



Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc.

MÉMOIRE 2003

Présenté au Comité exécutif sur la compétitivité économique du Nouveau-Brunswick

le 27 mars 2003

Fredericton, Nouveau-Brunswick

Le Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc.
236, rue St-George, bureau 314, Moncton, N.-B. E1C 1W1

www.cenb.com

téléphone : (506) 857-3143

sans frais : 1-800-561-4446

courriel : cenb@cenb.com

Incorporé en 1979, le CÉNB célébrera son **25^e** anniversaire en 2004.

MISSION

La mission du CÉNB est de contribuer au développement du Nouveau-Brunswick par la promotion de l'entrepreneurs hip francophone et des milieux d'affaires et par l'appui au développement économique.

VISION

La vision du CÉNB est d'être le porte-parole de la communauté d'affaires francophone du Nouveau-Brunswick.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
TRANSPORT	5
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	9
Économie rurale	9
Économie provinciale	11
AUTRES DOSSIERS DU CÉNB.....	13
CONCLUSION.....	14
ANNEXE « A »	15
Sondage sur les préoccupations des entrepreneurs francophones en 2003	

INTRODUCTION

Le **Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc. (CÉNB)** remercie le Comité exécutif sur la compétitivité économique du Nouveau-Brunswick pour l'occasion qui lui est donnée de faire part de ses préoccupations et de ses idées sur les questions qui ont un impact important sur le développement économique de la province.

Le CÉNB profite de cette occasion afin de communiquer aux élus et aux fonctionnaires les positions qu'il favorise en matière de développement économique. Ce mémoire touche les sujets qu'il juge parmi les plus importants pour l'amélioration continue de la performance économique de la province. Quoiqu'il aurait pu traiter d'une multitude de sujets, le transport routier et le développement économique rural y auront préséance. Une liste des autres dossiers traités par le CÉNB est incluse à la fin du mémoire.

TRANSPORT

Le CÉNB considère primordial à la compétitivité des entreprises l'accès à un réseau routier efficace. Le CÉNB demande au gouvernement de s'attaquer au dossier du transport d'une façon prioritaire en apportant une attention particulière dans le Nord de la province en leur fournissant une infrastructure routière à accès limité pour le transport sécuritaire des marchandises, des particuliers, et des touristes.

Présentement, le réseau routier du Nord de la province est inadéquat pour le transport commercial et le trafic sécuritaire de la population, et ce pour les raisons qui suivent :

- la qualité inférieure du réseau routier et les sommes d'argent négligeables qui lui ont été consacrées, surtout au cours de la dernière décennie, font en sorte que des restrictions importantes de poids doivent être imposées à chaque printemps dans le but d'éviter une détérioration encore plus accrue du réseau, une circonstance qui a des impacts bien plus sérieux dans le Nord que dans le Sud de la province vu le type d'entreprise qui y œuvre (le secteur de la tourbe, par exemple, transporte la majorité de sa marchandise durant la période de restriction);
- les camions de transport, au lieu de voyager sur des autoroutes situées à l'extérieur des régions plus peuplées, traversent les sections très achalandées des villes et villages dans le Nord, ce qui les force à effectuer de nombreux arrêts potentiellement dangereux. On n'a qu'à penser aux gens qui sortent de leur entrée en voiture, aux nombreux piétons qui traversent les rues principales ou, encore, aux autobus scolaires qui arrêtent et repartent continuellement afin de faire monter ou descendre des écoliers pour y reconnaître le danger inhérent. Lorsque l'on transporte des matières dangereuses à travers ces régions peuplées, les risques sont encore plus élevés et les conséquences plus sérieuses, le moindre petit accident pouvant causer de graves blessures à un grand nombre de personnes et avoir des répercussions environnementales désastreuses;

- le ralentissement du mouvement des camions de transport se traduit en une augmentation des coûts pour le transporteur ainsi que pour l'entreprise qui en retient les services, par exemple l'utilisation plus considérable d'essence, l'usage précipité des pneus et freins, les heures additionnelles résultant dans l'augmentation des salaires des camionneurs qui, de plus, travaillent dans de conditions de travail exténuées. Les entreprises du Nord de la province paient en moyenne de 15 à 20 % de plus en frais de transport que leurs concurrentes;
- l'accès non-limité aux routes ralentit le mouvement des camions de transport au point où il peut s'avérer inefficace pour ceux-ci de faire affaires dans le Nord; en fait, certains transporteurs refusent de se rendre chez des entreprises du Nord vu la piètre qualité des routes, forçant ses entreprises à transporter elles-mêmes leurs produits jusqu'à un endroit plus accessible aux transporteurs;
- la qualité inférieure du réseau routier empêche l'utilisation de certaines configurations de camions de transport qui sont utilisées dans les régions où œuvrent les concurrentes des entreprises du Nord, par exemple, au Québec et en Ontario où l'utilisation du véhicule à quatre essieux est permise;

Le gouvernement provincial a déjà annoncé son intention d'investir 90 millions de dollars sur cinq ans pour améliorer le réseau routier du Nord de la province. Cette somme, représentant 18 millions de dollars par année, n'est pas plus élevée que le montant qui est habituellement affecté aux routes du Nord au cours d'une année moyenne et sera donc insuffisante pour construire un réseau routier adéquat à l'intérieur d'une limite de temps raisonnable. Historiquement, le Nord a reçu entre 20 % (de 1976 à 1992) et 14 % (entre 1993 et 2000) du budget total du transport. Au rythme de 18 millions de dollars par année, les routes 11 et 17 seront complétées en 30 ans, soit la longueur de vie normale d'une route. Nous osons donc croire que les 90 millions de dollars seront additionnés au budget ordinaire du transport et que le Nord recevra ces dollars en sus de sa part habituelle (entre 14 à 20 % du budget total par année) du budget ordinaire. Mais un investissement important de la part du gouvernement fédéral sera aussi important.

Le CÉNB voit l'avantage des ententes bilatérales entre la province et le gouvernement fédéral en matière de transport et continuera d'encourager ce dernier à investir dans le réseau routier de la province. Nous devenons cependant las de la rhétorique lancée par le gouvernement provincial d'un côté et par le gouvernement fédéral de l'autre en ce qui touche le financement des routes du Nord. Que les ressources soient puisées à même le coffre provincial ou encore par le truchement de quelconque programme fédéral ne devrait pas être l'inquiétude de la population néo-brunswickoise. En se transférant le blâme d'un palier à l'autre, les gouvernements ne font que confondre la situation et faire oublier que les objectifs réels ne sont toujours pas atteints.

Nous soulignons aussi le fait qu'à elles seules, les deux augmentations à la taxe sur le litre d'essence devraient enrichir les coffres du ministère des Transports de 60 millions de dollars par année. Cet argent qui doit être affecté au budget du transport sera-t-il repérable ? Étant donné la très grande variation des budgets du transport, il sera très difficile sinon impossible de voir l'application ou les effets de cette somme additionnelle. Si l'on tient compte du fait que depuis 1989, le budget total de la construction des routes a été de 200 millions de dollars par année en moyenne (somme réelle non-ajustée à l'inflation), pouvons-nous attendre de voir un investissement moyen de 260 millions de dollars au cours des prochaines années ?

Nous rappelons au gouvernement son intention, telle que décrite dans *Le Plan de prospérité du Nouveau-Brunswick*, de procéder à une planification stratégique à long terme pour le transport. Nous ne pouvons mettre trop d'accent sur l'importance de ce plan sans lequel la province n'arrivera jamais à maximiser les retours sur ses investissements et atteindra difficilement les objectifs voulus en matière de transport. Tout argument contre l'instauration d'un plan stratégique à long terme pour la construction des routes de la province se veut de nature politique. Nous reconnaissons à ce gouvernement, qui a le mérite d'avoir créé un plan de 10 ans dans le but d'assurer la prospérité de la province, l'audace nécessaire afin de créer un plan de même durée dans le secteur du transport.

D'une part, nous apprécions le fait que le gouvernement ait supprimé les restrictions de poids par essieux sur la route 160 à la suite d'une demande du secteur privé. Cette

mesure opportune aura certes un impact sur les coûts de transport des entreprises qui l'utilisent. Nous sommes aussi heureux d'apprendre que la question des restrictions du printemps sur la route 113 continue de faire l'objet d'une étude approfondie. D'autre part, les négociations ayant eu lieu entre le gouvernement et l'Administration portuaire de Belledune dans le but de solutionner la question de l'entrée des camions de transport vers le Port semblent avoir porté des fruits. Ces diverses questions faisaient partie des nombreuses interventions du CÉNB au cours des derniers mois, et nous sommes heureux de les voir se résoudre.

Le CÉNB a consacré beaucoup d'efforts dans le dossier du transport au cours des deux dernières années vu l'impact du réseau routier qu'il juge la composante la plus importante du réseau de transport au Nouveau-Brunswick sur la compétitivité des entreprises. Il a tenu en juin 2001, une Journée de réflexion sur le transport dans le but de recueillir les préoccupations principales des entrepreneurs. Il a, par la suite, effectué maintes interventions auprès du gouvernement provincial. En septembre 2002, il a tenu une deuxième Journée de réflexion afin de voir au suivi et à l'avancement du dossier. Cette dernière rencontre a eu comme résultat l'intégration du CÉNB au sein du comité exécutif de la Coalition Nord pour un réseau routier et la participation de l'industrie privée à ce regroupement.

Nous exhortons le gouvernement de faire en sorte que le mandat des consultants-ingénieurs pour évaluer les routes 11 et 17 reflète le contenu du mémoire préparé par la Coalition Nord et présenté au Premier ministre Lord lors d'une rencontre à Beresford le 19 février 2003. La Coalition Nord prévoyait le genre d'évaluation où l'on reviendrait avec un portrait complet d'un réseau routier efficace pour le Nord, y compris un tracé convenable et une description des moyens les plus efficaces et économiques de l'accomplir à partir de ce qui existe déjà, sans écarter la possibilité de déplacer un tracé actuel. Ceci est loin d'être inclus dans le mandat des ingénieurs.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Économie rurale

Si le Nord de la province souffre d'un réseau routier inférieur sabrant la compétitivité de ses entreprises, d'autres composantes pouvant faciliter la croissance des entreprises et donc l'économie de cette région, n'y sont pas plus présentes. Dénuée à plusieurs niveaux comparativement au Sud de la province – accès très restreint et toujours en diminution des services aériens, moins de sources d'énergie, manque d'accès à un réseau Internet à large bande, pénurie de main-d'œuvre qualifiée et, plus récemment, un accès plus restreint à l'assurance automobile et des frais d'assurance plus élevés – il n'est pas surprenant que la région du Nord souffre d'un retard chronique au niveau économique. Ajoutons la réalité de l'exode déjà évident des jeunes gens éduqués qui ne fera que s'accroître si la situation ne s'améliore pas, et le portrait se fait plutôt sombre.

Alors qu'en 2002 on a observé un rendement plus important au niveau de la création d'emplois au Nouveau-Brunswick, 3,3% comparativement à l'échelle nationale de 2,2 %, les choses continuent d'aller mal dans le Nord-Est. Cette région qui compte 24 % de la population est aussi habitée par 33 % de chômeurs, et ce en dépit du fait que la région enregistre une perte de gens actifs sur le marché. Au cours de l'année 2002, elle a connu une baisse de 600 personnes âgées de 15 ans et plus. En comparaison, Moncton a connu une augmentation de sa population au chiffre de 900 personnes. Le taux de chômage en 2002 était de 16,2 % pour le Nord-Est, comparativement à 9,3 % pour le Nord-Ouest, le deuxième taux le plus élevé de la province.

Nous reconnaissons que des mesures ont été prises afin de relancer l'économie de la Péninsule acadienne et de la région Restigouche-Chaleur. L'approche qui préconise l'intégration dans quatre domaines clés de développement (éducation et formation, recherche et développement, diversification économique, infrastructure stratégique) est bonne. Les investissements qui ont déjà été faits pour la recherche, par exemple, en aquaculture, sont biens. Les limitations de ces initiatives de relance doivent tout de même être reconnues. La simple injection d'une somme d'argent égale à 5 millions de

dollars par année pendant cinq (5) ans, même si c'est de l'argent nouveau, ne peut pas être envisagée comme la solution à tous les problèmes d'une région aux prises avec de problèmes économiques aussi sérieux.

Il faut à tout prix que des investissements bien plus importants soient effectués dans le Nord de la province. Les exemples d'investissement dans le Sud abondent : 50 millions de dollars pour l'aéroport de Moncton, 30 millions de dollars pour l'aéroport de Fredericton, 10 millions de dollars pour l'aéroport de Saint-Jean, 880 millions de dollars pour la route Fredericton–Woodstock, 200 millions de dollars pour Riverglade, 30 millions de dollars pour le pont de Moncton, 7 millions de dollars pour la sortie du boulevard Vanier à Fredericton. Ces investissements contribuent à la croissance économique de la région et en attirent d'autres de la part du secteur privé. La région du Sud a pu aussi profiter au cours des dernières années des investissements privés d'un milliard de dollars chacun pour la pipeline et la raffinerie.

Nous croyons fermement que la croissance économique dans le Nord passe par la valeur ajoutée et que les investissements gouvernementaux devraient miser sur cet objectif. Les PME doivent tirer davantage partie des nouvelles technologies et faire plus de R-D; elles doivent élargir leurs marchés et leur potentiel d'expansion. Elles atteindront ces objectifs en ajoutant de la valeur à leurs produits. Nous possédons au Nouveau-Brunswick des ressources naturelles riches et abondantes ainsi que les outils et les ressources humaines qu'il nous faut afin de produire à de niveaux beaucoup plus élevés, mais nous n'en tirons pas suffisamment avantage. Le Plan de prospérité, que le CÉNB appuie d'ailleurs, reconnaît cette réalité, mais n'attaque pas les problèmes précis qui justement empêchent les régions rurales d'y adhérer. Une politique plus particulière à la ruralité serait de mise. Nous serions très intéressés à tenir une journée de réflexion sur la question et d'envisager avec les entrepreneurs francophones la possibilité de créer une politique sur la ruralité pour la province. La participation du gouvernement serait cruciale à l'organisation de ce genre de forum.

Économie provinciale

Nous avons été heureux de constater la création des nouveaux crédits d'impôts pour appuyer la recherche et le développement et encourager l'investissement dans les petites entreprises. En général, nous continuons d'appuyer les démarches visant la réduction des impôts pour les entreprises. Nous aurions aimé voir la création de crédits d'impôt plus avantageux dans des régions désavantagées afin d'inciter une relance économique plus accélérée.

Nous demeurons impressionnés par la qualité de plusieurs initiatives et projets gouvernementaux. Le CÉNB est un sérieux défenseur du Plan de prospérité du gouvernement. S'attaquant aux principaux facteurs de la compétitivité (innovation, exportation et productivité), le Plan est une initiative inédite étant donné sa durée de 10 ans qui dépasse le terme habituel d'un gouvernement. Ses objectifs sont de plus, tout à fait à point.

Le CÉNB appuie aussi la création de la Fondation de l'innovation du Nouveau-Brunswick, une autre nouveauté, et a été heureux d'apprendre lors du récent dévoilement des fonds qu'un Fonds de capital de risque visant à appuyer les entrepreneurs prometteurs de la province ayant des idées uniques et commercialement viables et démontrant un haut degré d'innovation, en fait partie.

Nous appuyons la participation accrue des entrepreneurs au sein des Agences de développement économique communautaire. Le CÉNB peut facilement voir le Réseau de développement économique et d'employabilité (RDÉE), une initiative dont le CÉNB est coordonnateur, collaborer avec les ADEC dans les régions à majorité francophone. Étant donné que le RDÉE œuvre à favoriser le développement économique des communautés francophones, il pourrait offrir une aide dans leurs efforts de consultation et d'animation du milieu économique et agir comme partenaire dans la réalisation de certains projets spécifiques.

Si nous avons une inquiétude au sujet des initiatives mentionnées, c'est la lenteur avec laquelle celles-ci sont mises en œuvre. Trois ans se sont écoulés avant que les ADEC ne voient le jour, et on apprend que certains fonds afférents sont présentement gelés afin que l'on puisse y rattacher de nouveaux critères. Les fonds existent-ils toujours ? Seront-ils utilisés cette année, et sinon, seront-ils reportés à l'année prochaine ? Le Plan de prospérité a aussi passé trois ans en conception et la Fondation de l'innovation encore plus longtemps. En effet, dans son discours du trône, le gouvernement s'engageait à renforcer les plans de prospérité et d'innovation. Il y a un besoin réel de renforcement puisque l'on ne retrouve que peu de réalisations concrètes suite à la création des initiatives, aussi bien soient-elles.

Le Nouveau-Brunswick a connu au cours de la dernière année un succès remarquable au plan touristique. Nous félicitons le gouvernement pour ces résultats qui peuvent sûrement être attribués, en grande partie, à l'attention qu'il a portée au dossier et aux maints efforts qu'il a déployés au perfectionnement de la formule du marketing. La promotion du patrimoine acadien a dû aussi contribuer au succès, et nous encourageons le ministère du Tourisme et des Parcs à promouvoir encore davantage cette culture et les attractions qu'elle offre, surtout en vue des célébrations du 400^e de l'Acadie. Nous attendons la suite avec optimisme.

AUTRES DOSSIERS DU CÉNB

Le CÉNB suit de façon courante plusieurs autres dossiers à caractère économique qui touchent la communauté d'affaires francophone du Nouveau-Brunswick. En voici un échantillon :

- le fardeau fiscal
- l'exportation
- le financement des entreprises
- la pénurie de main-d'œuvre
- les formalités administratives
- l'innovation
- la recherche et le développement
- le gaz naturel
- l'énergie
- les barrières au commerce interne
- le service aérien
- la formation et l'accès aux études post-secondaires
- la jeunesse et l'entrepreneurship
- l'immigration francophone

CONCLUSION

En janvier 2002, le CÉNB a rencontré pour la première fois le Comité exécutif sur la compétitivité économique du Nouveau-Brunswick et lui a présenté un mémoire décrivant les préoccupations et intérêts de la communauté d'affaires francophone en matière de développement économique. Une année s'est maintenant écoulée, et nous sommes heureux de pouvoir encore une fois rencontrer le Comité.

En remettant ce mémoire aux membres du Comité avant la date de la réunion, nous informons les participants à l'avance des dossiers qui nous préoccupent, et nous espérons par ce moyen pouvoir susciter de discussions intéressantes et fructueuses au moment de la rencontre. Les participants seront toujours libres de discuter de sujets autres que ceux touchés dans ce mémoire.

Alors que nous trouvons cette rencontre annuelle avec le Comité exécutif sur la compétitivité économique du Nouveau-Brunswick importante et fructueuse, nous continuons d'insister sur le fait qu'une rencontre avec le Cabinet serait préférable. Nous nous demandons la raison pour laquelle le porte-parole de la communauté d'affaires francophone de la province ne puisse pas avoir une discussion sur l'économie de la province avec les membres du cabinet provincial et même avec le Premier ministre.

Nous considérons la communication entre les intervenants comme notre association et les représentants gouvernementaux d'une importance cruciale et désirons remercier le gouvernement pour la collaboration que nous avons eue au cours de la dernière année avec divers ministères. Les objectifs du CÉNB misent l'accroissement de la compétitivité des entreprises et nous trouvons ce thème bien reflété dans le Plan de prospérité auquel nous souscrivons pleinement.



CONSEIL ÉCONOMIQUE DU NOUVEAU-BRUNSWICK INC.

pour diffusion immédiate

COMMUNIQUÉ

Sondage du CÉNB Le CÉNB présente son « Top Ten » pour l'année 2003

MONCTON (N.-B.), le 18 février 2003– Pour la troisième année consécutive, le **Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc. (CÉNB)** présente son « Top Ten », soit la liste des dix préoccupations principales des entrepreneurs francophones de la province pour la nouvelle année, telles que déterminées par sondage. L'an dernier, le ralentissement économique était la préoccupation numéro un des entrepreneurs, alors que l'augmentation des coûts d'exploitation prenait le deuxième rang et la difficulté à trouver de la main-d'œuvre qualifiée occupait le troisième rang. Cette année, ce sont les coûts d'exploitation grimpants qui inquiètent le plus les entrepreneurs. Au deuxième rang, on retrouve les diverses circonstances défavorisant l'économie du Nord, y compris le réseau routier. L'accès à une main-d'œuvre qualifiée et le climat économique occupent respectivement les rangs trois et quatre.

« Les facteurs qui nuisent à la compétitivité des entreprises sont les préoccupations majeures des entrepreneurs », a dit Paul Aucoin, directeur général du CÉNB. « Pour cette raison, les interventions du CÉNB visent toujours la création d'un climat propice au démarrage et à la croissance des entreprises. Nous encourageons la réduction des taxes et des impôts, la réduction des formalités administratives, la formation de la main-d'œuvre et l'amélioration des infrastructures. Le peu de préoccupation en ce qui concerne les sujets d'innovation et de recherche et développement nous inquiète tout de même. Ces

moteurs de la productivité et de la croissance sont cruciaux à notre développement à long terme et déjà la province tire de l'arrière dans ces domaines. Il y a un sérieux travail de sensibilisation à faire. »

En ordre décroissant, les préoccupations principales des entrepreneurs sont les suivantes :

- 1- **L'augmentation des coûts d'exploitation** : en tout premier lieu on s'inquiète des prix grimpants des assurances et de l'essence, mais aussi de l'augmentation des impôts fonciers, des cotisations à la CSSIAT, et des coûts d'exploitation en général;
- 2- **Le développement économique du Nord** : on est le plus préoccupé par l'exode des jeunes et des gens qualifiés et par la qualité du réseau routier, on cite ensuite le manque d'emploi, l'accès au gaz naturel et l'accès à un réseau Internet à large bande;
- 3- **Le climat économique** : l'économie mondiale, les marchés instables, la possibilité d'une guerre sont toutes des préoccupations;
- 4- **L'accès à une main-d'œuvre qualifiée** : on veut pouvoir trouver et attirer une main d'œuvre qualifiée et pouvoir l'obtenir à un coût raisonnable;
- 5- **Les barrières à l'exportation** : la préoccupation concerne surtout l'exportation vers les États-Unis, y compris le conflit du bois d'œuvre et les obstacles grandissants à la frontière canado-américaine;
- 6- **Le financement** : classé sixième en 2001 et quatrième en 2002, le financement continue d'être un problème pour les petites et moyennes entreprises;
- 7- **Le gouvernement** : en janvier 2001, lors du premier sondage, le gouvernement se situait au deuxième rang des préoccupations des entrepreneurs, on s'inquiétait des coupures, des formalités administratives et des politiques gouvernementales surtout en ce qui touchait la question du développement économique; aujourd'hui, beaucoup moins une inquiétude on perçoit cependant un manque au niveau de l'aide gouvernementale à l'entreprise;
- 8- **Son entreprise** : on veut assurer sa survie, trouver des contrats, créer des emplois;
- 9- **La Société d'énergie du N.-B.** : la restructuration d'Énergie N.-B. crée une incertitude chez quelques entreprises;
- 10- **La recherche et le développement** : le crédit d'impôt d'innovation est insuffisant à 15% puisqu'il est de 35% en Ontario et au Québec.

Le CÉNB a l'intention de tenir compte des résultats de ce sondage dans ses prises de position et dans la planification de ses programmes et projets pour l'année en cours.

La mission du **Conseil économique du Nouveau-Brunswick inc.** est de contribuer au développement du Nouveau-Brunswick, par la promotion de l'entrepreneurship francophone et des milieux d'affaires.

-30-

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Anne Hébert
au (506) 857-3143 ou composer le numéro sans frais 1-800-561-4446.