

## MÉMOIRE

### INTRODUCTION

Le **Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc. (CÉNB)** remercie le Comité exécutif sur la compétitivité économique au Nouveau-Brunswick pour l'occasion qui lui est donnée de faire part de ses préoccupations et ses idées sur les questions qui pourraient stimuler le développement économique de la province. Nous vous remercions d'avoir organisé cette rencontre.

Nous profitons de cette occasion pour communiquer aux élus et aux fonctionnaires les positions du CÉNB en matière de développement économique. Ce mémoire est un aperçu des différents éléments que nous jugeons importants pour l'amélioration continue de la performance économique de notre province. Nous nous attarderons surtout sur les sujets précis du transport routier ainsi que du commerce interprovincial, deux dossiers que nous considérons essentiels au développement économique du Nouveau-Brunswick.

### DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le CÉNB encourage fortement le gouvernement provincial à faire du Nouveau-Brunswick l'endroit idéal où installer son entreprise. Il faut que les entreprises de chez-nous deviennent le moteur premier de notre économie. Les discours de différents élus sous-entendaient, que le gouvernement favorisait cette stratégie. Présentement, on a l'impression que le gouvernement courtise plutôt les entreprises de l'extérieur. Serait-ce dû à un revirement de position?

Nous ne contestons pas les avantages économiques que peuvent apporter ces nouvelles entreprises venues de l'extérieur. Il n'en demeure pas moins que cette stratégie nécessite des fonds publics et n'assure pas la loyauté à long terme de ces entreprises. Le nombre d'entreprises que nous réussissons à attirer avec cette politique est restreint. Est-ce vraiment le meilleur moyen de stimuler la croissance économique de notre province ?

Nous exhortons le gouvernement à instaurer des mesures qui favorisent la création d'un climat propice au démarrage et à la croissance des entreprises. Des mesures qui doivent à la fois favoriser les entreprises d'ici et attirer celles de l'extérieur.

Le gouvernement doit concentrer ses efforts à la réduction des taxes et des impôts, à la réduction des formalités administratives, à la formation de la main-d'œuvre et à l'amélioration des infrastructures tout en maintenant un contrôle sur ses dépenses. Nous lui suggérons aussi d'assurer que les entreprises aient accès à des sources d'énergie à prix abordable, à des moyens de transport efficaces, à des programmes d'aide taillés aux besoins de nos entreprises et tout cela pour créer un climat qui favorise la croissance économique.

### **Formalités administratives, taxes et impôts**

#### *Formalités administratives*

Nous applaudissons les efforts continus que vous mettez à la réduction des formalités administratives qui font obstacle au développement des entreprises. Un travail ardu a déjà été complété dans ce dossier. Nous espérons que ces efforts vont continuer. L'élimination des formalités inutiles est un premier pas vers la création d'un climat favorable à l'entreprise et à l'entrepreneuriat.

#### *Taxes et impôts*

Un second pas tout aussi important est celui de la réduction des taxes et des impôts. Nous sommes convaincus de la volonté du gouvernement provincial en matière de réduction d'impôts pour les entreprises. En effet, le gouvernement, en entrant au pouvoir, s'était donné comme objectif de procurer aux entreprises les impôts provinciaux les moins élevés au Canada. Des gestes concrets ont été posés. Seule l'Alberta a des impôts plus bas que le Nouveau-Brunswick pour les petites et moyennes entreprises, soit de 3 pour cent pour les revenus allant jusqu'à 400 000 \$.

Il est très important pour le développement économique de la province que le taux d'imposition demeure concurrentiel. Dans une province à population faible, comme le

Nouveau-Brunswick, il peut paraître nécessaire de maintenir les impôts élevés de façon à obtenir les revenus nécessaires à la distribution des services publics. L'expérience démontre, toutefois, qu'une diminution d'impôt stimule l'économie à tel point que les revenus publics s'accroissent au bout d'un an ou deux seulement.

Il ne faudrait surtout pas qu'une réduction des impôts sur les revenus des entreprises soit contrée par l'augmentation démesurée d'autres taxes. La taxe de vente et les impôts fonciers ont aussi un impact sur la compétitivité des entreprises. Un changement à la méthode d'évaluation des taxes foncières, par exemple, peut annuler les bienfaits d'une diminution des impôts sur le revenu des entreprises, tout comme une augmentation de la taxe sur l'essence.

### **Programmes d'aide**

Nous avons certaines préoccupations en ce qui concerne les programmes d'aide destinés aux entreprises. Nous ne sommes pas convaincus des bienfaits des subventions et autres types d'aide qui font que certaines entreprises bénéficiaires ne fonctionnent plus sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes. Les programmes d'aide devraient, selon nous, être utilisés dans le but de promouvoir un secteur dans lequel on veut améliorer le rendement ou encore, d'encourager le développement dans une région ou dans un secteur spécifique lorsque ceci ne peut être fait autrement. Ils ne devraient pas servir à maintenir de façon artificielle des secteurs qui sont en voie de disparition. Nous soutenons qu'il serait plutôt avantageux d'appuyer et de développer des mesures qui encourageant l'investissement dans les entreprises.

Nous nous demandons quels types de programmes existent pour aider au démarrage d'entreprises. Il nous apparaît, à l'examen des programmes de financement provinciaux, que la plupart sont prévus pour les entreprises œuvrant dans le domaine de la pêche et de l'agriculture; un fait qui surprend en ces temps où l'on préconise la diversification comme outil de développement économique incontournable. Nous proposons au gouvernement d'effectuer une révision complète de ses programmes d'aide afin d'assurer

qu'ils couvrent tout les secteurs de l'économie et qu'ils soit adaptés à la réalité d'aujourd'hui.

Afin d'atteindre un développement économique durable, la province doit diversifier son économie et réduire sa dépendance sur les ressources naturelles non-transformées. Le CÉNB appuierait l'application de mesures destinées à ajouter de la valeur aux produits et servant à augmenter la productivité des entreprises tout en n'augmentant pas la quantité des ressources utilisées.

### **Formation**

Cela dit, la diversification de notre économie sera difficilement atteinte sans des efforts concertés dans le domaine de la formation. La province doit se procurer les outils nécessaires afin de pouvoir offrir les expertises requises sur le marché du travail et avoir en place les moyens d'inciter les gens à solliciter cette formation. Les institutions d'éducation et de formation doivent être encouragées à créer des liens, voire des partenariats, avec les employeurs du secteur privé de façon à pouvoir s'assurer de la pertinence et de l'efficacité de leurs programmes.

De plus, nous encourageons le gouvernement à développer des mesures ayant pour objectif d'encourager la formation et la poursuite d'études secondaires et post-secondaires chez les jeunes. Une étude effectuée au Canada Atlantique par deux professeurs de l'Université du Nouveau-Brunswick, par exemple, a démontré que le taux de participation à l'éducation secondaire et post-secondaire chez les gens âgés de 18 à 29 ans a subi une augmentation de 50 pour cent entre 1987 et 1997. En même temps, le nombre de gens de ce groupe d'âge recevant des prestations d'assurance-emploi a diminué de 18 pour cent. Les chercheurs ainsi que d'autres économistes attribuent cette occurrence en grande partie à la modification du régime d'assurance-emploi. D'autres mesures pourraient être développées afin de promouvoir la formation, et nous exhortons le gouvernement à porter une attention particulière à ce dossier.

### **Disparités rurales et urbaines**

Un développement économique durable pour toutes les régions du Nouveau-Brunswick ne peut se faire sans la reconnaissance des disparités rurales et urbaines. Afin de se développer également, les entreprises doivent être outillées de façon à opérer sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes ailleurs dans la province. Le gouvernement doit s'assurer que les régions rurales possèdent les infrastructures nécessaires à leur développement et qu'elles soient dotées de services comparables à ceux qui sont disponibles dans les régions urbaines que ce soit au niveau de la formation, du transport, des ressources énergétiques, technologiques ou autres.

Dans la mesure où certaines régions ne possèdent pas tous les outils qui sont disponibles ailleurs, le CÉNB propose la mise en place de dispositions correctrices spécifiques, permanentes ou temporaires selon le cas, visant la rectification des disparités. Pourquoi, au cours de la révision des programmes d'aide, ne pas tenir compte des réalités rurales et urbaines et adapter les programmes aux besoins spécifiques des régions? Ce genre d'initiative pourrait s'agencer aux efforts amorcés pour la relance de la Péninsule Acadienne, par exemple.

La région Chaleur qui vivra sûrement une période d'adaptation majeure suivant la fermeture de la Mine Brunswick pourrait aussi bénéficier de ce genre de mesure. Il n'est d'ailleurs pas trop tôt pour déployer des efforts afin d'assurer que cette région ne souffre pas indûment de la fermeture. Nous félicitons le gouvernement pour son initiative dans ce dossier et pour avoir si rapidement nommé un groupe de travail sur le développement économique de la région.

### **Énergie**

#### *Gaz naturel*

Afin de demeurer efficaces et concurrentielles, nos entreprises doivent avoir accès à des sources d'énergie à prix abordable. Il est présentement évident que les régions du Sud de la province auront accès au gaz naturel bien avant que cette ressource n'atteigne le Nord.

En effet, certaines localités du Sud de la province en jouissent déjà. Cette situation ne fait qu'exaspérer les disparités nord-sud. Le gouvernement s'est-il fixé un échéancier pour s'attaquer à ce problème? Quelles mesures considère-t-il appliquer afin de contrer les iniquités nord-sud si la ressource tarde à être disponible dans le Nord? Le gouvernement considère-t-il offrir des subventions à la construction du gazoduc, ou bien des subventions aux utilisateurs, ou encore, d'autres mesures qui permettraient de maintenir les efforts d'attraction et de création d'entreprises dans les communautés touchées défavorablement par le retard?

Par ailleurs, nous exhortons le gouvernement à œuvrer afin de rendre le gaz naturel disponible dans tous les coins de la province à un prix comparable et dans les meilleurs délais.

#### *Déréglementation*

Quant aux questions relevant de la nouvelle politique énergétique, nous jugeons la restructuration et la création de marchés à libre accès nécessaires dans l'économie d'aujourd'hui. Toutefois, nous demandons au gouvernement de demeurer prudent et vigilant dans ce dossier de façon à éviter les mêmes pièges qui ont ralenti le progrès de plusieurs provinces et états lors de leur conversion.

#### **Tourisme**

L'industrie du tourisme a un impact économique immense dans plusieurs régions de la province et doit être promue. Il faut, toutefois, que la promotion se fasse de façon à ce que toutes les régions puissent en tirer avantage. La promotion touristique doit viser autant les touristes québécois qui favorisent plutôt les régions Nord et Nord-Est de la province, que ceux de la Nouvelle-Angleterre qui visitent surtout la région Fundy.

Les malheureux événements du 11 septembre font en sorte que le voyage par avion est présentement peu désiré. À notre avis, le gouvernement du Nouveau-Brunswick doit donc vanter les atouts de notre province qui sont accessibles par voiture, autant aux voyageurs de notre province qu'aux touristes étrangers. Le tourisme d'hiver devrait aussi

occuper une place dans le produit publicitaire émis par la province. Pourquoi se limiter aux fruits du tourisme d'été alors que la province possède la capacité d'offrir des activités hivernales attrayantes ? La province devrait profiter de la venue des Jeux du Canada en 2003 pour encourager la tenue de tournois et compétitions sportives de calibre national et de faire du Nouveau-Brunswick une destination pour les sports d'hiver.

## **TRANSPORT**

La qualité et l'efficacité du réseau routier sont intimement liées à la croissance économique de toute la province. Nul ne peut nier aujourd'hui l'importance de l'infrastructure routière au développement économique. En effet, depuis l'élimination du chemin de fer, les routes constituent le moyen de transport par excellence de nos entreprises. En ignorant notre réseau routier ainsi que les questions relatives au transport, nous risquons des répercussions néfastes sérieuses à notre développement économique. Pour cette raison, le CÉNB a tenu au mois de juin dernier une Journée de réflexion sur l'infrastructure routière au Nouveau-Brunswick.

### **Philosophie**

Notre point de vue en ce qui touche le transport routier est traité de façon assez exhaustive dans le rapport sur la Journée de réflexion que nous vous distribuons avec ce mémoire. Résumé brièvement, nous jugeons que les montants d'argent affectés à l'infrastructure routière sont « investis » et non « dépensés » lorsqu'ils sont utilisés de façon efficace, c'est-à-dire de façon à favoriser des retours économiques intéressants. Les retours intéressants sont obtenus lorsque les dépenses sont effectuées selon une planification stratégique, élaborée de manière à satisfaire nos besoins à court, moyen et long terme. Le processus selon lequel les montants sont investis dans l'infrastructure routière est plus important que la somme des montants investis.

### **Problèmes spécifiques reliés au transport**

En matière d'infrastructure routière et de transport routier, nous estimons les problèmes suivants les plus pressants :

### *Accès au Port de Belledune*

Le service de traversier entre Belledune et Corner Brook qui débutera l'an prochain occasionnera un trafic additionnel de quelque 400 à 500 camions par semaine dans la région. La route 17 est déjà congestionnée et ne pourra accommoder ce surcroît de trafic alors que la route 180 n'y est pas propice. Il est essentiel pour le développement économique du Nord de la province que la route 180 soit aménagée afin de pouvoir accommoder le trafic additionnel.

### *Quatrième essieu*

Les entreprises du Nouveau-Brunswick sont perdantes lorsqu'elles envoient des produits forestiers au Québec et en Ontario à cause des limites imposées aux camions transporteurs dans cette province en matière de poids et de configuration d'équipement. Pour les mêmes raisons, nos entreprises sont perdantes lorsqu'elles achètent des matières premières de ces provinces. Les transporteurs du Québec et de l'Ontario sont moins intéressés à faire des voyages ici puisqu'ils doivent les faire à capacité réduite. Ceci a un impact marquant sur la concurrence des entreprises de chez-nous, surtout celles du Nord de la province où la géographie plutôt montagneuse force les transporteurs à utiliser des camions plus lourds que dans le Sud, réduisant le poids total de marchandises qu'ils peuvent embarquer. Le nouveau protocole d'entente entre le Nouveau-Brunswick et le Québec répond-il à ces questions?

### *Écart dans les investissements Nord-Sud*

Entre 1976 à 1992, la région Campbellton-Bathurst recevait en moyenne 20 pour cent du budget total des dépenses capitales. Entre 1993 à 2000, cette portion a diminué à 14 pour cent. Au cours des dernières années, des constructions importantes ont été effectuées dans le Sud de la province sans qu'il n'y ait eu d'investissements réciproques dans le Nord. Pourtant, l'état des routes dans le Nord de la province est tel que dans certaines régions, les manufacturiers doivent transporter leurs marchandises jusqu'aux transporteurs, car ces derniers ne veulent pas emprunter les routes en mauvaise condition. Les conditions géographiques particulières du Nord et les besoins spécifiques des

industries typiques de la région combinés à la piètre qualité du réseau routier posent de sérieux problèmes à la concurrence des entreprises de la région.

Le réseau routier à partir d'Halifax jusqu'à Fredericton consiste de routes à voies doubles et à accès limité qui sont très efficaces au transport. Ce n'est pas le cas dans le Nord de la province où les routes importantes sont construites à voies simples et traversent villes et villages. Cette situation qui, en temps normal, rend le transport lent et peu pratique est encore moins souhaitée dans le cas du transport de matières dangereuses. La sécurité des habitants de ces régions est compromise ainsi que celle des camionneurs et des autres voyageurs sur ces routes.

Toutes ces circonstances s'ajoutent pour rendre le transport plus dispendieux pour les entreprises du Nord comparativement à celles du Sud. Le pouvoir concurrentiel des entreprises du Nord est donc amoindri de même que la capacité d'attirer des entreprises à la région.

#### *Variation des budgets de construction*

La variation énorme entre les budgets de construction et de maintien des routes d'une année à l'autre fait qu'on ne maximise pas les retours sur les montants investis dans l'infrastructure routière. À cause des variations dans les budgets, les entreprises effectuant la construction ne peuvent pas planifier à long terme et n'ont donc pas les moyens de croître. En période de budget faible, elles abolissent des emplois et perdent leurs experts. Lorsque les budgets sont trop généreux, des entreprises de l'extérieur doivent être appelées pour construire nos routes puisque nos entreprises n'ont pas les ressources nécessaires. Ces entreprises de même que leurs employés contribuent peu ou pas d'impôts aux coffres de la province.

#### *Méthode et philosophie de construction - Restrictions du printemps*

Les entreprises du Nouveau-Brunswick sont forcées à transporter leur matériel en plus petits chargements pendant deux mois et demi de l'année à cause des restrictions du printemps. Cela occasionne des coûts de transport jusqu'à 50 pour cent plus élevés

durant 20 pour cent de l'année. Pour l'industrie de la tourbe qui utilise la route 113, le problème est pire encore puisque 50 pour cent du transport de sa marchandise se fait durant la période des restrictions. Il va de même pour les matériaux qui sont achetés et transportés à ces entreprises durant ces périodes. Les restrictions du printemps occasionnent aussi d'autres dépenses à l'entreprise. Puisque les camions ne peuvent être chargés à plein, les matériaux transportés bougent durant le transport et sont plus souvent endommagés qu'en temps normal.

Le problème que pose la route 113 à l'industrie de la tourbe illustre bien comment la construction uniforme des routes sans égard aux températures locales, au genre d'industrie existant dans la région, ou aux besoins de transport de ces industries peut entraver le développement économique. Au Québec, les routes sont construites selon les besoins de la région en question à la suite de consultations avec les différentes industries intéressées. L'inefficacité d'une route augmente non seulement les coûts des utilisateurs, mais aussi les coûts liés à l'entretien et aux réparations effectués par la province.

#### *Revenus générés par l'industrie du transport*

Les revenus générés par l'industrie du transport (taxes sur l'essence, frais de permis et licences) ont excédé les montants investis dans la construction et le maintien des routes de plus d'une centaine de millions de dollars au cours des deux dernières années au Nouveau-Brunswick. Il y aurait lieu d'utiliser une plus grande portion de ces revenus afin d'améliorer l'infrastructure routière. Une nouvelle taxe vient d'être ajoutée sur l'essence afin d'être appliquée uniquement à l'amélioration des routes. Ce qui nous inquiète particulièrement est qu'une taxe similaire de 2,5 cents le litre avait été ajoutée il y a quelques années. Au lieu d'être affectée aux routes, toutefois, cette taxe fait présentement partie du budget ordinaire de la province.

Inquiets de voir la situation se reproduire, nous nous questionnons à savoir quel plan votre gouvernement s'attend suivre au niveau de l'amélioration routière qui puisse

justifier l'application de cette taxe additionnelle. Une stratégie de construction a-t-elle été élaborée? Un échéancier a-t-il été développé?

#### *Ententes fédérales-provinciales*

La province n'utilise pas l'argent fédéral qui lui est remis en vertu des ententes fédérales-provinciales de façon ponctuelle afin d'en maximiser les avantages. La province perd donc l'occasion de négocier de nouvelles ententes et d'obtenir de sommes additionnelles. Si la formule 50-50 ne rencontre pas adéquatement les besoins de la province, d'autres ententes avec des pourcentages plus favorables devraient être négociées à l'avenir.

#### *Taux d'entretien des routes – municipalités*

Toutes les municipalités reçoivent le même montant pour l'entretien des routes en dépit du fait que les conditions atmosphériques varient d'une région à l'autre. Dans le Nord de la province, par exemple, les coûts de déneigement sont supérieurs à ceux dans le Sud. De plus, les régions rurales du Nord contiennent en général plus de routes à désignation régionale que les régions urbaines, ce qui fait que les municipalités du Nord sont responsables de l'entretien d'une plus grande portion des routes. Ce fardeau supplémentaire est intensifié par le fait que les régions rurales sont peu peuplées et que les taux d'entretien sont octroyés au prorata de la population. Enfin, les taux d'entretien n'ont pas augmenté depuis 10 ans alors que le coût de l'entretien des routes s'est considérablement accru.

#### *Retour sur l'investissement - Routes non terminées*

Les routes qui sont débutées mais non terminées constituent un fardeau financier pour la province et ne produisent aucun retour. Une infrastructure routière efficace génère des revenus de taxes et d'impôts additionnels et occasionne une diminution des coûts de maintien, des coûts reliés aux accidents ainsi que des coûts reliés aux usagers. La province aurait avantage à construire ou à améliorer une route au complet le plus

rapidement possible au lieu de mettre des fonds à la construction ou à l'amélioration de plusieurs petits bouts de routes dans différentes régions.

Les routes suivantes sont soit non terminées, soit inefficaces et constituent un fardeau sur la bourse de la province puisqu'elles ne livrent pas les retours possibles :

- a) la route 17
  - la route est utilisée majoritairement par des camions à poids très lourd;
  - plusieurs endroits nécessitent des voies de passage;
  - il y a cinq ans que l'on travaille sur un bout de chemin de 20 kilomètres entre Upsaquitch et Tide Head;
  
- b) la route 160
  - la classification de masse pour cette route est de 50 000 kilos alors qu'elle a été améliorée il y a plusieurs années afin de pouvoir accommoder des véhicules de 62 500 kilos;
  - la voie d'évitement à Tracadie-Sheila doit être terminée;
  - l'autoroute de Janesville a été débutée il y a plusieurs années et n'est pas encore terminée;
  - des sections de route à Saint-Sauveur doivent être améliorées.

### **Prospérité des régions**

Le Premier ministre, au début de son mandat, a soutenu que le Nouveau-Brunswick serait prospère lorsque toutes ses régions seraient prospères. L'infrastructure routière étant un élément extrêmement important au développement économique, il doit selon nous y avoir un plan stratégique en place afin de permettre au Nord de la province d'atteindre le même niveau de prospérité que les autres régions du Sud.

## **Conclusion**

Nous rappelons au gouvernement qu'il est important d'avoir une vision, à court, moyen et long terme en matière d'infrastructure routière, que la participation des entreprises dans l'élaboration de cette vision est nécessaire et qu'un équilibre doit être atteint dans les montants investis dans le Nord de la province par rapport à ceux investis dans le Sud.

Nous proposons la création d'un comité pour le transport, semblable à celui qui avait été formé dans le but de faire la révision des formalités administratives. Idéalement, ce comité serait formé d'intervenants, de représentants élus et d'entrepreneurs de différents secteurs touchés par la question des transports et ferait l'évaluation des problèmes reliés au transport et à l'infrastructure routière afin d'y apporter des solutions.

## **BARRIÈRES AU COMMERCE INTERPROVINCIAL**

Comme il l'a fait pour la question du transport, le CÉNB a aussi tenu une Journée de réflexion sur le sujet des Barrières au commerce interprovincial. Le rapport final est présentement en préparation et vous sera également remis. En attendant, nous vous faisons part des préoccupations que nous avons à ce sujet.

Les obstacles auxquels font face les entreprises au cours de leurs incursions dans le commerce interne doivent disparaître. Au Nouveau-Brunswick surtout, où un tiers de la production est destinée aux marchés canadiens hors province et un tiers aux marchés internationaux, nous avons intérêt à résoudre ce problème. Les avantages d'un commerce interne libre sont évidents, soit l'accès à de plus grands marchés et un accroissement de la concurrence qui, habituellement, mène à une amélioration de la qualité des produits et services. L'esprit protectionniste qui persiste à l'intérieur des différentes provinces, cependant, influence les décisions qui sont prises et souvent, encourage l'inaction dans ce dossier.

Le Nouveau-Brunswick dépend beaucoup des marchés internationaux pour faire la vente de ses produits, mais l'absence de concurrence résultant de l'application de mesures

protectionnistes pourrait, éventuellement, rendre nos entreprises moins concurrentielles sur ces marchés. Le gouvernement ne peut se permettre de pourvoir aux besoins des protectionnistes, aussi alléchants puissent sembler les retours; sinon, nous le paierons cher à long terme. La province doit plutôt travailler à supprimer les mesures inéquitables. Le protectionnisme n'est pas toléré au niveau du commerce international où les échanges sont gérés par des accords exécutoires, et il est très probable que cette force externe vienne abolir nos règlements jugés déloyaux. Afin de demeurer maître de son propre destin, la province doit œuvrer au retranchement des obstacles au commerce interne et à convaincre les autres provinces à faire de même.

Nous possédons un Accord sur le commerce interne signé par toutes les provinces canadiennes. Cet accord est toutefois peu connu par la population en général. Un ministre est chargé du dossier du commerce interne dans chaque province, mais aucune rencontre n'a eu lieu entre ces représentants depuis deux ans et ces derniers ne font rien dans le but de promouvoir l'Accord. Les entreprises qui connaissent l'Accord et qui ont tenté de s'en prévaloir afin de contrer ce qu'elles considèrent des enfreintes au commerce interprovincial le trouvent peu utile car il nécessite un processus long et ardu, souvent sans donner de résultats. L'Accord n'a pas de force exécutoire, donc peu de poids, et ne prévoit pas de sanctions pour les non-observants ou de redressement pour les parties lésées.

Vu l'importance du commerce hors frontières au Nouveau-Brunswick, nous n'avons d'autres options que d'agir, et promptement, afin de faire avancer ce dossier. C'est pourquoi nous demandons au gouvernement de la province de le mener.

## **CONCLUSION GÉNÉRALE**

Nous sommes convaincus qu'en favorisant les appuis au développement économique préconisés dans ce mémoire, le gouvernement créera un climat favorable à l'attraction, au démarrage et à la croissance des entreprises, tout en bénéficiant d'une augmentation de ses revenus nécessaires à l'offre continue des services essentiels. On ne peut pas se permettre d'investir des montants de plus en plus importants dans les services de la santé

et de l'éducation aux dépens des générateurs économiques, situation qui entraînera une détérioration de l'économie ainsi qu'une dégradation, et éventuellement une perte des services publics que nous chérissons. En favorisant le développement économique, on assurera la prospérité de la province.

En terminant, nous désirons vous rappeler que les objectifs du CÉNB en matière de développement économique sont semblables à ceux du gouvernement et que l'atteinte de chacun de nos buts est toujours facilitée par la coopération. Nous considérons la communication entre les intervenants du secteur privé et les représentants gouvernementaux d'une importance cruciale. Pour cette raison, nous regrettons la décision de ce gouvernement de ne pas permettre les rencontres entre les intervenants et le cabinet provincial. Cette nouvelle politique qui touche plus d'une douzaine d'associations à représentation provinciale ne favorise aucunement le rapprochement et la collaboration entre les acteurs des secteurs publics et privés.

Cela dit, nous désirons tout de même maintenir les efforts de collaboration et la relation positive et dynamique qui ont toujours existés entre le CÉNB et le gouvernement provincial, et nous souhaitons continuer d'œuvrer ensemble afin d'atteindre les objectifs qui sauront favoriser nos communautés.