente, ce qui augmentera considérablement la compétitivité du Canada.
4. Investisse dans les technologies utilisées dans d'autres aéroports mondiaux et les déployer afin de renforcer la sécurité tout en améliorant le traitement des passagers entrant au Canada.



Ressources humaines



Remédier à la pénurie de main-d'œuvre qui nuit à l'économie

Description

La relance économique durable est entravée par l'incapacité des entreprises à trouver de la main-d'œuvre. La pénurie de main-d'œuvre n'est pas propre au Canada, mais constitue une réponse provoquée par les interventions pandémiques des politiques publiques. Les employeurs éprouvent de plus en plus de frustration à recruter pour des postes qualifiés et non qualifiés, ce qui freine la croissance et la relance économiques.

Contexte

Les gouvernements devraient soutenir la mécanisation, accélérer l'immigration dans les filières ciblées et éliminer les incitations au retrait de la main-d'œuvre disponible. Au quatrième trimestre de 2021, il y avait 915 500 postes vacants non pourvus, soit une augmentation de plus de 63 % par rapport à 2020. À ces postes vacants correspondait une moyenne de 690 086 demandes de prestations pour la même période, ce qui constitue un décalage évident.

La rupture de productivité n'est pas limitée à une industrie. Les travailleurs des services sociaux et communautaires ont enregistré une augmentation nette de 160 % des postes vacants. Les infirmières et infirmiers autorisés, y compris les infirmières et infirmiers en psychiatrie, ont vu une augmentation de 117 % à l'échelle nationale au cours des deux dernières années. Les industries de l'hôtellerie et des services connaissent une augmentation de 120 % des postes vacants au moment où l'industrie du tourisme tente de se redresser. Le nombre de postes vacants dans les secteurs de la construction, des métiers spécialisés et de la main-d'œuvre en général a augmenté de 158 %, des centaines d'entreprises poussant leurs employés à travailler plus de 60 heures par semaine pour pallier le manque de main-d'œuvre.

Pour soutenir la croissance économique, le gouvernement doit encourager de manière proactive la mise en relation des marchés du travail nationaux et améliorer les délais de traitement de l'immigration de main-d'œuvre.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Crée des mesures incitatives pour que la main-d'œuvre réintègre le marché du travail..
 - a. S'assure que les programmes sociaux n'enlèvent pas involontairement la main-d'œuvre nécessaire du bassin de main-d'œuvre.
2. Reconnaisse l'inefficacité des flux d'immigration de la main-d'œuvre, en :
 - a. Adoptant de nouvelles normes politiques qui favorisent un temps de traitement plus efficace de l'immigration de travail.
 - i. Soutenir le traitement des ambassades étrangères pour accroître l'efficacité.
 - ii. Accélérer le traitement pour les professions identifiées comme étant « demandées », en se basant sur la CNP.
 - iii. Augmente le personnel d'IRCC pour résoudre le problème de l'arriéré de plus de 2 millions de demandeurs.
 - iv. Augmenter le quota d'immigration pour donner la priorité aux travailleurs qualifiés dans les secteurs critiques et en demande et vivant actuellement au Canada.
 - v. Améliorer les processus de reconnaissance des titres de compétences pour l'EIMT et l'entrée express, dans le but de combler les pénuries de main-d'œuvre actuelles.
 - vi. Promouvoir et lancer des programmes d'études simplifiés pour les candidats qui souhaitent étudier dans des secteurs critiques ou demandés.



Renforcer la voie vers l'emploi pour les étudiants internationaux

Description

La prospérité future du Canada et la forte reprise économique après la pandémie de COVID-19 dépendent de l'accès à une main-d'œuvre hautement qualifiée et flexible.

Contexte

La nécessité pour le Canada d'attirer des talents qualifiés remonte à bien avant la pandémie. Avec le vieillissement de la population et la diminution de la population active, l'immigration sera de plus en plus essentielle à notre prospérité future. Il y a actuellement plus d'un million de postes vacants au Canada, et les étudiants étrangers sont bien placés pour jouer un rôle essentiel dans la résolution de cette pénurie de main-d'œuvre.

À tous les niveaux d'études, les étudiants étrangers apportent de nouvelles perspectives, des idées et des liens humains précieux à l'étranger. En tant qu'étudiants, ils contribuent chaque année à l'économie canadienne à hauteur de 21,6 milliards de dollars, soit plus que les exportations de pièces automobiles, de bois d'œuvre ou d'avions. La présence d'étudiants étrangers au Canada a également permis de maintenir 218 000 emplois pour les Canadiens. Il s'agit d'une contribution économique importante, qui se fait sentir dans tout le pays.

En 2021, plus de 622 000 étudiants étrangers ont étudié au Canada à tous les niveaux, suscitant de nouvelles idées, renforçant l'innovation et établissant des liens interpersonnels qui sont essentiels au commerce international et à l'économie mondiale. Comme la plupart des étudiants internationaux sont jeunes, possèdent des diplômes canadiens et des compétences professionnelles recherchées, et maîtrisent au moins une de nos langues officielles, ils sont souvent des candidats idéaux pour la résidence permanente. En fait, près de 54 000 anciens étudiants sont devenus résidents permanents au Canada en 2018.

En tant que diplômés, nombre d'entre eux deviennent des personnes hautement qualifiées contribuant aux communautés canadiennes locales ou retournent chez eux en appréciant ce que le Canada a à offrir en tant que société et partenaire commercial. Une récente enquête de Statistique Canada a également montré que les étudiants internationaux constituent une source croissante de main-d'œuvre pour l'économie canadienne qui s'étend bien au-delà de leurs périodes d'études. L'étude montre que les titulaires d'un permis de travail postdiplôme (PTPD) ont vu leurs revenus augmenter considérablement entre 2008 et 2018 et que près de 75 % de tous les titulaires d'un PTPD sont devenus des résidents permanents dans les cinq années suivant l'obtention de leur permis.

Cependant, la concurrence mondiale pour les talents est de plus en plus féroce. Alors que les frontières se rouvrent partout dans le monde, les étudiants internationaux ont plus de choix qu'il y a seulement deux ans. D'autres pays, nos concurrents, ont reconnu la contribution des étudiants internationaux à leurs campus et à leurs communautés et renforcent les mesures d'immigration et



autres soutiens pour étendre leurs efforts de recrutement. Bien que notre réputation internationale reste forte, le Canada devra travailler encore plus fort pour attirer les esprits les plus brillants du monde.

Les universités canadiennes demeurent fermement engagées à offrir une éducation de haute qualité aux étudiants canadiens et étrangers. Elles offrent un large éventail de services de soutien sur le campus pour aider les étudiants internationaux à s'intégrer dans leur nouvelle communauté, notamment des cours de langue, des conseils en matière d'immigration, des logements, des conseils en santé mentale et des programmes de mentorat. Ils travaillent également en partenariat étroit avec le monde des affaires afin d'offrir aux étudiants des possibilités de participer à l'apprentissage intégré au travail, de commencer à bâtir leur carrière et de renforcer leurs réseaux professionnels au Canada. Cette collaboration productive contribue à renforcer l'image de marque mondiale du Canada en tant que destination d'études et à faire en sorte que les étudiants étrangers vivent une expérience d'apprentissage et de vie positive au Canada. Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle plus important dans l'intensification de ces efforts afin de s'assurer que tous les étudiants étrangers sont soutenus tout au long de leurs études et entièrement équipés pour faire la transition vers le marché du travail canadien après l'obtention de leur diplôme.

Les universités canadiennes collaborent aussi activement avec le milieu des affaires pour offrir des possibilités d'apprentissage intégré au travail, notamment des placements coopératifs, des stages et d'autres partenariats industrie-université en milieu de travail. Ces partenariats sont essentiels pour que les étudiants obtiennent leur diplôme en étant prêts à travailler et que les employeurs soient en mesure d'identifier et de recruter des talents. Toutefois, les étudiants étrangers ne sont toujours pas admissibles à de nombreux programmes d'emploi et de compétences financés par le gouvernement fédéral, notamment Emplois d'été Canada, l'Initiative d'apprentissage intégré au travail novateur et le Programme canadien de placement professionnel. Les étudiants étrangers sont également désavantagés en ce qui concerne les possibilités de travail coopératif en raison de l'obligation de demander un permis de travail coopératif dont le traitement est souvent long.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Travaille avec les établissements d'enseignement agréés et le milieu des affaires pour renforcer la marque mondiale du Canada comme destination d'études.
2. Travaille avec les établissements d'enseignement agréés et le monde des affaires pour soutenir les programmes qui aident les étudiants internationaux à s'intégrer dans leurs nouvelles communautés et à les préparer à une réussite professionnelle à long terme.
3. Travaille avec les établissements d'enseignement agréés et le milieu des affaires afin de définir de nouvelles mesures et de nouveaux programmes pour renforcer la voie vers l'emploi des étudiants internationaux après leurs études, notamment en élargissant l'accès aux programmes d'apprentissage intégré au travail financés par le gouvernement fédéral, en rationalisant le traitement des permis de travail coopératifs et en soutenant les efforts de l'industrie pour embaucher des diplômés internationaux.



Modernisation des études d'impact sur le marché du travail

Description

L'étude d'impact sur le marché du travail (EIMT) est un moyen de vérifier qu'un travailleur étranger est nécessaire pour pourvoir un poste vacant pour lequel aucun travailleur canadien ou résident permanent n'est disponible. L'EIMT ne devrait pas être un fardeau pour les employeurs et devrait être modernisée pour refléter les besoins actuels en matière de main-d'œuvre.

Contexte

La croissance de notre économie a créé une demande accrue de travailleurs de tous les niveaux de compétences et l'accès aux travailleurs est essentiel pour les employeurs du Canada. Les EIMT visent à garantir que les travailleurs étrangers ne déplacent pas les travailleurs canadiens. Bien qu'elles soient efficaces pour atteindre cet objectif, il est possible de les moderniser afin de répondre à la demande de main-d'œuvre de manière plus efficace et opportune, et de rendre les processus moins contraignants pour les employeurs.

Le coût est également un facteur actuel pour les candidats à l'EIMT. Actuellement, les employeurs doivent payer 1 000 \$ pour chaque poste à pourvoir demandé dans leur demande d'EIMT. Ce montant, comme de nombreux frais exigés dans le système d'immigration, est inutilement punitif et coûteux. Les employeurs ne devraient pas être punis pour leur incapacité à trouver la main-d'œuvre dont ils ont besoin au Canada après avoir suivi les processus appropriés établis par le gouvernement.

Les politiques d'immigration du Canada devraient s'efforcer de réduire le fardeau et les délais de traitement pour les demandeurs. Il est essentiel que les employeurs rencontrent moins d'obstacles dans notre système d'immigration pour répondre aux besoins de leur main-d'œuvre. Bien que les EIMT soient censées servir de freins et contrepoids au sein de notre système et que la responsabilité qu'elles fournissent soit nécessaire, elles doivent également rester en phase avec les besoins du secteur privé et doivent constamment évoluer et se moderniser.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :



1. Prolonge les exigences pour établir la légitimité d'une entreprise à tous les 3 ans au lieu de tous les 2 ans.
2. Réduise le fardeau financier des employeurs en appliquant un taux fixe de 1 000 \$ par EIMT et en n'imposant pas de frais pour les postes supplémentaires.
3. Créé un projet pilote qui abaisse l'exigence minimale d'annonce d'emploi à 2 semaines consécutives dans les 3 mois précédant la soumission d'une EIDP.
4. Créé un projet pilote qui augmente la proportion de travailleurs étrangers temporaires qu'une entreprise peut embaucher de 20 % à 35 % de sa main-d'œuvre.
5. Augmente de façon permanente la validité de l'EIMT à 18 mois.



Accroissement et mise à jour des codes de la Classification nationale des professions (CNP)

Description

À mesure que le marché du travail évolue et s'adapte à la technologie et à l'innovation, les codes de la Classification nationale des professions (CNP) ne sont pas toujours mis à jour en temps opportun et ne reconnaissent pas toujours certaines nouvelles professions et certains métiers spécialisés ou semi-spécialisés à inclure.

Contexte

La Classification nationale des professions (CNP) fournit un langage normalisé pour décrire les emplois des Canadiens. Il offre aux statisticiens, aux analystes du marché du travail, aux conseillers en orientation professionnelle, aux employeurs et aux chercheurs d'emploi une façon uniforme de recueillir des données et de décrire et de comprendre la nature du travail.

La CNP sert aussi à recueillir des statistiques, à gérer des bases de données d'information, à analyser les tendances du marché du travail et à extraire des données pratiques sur la planification de carrière.

La CNP est élaborée et mise à jour en partenariat avec Statistique Canada selon des cycles de recensement quinquennaux. Elle est fondée sur des recherches et des consultations approfondies dans l'ensemble du pays, reflétant l'évolution du marché du travail canadien.

À mesure que les types de main-d'œuvre qualifiée et semi-spécialisée évoluent, la CNP ne reconnaît pas toujours ces nouvelles catégories d'emplois. Ainsi, en n'étant pas reconnues par la CNP, les entreprises ne sont pas en mesure de pourvoir des postes, car ils n'existent apparemment pas. En même temps, les possibilités d'apprentissage, de formation et de soutien à l'emploi ne sont pas toujours disponibles pour certains emplois. Le gouvernement du Canada doit disposer d'un processus officiel pour permettre des nouveaux emplois dans la CNP en temps opportun.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Travaille avec les principales parties prenantes, y compris la Chambre de commerce du Canada, afin d'établir un processus d'enregistrement en temps opportun des demandes de catégories de CNP nouvelles et mises à jour et intégrer les recommandations dans toute révision future.



Réforme globale de l'assurance-emploi

Description

Le Régime de l'assurance-emploi (AE) est devenu, au fil des ans, la pierre d'assise de l'intervention publique sur le marché du travail au Canada. Le législateur en demande beaucoup au Régime ce qui a provoqué l'explosion de ses coûts durant les dernières années, plus particulièrement durant les années pandémiques.

La modernisation de l'AE devrait servir à soutenir une reprise durable de l'emploi et la croissance à plus long terme. Il devient impératif et pressant de faire préférer le travail et l'activité. Un déficit de compétences qui s'accroît reste aussi à combler et les consultations en cours font abstraction de cette nécessité. Une révision globale du Régime de l'AE s'impose.

Contexte

L'AE n'était pas prête à faire face aux défis d'un marché du travail en constante évolution, à la quatrième révolution industrielle ni même aux changements climatiques, démographiques et sociaux. La pandémie de COVID-19 n'a fait qu'exacerber les problèmes liés à une AE n'étant pas en phase avec le marché. Dans un contexte où les occasions d'emplois ne manqueront guère au Canada, il est devenu urgent pour la ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et de l'Inclusion des personnes en situation de handicap, l'honorable Carla Qualtrough, de revoir en profondeur le régime.

Au cours des dernières années, les mesures de soutien ont propulsé les coûts de l'AE à des niveaux sans précédent. Selon les plus récentes prévisions, le déficit cumulé estimé au compte de l'AE sera de 34 G\$ à la fin 2022. Le financement d'un tel déficit ne se fera pas sans heurts et ce sont surtout les employeurs qui subiront un choc tarifaire important au cours des prochaines années.

La période actuelle n'a jamais été aussi favorable à l'intégration des personnes éloignées du marché du travail, à leur requalification, mais aussi au développement de leur employabilité. Pour la Chambre de commerce du Canada, il faut tirer profit de cette conjoncture afin d'assurer le maintien des travailleurs sur le marché du travail, malgré les changements profonds que ce dernier connaît. C'est également l'occasion de diminuer la dépendance des bénéficiaires au soutien du revenu tout en agissant en matière de prévention afin que le retour à l'emploi soit maintenu dans le temps.

Afin de permettre la réintégration des chômeurs de longue durée sur le marché de l'emploi, il sera essentiel que ces individus aient les compétences nécessaires afin de répondre aux exigences du travail. Il est généralement reconnu que l'allongement des périodes de chômage érode les compétences des chômeurs, abaisse leur estime de soi, nuit à leur motivation et réduit leurs chances de trouver un nouvel emploi à court terme.



Les entreprises disent qu'elles embauchent sur la base des connaissances et renvoient un employé à cause des carences dans les savoir-faire, mais surtout dans les savoir-être. Aussi est-il possible d'améliorer l'employabilité des chômeurs de longue durée en mettant l'accent sur :

- Les attitudes (comme la prise de responsabilité et le respect);
- Les compétences de vie (comme la ponctualité et de saines habitudes de vie);
- Les compétences professionnelles (comme les relations avec les clients);
- Les compétences transférables (comme la résolution de problèmes);
- Les compétences techniques (en utilisant un équipement spécifique).

Par conséquent, l'incitation au travail, le développement de l'employabilité et la requalification doivent être renforcés afin de mieux soutenir les transitions professionnelles plus fréquentes qui caractérisent un marché du travail en constante et profonde évolution. Sous une autre perspective, il est essentiel que les programmes sociaux doivent s'adresser avant tout à ceux qui ne peuvent pas travailler. Il est à présent primordial de recentrer l'AE vers sa mission première, soit un soutien de revenu temporaire accompagné des mesures de soutien favorisant un retour rapide à l'emploi.

Pour la Chambre de commerce du Canada, l'AE « simplifiée », comme nous la connaissons depuis plusieurs mois, n'est pas une solution d'avenir en raison des coûts exorbitants et de ses effets dissuasifs sur la reprise d'activité. Il s'agit là d'une mesure de secours élaboré durant la pandémie, déployée étant donné l'urgence de la situation. La réforme de l'AE ne doit pas prendre en compte une période de pandémie comme étalon de référence.

La réforme de l'AE doit soutenir une reprise durable de l'emploi. Les besoins urgents de main-d'œuvre des employeurs impliquent la nécessité que le régime favorise une reprise rapide du travail pour ses bénéficiaires. Il est également essentiel de revoir à la hausse le financement dédié à la formation des travailleurs afin de permettre le rehaussement des compétences des employés et également de favoriser la réintégration en emploi des personnes éloignées du marché du travail.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Procède à une revue globale du Régime de l'AE, au moins une fois aux cinq ans, dans le but de :

1. Le recentrer sur sa mission première, soit un soutien de revenu temporaire accompagné des mesures de soutien favorisant un retour rapide à l'emploi; et
2. D'augmenter le financement dédié à la formation des employés afin de permettre un rehaussement des compétences et le développement et également faciliter la réintégration en emploi des personnes éloignées du marché du travail.
3. Que le gouvernement fédéral finance intégralement le déficit actuel de l'assurance-emploi et maintienne les taux actuels.



Soutien au développement de programmes de microcertification

Description

L'éducation permanente n'a jamais été aussi importante, car les nouvelles technologies et les secteurs émergents exigent que les employés aient des connaissances et des compétences à jour. Après les perturbations économiques causées par la pandémie de COVID-19, de nombreux Canadiens chercheront des occasions de se perfectionner et de se recycler. Les microcertifications (titres de courte durée, de grande valeur et fondés sur les compétences) constituent d'excellentes options pour de nombreux employés en milieu de carrière et représentent une occasion importante pour les employeurs et le gouvernement de collaborer aux efforts visant à améliorer la compétitivité de la main-d'œuvre canadienne.

Contexte

Étant donné la nature changeante de la main-d'œuvre, les employeurs et les gouvernements ont intérêt à permettre aux travailleurs de se perfectionner en permanence. La pandémie de COVID-19 a encore catalysé ces changements, et de nombreux travailleurs ont profité des nouvelles opportunités pour changer de carrière ou suivre une formation complémentaire. On prévoit un nombre exceptionnel d'ouvertures de postes au cours des dix prochaines années, notamment en raison des départs à la retraite. En mars 2022, le nombre d'emplois vacants au Canada a atteint un niveau record en dépassant le million.⁴⁸ Bien que les pénuries de main-d'œuvre aient été exacerbées au cours de la pandémie, le Canada est confronté depuis longtemps à des pénuries de main-d'œuvre dans les professions hautement qualifiées et les activités intensives comme la construction.

Collèges et instituts Canada définit une microcertification comme suit : « Une microcertification est une attestation de compétences évaluées qui constitue un supplément, une option de rechange ou un complément à un titre officiel, ou qui en est une composante. »⁴⁹ Ils sont conçus pour enseigner rapidement de nouvelles compétences ou améliorer les compétences existantes dans un domaine ciblé, en utilisant des stratégies d'enseignement plus flexibles (en ligne, en soirée, etc.). Par conséquent, ces programmes sont bien adaptés à l'enrichissement d'un CV ou à l'avancement d'une carrière et sont souvent plus accessibles aux apprenants non traditionnels, notamment aux professionnels en milieu de carrière qui n'auraient qu'à prendre peu ou pas de congés pour suivre une microcertification. De nombreuses microcertifications donnent droit à des crédits postsecondaires et peuvent être utilisées, ou cumulées, en vue de l'achèvement de programmes postsecondaires plus longs comme des certificats ou des diplômes.

Au niveau provincial, les gouvernements s'intéressent de plus près au rôle que peuvent jouer les microcertifications dans la résolution des problèmes de main-d'œuvre. En 2020, l'Ontario a créé

⁴⁸ <https://canada.constructconnect.com/dcn/news/economic/2022/05/job-vacancies-hit-record-high-of-more-than-1-million-in-march-statscan>

⁴⁹ Microcertifications : <https://www.collegesinstitutes.ca/fr/les-enjeux/microcertifications/>



un portail pour les programmes de microcertifications offerts par les établissements postsecondaires de la province. En 2021, le gouvernement de la Colombie-Britannique a annoncé le financement de 50 microcertifications pour plus de 9 500 Britanno-Colombiens,⁵⁰ ⁵¹. L'Alberta a créé le programme pilote de microcertifications, en partenariat avec l'industrie, les employeurs et les établissements d'enseignement postsecondaire, afin de créer des dizaines de nouveaux programmes de microcertifications dans les secteurs prioritaires et les industries émergentes à forte demande dans le cadre de la stratégie Alberta 2030 : Building Skills for Jobs.

Selon le cadre des microcertifications publié par le gouvernement de la Colombie-Britannique, l'un des principes directeurs du développement des microcertifications est l'importance de s'assurer que les employeurs et les secteurs industriels participent activement au processus de développement et d'expansion des microcertificats qui répondent à leurs besoins de main-d'œuvre.⁵²

Ce principe est similaire à celui énoncé en Nouvelle-Zélande, qui a récemment introduit les microcertifications dans le cadre de son système d'éducation et de formation réglementé. L'une de leurs exigences pour les microcertifications est d'avoir « une preuve solide du besoin des employeurs, de l'industrie ou de la communauté. »⁵³ L'implication de l'industrie dans le développement des programmes de microcertifications permettra de s'assurer que le programme est pertinent, ciblé et reconnu par les employeurs actuels et futurs du secteur.

En 2021, le Conseil ontarien de la qualité de l'enseignement supérieur (COQES), avec le soutien de la Table ronde des affaires + de l'enseignement supérieur (TRAES), a interrogé 201 employeurs canadiens sur leur perception des microcertifications.⁵⁴ Dans l'ensemble, les employeurs qui ont participé à l'enquête estiment que les microcertifications peuvent jouer un rôle important dans l'apprentissage continu. Environ deux tiers des répondants ont déclaré qu'ils considéreraient une microcertification comme très favorable si elle était directement liée à l'emploi en question, si elle était basée sur les compétences et si elle était accréditée ou non. Près de 70 % ont déclaré qu'ils verraient d'un très bon œil les microcertifications basées sur les compétences. Enfin, 54 % des employeurs se sont dits ouverts à la collaboration avec des partenaires postsecondaires pour offrir des microcertifications.

En janvier 2022, la Chambre de commerce du Grand Vancouver, en partenariat avec l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique (BCIT), a annoncé le lancement d'une nouvelle microcertification sur les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). La microcertification ESG Fundamentals offre 24 heures de formation dispensées par des

⁵⁰ Micro-credentials a gateway to support B.C. workers: <https://news.gov.bc.ca/releases/2021AEST0060-001869#:~:text=Micro%2Dcredentials%20recognize%20stand%20alone,for%20employment%20or%20learning%20purposes>.

⁵¹ Micro credentials fast track to high-demand jobs: <https://news.gov.bc.ca/releases/2021AEST0012-000225>

⁵² Micro-Credential Framework for B.C.'s Public Post-Secondary Education System: https://news.gov.bc.ca/assets/releases/2021aest0060-001869/micro-credential_framework.pdf

⁵³ New Zealand Micro-credentials: <https://www.nzqa.govt.nz/providers-partners/approval-accreditation-and-registration/micro-credentials/#heading2-0>

⁵⁴ Pichette, J., Brumwell, S., Rizk J., Han, S. (2021) Donner un sens aux microcertifications. Toronto : Conseil ontarien de la qualité de l'enseignement supérieur. <https://heqco.ca/fr/pub/donner-un-sens-aux-microcertifications/>



instructeurs du BCIT et des experts du secteur sur une période de cinq semaines Cette nouvelle offre novatrice, ainsi que les quelque deux douzaines de microcertifications offertes par le BCIT, est un bon exemple de collaboration entre un représentant de l'industrie et un établissement d'enseignement postsecondaire pour offrir une possibilité de perfectionnement à court terme qui répond aux besoins des employés et des employeurs ainsi qu'à la nature changeante de l'industrie.

Il y a un grand potentiel dans l'élargissement de la disponibilité de ces titres de compétences à court terme à travers la province pour s'assurer que les employés ont les compétences dont ils ont besoin pour réussir dans la main-d'œuvre actuelle et future et répondre rapidement aux besoins des employeurs pour une main-d'œuvre avec des compétences à jour et pertinentes. L'intégration du point de vue de l'industrie dans l'élaboration de ces programmes permettra de s'assurer qu'ils sont complets, pertinents et reconnus par les employeurs.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. En collaboration avec les gouvernements provinciaux, les établissements d'enseignement postsecondaire et le secteur privé, s'efforce d'augmenter le nombre de programmes de microcertification offerts, en mettant l'accent sur les professions en demande, afin de réduire les lacunes liées aux compétences de la main-d'œuvre et d'offrir plus de possibilités aux travailleurs canadiens.
2. Travaille avec le réseau de la Chambre pour mettre en relation les établissements d'enseignement postsecondaire et les partenaires industriels afin d'élaborer des programmes qui répondent aux besoins des employeurs.
3. Travaille avec les gouvernements provinciaux, les établissements d'enseignement postsecondaire et le secteur privé pour élaborer une approche uniforme et pancanadienne de l'acquisition de compétences à court terme, afin de positionner le Canada comme un chef de file mondial dans le domaine.
4. Révise le code des impôts et tous les programmes de formation financés par le gouvernement fédéral pour s'assurer qu'ils incluent les microcertifications et en font activement la promotion.



Améliorer les processus de demande de visa pour démarrage d'entreprise afin de réduire les temps d'attente

Description

Le Programme de visa pour démarrage d'entreprise (ci-après le « PVDE ») permet à un maximum de cinq cofondateurs d'une entreprise et à leur famille d'obtenir la résidence permanente pour lancer une entreprise innovatrice au Canada. Alors que le mandat initial prévoyait un processus simplifié, les délais de traitement des demandes d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (ci-après « IRCC ») sont passés de 5,3 mois à 16 mois entre son lancement en 2013 et la présentation initiale de cette résolution en 2019. En avril 2022, ce chiffre était passé à 31 mois selon l'estimation de l'outil de traitement d'IRCC, ce qui rend le programme moins attrayant pour les candidats potentiels et crée un goulot d'étranglement important.

Contexte

Lancé le 1er avril 2013, le Programme pilote de visa pour démarrage d'entreprise a été le premier programme pilote mis en œuvre par le truchement d'instructions ministérielles. Le Programme de visa pour démarrage d'entreprise (PVDE) a été conçu afin d'attirer des entrepreneurs étrangers talentueux qui contribueront aux nouveaux besoins d'innovation de l'économie canadienne et pour faciliter l'entrée d'entrepreneurs talentueux qui souhaitent réaliser activement des projets d'entreprise au Canada. Pour obtenir la résidence permanente dans le cadre du programme, les demandeurs doivent recevoir l'appui d'une organisation désignée dans l'un des trois volets suivants : capital de risque, investissement providentiel ou incubation d'entreprises.

Le 11 avril 2018, le PVDE est passé d'un programme pilote à un programme permanent. Avant ce changement, les délais de traitement des demandes avaient diminué de 2013 à 2015, passant d'une moyenne de 6,7 mois à 4,1 mois pour la plupart des demandeurs. Depuis lors, les délais de traitement n'ont cessé d'augmenter et, alors que le site web de l'IRCC annonce des délais de traitement moyens de 12 à 16 mois pour les nouveaux demandeurs, ses propres données suggèrent que la réalité est 2,5 fois plus longue. Comme il a été mentionné dans une évaluation du programme pilote : « L'importance d'un traitement en temps opportun pour ce type de clientèle a été souvent soulignée par des informateurs clés, dont la plupart estiment que le succès d'une entreprise (en particulier les entrepreneurs qui œuvrent dans le secteur de la technologie mobile) dépend de la rapidité à laquelle elle peut être lancée. »

Le programme étant devenu permanent, de nombreux organismes désignés ont consacré beaucoup de temps et de ressources à la rationalisation de leurs activités relatives au PDVE en se fiant qu'IRCC fasse de même, mais cela ne fut pas le cas. Les engorgements créés par l'augmentation considérable des délais de traitement de la part d'IRCC ont nui à la capacité des organisations désignées d'attirer et de retenir des entrepreneurs immigrants potentiels à forte croissance et à fort impact et leurs entreprises. Les communications entre IRCC, les organismes désignés et les demandeurs ont été médiocres, ce qui a pour effet de créer de la confusion et des obstacles pour toutes les parties concernées. La capacité d'extension du programme est



considérablement entravée, et l'objectif initial du programme (la rapidité) a été perdu dans le dédale des procédures de l'IRCC.

Selon un rapport de Statistique Canada, les entreprises privées constituées en société appartenant à des immigrants sont beaucoup plus susceptibles que les entreprises dont les propriétaires sont nés au Canada de créer des emplois. De plus, les entreprises appartenant à des immigrants ont un niveau plus élevé de création nette d'emplois par entreprise, et sont plus susceptibles d'être des entreprises à forte croissance que celles dont les propriétaires sont nés au Canada.

Il est évident que les entrepreneurs immigrants sont un facteur clé pour l'amélioration des déficits économiques et démographiques du Canada. Le programme de visa de démarrage d'entreprise attire ces entrepreneurs dans la région tout en favorisant une culture axée sur l'innovation et l'inclusion.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Veille à ce que les délais de traitement de l'IRCC se situent dans le délai initial de 6 à 8 mois tout en maintenant l'intégrité du programme.
2. Fournisse un mécanisme de communication efficace sur les délais de traitement des dossiers entre les centres d'incubation désignés et l'IRCC pour gérer les attentes des clients.
3. Fournisse des raisons transparentes et détaillées pour les dossiers désapprouvés dans les 30 jours suivant la demande d'un client ou à un organisme désigné par l'IRCC si le client l'approuve.
4. Introduise un mécanisme qui permet d'apporter des corrections mineures aux demandes au PVDE sans redémarrer le processus.
5. Fournisse des lignes directrices aux incubateurs sur les frais facturés aux entreprises en démarrage.



Renforcer la capacité de la chaîne d'approvisionnement en augmentant le soutien à la formation des camionneurs

Description

Le manque de personnes travaillant comme camionneurs au Canada entraîne des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et contribue à l'environnement inflationniste actuel. L'industrie doit attirer, former et retenir des milliers de nouveaux camionneurs au cours des prochaines années pour atténuer ces problèmes. Le soutien financier actuel offert à ces apprentis est insuffisant pour attirer le nombre requis de personnes dans l'industrie.

Contexte

Depuis plusieurs années, l'industrie du camionnage a du mal à attirer de nouveaux candidats. Au cours de la dernière décennie, des résolutions de politique ont été soumises aux débats sur les résolutions de politique de la Chambre de commerce du Canada afin d'aborder cette question.

À l'automne 2021, l'Alliance canadienne du camionnage (ci-après « ACC ») a signalé qu'environ 23 000 postes de camionneurs étaient vacants au Canada et estime que ce nombre fera plus que doubler pour atteindre 55 000 d'ici 2024. Aux États-Unis, il y a environ 80 000 postes vacants. L'ACC écrivait en avril 2022 :

Des données récentes relatives aux taux de chargement des camions montrent une diminution de 30 à 45 % de la disponibilité des camions d'une année sur l'autre, alors que les volumes de chargement ont parfois plus que triplé. En raison de ces deux facteurs, le nombre de camions disponibles par chargement est passé d'environ trois camions par chargement il y a un an, à environ 0,5-0,7 camion par chargement aujourd'hui. Autrement dit, près d'un chargement de marchandises disponible sur deux n'a pas de camion (conducteur) pour le transport.

Ce qui était un problème avant la pandémie est devenu une crise à part entière, qui affecte la plupart des secteurs et des aspects de la vie quotidienne en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de l'exacerbation de l'inflation. Le budget fédéral de 2022 a prévu plus de 600 millions de dollars pour résoudre les problèmes d'approvisionnement en matière d'infrastructure, de données et de réduction des formalités administratives. Il ne fait aucun doute que les solutions à nos problèmes de chaîne d'approvisionnement comportent de multiples facettes, mais elles doivent inclure un plan visant à accroître la capacité des ressources humaines, en particulier dans l'industrie du camionnage.

L'enquête sur les perspectives des entreprises du premier trimestre de 2022 menée par la Banque du Canada a identifié les perturbations de la chaîne d'approvisionnement comme l'un des deux principaux facteurs qui exercent une pression à la hausse sur les coûts pour les consommateurs et les entreprises. Dans Tendances conjoncturelles publié par les Comptables professionnels agréés du Canada en mai 2022, l'inflation (22 %) et les problèmes de chaîne d'approvisionnement (20 %) sont considérés comme les principaux défis à la croissance de l'économie canadienne au cours des 12 prochains mois, le manque de travailleurs qualifiés



(11 %) et le recrutement, la rétention et le développement des employés (10 %) étant les deux suivants sur la liste. L'augmentation de la main-d'œuvre de l'industrie du camionnage permettrait de résoudre chacun de ces problèmes d'une manière ou d'une autre.

L'un des principaux problèmes qui empêchent un plus grand nombre de personnes de s'inscrire à des programmes de formation en camionnage est le coût. Les exigences des programmes de formation varient d'une province à l'autre, mais beaucoup sont d'une durée de 12 semaines. 12 semaines est également la durée minimale du programme requise pour être admissible aux prêts étudiants fédéraux et provinciaux, mais même pour ceux qui seraient potentiellement admissibles à un prêt étudiant, leur financement serait d'un maximum de 59 506 \$, alors que les programmes de formation et de certification peuvent coûter de 11 000 \$ à 12 000 \$ (et augmente actuellement pour compenser le coût du carburant). Cet écart peut constituer un obstacle important pour de nombreuses personnes qui envisagent de se lancer dans l'industrie.

Le gouvernement fédéral joue déjà un rôle actif dans le financement de la formation et du perfectionnement dans chaque province par le biais d'ententes sur le développement du marché du travail (ci-après « EDMT ») et d'ententes sur le développement de la main-d'œuvre (ci-après « EDM »), chaque province et territoire a actuellement des EDMT et des EDM. Ce mécanisme peut faciliter le financement dédié aux provinces pour la formation des camionneurs par le biais de fonds supplémentaires ou de directives aux provinces ou d'un nouveau fonds unique, sans nécessiter de nouvelle paperasserie ou créer de nouveaux mécanismes de financement.

Le coût actuel pour l'économie canadienne des perturbations de la chaîne d'approvisionnement éclipse tout coût supplémentaire pour le gouvernement fédéral de fournir un financement supplémentaire à cette fin. Par exemple, en mars 2022, un sondage des Manufacturiers et Exportateurs du Canada a révélé que les fabricants à eux seuls ont perdu environ 10,5 milliards de dollars en ventes à cause des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et qu'ils subissent maintenant une augmentation des coûts de près d'un milliard de dollars.

Les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement ne sont pas seulement profonds, comme dans le secteur manufacturier, mais aussi vastes, la Banque de développement du Canada (ci-après « BDC ») a indiqué en mars 2022 que 85 % des entreprises canadiennes connaissent des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement⁸. S'attaquer à ce problème en augmentant le nombre de camionneurs est important pour chaque région et presque chaque secteur.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Travaille avec les provinces, territoires et communautés autochtones pour fournir un financement dédié de nouveaux capitaux nets par le biais des Ententes sur le développement du marché du travail ou des Ententes sur le développement de la main-d'œuvre visant à augmenter la capacité du camionnage du Canada par un accès accru aux programmes de formation des camionneurs.



Accélérer la reconnaissance des titres de compétences étrangers pour les nouveaux immigrants au Canada

Description

Une main-d'œuvre qualifiée et flexible est essentielle à la prospérité et à la croissance continues de l'économie canadienne. Alors que le nombre de citoyens nés au Canada plafonne et que l'âge moyen augmente, les immigrants jouent un rôle de plus en plus essentiel pour combler nos besoins en main-d'œuvre, soutenant ainsi la force économique et la qualité de vie du Canada. De plus en plus de Néo-Canadiens se joignent à la population active, mais dans bien des cas, leurs compétences et leur éducation ne sont pas reconnues. Bien que les normes d'études et les titres de compétence puissent différer d'une administration à l'autre, il incombe au Canada de faciliter un processus efficace de reconnaissance des titres de compétences étrangers qui permette aux immigrants qualifiés de s'intégrer rapidement à notre main-d'œuvre et d'utiliser toute l'étendue de leurs compétences et connaissances pour répondre à nos besoins en main-d'œuvre.

Contexte

L'âge moyen de la main-d'œuvre canadienne augmente rapidement. Les données de Statistique Canada montrent que le nombre de résidents canadiens âgés de 55 ans et plus représentait 25 % de la cohorte d'âge actif (15-64 ans) dans les années 1990. Ce pourcentage est passé à 30 % en 2007, à 36 % en 2016 et devrait atteindre 40 % d'ici 2026.⁵⁵ Cette situation a de profondes répercussions sur la disponibilité de la main-d'œuvre pour alimenter l'économie canadienne.

Les employeurs canadiens se tournent de plus en plus vers les immigrants pour combler le manque de main-d'œuvre. De nombreux nouveaux arrivants arrivent ici avec des années d'expérience, de compétences et de réussite scolaire dans leur pays d'origine. Toutefois, bon nombre d'entre eux ont de la difficulté à trouver du travail dans le domaine de leur choix en raison de la complexité des règles et des règlements et de l'inefficacité du programme canadien de reconnaissance des titres de compétences étrangers.

Certains secteurs prévoient des pénuries critiques au cours des cinq prochaines années. Dans le secteur de la santé, la pénurie de main-d'œuvre pour les infirmières et infirmiers autorisés et les infirmières et infirmiers psychiatriques observée ces dernières années devrait persister en 2028 et pourrait s'aggraver, car le nombre prévu d'ouvertures de postes devrait s'élever à 191 100, tandis que 154 600 nouveaux demandeurs d'emploi devraient être disponibles pour les combler. Dans l'industrie du transport, l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique estime que d'ici 2025, le Canada aura besoin de 50 000 nouveaux conducteurs.⁵⁶

⁵⁵ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/75-006-x/2017001/article/14826-fra.htm>

⁵⁶ Conversation avec le directeur général de l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique, Jean-Marc Picard, 30 mai 2022.



Les acteurs impliqués dans l'évaluation et la reconnaissance des qualifications étrangères sont multiples. Il existe près de 500 organismes de réglementation professionnelle et de nombreux organismes d'évaluation des titres de compétences au Canada, ainsi que des centaines d'établissements d'enseignement postsecondaire et professionnel et d'innombrables employeurs, organismes d'aide aux immigrants et, surtout, les immigrants et autres travailleurs formés à l'étranger.

En mai 2022, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a présenté la Loi sur les pratiques d'inscription équitables dans les professions réglementées, qui reflète la législation déjà en place ailleurs au Canada. Si elle est approuvée, les organismes de réglementation devront :

- Établir des processus de demande et d'inscription transparents, objectifs, impartiaux et efficaces.
- Se conformer à l'Accord de libre-échange du Canada, qui assure la reconnaissance des titres de compétences entre le Nouveau-Brunswick et les autres juridictions canadiennes.
- Rendre compte de la façon dont leurs pratiques d'enregistrement sont conformes aux exigences de la loi et, si nécessaire, leur ordonner de prendre toutes les mesures appropriées pour assurer la conformité.

Il ne s'agit là que d'une tentative provinciale pour régler ce problème, mais le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership pour créer une stratégie nationale sur la reconnaissance des titres de compétences.

On estime que le sous-emploi et l'écart salarial des immigrants coûtent à l'économie canadienne environ 50 milliards de dollars, soit 2,5 % du PIB par an. 64 % des immigrants trouvent difficile ou très difficile de trouver un emploi correspondant à leurs compétences et à leurs titres de compétences.⁵⁷ Le sous-emploi chez les immigrants peut être un obstacle à la prospérité et peut être causé par une série de facteurs, notamment la reconnaissance des titres de compétences, l'expérience internationale sous-évaluée, la langue et le manque de réseau professionnel. L'impact économique négatif de ceux qui travaillent, mais sont sous-employés en raison du manque de reconnaissance des acquis équivaut à environ 5 milliards de dollars.⁵⁸ Aider les nouveaux arrivants à faire reconnaître leurs titres de compétences peut réduire cet écart, accroître la rétention des immigrants et aider les employeurs à combler leurs besoins en main-d'œuvre.

Le Canada a besoin d'un système de reconnaissance des titres de compétences mieux coordonné et plus efficace.

⁵⁷ RBC Economics « Untapped Potential », 2019 <http://www.rbc.com/economics/economic-reports/pdf/other-reports/untapped-potential.pdf>

⁵⁸ Deloitte « Uncovering Underemployment », 2019 <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ca/Documents/public-sector/ca-en-uncovering-underemployment-aoda.pdf>



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Adopte un rôle de leadership auprès des provinces et des sociétés et associations professionnelles autoréglementées chargées d'établir des normes pour la formation, l'accréditation et l'éducation permanente de leurs membres afin d'accélérer le processus de reconnaissance des compétences et des études des nouveaux immigrants. Accorde une attention particulière aux secteurs d'activité où l'on estime qu'une pénurie est imminente, comme la santé (infirmières autorisées), le transport (chauffeurs de camion) et les affaires et les finances (forte demande dans de nombreuses provinces).
2. S'engage à réduire d'un an à six mois la période d'application du Cadre pancanadien d'évaluation et de reconnaissance des qualifications professionnelles acquises à l'étranger.



Attirer et retenir davantage d'étudiants étrangers grâce à l'expérience professionnelle canadienne

Description

Les provinces du Canada cherchent des façons d'attirer et de retenir un plus grand nombre d'étudiants étrangers. Or, leurs efforts sont entravés par des politiques qui empêchent ces étudiants d'obtenir une expérience de travail pendant qu'ils fréquentent des établissements postsecondaires ou immédiatement après l'obtention de leur diplôme. Ces restrictions ont a) des conséquences juridiques (p. ex., exigences pour la résidence permanente ou la citoyenneté) et b) pratiques (p. ex., communiquer avec la communauté hôte de l'étudiant, établir des contacts pour une carrière postdiplôme et acquérir une expérience de travail que les employeurs demandent de plus en plus souvent aux diplômés).

Contexte

La Chambre de commerce de Fredericton a soumis une résolution en 2021 avec les informations suivantes. Le dossier reste le même, il respecte donc la version originale, mais après la pandémie, certaines recommandations profiteraient à être élargies, car la pénurie de main-d'œuvre atteint des proportions critiques dans tout le pays et notamment en Ontario.

Le Canada doit accroître sa population, diminuer son âge moyen et augmenter le nombre de travailleurs qualifiés pour pourvoir aux postes clés qui favorisent la croissance des entreprises. Certes, c'est une priorité de la Chambre de commerce du Canada depuis plusieurs années et elle reste un enjeu dans chaque province et territoire. L'immigration est considérée depuis longtemps comme un élément clé de la croissance actuelle et future. Les données du dernier recensement ont confirmé ce fait : le Canada a ajouté environ 1,7 million de personnes à sa population entre 2011 et 2016, et les deux tiers de cette hausse étaient attribuables à l'immigration.

Les étudiants internationaux représentent :

- un stimulant économique direct pour les économies locales au Canada;
- un vivier de talents hautement qualifié qui peut contribuer à remédier aux pénuries de main — d'œuvre;
- un contrepoids démographique à la population vieillissante à de nombreux endroits au pays.

Les retombées économiques directes liées au fait d'attirer des étudiants étrangers sont considérables :

- Les dépenses annuelles totales des étudiants étrangers, y compris leurs famille et amis qui leur rendent visite, ont injecté 18,4 milliards de dollars et 22,3 milliards de dollars dans les activités économiques au Canada respectivement en 2017 et 2018. Cela s'est



traduit par une contribution de 16,2 milliards de dollars et 19,7 milliards de dollars au PIB du Canada respectivement en 2017 et 2018.

- Les contributions au PBI englobent les retombées directes et les retombées indirectes, où les entreprises qui fournissent des biens et services aux services d'éducation et aux autres secteurs sont également pris en compte.
- Une croissance spectaculaire de 16,3 % en 2018 du nombre d'étudiants étrangers de long terme explique la majeure partie de la hausse des dépenses et des retombées économiques connexes par rapport à 2017. Les étudiants d'Inde sont ceux à avoir contribué le plus à la hausse générale, et l'Ontario enregistre la hausse la plus élevée du nombre d'étudiants étrangers
- En 2018, l'Ontario, qui comptait le plus grand nombre d'étudiants, a contribué le plus au PBI avec 55,3 % du total, suivie par la Colombie-Britannique avec 19,8 % et le Québec avec 11,9 %.
- Le montant des dépenses annuelles globales des étudiants étrangers a permis de soutenir 180 041 emplois dans l'économie canadienne en 2017. À titre de comparaison, ce chiffre était de 218 577 en 2018.
- Les dépenses annuelles directes et indirectes des étudiants étrangers ont généré 3,1 milliards de dollars en revenus fiscaux en 2017. À titre de comparaison, le montant était de 3,7 milliards de dollars en 2018.

Toutefois, les retombées sont plus grandes si on arrive à faire rester les étudiants étrangers après qu'ils ont obtenu leur diplôme pour lancer des entreprises, créer des emplois, occuper des postes qualifiés et devenir des membres à part entière de la communauté. Ces efforts de rétention doivent commencer dès que les étudiants arrivent, et accroître les occasions d'acquérir de l'expérience professionnelle prépare non seulement mieux les diplômés à la vie active, mais cela crée ces occasions de réseautage et des liens dans la communauté qui ne peuvent se faire autrement.

La dernière avancée la plus importante dans ce domaine est le projet de loi C-6, la Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence, a en partie réglé certains problèmes qui touchent les étudiants étrangers, par exemple :

- Pour chaque jour où ils sont présents au Canada à titre d'étudiants étrangers, est compté un demi-jour, pour un maximum d'un an, pour satisfaire à l'exigence d'obtention de la résidence permanente ou de la citoyenneté.
- Les résidents permanents doivent être effectivement présents au Canada pendant au moins trois des cinq ans qui ont précédé la date de leur demande pour être admissibles à la citoyenneté (contre quatre et six ans auparavant).

Les modifications apportées à la Loi sur la citoyenneté est un début, mais les étudiants étrangers qui fréquentent des établissements postsecondaires et sont sur la voie de la résidence



permanente continueront d'être confrontés à d'importants obstacles à l'emploi. Voici quelques-uns des obstacles à l'emploi auxquels se heurtent les étudiants étrangers au Canada :

- Ils sont inadmissibles au programme Emplois d'été Canada ou au programme de stages pratiques pour étudiants.
- Les programmes d'alternance travail-études et les stages volontaires requièrent des permis de travail distincts pour les étudiants internationaux.
- Ils ne peuvent pas travailler plus de 20 heures par semaine hors campus pour les étudiants à temps plein; les étudiants à temps partiel ne peuvent pas travailler du tout (avant la pandémie).

Concilier le travail et les études a toujours eu une double fonction pour les étudiants : cela donne un moyen de couvrir certains des coûts toujours plus élevés des études postsecondaires, et c'est l'occasion d'acquérir des compétences professionnelles qui viennent faire les études.

Pour les étudiants étrangers, la possibilité de travailler sur le campus ou hors campus est également une occasion de s'habituer à une nouvelle communauté et de se faire des relations et des amis précieux. C'est un moyen vital d'enrichir l'expérience des étudiants étrangers au Canada et d'enrichir la diversité des communautés qui se trouvent autour des campus d'études postsecondaires.

L'apprentissage à distance était une nécessité pendant la pandémie, mais cela a également conduit à une population disproportionnée d'étudiants internationaux dans les grands centres qui ne recherchent pas les opportunités académiques dans les zones plus rurales avec des collèges communautaires plus petits; des communautés qui sont préparées à accueillir les nouveaux arrivants pour étudier et finalement, choisir de rester.

Les implications pour les entreprises et l'économie sont claires. Le pays a besoin de la prochaine génération de consommateurs pour soutenir la croissance et de la prochaine génération de contribuables pour soutenir notre population vieillissante. Les entreprises ont besoin de travailleurs qualifiés pour innover et prendre de l'expansion. On estime à 70 milliards de dollars par an le coût à l'échelle nationale de la pénurie ou de l'inadéquation des compétences. L'accroissement du nombre d'étudiants étrangers dans les établissements canadiens présente l'occasion de régler tous ces enjeux, mais les restrictions à l'emploi susmentionnées empêchent le Canada de réaliser son plein potentiel en tant que destination de choix.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Autorise les étudiants étrangers, fréquentant un établissement public ou privé dans une province, un territoire ou une communauté autochtone qui est inscrit à la liste des établissements désignés à :
 - a. être admissibles au programme Emplois d'été Canada et au Programme de stages pratiques pour étudiants;
 - b. participer à des programmes d'alternance travail-études et à des stages volontaires sans obtenir un permis de travail distinct;
 - c. comptabiliser tout le temps passé au Canada à titre d'étudiant étranger pour être admissible à la citoyenneté (c.-à-d. augmenter de mi-temps à temps plein).
 - d. permettre aux études à temps partiel de compter pour l'obtention d'un permis de travail post-universitaire
2. Rende permanentes les mesures temporaires liées à la pandémie qui permettent aux étudiants étrangers de travailler plus de 20 heures par semaine hors campus et supprime les restrictions sectorielles.
3. Rende permanentes les mesures temporaires liées à la pandémie de comptabiliser les études à l'étranger dans les heures nécessaires pour être admissibles à des permis de travail post-diplôme.
4. Permette aux services d'emploi financés par le gouvernement de servir les étudiants internationaux et de les mettre en contact avec les employeurs.



Garde d'enfants

Description

La hausse du taux d'emploi des femmes et l'augmentation correspondante des familles à double revenu ont accru le besoin pour des services de garde d'enfants adéquats. Partout au Canada, on constate une pénurie généralisée de travailleurs qualifiés et bien formés dans le domaine des services de garde. Des services de garde d'enfants inadéquats exercent une pression supplémentaire sur les entreprises qui ont déjà du mal à trouver de la main-d'œuvre qualifiée et augmentent le coût du roulement, de l'absentéisme et des prestations de santé. Tout programme offrant des ressources devrait également être accessible à tous les types de prestataires, y compris les prestataires privés, publics, à but non lucratif et autochtones.

Contexte

Le gouvernement fédéral a consenti une série d'investissements historiques pour commencer à s'attaquer à la crise de l'accessibilité des services de garde d'enfants. Le travail accompli pour parvenir à un accord avec l'ensemble des provinces et des territoires en vue de mettre en place des services de garde d'enfants à 10 \$ par jour est la preuve qu'il s'agit d'un enjeu d'une importance fondamentale dans tout le pays.

Dans le budget 2021, le gouvernement a présenté un plan visant à fournir aux parents canadiens des places en garderie réglementée à 10 \$ par jour en moyenne pour les enfants de moins de six ans, au cours des cinq prochaines années, y compris une réduction de 50 % des frais moyens d'ici la fin de 2022. L'important investissement de 30 milliards de dollars du gouvernement, sur cinq ans, dans l'apprentissage et la garde des jeunes enfants aidera les familles canadiennes à assumer le coût de la vie et à faire en sorte que chaque enfant prenne le meilleur départ possible dans la vie. Ce montant comprend 2,5 milliards de dollars pour l'apprentissage et la garde des jeunes enfants autochtones.

Cependant, ces programmes doivent être évalués en permanence afin de répondre aux besoins des familles. Les défis spécifiques liés au recrutement et à la fidélisation des travailleurs du secteur de la garde d'enfants doivent être pris en compte pour que les places de garde d'enfants subventionnées puissent réaliser leur potentiel de transformation.

Le coût de la garde d'enfants est un facteur qui affecte l'accessibilité, et nous soutenons les recommandations de la résolution politique de 2021 « Assurer une reprise inclusive : Garantir des services de garde d'enfants sûrs, fiables, de haute qualité, souples et abordables pour les propriétaires d'entreprises et les entrepreneures. »

Un autre facteur signalé dans tout le Canada est la pénurie généralisée de travailleurs qualifiés et bien formés en ÉPE. En raison de cette pénurie, les exploitants peuvent être moins rigoureux dans leurs pratiques d'embauche et de vérification des antécédents. À Surrey, par exemple, la Fraser Health Authority a fait état d'un nombre élevé d'exemptions de permis.



Au cours des trois dernières décennies, le besoin de services de garde d'enfants a augmenté de façon constante, avec la hausse du taux d'emploi des femmes et l'augmentation correspondante des familles à double revenu. Cette évolution s'est accompagnée de changements dans la composition des familles canadiennes, notamment d'une augmentation du nombre de familles monoparentales et de familles recomposées, ce qui a eu une incidence sur le besoin et le type de services de garde requis. Au-delà des besoins, la demande de services de garde de qualité a également augmenté, en raison des avantages potentiels sur la socialisation avec les pairs, la préparation à l'école et les compétences en matière de calcul et de langue. Au Canada, les options en matière de garde d'enfants sont variées, allant des nounous aux garderies à domicile, en passant par les centres de jour, les programmes préscolaires et les services avant et après l'école. Trouver le mode de garde le mieux adapté peut parfois s'avérer difficile. Les parents doivent souvent trouver un équilibre entre la qualité générale, la commodité, la disponibilité et le coût des services de garde.

Dans les régions urbaines, zones d'emploi privilégiées pour une main-d'œuvre diversifiée et qualifiée, l'accession à la propriété nécessite deux revenus raisonnables pour couvrir les paiements hypothécaires. Les frais de garde d'un ou de plusieurs enfants peuvent représenter l'équivalent d'un autre versement hypothécaire ou être supérieurs au loyer pour les maisons de taille familiale (logements de 2 ou 3 chambres). Le caractère abordable et l'accessibilité à des services de garde d'enfants de qualité sont nécessaires pour que les employés puissent donner le meilleur d'eux-mêmes, sachant que leurs enfants sont pris en charge dans un environnement sûr et éducatif. La mise en place d'un système de garde d'enfants universel, abordable et de qualité au Canada est une utilisation intelligente des ressources publiques qui aura des effets d'entraînement sur l'économie provinciale :

- Enlever une certaine pression sur les jeunes familles qui travaillent en libérant des ressources pour payer un prêt étudiant, une dette hypothécaire ou un loyer.
- Offrir un bon départ à tous les enfants de la Colombie-Britannique.
- Permettre à un plus grand nombre de parents (en particulier les mères) de participer à la vie active, augmentant ainsi les recettes fiscales presque immédiatement.
- Créer de nouveaux emplois.

Surrey a publié son rapport sur les services de garde d'enfants pour 2020-2021, qui présente une analyse complète de la capacité de Surrey à fournir un accès aux services de garde d'enfants aux travailleurs, ainsi qu'un manque de planification et de prestation de services coordonnés en matière de garde d'enfants. Les principales conclusions du rapport illustrent le manque de ressources en matière de garde d'enfants et de services de soutien pour les familles à l'approche de l'explosion démographique de Surrey.

Les éducateurs de la petite enfance (ÉPE) ne peuvent pas recevoir de formation dans les établissements d'éducation des adultes à Surrey.

Une recherche effectuée par le chercheur Paul Kershaw de l'Université de la Colombie-Britannique a révélé que les conflits entre le travail et la vie personnelle des parents qui élèvent



de jeunes enfants sont en fait coûteux pour les employeurs, car ils entraînent des taux d'absentéisme plus élevés, un roulement plus important et un recours accru aux prestations d'assurance-maladie complémentaires financées par l'employeur. De plus, selon Kershaw, le coût pour les entreprises de la Colombie-Britannique s'élève à plus de 600 millions de dollars par an et à plus de 4 milliards de dollars pour les entreprises canadiennes. Ces coûts sont exacerbés par des répercussions sur le système de soins de santé canadien de plus de 2,5 milliards de dollars et sur le bien-être des enfants de plus de 1,2 milliard de dollars. Des services de garde d'enfants inadéquats sont trop coûteux pour être ignorés.

Nous avons vu que les établissements de garde d'enfants peuvent choisir de participer à une initiative de réduction des frais de garde d'enfants de la Colombie-Britannique. Cependant, cela ajoute une couche de règlements auxquels les établissements doivent se conformer. Par exemple, toute augmentation des frais (qu'elle soit minime, adaptée à la région, mineure ou importante) doit être approuvée par le ministère et le fournisseur peut être tenu de fournir davantage d'informations. Il n'y a pas de politique sur le délai d'exécution d'une décision, ce qui inquiète de nombreux fournisseurs. Le processus n'a pas été bien communiqué aux établissements privés, car beaucoup ne savent toujours pas comment s'inscrire au programme. Un programme financé par le gouvernement fédéral ne devrait pas inclure cette couche supplémentaire de réglementation.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. En collaboration avec les provinces, les territoires et les communautés autochtones, améliore les services de garde, rehausse la qualité des services de garde et s'attaque à la crise persistante du recrutement et de la rétention dans le secteur des services de garde.
2. Soutienne les mesures basées sur les ressources, ciblées sur les familles qui en ont le plus besoin d'aide pour la garde d'enfants et une politique impliquant un large éventail de prestataires de services de garde d'enfants, y compris les exploitants privés, sans ajouter de réglementations préjudiciables à leur compétitivité.
3. Continue à surveiller, à évaluer et à investir dans les cadres multilatéraux d'apprentissage et de garde des jeunes enfants.



Faciliter la mobilité des travailleurs pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre, profiter des possibilités offertes par le télétravail et promouvoir la croissance économique dans tout le pays

Description

Dans les discussions sur le commerce interprovincial, la mobilité interprovinciale de la main-d'œuvre est souvent citée, mais reçoit moins d'attention.

La mobilité de la main-d'œuvre a également pris un sens nouveau, différent et de plus en plus important en raison du télétravail ou des options de travail à distance qui sont apparues presque du jour au lendemain à la suite de la pandémie de COVID-19. Le télétravail a et continuera d'avoir un impact sur l'avenir du travail. La mobilité de la main-d'œuvre n'est pas seulement physiquement géographique, elle comporte désormais des volets virtuels, temporels et horizontaux. Par conséquent, de nombreux secteurs, entreprises internationales et pays redoublent d'efforts dans la chasse internationale aux talents.⁵⁹⁶⁰

Contexte

À mesure que nous sortons de la pandémie de COVID 19, faciliter la mobilité des travailleurs réclame une attention renouvelée pour deux raisons supplémentaires. Au moment où nous écrivons ces lignes, il y a plus d'un million de postes vacants dans le pays. Cette pénurie de main-d'œuvre touche toutes les régions du pays, tous les secteurs et les entreprises de toutes tailles. Il est essentiel de remédier à cette pénurie de main-d'œuvre pour assurer la relance économique du Canada. Une pièce importante du puzzle de la pénurie de main-d'œuvre est l'inadéquation des compétences, c'est-à-dire que les qualifications des personnes ne correspondent pas aux exigences des emplois, ou que les personnes qui possèdent ces qualifications ne se trouvent pas là où se trouve la demande pour celles-ci. Faciliter la mobilité de la main-d'œuvre, tant physiquement que virtuellement, contribuerait à résoudre ce dernier problème et nous permettrait à la fois de conserver les travailleurs canadiens et de recruter à l'échelle internationale.

Deuxièmement, pour aider le pays à se prémunir contre les pandémies futures et d'autres événements majeurs, une mobilité accrue de la main-d'œuvre permettrait une mobilité temporaire, et même plus permanente, des professionnels là où on a besoin d'eux (p. ex. les travailleurs de la santé, les agents de sécurité, les ingénieurs et d'autres professionnels et gens de métier techniques non couverts par les désignations du sceau rouge). En outre, comme l'ont noté T. Tombe et D. Schwanen dans un rapport de l'Institut C.D. Howe de septembre 2020 :

⁵⁹ <https://financialpost.com/news/economy/virtual-brain-drain-pandemic-immigration>

⁶⁰ <https://podcasts.salesforce.com/public/38/Future-of-Work%2C-Now-a7caa9ad/3da2cf02>



La mobilité de la main-d'œuvre entre les professions, les secteurs et les régions est un moyen important par lequel les économies peuvent répondre aux perturbations. Par conséquent, la flexibilité des marchés du travail et les politiques qui facilitent les obstacles potentiels à la mobilité sont une considération importante pour les gouvernements alors que nous nous remettons progressivement de la pandémie et du verrouillage associé.

Afin d'assurer une relance inclusive, la croissance économique, la résilience et la protection contre les événements mondiaux futurs, le Canada doit exploiter les possibilités du travail à distance.

Actuellement, deux accords principaux régissent la mobilité de la main-d'œuvre au Canada et au niveau régional. Le premier est l'Accord de libre-échange canadien (ALEC) de 2017. L'ALEC réaffirme les dispositions et les obligations en matière de mobilité de la main-d'œuvre qui ont été établies en vertu de l'Accord sur le commerce intérieur (ACI) de 1995. Bien que l'ALEC ait réussi à réduire de nombreux obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre, dans les cas où les exigences de certification ou les normes professionnelles pour une profession réglementée sont très différentes d'une juridiction à l'autre, un gouvernement peut approuver une exception à la mobilité totale de la main-d'œuvre en se fondant sur un objectif légitime (par exemple, la protection de la sécurité et de la sûreté publiques, l'ordre public). Il y a actuellement 15 professions sur la liste d'exemption. En outre, en vertu de l'ALEC, un processus d'harmonisation des professions doit être entrepris (ce qui est plus compliqué et plus lourd qu'un processus de reconnaissance mutuelle). Il est important de noter que les collèges de réglementation et les éducateurs jouent un rôle central et doivent participer à ces discussions.

Le deuxième accord, qui est en fait antérieur à l'ALEC, est le New West Partnership Trade Agreement (NWPTA). En vertu de cet accord, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba sont les premières juridictions canadiennes à s'engager à reconnaître mutuellement et à concilier leurs règles en matière de commerce, d'investissement et de mobilité de la main-d'œuvre afin d'éliminer les obstacles à la libre circulation des biens, des services, des investissements et des personnes au sein des trois provinces et entre elles. Toutefois, cela ne s'applique qu'aux provinces de l'Ouest.

À l'avenir, le gouvernement du Canada devra déployer un effort national concerté et soutenu pour réduire les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre. Les gains découlant de l'assouplissement des restrictions à la mobilité de la main-d'œuvre sont importants. Dans le rapport de l'Institut C.D. Howe de septembre 2020 mentionné plus haut, les auteurs, en se penchant uniquement sur la province de l'Alberta, estiment que pour chaque tranche de 1 000 travailleurs qui s'installent dans la province, la croissance économique correspondante est de 141 millions de dollars. D'un point de vue national, lorsqu'un travailleur se déplace ailleurs au Canada pour devenir plus productif, l'économie canadienne dans son ensemble en profite également.

Il est important de noter que ces changements réglementaires ne peuvent se faire en vase clos et que deux autres questions relatives à la mobilité de la main-d'œuvre doivent être examinées. Le premier est l'incitation individuelle. Une étude de 2016 de Statistique Canada a révélé que la



majorité des chômeurs ont indiqué qu'ils ne déménageraient pas dans une autre province ou ailleurs dans leur province pour une offre d'emploi, en invoquant le désir de rester près de leur famille et de leurs amis ou le fait que leur conjoint et leurs enfants ne voudraient pas déménager. Dans le budget fédéral de 2022, le gouvernement a promis un leadership continu en matière de commerce et de mobilité de la main-d'œuvre, y compris une déduction pour mobilité pour les gens de métier, mais beaucoup plus peut et doit être fait.

De plus, il est important de s'attaquer aux conséquences négatives réelles et perçues de la mobilité de la main-d'œuvre (p. ex. les répercussions fiscales pour les provinces et les Territoires) en mettant l'accent sur la mobilité des emplois et non des personnes. Nous devons nous débarrasser de la notion de gagnants et de perdants entre les provinces et territoires et les zones urbaines et rurales, et mettre l'accent sur l'inclusion pour faire en sorte que tous ceux qui veulent bénéficier de la mobilité de la main-d'œuvre puissent le faire. C'est là que le gouvernement fédéral peut faire preuve de leadership national.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Reconnaisse que l'avenir du travail et de la mobilité de la main-d'œuvre doit aborder de manière efficace et novatrice le télétravail et le travail flexible, en convoquant une discussion nationale avec tous les intervenants afin de déterminer les défis et les possibilités, et d'élaborer des recommandations.
2. Fasse preuve de leadership national en élaborant des politiques et des pratiques exemplaires pour encourager la mobilité au niveau individuel, tout en s'attaquant aux principaux obstacles comme la connectivité, le transport, l'accessibilité au logement et l'assurance-emploi. Dans le cadre de cette recommandation, des efforts concertés doivent être déployés au niveau national pour réduire les coûts de déménagement afin de garantir une mobilité inclusive de la main-d'œuvre.
3. Adopte une politique et des pratiques normalisées qui encouragent la reconnaissance mutuelle interprovinciale/territoriale et nationale des titres de compétences et des qualifications (p. ex. en s'inspirant du modèle du programme du Sceau rouge).
4. Reconnaisse le milieu des affaires et les autres intervenants concernés comme un acteur important de la mobilité de la main-d'œuvre et nous donner un rôle à la table de l'ALEC.
5. Fournisse des ressources adéquates au secrétariat de l'ALEC afin qu'il soit en mesure de diriger et de faciliter efficacement la réduction des obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre.



Améliorer la rétention des étudiants internationaux grâce aux permis de travail post-diplôme

Description

La rétention des étudiants internationaux est essentielle en tant que source de main-d'œuvre qualifiée au Canada. Les étudiants étrangers représentent une ressource sous-utilisée que nous devons engager et retenir pour combler les lacunes actuelles du marché du travail.

Nous devons rendre l'expérience de travail canadienne accessible aux étudiants internationaux. Tous les établissements postsecondaires privés ayant un numéro d'établissement d'enseignement désigné devraient être admissibles à un permis de travail post-diplôme, comme le sont leurs homologues publics.

Contexte

L'âge moyen de la main-d'œuvre canadienne augmente rapidement. Les données de Statistique Canada montrent que le nombre de résidents canadiens âgés de 55 ans et plus représentait 25 % de la cohorte d'âge actif (15-64 ans) dans les années 1990. Ce pourcentage est passé à 30 % en 2007, à 36 % en 2016 et devrait atteindre 40 % d'ici 2026. Cette situation a de profondes répercussions sur la disponibilité de la main-d'œuvre pour alimenter l'économie canadienne.⁶¹

Au quatrième trimestre de 2021, le Canada a enregistré 915 545 emplois vacants. Les données d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) montrent que 621 565 permis d'études ont été délivrés en 2021, soit une augmentation de près de 17,7 % par rapport aux 528 190 de 2020.⁶²

De plus, la COVID-19 a causé des difficultés inouïes aux entreprises canadiennes de tous les secteurs. Cela n'a jamais été aussi évident que dans les « secteurs les plus durement touchés ». Les exploitants des secteurs de l'hôtellerie, du tourisme et du divertissement qui ont réussi à survivre aux hauts et aux bas de la pandémie sont maintenant tous confrontés au même problème : tenter de recruter une main-d'œuvre qui a migré vers d'autres industries. La menace d'un avenir incertain et les programmes gouvernementaux conçus pour faciliter cette migration ont laissé ces employeurs les plus durement touchés avec un bassin de main-d'œuvre inexistant dans lequel puiser.

Les entreprises ne sont donc pas en mesure de pourvoir les postes vacants, ce qui les laisse mal équipées pour assurer leur relance post-pandémique.

⁶¹ Statistique Canada. Tableau 14-10-0328-03 Postes vacants, proportion de postes vacants et salaire horaire moyen offert selon la profession et la durée du poste vacant, trimestriel, non désaisonnalisé

⁶² <https://www.immigration.ca/fr/canada-study-permits-bounce-back-to-almost-pre-pandemic-levels>



Alors que l'emploi total au Canada est revenu aux niveaux prépandémiques en septembre 2021, les restaurants n'ont toujours pas récupéré au moins 200 000 des plus de 800 000 travailleurs qu'ils ont dû licencier au printemps 2020, ce qui est représentatif des défis auxquels sont confrontés les « secteurs les plus durement touchés ». Un travailleur sur quatre dans l'industrie alimentaire a quitté le navire, ce qui laisse un vide énorme dans le vivier de talents.⁶³

Selon un rapport de septembre 2021 de la Banque de développement du Canada, 55 % des entrepreneurs canadiens ont du mal à recruter les talents dont ils ont besoin pour pourvoir les postes vacants, ce qui limite leur croissance. Dans la même enquête de mai 2021, 64 % des entrepreneurs canadiens ont déclaré qu'ils étaient contraints de limiter la croissance de leur entreprise, manquant ainsi des opportunités, en raison du manque de travailleurs.⁶⁴

Les deux raisons les plus pressantes citées dans l'enquête de BDC pour expliquer l'échec du recrutement de nouveaux talents sont : le manque de candidats (45 %) et le manque de compétences spécialisées ou non spécialisées requises (44 %). Ces deux problèmes peuvent être résolus en élargissant les programmes d'employabilité temporaire aux diplômés internationaux de tous les programmes de diplôme, de diplôme avancé, de certificat et de certificat de post-graduation approuvés par la province dans les établissements postsecondaires canadiens, par le biais du programme de permis de travail post-graduation.

En raison de la réglementation fédérale définissant les programmes et les établissements admissibles au permis de travail postdiplôme, de nombreux diplômés internationaux d'établissements et de programmes postsecondaires canadiens ne sont pas admissibles à un permis de travail postdiplôme, même si leurs homologues inscrits à des programmes équivalents dans d'autres établissements le sont. Cela est vrai même pour les diplômés internationaux qui ont été contrôlés par le processus de demande de visa d'étudiant canadien et qui étudient dans des établissements postsecondaires canadiens qui ont été contrôlés par le programme d'établissement d'enseignement désigné (EED).

Le Programme de permis de travail postdiplôme (PPTPD) permet aux étudiants qui ont obtenu un diplôme d'un établissement d'enseignement désigné admissible d'obtenir un permis de travail ouvert afin d'acquérir une précieuse expérience de travail au Canada. L'expérience professionnelle canadienne qualifiée dans le type de compétence 0 ou le niveau de compétence A ou B de la Classification nationale des professions (CNP), acquise dans le cadre du PPTPD, aide les diplômés à se qualifier pour la résidence permanente au Canada par le biais de la catégorie de l'expérience canadienne dans Entrée Express.

Lier les besoins de l'industrie à l'éducation :

⁶³ <https://www.restaurantscanada.org/support-restaurants/#page2>

⁶⁴ <https://www.bdc.ca/fr/a-propos/analyses-recherche/penurie-main-doeuvr>



Les étudiants internationaux sont nécessaires pour combler la pénurie de main-d'œuvre à laquelle de nombreuses industries sont confrontées aujourd'hui, mais les étudiants internationaux à temps plein et à temps partiel sont actuellement exclus de l'accès au PPTPD.

Les établissements postsecondaires publics et privés peuvent répondre aux besoins de formation de l'industrie, mais il y a des limites. Par exemple, les établissements postsecondaires publics de la Colombie-Britannique doivent faire approuver leur programme par le gouvernement de la province, ce qui peut prendre plusieurs années, alors que les établissements privés peuvent créer des programmes qui répondent rapidement aux besoins de l'industrie.

Les régions rurales du Canada ne bénéficient pas des mêmes investissements des établissements postsecondaires publics que les villes urbaines. Dans ces régions rurales, les établissements privés peuvent combler cette lacune et offrir une formation et des programmes qui contribueront à bâtir et à développer l'économie rurale. Les étudiants internationaux ont besoin d'incitatif pour aller vivre dans les régions rurales. Bien que des programmes existent pour inciter les immigrants à s'installer dans les régions rurales du Canada, le manque d'accès à l'éducation et les programmes qui soutiennent cet accès dissuadent les gens de s'installer dans ces régions.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Permette aux diplômés internationaux de tout programme d'études postsecondaires d'être admissibles à un permis de travail post-diplôme, lorsque :
 - a. L'établissement est qualifié d'établissement d'enseignement désigné (EAD) aux fins des visas d'étudiants canadiens, ET
 - b. Les caractéristiques du programme atteignent ou dépassent les seuils établis par l'IRCC pour un permis de travail post-diplôme, ET
 - c. Le programme est conçu pour former des étudiants dans un domaine où il y a constamment des postes vacants, ET
 - d. Le titre de compétence conféré est un diplôme d'associé, de baccalauréat, de maîtrise ou de doctorat, ou un diplôme ou un diplôme avancé, un certificat ou un certificat d'études supérieures comme défini par la province dans laquelle l'établissement opère.



Ressources naturelles et environnement



L'investissement dans les infrastructures est essentiel à la croissance du secteur minier

Description

Le manque d'infrastructures adéquates est un obstacle important au développement minier au Canada. Il faut investir davantage dans les infrastructures nécessaires pour alléger le fardeau financier que représentent actuellement les coûts de construction pour les sociétés minières, pour libérer le vaste potentiel des collectivités canadiennes et pour avoir accès aux minéraux critiques qui nous aideront à atteindre nos objectifs climatiques.

Contexte

L'industrie minière emploie directement plus de 377 000 travailleurs à travers le pays dans les secteurs de l'extraction minérale, de la fusion, de la fabrication et de la production, et emploie indirectement 315 000 personnes supplémentaires. Proportionnellement, l'industrie minière est également le plus grand employeur du secteur privé des peuples autochtones, fournissant plus de 16 500 emplois. En 2020, le secteur des minéraux a contribué directement et indirectement à hauteur de 107 milliards de dollars, soit environ 5 %, au PIB nominal total du Canada.

Nos vies modernes dépendent de l'exploitation minière. Qu'il s'agisse des minéraux critiques et de l'énergie nécessaires à la construction et à la propulsion de moyens de transport propres, des matériaux sans lesquels les téléphones intelligents, les ordinateurs et la connectivité numérique n'existeraient pas, ou des intrants pour les équipements médicaux critiques nécessaires à la lutte contre la COVID-19, comme les trousse de test rapide, les équipements de protection individuelle et les surfaces antimicrobiennes, le monde a besoin d'une exploitation minière responsable.

Les grands projets d'infrastructure ont le potentiel d'enrichir les économies régionales, provinciales et fédérales et d'allumer une économie dans des régions éloignées où les possibilités étaient auparavant inexistantes. Ils améliorent l'accessibilité et encouragent la diversification de l'économie. Cependant, le coût de la mise en place de l'infrastructure requise est souvent prohibitif pour les seuls investissements du secteur privé. Les grands projets miniers nécessitent souvent des investissements importants dans de nouvelles infrastructures, qui sont essentielles pour que les sociétés minières puissent trouver, extraire et enlever les minerais à un coût concurrentiel.

L'avenir de l'industrie minière canadienne réside de plus en plus dans les régions éloignées et nordiques, mais le déficit d'infrastructures dans cette partie du pays remet en question l'économie des projets. L'Association minière du Canada et ses partenaires de l'industrie minérale ont entrepris des recherches approfondies sur la façon dont les coûts de l'exploitation minière dans les régions éloignées et nordiques se comparent à ceux du sud. Ces recherches indiquent que la construction d'une même mine de métaux précieux ou de base dans le Nord (hors réseau) coûte de 2 à 2,5 fois plus cher, que son exploitation est 60 % plus coûteuse et que les impacts environnementaux néfastes sont plus importants que pour la même mine située dans une région



centrale. Plus important encore, 70 % de cette différence de coût provient du déficit d'infrastructures. Ces coûts élevés réduisent également l'attrait pour les investissements dans l'exploration qui sont essentiels pour remplir le pipeline avec les futures opérations minières canadiennes dont dépendent les avantages économiques, sociaux et de souveraineté.

En plus d'un investissement accru dans l'infrastructure habilitante pour les projets miniers clés à travers le pays, une meilleure coordination de ces dépenses est nécessaire pour rendre ces investissements efficaces. La planification de l'infrastructure devrait être coordonnée entre tous les niveaux de gouvernement, l'industrie et les communautés locales ainsi que d'autres projets de développement économique afin d'assurer des synergies et la possibilité de multiplier les avantages entre tous les groupes.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Favorise la croissance du secteur minier et stimule le développement économique régional en établissant immédiatement des partenariats de financement améliorés et des modèles de financement novateurs pour investir dans les infrastructures nécessaires en matière de transport, d'énergie, de logement, de services sociaux et d'information (y compris la Commission géologique du Canada); et,
2. Travaille avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et des communautés autochtones, le secteur privé et les communautés autochtones pour mieux coordonner les dépenses d'infrastructure en alignant la planification des infrastructures sur les besoins des communautés et de l'industrie ainsi que sur d'autres projets de développement économique.



Promouvoir l'énergie canadienne comme la plus respectueuse des critères ESG dans le monde dans le domaine du pétrole et du gaz

Description

La demande mondiale de pétrole devrait augmenter au cours des prochaines décennies. Comme les gouvernements se tournent simultanément vers des sources d'énergie propres, ils chercheront des sources de pétrole écologiquement durables pour répondre à cette demande.

Le Canada produit l'un des pétroles les plus responsables au monde selon les critères ESG, ce qui représente une occasion d'accroître notre part du marché mondial, car les gouvernements se tournent vers des sources d'énergie plus propres et socialement responsables. Nos gouvernements doivent en faire la promotion comme étant respectueuses des critères ESG afin de s'assurer que nous sommes le premier choix de pétrole au monde.

Nous devons continuer à innover pour rendre notre pétrole encore plus respectueux de l'environnement grâce à plusieurs initiatives afin de conserver notre statut de source de pétrole la plus responsable sur le plan ESG dans le monde pour les décennies à venir.

Contexte

La demande mondiale de pétrole devrait atteindre 106,3 millions de barils par jour d'ici 2040. Simultanément, les gouvernements se tournent vers des ressources énergétiques propres. L'Alberta peut répondre à la demande accrue en tant que troisième plus grande réserve de pétrole au monde, tout en offrant le baril de pétrole le plus propre et le plus responsable sur le plan des critères ESG. Il s'agit d'une occasion sans précédent pour l'Alberta de gagner sa part de marché et d'assurer la sécurité de l'approvisionnement.

L'industrie des sables bitumineux est un chef de file en matière de critères ESG et reconnaît la nécessité de réduire les émissions même si la demande d'énergie augmente.

L'Alberta a été la première juridiction à mettre un prix sur le carbone en 2007. Les émissions moyennes par baril ont diminué en moyenne de 27 % en Alberta, contre 13 % en moyenne pour les autres grands producteurs de pétrole.

Le pétrole albertain est également à l'origine de la robustesse de la gouvernance et des contributions à la société. Les producteurs de pétrole albertains ont contribué à hauteur de plus de 50 millions de dollars à des investissements communautaires rien qu'en 2015 et 2016. D'importantes infrastructures dans les sables bitumineux sont également détenues par des groupes autochtones locaux sociétés en commandite, comme Thebatcha et Astisiy.



Le gouvernement doit également continuer à travailler avec l'industrie dans ses efforts pour devenir encore plus propre. Il peut le faire en continuant à s'associer à l'industrie pour réduire les émissions et atteindre son objectif de carboneutralité de la production, notamment en soutenant les initiatives de captage, d'utilisation et de stockage du carbone, et en appuyant la recherche et le développement.

Alors que le monde est à la recherche d'une énergie plus propre, nous avons l'occasion unique de mener la transformation énergétique du monde en produisant du pétrole à émissions nettes nulles pour devenir le fournisseur de choix de la planète.

Notre gouvernement doit insister sur le fait que nous offrons le pétrole le plus responsable du point de vue de l'environnement et que nous sommes prêts à répondre à la demande croissante. Nous devons également continuer à nous remettre en question pour améliorer nos efforts en matière d'ESG afin de maintenir notre avantage concurrentiel.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Continue de s'associer à l'industrie pétrolière et gazière pour réduire les émissions. Cela comprend la collaboration pour aider les sables bitumineux à atteindre leur objectif de carboneutralité d'ici 2050.
2. Continue à promouvoir l'industrie pétrolière et gazière canadienne en tant que leader en matière de rendement et sur le plan des critères ESG.
3. Réduise l'intensité des émissions par baril en continuant à soutenir les programmes de capture, d'utilisation et de stockage du carbone.
4. Soutienne les entreprises dans le développement de nouvelles technologies qui nous rapprocheront de la carboneutralité.
5. Favorise les politiques qui encouragent la compétitivité de l'industrie, l'efficacité de la réglementation et facilitent les investissements dans les infrastructures.



Actifs naturels : donner une valeur monétaire aux forêts, aux espaces verts et aux zones humides pour faire croître les entreprises canadiennes

Description

La dégradation de la nature, exacerbée par le changement climatique, est l'une des menaces les plus pressantes auxquelles le Canada et le monde sont confrontés. La catastrophe écologique qui se dessine va de pair avec une économie mondiale déstabilisée, une inflation post-pandémique et des inégalités criantes.

Le Canada peut atténuer ces effets en tirant parti de ses vastes ressources naturelles. Cela permettrait de faire en sorte que la nature soit élevée au rang d'élément essentiel des modèles d'affaires et que sa valeur soit correctement comptabilisée. Les entreprises bénéficieraient de nouvelles normes comptables reconnaissant ces changements et se joindraient aux organisations mondiales dans cette avancée. ⁶⁵

Contexte

Qu'est-ce qu'une ressource naturelle?

- Une ressource est susceptible de générer des retombées économiques ou des possibilités de services.
- Une ressource est d'origine naturelle. Elle est apparue sans action de l'homme.
- Une ressource se trouve dans un « état naturel », sans intervention humaine.

Le processus d'évaluation des actifs naturels a commencé au Canada. Les entités du secteur public au Canada ont mené le processus d'évaluation des actifs naturels. Les entreprises suivent rapidement, en raison de l'émergence rapide des critères ESG (Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance), utilisés pour sélectionner les investissements en fonction des politiques d'entreprise. Les investisseurs appliquent de plus en plus ces facteurs non financiers ⁶⁶ dans le

⁶⁵ En mai 2022, le Conseil des normes comptables internationales du secteur public a publié un document de consultation sur les ressources naturelles. Les résultats de ce processus pourraient changer la façon dont CPA Canada évalue les ressources naturelles. Des ONG et d'autres organisations fournissent des conseils aux organismes et aux utilisateurs de rapports, notamment le Sustainability Accounting Standards Board (SASB), la Global Reporting Initiative (GRI), le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC), le Corporate Reporting Dialogue et l'International Integrated Reporting Council (IIRC). Ces organisations ont élaboré des normes de déclaration environnementale pour le calcul et la publication de paramètres environnementaux.

⁶⁶ <https://www.intelligentinsurer.com/article/why-is-esg-is-now-a-jack-in-the-pandora-s-box-for-many>, consulté le 8 juin 2022



cadre de leur processus d'analyse pour identifier les risques importants et les perspectives de croissance.⁶⁷

De plus en plus, les entreprises se rendent compte qu'elles doivent faire des affaires avec des entreprises accréditées ESG, afin de conserver la validité de leurs documents boursiers. Un cadre accepté pour l'évaluation des actifs naturels fournirait une aide significative aux entreprises, aux marchés boursiers et aux investisseurs sur la façon d'appliquer une valeur réaliste lors de l'examen des investissements des entreprises.

Les cabinets comptables canadiens, en particulier les multinationales, reconnaissent et soutiennent les changements dans les pratiques comptables afin de saisir l'importance de la question de l'évaluation des actifs naturels.⁶⁸ La croissance des activités des clients est un résultat attendu de l'évolution des normes comptables. Les cabinets des secteurs public et privé démontrent rapidement le besoin et la croissance.

Les principes généraux relatifs à l'évaluation des actifs naturels sont axés sur les éléments suivants

- Les ressources souterraines
- Eau
- Ressources vivantes

Une ressource naturelle peut-elle être reconnue comme un actif? Pour être utile aux entreprises, cette question doit trouver une réponse dans les états financiers à usage général d'une organisation.

Pour être comptabilisée, une ressource naturelle doit répondre à la définition d'un actif et être mesurable dans les états financiers à usage général. Les actifs qui ne satisfont pas au critère de reconnaissance ont peu de chances d'être classés comme actifs, avec des conséquences en aval sur la valeur de l'entreprise, la valeur des actions et l'assurabilité.

⁶⁷ D'un océan à l'autre, les actifs naturels offrent des avantages économiques substantiels en raison de leur capacité à atténuer les coûts croissants des catastrophes liées aux conditions météorologiques extrêmes, et en particulier les inondations. Les étangs naturels de Gibsons, en Colombie-Britannique, permettent de stocker jusqu'à 4 millions de dollars d'eaux pluviales; une zone humide restaurée au Manitoba permet de réduire les inondations, d'améliorer la qualité de l'eau et de séquestrer le carbone pour une valeur de 3,7 millions de dollars; la protection de quatre zones humides au Nouveau-Brunswick permet de réduire de 1,4 million de dollars les dommages causés par les inondations à Moncton; et les zones humides permettent à la ville de Québec de bénéficier d'un avantage de 49,8 millions de dollars grâce à leur capacité de gérer les eaux de pluie et de réduire les inondations. Si ces formidables ressources naturelles n'existaient pas, nous devrions construire à grands frais des infrastructures grises pour contenir les dommages qu'elles atténuent gratuitement. <https://www.theglobeandmail.com/business/commentary/article-its-time-to-reveal-the-hidden-value-of-canadas-natural-assets/>

⁶⁸ idem



Des méthodes d'évaluation appropriées doivent être établies une fois qu'un élément est reconnu comme un actif.

Les entreprises et les entités du secteur public doivent comprendre et enregistrer :

- La description spécifique de la ressource naturelle
- La comptabilisation des activités liées à chacune
- Appliquer les critères de comptabilisation des actifs
- Mesurer les considérations spécifiques à chaque ressource
- Divulguer les considérations

Il existe déjà des directives et des pratiques communes sur les activités comptables relatives aux ressources du sous-sol, c'est-à-dire les minéraux (y compris le pétrole) et l'eau.

De nombreuses municipalités canadiennes ont entamé le passage aux critères d'évaluation des actifs naturels. Elles mesurent, évaluent, investissent et gèrent les forêts, les zones humides et les estrans pour les avantages de la prestation de services municipaux, c'est-à-dire la gestion des eaux pluviales, la filtration de l'eau potable et la protection des zones côtières. Ce modèle peut être transféré aux entreprises une fois que les normes comptables acceptées seront convenues et que l'assurabilité et l'évaluation seront codifiées.

Les actifs d'infrastructure naturelle jouent un rôle dans la résilience climatique, et leurs contributions peuvent être quantifiées en dollars et en cents. En 2016, un cadre a été établi par l'Intact Centre on Climate Adaptation (Université de Waterloo), le Bureau d'assurance du Canada et l'Institut international du développement durable pour aider à évaluer cette contribution.⁶⁹

Actuellement, les états financiers du secteur public ne reconnaissent pas les infrastructures naturelles comme des actifs. Cette pratique changera lorsque l'interdiction énoncée dans le Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public (Concepts des états financiers, section SP 1000, paragraphe 57) sera modifiée.

Non seulement cette exclusion donne lieu à des rapports financiers conservateurs, mais elle signifie également que les utilisateurs des états financiers ne peuvent pas connaître l'étendue ou la valeur des actifs d'infrastructure naturelle, et la façon dont ils contribuent à la capacité future d'une entité à fournir des services. Les utilisateurs des états financiers n'ont aucune transparence

⁶⁹ Des statistiques récentes suggèrent que la perte d'infrastructures naturelles au Canada est déjà un problème urgent. Dans le sud de l'Ontario, on estime que 72 % des terres humides d'origine ont été perdues en raison du développement (p. ex. l'agriculture, l'étalement urbain et d'autres formes de conversion des terres). En Alberta, environ 64 % des terres humides d'origine dans les régions habitées n'existent plus. En Colombie-Britannique, plus de 70 % des terres humides d'origine ont disparu dans la vallée du bas Fraser et dans certaines parties de l'île de Vancouver, et une perte de 85 % des terres humides a été documentée dans le sud de l'Okanagan.



concernant les changements potentiels de la valeur des actifs naturels, et les investisseurs responsables aucune mesure fiable.

Si une entreprise ou une municipalité possède des ressources naturelles, comme des zones humides, des forêts et des étangs, il lui est interdit de les faire figurer à l'actif de ses états financiers. La municipalité n'est pas non plus tenue d'indiquer dans ses états financiers si ces ressources naturelles ont été endommagées par la pollution ou une catastrophe naturelle. Ce manque de transparence se traduit par une moindre responsabilisation en matière de protection des ressources naturelles.⁷⁰

L'économétrie de ce défi commence à être mieux connue, et un exemple supplémentaire à ce qui précède serait la séquestration du carbone, la capacité de la nature à capturer le dioxyde de carbone dans l'atmosphère, qui ralentit le rythme du changement climatique, démontrant encore une fois l'impact sur les entreprises canadiennes.

De nombreuses entreprises continuent de considérer les initiatives écologiques comme relevant de la responsabilité sociale des entreprises plutôt que comme des opérations financières centrales. Cette situation sème la confusion chez les investisseurs.⁷¹

Le travail de la Coalition des capitales suscite un vif intérêt pour que les gouvernements, les entreprises privées et les organismes de normalisation canadiens soient sur la même page comptable que de nombreuses entreprises internationales.⁷² Une série de tables rondes à Ottawa et à Toronto est en cours afin que les parties prenantes puissent partager des informations et de meilleures pratiques. Cela permettra un partage plus régulier de l'information et aidera le Canada à être représenté dans les travaux de la Coalition des capitales au niveau mondial.

Les nouveaux rapports pourraient inclure :

- des normes comptables canadiennes nouvelles ou actualisées pour mesurer et évaluer les ressources naturelles

⁷⁰ À mesure que le Canada progresse dans ses engagements climatiques pris en vertu de l'Accord de Paris, du Cadre de Sendai des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophes et du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, il doit réviser ses règles comptables afin de permettre aux entités du secteur public d'utiliser les infrastructures naturelles pour atténuer les changements climatiques et s'y adapter. S'il ne modifie pas ses règles comptables internes, les actifs naturels du Canada continueront de se dégrader et de disparaître et les coûts des catastrophes climatiques continueront de grimper.

⁷¹ La Coalition des capitales est un groupe mondial, regroupant de nombreuses grandes entreprises, des gouvernements, des organisations internationales et des organismes de normalisation, qui partage les connaissances du monde entier, établit des normes mondiales et milite pour convaincre les différents acteurs de synchroniser leurs efforts. Il a également élaboré une série de protocoles qui combinent les réflexions actuelles de différentes organisations. <https://capitalscoalition.org/canadian-cities-are-counting-on-nature-its-paying-off/>, consulté le 21 octobre 2017

⁷² Mark Carney, envoyé spécial des Nations unies pour l'action et le financement en matière de climat



- la mise à jour de la réglementation afin d'équilibrer les pertes et profits environnementaux avec les pertes et profits réels
- La réaffectation du capital pour inciter les investisseurs à réorienter leurs investissements vers des entreprises respectueuses de l'environnement
- une collaboration étroite avec la Coalition des capitaux dans le cadre du projet de gestion de l'impact, afin d'aider les investisseurs à mesurer et à rendre compte de l'impact de leurs investissements

un investissement dans les infrastructures vertes crée des emplois. Une étude européenne a récemment conclu que les projets d'infrastructures durables créent cinq emplois de plus par million de dollars investi que les projets traditionnels. ⁷³

L'habitat écologique et l'eau ont des répercussions sur les affaires, l'industrie, les biens commerciaux, résidentiels et personnels et le bien-être. Qui a le droit d'utiliser l'eau, dans quelles proportions et comment les terres sont évaluées et comptabilisées reste à l'étude. De nombreuses réglementations, fédérales et provinciales, protègent et identifient ces valeurs. La demande est simple : apprécier et évaluer la richesse des actifs naturels. L'aspect pratique de cette demande est complexe et a des répercussions sur la santé économique future du pays, tant dans le secteur privé que dans le secteur public.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Appuie CPA Canada dans l'examen des avantages et des risques de la révision de ses règles comptables afin de permettre aux entités des secteurs privé et public de valoriser les infrastructures naturelles, notamment dans les secteurs financier, agricole et du sous-sol.
2. Travaille à assurer la coopération au niveau international, et aide à établir des normes universelles, c'est-à-dire aux Nations Unies, à l'Organisation mondiale du commerce et aux forums commerciaux régionaux, qui profiteront aux entreprises canadiennes.

⁷³ Fondements conceptuels des états financiers, chapitre PS 1000, paragraphe 57; et utiliser les résultats du document de consultation 2022 du Conseil des normes comptables internationales du secteur public.



Utilisation domestique de l'eau recyclée

Description

Santé Canada a pris des directives de départ pour l'utilisation domestique d'eau recyclée dans les chasses d'eau des toilettes et des urinoirs. Cependant, il est possible d'augmenter la réutilisation de l'eau pour les chasses d'eau des toilettes, l'irrigation et l'industrie parmi les juridictions canadiennes, ce qui augmente la durabilité et réduit les coûts pour les entreprises.

Contexte

En mai 2001, la Colombie-Britannique a publié un code de pratique pour l'utilisation de l'eau récupérée ⁷⁴, qui sert de référence et de document d'orientation clés pour l'utilisation de l'eau récupérée en Colombie-Britannique et qui est conçu pour appuyer les exigences réglementaires prescrites dans le règlement sur les eaux usées municipales. En 2002, il a été déclaré qu'environ trois pour cent des eaux usées en Colombie-Britannique sont réutilisées (Maralek et coll., 2002) et la réutilisation est un élément clé de la stratégie de conservation de l'eau de la Colombie-Britannique.

Le gouvernement canadien a publié en 2010 les Recommandations canadiennes sur les eaux domestiques recyclées destinées à alimenter les chasses d'eau des toilettes et des urinoirs, qui constituent à ce jour les seules directives nationales sur la récupération et la réutilisation de l'eau. ⁷⁵ Selon un rapport de 2020, la Colombie-Britannique est la seule province à avoir approuvé des règlements sur la réutilisation de l'eau, et l'Alberta et l'Ontario ont publié des lignes directrices sur la réutilisation de l'eau.

Statistique Canada indique que les eaux grises constituent une énorme source d'eau potentiellement réutilisable. ⁷⁶ Les eaux grises traitées peuvent être réutilisées pour les chasses d'eau, l'irrigation et l'utilisation industrielle. À l'heure actuelle, il n'existe aucune réglementation pour approuver le recyclage des eaux grises dans la plupart des provinces et des territoires. Les statistiques canadiennes ont montré que 35 % de l'eau d'un ménage moyen est considérée comme de l'eau grise (eau des douches et des bains). Trente pour cent de l'eau utilisée par un ménage moyen sert à alimenter la chasse d'eau des toilettes. Par conséquent, si l'utilisation des eaux grises était réglementée, elles pourraient être réutilisées pour la chasse d'eau des toilettes, ce qui permettrait de conserver l'eau douce pour d'autres usages.

La Fédération canadienne des municipalités a déclaré que « la chasse d'eau des toilettes avec les eaux grises peut réduire la consommation d'eau des ménages jusqu'à 30 % », ⁷⁷ tandis qu'un rapport de 2011 de l'Alberta WaterSMART au gouvernement de l'Alberta a déclaré que « si les eaux grises étaient réutilisées strictement pour la chasse d'eau des toilettes dans les maisons

⁷⁴ <https://a100.gov.bc.ca/pub/eirs/finishDownloadDocument.do?subdocumentId=3385>

⁷⁵ <https://www.ontario.ca/fr/document/guide-sur-la-conservation-de-leau-et-de-lenergie-pour-les-stations-depuration-des-eaux-degout/recyclage-et-reutilisation-de-leau>

⁷⁶ <https://www.mcgill.ca/waterislife/waterathome/how-much-are-we-using>

⁷⁷ <https://fondsmunicipalvert.ca/etudes-de-cas/etude-de-cas-guelph-met-lessai-des-systemes-de-reutilisation-des-eaux-grises-dans-le>



municipales, l'Alberta conserverait environ 59 millions de mètres cubes d'eau par an, soit jusqu'à 25 % de toute la consommation d'eau résidentielle ». ⁷⁸

Une étude sur la réutilisation des eaux grises dans les habitations, réalisée par la ville de Guelph, a montré qu'il était possible d'économiser 16,6 litres d'eau par jour et par personne, « en faisant une utilisation plus durable de l'approvisionnement en eau souterraine » et « en réduisant les effluents déversés dans la rivière Speed ». Les foyers qui ont participé à l'étude se sont montrés très satisfaits et ont fait part de peu d'inquiétudes concernant la sécurité des eaux grises {78}.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Travaille avec toutes les provinces, tous les territoires et toutes les communautés autochtones pour encourager l'utilisation des eaux domestiques récupérées et des eaux pluviales dans les chasses d'eau, l'irrigation et l'industrie.

⁷⁸ <https://watersmartsolutions.ca/wp-content/uploads/2018/08/Greywater-Recycling-and-Reuse-in-Alberta-2011>



Aider les industries et les communautés à passer à une économie carboneutre

Description

Depuis l'introduction de la taxe fédérale sur le carbone au Nouveau-Brunswick, en Ontario, au Manitoba et en Saskatchewan le 1er avril 2019, les entreprises risquent d'être incapables de faire la transition vers une économie carboneutre tout en restant prospères. Certaines industries sont plus exposées aux impacts d'une taxe sur le carbone en raison d'une variété de facteurs, et à ce titre, elles risquent de subventionner d'autres communautés et industries au détriment de l'investissement dans des technologies qui réduiraient leur propre empreinte carbone. Ce « drainage » économique pourrait entraîner une incapacité nationale à atteindre les objectifs de réduction des émissions.

Contexte

Le 1er avril 2019, la tarification du carbone est entrée en vigueur en tant que mesure de sauvegarde dans les provinces qui n'avaient pas de programme de réduction des émissions de carbone en place : l'Ontario, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan. La législation impose un prix de cinquante dollars la tonne en 2022 et doit augmenter de quinze dollars la tonne chaque année jusqu'en 2030.

La Chambre de commerce du Canada soutient la tarification du carbone en tant que politique de lutte contre le changement climatique, mais elle doit être mise en œuvre de manière équitable et efficace. L'objectif déclaré du gouvernement fédéral de réduire les émissions de carbone du pays pour lutter contre le changement climatique est un objectif admirable, mais la législation, telle qu'elle est conçue, présente des lacunes qui pourraient compromettre cet objectif final.

Le plan actuel du gouvernement fédéral consiste à reverser aux familles les recettes perçues au titre de la taxe sur le carbone par le biais d'un paiement incitatif pour des mesures climatiques (PAC), mais cette approche est peu judicieuse. La façon la plus efficace de réduire les émissions de carbone n'est pas seulement d'imposer une taxe sur le carbone, mais d'utiliser le produit de cette taxe pour investir dans des technologies qui aideront les entreprises à passer à une économie carboneutre.

L'industrie craint que la taxe sur le carbone ne constitue pour elle un gouffre économique. Les entreprises paient directement dans le système fédéral de tarification basé sur l'émission de carbone, ce qui constitue un coût supplémentaire pour les entreprises à un moment où nos concurrents économiques réduisent les charges réglementaires et les impôts sur les sociétés.

Étant donné qu'il n'y a pas de lien entre ce qu'une industrie ou une région d'une province paie dans le cadre de la taxe sur le carbone et les réinvestissements de ces recettes, il est probable que certaines industries et communautés subissent une perte économique nette et que d'autres enregistrent un gain économique net. En effet, les industries les plus exposées aux émissions de carbone risquent de subventionner celles qui le sont moins et, en fin de compte, de ne pas



réduire efficacement l'empreinte carbone du pays. Le gouvernement du Canada doit s'engager à lier le réinvestissement du produit de la taxe sur le carbone non seulement aux familles de la province où la taxe a été perçue, mais aussi à la région et aux industries auprès desquelles elle a été perçue, afin de s'assurer que le programme ne pénalise pas certaines industries ou régions et en récompense d'autres à leurs dépens.

Les industries à forte consommation d'énergie courent un risque élevé de « fuite économique » et auront besoin du soutien dévoué du gouvernement pour atteindre les objectifs d'émissions de la province. Ces industries paieront des frais importants pour les émissions de carbone tout en faisant face à des obstacles technologiques majeurs pour réduire leurs propres émissions, des obstacles qui nécessiteront des millions de dollars et de nombreuses années à surmonter.

Pendant qu'elles paient ces frais, il y a un risque réel que le produit de la taxe sur le carbone soit détourné de leur industrie et qu'il n'offre que peu de soutien au développement coûteux de technologies carboneutres. Les industries à forte consommation d'énergie pourraient ne jamais être en mesure d'effectuer la transition vers une économie carboneutre et pourraient tout simplement quitter le Canada ou disparaître, avec les emplois qu'elles fournissent. Le gouvernement doit également tenir compte du temps nécessaire à la recherche, au développement et à la mise en œuvre des technologies de réduction des émissions. Le gouvernement doit s'assurer que les industries exposées sont en mesure de développer et de mettre en œuvre des technologies de réduction du carbone en recyclant les revenus dans ces mêmes industries.

La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante affirme que les entreprises doivent assumer 50 % du fardeau du prix du carbone, mais qu'elles ne reçoivent que 7 % des remises. 90 % des recettes fédérales de la taxe sur le carbone vont aux particuliers par le biais de remboursements d'impôt sur le revenu. Ottawa a perçu 719,8 millions de dollars en recettes provenant de la taxe sur les carburants de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta au cours des exercices 2019-20 et 2020-21, mais un peu plus de 14 % de cette masse d'argent de 719,8 millions de dollars ont été dirigés vers des projets spécifiques dans ces quatre provinces, les 618 millions de dollars restants attendant d'être dépensés à l'avenir.

La répercussion des coûts résultant de la taxe sur le carbone sera atténuée pour les secteurs visés par le STFR du gouvernement fédéral, mais la réduction des pressions concurrentielles ne sera pas aussi importante que le remboursement de la taxe, et pour certaines entreprises, elle pourrait ne pas être réduite du tout. Globalement, l'impact de la taxe sur le carbone variera selon les secteurs. Les secteurs les plus exposés au commerce sont moins susceptibles de répercuter les augmentations de coûts sur les consommateurs. Ces secteurs (et les entreprises qui les composent) doivent absorber le coût supplémentaire, ce qui se traduit par une baisse des bénéfices, une diminution de la compétitivité et une perte d'investissement.



La taxe sur le carbone elle-même agit comme un incitatif tarifaire pour développer une technologie carboneutre, mais elle devrait aussi être accompagnée d'investissements financiers de la part du gouvernement pour aider l'innovation. Pour que le Canada réduise son empreinte carbone et respecte ses obligations internationales en matière de changement climatique, le gouvernement fédéral devrait accorder la priorité aux investissements dans le développement de technologies qui aideront l'industrie à faire la transition vers une économie carboneutre.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Affecte la majorité des recettes de la taxe sur le carbone à des efforts qui facilitent directement la transition des entreprises vers une économie carboneutre ou qui entreprennent des initiatives qui ont prouvé la séquestration/capture du carbone, comme des investissements dans des processus et des technologies de type carboneutre et carboneutre négatif.
2. S'assure que le produit de la taxe sur le carbone est réinvesti proportionnellement dans les industries auprès desquelles il a été perçu, afin que ces dernières soient en mesure d'effectuer la transition vers une économie carboneutre.



Assurer l'avenir du pétrole et du gaz canadiens

Description

Le Canada dispose d'une abondance de ressources naturelles qui créent une richesse directe pour les Canadiens grâce à leur production et à leur exportation. De plus en plus, ces produits de base contribuent largement à la croissance économique du Canada. Cependant, le Canada dépense encore 20 milliards de dollars ou plus en importations de pétrole chaque année. L'accès aux marchés pour les produits de base, en particulier le pétrole et le gaz, représente un obstacle important à la capacité du Canada de s'assurer une position concurrentielle dans l'économie mondiale. De plus, l'échec du développement de ces projets entraîne des répercussions négatives sur les entreprises canadiennes et, ultimement, sur leurs familles.

Contexte

L'industrie pétrolière et gazière canadienne emploie 399 000 travailleurs au pays.⁷⁹ En janvier 2022, environ 146 000, soit 6,3 % des travailleurs de l'Alberta, étaient directement ou indirectement employés dans le secteur de la foresterie, de la pêche, des mines, des carrières et de l'extraction de pétrole et de gaz.⁸⁰ Cette production a engendré une moyenne de 209 milliards de dollars entre 2018-2020,⁸¹ ce qui a financé de nombreux services publics. Cela souligne l'importance de l'industrie pétrolière et gazière pour le bien-être des Canadiens. Pour chaque emploi créé dans les sables bitumineux, 1 emploi indirect et 1,5 emploi induit sont créés dans tout le Canada.⁸² La chute importante des prix du pétrole depuis 2013 a laissé le Canada dans une position de vulnérabilité.

Depuis toujours, les États-Unis sont le principal acheteur du Canada, mais leur excédent d'approvisionnement les a positionnés vers l'indépendance énergétique et l'exportation. Ce que cela signifie, c'est que le Canada se retrouve dans une relation de concurrence croissante avec son plus grand partenaire commercial. En fait, en 2010, le Canada n'importait que 6 % de son pétrole des États-Unis, ce chiffre est passé à plus de 60 % en 2015 et à 77 % de la part des importations totales de pétrole en 2020.⁸³

⁷⁹ Association canadienne des producteurs pétroliers « Frequently Used Statistics, November 2021 », consulté le 21 février 2022, <https://www.capp.ca/wp-content/uploads/2021/12/Frequently-Used-Stats-Nov-2021.pdf>

⁸⁰ Gouvernement de l'Alberta « Alberta Labour Force Statistics January, 2022, » consulté le 21 février 2022. <https://open.alberta.ca/dataset/87e357cd-b3eb-4cf1-8171-35dc8a0c58f9/resource/16202e0c-2d79-4f23-ac48-2ba8e14d4d74/download/lbr-lfs-package-2022-01.pdf> 373 Canadian Association of Petroleum Producers.

⁸¹ <https://www.capp.ca/wp-content/uploads/2021/12/Frequently-Used-Stats-Nov-2021.pdf>

⁸² Jeff Gaulin, « The State and Future of Canada's Oilsands, » Présentation de l'Association canadienne des producteurs pétroliers devant la Chambre de commerce de Lethbridge, 28 avril 2016.

⁸³ Aperçu du marché : Les importations de pétrole brut ont diminué en 2020, tout comme les coûts <https://www.cer-rec.gc.ca/en/data-analysis/energy-markets/market-snapshots/2021/market-snapshot-crude-oil-imports-decreased-in-2020-and-so-did-the-cost.html#:~:text=The%20bottom%20chart%20shows%20the,the%20remainder%20from%20several%20others>



Quel que soit le prix actuel du pétrole, le Canada doit toujours vendre son pétrole et son gaz au rabais en raison de l'absence d'accès au marché.⁸⁴ Cela équivaut à 18 ou 19 milliards de dollars qui pourraient autrement être gagnés en vendant directement au marché de l'Asie-Pacifique. La perte de ces revenus exerce une forte pression sur tous les Canadiens, comme en témoignent les pertes d'emplois et la pression sur les services sociaux que connaît actuellement le pays.

Malgré l'incertitude économique, le Canada n'a pas été en mesure de mener à bien ses grands projets de pipelines. En particulier, les projets Énergie-Est et du réseau principal Est de Trans Canada ont été annulés en raison d'obstacles réglementaires importants. De plus, bien qu'ils aient reçu les approbations réglementaires nécessaires, les autres projets d'oléoducs du Canada, le projet de remplacement de la ligne 3 et l'expansion de Trans Mountain ont tous connu des retards liés à l'incertitude du marché, aux préoccupations environnementales et réglementaires et à l'opposition politique.⁸⁵ Le projet Keystone XL a été entièrement annulé par le gouvernement américain, laissant jusqu'à 900 000 barils de pétrole canadien par jour sans accès au marché.

Un élément clé de l'infrastructure essentielle dont la construction est en cours est le projet d'expansion de Trans Mountain (PETM). L'oléoduc s'étend d'Edmonton à la côte ouest et constitue un élément clé de l'acheminement du pétrole canadien vers les eaux côtières et, finalement, vers les marchés internationaux. Les paiements de taxes et de redevances découlant de la construction et de l'exploitation du PETM au cours des 20 premières années totaliseront 46,7 milliards de dollars pour le Canada, dont 5,7 milliards pour la Colombie-Britannique, 19,4 milliards pour l'Alberta et 21,6 milliards pour les autres provinces et territoires.⁸⁶ Il entraînera la création de 58 000 années-personnes d'emploi, la majorité d'entre elles étant des emplois de soutien familial bien rémunérés.

Le 22 février 2019, l'Office national de l'énergie a publié son rapport soutenant l'expansion du pipeline Trans Mountain. Cependant, les retards de construction dus aux obstacles réglementaires et à Covid-19 ont vu le budget de ce projet augmenter de près de 10 milliards de dollars,⁸⁷ et la date de « mise en service » passer de 2019 à 2022, puis maintenant à 2023.

⁸⁴ DIFFERENTIALS EXPLAINED: WHY ALBERTA CRUDE SELLS AT A DEEP DISCOUNT
<https://www.oilsandsmagazine.com/market-insights/crude-oil-pricing-differentials-why-alberta-crude-sells-at-deep-discount-to-wti>

⁸⁵ Fraser Forum. « Cost of cancelling Trans Mountain could be staggering, » consulté en ligne le 16 avril 2019, <https://www.fraserinstitute.org/blogs/cost-of-cancelling-trans-mountain-could-be-staggering>

⁸⁶ Canadian Energy Centre « A Matter of Fact: Seven reasons the Trans Mountain Pipeline Expansion is good for Canada » <https://www.canadianenergycentre.ca/seven-reasons-the-trans-mountain-pipeline-expansion-is-good-for-canada/#:~:text=Conference%20Board%20researchers%20found%20that,by%20the%20rest%20of%20Canada.>

⁸⁷ Trans Mountain expansion is running over budget by billions of dollars and months behind schedule
<https://financialpost.com/commodities/energy/oil-gas/trans-mountain-expansion-running-over-budget-by-billions-of-dollars-and-months-behind-schedule#:~:text=CALGARY%20%E2%80%94%20After%20facing%20interruptions%20caused,completed%20this%20year%20as%20planned.>



Enfin, dans un marché mondial du pétrole et du gaz de plus en plus concurrentiel, le Canada doit prendre des mesures. Les États-Unis sont passés du statut de client fiable à celui de pays en quête d'indépendance énergétique par l'exportation de pétrole vers les marchés internationaux, notamment le Canada. C'est pourquoi le Canada doit développer sa propre infrastructure fiable pour s'assurer que tous les Canadiens ont accès à un approvisionnement stable en pétrole.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Accorde la priorité à la fourniture à tous les Canadiens d'une source sûre et stable de ressources naturelles du Canada;
2. Soutienne les projets qui assurent l'accès aux marchés, nationaux ou internationaux, pour les ressources naturelles du Canada.



Soutenir la transition vers la carboneutralité par l'électrification de l'infrastructure et le développement de nouvelles compétences

Description

La transition vers la carboneutralité nécessitera des investissements sans précédent dans l'électrification de tous les secteurs de l'économie et exigera de nouvelles façons de recycler et de former la main-d'œuvre de l'avenir. Ignorer le rôle que joue une stratégie politique pour tirer parti des possibilités de leadership et de compétitivité à l'échelle mondiale dans l'atteinte la carboneutralité peut avoir des conséquences économiques catastrophiques pour le Canada.

Contexte

La récente publication Perspectives énergétiques canadiennes 2021 – Horizon 2060, produite par l'Institut de l'énergie Trottier, le dit sans passer par quatre chemins : « L'atteinte de la carboneutralité passe nécessairement par un recours plus important à l'électricité » (Langlois-Bertrand et coll., 2021, p. 156).

L'impératif de la carboneutralité s'accompagne de ce que Mark Carney, ancien gouverneur de la Banque du Canada et de la Banque d'Angleterre et désormais envoyé spécial de l'ONU pour l'action et les finances climatiques, a décrit comme « la plus grande opportunité commerciale de notre époque » (Bloomberg News, 2020). Le revers de la médaille est le risque de l'inaction : si nous ne faisons pas notre part pour lutter contre le changement climatique, la compétitivité des entreprises et de l'économie s'en trouvera réduite.

On s'attend à ce que la transition vers une économie carboneutre ait un impact important sur le marché du travail au Canada. Bien qu'environ 75 % des emplois ne seront pas directement touchés par la décarbonisation, étant donné que ces emplois se trouvent dans des secteurs qui ne sont ni à forte intensité énergétique ni à forte intensité de GES (p. ex. le commerce de détail, la finance, les soins de santé, l'éducation et les services), environ 90 % de l'économie mondiale est visée par des objectifs d'émissions nettes nulles (Net Zero Tracker, 2022).

Les emplois vont croître dans les secteurs de l'énergie propre, quelle que soit la voie choisie par le Canada pour se décarboniser, et les travailleurs qui occuperont ces emplois devront posséder un large éventail de compétences techniques et non techniques. L'électrification de l'économie nécessitera l'identification de ces compétences et la facilitation de la tâche consistant à préparer la main-d'œuvre à les acquérir et à faciliter sa transition d'un ensemble d'emplois à un autre.

Dans l'étude intitulée Canada's Electrification Advantage in the Race to Net-Zero : Five catalysts to accelerate business electrification, mai 2022, Institut du développement durable, <https://www.iisd.org/system/files/2022-05/>, plusieurs opportunités et défis sont identifiés et évalués en détail.



Les possibilités sont décrites de manière générale dans les quatre fiches sectorielles concernant (1) la mise à l'échelle de l'électricité propre, (2) le chauffage des bâtiments commerciaux et institutionnels, (3) l'électrification des véhicules moyens et lourds, et (4) l'électrification des industries manufacturières, minières et de la construction. Les plus importants sont la mise à l'échelle et les principaux obstacles à l'électrification des entreprises.

Principaux obstacles à l'électrification des entreprises

Malgré une proposition de valeur évidente, à savoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre et, dans de nombreux cas, la diminution des coûts d'exploitation, l'électrification propre ne se fait pas encore au rythme et à l'échelle requis, en grande partie parce que les dirigeants du secteur privé rencontrent des obstacles. D'après nos recherches et nos entretiens, les chefs d'entreprise ont identifié trois grands obstacles transversaux à l'électrification :

1. Le paradoxe de la poule ou de l'œuf, ou en termes d'électricité, le paradoxe de la fiche ou de la prise : qu'est-ce qui vient en premier, une nouvelle demande d'électricité (la fiche) ou un nouvel approvisionnement en électricité (la prise)? Dans certaines régions du Canada, les consommateurs potentiels qui cherchent à s'électrifier et les services publics d'électricité et les planificateurs de systèmes attendent généralement que l'autre passe en premier. Par conséquent, ni l'un ni l'autre ne bouge. Pour l'un comme pour l'autre, l'incertitude quant à savoir si, et quand, l'autre donnera suite présente un risque important de gaspillage de ressources. Pendant ce temps, dans d'autres régions du Canada, une abondance de nouvelle demande a été identifiée, mais l'offre doit rattraper le retard et fait face à de longs délais. L'électrification sera ralentie ou retardée si la clarté et l'engagement à planifier l'offre et la demande ne sont pas alignés.
2. Incertitude quant à l'orientation politique : Les entreprises canadiennes souhaitent prendre des mesures pour lutter contre le changement climatique, mais retiennent leurs investissements majeurs jusqu'à ce que les signaux politiques à long terme soient plus sûrs. Ces signaux comprennent les règlements promis qui n'ont pas encore été mis en œuvre, mais aussi les programmes et les politiques existants qui ne sont pas considérés comme « importants » par les entreprises canadiennes. Par exemple, le prix fédéral du carbone est fortement escompté par de nombreuses entreprises pour tenir compte du risque que le prix n'augmente pas aussi rapidement que prévu ou qu'il soit complètement supprimé par un futur gouvernement.
3. L'attrait des « surprises » par rapport aux « valeurs sûres » (comme définies par l'Institut climatique du Canada [Dion et coll., 2021]) : Peut-être parce qu'il s'agit d'une « valeur sûre », l'électrification ne suscite pas l'attention et le soutien à court terme nécessaires pour réaliser son potentiel et commencer à réduire les émissions. Au lieu de cela, l'attention politique et l'investissement public sont largement détournés et concentrés sur les technologies « surprises » qui, bien que nécessaires pour aider à atteindre les étapes finales de la transition vers la carboneutralité, sont à la fois plus incertaines et incapables de fournir la majeure partie des réductions d'émissions à court et moyen terme.



Contrairement à d'autres secteurs, celui de l'électricité au Canada opère dans des marchés définis par les provinces et étroitement réglementés, avec des degrés variables d'intégration verticale et de participation du secteur privé. Par ailleurs, les bénéficiaires potentiels de l'électrification sont répartis dans de multiples secteurs et types d'entreprises. Cette fragmentation contribue à un autre défi fondamental qui recouvre les trois grands obstacles décrits ci-dessus : l'absence d'un véritable ambassadeur de l'électrification propre.

Électrification, emplois et compétences dans la transition vers une économie carboneutre

La décarbonisation aura une incidence directe sur l'emploi par le biais de divers canaux et est influencée par le potentiel d'initiatives d'électrification massive comme les changements dans les modes et technologies de production, les changements dans les modèles de demande, les changements dans les conditions macroéconomiques et les changements dans le commerce international.

Ces changements sont abordés dans l'étude « Étude prospective sur l'emploi et les compétences durant la transition vers une économie carboneutre » menée par le Diversity Institute, le Centre des compétences futures et l'Institut pour l'IntelliProspérité. Bien que l'étude soit de nature générale, elle est très pertinente lorsqu'on considère les besoins en électriciens en 2050 et ce qui sera nécessaire pour assurer la compétitivité du Canada dans un marché du travail hautement concurrentiel.

L'impact sur la demande de compétences n'est pas encore clair. Les études menées au fil des ans concluent que les emplois dans une économie décarbonisée, nouveaux et anciens, varieront dans leurs exigences en matière de compétences. La plupart des emplois exigeront un mélange de compétences génériques associées à des professions familières (gestion de projet, résolution de problèmes, compétences mathématiques). Certains nouveaux emplois liés à la carboneutralité, qui nécessiteront de nouvelles combinaisons de compétences (par exemple, des compétences techniques dans le domaine des énergies renouvelables associées à des compétences en communication) (OCDE, 2012).

De plus en plus de voix convergent pour reconnaître que les avantages de la transition vers une économie carboneutre vont au-delà du simple fait de limiter l'augmentation de la température mondiale. Ces avantages sont souvent appelés « avantages indirects », et l'un d'entre eux est la création d'emplois. Les emplois sont créés par la transition vers une économie carboneutre en raison de l'évolution des technologies et de la demande, des modes de production, des conditions macroéconomiques et du commerce international. Si l'impact global de la transition sur l'emploi devait être positif, il sera réparti de manière inégale entre les secteurs. L'analyse de rentabilité d'une économie décarbonée repose sur la réussite de la transition des travailleurs des emplois appelés à disparaître vers ceux qui vont émerger et se développer. Les questions qui suivent portent sur l'impact de l'évolution des emplois dans les différents secteurs sur la demande de compétences et sur la manière dont les décideurs politiques doivent y répondre en élaborant une politique de compétences permettant une croissance propre et résiliente dans un éventail de scénarios d'émissions nettes nulles.



Entre 2015 et 2019, les emplois dans le secteur de l'environnement et des technologies propres (ETC) au Canada sont passés de 313 250 à 338 695 (taux de croissance annuel moyen de 1,97 %), ce qui représente environ 1,8 % de tous les emplois du pays. La plus grande partie (22 %) de ces emplois se trouvait dans le secteur des services publics, principalement dans la production, la transmission et la distribution d'électricité. Viennent ensuite le secteur de la construction d'ouvrages de génie civil, avec 19 % des emplois, le secteur des services, avec 15 % des emplois, et le secteur de la fabrication, avec 12 % des emplois (Statistique Canada, 2021).

Les tendances de l'emploi dans le secteur ETC sont déterminées par une série de facteurs techniques, économiques et politiques. L'innovation technologique est un facteur majeur, car elle permet d'améliorer l'efficacité, de réduire les coûts, de stimuler l'utilisation et, en fin de compte, de modifier les emplois et les compétences requises (IRENA, 2018). Cependant, l'impact de l'innovation technologique sur les emplois et les compétences n'est pas uniforme et varie selon les secteurs.

La technologie et les politiques déterminent la demande d'emplois et de compétences. L'offre est principalement déterminée par la force des cadres institutionnels et des écosystèmes de compétences. Les emplois et les compétences nécessaires à une économie carboneutre sont encore en cours d'identification à mesure que les politiques climatiques se traduisent par des investissements. Les établissements de formation commencent seulement à comprendre les implications de la transition vers des économies carboneutres et doivent réagir en modifiant leurs programmes d'études et leurs initiatives de formation aux compétences dans une plus large mesure qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent (Martinez-Fernandez et coll., 2013).

Cela ne peut se faire sans que les communautés autochtones soient à la table dès le début, car les projets carboneutres seront situés sur les terres autochtones et les politiques de carboneutralité auront un impact direct sur les droits et les titres autochtones. Les communautés autochtones ont depuis longtemps compris l'urgence du changement climatique et se sont exprimées en s'appuyant sur leur expérience directe de ses impacts. Exclues par le passé du développement et de la propriété des projets, les communautés autochtones sont devenues des leaders dans le développement de projets d'énergie propre en tant que promoteurs et par le biais de partenariats d'équité. Par conséquent, le leadership et les connaissances des Autochtones en matière de durabilité, de gestion des terres et de projets d'énergie propre s'avéreront essentiels pour atteindre la carboneutralité d'une manière qui respecte les droits des Autochtones et qui garantit que les projets bénéficient d'un consentement libre, préalable et éclairé, comme le prévoit la Déclaration sur les droits des peuples autochtones, et qui fait progresser la réconciliation (Von der Porten et coll., 2022).



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Assume le rôle de chef de file en réunissant les premiers ministres provinciaux et dirige l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale d'électrification comme élément central de la réalisation d'une économie carboneutre prospère et équitable. Cette stratégie serait ensuite reflétée dans les plans d'action provinciaux sur le climat, tout en sachant que l'approche optimale de l'électrification variera d'une province à l'autre.
 2. Cherche des chefs d'entreprise, des Autochtones et des dirigeants politiques pour qu'ils deviennent des champions de l'action climatique et de l'électrification afin de tirer parti du potentiel d'électrification du Canada.
 3. Coordonne les mesures prises par les décideurs, les établissements d'enseignement et les employeurs afin de faciliter la transition des travailleurs d'un ensemble de possibilités à un autre.
 4. Adopte les principes d'action énoncés dans « l'Étude prospective sur l'emploi et les compétences durant la transition vers une économie carboneutre » menée par le Diversity Institute, le Centre des compétences futures et l'Institut pour l'IntelliProspérité, en mettant l'accent sur l'électrification.
- Action politique 1 : Élaborer une feuille de route des carrières alignées sur l'économie de la carboneutralité, en comblant les lacunes en matière d'information et de données sur le marché du travail.
 - Action politique 2 : Concevoir des programmes de requalification et de perfectionnement qui répondent aux changements démographiques, y compris des programmes provinciaux pour les travailleurs en transition.
 - Action politique 3 : Créer des programmes de formation qui soulignent l'importance des compétences sociales et cognitives pour le marché du travail de demain.
 - Action politique 4 : Favoriser un écosystème de compétences qui repose sur un ensemble de partenariats horizontaux et verticaux et qui intègre les considérations liées aux carrières vertes.
 - Action politique 5 : Créer des mécanismes qui soutiennent les travailleurs lors de la transition vers la carboneutralité.



Minéraux critiques – essentiels pour tout, des piles à la sécurité nationale

Description

Alors que les pays ont dû faire face à des vagues pandémiques successives, les ressources ont été mises à rude épreuve et certaines industries ont dû cesser leurs activités en raison de mesures imposées par le gouvernement. Le Canada doit se doter de toute urgence d'une stratégie commerciale et économique pour ses propres gisements de minéraux essentiels. Il est essentiel de renforcer notre capacité de production nationale en accélérant les projets, comme le Cercle de feu, pour réduire notre vulnérabilité aux pénuries d'approvisionnement en temps de crise.

Les nouvelles technologies nécessitent des métaux de base, par exemple, le cuivre pour l'électrification et le nickel pour les VE à batterie, des ressources qui sont essentielles à la transition vers une économie carboneutre. Le Canada est bien placé pour soutenir les investissements qui amplifient le développement de la Stratégie des minéraux essentiels du Canada et de la chaîne de valeur des batteries.

Contexte

Les minéraux critiques sont les éléments constitutifs de l'économie verte et numérique. Les minéraux critiques du Canada sont essentiels à la sécurité économique du pays, nécessaires à la transition du Canada vers une économie carboneutre et constituent un approvisionnement durable pour nos partenaires.

Ils sont essentiels pour tout, depuis les capteurs, les piles à combustible, les véhicules électriques, les micro-ondes et les aimants jusqu'aux missiles intelligents et aux contrôles de la pollution atmosphérique. Les utilisations des minéraux critiques sont illimitées et, à mesure que nous développons des technologies plus sophistiquées, ils deviendront de plus en plus essentiels à la vie quotidienne.

Des années 1960 jusqu'à environ 1985, les États-Unis étaient le premier producteur mondial de métaux des terres rares (MTR), dont la totalité de la production provenait de la mine de Mountain Pass en Californie. À partir du milieu des années 1980, la Chine s'est lancée dans l'exploitation et l'extraction des terres rares et est devenue le plus grand contributeur à la production mondiale de MTR. Dans les années 2010, la Chine produisait près de 85 % de l'offre mondiale de MTR et fournissait 95 % des MTR transformés.⁸⁸

Il y avait 10 exploitations minières de MTR en activité en 2017 (tableau 1).

<https://businessinsurrey.com/wp-content/uploads/2022/06/Picture@.png>

⁸⁸ Bradley S. Van Gosen, Philip L. Verplanck, et Poul Emsbo, Rare Earth Element Mineral Deposits in the United States, U.S. Geological Survey, Circular 1454, 2019, p. 4, <https://doi.org/10.3133/cir1454>.



Le 31 juillet 2021, un groupe de travail américain a discuté de la mise en œuvre de l'engagement du président Biden et du premier ministre Trudeau à renforcer la coopération sur les chaînes d'approvisionnement en minéraux critiques.⁸⁹ Pour faire progresser les relations nord-américaines, des incitations à l'achat de minéraux critiques au Canada doivent être mises en place.

Bien qu'un plan d'action mixte soit important en raison du niveau 52 % des exportations canadiennes de minéraux et de métaux vers les États-Unis⁹⁰, le Canada doit renforcer sa propre chaîne d'approvisionnement et s'assurer qu'elle reste compétitive par rapport aux autres nations, d'autant plus que les minéraux peuvent être utilisés comme levier dans les différends commerciaux.⁹¹

Tirer parti de la chaîne de valeur des batteries

La coentreprise entre LG Energy Solution, Ltd. (LGES) et Stellantis N.V. investira plus de 5 milliards de dollars canadiens (4,1 milliards de dollars américains) pour construire une usine à Windsor afin de fabriquer des batteries pour les VE au Canada, ce qui représente le plus gros investissement dans la fabrication automobile de l'histoire de la province. FVT Research Inc, un fabricant de la région de Vancouver de systèmes d'entraînement électrique à batterie pour les véhicules de cinq tonnes et plus destinés à l'équipement minier, aux camions à ordures, aux camions de transport et aux autobus de transport en commun, est en concurrence avec des entreprises basées aux États-Unis qui opèrent dans le cadre de la politique « Buy America » de l'administration Biden. Peter Xavier, vice-président des opérations intégrées de nickel de Glencore à Sudbury, sait qu'il ne s'agit pas seulement d'un clin d'œil pour être plus à l'écoute de l'environnement, mais que c'est aussi quelque chose qui a du sens sur le plan économique.

L'importance de créer le bon environnement politique pour investir dans ces opportunités est essentielle pour l'économie du Canada et pour exploiter les économies à valeur ajoutée du développement des ressources naturelles tout en étant des leaders mondiaux en matière de durabilité environnementale et d'innovation en matière de changement climatique.

Les technologies vertes auront besoin de grandes quantités de métaux rares, comme le lithium et le cobalt pour les batteries, le tellure pour les panneaux solaires et le néodyme pour les aimants permanents utilisés dans la production d'énergie éolienne et les véhicules électriques. Le rythme de transition requis signifie que, pour certaines de ces matières premières, nous aurons bientôt besoin de dix fois ou plus de ce qui est disponible aujourd'hui. Cette demande de ressources et l'abondance de l'offre canadienne pour soutenir la décarbonisation donnent au Canada le potentiel de générer d'importantes possibilités économiques et un avantage concurrentiel de premier plan dans la chaîne de valeur des batteries si des mesures sont prises immédiatement.

⁸⁹ <https://www.state.gov/united-states-and-canada-forge-ahead-on-critical-minerals-cooperation/>

⁹⁰ https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/documents/article/our_growing_dependence_on_critical_minerals2.pdf

⁹¹ <https://www.cbc.ca/news/business/china-us-rare-earths-1.5154338>



On estime que la fabrication de cellules de batteries, l'étape la plus importante de la chaîne de valeur des batteries, représentera jusqu'à 40 % de la création de valeur de l'industrie des batteries d'ici 2030. Les fabricants investissent des milliards de dollars dans de nouvelles usines de fabrication de cellules de batteries. Si la demande de cellules de batterie augmente d'environ 30 % par an, l'équivalent d'environ 90 giga-usines supplémentaires, comme nous les connaissons aujourd'hui, sera nécessaire au cours des dix prochaines années dans le monde entier.

Parmi les défis à relever figurent l'obtention de financements, la réalisation d'un projet d'un milliard de dollars dans le respect du budget, le recrutement des bons talents et la formation de centaines de travailleurs. Parmi les autres problèmes potentiels, citons l'obtention de la capacité de constructeurs de machines compétents ainsi que la qualification et le développement d'une chaîne d'approvisionnement.

Il existe déjà six ou sept fabricants de piles à l'échelle industrielle ayant dix ans ou plus d'expérience, des volumes importants et des usines dans plusieurs pays. Les clients veulent des choix pour s'approvisionner en batteries, mais en général, pas plus de trois ou quatre, de sorte que dix à quinze fournisseurs devraient suffire à approvisionner le marché mondial. Comme plus de 15 acteurs ont déjà annoncé leur intention de se lancer dans la fabrication de piles rien qu'en Europe, nous nous attendons à une consolidation du secteur.

Les entreprises sont confrontées à divers obstacles dans la course à l'échelle, mais elles peuvent surmonter ces défis en utilisant les stratégies suivantes.

- Devenir un producteur à faible coût
- Recruter des travailleurs qualifiés
- Sécuriser l'approvisionnement en matières premières
- Améliorer la durabilité des produits
- Former des partenariats avec les clients

Obstacles réglementaires et possibilités d'investissement dans le secteur minier

Le Cercle de feu est une zone riche en ressources minérales d'environ 5 120 km² située dans la région des basses terres de la baie James, dans le nord de l'Ontario. Depuis le début des années 2000, d'importants gisements de cuivre, de zinc, de nickel, de platine, de palladium, de vanadium et d'or, ainsi que le premier et le plus grand gisement de chromite en Amérique du Nord, ont été découverts. Ces minéraux critiques peuvent jouer un rôle clé dans le positionnement du Canada en tant que fournisseur mondial de choix. Ce projet s'inscrit dans la stratégie sur les minéraux critiques du gouvernement du Canada.⁹² Selon les projections actuelles, on estime que le Cercle de feu recèle plus de 117 milliards de dollars en richesses géologiques,⁹³ les gisements étant suffisamment importants pour soutenir l'activité pendant 100 ans.⁹⁴

⁹² <https://www.mnrcan.gc.ca/nos-ressources-naturelles/mines-materiaux/mineraux-critiques/23415>

⁹³ <https://www.thesudburystar.com/news/local-news/column-stalled-ring-of-fire-worth-more-than-117-billion>

⁹⁴ « Beneath the Surface, » Chambre de commerce de l'Ontario, 2014, p. 1.



Le Cercle de feu est peut-être un projet du Nord de l'Ontario ou de l'Ontario, mais il devrait être une priorité canadienne, car il aura des répercussions considérables dans tout le pays. Au cours des 10 premières années de développement du Cercle de feu, tous les niveaux de gouvernement devraient augmenter leurs recettes fiscales de près de 2 milliards de dollars, le gouvernement fédéral devant engranger entre 870 et 940 millions de dollars,⁹⁵ en plus des redevances supplémentaires qui pourraient s'appliquer à l'extraction de nouveaux minéraux. À long terme, le gouvernement fédéral devrait recevoir de 2,89 à 3,25 milliards de dollars en taxes du Cercle de feu.⁹⁶ On estime que le Cercle de feu soutiendra plus de 5 500 emplois équivalents temps plein par an au cours de ses 10 premières années, et qu'il augmentera considérablement le PIB et l'activité économique dans de multiples secteurs.⁹⁷ Si les secteurs de l'exploitation minière et de l'approvisionnement minier en bénéficieront grandement, le Cercle de feu générera également des opportunités économiques dans les secteurs de la fabrication, de la construction, des services publics, de la vente en gros et au détail, du commerce et des services financiers, entre autres.

Les gisements polymétalliques sont d'importance mondiale et ont le potentiel de permettre la diversification des exportations canadiennes, un objectif actuel du gouvernement fédéral et de la communauté des affaires.

Plus d'une décennie s'est écoulée depuis sa découverte, mais les progrès en matière de développement des infrastructures restent lents, les délais de développement sont incertains, les investisseurs du secteur privé sont de plus en plus frustrés et les populations de la région sont confrontées à d'importants obstacles sociaux et économiques. Actuellement, il existe un moratoire sur le développement minier jusqu'à ce qu'un mandat « étendu et détaillé » pour l'évaluation environnementale ait préparé le terrain pour une « étude rigoureuse ».

Cependant, il existe des occasions sur lesquelles il est possible d'en tirer profit. Le Cercle de feu est en ligne directe avec les objectifs du gouvernement fédéral, notamment la stratégie sur les minéraux critiques, l'amélioration du niveau de vie des peuples autochtones et leur participation plus réelle à l'exploitation des ressources.

Le moment est venu pour le gouvernement fédéral d'intensifier ses efforts et de collaborer avec le gouvernement de l'Ontario, les groupes autochtones, l'industrie et les partenaires communautaires pour tirer parti de cette occasion et faire avancer ce projet.

La politique sur les changements climatiques a un impact considérable sur les mines hors réseau. Ces mines hors réseau utilisent actuellement l'énergie diesel parce qu'elles ne peuvent pas facilement accéder ou mettre en œuvre une technologie carboneutre pour atteindre les objectifs climatiques en raison de contraintes financières ou logistiques. La majorité du nickel et du cobalt canadiens est actuellement extraite dans des mines hors réseau. Ces mines sont les

⁹⁵ « Beneath the Surface, » Chambre de commerce de l'Ontario, 2014, p. 15.

⁹⁶ idem

⁹⁷ « Beneath the Surface, » Chambre de commerce de l'Ontario, 2014, p. 1.



premières et les plus durement touchées par les limites de carbone, qui auront un impact négatif sur ces mines, les rendant non compétitives dans le secteur mondial.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Élabore, en collaboration avec les communautés autochtones, les provinces et les territoires, une stratégie pour permettre le développement de projets conventionnels et non-conventionnels d'extraction de minéraux critiques et de processus de raffinage, y compris des mesures d'autorisation, fiscales et réglementaires pour soutenir le développement de ce secteur, en particulier en accélérant les examens environnementaux et les approbations liés au projet du Cercle de feu et d'autres projets miniers critiques.
2. Fasse la promotion active du Cercle de feu, ainsi que d'autres projets miniers, sur la scène mondiale en tant que proposition commerciale et d'investissement par l'intermédiaire d'Affaires mondiales Canada
3. Facilite les collaborations au sein de la chaîne de valeur par le biais de salons industriels, et encourage les discussions entre le secteur minier, les producteurs de véhicules électriques et les fabricants de piles en ce qui concerne les chaînes de valeur des piles
4. Investisse dans les établissements de recherche et d'enseignement pour développer le talent et faire progresser la technologie
5. Attire les fabricants de piles en établissant des politiques publiques proactives et en travaillant avec les gouvernements provinciaux et municipaux et les communautés des Premières Nations, afin de développer un processus accéléré pour l'obtention de permis et la location de terrains
6. Réduire les limitations de capital pour entrer dans la chaîne de valeur des piles en travaillant avec tous les niveaux de gouvernement, les Premières Nations, les institutions de prêt, les marchés de capital-risque et les investisseurs d'angle
7. Explore avec les États-Unis la possibilité d'acheter et de stocker conjointement des minéraux critiques et de créer des partenariats dans la chaîne de valeur des piles
8. Établisse des règles du jeu équitables pour les mines qui ne peuvent pas accéder aux réseaux électriques et créer des objectifs différents en matière de changement climatique.



Adaptation du programme fédéral des Accords d'aide financière en cas de catastrophe (AAFCC) pour faire face aux changements climatiques

Description

Proposition d'apporter des modifications aux Accords d'aide financière en cas de catastrophe (AAFCC), administrés par Sécurité publique Canada (SP).

Contexte

L'une des conséquences les plus visibles du réchauffement de la planète est l'augmentation de l'intensité et de la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes, ce qui entraîne une hausse des coûts et l'impossibilité d'obtenir une assurance dans les régions « à risque ».

Dans l'éventualité d'une catastrophe naturelle de grande envergure, le gouvernement du Canada peut verser une aide financière aux gouvernements provinciaux et territoriaux en vertu des Accords d'aide financière en cas de catastrophe (AAFCC), qui sont gérés par Sécurité publique Canada (SP).

Les compagnies d'assurance augmentent leurs primes en raison de l'augmentation des demandes d'indemnisation au cours des deux dernières années, en raison du changement climatique. Il s'agit de la poursuite d'une tendance dans l'industrie de l'assurance de ce que les experts appellent un « durcissement » du marché de l'assurance. Le programme des AAFCC a la possibilité de s'attaquer à ce problème mondial d'une manière innovante et responsable.

Dans le cadre des AAFCC, l'aide est versée à la province ou au territoire et non pas directement aux personnes, aux petites entreprises ou aux collectivités touchées.

Depuis la création du programme en 1970, le gouvernement du Canada a versé plus de 6 milliards de dollars en aide après une catastrophe pour aider les provinces et les territoires à assumer les coûts d'intervention et de remise en état des infrastructures et des biens personnels avant la catastrophe.

Un récent rapport publié par les Nations Unies confirme que les catastrophes liées au climat ont augmenté de 83 %, passant de 3 656 événements au cours de la période 1980-1999 à 6 681 au cours des 20 dernières années.

Ressources naturelles Canada a publié un nouveau rapport qui tente de répondre à une question qui est posée de plus en plus fréquemment : quel est l'impact économique du changement climatique? En 2020, les phénomènes météorologiques extrêmes ont causé des dommages d'une valeur de 2,4 milliards de dollars au Canada, soit le quatrième plus haut niveau enregistré en près de quatre décennies. Au cours des 40 dernières années, un rapport de Sécurité publique Canada de 2020 a estimé que les dommages causés par les phénomènes météorologiques extrêmes au pays ont coûté à l'économie environ 31 milliards de dollars.



L'assurance fonctionne en regroupant les ressources d'un grand nombre de personnes présentant des risques similaires dans un « pot commun ». Dans ce système, les personnes seules peuvent effectuer des retraits plus importants que ceux qu'elles ont versés dans le pot si elles subissent un événement majeur et ont besoin d'une couverture.

Ce qu'il faut savoir, c'est que, pour une année ou une région donnée, si le « pot commun » est vidé de fonds par des demandes d'indemnisation ou si moins de personnes y versent de l'argent (en décidant de ne pas s'assurer), le montant que les personnes restantes doivent verser dans le pot (primes) doit augmenter. Sinon, le système n'est pas viable et les fournisseurs d'assurance ne peuvent pas offrir de couverture sans faire faillite.

Le changement climatique augmentant la fréquence et l'intensité des catastrophes naturelles, l'assurance est devenue un défi croissant pour les collectivités situées dans des zones à « haut risque ».

Entre 2009 et 2020, les assureurs canadiens dépenseront en moyenne 2 milliards de dollars par an pour des pertes liées à des catastrophes naturelles, ce qui représente une augmentation de plus de 400 % par rapport à la moyenne annuelle versée entre 1983 et 2008, selon le Bureau d'assurance du Canada (BAC).

Les compagnies d'assurance augmentent leurs primes en raison de ces réclamations élevées. Il s'agit de la poursuite d'une tendance dans l'industrie de l'assurance de ce que les experts appellent un « durcissement » du marché de l'assurance. Cela se produit lorsque le nombre de sinistres est élevé et que les assurances sont plus difficiles à trouver. Nous sommes dans un marché de durcissement depuis 2019 en raison de ces problèmes.

L'augmentation des risques liés au changement climatique peut également affecter l'offre d'assurance disponible sur un marché donné. À mesure que les assureurs pèsent leur exposition au risque à l'échelle mondiale, ils peuvent se retirer des zones à « haut risque », ce qui peut entraîner une diminution de la concurrence, des prix plus élevés et moins de choix pour les propriétaires et les entreprises ayant besoin d'une assurance. Cela peut conduire à des régions de la province où l'assurance n'est tout simplement pas disponible.

L'un des problèmes posés par un programme comme les AAFCC est qu'il ne faut pas inciter les personnes à ne pas souscrire d'assurance, car elles savent que les AAFCC sont une solution de secours « gratuite ». Le résultat, comme nous l'avons vu précédemment, est que si moins de personnes contractent des assurances, les primes pour les personnes restantes augmentent et deviennent plus difficiles à obtenir. Il s'agit d'un effet boule de neige qui ne fera qu'aggraver la situation.

Les pays du monde entier tentent de s'attaquer à ce même problème et mettent en œuvre une grande variété d'approches allant de l'assurance privée ou publique, volontaire ou obligatoire. Toutes les combinaisons possibles de ces options sont en vigueur quelque part.



L'expérience d'autres pays, notamment le Royaume-Uni et les États-Unis, suggère que la solution consiste à subventionner l'assurance dans les zones à haut risque, soit par les assurés à faible risque, comme au Royaume-Uni, soit par le gouvernement, comme aux États-Unis.

Pour donner un exemple clair, en Colombie-Britannique, nous commençons à voir les résultats de ces scénarios, où l'assurance est devenue si coûteuse dans certaines régions que de nombreux propriétaires et entreprises choisissent de s'en passer. Ce problème pourrait être résolu en faisant en sorte que le taux de couverture d'assurance soit aussi élevé que possible dans les zones à haut risque. Il en résulterait des primes globales moins élevées pour tous ceux qui vivent dans ces zones à haut risque. Pour ce faire, on pourrait mettre en place un programme de subventions gouvernementales à l'intention des propriétaires de biens immobiliers dans les zones à haut risque, afin de compenser le coût élevé de l'assurance et d'inciter les personnes à y souscrire. Ce programme de subvention pourrait s'apparenter à la BC Home Owner Grant.

Bien qu'un pareil programme de subventions coûterait de l'argent au gouvernement, il compenserait également les coûts associés aux paiements des AAFCC.

En nous référant aux plus récentes données du recensement de Statistique Canada (2016), axées sur les habitations privées en Colombie-Britannique, plus précisément sur le nombre d'habitations qui sont « occupées par des résidents habituels » (pas de propriétés récréatives), nous avons une idée du nombre d'habitations principales en Colombie-Britannique.

Ces données peuvent être subdivisées par « type de subdivision de recensement », ce qui nous permet d'éliminer les villes, les municipalités de district, les municipalités et les réserves, qui sont pratiquement toutes couvertes par une protection contre les incendies ou sont des propriétés fédérales. En théorie, cela nous donne une bonne estimation du nombre d'habitations qui n'ont pas de protection contre les incendies (certaines de ces zones pourraient avoir une protection contre les incendies, mais nous les laisserons pour être prudents).

Si nous supposons alors un taux d'adhésion au programme de 75 % et une subvention de 1 000 dollars par logement, ce qui devrait couvrir une partie substantielle d'une police d'assurance incendie.



Voici un résumé des calculs :

Total : Logements privés occupés par des résidents habituels, 2016 : 69 019

Valeur de la « subvention » d'assurance : 1 000,00 \$

Pourcentage de participation : 75 %

Coût total du programme : 51 764 250 \$

Total estimé des petites entreprises non situées dans des zones de protection contre les incendies : 19 202

Valeur de la « subvention » d'assurance : 1 000,00 \$

Pourcentage de participation : 75 %

Coût total du programme : 14 401 811 \$

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Mette à jour le programme des AAFCC, afin de permettre aux provinces et aux territoires et aux communautés autochtones de demander des fonds pour créer un nouveau programme de subventions pour les propriétaires de biens dans les zones à risque élevé, afin de compenser le coût élevé de l'assurance et d'inciter les particuliers et les entreprises à en souscrire.



Harmoniser la Loi sur les espèces en péril pour répondre aux besoins régionaux en matière de conservation de la biodiversité

Description

Alors que les industries des ressources naturelles du Canada s'efforcent d'être des partenaires responsables et constructifs dans l'atteinte des objectifs nationaux en matière de biodiversité, l'alignement et la coordination avec les ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec les ministères chargés de l'utilisation des terres, comme le propose l'Accord national pour la protection des espèces en péril, sont essentiels.

Contexte

Les intervenants des industries des ressources naturelles ont exprimé des inquiétudes à l'égard de la Loi sur les espèces en péril (LEP), soulignant qu'elle ne donne pas de résultats positifs sur le terrain ⁹⁸ et qu'elle crée des chevauchements avec les règlements provinciaux ou territoriaux actuels. Bien que chaque province et territoire ait sa propre approche de la gestion des espèces en voie de disparition et qu'il ait compétence sur la grande majorité des terres publiques au Canada, la LEP complique encore les choses, car le gouvernement fédéral a maintenant la capacité d'intervenir s'il estime que les provinces ne font pas un travail adéquat pour protéger les espèces en voie de disparition. C'est ce que nous constatons actuellement dans la région de Peace, en Colombie-Britannique, pour le caribou. Les données scientifiques sur la conservation du caribou semblent être simplifiées à l'extrême (une seule solution pour tous), ce qui crée des approches déraisonnables d'une région à l'autre du pays.

À titre d'exemple, il existe trois textes de loi en Ontario et trois ministères distincts qui supervisent les espèces en péril, notamment la Loi sur la durabilité des forêts de la Couronne (LDFC), qui relève du ministère des Richesses naturelles, la Loi sur les espèces en voie de disparition, qui relève du ministère de l'Environnement, de la Conservation et des Parcs (MCEP), ainsi que la LEP du gouvernement fédéral. La LDFC semble être la meilleure approche, car elle vise à gérer les grands paysages dans le temps et l'espace. En veillant à ce que la répartition naturelle des habitats dans nos forêts soit maintenue à long terme, elle offre la meilleure occasion d'assurer un habitat au plus grand nombre d'espèces possible.

En Ontario, la Loi sur les espèces en voie de disparition se concentre davantage sur les espèces individuelles que sur l'habitat. Cela entraîne des objectifs contradictoires, même entre les espèces en voie de disparition. Par exemple, l'engouement bois-pourri a besoin d'une forêt de conifères plus jeune alors que le caribou veut des forêts plus anciennes. L'approche de la LDFC tient compte de cette situation en offrant une meilleure diversité d'habitats.

⁹⁸ Ressources naturelles Canada, « Mise en oeuvre de méthodes de gestion écosystémique dans les forêts du Canada. », 2008.



L'incorporation du savoir autochtone semble également très limitée d'après notre expérience dans le nord-est de l'Ontario, surtout lorsqu'il s'agit de déterminer les limites de l'aire de répartition du caribou.

En outre, les entreprises forestières sont confrontées à des pertes d'emplois, à des fermetures d'usines et à une réduction des besoins totaux de l'industrie en matière d'approvisionnement en bois, et ce, en nombre stupéfiant. Les impacts dans les régions spécifiques au caribou ont déjà vu une perte d'emplois directs ou indirects entre 278 et 2837 postes. De plus, la réduction prévue du produit intérieur brut provincial varie entre 27 et 166 millions de dollars et la réduction des recettes fiscales entre 16 et 166 millions de dollars dans ces régions respectives. Des chiffres auxquels font écho les industries forestières d'autres provinces.⁹⁹

<https://www.saobserver.net/news/chambers-warn-of-job-loss-due-to-backcountry-closures-for-caribou/>

Encourager les projets de développement durable, c'est adopter une approche efficace pour optimiser les priorités environnementales, sociales et économiques dans le paysage, en conciliant les besoins de conservation de la biodiversité et de la fonction des écosystèmes avec ceux du développement des ressources, les priorités des communautés et les besoins des autres utilisateurs du territoire.¹⁰⁰

En vertu de la LEP, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada est tenu d'évaluer les espèces en péril¹⁰¹, mais le processus d'inscription d'une espèce est discrétionnaire.¹⁰² La planification de la conservation doit se faire au niveau du territoire et doit garantir que toutes les ressources du territoire sont comprises et considérées dans la prise de décision.

À l'heure actuelle, les industries ont du mal à accepter l'application d'une approche à outil unique adoptée par le gouvernement pour atteindre les grands objectifs de conservation. Étant donné que la biodiversité et les fonctions des écosystèmes sont dynamiques et se produisent sur une grande étendue, l'industrie n'est pas convaincue qu'une dépendance excessive à l'égard des zones protégées de taille et d'emplacement fixes permettrait d'atteindre efficacement les grands objectifs de conservation identifiés.

Les industries des ressources naturelles continuent de faire preuve d'une bonne gestion des ressources, ce qui est vital pour l'économie de notre pays, pour les industries qui maintiennent leur accès au marché et pour la création d'emplois.¹⁰³ Ces efforts doivent être conçus pour favoriser la confiance et la coopération entre les gouvernements et les parties prenantes et les solutions doivent être pragmatiques.

⁹⁹ <https://vancouver.sun.com/opinion/columnists/vaughn-palmer-john-horgans-lack-of-consultation-with-industry-concerns-west-fraser-boss>

¹⁰⁰ idem

¹⁰¹ Loi sur les espèces en péril, L.C. 2002, ch. 29, art. 14 [LEP].

¹⁰² idem

¹⁰³ <https://www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/37-1/ENVI/reunion-9/temoignages>



Le processus actuel prévu par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale est structuré de manière à n'évaluer que les grands projets clairement définis, comme les mines proposées, plutôt que les effets cumulatifs des activités humaines et des autres activités industrielles dans une région donnée. ¹⁰⁴ Il en résulte que des projets sont retardés ou relégués aux oubliettes.

Le champ d'application de la LEP, qui se concentre de façon disproportionnée sur les industries minière et forestière, crée des retards et des incertitudes pour les projets dans les régions où les espèces inscrites à la LEP ou leur habitat se trouvent sur des terres publiques provinciales. ¹⁰⁵ De plus, la LEP ne dispose pas encore d'un ensemble complet d'outils de conformité, de politiques et de mécanismes de coordination pour une mise en œuvre efficace.

Une préoccupation spécifique liée à la Loi sur les espèces en péril concerne principalement le caribou et le seuil arbitraire de 35 % de perturbation transnationale qui désavantage encore plus l'industrie, avec peu de preuves à l'appui. ¹⁰⁶ Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada et le Consortium national de connaissances sur le caribou boréal sont des forums importants pour explorer des solutions avec d'autres industries, la société civile et les partenaires autochtones, mais l'approche actuelle est un échec pour le caribou et l'industrie. ¹⁰⁷ Certains défis sont exacerbés par le manque de conformité à long terme en vertu de la LEP et par une coordination inadéquate entre les paliers de gouvernement fédéral, provincial et territorial, qui ont causé de l'incertitude pour les promoteurs de projets dans plusieurs régions. Un bon exemple, l'étude Canada-Colombie-Britannique sur la protection du caribou des montagnes du Sud a révélé que le gouvernement fédéral et la province ont des points de vue divergents sur l'habitat nécessaire au rétablissement. ¹⁰⁸

La coordination de la définition de l'habitat critique est essentielle pour assurer la compatibilité des mesures de rétablissement et la clarté pour les utilisateurs des terres. Afin de produire des prédictions réalistes, les modèles de répartition des espèces nécessitent le co-enregistrement précis des données d'occurrence avec les variables environnementales. Une approche commune à l'égard des espèces en péril, comme le décrit l'Accord national pour la protection des espèces en péril, est nécessaire pour assurer le succès de la protection et du rétablissement des espèces en péril dans l'ensemble du pays. ¹⁰⁹ À ce titre, une approche plus efficace, inclusive et axée sur l'intendance est nécessaire.

¹⁰⁴ https://www.pdac.ca/docs/default-source/priorities/public-affairs/cmif-emmc/cmif-brief-2018-emmc-final-en.pdf?sfvrsn=cfc08598_0

¹⁰⁵ <http://www.cfs.nrcan.gc.ca/pubwarehouse/pdfs/28282.pdf>

¹⁰⁶ https://www.pdac.ca/docs/default-source/priorities/public-affairs/cmif-emmc/cmif-brief-2018-emmc-final-en.pdf?sfvrsn=cfc08598_0

¹⁰⁷ Correspondance par courriel avec un membre de la Chambre dans l'industrie forestière, juin 2019.

¹⁰⁸ https://www.registrelep-sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/ProtectionStudy-Smc-central-v01-0217-Eng.pdf

¹⁰⁹ <https://www.registrelep-sararegistry.gc.ca/6B319869-9388-44D1-A8A4-33A2F01CEF10/Accord-eng.pdf>



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. En vertu de la LEP, travaille avec les provinces, les territoires et les communautés autochtones pour s'assurer que les seuils de perturbation du caribou sont fondés sur les circonstances régionales, qu'ils sont soutenus scientifiquement et qu'ils sont publiés à court terme.
2. Envisage une autre approche multiespèces qui est spécifique à la région et qui permet la variabilité régionale et la prise en compte des circonstances locales.
3. Améliore la transparence et l'accès aux données sur les espèces en péril pour aider à identifier les lacunes et les priorités de financement de la recherche, tout en s'assurant que les actions sur le terrain sont éclairées par les meilleures informations disponibles.
4. Travaille avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et des communautés autochtones pour encourager des approches cohérentes et complémentaires à la protection et au rétablissement des espèces, et pour assurer l'application de l'information disponible nécessaire pour soutenir les efforts de protection et de rétablissement.



Marché national des crédits compensatoires de gaz à effet de serre

Description

Les gouvernements et l'industrie continuent de réduire les émissions en éliminant progressivement les produits énergétiques à forte intensité de carbone comme le charbon, en investissant dans le captage, l'utilisation et le stockage du carbone (CUSC) et en adoptant des technologies d'énergie renouvelable novatrices. Ces mesures sont certes positives pour l'environnement et l'atteinte des objectifs climatiques, mais elles ont eu pour conséquence involontaire de diluer les marchés provinciaux de crédits de carbone. La création d'un marché national de crédits compensatoires inciterait les investissements nationaux et internationaux dans les technologies et les programmes de réduction et de séquestration des GES, tout en encourageant la coopération pour atteindre les objectifs nationaux et internationaux en matière d'émissions.

Contexte

Les gouvernements et l'industrie continuent de réduire les émissions en éliminant progressivement les produits énergétiques à forte intensité de carbone comme le charbon, en investissant dans le captage, l'utilisation et le stockage du carbone (CUSC) et en adoptant des technologies d'énergie renouvelable novatrices. Ces mesures sont certes positives pour l'environnement et l'atteinte des objectifs climatiques, mais elles ont eu pour conséquence involontaire de diluer les marchés provinciaux de crédits de carbone.

À l'heure actuelle, l'Alberta et la Colombie-Britannique sont les deux seules provinces dotées d'un marché de crédits compensatoires. Dans les deux systèmes provinciaux, la mise en œuvre d'un plus grand nombre de technologies et d'initiatives vertes a entraîné une augmentation équivalente du nombre de crédits compensatoires accordés aux entreprises. En ce moment, les deux marchés échangent des crédits compensatoires juste en dessous du prix du carbone (40 \$ par tonne).

Dans les deux systèmes provinciaux, la mise en œuvre d'un plus grand nombre de technologies et d'initiatives vertes a entraîné une augmentation équivalente du nombre de crédits compensatoires accordés aux entreprises. En l'absence d'un marché national de crédits compensatoires, l'offre de crédits dépasse actuellement la demande provinciale, ce qui entraîne une dévaluation des crédits et n'incite donc pas l'industrie à investir davantage dans les technologies de réduction des gaz à effet de serre (GES).

Pour stabiliser la valeur des crédits compensatoires et inciter l'industrie à investir davantage dans les technologies de réduction des émissions, la demande doit augmenter. Une méthode pour augmenter la demande est la mise en place d'un marché national de crédits compensatoires, permettant aux provinces d'échanger unilatéralement entre elles. Un marché national de crédits compensatoires crée un système de crédits unifié qui garantit la stabilité à long terme de la valeur et de la durée des crédits compensatoires. En retour, les entreprises reçoivent la confiance



nécessaire pour faire des investissements ambitieux et à grande échelle dans les technologies de réduction des GES.

Dans le cadre des engagements du Canada à l'égard de l'Accord de Paris, le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire les émissions nationales de GES de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Bien que plusieurs initiatives aient été mises en œuvre pour atteindre cet objectif, le gouvernement a été lent à mettre en place les mécanismes économiques nécessaires pour encourager les investissements dans la réduction des GES. Conscient de ce fait, le gouvernement du Canada a annoncé en mars 2021 un projet de règlement visant à établir un système fédéral de compensation des GES, dans le but d'encourager financièrement les activités qui contribuent à la réduction des GES. S'il est mis en œuvre, le système de compensation soutiendra un marché national d'échange de carbone où les installations réglementées qui dépassent leurs limites d'émissions peuvent acheter des crédits compensatoires auprès de promoteurs de projets de compensation qui les vendent.

L'introduction d'un marché national de crédits compensatoires serait une étape vers l'introduction de possibilités pour les promoteurs de projets de compensation, les émetteurs et les investisseurs privés de gagner des revenus provenant des réductions et des suppressions de GES. La possibilité de flux de revenus basés sur les crédits fournit aux intervenants les incitatifs économiques nécessaires pour exécuter des projets de réduction des GES qui, autrement, n'auraient peut-être pas été investis, ce qui stimule l'investissement et l'innovation dans les technologies de réduction et d'élimination des GES.

À l'heure actuelle, l'Alberta et la Colombie-Britannique sont les deux seules provinces dotées de systèmes d'établissement des prix en fonction des résultats (STFR) reconnus par le gouvernement fédéral pour la vente et l'achat de crédits compensatoires de carbone. Bien que ces systèmes fonctionnent, ils ne sont pas sans risque. La viabilité des marchés de crédits compensatoires repose sur deux éléments : la compréhension, la mesure et la vérification des émissions pour lesquelles un crédit compensatoire est émis, et la prise en compte des risques liés au marché et à l'investissement, comme l'activation et l'enregistrement des transactions, l'assurance-crédit, etc.

Dans le cadre des systèmes provinciaux, certaines provinces ou industries auront un coût de réduction inférieur, c'est-à-dire un coût inférieur pour réduire les émissions d'une tonne. L'introduction d'un marché de compensation national permettrait aux provinces de collaborer entre elles pour réduire les émissions et de travailler avec le gouvernement fédéral pour établir des normes et des lignes directrices nationales qui tiennent compte des risques associés aux marchés de compensation. Ce faisant, toutes les parties concernées en bénéficieraient.

En pratique, un marché de compensation national pourrait fonctionner comme suit :

Il en coûte 50 \$ à une entreprise énergétique de l'Alberta pour réduire ses émissions d'une tonne, et 100 \$ à une entreprise manufacturière de l'Ontario pour réduire ses émissions d'une tonne. Pour chaque tonne d'émissions réduite, un crédit est produit et évalué à 40 \$. Dans ce scénario, ni l'entreprise énergétique de l'Alberta ni l'entreprise manufacturière de l'Ontario n'ont d'incitation



financière à continuer de réduire les émissions, car le prix d'un crédit est inférieur au coût de la réduction.

Dans un marché national, on peut supposer que le prix d'un crédit augmente en fonction de la concurrence du marché. Dans ce scénario, un crédit coûte 60 \$. Ce prix inciterait l'entreprise énergétique de l'Alberta à continuer d'investir dans la réduction des émissions, car elle peut vendre le crédit à l'entreprise manufacturière de l'Ontario en réalisant un profit. De même, l'entreprise manufacturière ontarienne est incitée à acheter des crédits comme moyen plus rentable de réduire les émissions. Maintenant, les émissions du Canada sont plus faibles et les deux entreprises sont plus rentables.

À l'avenir, un marché national de crédits compensatoires constituera également une étape importante vers le respect des engagements internationaux du Canada en vertu de l'article 6 de l'Accord de Paris. L'article 6 de l'Accord de Paris permet aux pays de coopérer volontairement les uns avec les autres pour réaliser des réductions d'émissions à la fois par le transfert de crédits de carbone nationaux (articles 6.2 et 6.4) et par des approches non marchandes (article 6.8), comme le transfert de technologie et le financement. Le fait de ne pas mettre en œuvre les cadres nationaux requis pour respecter ces engagements risque de compromettre la position du Canada en tant que leader international en matière de changement climatique et de réduction des GES, et de compromettre l'accès aux capitaux qui découlent de ces possibilités.

Finalement, l'objectif de tout marché national de crédits compensatoires doit être d'encourager les investissements nationaux et internationaux dans les technologies et les programmes de réduction et de séquestration des GES, tout en encourageant la coopération pour atteindre les cibles d'émissions nationales et internationales.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Fasse la promotion d'un système de crédits compensatoires de GES à l'échelle de l'économie et du secteur, fondé sur des consultations avec l'industrie, les partenaires autochtones et les gouvernements provinciaux et territoriaux.
2. Assure la conformité avec les systèmes de crédits compensatoires existants, y compris les systèmes provinciaux, afin de créer une cohérence entre les compétences et d'assurer la compatibilité avec le déploiement prévu de l'article 6 de l'Accord de Paris.



Finances et imposition



Ajouter le lithium à la liste des minéraux et métaux admissibles en vertu de la loi sur l'impôt sur le revenu

Description

Avec un potentiel de développement économique similaire à celui du pétrole et du gaz, et des retombées positives pour les industries de fabrication et de services à valeur ajoutée, les ressources inexploitées en lithium représentent une nouvelle industrie importante pour l'Alberta. En réutilisant l'infrastructure et l'expertise existantes en matière de pétrole et de gaz, l'Alberta sera en mesure de développer une opportunité économique diversifiée avec un impact environnemental minimal.

Contexte

En 2018, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a fait une prédiction qui avait le potentiel de bouleverser l'industrie automobile : d'ici 2030, il y aurait près de 125 millions de véhicules électriques en circulation dans le monde, ont-ils déclaré.¹¹⁰ Il s'agit d'une augmentation significative par rapport aux 3,1 millions de véhicules électriques possédés dans le monde en 2017. Les véhicules électriques et autres appareils électroniques nécessitent des produits de stockage d'énergie à base de lithium. Une source de lithium est présente dans la saumure des plaines salines. Pour obtenir le lithium, des trous sont percés dans les plaines afin de pomper la saumure jusqu'à la surface. Cela permet d'extraire le carbonate de lithium par un processus chimique.

Le Canada dispose de ressources connues de spodumène de lithium (roche dure) au Québec, en Ontario et au Manitoba. Bien que le Canada ait seulement pris conscience de son inventaire de ressources en saumure de lithium, il est évident que le lithium dissous dans les saumures souterraines des provinces de l'Ouest présente une opportunité unique et élégante de développement économique dans les juridictions disposant d'une infrastructure et d'une expertise pétrolière et gazière. Les saumures riches en lithium se trouvent dans certains réservoirs qui, par le passé, ont été exploités pour le pétrole et le gaz. Les estimations de l'industrie suggèrent que le lithium est présent en quantités compétitives à l'échelle mondiale dans ces réservoirs profonds et que l'expertise du Canada en matière de développement des ressources pourrait être appliquée pour concurrencer à l'échelle mondiale sur le marché croissant du lithium (Battery Metals Association of Canada, 2019).¹¹¹

¹¹⁰ 1 <https://www.cnn.com/2018/05/30/electric-vehicles-will-grow-from-3-million-to-125-million-by-2030-ia.html>

¹¹¹ 2 https://www.bmacanada.org/wp-content/uploads/2022/04/AB-Li-Supply-Chain-Summary-Report_CLA_Final-1.pdf



La loi de l'impôt sur le revenu du Canada (la Loi), dans sa version actuelle, interdit aux sociétés qui développent des projets d'exploitation de saumure de lithium d'émettre des actions accréditives, qui sont un moyen de garantir le financement de l'extraction, du développement et de la production de produits à base de lithium. Afin de pouvoir émettre des actions accréditives à des fins de financement, la société émettrice doit être une société à activité principale.

Le paragraphe 66 (15) de la loi fournit les définitions pertinentes qui s'appliquent aux fins de l'émission d'actions accréditives. La contrainte qui empêche les sociétés minières de lithium d'être considérées comme des sociétés à activité principale est l'absence du terme « lithium » au paragraphe (f.1) de cette définition.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Modifie la définition du terme « minéraux »/« ressource minérale » au paragraphe 248 (1) de la loi pour ajouter le terme « lithium » à la liste des minéraux et métaux admissibles.
2. Conformément au sous-paragraphe 248 (d) (ii), les éléments suivants doivent être inclus dans la liste des principaux minéraux extraits admissibles : « le lithium et ses dérivés, notamment le carbonate de lithium, l'hydroxyde de lithium et le chlorure de lithium. »



Rétablir l'intégration de l'impôt sur les sociétés et l'impôt sur le revenu des personnes physiques

Description

Un régime d'impôt sur le revenu entièrement intégré, comme l'indique le rapport de la Commission Carter, permettrait d'éviter la double imposition en vertu du régime d'impôt sur le revenu des sociétés et du régime d'impôt sur le revenu des particuliers, tout en assurant une indifférence relative entre le fait de gagner un revenu par l'intermédiaire d'une société canadienne, par salaire ou par dividende. Elle permettrait également de corriger d'autres failles dans la fiscalité canadienne.

Contexte

La Commission royale d'enquête sur la fiscalité, mieux connue sous le nom de « Commission Carter », a procédé à un examen complet du régime fiscal canadien il y a plus de 50 ans, en 1966, et a remis son rapport aux Canadiens en 1972. Le rapport de la Commission Carter a introduit, entre autres recommandations, le concept selon lequel le revenu devrait être imposé au même taux, qu'il ait été gagné dans une société ou personnellement. Ce concept est connu sous le nom d'« intégration fiscale » du système d'impôt sur le revenu des particuliers (IRP) et du système d'impôt sur les sociétés (IS). Pour atteindre cet objectif, la loi canadienne sur l'impôt sur le revenu prévoit divers mécanismes d'intégration fiscale. En fait, cela signifie que les systèmes canadiens d'impôt sur le revenu des particuliers et des sociétés sont intégrés de manière à produire la même obligation fiscale globale, quelle que soit la structure utilisée pour gagner le revenu, ce qui, en théorie, ne devrait pas influencer la décision d'un contribuable quant à savoir si le revenu doit être gagné personnellement ou par l'intermédiaire d'une société. Ces mécanismes d'intégration fiscale ont deux composantes principales.

Le premier concerne le revenu actif des sociétés, également appelé revenu d'entreprise active (REA). Il existe deux étapes d'imposition du revenu d'entreprise actif des sociétés. Pour une société privée sous contrôle canadien (SPCC) qui gagne un revenu d'entreprise active admissible à la déduction pour petites entreprises (DPE), un faible taux d'imposition des sociétés est appliqué, qui est actuellement de 11 % (taux fédéral et provincial combinés) en Alberta. Ce même revenu, s'il était gagné personnellement, serait imposé à 48 % en Alberta aux taux marginaux d'imposition des particuliers les plus élevés. Comment les 37 % d'impôt restants sont-ils imposés pour maintenir l'intégration? Le mécanisme de crédit d'impôt pour dividendes permet de réaliser le premier élément d'intégration au niveau de l'IRP. Lorsqu'un dividende est versé à l'actionnaire, il est « bonifié » pour devenir un dividende imposable et le contribuable paie l'impôt au taux marginal personnel maximal, mais reçoit un crédit d'impôt pour dividendes plus ou moins égal à l'impôt que la société a payé à l'origine. En conséquence (en théorie), le taux d'imposition global est le même et l'intégration fiscale est réalisée.

Le deuxième mécanisme d'intégration fiscale concerne les revenus passifs ou d'investissement gagnés dans une société. Dans ce cas, l'objectif est de s'assurer qu'il n'y a pas d'avantage fiscal



à gagner des revenus d'investissement dans une société en payant un taux d'imposition inférieur. Pour ce faire, les revenus de placement gagnés par la société sont imposés à des taux élevés, qui étaient dans les dernières années à peu près les mêmes que ceux que paierait un particulier gagnant directement ce revenu.

Toutefois, dans ce cas, une partie de l'impôt est affectée au compte de l'impôt en main remboursable au titre de dividendes (IMRTD), ce montant étant remboursé à la société à un taux prescrit en dollars pour chaque dollar de dividendes imposables versés à un actionnaire (humain). Théoriquement, ce montant est transmis à l'actionnaire pour être imposé dans le cadre du système d'IRPP, réalisant ainsi une nouvelle fois l'intégration fiscale.

Dans le cadre de ces mécanismes, les déclarations d'impôt sur le revenu des particuliers permettent aux contribuables de bonifier leurs revenus de dividendes, puis d'appliquer un crédit d'impôt pour ajuster le montant de l'impôt à payer. Les taux de majoration et de crédit ont été initialement fixés pour réaliser l'intégration complète de l'impôt sur le revenu des collectivités et de l'impôt sur le revenu des personnes physiques pour les petites entreprises. Depuis sa création en 1972, le crédit d'impôt pour dividendes ainsi que les taux légaux d'imposition des sociétés ont changé. Par conséquent, certaines années, il y a eu une surintégration pour les petites entreprises, en ce sens que le crédit d'impôt pour dividendes était suffisamment généreux pour réduire l'impôt combiné sur les revenus de dividendes à un niveau inférieur à celui des autres revenus. La situation est devenue plus complexe du fait que les provinces prélèvent des taux différents d'impôt sur les sociétés pour les petites entreprises et que les surtaxes fédérales et provinciales s'ajoutent. À l'heure actuelle, on constate une surintégration constante dans toutes les provinces, les écarts par rapport à la pleine intégration étant les plus importants pour le revenu de placement gagné par une société.

Les modifications les plus récentes apportées à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada (la Loi) ont entraîné des changements spectaculaires et punitifs dans la façon dont les SPCC sont imposées sur le revenu d'activité et de placement gagné. Le résultat a été la décimation absolue de l'objectif de la Commission Carter d'intégrer l'impôt sur le revenu des sociétés et l'impôt sur le revenu des particuliers, car nous avons vu la sous-intégration de toutes les formes de revenus distribués par une société augmenter de façon spectaculaire, passant de quelques dixièmes de point de pourcentage à environ 10 % pour l'année d'imposition 2021. En 2012 encore, la disparité entre le fait de gagner 1 000 dollars de revenus de placement dans une société et le fait de gagner ces mêmes 1 000 dollars à titre personnel ne représentait que 17,20 dollars d'impôt supplémentaire payé.

Aujourd'hui, cette même disparité est passée à — 35,40 dollars soit une augmentation de 106 % du coût fiscal associé.

La valeur d'un système d'impôt sur le revenu entièrement intégré, comme l'indique le rapport de la Commission Carter, est d'éviter la double imposition en vertu de l'impôt sur le revenu des sociétés et de l'impôt sur le revenu des particuliers, tout en veillant à ce qu'il y ait une indifférence relative entre le fait de gagner un revenu par l'intermédiaire d'une société canadienne, par salaire ou par dividende. L'intégration complète de l'impôt sur le revenu des sociétés et de l'impôt sur le



revenu des particuliers présente l'avantage supplémentaire d'éliminer une autre non-neutralité de l'impôt actuel sur le revenu des sociétés au Canada, à savoir la distorsion des décisions de constitution en société. En l'absence d'une intégration complète, l'imposition combinée du revenu des sociétés dépasse l'imposition d'entreprises comparables non constituées en société.

1 Voir l'annexe A pour une comparaison complète des tableaux d'intégration de 2012 avec les tableaux d'intégration de 2021.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Entreprenne un examen complet des mécanismes d'intégration qui existent actuellement dans la loi, y compris, mais sans s'y limiter : les taux d'IS pour les petites entreprises actives, le revenu général et le revenu de placement; l'impôt supplémentaire sur le revenu de placement gagné dans une société; le mécanisme de majoration des dividendes de l'IRPP; et le crédit d'impôt pour dividendes de l'IRPP; les taux de l'IMRTD de l'IS; les taux d'IRPP sur les dividendes admissibles; les taux d'IRPP sur les dividendes non admissibles; et, les taux d'IRPP.

Qu'à l'issue de cet examen, le ministère des Finances modifie les taux et les dispositions applicables de la Loi afin d'assurer le rétablissement de l'intégration fiscale comme recommandé par le rapport de la Commission Carter.



Réduire le coût du travail par la réforme des seuils du SRG

Description

Les pénuries de main-d'œuvre, qui étaient déjà un problème pressant pour les entreprises canadiennes avant la pandémie de COVID-19, s'aggravent et de nouvelles pénuries apparaissent. Pourtant, les mesures de récupération du programme canadien de supplément de revenu garanti (SRG) créent des obstacles à la participation au marché du travail pour de nombreux adultes âgés aptes au travail en les décourageant de chercher à obtenir un revenu supérieur aux valeurs établies pour être admissibles au SRG. Cette situation accroît les pressions sur le marché du travail, a des répercussions négatives sur la qualité de vie et limite le potentiel de production économique du Canada.

Contexte

Le système de revenu de retraite (SRR) du Canada ¹¹², qui comprend le SRG, fonctionne selon un grand nombre de prémisses que nous avons il y a plusieurs décennies. Bien que certaines réformes aient été introduites récemment, l'innovation dans les programmes du SRR du Canada a été lente, surtout à la lumière de l'évolution du contexte économique, démographique, social et du marché du travail. Les études suggèrent qu'un manque d'intégration de la prise de décision politique, de la réglementation et de la recherche restreint l'innovation dans les programmes du SRR. ¹¹³

Lorsque les programmes publics de retraite du Canada ont été conçus il y a plus de 50 ans, l'âge moyen de la population était inférieur à 30 ans. Aujourd'hui, nous sommes en moyenne âgés de plus de 40 ans et nous vivons plus longtemps. Environ 23 % de la population en âge de travailler aura 65 ans ou plus d'ici 2024. Entre 2021 et 2024, le Canada perdra environ 600 000 travailleurs à mesure que les gens vieilliront et dépasseront l'âge de 65 ans, ce qui réduira la part de la population participant aux marchés du travail. ¹¹⁴

De plus, de nombreux Canadiens sont maintenant confrontés à une incertitude financière personnelle. ¹¹⁵ Il y a 40 ans, près de la moitié des travailleurs canadiens bénéficiaient d'une certaine forme de régime de retraite. Aujourd'hui, seul un tiers d'entre eux en bénéficie. Face à une espérance de vie plus longue et à des économies moindres, les inquiétudes concernant « l'insuffisance de l'épargne en vue de la retraite, l'épuisement de leur argent et le coût des

¹¹² Le système de revenu de retraite du Canada est administré par le gouvernement fédéral et financé par des fonds publics, et comprend trois piliers : 1) la Sécurité de la vieillesse (SV) et le Supplément de revenu garanti (SRG); 2) le Régime de pensions du Canada (RPC) et Régime de rentes du Québec (RRQ); et, 3) les régimes d'épargne à impôt différé, les régimes d'épargne privés et les régimes de retraite professionnels.

¹¹³ https://static1.squarespace.com/static/5c2fa7b03917eed9b5a436d8/t/5e41c25873b8a7233f398b72/1581367901417/Improving-Canada-s-Retirement-Income-System-Setting-Priorities_final.pdf

¹¹⁴ <https://thoughtleadership.rbc.com/squeeze-play-higher-wages-alone-wont-solve-canadas-labour-shortage-problem/>

¹¹⁵ <https://www.cpacanada.ca/fr/nouvelles/articles-de-fond/2021-11-04-penurie-main-d-oeuvre>



services de santé qui ne sont pas universellement garantis (comme les soins de longue durée) »¹¹⁶ sont plus fréquentes.

Fait inquiétant, alors que le Canada connaît un déclin de la population active et que les Canadiens sont confrontés à l'augmentation du coût de la vie et à une épargne insuffisante pour la retraite, les études¹¹⁷ montrent que les caractéristiques du système public de revenu de retraite du Canada ont un effet dissuasif important sur le travail et le revenu des travailleurs âgés. L'impact le plus important concerne les bénéficiaires du Supplément de revenu garanti (SRG), un programme gouvernemental destiné à soutenir les personnes âgées à faible revenu.

La Sécurité de la vieillesse (SV) de base est un paiement mensuel offert à tous les résidents canadiens âgés de 65 ans et plus. Le SRG est calculé en fonction du revenu et est offert aux bénéficiaires de la SV à faible revenu. Une personne âgée célibataire est admissible au SRG si son revenu est inférieur à 19 464 \$ et les couples sont admissibles si leur revenu combiné est inférieur à 46 656 \$.

Ces seuils sont censés constituer des « planchers » pour empêcher les gens de tomber dans la pauvreté. Pour situer les seuils du SRG dans un contexte plus large, en Alberta, par exemple, les seuils permettant d'atteindre le « statut de faible revenu » pour le programme de logement communautaire de l'Alberta sont beaucoup plus élevés : 25 500 \$ à 43 000 \$ (célibataire, 2021), selon l'endroit où vous vivez.¹¹⁸ Cela représente le revenu minimum requis pour répondre aux besoins de base dans différentes municipalités de l'Alberta.

Ce qui décourage les aînés à faible revenu d'épargner pour la retraite et de prendre un emploi, c'est que les prestations du SRG sont réduites ou récupérées pour les autres revenus gagnés, y compris les revenus d'emploi et de travail indépendant, au-delà de 5 000 \$ par année. Pour les revenus compris entre 5 000 \$ et 15 000 \$, le SRG sera réduit de 50 cents pour chaque dollar de revenu reçu.¹¹⁹

De plus, comme le SRG est basé sur le revenu de l'année précédente, l'effet du gain d'un revenu supplémentaire peut se faire sentir jusqu'à deux ans. Par exemple, si une personne recevant le SRG gagne un autre revenu de plus de 5 000 \$ en 2020, le SRG pour cette année-là est récupéré après la déclaration de revenus de 2020 et elle continuera de perdre le montant de la prestation mensuelle jusqu'à ce qu'elle produise sa déclaration de revenus de 2021 ne montrant

¹¹⁶ https://static1.squarespace.com/static/5c2fa7b03917eed9b5a436d8/t/5e41c25873b8a7233f398b72/1581367901417/Improving-Canada-s-Retirement-Income-System-Setting-Priorities_final.pdf

¹¹⁷ idem

¹¹⁸ <https://open.alberta.ca/dataset/423df5de-6562-4b06-9ccb-596e9d130bb5/resource/1128ae16-d050-4a98-860c-2e503d84a677/download/sh-2021-income-threshold.pdf>

¹¹⁹ <https://www.canada.ca/fr/services/prestations/pensionspubliques/rpc/securite-vieillesse/supplement-revenu-garanti/demande.html>



aucun revenu supplémentaire. Bien que le SRG soit versé rétroactivement pour les années admissibles, la perte du revenu du SRG pour une année entière peut avoir un impact important sur la qualité de vie pendant cette période.

De plus, les autres suppléments de revenu provinciaux et les programmes de santé et de besoins fondamentaux sont également restreints si la personne gagne un revenu. Bien que ces personnes aient besoin d'un revenu supplémentaire pour faire face aux frais de subsistance de base, le risque de perdre les prestations crée une désincitation majeure à gagner un revenu supplémentaire par le biais d'un emploi à temps partiel.

La réforme des mécanismes de récupération du SRG pour inciter les travailleurs âgés à participer à la population active s'aligne sur les recommandations de l'indice mondial des pensions Melbourne-Mercer (MMGPI), qui compare et classe les systèmes de revenu de retraite dans le monde. En 2019, le MMGPI a formulé trois recommandations pour améliorer le SRG du Canada. L'une d'entre elles est : « Augmenter les taux de participation à la population active aux âges plus avancés à mesure que l'espérance de vie augmente. »¹²⁰,

Lorsque les Canadiens travaillent plus longtemps, il y a de nombreux avantages pour l'économie et les lieux de travail :

- La modélisation montre que l'impact pour le Canada pourrait être substantiel en termes d'offre supplémentaire de main-d'œuvre et de production réelle et se traduirait par une augmentation substantielle du niveau de vie.¹²¹
- Des études montrent que 1) les connaissances accumulées, les compétences en leadership et la qualité élevée de l'adéquation de l'emploi des travailleurs âgés contribuent à une productivité élevée; et 2) puisque l'expérience est un élément clé dans les aspects de commercialisation de l'innovation, une main-d'œuvre âgée peut augmenter cette dimension de la capacité d'innovation.¹²²
- Un plus grand nombre de personnes âgées qui travaillent stimule la croissance économique et génère des recettes fiscales pour le gouvernement.

¹²⁰ https://static1.squarespace.com/static/5c2fa7b03917eed9b5a436d8/t/5e41c25873b8a7233f398b72/1581367901417/Improving-Canada-s-Retirement-Income-System-Setting-Priorities_final.pdf

¹²¹ [https://www.ic.gc.ca/eic/site/eas-aes.nsf/vwapj/SRIsr02.pdf/\\$FILE/SRIsr02.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/eas-aes.nsf/vwapj/SRIsr02.pdf/$FILE/SRIsr02.pdf)

¹²² [https://www.ic.gc.ca/eic/site/eas-aes.nsf/vwapj/SRIsr02.pdf/\\$FILE/SRIsr02.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/eas-aes.nsf/vwapj/SRIsr02.pdf/$FILE/SRIsr02.pdf)



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Travaille avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et des communautés autochtones, l'industrie et le milieu universitaire pour créer un cadre moderne pour le SRG, ce qui comprend un examen complet des seuils de revenu et des taux de récupération du SRG afin de permettre des exemptions de gains et des seuils de revenu plus élevés.
2. Veille à ce que la réforme encourage et permette la plus grande participation possible des bénéficiaires du SRG au marché du travail, aide ces personnes à sortir de la pauvreté et leur permette de maintenir ou d'améliorer leur niveau de vie.



Remédier à la pénurie de médecins en milieu rural grâce à des mesures incitatives sous forme de déductions fiscales

Description

À l'échelle nationale, les Canadiens des régions rurales sont confrontés à une grave pénurie de médecins de famille. En 2019, 14,5 % des Canadiens n'avaient pas accès à un fournisseur de soins de santé régulier. Cette pénurie s'est produite en raison de nombreuses variables intersectées qui, une fois combinées, laissent un vide dans le système de soins de santé. Le médecin de famille représente la continuité des soins dans le monde de la santé, étant le plus souvent le quart-arrière des dossiers, de l'évaluation, du suivi et de la suite. Comme 18 % des Canadiens vivant dans des communautés rurales sont desservis par seulement 8 % des médecins du pays, il existe un écart important dans la disponibilité des soins de santé. Dans la seule région ouest du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, plus de 7 000 personnes se retrouvent actuellement sans médecin de famille.

Contexte

Le portrait de la médecine familiale a changé au fil des ans. De nombreux diplômés recherchent des postes hybrides lorsqu'ils entrent sur le marché du travail au lieu de pratiquer la médecine familiale à plein temps. Les postes hybrides sont composés de médecins hospitaliers, d'urgentologues et de praticiens suppléants, qui voient les patients, mais dans un environnement de soins urgents et temporaires, plutôt que pendant toute la durée de vie du patient. L'attrait de ces postes semble résider dans la nature du travail de première ligne, associée à la diminution des frais généraux liés à la gestion d'un cabinet. Par conséquent, un grand pourcentage de diplômés ne prennent que 80 % d'ETP en médecine familiale, ce qui signifie que moins de diplômés sont disponibles pour pourvoir les postes vacants de médecins de famille. De plus, les médecins qui partent à la retraite (qui comptent plus de 3 000 patients) sont remplacés par de nouveaux médecins qui ont besoin de temps pour recruter de nouveaux patients. Il leur faut environ un an pour accepter un objectif de 1 300 patients, ce qui est bien inférieur à la liste établie par le médecin qui part à la retraite.

Pour aggraver encore plus le problème, les zones rurales ont historiquement plus de mal à attirer les médecins. La plupart des médecins recherchent des régions situées dans ou à proximité des centres urbains et des services. Cette situation a créé un vide important dans toutes les régions rurales du Canada. Le résultat est que 18 % des Canadiens qui habitent en zone rurale ne sont desservis que par 8 % des médecins pratiquants de notre pays. Statistique Canada a indiqué en 2019 que 14,5 % des Canadiens âgés de 12 ans et plus n'avaient pas de fournisseur de soins de santé régulier.¹²³

¹²³ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-625-x/2020001/article/00004-fra.htm>



Il ne fait aucun doute que les personnes n'ayant pas accès à une prise en charge globale des soins de santé sont plus susceptibles de développer des problèmes de santé plus graves par manque d'interventions précoces, ce qui coûte finalement plus cher aux contribuables.

De plus, les récentes modifications de la loi sur l'impôt sur le revenu ont éliminé la valeur des fiducies familiales, que la plupart des médecins avaient mises en place pour leur famille. On estime qu'en 2019, les médecins ont payé 8 millions de dollars supplémentaires en impôt provincial sur le revenu en raison de ces changements, juste en Nouvelle-Écosse (Doctors Nova Scotia).¹²⁴

Ces variables créent le besoin d'offrir des incitatifs stratégiques. Ces variables créent le besoin d'offrir des incitatifs stratégiques.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Mette en œuvre une « déduction fiscale pour le médecin en milieu rural » dans la Loi de l'impôt sur le revenu fédéral pour imiter la déduction fiscale pour les résidents du Nord, qui est déjà mise en œuvre.
2. Adapte la déduction fiscale pour qu'elle imite la déduction fiscale pour les résidents du Nord, qui est appliquée en identifiant des zones spécifiques dans le Nord pour compenser l'isolement et les frais de subsistance plus élevés. Le système fiscal énumère les villes qui correspondent à un niveau préétabli de déduction par jour, qui augmente au fur et à mesure que les villes s'éloignent du nord ou sont plus isolées. Dans le scénario du médecin rural, les médecins pourraient bénéficier de déductions fiscales en fonction de la distance qui sépare la ville rurale d'un centre médical urbain. La déduction fédérale pourrait se traduire par une déduction provinciale, ce qui permettrait à la province participante de réduire également ses impôts.
3. Applique la mesure comme une déduction fiscale, et non comme un crédit d'impôt. En tant que déduction fiscale, l'impact donne aux médecins des économies d'impôt dans les tranches d'imposition supérieures. Il est important de noter que les médecins qui terminent leurs études en ayant contracté des prêts pour frais de scolarité élevés apprécient la possibilité d'affecter les gains à la dette plutôt qu'à l'impôt.
4. Accorde ce crédit à tous les médecins en milieu rural, et pas seulement aux nouveaux médecins. La fidélisation est moins coûteuse que le recrutement.

¹²⁴ <https://www.cfp.ca/content/66/1/31#:~:text=People%20in%20rural%20areas%20face,provincial%20levels%20to%20provide%20direction.>



Politique de distribution équitable des taxes pour aider les municipalités canadiennes

Description

Les municipalités du pays continuent de subir le poids de la pandémie après avoir joué un rôle clé dans la réponse du Canada. En plus d'assumer la majorité du financement des infrastructures, elles continuent de faire face à des pressions entourant une myriade de questions, notamment le logement, le transport en commun, la sécurité publique et la crise des opioïdes. Ces questions ont une incidence sur la vie des résidents et des propriétaires d'entreprises. Pourtant, les ressources financières et les capacités législatives dont disposent les municipalités pour trouver des solutions locales ne reçoivent qu'un soutien limité. Un examen structuré est nécessaire avec tous les « partenaires » pour trouver un moyen de créer un plan de distribution plus équitable afin de s'assurer que les besoins des Canadiens sont satisfaits par des solutions locales qui peuvent promouvoir la confiance des entreprises et la prospérité économique.

Contexte

Pour paraphraser une citation du légendaire maire de Mississauga, Hazel McCallion : « Le gouvernement fédéral a tout l'argent, les provinces ont tous les pouvoirs législatifs et les villes ont tous les problèmes. »

Cette observation attire l'attention sur le fait que les 3 573 municipalités des dix provinces et des trois territoires du Canada sont responsables de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de près de 60 % des infrastructures publiques du pays, mais qu'elles ne reçoivent que 12 cents de chaque dollar d'impôt pour couvrir ces coûts. Ce sont des « bâtisseurs de communauté » qui ont très peu d'options autres que les impôts fonciers et les frais d'utilisation qui sont régressifs pour amasser des revenus afin de payer ces services.

Il existe d'autres possibilités de revenus pour les municipalités, comme les redevances d'aménagement qui, souvent, ne couvrent pas la totalité des coûts de la croissance urbaine et de ces nouveaux aménagements, ou elles pourraient recevoir une part des taxes sur les carburants, les ventes et les revenus, qui ne sont pas fournies par toutes les provinces.¹²⁵ Cependant, en raison de la pandémie et du rôle joué par les municipalités dans l'aide économique et la mise en place de mesures de santé publique, en tenant compte d'une baisse des revenus comme les frais d'utilisation, beaucoup d'entre elles sont maintenant confrontées à des déficits imprévus qu'elles ne peuvent pas gérer puisque la loi les oblige à approuver un budget de fonctionnement équilibré et qu'elles doivent maintenant compter sur l'aide provinciale et fédérale pour couvrir les déficits.¹²⁶

¹²⁵ « Fiscalité équitable et revenus municipaux », SCFP, 27 mai 2019 <https://scfp.ca/fiscalite-equitable-et-revenus-municipaux>

¹²⁶ « Let's empower municipalities », Options Politiques, 9 juin 2021 <https://bit.ly/3PPuZgr>



On pourrait également supposer que les gouvernements fédéral et provinciaux pourraient également être confrontés à leurs propres manques à gagner, étant donné qu'il existe une dette brute consolidée (fédérale, provinciale, territoriale), selon l'exercice financier se terminant en mars 2021, de 1,4 milliard de dollars.¹²⁷

Cependant, une analyse récente des finances publiques menée par Desjardins a indiqué que ces deux niveaux de gouvernement ont vu leurs estimations de déficit pour 2021-22 s'améliorer en raison d'une inflation et d'une croissance plus élevées.

Par conséquent, à la fin de l'exercice 2022-23, six provinces (ainsi que trois en 2021-22) devraient avoir des excédents budgétaires.¹²⁸ Cependant, la façon dont ces fonds ont été utilisés peut varier.

Même si le Fonds pour le développement des collectivités du Canada (anciennement connu sous le nom de Fonds de la taxe sur l'essence) est en place pour transférer des fonds aux municipalités de toutes tailles, estimés à plus de 2 milliards de dollars par an pour les priorités locales¹²⁹, il pourrait ne pas être suffisant pour faire face à un nombre croissant de problèmes auxquels les municipalités sont confrontées aujourd'hui.

Malgré les appels lancés par divers groupes, dont la Chambre de commerce du Canada, en faveur d'une refonte de notre système fiscal actuel, qui n'a pas été revu depuis 1967, on peut considérer qu'il ne s'agit que de la première étape d'une révision beaucoup plus vaste.

Les municipalités, qui ne sont pas reconnues dans la Loi constitutionnelle de 1867 et qui ont été établies sous l'autorité provinciale/territoriale, doivent se voir accorder plus de contrôles législatifs pour les aider à s'assurer qu'elles peuvent fournir les meilleures solutions locales pour créer des communautés économiquement plus saines afin de créer une base solide pour la réussite des entreprises.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Travaille avec les gouvernements provinciaux, municipaux et les communautés autochtones pour examiner les mécanismes de financement afin de s'assurer que les municipalités ont la capacité de financer les besoins, y compris la fourniture d'infrastructures physiques et sociales qui peuvent aider à préparer le terrain pour une voie économique robuste et dynamique qui peut aider les entreprises à prospérer. Cet examen officiel devrait inclure les transferts de points d'impôt aux provinces et le financement direct aux municipalités.

¹²⁷ « Dette publique du Canada », Wikipedia <https://bit.ly/38yKRmz>

¹²⁸ National Union of Public and General Employees, 10 mars 2022 <https://bit.ly/3x3b2v9>

¹²⁹ « Fédération canadienne des municipalités » <https://bit.ly/3t9hUEK>



Versement du produit de la taxe sur le carbone aux PME

Description

Le Canada a fixé un prix minimum pour les émissions de carbone. Dans les provinces qui n'ont pas leur propre système de tarification, une taxe sur le carbone imposée et administrée par le gouvernement fédéral est perçue. Cependant, les quelque 10 % du produit de la taxe que le gouvernement fédéral s'était engagé à remettre aux PME et au secteur des municipalités, universités, écoles, hôpitaux¹³⁰ dans le cadre de ce système n'ont pas été remis au-delà de l'exercice 2019-20. Les entreprises touchées ont perdu la possibilité d'utiliser ces ressources pour des mesures de réduction des émissions qui auraient pu leur épargner un fardeau fiscal continu et croissant, tout en subissant l'inflation des coûts de ces projets en raison du retard inexplicable du gouvernement. Le gouvernement doit être responsable de ses engagements concernant la collecte et la distribution de cette taxe.

Contexte

Le système fédéral de tarification du carbone comporte deux volets : une taxe sur le carbone imposée et administrée par le gouvernement fédéral est prélevée sur une série de combustibles (essence, diesel, gaz naturel, etc.), connue sous le nom de taxe sur les carburants, et un système fondé sur la performance pour les industries, connu sous le nom de système de tarification fondé sur le rendement.

Le filet de sécurité fédéral peut s'appliquer, en partie ou en totalité, à toute province dont la propre stratégie en matière de changement climatique n'est pas conforme aux normes fédérales. Les provinces ont adopté et abandonné divers aspects du système fédéral depuis son lancement. À l'heure actuelle, la taxe fédérale sur le carburant s'applique en Ontario, au Manitoba, au Yukon, en Alberta, en Saskatchewan et au Nunavut. Le système de tarification fondé sur le rendement s'applique au Manitoba, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon, au Nunavut et partiellement à la Saskatchewan.

Lorsque le gouvernement fédéral a imposé la tarification du carbone, il s'est engagé à ne conserver aucun fonds collecté. Un système a été élaboré et a permis de remettre environ 90 % des recettes directes de la taxe sur le carbone aux résidents des régions concernées. Cependant, les 10 % restants n'ont pas été reversés depuis la pause du Fonds d'incitation à l'action pour le climat (FIAC) en 2020.

Pour restituer à l'origine les 10 % du produit de la taxe carbone qui n'ont pas été reversés aux résidents, le gouvernement fédéral a créé le programme du FIAC. Lancé en mai 2019, le FIAC a

¹³⁰ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/carbone-pollution-tarification-revenus-programmation/fonds-incitation-action-climat.html>



été initialement alloué jusqu'à 218 millions de dollars sur 2 ans, provenant du produit de la taxe sur les carburants de 2019-2020, à distribuer dans les juridictions éligibles.¹³¹

Dans le cadre du programme du FIAC, l'argent a été affecté à deux volets : le Volet : Réaménagement municipalités, universités, écoles, hôpitaux, qui a fourni des fonds aux municipalités, aux universités/collèges, aux écoles et aux hôpitaux pour les aider à apporter des améliorations et des rénovations en matière d'efficacité énergétique afin de réduire la consommation d'énergie, les coûts et la pollution par le carbone¹³²; et le Volet : Projets de petites et moyennes entreprises, qui a fourni un soutien aux petites et moyennes entreprises (PME) pour des projets de rénovation dans des secteurs comme le bâtiment, le transport, l'industrie, les déchets, l'agriculture, etc.¹³³ En date du 31 mars 2021, environ 95 millions de dollars de l'allocation ajustée de 213 millions de dollars ont été engagés dans le cadre du programme du FIAC.¹³⁴

Les entreprises canadiennes de certaines juridictions ont été placées dans une situation de désavantage concurrentiel en n'ayant pas accès au produit de la taxe sur le carbone par rapport aux provinces dont les systèmes sont autogérés. Ce problème s'aggrave, car, alors que le gouvernement fédéral n'a pas restitué le produit de la taxe sur le carbone, les entreprises ne se sont pas engagées dans les activités de réduction des émissions que le produit était censé financer, ce qui les a amenées à payer une taxe sur le carbone pour des émissions qu'elles auraient pu réduire si elles avaient eu accès aux ressources. De plus, le gouvernement fédéral a continué à augmenter la taxe sur le carbone, ce qui a eu un impact sur les ressources dont dispose une entreprise pour les projets de réduction des émissions. Enfin, l'inflation des deux dernières années a considérablement fait augmenter le coût des activités de réduction des émissions pour lesquelles le gouvernement fédéral aurait dû débloquer les fonds plus tôt.

Depuis que le gouvernement fédéral a décidé de mettre en pause le programme du FIAC, il a fait part d'une nouvelle intention politique. Par le biais de diverses annonces, dont le budget fédéral 2022, le gouvernement du Canada a indiqué que les quelque 10 % du produit de la tarification de la pollution par le carbone et des droits sur le carburant qui ne sont pas remis aux ménages seront remis aux agriculteurs, aux peuples autochtones et aux petites et moyennes entreprises à forte intensité d'émissions et exposées au commerce (PME FIEEEC).

Le budget 2022 a annoncé qu'Environnement et Changement climatique Canada sera responsable de l'administration d'environ 1,6 milliard de dollars en produits de la pollution par le

¹³¹ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/fonctionnement-tarification-pollution/gaz-effet-serre-rapport-annuel-2020.html>

¹³² <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/carbone-pollution-tarification-revenus-programmation/fonds-incitation-action-climat/municipalites-universites-ecoles-hopitaux.html>

¹³³ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/carbone-pollution-tarification-revenus-programmation/fonds-incitation-action-climat/volet-projets-petites-moyennes-entreprises.html>

¹³⁴ <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/fonctionnement-tarification-pollution/gaz-effet-serre-rapport-annuel-2020.html>



carbone retournés aux PME FIEEEEC dans les juridictions concernées. On s'attend à ce que les fonds soient versés à partir de l'exercice 2022-23 (qui se termine le 31 mars 2023), mais aucun détail sur le programme ni aucun échéancier n'ont été communiqués. Ce budget est important, il faudra un certain temps aux entreprises pour comprendre, planifier de manière appropriée et mettre en œuvre cette opportunité. Les questions de capacité seront une préoccupation considérable dans certaines juridictions, en particulier avec la portée limitée des candidats disponibles dans le cadre de l'orientation politique révisée.

De plus, les programmes fédéraux dont la portée de l'accessibilité aux fonds est excessivement limitée ou restreinte retirent les ressources administratives exploratoires d'une entreprise sans succès, ce qui réduit l'enthousiasme futur pour l'engagement avec les programmes gouvernementaux, une préoccupation majeure étant donné l'admissibilité beaucoup plus large du programme précédent.

Il est également regrettable qu'au vu des indications actuelles, de nombreuses PME qui paient la taxe sur le carbone par le biais de leurs activités commerciales ne soient pas en mesure d'en obtenir le remboursement. Néanmoins, le gouvernement fédéral peut encore prendre des mesures pour répondre à ces préoccupations afin d'assurer une utilisation rapide de ces dollars pour introduire de plus grands avantages environnementaux.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. S'engage à remettre aux juridictions concernées tous les revenus de la taxe sur le carbone, au-delà de ceux qui sont déjà remis aux ménages, par le biais d'un programme disponible rapidement et largement accessible.
2. Mette en œuvre un programme qui permet aux entreprises admissibles d'accéder au produit de la taxe sur le carbone sans conditions contraignantes, sans exigences de déclaration trop lourdes ou sans demandes d'information inutiles. Le gouvernement fédéral doit être un partenaire des entreprises en simplifiant le processus.



Création d'un nouveau plan d'investissement des entreprises pour les REER

Description

De nombreux Canadiens disposent d'importantes économies dans leur régime enregistré d'épargne-retraite (REER) qu'ils peuvent actuellement utiliser, en franchise d'impôt, pour des raisons autres que la retraite, comme l'achat d'une maison ou le financement d'une formation ou d'une éducation à temps plein dans le cadre du régime d'encouragement à l'éducation permanente (REEP). Cette possibilité de retirer des fonds du REER en franchise d'impôt devrait être élargie pour inclure le démarrage d'une nouvelle entreprise, l'achat d'une entreprise existante ou l'investissement dans la croissance de l'entreprise d'un entrepreneur.

Contexte

Trouver des capitaux pour se lancer en affaires ou investir dans la croissance d'une entreprise est toujours un défi. La pandémie de COVID-19 a rendu cette tâche encore plus difficile pour les entreprises, en particulier pour les petites et moyennes entreprises. En fait, un nombre croissant de PME déclarent qu'elles ne peuvent pas s'endetter davantage ou qu'elles ne savent pas si elles le peuvent ¹³⁵. Si l'on ajoute à cela la hausse des coûts de la main-d'œuvre et de l'inflation, cela limite leur capacité à investir dans la croissance de leur entreprise.

Bon nombre de ces entrepreneurs canadiens disposent d'investissements importants dans des produits de retraite enregistrés qui ne croissent pas ou très lentement à mesure que l'économie se redresse. Bien qu'ils soient disponibles pour d'autres mesures d'investissement ou pour l'éducation, ceux qui veulent utiliser ce capital pour acheter ou lancer une nouvelle entreprise sont actuellement incapables d'utiliser leurs propres économies pour le faire.

Les REER canadiens sont une forme d'épargne caractéristique dont disposent les Canadiens pour les aider à planifier leur retraite. Au Canada comme à l'étranger, il n'est pas rare que les gouvernements permettent aux citoyens d'emprunter sur leur épargne-retraite afin d'acheter ou de financer des maisons, des entreprises ou d'autres dépenses nécessaires.

Au Canada, l'exemple le plus connu d'emprunt de l'épargne-retraite à d'autres fins est le Régime d'accession à la propriété (RAP). Le RAP permet aux particuliers de retirer des fonds de leurs REER pour acheter ou construire une habitation admissible pour eux-mêmes ou pour une personne handicapée à leur charge. En vertu des règles actuelles, le RAP fédéral permet aux acheteurs d'une première maison d'utiliser jusqu'à 35 000 \$ de leur REER pour effectuer un versement initial sur une maison. Les montants retirés dans le cadre du RAP doivent être remboursés à un REER, sans déduction, sur une période ne dépassant pas 15 ans, à compter de

¹³⁵ 1. <https://chamber.ca/news/new-survey-shows-no-relief-from-rising-costs-for-businesses-ahead-of-boc-rate-announcement-canadian-chamber-of-commerce/>



la deuxième année civile suivant l'année civile où le retrait a été effectué. Tout montant qui n'est pas remboursé dans une année sera inclus dans le revenu du particulier pour cette année.

Comme dans le cas du RAP, les Canadiens devraient avoir la possibilité d'utiliser l'épargne accumulée dans un REER pour lancer une nouvelle entreprise, acheter une entreprise ou investir dans la croissance d'une entreprise existante.

Aux États-Unis, l'Internal Revenue Service (IRS) permet aux particuliers d'emprunter de leurs comptes 401 (k) pour contribuer au financement d'une nouvelle entreprise.¹³⁶ Les règles de l'IRS permettent aux individus d'emprunter le montant le moins élevé entre :

- 50 000 \$ ou
- La moitié de votre solde acquis.

Par exemple, si un individu a 80 000 \$ dans son compte 401 (k), le maximum qu'il peut emprunter dans une année civile est la moitié de ce solde soit 40 000 \$. Supposons qu'il retire 10 000 \$ de son compte 401 (k) en janvier de l'année civile. Ensuite, il constate qu'il a besoin de plus d'argent en juillet. En juillet, il peut emprunter un maximum de 30 000 dollars.

Une approche similaire pourrait fonctionner au Canada, mais plus proche de l'actuel RAP, où le retrait serait une occasion unique jusqu'à un montant maximum.

De plus, la possibilité d'emprunter à partir d'un REER pour investir dans une entreprise devrait exclure de façon proactive la capacité d'utiliser les fonds pour rembourser une dette d'entreprise ou refinancer une entreprise existante. Les petites entreprises disposent d'un nombre suffisant de mécanismes de financement pour refinancer leurs activités. Si une entreprise est incapable de se refinancer auprès d'un établissement de crédit et ne peut compter que sur son REER pour se refinancer, la politique publique ne devrait pas permettre le retrait en raison de la situation financière précaire de l'entreprise.

De nombreux Canadiens disposent d'un capital important dans leur REER qui pourrait être utilisé pour les aider à financer l'achat d'une entreprise nouvelle ou existante. Bien qu'il soit actuellement techniquement possible d'utiliser les actifs d'un REER comme garantie d'un prêt, les conséquences fiscales sont assez lourdes, ce qui laisse ce capital bloqué au lieu d'être utilisé à des fins plus productives.

La Chambre de commerce du Canada demande instamment au gouvernement de s'assurer qu'il existe des mécanismes intégrés de protection contre les abus ou les investissements malhonnêtes. Cela doit inclure l'atténuation des risques pour les scénarios où une entreprise est en défaut, et s'assurer que seuls les propriétaires d'entreprise ou les partenaires commerciaux sont en mesure d'investir des fonds provenant de REER.

¹³⁶ <https://www.irs.gov/retirement-plans/retirement-plans-faqs-regarding-loans#1>



L'économie du Canada ne peut croître et les Canadiens ne peuvent espérer une amélioration de leur niveau de vie sans une augmentation des investissements du secteur privé. Nous avons l'occasion d'accélérer ce processus en permettant aux Canadiens d'emprunter à même leurs propres économies afin d'aider à faire progresser cette situation.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Permette aux Canadiens qui cherchent à lancer une nouvelle entreprise, à acheter une entreprise existante ou à investir dans la croissance de leur entreprise existante d'effectuer une retraite unique à concurrence de 100 000 \$ en franchise d'impôt de leurs REER, à condition qu'ils remboursent, sur une base non déductible, le montant retiré sur une période ne dépassant pas 15 ans, à compter de la deuxième année civile suivant l'année civile au cours de laquelle le retrait a été effectué. Tout régime qui permet l'utilisation des REER pour des investissements commerciaux doit comporter des scénarios intégrés d'atténuation des risques qui tiennent compte des défauts de paiement ou des faillites d'entreprises, ainsi que des investissements abusifs ou malhonnêtes.



Actions accréditatives pour les entreprises innovantes

Description

Les entreprises innovantes ont des difficultés à accéder aux capitaux et aux investissements et pourraient bénéficier de manière significative des actions accréditatives si elles y étaient autorisées.

Contexte

Une action accréditive (AA) est un incitatif financier d'origine fiscale qui est offert, entre autres, aux secteurs des mines et des ressources. Une AA est un type d'action émise par une société à un contribuable, conformément à un accord avec la société en vertu duquel la société émettrice accepte d'engager des dépenses admissibles de développement, de recherche et d'innovation jusqu'à concurrence de la contrepartie versée par le contribuable pour les actions.

La société engage des dépenses qui sont transmises à l'investisseur. L'investisseur obtient une déduction pour les dépenses transférées. Il en résulte des économies d'impôt, plus importantes pour les personnes se situant dans les tranches d'imposition supérieures. Par ailleurs, le coût de base de l'investissement est réduit du montant déduit. Ainsi, lors de la vente des actions, l'investisseur réalise un gain en capital et les gains en capital ne sont imposés qu'à moitié. Donc, une déduction plus ou moins complète pour le coût à 100 %, avec un gain en capital (à 50 %) sur la vente.

La résolution « Le Canada, chef de file mondial du financement par capital-risque » de la Chambre de commerce du Canada préconise également l'utilisation d'actions accréditatives pour les entreprises technologiques, car elle a généré des milliards de dollars de revenus pour l'exploration minière canadienne.

Les entreprises innovantes investissent considérablement dans la technologie et la R&D et bénéficieraient grandement de la possibilité d'offrir des actions accréditatives et de générer le capital dont elles ont tant besoin.

Certaines de ces entreprises quittent le Canada pour les États-Unis et d'autres marchés en raison de l'insuffisance des investissements au Canada. Les actions accréditatives inciteraient les investisseurs à investir les capitaux privés dont ils ont tant besoin dans ces entreprises commercialement viables et évolutives.

La possibilité d'offrir des actions accréditatives à ces entreprises devrait être examinée dans le contexte de l'appel de la Chambre de commerce du Canada en faveur d'une Commission royale d'enquête sur la fiscalité au Canada.

Le Canada devrait élargir les actions accréditatives pour s'assurer que nos entreprises les plus innovatrices y aient accès.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Modifie le Code des impôts afin de permettre les actions accréditatives pour les entreprises d'innovation.



Exonération de l'impôt sur le revenu fractionné pour les conjoints

Description

Le fait d'autoriser les sociétés privées sous contrôle canadien (SPCC) à fractionner leur revenu permettrait d'uniformiser le traitement de l'impôt sur le revenu. Cela favoriserait également le succès et la croissance des petites entreprises, en particulier des entreprises familiales.

Contexte

Dans le passé, les propriétaires de sociétés privées sous contrôle canadien (SPCC) pouvaient partager leur revenu avec les membres de leur famille en versant des dividendes sur les actions de SPCC qu'ils détenaient directement, ou indirectement par le biais d'une fiducie familiale, aux membres de leur famille, y compris les conjoints et les enfants. Jusqu'en 2000, cette stratégie était disponible pour les propriétaires de petites entreprises en ce qui concerne le paiement de dividendes à tous les membres de la famille, y compris les enfants mineurs¹⁰, le plus souvent par le biais d'une fiducie familiale. L'objectif et le résultat étaient d'atténuer la charge fiscale globale du propriétaire de la petite entreprise en lui permettant d'utiliser les faibles taux marginaux d'imposition de tous les membres de la famille en faisant en sorte que ces dividendes soient imposés dans les mains des membres de la famille plutôt que dans celles du propriétaire de la petite entreprise.

En 2000, le ministère des Finances a introduit une législation visant à garantir que tout dividende versé à un enfant mineur (directement ou indirectement) serait imposé dans les mains du mineur au taux marginal le plus élevé, empêchant ainsi l'accès aux faibles taux marginaux d'imposition de l'enfant. Ces modifications ont été appelées familièrement « kiddie tax », mais elles représentaient les premiers efforts du ministère des Finances en vue d'introduire un « impôt sur le revenu fractionné » (IRF). Dans les communiqués budgétaires qui ont suivi l'introduction de la « kiddie tax » en 2000, le gouvernement a élargi la portée et l'application de l'IRF en incluant non seulement les dividendes reçus par un mineur d'une société privée liée, mais aussi les gains en capital réalisés lors de la vente d'actions d'une SPCC à un acheteur ayant un lien de dépendance, les loyers réalisés sur des biens immobiliers appartenant à une partie ayant un lien de dépendance ainsi que les intérêts sur des dettes émises à des parties liées. À l'époque, les enfants adultes et les conjoints n'étaient pas soumis à la portée des règles de la « kiddie tax », car celles-ci étaient spécifiques aux enfants mineurs.

Le 18 juillet 2017, la portée des règles de l'IRF a changé de façon spectaculaire avec la publication du Livre blanc du gouvernement libéral sur l'imposition des SPCC. Ce livre blanc a servi de base à la législation annoncée dans le budget 2018 qui visait à traiter certains enfants adultes et conjoints de la même manière que les enfants mineurs en ce qui concerne la réception de dividendes et d'autres sources de revenus reçus d'une SPCC. Les règles de l'IRF sont très complexes et problématiques pour les propriétaires d'entreprises et leurs conseillers en ce qu'elles éliminent spécifiquement toute possibilité pour une SPCC de rémunérer les conjoints des



actionnaires « principaux » de certaines entreprises avec des dividendes ou d'autres sources de revenus. En raison de leur complexité et de la nature sélective de leur application, il est devenu évident que, non seulement les règles placent certaines industries (en particulier les entreprises de services) dans une situation nettement désavantageuse en ce qui concerne les possibilités de planification fiscale, mais qu'elles reflètent également un net parti pris en faveur des femmes, puisque la grande majorité des épouses qui disposaient auparavant d'une source de revenu déclarée de façon indépendante sont désormais considérées comme entièrement dépendantes de leur conjoint actionnaire principal.

L'application des nouvelles règles de l'IRF aux conjoints reflète également une incohérence dans le traitement fiscal du contribuable individuel par rapport à la famille et, en particulier, aux conjoints. L'« unité familiale » a généralement été considérée comme l'unité d'imposition appropriée par opposition à l'individu. En général, les conjoints sont considérés comme un couple pour de nombreuses prestations fondées sur le revenu, le partage du revenu de pension et les REER de conjoint, ce qui met en évidence l'approche incohérente visant à permettre aux actionnaires principaux de partager le revenu avec leur conjoint. Au-delà des considérations purement fiscales, les lois sur le droit de la famille de toutes les provinces reconnaissent généralement que les deux conjoints apportent des contributions égales dans un mariage, même s'il n'y a pas de contributions directes mesurables au capital d'une entreprise. Les actifs familiaux peuvent être à risque aux fins du financement de la dette de la SPCC, peuvent être utilisés indirectement dans l'exécution des activités de l'entreprise ou peuvent constituer le quantum des fonds apportés pour le démarrage de l'entreprise.

Outre l'argument du partage des actifs, les conjoints des actionnaires principaux constituent une source informelle essentielle de soutien aux activités de l'entreprise. Un conjoint non employé servira souvent de groupe de rétroaction et fournira une perspective et des conseils précieux au conjoint employé.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Modifie immédiatement la loi de l'impôt sur le revenu pour exempter les conjoints de l'application de la législation de l'impôt sur le revenu fractionné.



Stimuler l'innovation au Canada

Description

Alors que le gouvernement fédéral s'engage dans l'élaboration d'une « stratégie en matière de propriété intellectuelle » et dans la création d'une nation d'innovateurs, il devrait mettre l'accent sur une approche à deux volets, par le biais de programmes et de mécanismes fiscaux, pour encourager les investissements des entreprises dans la propriété intellectuelle et l'innovation afin d'améliorer la productivité, la croissance économique et les revenus des Canadiens.

Contexte

Le Canada se situe actuellement au 6e rang mondial pour la qualité de l'innovation et au 16e rang pour l'innovation en général dans le classement mondial de la propriété intellectuelle. Un autre rapport, l'indice mondial de la propriété intellectuelle 2016 de Taylor Wessing, classe le Canada au 4e rang global en 2016 et au sommet du niveau 2.

Un certain nombre de pays (le Royaume-Uni, la Belgique, le Luxembourg, la France, l'Espagne, la Hongrie, l'Irlande, la Suisse et la Chine) ont adopté une approche fiscale de type « boîte à brevets » qui a fortement réduit le taux normal d'imposition des sociétés sur les revenus tirés de l'exploitation des brevets. Les Pays-Bas ont élargi cette politique à une « boîte à innovation » afin d'englober une catégorie plus large de propriété intellectuelle.

Bon nombre des pays dotés d'un régime fiscal de type « boîte à brevets » se classent au-dessus du Canada dans les classements mondiaux. Les divers programmes ont même attiré l'attention de plusieurs provinces. La Colombie-Britannique a mis en place une telle politique fiscale depuis 2006, le Québec a inclus une politique de boîte à brevets dans son budget 2016, et la Saskatchewan a annoncé une politique fiscale de boîte à brevets dans son budget 2017.

La référence à la « boîte » vient du fait qu'il faut cocher une case sur le formulaire d'impôt qui indique que ce type de revenus est réclamé.

Les types de profits qui donnent droit au taux d'imposition réduit, et la façon dont la propriété intellectuelle acquise est traitée, diffèrent considérablement selon les pays et les provinces. Par ailleurs, le taux de la « boîte à brevets » varie considérablement selon les pays et les provinces. Enfin, certains pays plafonnent l'allègement fiscal total dont peuvent bénéficier les entreprises grâce aux boîtes à brevets. Dans le cas de la Saskatchewan, le gouvernement provincial a instauré des limites de temps sur le nombre d'années d'allègement fiscal pouvant être rattaché à un brevet.

Compte tenu de l'avantage fiscal accordé dans certains pays pour la détention de propriété intellectuelle, la question se pose de savoir si le Canada devrait adopter des incitations similaires et, dans l'affirmative, comment les concevoir.

Depuis un certain nombre d'années, la Chambre de commerce du Canada et son réseau plaident en faveur de la mise en œuvre d'une approche de « boîte d'innovation » au Canada qui réduirait



le taux normal d'imposition des sociétés pour le revenu provenant du développement et de l'exploitation commerciale d'inventions brevetées et d'autres propriétés intellectuelles liées à des produits, des services et des processus novateurs connexes nouveaux ou améliorés, au profit du Canada. Ces types d'approches fiscales soutiennent l'investissement des entreprises dans la recherche et aident à combler les lacunes en matière de commercialisation.

Une approche de type « boîte d'innovation » encouragerait les entreprises à implanter au Canada les activités liées à la propriété intellectuelle et les nouveaux emplois de grande valeur associés au développement, à la fabrication et à l'exploitation de l'innovation. Si elle est bien conçue, elle permettrait de promouvoir et d'améliorer la capacité d'innovation des secteurs qui exploitent les innovations scientifiques et technologiques partout au Canada. Les entreprises de tous les secteurs au Canada seront davantage incitées à adopter, à commercialiser ou à exploiter autrement les résultats du processus de R-D ici au Canada.

Cela entraînerait une activité économique nouvelle et suffisante et des recettes fiscales pour le gouvernement qui feraient plus que compenser les coûts immédiats de la proposition. Le gouvernement pourrait également utiliser les économies qui seront réalisées grâce à la rationalisation du programme d'incitation fiscale à la RS&DE pour compenser tous les coûts immédiats de cette proposition.

Enfin, une approche de « boîte d'innovation » compléterait le programme actuel de crédit d'impôt à l'investissement pour la RS&DE. Les entreprises seraient incitées à baser leurs activités de R&D au Canada ET à les commercialiser au Canada.

Le Québec finance également un programme appelé « Premier brevet ». Les PME québécoises de 250 employés ou moins qui sont en mesure de démontrer que leurs efforts de recherche et de développement ont été menés à terme ou en partie peuvent demander une contribution non remboursable pouvant atteindre 50 % des dépenses admissibles, jusqu'à concurrence de 25 000 \$ pour des projets de demande de brevet, d'enregistrement de dessin industriel ou de topographie de circuits intégrés.



Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

1. Mette en œuvre une approche de « boîte d'innovation » pour encourager les entreprises à investir davantage dans les processus d'innovation au Canada.
2. Consulte les hauts dirigeants d'entreprises et les technologues pour définir quelle propriété intellectuelle serait admissible, par exemple, les brevets, les droits d'auteur, les dessins industriels, etc.
3. S'assure que tout régime de ce type adopté au Canada offre la clarté et la simplicité qui encouragent la participation à l'innovation tant des PME que des grandes entreprises.
4. Développe un programme pancanadien « Mon premier brevet » en utilisant le modèle québécois comme ligne directrice.



Exemptions d'avantages imposables équitables pour les cartes-cadeaux aux employés

Description

Modifications à la politique de l'ARC.

Contexte

Il existe souvent un lien entre la nourriture et la camaraderie au travail. Après tout, qu'est-ce qu'une réunion du personnel sans café et beignets? (En effet, pour certains, ils sont la seule raison de se présenter). La nourriture fournie par les employeurs peut être une composante centrale des exercices de renforcement de l'esprit d'équipe.

La pandémie de COVID-19 a fortement accru la prévalence du travail à distance. Dans de nombreux cas, les employeurs continuent d'offrir des possibilités de travail à distance et ont fait en sorte que certains emplois puissent être exercés à distance de façon permanente. En raison de l'absence de réunions au bureau et du fait qu'il n'y a pas de nourriture pour les employés lors de ces réunions, les restaurants et les boulangeries des zones d'affaires centrales souffrent.

Afin de faciliter une partie de cette interaction en personne autour de la nourriture dans un environnement de travail à distance, et afin de stimuler le développement économique local, de nombreux employeurs ont utilisé des cartes cadeaux pour payer le café en petites quantités pour le personnel, mais ce faisant, ils se heurtent à des difficultés lorsqu'il s'agit d'évaluer les avantages imposables pour les employés bénéficiaires.

Selon les règles actuelles de l'Agence du revenu du Canada, les employeurs peuvent offrir à leurs employés des activités sociales non imposables jusqu'à 150 \$ par personne, ce qui comprend les repas et les divertissements. Les employeurs souhaitent qu'il soit clair que les coupons électroniques, pour le café, les repas, etc., soient inclus dans cette limite de 150 \$. Nous recommandons à l'ARC de ne pas modifier la politique actuelle de 500 \$ sur les cadeaux et récompenses non imposables en y ajoutant des bons de repas et des cartes-cadeaux pour le café destinés aux événements du personnel.

Recommandations

Que le gouvernement du Canada :

Assure que les bons électroniques et les cartes-cadeaux/café et autres produits similaires sont couverts par la politique actuelle sur les événements sociaux non imposables de 150 \$.