

# **Mémoire prébudgétaire de 2017 de l'Association canadienne de la construction**

## **Résumé**

L'Association canadienne de la construction (ACC) représente 20 000 entreprises membres qui exercent des activités dans les secteurs de la construction civile et non résidentielle dans l'ensemble du Canada. De concert avec notre réseau de plus de 65 associations partenaires locales et régionales, l'ACC préconise une approche pancanadienne au développement de pratiques et de documents normalisés pour l'industrie, ainsi qu'à la prise en charge de questions de politiques publiques nationales d'importance pour ces secteurs de la construction.

Dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2017 du Comité permanent des finances de la Chambre des communes, l'ACC a le plaisir de présenter le présent mémoire aux fins d'examen par le Comité. Cette année, le mémoire met l'accent sur les trois domaines suivants :

1. appuyer la formation en apprentissage et accroître la mobilité de la main-d'œuvre;
2. assurer que les infrastructures canadiennes qui favorisent le commerce peuvent soutenir la croissance prévue des exportations associée aux nouveaux débouchés découlant des accords commerciaux historiques;
3. accroître la productivité de l'industrie au moyen d'incitatifs fiscaux.

Au cours de la prochaine décennie, le Canada sera confronté à de nombreux nouveaux défis sur le plan de la compétitivité, notamment : des pénuries de main-d'œuvre attribuables au vieillissement de la population; une concurrence accrue de la part de pays en voie de développement pour l'approvisionnement en ressources naturelles; et des contraintes de capacité auxquelles sont soumises nos infrastructures commerciales. Les recommandations formulées par l'ACC aideront à relever ces défis et à créer une économie canadienne plus dynamique et plus prospère.

## **1. Développement de la main-d'œuvre**

La main-d'œuvre du domaine de la construction du Canada, à l'instar de nombreux autres secteurs industriels, fait face à un important défi qui est attribuable au nombre accru de départs à la retraite et à une forte demande soutenue de services de construction dans l'ensemble du pays. Selon les plus récentes données prévisionnelles de l'enquête d'information sur le marché du travail réalisée par ConstrForce Canada pour la période 2016-2025, on estime que 132 000 travailleurs partiront à la retraite pendant la période visée et que seulement 127 000 nouveaux travailleurs, provenant surtout de sources de formation traditionnelles au Canada, entreront sur le marché du travail. Lorsque l'ensemble des besoins prévus en main-d'œuvre est pris en compte dans l'analyse, ConstrForce Canada estime que l'industrie de la construction devra recruter 35 000 travailleurs supplémentaires provenant d'autres secteurs ou de l'extérieur du pays afin de demeurer

concurrentielle. Comme les travailleurs qualifiés qui exercent des métiers d'apprentissage sont en grande demande dans plusieurs secteurs industriels, il est peu probable que l'industrie de la construction puisse combler les pénuries de main-d'œuvre qualifiée en recrutant uniquement des travailleurs au Canada, ce qui signifie que l'industrie devra recourir au processus d'immigration ou au Programme des travailleurs étrangers temporaires pour recruter des travailleurs qualifiés.

### **Mesures fédérales de promotion de l'apprentissage**

Afin d'accroître la disponibilité de gens de métier spécialisés au Canada, un certain nombre d'initiatives fédérales existent ou ont été proposées en vue de promouvoir la formation en apprentissage à l'échelle du Canada, y compris une politique fédérale en matière de passation de contrat qui prévoit l'obligation d'embaucher des apprentis dans le cadre de projets fédéraux de construction. Bien que ces mesures soient bien intentionnées, il existe peu de preuves dans les provinces où de telles politiques sont déjà en place que de telles mesures augmentent de façon substantielle la formation en apprentissage ou les taux d'achèvement.

Le défi pour l'industrie de la construction est la taille des entreprises de construction. Alors que l'industrie emploie près de 1,4 million de Canadiens, 60 % de toutes les entreprises de construction sont des microentreprises qui emploient moins de quatre employés. En somme, ces entreprises n'ont généralement pas les ressources financières ou administratives pour embaucher un apprenti. Par conséquent, les mesures fédérales de promotion de l'apprentissage doivent tenir compte de cette réalité afin d'encourager une plus grande participation des employeurs.

Un rapport publié en décembre 2013 par la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante recommandait ce qui suit pour améliorer la formation en apprentissage :

*Pour contrebalancer certains des coûts associés à la formation d'apprentis, les PME doivent avoir accès à une aide financière. Offrir un incitatif financier plus général, par exemple sous la forme d'un crédit d'impôt qui serait ouvert à un plus grand nombre de participants, contribuerait à réduire les coûts.*

Plutôt que de rendre obligatoire le recours à des apprentis dans le cadre des projets fédéraux de construction, une solution plus viable serait d'utiliser les programmes fédéraux existants, comme ceux financés par le programme d'assurance-emploi, afin de partager les coûts de la formation en apprentissage offerte par les employeurs. Ainsi, les coûts des employeurs seraient réduits, ce qui inciterait davantage les petits employeurs qui ont peu de ressources à s'engager davantage dans le développement de l'apprentissage. De plus, si de tels fonds étaient disponibles pendant la durée du programme d'apprentissage, cela encouragerait les employeurs à embaucher des apprentis jusqu'à l'achèvement de leur programme d'apprentissage, plutôt que de les embaucher pour la durée du contrat fédéral et de les mettre à pied une fois que le contrat est terminé.

Plutôt que de simplement encourager une plus grande participation de la part des employeurs à la formation en apprentissage, l'objectif du gouvernement fédéral devrait être d'augmenter les taux d'achèvement d'apprentissage. L'imposition de mesures obligatoires d'embauche ne permettra pas d'atteindre cet objectif. Seuls des incitatifs qui s'adressent aux employeurs et qui sont offerts pendant la durée complète du programme d'apprentissage donneront les résultats escomptés, c'est-à-dire une augmentation du nombre annuel de compagnons certifiés au Canada.

### **Crédit d'impôt pour la création d'emplois d'apprentis**

Une des mesures mises en œuvre par le gouvernement fédéral et qui est largement utilisée par les employeurs pour financer la formation en apprentissage est le crédit d'impôt pour la création d'emploi d'apprentis (CICEA). Malheureusement, ce crédit s'adresse uniquement aux employeurs qui embauchent des apprentis de première et de deuxième année qui sont inscrits dans une formation du Sceau rouge. Ce programme incitatif a donc peu contribué à encourager l'achèvement de l'apprentissage au Canada. Ces lacunes peuvent être corrigées comme suit :

- Faire passer la valeur annuelle du crédit d'impôt de 10 % du salaire admissible, jusqu'à un maximum de 2 000 \$ par année, à 25 % du salaire admissible, jusqu'à un maximum de 5 000 \$ par année.
- Élargir les critères d'admissibilité du crédit d'impôt pour que celui-ci s'applique à toutes les années d'études des programmes d'apprentissage reconnus par les provinces.

### **Harmonisation de l'apprentissage**

Le gouvernement fédéral a également joué un rôle actif pour ce qui est de promouvoir l'harmonisation des programmes de formation en apprentissage provinciaux/territoriaux en offrant des incitatifs financiers. L'harmonisation des normes de formation est essentielle à la mobilité des travailleurs entre les provinces et cadre avec les principes fondamentaux de l'Accord sur le commerce intérieur. Afin d'assurer que ces discussions provinciales/territoriales sur l'harmonisation soient fructueuses, le gouvernement fédéral devrait continuer à jouer un rôle de leadership de premier plan.

### **Recommandation 1**

- **Restructurer les programmes fédéraux existants (c.-à-d. les programmes de formation financés par le programme d'assurance-emploi) afin de fournir un soutien financier plus robuste aux employeurs qui participent à la formation en apprentissage.**
- **Augmenter la valeur annuelle du CICEA et élargir les critères d'admissibilité pour y inclure toutes les années d'études des programmes d'apprentissage provinciaux reconnus. Plus précisément :**
  - **faire passer la valeur du crédit actuel de 10 % du salaire admissible (jusqu'à un maximum de 2 000 \$) à 25 % du salaire admissible (jusqu'à un maximum de 5 000 \$) annuellement;**

- **élargir les critères d’admissibilité du crédit d’impôt actuel pour que celui-ci s’applique à toutes les années d’études des programmes d’apprentissage reconnus par les provinces et non seulement à la première et deuxième année d’études.**
- **Continuer à exercer un rôle de leadership fédéral afin de faire avancer l’harmonisation des normes de formation en apprentissage provinciales et territoriales.**

### **Mobilité des travailleurs**

La politique fiscale actuelle permet la déduction de la plupart des dépenses raisonnables associées à la réinstallation permanente des travailleurs. Les employeurs de plus grande taille offrent souvent aux gens de métier une aide financière pour compenser les coûts associés à une réinstallation temporaire. Toutefois, la grande majorité des employeurs de la construction, en raison de leur petite taille, ne sont pas en mesure d’offrir un soutien financier comparable et doivent donc continuer de recourir à des techniques de recrutement plus traditionnelles pour embaucher du personnel pour leurs projets.

Les Syndicats des métiers de la construction du Canada (SMCC) estiment que les gens de métier peuvent engager des frais de mobilité non remboursables de 3 500 \$ par année, ce qui représente un obstacle important pour la recherche d’un emploi à l’extérieur de leur marché du travail local. En offrant une forme de déduction de ces dépenses, cela contribuerait à accroître la mobilité des travailleurs de la construction.

Une solution pourrait être de modifier la politique actuelle régissant l’assurance-emploi de sorte à permettre aux travailleurs de la construction sans emploi d’avoir accès à une avance de 2 000 \$ de leurs prestations approuvées afin de compenser les coûts liés à la mobilité. Cela pourrait être réalisé par le truchement du processus actuel de traitement des demandes de prestations d’assurance-emploi sans que cela entraîne de coûts administratifs supplémentaires au gouvernement fédéral. De plus, une telle mesure encouragerait les travailleurs de la construction sans emploi à élargir leur recherche d’emploi à l’extérieur de leur marché local sans avoir à assumer des dépenses importantes au moment où ils ne peuvent pas se le permettre.

### **Recommandation 2**

- **Modifier la politique régissant l’assurance-emploi de sorte à permettre aux travailleurs de la construction sans emploi d’obtenir une avance allant jusqu’à 2 000 \$ sur leurs prestations approuvées afin d’appuyer leur recherche d’emploi à l’extérieur du marché de la construction de leur région.**

## 2. Infrastructures

Les infrastructures commerciales sont le moteur de l'économie. Sans un réseau moderne et efficace d'infrastructures qui favorisent le commerce (c.-à-d. des aéroports, des ports, un réseau ferroviaire, des pipelines, des autoroutes), le Canada pourrait perdre d'importantes occasions économiques aux mains de fournisseurs dont les prix sont bas pour plusieurs des ressources énergétiques et naturelles que nous exportons actuellement.

Comme le démontre la récente chute des prix du pétrole, tout déclin du prix ou du volume d'exportation peut avoir un effet dévastateur sur les recettes du gouvernement. Bien que la volatilité des prix s'avère toujours un défi, un manque de capacité en termes de pipelines est un facteur important qui contribue à la différence de prix de 10 à 20 % entre le pétrole brut Western Canadian Select et le pétrole West Texas Intermediate. Si les exportations de pétrole du Canada continuent de baisser ou, pire encore, qu'elles sont remplacées en raison de contraintes liées à la capacité des infrastructures, l'impact sur les gouvernements se fera sentir à long terme et sera potentiellement désastreux. Si on ne porte pas une attention immédiate à la modernisation de nos infrastructures commerciales, les contraintes de capacité menaceront la croissance des exportations, réduiront les recettes du gouvernement et, à la longue, rendront moins abordables bon nombre des programmes sociaux actuels que les Canadiens attendent de leurs gouvernements.

Le rapport de la Chambre de commerce du Canada intitulé ***Les infrastructures les plus importantes : La nécessité d'investir dans les infrastructures commerciales du Canada*** démontre clairement que, pour que notre économie axée sur les exportations puisse prospérer, les infrastructures propices au commerce constituent la catégorie d'infrastructure la plus fortement liée à notre compétitivité mondiale et à notre bien-être économique à long terme. Pour assurer que les infrastructures commerciales du Canada continuent de soutenir une croissance économique forte, le rapport propose les cinq recommandations suivantes au gouvernement fédéral :

1. inscrire les infrastructures commerciales au même rang des priorités que les autres dans le plan fédéral d'infrastructures de 120 milliards de dollars;
2. prendre les décisions concernant les infrastructures commerciales à l'aide de critères fondés sur le mérite;
3. renouveler l'engagement fédéral à l'égard des corridors commerciaux du Canada;
4. s'associer avec les entreprises pour mettre sur pied un comité des infrastructures commerciales national;
5. considérer le projet de banque fédérale de l'infrastructure pour accroître l'investissement dans les infrastructures commerciales.

### Recommandation 3

- **Adopter les cinq recommandations formulées dans le récent rapport de la Chambre de commerce du Canada intitulé *Les infrastructures les plus importantes : La nécessité d'investir dans les infrastructures commerciales du Canada*.**

### 3. Réforme fiscale et productivité

Malgré les nombreuses initiatives de politiques fédérales, le taux de productivité du Canada continue d'être inférieur à celui des États-Unis. D'éminents économistes canadiens, comme Don Drummond, attribuent ce retard au chapitre de la productivité au sous-investissement de la part de l'industrie canadienne dans le matériel et les machines.

Une des raisons qui explique les faibles taux d'investissement au Canada est la façon dont les gouvernements permettent aux entreprises d'amortir leurs dépenses en immobilisations. Au Canada, le matériel et les machines sont amortis en utilisant les taux de déduction pour amortissement établis pour refléter la valeur résiduelle au cours de la période d'amortissement où l'actif est détenu, tandis qu'aux É.-U., la période d'amortissement concorde davantage avec la durée de vie utile de l'actif. Par conséquent, au Canada, ces actifs sont amortis à 99 % après 13 ans suivant leur acquisition, alors qu'aux États-Unis, ils sont entièrement amortis après 6 ans.

Canada – États-Unis		
Taux d'amortissement du matériel et des machines mobiles		
	Valeur comptable nette après amortissement (en pourcentage)	
Année	Canada Catégorie 38	États-Unis Catégorie 15
1	85 %	80 %
3	42 %	28 %
6	14 %	0 %
9	5 %	--
13	1 %	--

Bien que les taux d'imposition des sociétés aux États-Unis soient plus élevés que ceux du Canada, la mise en application de ces politiques d'amortissement favorables aux investissements aux États-Unis a donné lieu à des taux plus élevés d'investissement par les entreprises dans le matériel et les machines productives. Ces politiques d'amortissement américaines contribuent à créer une industrie non seulement plus productive, mais aussi plus écologique et plus respectueuse de l'environnement compte tenu des progrès environnementaux importants réalisés dans les technologies de moteurs et du contrôle de la pollution.

Selon un projet de recherche réalisé par PricewaterhouseCoopers pour le compte de l'ACC, l'impact prévu de l'amortissement accéléré sur les actifs mobiles de la construction serait de moins de 60 millions de dollars sur cinq ans et pourrait être annulé par un supplément de recettes découlant d'une augmentation de la productivité et de la rentabilité de l'industrie.

En tant qu'acheteurs importants de services de construction, les gouvernements canadiens pourraient grandement profiter d'une productivité améliorée du secteur. Compte tenu des ressources importantes consacrées au développement des infrastructures au cours des 10 prochaines années et de la possibilité d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans le secteur

en raison du vieillissement de la population, tout changement de politiques qui favorise des investissements plus importants de l'industrie dans la productivité de la main-d'œuvre produira des avantages positifs et à grande échelle tant pour les gouvernements que pour l'économie en général.

#### **Recommandation 4**

- **Pour les actifs de catégorie 38, augmenter le taux d'amortissement autorisé de 30 à 50 %, ce qui créera une meilleure harmonisation entre la politique d'amortissement et la durée de vie productive de ces actifs, améliorera la productivité dans l'ensemble du secteur de la construction et pourrait réduire les coûts de développement des infrastructures pour les gouvernements partout au Canada.**