



CHAMBRE DE COMMERCE  
DE LA RÉGION  
DE TORONTO



## Mémoire prébudgétaire fédéral 2016

First Canadian Place  
77, rue Adelaide Ouest, bureau 350  
Toronto (Ontario) MSX 1C1  
Canada  
416.366.6811  
bot.com

## À PROPOS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Fondée en 1845, la Chambre de commerce de la région de Toronto (la Chambre) est celle de la plus grande agglomération urbaine du Canada, établissant des liens entre plus de 12 000 membres et de 250 000 professionnels des affaires de la région de Toronto. La Chambre joue un rôle essentiel en améliorant la qualité de vie et en accroissant la compétitivité mondiale du plus grand centre urbain du Canada.

Étant donné les récentes élections et l'évolution de la conjoncture au Canada et de l'économie mondiale, la Chambre apprécie la chance de présenter ce mémoire pour mettre à jour celui que nous avons présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes en août 2015.

## SOMMAIRE

Dans ce mémoire, la Chambre préconise les quatre thèmes suivants :

- mesures pour promouvoir et développer l'économie à base de **talents** du Canada;
- nécessité pour le fédéral d'investir davantage dans le **transport** en commun;
- notre appel en faveur d'une stratégie nationale plus robuste sur le **commerce**;
- appui accordé à la **responsabilité budgétaire** afin de protéger la stabilité et la flexibilité budgétaires à long terme du gouvernement.

## Talents

Le taux de chômage a atteint 7,2 % au Canada – mais il y a de l'espoir, car en cette période d'incertitude, les économies urbaines de l'Ontario sont plus performantes que celles d'autres

La Chambre cherche activement à jumeler de nouvelles entreprises de technologie agiles avec le secteur public et, dans le cadre de notre futur Sommet des villes numériques et d'autres initiatives, nous sommes prêts à collaborer avec tous les ordres de gouvernement afin d'aider à promouvoir et exploiter les talents canadiens en technologie et à moderniser les services de l'État.

régions économiques sur le plan de la création d'emplois. Il est crucial plus que jamais de positionner le Canada comme concurrent efficace dans les secteurs d'activité urbains comme les sciences de la santé humaines, la fabrication avancée et les services mondiaux. Ce qui préoccupe le plus la Chambre après l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement, ce sont les effets que de nouvelles politiques fiscales peuvent avoir sur les options d'achat d'actions. La préoccupation de la Chambre porte particulièrement sur l'effet que ces politiques fiscales peuvent avoir sur les entreprises en démarrage. L'écosystème du capital de risque, des entreprises en démarrage et du secteur de la technologie du XXI<sup>e</sup> siècle repose sur des attentes concurrentielles liées étroitement aux niveaux de la propriété

intellectuelle, du RDI, de la recherche-développement, de l'investissement dans les talents et des gains en capital. La concurrence dans chacun de ces secteurs est vive et de niveau international. L'utilisation des options comme mode de rémunération clé est reconnue sur la scène internationale comme pratique normale pour aider les petites entreprises à attirer et garder des talents au cours des stades les plus vulnérables de la croissance d'une entreprise en démarrage. L'entreprise en démarrage type du secteur de la technologie réservera de 15 à 25 % de son capital-actions pour des options offertes aux employés du début. Nous reconnaissons que le gouvernement souhaite vivement promouvoir l'économie des entreprises en démarrage et la Chambre se réjouit de voir que le gouvernement reconnaît la valeur cruciale de l'entrepreneuriat pour l'avenir du Canada. Toute volonté d'envisager des politiques fiscales qui s'attaquent à la compétitivité des modes de rémunération des entreprises en démarrage au Canada pourrait ralentir les progrès réalisés sur d'autres fronts. Il pourrait s'agir du « tueur silencieux – du cholestérol de la politique sur les entreprises en démarrage » pour citer un de nos membres.

Dans l'économie en général, la Chambre appuie les efforts déployés par le gouvernement afin de promouvoir l'expérience au travail et les possibilités de cheminement professionnel pour les jeunes travailleurs en chômage et sous-employés, et nous consacrons davantage de ressources aux efforts que nous déployons nous-mêmes pour promouvoir le talent comme atout concurrentiel. Grâce à des programmes comme la Grappe de la santé et des sciences humaines (SSH) de la Chambre, nous croyons qu'il est possible d'accélérer l'investissement dans des emplois très qualifiés, bien rémunérés et durables dans l'économie urbaine du Canada.

Lancée par la Chambre en 2013, l'initiative TO Health! vise principalement à hausser le profil de la grappe Santé et sciences humaines (SSH) dans la région de Toronto et à mettre en évidence son potentiel économique impressionnant. L'initiative couvre tout le spectre des sciences de la santé, réunissant les secteurs des produits pharmaceutiques, des appareils médicaux, des TI de la santé, les hôpitaux, les collèges, les universités, les laboratoires communautaires, des innovateurs, des investisseurs et des municipalités. TO Health! vise à faire connaître les réussites de la région en SSH et le potentiel inexploité qui pourrait permettre à Toronto d'héberger une des cinq principales grappes de sciences de la santé au monde. Toronto a les compétences spécialisées, l'infrastructure et le savoir-faire en sciences de la santé, mais comparativement à d'autres administrations qui offrent des avantages semblables, le secteur SSH de Toronto n'a pas encore atteint son potentiel sur les plans de l'économie et de la création d'emplois. Au moment où notre nouveau gouvernement fédéral cherche à diversifier l'économie du Canada, une stratégie de grappe économique offre des possibilités énormes. En commençant avec la grappe SSH, le financement de démarrage attisera la croissance économique et la création d'emplois bien rémunérés dans la région de Toronto.

Dans le contexte de ces efforts, nous croyons que le gouvernement devrait :

- maintenir des politiques sur la fiscalité concurrentielle des options d'achat d'actions afin d'aider les entreprises en démarrage du Canada à attirer des capitaux, des talents en technologie et de l'expérience en gestion;

- revoir les changements apportés par le gouvernement précédent au Programme des travailleurs étrangers temporaires qui ont menotté les efforts déployés pour attirer des talents étrangers au Canada, en particulier dans les secteurs des finances et de la technologie de Toronto, et envisager de recourir davantage à des programmes pilotes de réformes propres aux secteurs afin d'améliorer le système d'une façon qui répond aux besoins sectoriels;
- offrir un leadership national face au défi soutenu que représente la reconnaissance des titres des nouveaux Canadiens, peut-être en cernant un secteur (comme celui du génie) où l'on pourrait exercer des pressions en faveur d'une stratégie fédérale-provinciale pilote comportant des objectifs publics établis afin de réduire l'écart au niveau de la reconnaissance des titres dans chaque province;
- envisager des réformes afin de faciliter davantage la transition des étudiants étrangers désireux de travailler au Canada, conformément aux changements juridiques en cours dans d'autres marchés du travail mondiaux concurrentiels.

## Commerce

Le commerce est la locomotive de l'économie canadienne et le Canada a besoin de toute urgence d'une stratégie commerciale axée sur cette réalité. D'une part, le nouveau gouvernement fédéral a déjà fait la promotion dynamique du Canada dans le monde et les dirigeants gouvernementaux ont indiqué que l'augmentation du commerce avec l'Inde et un accord de libre-échange avec la Chine constituaient des objectifs à moyen terme.

Ces deux objectifs sont louables, mais le Canada doit aussi demeurer concurrentiel sur des marchés existants, particulièrement aux États-Unis. Nous avons aussi d'importants obstacles commerciaux à surmonter au Canada et un leadership national ferme s'impose pour le faire. De plus, le gouvernement a fait passer des messages mixtes au sujet du Partenariat transpacifique (PTP). La non-ratification du Partenariat ne fera que réduire les chances que le gouvernement a d'atteindre l'un ou l'autre de ses objectifs en Asie. Beaucoup des objections au PTP sont certainement invoquées dans le cas d'un accord avec la Chine et plusieurs membres du PTP sont des partenaires commerciaux de premier plan de l'Inde.

La Chambre recommande ce qui suit :

- Le gouvernement fédéral devrait incorporer des dirigeants commerciaux directement dans les chambres de commerce des grands centres, y compris Toronto, afin de profiter de notre capacité sans pareille de repérer et d'encadrer des entreprises prêtes à exporter et de faciliter la croissance du commerce.
- Le Canada devrait annoncer le plus tôt possible un calendrier de ratification du Partenariat transpacifique.
- Si l'on s'oppose au PTP, le gouvernement fédéral devrait circonscrire ces objections de toute urgence et chercher à y répondre séparément de façon à éviter de mettre en danger l'accord même.

En mai 2015, la Chambre a lancé son programme pluriannuel d'accélérateurs commerciaux (TAP GTA) afin d'aider des entreprises à établir des plans d'exportation et exploiter de nouveaux marchés internationaux. La Chambre a déjà accepté plus de 50 entreprises dans le programme.

- L'aboutissement des négociations en cours qui visent à conclure un nouvel accord sur le commerce intérieur devrait constituer une priorité de premier plan en 2016 afin de faciliter l'essor d'une culture économique concurrentielle pour les entreprises canadiennes.
- À moyen terme, Ottawa devrait envisager de promouvoir une stratégie sur l'infrastructure commerciale qui complétera sa stratégie sur les infrastructures urbaines et de lancer des politiques fédérales uniformes afin d'appuyer les investissements dans des centres de transport aérien, maritime, lacustre, routier et ferroviaire clés.

## Transport en commun

Pendant et après les élections générales, le gouvernement a signalé clairement son intention d'investir considérablement dans les infrastructures. Dans la région de Toronto, les investissements doivent viser avant tout à améliorer l'infrastructure du transport en commun, car l'augmentation de la capacité a du retard sur la demande et sur la capacité d'autres grandes métropoles. On a signalé qu'en 2015, la Commission de transport de Toronto a dû, pour la deuxième année consécutive, réduire les augmentations de son achalandage – non pas à cause du manque de demande, mais plutôt parce que le réseau de transport en commun n'avait pas la capacité d'accueillir l'augmentation.

Le ministre de l'Infrastructure, Amarjeet Sohi, a honoré récemment la Chambre en y prononçant son premier discours à titre de ministre. Les membres de la Chambre ont appris que le gouvernement fédéral envisage de préfinancer les réparations au cours des premiers stades de son programme de financement d'infrastructures nouvelles. Il est entendu que ces mesures ne dissuaderont pas le gouvernement fédéral d'adopter une approche à long terme du financement de nouvelles infrastructures municipales et urbaines, mais il pourrait s'agir là d'une mesure extrêmement positive. Souvent, les programmes d'infrastructure précédents visaient avant tout des projets communautaires choisis pour leurs retombées politiques, ce qui a détourné un financement provincial et municipal équivalent vers de nouveaux ouvrages au détriment de réparations urgentes.

L'arriéré de projets de transport en commun non capitalisés s'établit à 13 milliards de dollars à Toronto – chiffre qui n'inclut pas les investissements de la province ou des organismes dans le transport régional pour desservir la région de Toronto. Une partie du financement destiné aux infrastructures sera inévitablement affectée au logement social et à d'autres priorités de Toronto, mais il est essentiel que les enveloppes budgétaires fédérales fassent du transport urbain la grande priorité pour répondre à la demande des navetteurs.

Compte tenu de ces changements et des conclusions de notre récent Sommet sur le transport, nous recommandons ce qui suit :

- Les besoins de remise en état sont très importants – c'est pourquoi la possibilité d'obtenir du financement pour les réparations au tout début de tout nouveau programme de financement enthousiasme la Chambre.
- Dans l'ensemble, toute stratégie fédérale de financement devrait coordonner dans la mesure du possible les programmes fédéraux de financement nouveaux et existants afin que les fonds provenant d'un programme puissent compléter les investissements provenant d'autres sources.
- Nous recommandons que le plan fédéral global d'investissement dans les infrastructures suive une approche en deux temps et qu'il prévoie un ou deux ans d'investissement dans

les réparations et les projets qui augmentent la capacité des itinéraires et des réseaux actuels de transport en commun, et ensuite un programme flexible à long terme visant à soutenir la construction d'infrastructures de transport en commun.

- Comme la dette publique et les déficits préoccupent la Chambre, l'intention annoncée par le ministre Sohi de revoir les ratios traditionnels de financement fixés à 1/3-1/3-1/3 constitue une mesure positive, car les ratios dette/PIB du fédéral dégringolent pendant que ceux des provinces et des municipalités grimpent en flèche suffisamment pour faire monter les ratios dette/PIB totaux du secteur public. Le financement fédéral peut et doit démontrer qu'Ottawa est mieux placé pour prendre en charge les coûts de grands projets d'infrastructures que les ordres de gouvernement inférieurs.
- Une solide analyse de rentabilisation de tous les projets s'impose, que l'argumentaire soit d'origine locale ou non. Les membres de la Chambre sont d'avis que le recours au capital de risque privé instaure la discipline dans la construction de grands ouvrages d'infrastructure. C'est pourquoi la perte de l'écran P3 fédéral réduira probablement le recours à des modèles innovateurs de soumissions. La Chambre espère que le gouvernement fédéral examinera de nouveau cette étape ou envisagera d'autres moyens de promouvoir des modèles innovateurs d'acquisition d'infrastructures par les administrations locales et les gouvernements provinciaux.

## Responsabilité budgétaire

Pour la première fois dans l'histoire récente, le Canada a élu un gouvernement qui a promis clairement de maintenir un déficit jusqu'au dernier exercice de son mandat. À cause de préoccupations soulevées par la croissance au ralenti, le premier ministre et son gouvernement croient que le déficit – dont une partie vise les investissements dans les infrastructures – s'impose pour stimuler l'économie.

Cette politique préoccupe toujours nos membres, mais le gouvernement a reçu des électeurs canadiens le mandat clair de dépenser pour devenir déficitaire, surtout si les dépenses en question visent des investissements dans les infrastructures urbaines que la Chambre appuie depuis longtemps. C'est pourquoi la Chambre espère que le gouvernement envisagera plusieurs moyens de maximiser les retombées escomptées et réduira au minimum les risques possibles de la décision qu'il a prise d'enregistrer des déficits annuels d'environ 10 milliards de dollars au cours des trois prochaines années.

Les crises budgétaires de la décennie 80 et du début de la décennie 90 ont frappé en partie à cause des déficits structurels dans le cadre desquels les engagements de dépenses et les frais d'intérêt sur la dette ont dépassé les plans établis par le gouvernement même pour les limiter. Même en contexte de faiblesse des taux d'intérêt, ce risque persiste. Même dans un environnement déficitaire, la Chambre est d'avis qu'il est crucial que le gouvernement établisse et fasse respecter des objectifs financiers maintenant afin de pouvoir atteindre son but que constitue l'équilibre budgétaire au cours de l'exercice 2019-2020.

Ces mesures devraient inclure les éléments suivants :

- Suivi constant – et public – des scénarios courant et prévu du ratio dette:PIB du fédéral, idéalement en collaboration avec le Bureau du directeur parlementaire du budget. Le

nouveau gouvernement a promis clairement que ce ratio continuera de diminuer même s'il enregistre des déficits. Le respect transparent de cet engagement aidera à gérer l'inquiétude soulevée par l'endettement à long terme du gouvernement.

- L'utilisation de la planification budgétaire pluriannuelle, publique et claire pour obliger les ministres à rendre compte de leur rôle dans le plan budgétaire et de leurs buts tels que décrits dans les lettres de mandat du premier ministre. Sans objectifs à long terme, des ministres en particulier pourraient être tentés de promettre de nouvelles dépenses importantes ponctuelles et le recours délibéré au déficit accroît la probabilité que le gouvernement appuie ces engagements après coup.
- Le lancement d'examens des services, d'examens des biens et d'autres mesures pour déterminer les stratégies de réduction des dépenses, y compris les investissements dans la technologie afin de moderniser les services et de monétiser des biens. Le lancement de ces mesures maintenant pourrait aider le gouvernement à atteindre l'équilibre promis au cours de l'exercice 2019-2020.