



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Quatre priorités pour maintenir la lancée économique de la métropole

.....
Recommandations prébudgétaires 2020
Mémoire présenté à l'honorable Bill Morneau, ministre des Finances du Canada

16 janvier 2020

Table des matières

Contexte 3

Introduction 3

1. Éliminer les obstacles et mener une initiative pancanadienne pour renforcer le commerce intérieur 5

2. Augmenter le nombre de travailleurs étrangers temporaires et accorder les ressources nécessaires pour traiter rapidement les dossiers 7

3. Accompagner les entreprises et investir dans leur transition vers une réduction de leurs GES de façon à atteindre les cibles canadiennes en 2030 8

4. Appuyer la réalisation de projets stratégiques de Montréal et du Québec 11

5. Conclusion 14

Synthèse des recommandations 15

Contexte

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (la Chambre) compte plus de 7 500 membres. Sa mission est d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité des entreprises et de la métropole. La Chambre s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. Elle est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

Ce mémoire présente les recommandations de la Chambre en vue du dépôt du budget 2020 du gouvernement du Canada.

Introduction

La préparation du budget de 2020 du gouvernement du Canada a lieu dans un contexte relativement similaire à celui qui prévalait il y a un an.

L'activité économique au pays est demeurée robuste, bien qu'elle s'inscrive sur une toile de fond où les turbulences sur les marchés internationaux et la multiplication des mesures protectionnistes viennent tempérer l'enthousiasme des prévisionnistes. De fait, la croissance de l'économie du pays a atteint 1,5 % en 2019, un niveau certes inférieur à celui de 2018¹, mais néanmoins solide, alors que les prix des ressources sont demeurés relativement faibles, en particulier celui du pétrole.

Selon le FMI, cette situation pourrait perdurer au moins durant une année additionnelle. L'institution anticipe une croissance de l'économie canadienne de 1,8 % en 2020². Nous prenons note que la Banque du Canada prévoit cependant une baisse de la croissance aux États-Unis, qui passerait de 2,3 % en 2019 à 1,9 % en 2020³.

Cette situation nous amène à réitérer l'importance de dégager une marge de manœuvre pour être en position de surplus à l'amorce d'un éventuel ralentissement économique généralisé qui ne manquerait pas de créer une situation budgétaire très déficitaire pour le pays.

Outre la nécessité de se préparer pour faire face à une telle éventualité, il faut également se préoccuper de la généralisation de la perception que les finances de l'État peuvent être en situation de déficits budgétaires perpétuels. L'expérience vécue dans les années 70, 80 et 90 témoigne de la difficulté à maintenir le contrôle des finances publiques lorsqu'apparaissent des chocs majeurs inattendus, et surtout de revenir ensuite à l'équilibre budgétaire alors que ni les élus ni la population ne sont prêts à accepter les exigences de la rigueur budgétaire.

Il y a un réel danger que le Canada ne retombe doucement dans une situation où un laxisme fiscal devient le précurseur d'une éventuelle douloureuse austérité budgétaire. Cela dit, la Chambre reconnaît que le gouvernement actuel a été réélu sur la base d'une plateforme où ne figurait pas de plan de retour à l'équilibre budgétaire. La Chambre réitère toutefois que la prudence demeure de mise face à des perspectives économiques internationales mitigées.

¹ FMI, *Perspectives de l'économie mondiale – Octobre 2019*, 2019, [En ligne : <https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2019/10/01/world-economic-outlook-october-2019>]

² FMI, *op. cit.*

³ Banque du Canada, *Rapport sur la politique monétaire – Octobre 2019*, 2019, [En ligne : <https://www.banqueducanada.ca/wp-content/uploads/2019/10/rpm-2019-10-30.pdf>]

En ce qui a trait au Québec et à la région de Montréal, la situation demeure exceptionnellement positive. Le PIB de la province a crû encore plus rapidement en 2019 qu'en 2018⁴. Les dépenses de consommation, le marché résidentiel, l'activité manufacturière, l'investissement privé et les dépenses gouvernementales sont tous robustes. De fait, le Québec sert actuellement de locomotive économique au pays, et le Grand Montréal contribue fortement à cette situation. En 2018, la région de Montréal a en effet enregistré la plus importante croissance économique des 13 plus grandes régions métropolitaines du Canada, une position qu'elle aurait d'ailleurs maintenue en 2019 avec une croissance du PIB qui, selon les dernières estimations, aurait atteint 2 %. Malgré un faible déclin prévu, les pronostics demeurent très positifs pour Montréal en 2020 et 2021⁵.

Trois principes pour le prochain budget

Le Canada bénéficie ainsi de la bonne performance de son économie, qui en est à sa neuvième année de croissance consécutive. Les revenus publics substantiels qui en découlent, de même que ceux générés par la décision de perpétuer les déficits budgétaires, doivent être canalisés pour soutenir des interventions structurantes pour l'économie, plutôt que de servir à la création de nouveaux postes de dépenses récurrentes qui auront un impact limité sur la croissance.

Le moment est également propice à stimuler la productivité des entreprises, et à renforcer la compétitivité du régime fiscal du Canada par rapport à celui des États-Unis. Le principal partenaire commercial du Canada a renforcé son attractivité depuis deux ans grâce à l'abaissement du taux d'imposition des sociétés de 35 % à 21 %. Le gouvernement du Canada a posé certains gestes lors de son premier mandat pour ajuster le régime fiscal canadien.

Toutefois, les mesures ne visaient qu'une proportion restreinte des entreprises canadiennes. L'avantage concurrentiel dont disposaient le Canada et le Québec face aux États-Unis avant la réforme américaine n'a toujours pas été rétabli. Le taux combiné d'imposition des sociétés québécoises demeure similaire à celui des sociétés américaines, c'est-à-dire autour de 26 %⁶.

D'autres gestes devront être posés rapidement afin de restaurer la compétitivité fiscale des provinces et du Canada dans son ensemble. Le milieu des affaires s'attend également à des progrès en matière d'équité du commerce en ligne, à la suite de l'engagement pris par le gouvernement nouvellement élu d'obliger les géants du Web à percevoir la TPS.

Finalement, s'il y a un pan de l'économie dont on sait qu'il requerra à moyen terme des ressources majeures, c'est celui de la transition vers une économie sobre en carbone. En somme, les gains réalisés dans la conjoncture favorable actuelle doivent aider le gouvernement à faire face à une situation économique et climatique future qui requiert prudence et prévoyance.

La Chambre insiste sur trois principes qui devraient donc guider le ministre des Finances dans l'élaboration du prochain budget :

1. La gestion des dépenses doit se faire avec prudence face à l'incertitude liée à la possibilité d'un éventuel ralentissement marqué de la croissance économique mondiale;

⁴ Institut de la statistique du Québec, *Principaux indicateurs économiques désaisonnalisés*, 2019, [En ligne : <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie/indicvt.htm>]

⁵ Institut du Québec, *Comparer Montréal : toujours une locomotive pour le Québec*, 2019, [En ligne : <https://www.cmm.ca/fr/publications/etude/4e-edition-de-l-etude-comparer-montreal/~media/Files/News/Studies/2019/ComparerMontreal-IDQ-FR.pdf>]

⁶ Deloitte, *Tableaux sur les taux d'imposition*, 2019, [En ligne : <https://www2.deloitte.com/ca/fr/pages/tax/articles/tableaux-sur-les-taux-dimposition-archives.html>]

2. Le gouvernement doit accorder la priorité au financement d'interventions structurantes pour l'économie de la métropole;
3. Les mesures prises par le gouvernement doivent renforcer la compétitivité du Canada sur les plans de la fiscalité, de la productivité et de la transition vers une économie sobre en carbone.

De ces principes découlent quatre demandes qui visent à ce que les économies du Québec et du Canada poursuivent sur leur lancée :

1. Éliminer les obstacles et mener une initiative pancanadienne pour renforcer le commerce intérieur afin que les entreprises, notamment les PME, profitent pleinement des occasions d'affaires sur le marché canadien;
2. Augmenter le nombre de travailleurs étrangers temporaires et accorder les ressources nécessaires pour traiter rapidement les dossiers;
3. Accélérer la mise en œuvre des mesures nécessaires à l'atteinte des cibles canadiennes de réduction des émissions de GES pour 2030;
4. Appuyer la réalisation de projets stratégiques pour le Grand Montréal et le Québec.

1. Éliminer les obstacles et mener une initiative pancanadienne pour renforcer le commerce intérieur

Dans ses recommandations prébudgétaires de 2019, la Chambre appelait à une ratification rapide des accords de libre-échange alors en cours de négociation, dont l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM). Maintenant que celui-ci a fait l'objet d'une nouvelle entente entre les trois parties, et que les principaux marchés à l'exportation sont couverts par les ententes de libre-échange survenues avec l'Europe et l'Asie-Pacifique, les marchés extérieurs semblent plus ouverts que jamais aux entreprises canadiennes. La situation est toutefois différente en ce qui concerne le commerce intérieur.

Facette non négligeable de l'activité économique du pays, le commerce intérieur représente environ un cinquième de son PIB annuel, soit environ 385 milliards de dollars par année⁷. Au Canada, entre 2000 et 2015, la valeur des échanges interprovinciaux est passée de 217,7 milliards à 385,2 milliards de dollars, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 3,9 %⁸. Au Québec, en 2015, la valeur des exportations de produits et services à destination des autres provinces et territoires s'est élevée à près de 71 milliards de dollars. Cela représentait 40 % de ses exportations totales⁹.

L'Accord de libre-échange canadien : un potentiel non atteint

Le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires ont signé en 2017 l'Accord de libre-échange canadien (ALEC) afin de moderniser l'Accord sur le commerce intérieur (ACI). L'ALEC a permis plusieurs améliorations significatives par rapport à l'accord précédent. Cependant, l'un des principaux souhaits des parties impliquées, soit de réduire les obstacles au commerce, est

⁷ Gouvernement du Canada, *Points saillants du nouvel accord de libre-échange canadien*, 2017, [En ligne : <https://www.cfta-alec.ca/wp-content/uploads/2017/07/ALEC-Renseignements-g%C3%A9n%C3%A9raux.pdf>]

⁸ Ministère de l'Économie et de l'Innovation, *Accord de libre-échange canadien*, 2018, [En ligne : <https://www.economie.gouv.qc.ca/bibliotheques/accords-commerciaux/accords-commerciaux/accord-de-libre-echange-canadien-alec/>]

⁹ Ministère de l'Économie et de l'Innovation, *op. cit.*

loin d'être atteint. Près de la moitié des pages de l'accord sont toujours consacrées à des exceptions et à des mesures de retrait¹⁰, et des conflits commerciaux n'ont pas tardé à émerger¹¹.

Les limitations au commerce intérieur affectent les entreprises de chaque province, qui ne peuvent réaliser les économies d'échelle indispensables pour compétitionner au niveau international. L'inefficacité qui en résulte mine les investissements en équipement et en main-d'œuvre, et, ultimement, limite les possibilités d'exportations internationales et d'investissements étrangers¹².

L'impact sur le PIB est patent : Statistique Canada estime que les barrières au commerce intérieur équivalent à un tarif de 6,9 % sur les biens et services échangés entre les provinces. C'est plus du double du tarif moyen de 2,9 % pour les échanges commerciaux mondiaux¹³.

Selon la Banque du Canada, la diminution des barrières au commerce intérieur pourrait ajouter jusqu'à 1 % au PIB d'ici 2025, ce qui représente environ 25 milliards de dollars additionnels en revenu annuel pour les Canadiens¹⁴. Ceux-ci sont conscients des gains potentiels, comme en témoigne un sondage réalisé par l'Institut économique de Montréal en 2017; 89 % des répondants jugeaient qu'ils devraient pouvoir acheter et transporter n'importe quel produit légal d'une province à l'autre¹⁵.

Les gains économiques potentiels – en particulier pour les PME, dont 88 % n'exportent pas¹⁶ – et l'appui populaire en faveur du commerce interprovincial sont clairs. C'est pourquoi la Chambre recommande au gouvernement de lancer une initiative majeure en faveur du commerce interprovincial comme vecteur de croissance et de collaboration entre les provinces.

Il existe plusieurs exemples d'États dont le Canada pourrait s'inspirer, à commencer par l'Australie¹⁷, qui est parvenue à réduire les obstacles au commerce intérieur rapidement et sans mener à un nivellement vers le bas des réglementations de chaque État et territoire.

Le contexte est d'ailleurs tout indiqué pour mettre le commerce intérieur au cœur du renforcement des relations entre les provinces, le commerce intérieur relevant dorénavant de la ministre des Affaires intergouvernementales.

Recommandation n° 1 : Éliminer les obstacles et mener une initiative pancanadienne pour renforcer le commerce intérieur afin que les entreprises, notamment les PME, profitent pleinement des occasions d'affaires sur le marché canadien.

¹⁰ Sénat du Canada, *Les obstacles au commerce interprovincial sont une honte nationale : Sénatrices Cordy et Bellemare*, 2019, [En ligne : <https://sencanada.ca/fr/sencaplus/opinion/les-obstacles-au-commerce-interprovincial-sont-une-honte-nationale-senatrices-cordy-et-bellemare/>]

¹¹ Chambre de commerce du Canada, *Résolutions proposées 2018*, 2018, [En ligne : <http://www.chamber.ca/fr/interventions/resolutions-de-politique/LivreDesResolutionsProposees2018.pdf>]

¹² Martha Hall Findlay, *Trop d'obstacles au commerce interprovincial*, 2019, [En ligne : http://plus.lapresse.ca/screens/55c608af-7369-494b-81fe-cdaf2f4bd237__7C__0.html]

¹³ Calgary Chamber, *Dive Deeper – What are Canada's challenges with interprovincial trade?* 2019, [En ligne: <https://www.calgarychamber.com/resources/blog/dive-deeper-canadas-challenges-interprovincial-trade/>]

¹⁴ Ministère de l'Économie et de l'Innovation, *op. cit.*

¹⁵ Institut économique de Montréal, *Le cas Comeau – Sondage d'opinion canadien*, 2017, [En ligne : <https://www.iedm.org/fr/75903-le-cas-comeau-sondage-dopinion-canadien/>]

¹⁶ Gouvernement du Canada, *Le point sur le commerce 2019*, 2019, [En ligne : https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/economist-economiste/state_of_trade-commerce_international-2019.aspx?lang=fra#Section2.2]

¹⁷ Sénat du Canada, *Des murs à démolir : démantèlement des barrières au commerce intérieur du Canada*, 2016, [En ligne : [https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/BANC/Reports/2016-06-13_BANC_FifthReport_SS-2_tradebarriers\(FINAL\).pdf](https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/BANC/Reports/2016-06-13_BANC_FifthReport_SS-2_tradebarriers(FINAL).pdf)]

2. Augmenter le nombre de travailleurs étrangers temporaires et accorder les ressources nécessaires pour traiter rapidement les dossiers

La rareté de la main-d'œuvre continue d'être une des principales sources de préoccupation des employeurs canadiens. Au pays, 3,5 % des postes étaient à pourvoir au deuxième trimestre de 2019, une proportion qui monte à 3,8 % au Québec¹⁸. Dans ce contexte, les employeurs ont plus que jamais recours aux talents internationaux. Le fait de savoir qu'un travailleur issu de l'immigration bénéficie d'un statut permanent au Canada est souvent déterminant pour les employeurs, qui gagnent ainsi la certitude de pouvoir investir à plus long terme dans les compétences de l'employé.

Or, au Québec, les cibles d'admission de travailleurs de la catégorie économique ont récemment été revues à la baisse. Cette diminution est une mauvaise nouvelle pour les entreprises. Un sondage mené par la Chambre en août 2019 révélait ainsi que 56,7 % des entreprises sondées considèrent la rareté de la main-d'œuvre comme l'un des principaux freins à leur croissance¹⁹. De plus, 48 % des répondants identifiaient l'accroissement du bassin de travailleurs immigrants qualifiés comme l'une des deux priorités que devraient cibler les gouvernements. Un besoin à nouveau confirmé en décembre 2019, alors qu'un nouveau sondage montrait que l'impact négatif de la pénurie de main-d'œuvre s'est aggravé pour près de la moitié des répondants²⁰.

La Chambre a fait valoir à de nombreuses reprises l'importance de revoir à la hausse les seuils d'immigration du Québec. La croissance soutenue de l'économie, combinée au vieillissement de la population, justifierait d'accueillir 60 000 immigrants annuellement.

Un traitement rapide et efficace des demandes

D'autre part, l'accès à des travailleurs étrangers temporaires est primordial pour bon nombre d'entreprises. Depuis plusieurs années, on remarque que les entreprises de plusieurs secteurs comptent davantage sur les travailleurs étrangers temporaires pour les aider à faire face à la rareté de la main-d'œuvre, et pour avoir accès plus rapidement à des employés dont les qualifications correspondent mieux à leurs besoins que celles des immigrants permanents, sélectionnés selon des critères différents²¹. Ainsi, en 2016 on comptait 545 000 travailleurs étrangers temporaires au Canada, une augmentation de 202 % depuis 2001²².

Or, les employeurs et les candidats à l'immigration temporaire se heurtent à des délais et à un manque d'efficacité dans le traitement de leurs demandes. La forte hausse du nombre de demandes pour l'admission de travailleurs étrangers temporaires a généré des délais accrus pour certaines catégories, dont celle des travailleurs peu spécialisés. Les employeurs doivent maintenant attendre plus de 100 jours avant le traitement de la première étape de leur demande pour accueillir un travailleur étranger temporaire, à savoir l'Évaluation de l'impact sur le marché du travail (EIMT), qui vise à prouver que la main-d'œuvre locale ne suffit pas à pourvoir le poste en question²³.

Certains programmes d'immigration temporaire bénéficient d'un traitement plus rapide. C'est le cas notamment du Volet des talents mondiaux, lequel s'adresse à des travailleurs hautement

¹⁸ Statistique Canada, *Indicateurs du marché du travail*, 2019, [En ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2017002-fra.htm>]

¹⁹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), *Sondage trimestriel du milieu des affaires*, août 2019.

²⁰ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), *Sondage trimestriel du milieu des affaires*, décembre 2019.

²¹ Le Devoir, *Les employeurs québécois veulent plus de travailleurs étrangers temporaires*, 2018, [En ligne : <https://www.ledevoir.com/economie/543204/les-employeurs-quebecois-veulent-plus-de-travailleurs-etrangers-temporaires>]

²² Charles Fleury, Danièle Bélanger et Guillaume Haemmerli, *Les travailleurs étrangers temporaires au Canada : une sous-classe d'employés?* 2018, [En ligne : <https://www.erudit.org/fr/revues/cqd/2018-v47-n1-cqd04760/1062107ar/>]

²³ Les Affaires, *op. cit.*

spécialisés et sujets à une forte mobilité. Or, ce programme très restreint constitue une exception dans un système de traitement des demandes qui souffre généralement de délais incompatibles avec le rythme auquel évoluent les entreprises canadiennes. C'est particulièrement vrai au Québec, où le traitement des demandes est en général plus long que dans les autres provinces.

La Chambre insiste donc sur l'importance d'augmenter le nombre d'immigrants temporaires admis au pays, et surtout, d'augmenter la rapidité et l'efficacité du traitement des demandes. Les processus de communication et de traitement des dossiers entre les ministères impliqués, aux gouvernements du Canada et du Québec, doivent être améliorés afin d'en assurer la cohérence. Il en va de la capacité des entreprises à contribuer pleinement à l'économie, particulièrement dans le contexte où le nombre de travailleurs qualifiés permanents est insuffisant.

Recommandation n° 2 : Augmenter le nombre de travailleurs étrangers temporaires et accorder les ressources nécessaires pour traiter rapidement les dossiers.

3. Accompagner les entreprises et investir dans leur transition vers une réduction de leurs GES de façon à atteindre les cibles canadiennes en 2030

Le Canada est l'un des dix principaux émetteurs de GES dans le monde²⁴. Les cibles qu'il s'est fixées dans le cadre de l'Accord de Paris l'engagent à réduire les émissions de GES liées à son économie de 30 % par rapport aux niveaux de 2005, et ce d'ici 2030²⁵. En date de 2017, les émissions de GES du Canada avaient diminué de 2 % par rapport à 2005²⁶. Même si l'économie canadienne a crû plus rapidement durant cette période que ne l'ont fait ses émissions de GES²⁷, un important travail reste à accomplir pour améliorer la performance climatique du pays²⁸.

Renforcer l'efficacité et l'équité de la tarification du carbone

L'ensemble des secteurs et des acteurs de l'économie doit être mis à contribution relativement à l'atteinte des cibles de réduction d'émissions de GES. Il existe un consensus grandissant quant à l'efficacité de la tarification du carbone pour y parvenir. La Commission canadienne de l'écofiscalité est la dernière en lice à avoir reconnu l'efficacité environnementale et économique de cette stratégie pour réduire les émissions de GES²⁹. La prochaine étape sera de renforcer l'efficacité de la tarification du carbone et de lui attribuer le juste prix pour atteindre les cibles.

Ce faisant, il est aussi du ressort du gouvernement du Canada de préserver l'équité entre les secteurs d'activité à travers le Canada. Les industries et les provinces qui émettent le plus de GES ne doivent pas porter seules le poids de la transition vers une économie sobre en carbone. À l'opposé, les industries et les provinces les plus engagées dans la réduction de leurs émissions de GES ne doivent pas être désavantagées par l'inaction de leurs pairs. La préservation de cet équilibre figure au sommet des priorités du milieu des affaires.

²⁴ Gouvernement du Canada, 2019, *Émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale*, 2019, [En ligne : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre-echelle-mondiale.html>]

²⁵ Gouvernement du Canada, *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*, 2019, [En ligne : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/organisation/affaires-internationales/partenariats-organisations/convention-cadre-nations-unies-changements-climatiques.html>]

²⁶ Gouvernement du Canada, *Rapport d'inventaire national 1990–2017 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada*, 2019, [En ligne : http://publications.gc.ca/collections/collection_2019/eccc/En81-4-2017-1-fra.pdf]

²⁷ Gouvernement du Canada, *op. cit.*

²⁸ L'Actualité, *Atteinte des cibles de réduction des GES: le Canada est l'un des cancrs du G20*, 2019, [En ligne : <https://lactualite.com/actualites/atteinte-des-cibles-de-reduction-des-ges-le-canada-est-lun-des-cancres-du-g20/>]

²⁹ Commission de l'écofiscalité du Canada, *Comblent l'écart : scénarios concrets pour atteindre la cible canadienne en matière de GES en 2030*, 2019, [En ligne : <https://ecofiscal.ca/fr/reports/comblent-lecart-scenarios-concrets-pour-atteindre-la-cible-canadienne-en-matiere-de-ges-en-2030/>]

Diminuer les émissions de GES du secteur des transports

La tarification du carbone permet de modifier les comportements des émetteurs dans l'ensemble de l'économie. Le secteur des transports demeure le second plus grand émetteur de GES au Canada, après celui de l'exploitation pétrolière et gazière³⁰. À ce titre, l'engagement du gouvernement en campagne électorale de pérenniser le financement du transport collectif par l'octroi de 3 milliards de dollars annuellement est tout aussi important.

Un financement durable doit permettre à terme de planifier le déploiement du transport en commun en fonction d'une approche de réalisation itérative et en continu, tel que le préconisait la Chambre dans son récent mémoire sur le financement de la mobilité³¹.

En parallèle, l'électrification des véhicules doit continuer sur sa lancée. Les parts de marché des véhicules électriques et hybrides au Canada sont passées de moins de 0,25 % en 2013 à environ 2 % en 2018³². La hausse est encore plus marquée au Québec, où se concentre la majorité de ces véhicules : en cinq ans, la hausse des ventes a été de 1381 %³³.

Les incitatifs offerts aux niveaux fédéral et provincial ont un effet clair sur l'achat de véhicules électriques et hybrides³⁴. Il est donc fondamental de les maintenir, tout en ajustant certains paramètres qui limitent encore l'électrification des transports. Le gouvernement du Canada doit avoir une vision d'ensemble du soutien qu'il peut offrir à l'industrie, afin de maintenir l'offre à un niveau adéquat sur le marché; l'offre insuffisante étant effectivement un frein majeur à l'heure actuelle³⁵. Les véhicules lourds et les parcs de véhicules de l'État et de leurs fournisseurs doivent également être inclus dans la stratégie gouvernementale, afin d'accélérer leur conversion vers l'électromobilité.

La vision globale du gouvernement doit également s'appuyer sur des efforts concertés avec les provinces, afin d'éviter le saupoudrage du financement. C'est ce que la Chambre recommandait au terme de son analyse de la réglementation et des politiques de ce secteur dans l'étude *Positionner le Québec et sa métropole comme leaders des transports électriques et intelligents*³⁶.

Cibler les procédés industriels

Outre le secteur des transports, d'autres secteurs d'activité sont source de niveaux importants d'émissions de GES. Le secteur de l'industrie lourde produit 74 mégatonnes de GES au Canada – contre 176 mégatonnes pour le transport³⁷. Au Québec, l'industrie génère 44 % des émissions totales, soit autant que le transport³⁸.

³⁰ Le Devoir, *D'où proviennent les émissions de gaz à effet de serre au Canada?* 2019, [En ligne : https://www.ledevoir.com/documents/special/19-09_gaz-effet-de-serre-canada/index.html]

³¹ CCMM, *Pour un financement visionnaire de la mobilité*, 2019, [En ligne : https://www.cmm.ca/~media/Files/News/Memoires/2019/CCMM_Memoire_financement_mobilite_final]

³² Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ), *Pourcentage des ventes de voitures électriques au Canada en croissance exponentielle*, 2018, [En ligne : <https://www.aveq.ca/actualiteacutes/pourcentage-des-ventes-de-voitures-electriques-au-canada-en-croissance-exponentielle>]

³³ Journal de Montréal, *Hausse fulgurante du nombre de véhicules électriques au Québec*, 2019, [En ligne : <https://www.journaldemontreal.com/2019/09/30/hausse-fulgurante-du-nombre-de-vehicules-electriques-au-quebec>]

³⁴ CCMM, *Positionner le Québec et sa métropole comme leaders des transports électriques et intelligents*, 2019, [En ligne : <https://www.cmm.ca/fr/publications/memoires/positionner-le-quebec-et-sa-metropole-comme-leaders-des-transports-electriques-et-intelligents/>]

³⁵ AVEQ, *Statistiques SAAQ-AVÉQ sur l'électromobilité au Québec en date du 30 septembre 2019*, [En ligne : <https://www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-30-septembre-2019-infographie>]

³⁶ CCMM, *op. cit.*

³⁷ Le Devoir, *op. cit.*

³⁸ Pineau, P.-O., Gauthier, P., Whitmore, J., Normandin, D., Beaudoin, L. et Beaulieu, J., *Potentiel de l'économie circulaire sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre des émetteurs industriels québécois : Volet 1 – Portrait et pistes de réduction des émissions de gaz à effet de serre industrielles au Québec*, 2019, [En ligne : <https://energie.hec.ca/gesindustriels-volet1/>]

Ce secteur produit certes des GES par la combustion d'hydrocarbures, mais il en fait tout autant par les procédés industriels³⁹. Or, les recherches sur cette question démontrent que le coût associé à la réduction de chaque tonne de GES est particulièrement bas pour l'amélioration des procédés industriels.

Ainsi, l'électrification et l'utilisation de la biomasse dans les industries coûtent un peu plus de 100 dollars par tonne réduite. À titre d'exemple, l'électrification des véhicules lourds requiert en moyenne plus de 200 dollars pour l'élimination d'une tonne de carbone. La gestion des déchets, la réduction des émissions de GES par le captage de méthane et le compostage coûtent en moyenne moins de 50 dollars par tonne, alors que le coût moyen pour l'ensemble des secteurs est de 87 dollars⁴⁰.

Accroître les incitatifs à l'investissement dans la réduction des émissions de GES

Les pistes de réduction des GES émis par les procédés industriels sont nombreuses et ont été testées par de multiples acteurs au cours des dernières années⁴¹. Les avancées technologiques abondent elles aussi, que l'on parle de moteurs plus efficaces ou de procédés thermiques moins énergivores.

Néanmoins, les incitatifs pour lutter contre les émissions dans le secteur industriel demeurent insuffisants. Les politiques gouvernementales de soutien à la réduction des émissions sont rares⁴². Les industries ne peuvent miser sur l'image positive d'un produit sur le marché ayant fait l'objet d'efforts de réduction de GES, contrairement aux industries qui visent les consommateurs. Résultat : si certains sous-secteurs industriels sont parvenus à réduire leurs émissions de GES au Québec, la baisse est loin d'être généralisée dans tous les sous-secteurs au Canada⁴³.

Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral a orienté son soutien vers les technologies propres, notamment par l'octroi de subventions totalisant 2,3 millions de dollars dans le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* adopté en 2016⁴⁴. Si ce type de subventions a des effets désirables sur le développement économique, il n'en demeure pas moins qu'il ne touche pas la vaste majorité des entreprises.

Or, celles-ci feront face à des coûts majeurs générés par les changements climatiques, des coûts qui augmenteront exponentiellement si elles n'investissent pas dès maintenant. Les entreprises canadiennes investissent déjà peu dans des postes pourtant fondamentaux pour leurs activités⁴⁵ – équipements, formation, recherche et développement, propriété intellectuelle. Sachant cela, on ne peut s'attendre à des investissements majeurs pour la réduction des émissions de GES et pour l'adaptation aux changements climatiques, dont les conséquences, bien que connues, ne sont pas encore visibles dans bon nombre de cas.

La Chambre espère donc que le budget 2020 soit l'occasion d'amorcer un virage vers un soutien à l'industrie qui prend en compte non seulement le développement économique, mais également la réduction des émissions de GES et les mesures d'adaptation aux changements climatiques. Les entreprises doivent avoir accès à des incitatifs nettement plus importants à réduire leurs émissions de GES.

³⁹ Pineau et al, *op. cit.*

⁴⁰ Pineau et al, *op. cit.*

⁴¹ *Ibid.*

⁴² *Ibid.*

⁴³ Le Devoir, *op. cit.*

⁴⁴ Gouvernement du Canada, *op. cit.*

⁴⁵ Deslauriers, Jonathan, Robert Gagné et Jonathan Paré, *Productivité et prospérité au Québec – Bilan 2018*, Centre sur la productivité et la prospérité (CPP) – Fondation Walter J. Somers, 2019, [En ligne : <http://cpp.hec.ca/wp-content/uploads/2019/03/PP-2018-01.pdf>]

Cela requiert non seulement des ressources importantes de la part du gouvernement, mais également une expertise dans la façon de cibler ces ressources. Cette expertise doit être fondée sur les besoins déjà exprimés par les différents secteurs de l'industrie. C'est ce qui permettra de concentrer les efforts là où le coût de la réduction des émissions des GES est le plus efficient. À ce sujet, la commercialisation des procédés industriels propres devrait être particulièrement soutenue, sachant qu'ils permettent une réduction des émissions à un coût relativement faible.

Finalement, il est primordial que les retombées de ces mesures soient clairement identifiées, au risque que les ressources ne contribuent pas pleinement à la réduction des émissions de GES et à l'adaptation des entreprises aux changements climatiques.

Avec ces critères en tête, la Chambre invite le gouvernement à soutenir les acteurs industriels afin d'accélérer leurs investissements visant la réduction de leurs émissions de GES. Combinée à la tarification du carbone et à la réduction des GES du secteur des transports, cette stratégie permettra aux entreprises canadiennes de participer pleinement à la transition vers une économie sobre en carbone.

Recommandation n° 3 : Accélérer la mise en œuvre des mesures nécessaires à l'atteinte des cibles canadiennes de réduction des émissions de GES pour 2030, en visant principalement :

- a) **La tarification efficace et équitable du carbone à l'échelle canadienne;**
- b) **Le financement durable du transport collectif par l'octroi de 3 milliards de dollars annuellement;**
- c) **Le soutien continu et ciblé à l'électrification des transports;**
- d) **L'offre d'incitatifs pour réduire les émissions dans le secteur industriel, en ciblant notamment l'amélioration des procédés.**

4. Appuyer la réalisation de projets stratégiques de Montréal et du Québec

Au cours des dernières années, des investissements importants ont été réalisés afin de mettre à niveau certains actifs clés de la région métropolitaine. C'est notamment le cas du pont Samuel-de-Champlain. Le gouvernement fédéral a profité de son premier mandat pour investir des sommes importantes dans le cadre de son plan Investir dans le Canada et par le biais de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), notamment pour le financement du Réseau express métropolitain.

La mise à niveau n'est cependant pas terminée. La Chambre cible cinq projets stratégiques qui doivent être soutenus par le gouvernement du Canada afin que la métropole continue à contribuer pleinement à l'économie du pays.

Agrandissement du terminal de conteneurs Contrecœur

Parmi ces projets, l'un a particulièrement avancé dans la dernière année : le projet d'agrandissement du terminal de conteneurs Contrecœur du Port de Montréal. La BIC s'est engagée à hauteur de 300 millions de dollars afin de permettre au Port de continuer à compléter son montage financier⁴⁶. L'agrandissement du terminal le fera passer de 1,45 million de conteneurs au moment du dépôt du projet à près de 2,5 millions, consolidant ainsi l'essor du Port de Montréal et facilitant l'établissement d'entreprises du secteur logistique.

⁴⁶ Banque de l'infrastructure du Canada, *La Banque de l'infrastructure du Canada signe un protocole d'entente avec le Port de Montréal pour son projet d'expansion à Contrecœur*, 2019, [En ligne : <https://cib-bic.ca/fr/bic-signe-un-protocole-dentente-avec-le-port-de-montreal-pour-son-projet-dexpansion-a-contrecoeur/>]

Au Canada, 16 000 emplois stables sont rattachés au Port, dont 7 000 au Québec. Les nouveaux accords de libre-échange signés par le Canada permettent d'espérer que le Port maintienne sa croissance, pour autant qu'on lui en donne les moyens. D'où l'importance d'un appui constant du gouvernement fédéral au cours des prochaines années.

Décontamination et réhabilitation de l'Est de Montréal

D'autres projets stratégiques ont fait l'objet d'engagements, mais doivent maintenant passer à l'étape suivante. C'est le cas de la décontamination et de la réhabilitation de l'Est de Montréal. Actuellement, des millions de pieds carrés dans ce secteur de l'île ne peuvent être redéveloppés en raison de leur contamination résiduelle⁴⁷.

Les acteurs politiques et économiques de l'Est sont mobilisés afin d'amorcer la requalification du secteur. L'ampleur des sommes nécessaires pour la décontamination et la requalification du secteur dépasse cependant celle des engagements pris jusqu'à maintenant. Le gouvernement du Canada doit se joindre aux efforts des paliers provincial et municipal et investir dans cette zone à fort potentiel, qui représente plus de 40 % de la superficie à développer pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise.

Pour ce faire, la Chambre recommande que les différents paliers de gouvernement engagent les budgets nécessaires à la décontamination des sols et à la construction d'infrastructures pour l'exploitation des terrains, en fonction de leurs compétences respectives. Compte tenu des capacités de décaissement et de réalisation des travaux, la Chambre demande que le gouvernement du Canada s'engage à consacrer 350 millions de dollars à ce fonds au cours des quatre prochaines années, une part égale à celle demandée au gouvernement du Québec. La contribution de la Ville de Montréal servirait quant à elle à défrayer les importants coûts engendrés par le déploiement des infrastructures municipales qui seront nécessaires pour rendre possible la réhabilitation de ces terrains.

Entente avec Québec dans le cadre de la *Stratégie nationale sur le logement*

Sur l'ensemble de l'île, la vigueur de l'économie et l'apport de l'immigration entraînent une rareté de logements et une hausse du coût des loyers et des propriétés. La région métropolitaine de Montréal a connu en 2019 un nombre de mises en chantier⁴⁸, des ventes et des prix médians records⁴⁹. La Chambre est active auprès des autorités locales pour trouver des solutions qui permettraient de maintenir une offre abordable. La Chambre préconise des mesures simplifiées de modification de zonage pour accroître les densités et générer plus d'offre de logement.

Le gouvernement du Canada a conclu des ententes bilatérales avec les douze provinces et territoires dans le cadre de la *Stratégie nationale sur le logement*, en vigueur depuis 2017. L'entente prévoit un financement conjoint de plus de 8,2 milliards de dollars sur dix ans pour les parcs de logements communautaires, et pour appuyer les priorités provinciales en matière de construction et d'abordabilité des logements⁵⁰. L'Ontario a d'ailleurs déjà réalisé des investissements conjoints de 4,2 milliards de dollars⁵¹.

⁴⁷ Chambre de commerce de l'Est de Montréal, *Cap sur l'Est*, [En ligne : https://cdn.ccemontreal.ca/wp-content/uploads/2019/10/08112504/CCEM-Livre-blanc_1.1_web.pdf]

⁴⁸ APCHQ, *Bulletin de l'habitation – Premier semestre 2019*, 2019, [En ligne : <https://www.apchq.com/download/e07058c73ededba4c6d82c1ef29adfe87bbe563f.pdf>]

⁴⁹ APCIQ, *Baromètre du marché résidentiel – 3^e trimestre 2019*, 2019, [En ligne : <http://communications.centris.ca/apciq/pdf/bar/201903-bar-province.pdf>]

⁵⁰ Gouvernement du Canada, *État d'avancement de la Stratégie nationale sur le logement*, 2019, [En ligne : <https://www.chezsoi.dabord.ca/progress-on-the-national-housing-strategy>]

⁵¹ *Ibid.*

Or, les gouvernements du Québec et du Canada n'ont toujours pas signé d'entente à ce jour, malgré les besoins urgents. La Chambre joint sa voix à celles des acteurs sociaux et du milieu immobilier pour faire valoir qu'une entente Canada-Québec doit être signée rapidement.

Train à grande fréquence entre Québec et Toronto

En matière de transport, la réalisation du train à grande fréquence (TGF) entre Québec et Toronto proposé par VIA Rail améliorerait substantiellement la desserte dans le principal corridor de transport du pays. Le TGF en est à l'étape du bureau de projet. Le fort appui politique envers le projet permet d'espérer que celui-ci se réalisera à bonne vitesse. La Chambre demande au gouvernement fédéral de s'engager rapidement, si les résultats de l'analyse attendus en 2020 sont concluants, à financer le début de la réalisation du projet.

Financement des aéroports canadiens

Pour sa part, dans les dernières années, le transport aérien s'est présenté à la fois comme vecteur et miroir de la croissance de la métropole. Un contexte économique favorable permet d'augmenter les liaisons aériennes, ce qui accroît non seulement le tourisme, mais la connectivité globale de la région. C'est ce que l'on observe à l'aéroport Montréal-Trudeau, qui a connu un rythme de croissance de 40 % en cinq ans⁵².

Il s'agit d'une excellente nouvelle, qui entraîne cependant des besoins accrus d'investissements de la part d'Aéroports de Montréal (ADM). Les leviers de financement d'ADM approchant du seuil où des emprunts massifs additionnels pourraient avoir une incidence sur sa cote de crédit, l'organisme souhaiterait soumettre son projet à la BIC. Or, pour que le projet soit admissible selon les termes du BIC, il lui faudrait ouvrir son capital à une participation privée.

Le potentiel économique et touristique majeur d'une telle avancée pousse la Chambre à recommander un assouplissement du financement des aéroports canadiens en ouvrant le capital à des partenaires privés, et ce, jusqu'à un maximum de 20 % du capital.

Recommandation n° 4 : Appuyer la réalisation de projets stratégiques pour le Grand Montréal et le Québec, notamment en s'engageant à :

- a) **S'assurer que l'entente entre le Port de Montréal et la Banque de l'infrastructure du Canada mène à une réalisation rapide du terminal de Contrecoeur;**
- b) **Contribuer à hauteur de 350 millions de dollars au cours des quatre prochaines années à la décontamination et la réhabilitation économique de l'Est de Montréal;**
- c) **Conclure rapidement une entente avec Québec pour la *Stratégie nationale sur le logement*, qui permettra de répondre à des besoins urgents en matière de logement dans la métropole;**
- d) **Assurer la réalisation rapide du train à grande fréquence entre Québec et Toronto;**
- e) **Rendre plus souple le financement des aéroports canadiens en permettant l'ouverture de leur capital à des partenaires privés, et ce, jusqu'à un maximum de 20 % du capital.**

⁵² ADM, *Rapport annuel 2018, 2019*, [En ligne : https://www.admtl.com/sites/default/files/2019/ADM_Rapport%20Annuel%202018_FR_WEB.pdf]

5. Conclusion

Le Canada profite actuellement d'une croissance soutenue du PIB, d'un taux de chômage bas et du dynamisme sans précédent de plusieurs secteurs de l'économie. Le gouvernement et les divers acteurs de l'économie doivent en profiter pour tirer des leçons des ingrédients ayant mené à ce succès, tout en renforçant la résilience économique et environnementale du pays.

Le prochain budget d'Ottawa doit reposer sur une gestion équilibrée des finances publiques. Il doit aussi cibler les secteurs de l'économie où des gains durables peuvent être faits. Parmi ces secteurs, le commerce intérieur, l'immigration de travailleurs qualifiés, la transition vers une économie sobre en carbone et les infrastructures stratégiques doivent être priorités.

Finalement, peu importe où se trouve le Canada dans le cycle économique, certains principes demeurent incontournables. Une gestion budgétaire prudente, une fiscalité compétitive et un soutien constant à la productivité des entreprises permettront de créer un environnement favorable pour celles-ci, afin d'assurer la prospérité de toutes les régions du pays.

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Éliminer les obstacles et mener une initiative pancanadienne pour renforcer le commerce intérieur afin que les entreprises, notamment les PME, profitent pleinement des occasions d'affaires sur le marché canadien.

Recommandation n° 2 : Augmenter le nombre de travailleurs étrangers temporaires et accorder les ressources nécessaires pour traiter rapidement les dossiers.

Recommandation n° 3 : Accélérer la mise en œuvre des mesures nécessaires à l'atteinte des cibles canadiennes de réduction des émissions de GES pour 2030, en visant principalement :

- a) La tarification efficace et équitable du carbone à l'échelle canadienne;
- b) Le financement durable du transport collectif par l'octroi de 3 milliards de dollars annuellement;
- c) Le soutien continu et ciblé à l'électrification des transports;
- d) L'offre d'incitatifs pour réduire les émissions dans le secteur industriel, en ciblant notamment l'amélioration des procédés.

Recommandation n° 4 : Appuyer la réalisation de projets stratégiques pour le Grand Montréal et le Québec, notamment en s'engageant à :

- a) S'assurer que l'entente entre le Port de Montréal et la Banque de l'infrastructure du Canada mène à une réalisation rapide du terminal de Contrecoeur;
- b) Contribuer à hauteur de 350 millions de dollars au cours des quatre prochaines années à la décontamination et la réhabilitation économique de l'Est de Montréal;
- c) Conclure rapidement une entente avec Québec pour la Stratégie nationale sur le logement, qui permettra de répondre à des besoins urgents en matière de logement dans la métropole;
- d) Assurer la réalisation rapide du train à grande fréquence entre Québec et Toronto;
- e) Rendre plus souple le financement des aéroports canadiens en permettant l'ouverture de leur capital à des partenaires privés, et ce, jusqu'à un maximum de 20 % du capital.