

2020

Prix Poids lourd de la paperasserie



Aide temporaire, migraine permanente

Gouvernement fédéral

Gouvernement du Canada

Tout le monde le sait : on manque de bras au pays. Pourtant, embaucher un travailleur étranger temporaire ressemble à un parcours du combattant. Vous voulez faire venir un travailleur au pays? Vous devez d'abord passer par l'épreuve de l'étude d'impact sur le marché du travail (EIMT), c'est-à-dire afficher le poste dans le site Guichet-emploi pendant quatre semaines, présenter une offre d'emploi à un travailleur étranger, remplir et soumettre la demande d'EIMT de 17 pages et payer des frais non remboursables de 1 000 \$ pour chaque poste, après quoi vous devez patienter de 6 à 9 mois avant de savoir si votre travailleur a été accepté ou non.

Pour les propriétaires d'une boulangerie près de Magog, au Québec, le processus était tout simplement trop lourd. Ils ont donc pris le taureau par les cornes et engagé un spécialiste de l'immigration pour les guider dans ce labyrinthe administratif infernal. Leur demande a été soumise au début juillet, mais leur avocat en immigration leur a dit de ne pas s'attendre à une réponse avant Noël. Finalement, en janvier ils ont reçu une réponse, mais entre-temps, l'entreprise manquait de personnel.

Pendant le délai, les propriétaires craignaient que leur candidat abandonne cet interminable processus et accepte un poste dans son propre pays. Si c'était le cas, ils se seraient retrouvés alors à devoir repartir à zéro.

Si le gouvernement avait rejeté le candidat, ces employeurs auraient perdu les frais de traitement de 1 000 \$ sans rien obtenir en retour. De plus, les fonctionnaires ne justifient pas toujours le refus, et on ne vous explique pas non plus comment mieux remplir votre demande la prochaine fois. Le tout laisse donc les propriétaires d'entreprise irrités, le portefeuille dégarni et toujours sans nouvel employé.

La solution :

Clarifier l'information fournie et mieux épauler les employeurs qui passent par le processus d'embauche d'un travailleur étranger temporaire, notamment en les informant régulièrement par courriel de l'état de leur demande et de l'évolution de leur dossier.



Tu veux un remboursement de la taxe sur le carbone? Va falloir payer!

Gouvernement fédéral

Gouvernement du Canada et Environnement et Changement climatique Canada

En plus d'être compliqué et de comprendre une multitude de paperasses à remplir, le programme Volet : Projets de PME du Fonds d'incitation à l'action est très restrictif, prend beaucoup de temps et son issue est aussi prévisible qu'une partie de dés.

Pour pouvoir se faire rembourser une partie des sommes qu'elles ont payées en taxe sur le carbone, les entreprises doivent investir au moins 80 000 \$ dans un projet écologique. Déjà, peu de PME disposent d'une telle somme et la plupart se retrouvent donc, par le fait même, exclues du fonds. Mais en plus, il leur faut remplir un formulaire de demande si compliqué qu'il est accompagné d'un guide de 25 pages et qui peut prendre jusqu'à cinq heures à remplir! En comparaison, les consommateurs peuvent obtenir le remboursement de la taxe sur le carbone simplement en cochant une case dans leur déclaration de revenus.

En 2019, les entreprises ne disposaient que de 90 jours pour présenter un projet admissible puisque le programme n'acceptait pas les demandes le reste de l'année. Et le pire dans tout cela, c'est que malgré tout le temps et l'argent investi, rien ne garantit que les entreprises verront la couleur de l'argent qu'ils ont versé pour la taxe sur le carbone.

La solution :

Remplacer le programme par un processus simple de remboursement de taxe, comme celui pour les consommateurs.



Quand l'essence donne des maux de tête

Gouvernement fédéral

Agence du revenu du Canada

La taxe sur le carbone touche aussi les camionneurs qui doivent maintenant passer au travers des formulaires et des pages Web incompréhensibles de l'Agence du revenu du Canada (ARC) pour se conformer aux nouvelles règles sur l'essence.

Vous circulez avec votre camion dans une province assujettie à la taxe fédérale sur le carbone? Vous devez d'abord vous inscrire à l'ARC, puis remplir chaque trimestre des formulaires pour déclarer les montants de taxe sur le carbone que vous avez payés et l'endroit où vous avez fait ces paiements.

Ça ne semble pas si compliqué? Attendez de voir! Par exemple, un camionneur qui fait le plein à Montréal et se rend en Ontario doit surveiller la quantité d'essence consommée entre la frontière du Québec et son premier arrêt dans une station-service en Ontario. Il doit ensuite déterminer si le volume d'essence acheté en Ontario est supérieur à cette quantité. Si c'est le cas, l'ARC lui doit de l'argent. Autrement, c'est lui qui doit de l'argent à l'ARC. Vous arrivez toujours à suivre?

Comme si ce n'était pas déjà assez embêtant, le guide sur les formulaires est rédigé dans un charabia quasi indéchiffrable. Par exemple, on y parle de « transfert de mazout léger dans le réservoir », alors qu'on aurait pu simplement dire « achat de diésel ».

Et pour en rajouter une couche, les camionneurs doivent fournir un formulaire distinct pour chaque province assujettie à la taxe fédérale sur le carbone où ils circulent.

La solution :

Rédiger les directives dans un langage clair facile à comprendre et exiger un seul formulaire.



SAQ et RACJ : des processus avec un petit coup de trop dans le nez

Québec

Société des alcools du Québec et Régie des alcools, des courses et des jeux

Le manque de communication entre différents organismes du gouvernement peut avoir de graves conséquences pour les propriétaires d'entreprise. Un dépanneur du Québec l'a appris à ses dépens quand une erreur l'a privé de ses stocks d'alcool pendant huit mois.

Comme la propriétaire n'avait pas renouvelé son permis d'alcool dans les temps, la police locale a saisi ses 18 000 bouteilles de bière, d'une valeur de 30 000 \$. On lui a facturé 1 900 \$ et promis que la Société des alcools du Québec (SAQ) lui rendrait ses stocks une fois le renouvellement fait.

Elle s'est donc empressée de renouveler son permis auprès de la Régie des alcools, des courses et des jeux (RACJ), mais n'a eu aucune nouvelle concernant le retour de ses bières. Plusieurs mois plus tard, elle a fini par communiquer avec nous. Après avoir appelé la SAQ en son nom, nous avons découvert que la RACJ avait bien renouvelé son permis, mais avait oublié d'aviser la SAQ qui, entre-temps, s'était contentée de laisser les bouteilles prendre la poussière dans un entrepôt, sans faire de suivi avec la RACJ ou la propriétaire.

Huit mois plus tard, les bouteilles lui ont finalement été rendues : certaines étaient brisées, bon nombre expirées et quelques-unes remplies de vers! Même que plusieurs bouteilles ne lui appartenaient pas. Tout ça parce que la RACJ ne disposait pas de mesure ou de mécanisme – manuel ou automatique – qui aurait permis d'informer la SAQ du renouvellement du permis huit mois plus tôt.

La solution :

Instaurer un système de notification automatique pour aviser la SAQ lorsqu'un renouvellement est approuvé.



Des bouteilles de bière vides qui laissent un goût amer aux propriétaires de dépanneurs

Terre-Neuve-et-Labrador

Ministère des Finances de Terre-Neuve-et-Labrador

Un règlement du ministère des Finances exige que les dépanneurs vendant de la bière acceptent le même nombre de bouteilles vides que de bouteilles vendues lors d'une transaction.

C'est un fait : l'entreposage de bouteilles vides demande beaucoup d'espace, ce qui occasionne parfois d'importants coûts supplémentaires aux petits dépanneurs. Certains propriétaires consacrent une partie de leur espace d'entreposage aux bouteilles vides, tandis que d'autres vont jusqu'à construire des hangars derrière leur commerce. Comme les distributeurs n'acceptent pas les bouteilles endommagées ou d'autres déchets, les commerçants doivent vérifier que chaque bouteille retournée est dans un état acceptable.

Dans d'autres provinces, il existe des sites désignés qui acceptent un nombre illimité de bouteilles vides et qui ne sont pas tenus d'acheter plus de bières en retour.

Cette règle met les dépanneurs dans une position difficile : soit les clients se plaignent qu'ils ne peuvent pas retourner toutes leurs bouteilles vides, soit les magasins en acceptent plus qu'ils ne le devraient, ce qui leur enlève un précieux espace d'entreposage. Les propriétaires de dépanneurs veulent recevoir une compensation juste pour leur gestion des bouteilles de bière vides.

La solution :

Indemniser les propriétaires de dépanneurs pour la collecte des bouteilles vides ou cesser d'exiger qu'ils les collectent.



Des permis? J'en prendrai deux!

Île-du-Prince-Édouard

Liquor Control Act du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

Selon la *Liquor Control Act* de l'Île-du-Prince-Édouard, personne ne peut consommer de boissons alcoolisées sans prendre un repas dans un restaurant autorisé à vendre de l'alcool. Autrement dit, il est interdit de commander juste une boisson alcoolisée : il faut toujours l'accompagner de nourriture. Le seul moyen pour les restaurateurs de contourner cette interdiction, c'est de se procurer un permis de salon-bar en plus de leur permis de salle à manger. Ils doivent donc payer des frais totalisant 900 \$.

Et le processus de demande, ce n'est pas de la tarte! Vous voulez un permis d'alcool pour votre restaurant? La recette est plus compliquée qu'un soufflé : vous devez présenter jusqu'à 18 documents différents, dont une attestation de conformité avec la loi sur la prévention des incendies, des plans de salle détaillés, des copies du menu indiquant le prix prévu des boissons alcoolisées, et une confirmation écrite de l'appui de la communauté. Il faut soumettre tous les documents 14 jours avant même que la demande soit étudiée. Vous devez ensuite patienter jusqu'à une semaine avant qu'une décision soit prise.

L'Île-du-Prince-Édouard a été la dernière province canadienne à lever la prohibition en 1948, et plus de 70 ans plus tard, ses habitants ont encore la gueule de bois!

La solution :

Permettre aux entreprises de demander un seul permis pour pouvoir servir des boissons alcoolisées, avec de la nourriture ou non.



Médecins avec frontières : symptômes d'un système malade?

Nouvelle-Écosse

Ordres des médecins et des chirurgiens et gouvernements provinciaux

Les médecins du Canada se heurtent à d'importants obstacles à la mobilité lorsqu'ils veulent soigner des gens dans d'autres provinces. Pour être autorisés à travailler au pays, ils doivent obtenir une certification du Collège royal des médecins et des chirurgiens du Canada, mais c'est le collège des médecins de leur province – qui ont chacune leurs propres exigences – qui leur délivre leur permis d'exercer. Cette procédure compliquée oblige les médecins à remplir beaucoup de paperasse et à payer des frais inutiles et, dans certains cas, les empêche carrément de travailler dans des provinces qui ont un besoin urgent de leurs services en raison de pénuries de professionnels de la santé.

Les médecins qui veulent exercer dans une autre province doivent se plier à des formalités ridicules et redondantes simplement pour demander un permis temporaire. Par exemple, le médecin qui fait une demande pour travailler en Nouvelle-Écosse doit fournir une preuve de ses compétences linguistiques, ses diplômes, de multiples certificats et permis, une vérification de ses antécédents judiciaires, des lettres de recommandation, en plus de passer différents examens et de payer les frais exigés. Ces formalités peuvent prendre des mois et coûter plus de 3 000 \$... tout ça pour un permis temporaire de six mois! Les processus se ressemblent d'ailleurs d'une province à l'autre : pour une seule demande, l'Ontario exige 42 documents différents, allant jusqu'aux relevés de notes de l'école de médecine. Ces obstacles mettent même des bâtons dans les roues des médecins qui souhaitent offrir des services de télémédecine dans d'autres provinces.

Selon un sondage de l'Association médicale canadienne, 91 % des médecins sont d'accord avec la création d'un permis d'exercice pancanadien, et les trois quarts d'entre eux (74 %) conviennent qu'un tel permis permettrait d'améliorer l'accès aux soins partout au Canada.

Un médecin de la Colombie-Britannique est allé jusqu'à affirmer qu'il lui était plus facile d'exercer en Tasmanie qu'en Nouvelle-Écosse. Même le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, Stephen McNeil, a qualifié le processus « d'absurde et de bureaucratique ».

La solution :

Il serait possible de régler le problème en créant un permis d'exercice unique, comme en Australie. Pour y arriver, il faudrait l'accord de tous les organismes de réglementation concernés et, éventuellement, des changements législatifs. En ce moment, les provinces de l'Atlantique envisagent de mettre en place un système de permis régional. Si le projet se concrétise, le modèle pourrait être étendu à l'échelle du pays.



Des autocollants empoisonnent la vie des propriétaires de stations-service

Ontario

Gouvernement de l'Ontario

Un règlement inutile de l'Ontario oblige les propriétaires de stations-service à poser, sur chaque pompe de la province, un autocollant indiquant la portion de la taxe fédérale sur le carbone dans le prix de l'essence.

Les propriétaires doivent non seulement poser ces autocollants, mais aussi vérifier s'ils sont perdus, endommagés ou vandalisés et les remplacer, ce qui demande pas mal de travail étant donné que les autocollants ne semblent pas tenir en place!

Le gouvernement a promis que l'Office des normes techniques et de la sécurité (ONTS) ne donnerait pas d'amende supérieure à 150 \$, mais la loi autorise des amendes allant jusqu'à 10 000 \$ par jour pour un autocollant manquant.

L'Ontario est la seule des 5 provinces assujetties à la taxe fédérale sur le carbone qui exige que les propriétaires de stations-service affichent son coût sur les pompes.

La solution :

Éliminer les amendes et rendre la pose des autocollants facultative.



Votre entreprise déménage de Toronto à... Toronto? Retour à la case départ!

Ontario

Ville de Toronto

Selon les règles municipales, si une entreprise change d'adresse - même si c'est la porte à côté ou sur la même rue - le propriétaire doit demander un nouveau permis comme si l'entreprise n'avait jamais existé.

Autrement dit, il doit se rendre au seul bureau de la ville qui traite les permis d'entreprise (gagnant d'un prix Poids lourd de la paperasserie en 2019) avec tous les documents requis, présenter sa demande en personne, payer les frais et obtenir un nouveau permis. Le tout prend parfois jusqu'à une demi-journée!

La solution :

Permettre aux entreprises de changer d'adresse sans devoir demander un nouveau permis si leurs activités demeurent inchangées.



Les bières artisanales de l'Alberta obligées de prendre la route

Alberta

Alberta Gaming, Liquor and Cannabis

L'Alberta Gaming, Liquor and Cannabis (AGLC) semble avoir pris un petit coup de trop! Sinon comment expliquer qu'elle exige que les petites brasseries faisant appel à un « sous-traitant » expédient tous les produits finis à l'un des deux entrepôts officiels situés près d'Edmonton avant de pouvoir les vendre dans leur magasin... même si le sous-traitant en question se trouve à la porte d'à côté!

Pour les brasseries du Sud de l'Alberta, cela implique un aller-retour de 600 km coûtant 250 \$ par palette pour chaque lot de bière. Cette stricte réglementation est non seulement coûteuse pour les petites brasseries en démarrage qui n'ont pas l'équipement pour fabriquer leurs produits sur place, mais entraîne aussi d'importants délais (environ deux semaines) entre la fabrication et la vente des produits, ce qui compromet la qualité et le lancement des produits.

L'AGLC affirme qu'elle agit ainsi afin d'encadrer l'intégrité des produits. Pourtant, elle met justement en péril leur qualité et leur intégrité! L'AGLC pourrait atteindre le même objectif en envoyant des inspecteurs sur le terrain, et ferait du même coup économiser temps et argent aux brasseries.

La solution :

L'AGLC devrait inspecter les installations des sous-traitants.



Pour payer cette taxe, sortez votre boule de cristal!

Colombie-britannique

Gouvernement de la Colombie-Britannique

La nouvelle taxe-santé des employeurs (TSE) du gouvernement de la Colombie-Britannique oblige les propriétaires d'entreprise à effectuer des versements trimestriels en se basant sur des estimations de leur masse salariale.

Habituellement, les autres taxes sur la masse salariale – la rémunération totale des employés – se calculent à l'aide du montant réel. Ce n'est pas le cas avec la taxe-santé puisque les employeurs doivent jouer à la devinette et estimer leur masse salariale.

Une estimation qui n'est pas si facile à faire : la situation économique locale, la demande des consommateurs et le marché du travail ne sont que quelques-uns des facteurs imprévisibles qui échappent totalement au contrôle des propriétaires d'entreprise et peuvent influencer le total des salaires versés. Vous avez sous-estimé votre masse salariale? Vous allez devoir payer la différence et des intérêts.

La solution :

Permettre aux employeurs de payer toutes les taxes sur la masse salariale en fonction du montant réel et non de projections.



L'« entente sur les avantages pour les communautés » : un échec sur toute la ligne

Colombie-britannique

Ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique

Une entente mal construite, complexe et très restrictive empêche carrément des petites entreprises de construction de participer à des chantiers provinciaux, comme la réfection d'autoroutes et la construction de ponts ou de nouvelles lignes de transport en commun.

L'« entente sur les avantages pour les communautés » de la Colombie-Britannique reçoit un prix Poids lourd de la paperasserie pour une deuxième année consécutive. Cette politique oblige les employeurs et les employés à respecter 336 pages – oui, vous avez bien lu! – de règles syndicales complexes et rigides qui vont jusqu'à décrire les types de viande et de condiments autorisés dans les sandwiches. Les entrepreneurs doivent même fournir jour et nuit un espace d'entreposage chauffé pour l'outillage et payer pour avoir sur les sites des petits dépanneurs offrant même des produits du tabac.

Le nombre de soumissions présentées pour des projets financés par les contribuables a chuté du tiers, puisque les entreprises de construction non syndiquées préfèrent se tenir loin de ces contrats fortement réglementés. Les ententes sur les avantages pour les communautés engendrent des millions de dollars de coûts supplémentaires et, au bout du compte, ce sont les contribuables qui doivent payer la note.

La solution :

Mettre cette entente à la poubelle pour que les entreprises de construction privées puissent se remettre au travail.



L'ACIA a un front de bœuf!

Agriculture

Agence canadienne d'inspection des aliments

L'entreprise de Ken Falk en Colombie-Britannique s'est empêtrée dans la paperasse pendant quatre ans après avoir été accusée de vendre illégalement de la viande en Alberta. Le problème est que Ken n'était pas du tout au courant que le client à qui il avait vendu de la viande dans sa province avait, après réception de la livraison, envoyé le produit en Alberta. L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) a imposé à Ken une amende de 42 000 \$, même s'il n'existe aucune règle obligeant une entreprise à tracer son produit au-delà du client direct.

L'ACIA a fait savoir à Ken qu'elle était disposée à réduire l'amende de 50 % s'il la payait en 15 jours et admettait sa culpabilité. Il a plutôt choisi de se battre, s'enlisant ainsi dans une bataille juridique de quatre ans.

Tout au long de cette épreuve frustrante, il a reçu de nombreuses visites et subi plusieurs interrogatoires de l'ACIA, et son audience a été reportée à maintes reprises.

Au bout du compte, un tribunal a innocenté Ken, déclarant qu'il lui est impossible de contrôler ce que ses clients font de ses produits après qu'il les leur a livrés. Toutefois, cette bataille juridique aura coûté 130 000 \$ à Ken, sans compter le stress que lui et sa famille ont vécu.

Même si Ken a gagné la bataille, l'ACIA n'a pas pris de mesures pour éviter que la situation se reproduise.

La solution :

L'ACIA doit faire preuve d'équité et de bon sens quand elle applique la réglementation, et clarifier les obligations des entreprises. Ce type de jugement doit également servir de précédent pour éviter que d'autres entreprises soient victimes à répétition d'interprétations injustes des règles de l'ACIA. Avant d'aller plus loin, les agents de l'ACIA devraient toujours privilégier l'approche de promotion de la conformité déjà prévue dans la réglementation.



Des permis capricieux et déconnectés de la réalité

Municipalités

Municipalités du Canada

La pénible et complexe réglementation municipale sur les permis au pays occasionne des coûts et retards inutiles aux entreprises et aux résidents. Que vous ayez besoin d'un certificat d'occupation pour ouvrir votre entreprise ou d'un permis pour moderniser la police de caractère d'une vieille enseigne, les procédures sont souvent redondantes, compliquées et interminables. Et il arrive régulièrement qu'elles ne répondent plus aux besoins des entreprises et des résidents.

Par exemple, jusqu'à récemment à Winnipeg, en général, il n'était pas possible de prendre rendez-vous pour une inspection électrique dans le but d'obtenir un permis qu'en appelant entre 8 h 30 et 9 h 30. À Ottawa, se procurer un permis pour une enseigne est tellement compliqué qu'après avoir passé des semaines à essayer de comprendre toute seule, une propriétaire d'une boutique d'articles de cuisine a tout simplement laissé tomber. Non seulement la réglementation sur les enseignes de la Ville d'Ottawa fait près de 80 pages, mais les descriptions sont si techniques et complexes que la plupart des propriétaires d'entreprise n'arrivent pas à comprendre laquelle s'applique à leur enseigne et à savoir quelles enseignes nécessitent un permis, ni combien coûte le permis et combien de temps il faut attendre pour obtenir une réponse.

Comme le dit le dicton, le temps c'est de l'argent : juste au Manitoba, chaque journée non gaspillée à cause des délais dus aux permis se traduirait par une hausse de 17 millions de dollars du PIB de la province.

La solution :

Adopter au niveau municipal la règle du « un pour un » - un règlement supprimé chaque fois qu'un nouveau est créé - afin de mettre de l'ordre dans la jungle administrative actuelle.