

Le 18 juillet 2014

Comité permanent des finances

Objet : Budget 2015

Aux soins de Christine Lafrance, greffière, Comité permanent des finances

Nous présentons ce mémoire au Comité qui pourra l'étudier à loisir au cours de la réunion portant sur le budget 2015.

Salutations distinguées,



Bob Blakely
Agent des opérations, Canada

Résumé

Dans notre mémoire au Comité permanent des finances concernant le budget 2015, nous demandons au gouvernement fédéral d'agir au chapitre de la mobilité de la main-d'œuvre. Les Syndicats des métiers de la construction du Canada (SMCC) demandent l'instauration d'un crédit d'impôt à la mobilité de la main-d'œuvre ou d'un bon de transport de l'AE pour faire face aux pénuries de travailleurs qualifiés et à l'évolution démographique. L'industrie de la construction est confrontée à deux problèmes majeurs en matière de ressources humaines : d'une part, les pénuries de main-d'œuvre et la répartition du travail, et d'autre part, les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre. Dans cette section, nous décrivons ces deux problèmes, exposons plus en détail notre solution, expliquons pourquoi il est maintenant temps de mettre en œuvre une telle proposition et dressons la liste non exhaustive des retombées économiques, à court et à long terme, auxquelles parviendra le gouvernement du Canada en agissant.

Aperçu de l'industrie de la construction au Canada

Plus d'un million de Canadiens travaillent dans les divers métiers de la construction.

Bon an mal an, les travailleurs de la construction installent, réparent et rénovent des infrastructures d'une valeur de plus de 150 milliards de dollars.

Les investissements dans la construction représentent 12 % du PIB du Canada.
L'industrie de la construction compte plus de 260 000 entreprises.

L'immense majorité des entreprises de construction (90 % des entreprises de construction résidentielle et 70 % des entreprises de construction non résidentielle) emploient cinq personnes au plus.

D'ici 2019, l'industrie de la construction aura besoin de 320 000 travailleurs supplémentaires pour soutenir l'activité et répondre à la demande.

Le coût moyen de la mobilité pour un travailleur s'élève à environ 3 500 \$.

PROBLÈME N° 1 : PÉNURIES DE MAIN-D'ŒUVRE ET RÉPARTITION DU TRAVAIL

Selon la version de 2014 de *Construire l'avenir*, rapport de ConstruForce Canada, pour remplacer les travailleurs partant à la retraite et maintenir la productivité, les employeurs du secteur de la construction devront, collectivement, embaucher d'ici 2019 plus de 300 000 travailleurs supplémentairesⁱ. Sur ce nombre, 132 000 viendront de sources inhabituelles, comme les travailleurs autochtones et les néo-Canadiens, tandis que les 167 000 autres seront de nouveaux actifs ou des travailleurs venant d'autres régions du Canadaⁱⁱ. À l'évidence, le pays connaîtra de lourdes pénuries de main-d'œuvre au cours de la prochaine décennie.

Des provinces, comme l'Ontario, offriront des possibilités d'emploi entre 2015 et 2019. Un autre groupe (comptant le Québec, la Nouvelle-Écosse et l'Alberta) offrira invariablement beaucoup de possibilitésⁱⁱⁱ. La construction est une activité transitoire. Les emplois durent quelques mois et aucun travailleur ne s'attend à devoir changer régulièrement de ville avec sa famille. L'industrie de la construction peut donc régler en partie ses problèmes de pénurie en encourageant les travailleurs à aller travailler temporairement dans d'autres régions du pays pour quelque temps. Dans son rapport, ConstruForce Canada part de l'hypothèse que la construction peut recruter 163 000 travailleurs d'autres provinces si « la

mobilité interprovinciale est maximisée pour tirer parti de l'ensemble de la main-d'œuvre nationale^{iv} ». Malheureusement, la main-d'œuvre est loin d'être aussi mobile.

PROBLÈME N° 2 : OBSTACLES À LA MOBILITÉ DE LA MAIN-D'ŒUVRE

La plupart des travailleurs de la construction sont plutôt mobiles. Beaucoup d'entre eux ont leur famille ou leur maison dans une ville du Canada mais travaillent souvent ailleurs dans le pays. Dans *Le travailleur mobile : Une étude sur la mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction industrielle du Canada*, ConstruForce Canada montre que près de 70 % des plus de 1 200 travailleurs interrogés sont allés, à un moment ou à un autre de leur carrière, dans une autre ville canadienne pour trouver un emploi. La plupart se déclarent prêts à envisager de déménager pour des raisons financières ou s'ils n'ont pas le choix sur le plan professionnel. Les frais de déménagement constituent pour les répondants le deuxième obstacle à leur mobilité^v.

D'après des chiffres compilés pour les SMCC, le travailleur mobile moyen consacre environ 3 500 \$ de ses propres fonds aux déménagements temporaires^{vi}. Comme l'employeur lui rembourse rarement ces frais, de telles dépenses rendent la mobilité beaucoup moins attrayante aux yeux du travailleur, tout comme l'apprentissage.

LA SOLUTION

La solution peut prendre différentes formes, y compris un crédit d'impôt ou une refonte des versements de prestations de l'AE, comme suit :

Un crédit d'impôt à la mobilité est une solution aux problèmes de pénuries de main-d'œuvre et de répartition du travail qui permettrait aux travailleurs mobiles de déduire leurs frais professionnels – déplacement, repas, logement – moins les sommes déjà remboursées par l'employeur à ces fins. Ce crédit éliminerait l'un des principaux obstacles à la mobilité et permettrait aux travailleurs de passer plus facilement d'une région à l'autre, en fonction de la demande.

La restructuration des prestations de l'AE, afin d'y prévoir un bon de transport, est une solution aux problèmes de pénuries de main-d'œuvre et de répartition du travail. Une subvention de déplacement au début de la période de prestations (après la période d'attente) aiderait l'économie canadienne. Par exemple, le prestataire de l'AE pourrait percevoir une subvention de 2 000 \$ pour les frais de déplacement engagés pour trouver plus rapidement un emploi dans une région du Canada où il y a pénurie de ses compétences, ce qui devrait profiter à l'économie. Le bon de transport ne constituerait pas une nouvelle prestation de l'AE, mais une avance sur des paiements de prestations futurs^{vii}.

L'OCCASION À SAISIR

Le gouvernement du Canada fait preuve de beaucoup de leadership en période de crise économique. Par une série de mesures destinées à stimuler la concurrence et à simplifier la législation, vous avez renforcé l'industrie de la construction et ses petites entreprises, qui sont autant d'employeurs, aux moments où cette industrie en avait le plus besoin. Qui plus est, vous avez fait preuve d'un réel engagement envers les travailleurs de cette industrie en proposant la Subvention canadienne pour l'emploi. Le moment est venu de faire fond sur cette dynamique. Le gouvernement du Canada doit prendre une mesure qui favorise la mobilité des travailleurs prêts à bouleverser leur vie et celles de leurs proches pour combler les pénuries de main-d'œuvre de cette industrie importante.

LES AVANTAGES

Notre proposition de changement de politique est tout à fait sensée sur le plan économique pour le gouvernement du Canada. Nous pensons qu'un projet pilote de trois ou quatre ans, inscrit au budget 2015 et visant à tester cette initiative, se révélera très fructueux pour les travailleurs, les employeurs et le gouvernement.

Les travailleurs bénéficieront d'une réduction des frais de déménagement temporaire et seront moins longtemps au chômage.

Les employeurs auront accès à des bassins plus importants de travailleurs qualifiés et leurs frais relatifs à la participation à des programmes tels que le Programme des travailleurs étrangers temporaires seront réduits.

En échange de légères baisses des recettes fiscales à court terme, le gouvernement du Canada verra augmenter ses recettes fiscales à long terme et baisser la dépendance envers des programmes sociaux coûteux.

Les données du scénario suivant (mis en œuvre au N.-B., à T.-N.-L., en N.-É. et à l'Î.-P.-É.) expliquent en détail comment une politique fiscale favorisant la mobilité de la main-d'œuvre rapportera au gouvernement près de cinq fois son investissement.

Nota : Vous trouverez des prévisions encore plus détaillées dans l'annexe sur la vérification des prévisions du présent mémoire.

DÉPARTEMENT DES MÉTIERS DE LA CONSTRUCTION, FAT-CIO

Prévisions, projet de loi C-227

Hypothèses posées le 23 juin 2010

Scénario n° 2

Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard

	Par travailleur	Total
Total des actifs dans l'industrie de la construction (note 3)		80 000
Main-d'œuvre touchée (note 2)		<u>10 %</u>
Nombre de travailleurs dans les métiers mobiles admissibles		8 000
Frais de déplacement admissibles annuels (note 2)	3 500 \$	28 000 000 \$
Crédit d'impôt (note 2)	<u>15 %</u>	<u>15 %</u>
Coût total prévu de la mise en œuvre	(525 \$)	(4 200 000 \$) A
Économies prévues – prestations d'AE versées aux trav. dans les métiers (note 3)		
	1 572 \$	12 576 000 \$
Impôt fédéral marginal payé sur les prestations d'AE (note 3)		
	22 % <u>346 \$</u>	<u>2 768 000 \$</u>
Économies après impôt	1 226 \$	9 808 000 \$ B
Gains hebdo moyens – construction (note 3)	1 050 \$	8 400 000 \$
Nbre de semaines de chômage pendant l'année (note 3)		
	<u>6</u>	<u>6</u>
	6 300 \$	50 400 000 \$
Taux d'imposition marginal fédéral	<u>22 %</u>	<u>22 %</u>
Recettes fiscales supplémentaires dues à l'emploi	1 386 \$	11 088 000 \$
Économies nettes après mise en œuvre	2 087 \$	16 696 000 \$ (A + B + C)

Voir les notes 5 et 6 démontrant la sensibilité au total des coûts de mise en œuvre prévus (ligne A) et aux économies nettes réalisées lors de la mise en œuvre (somme des lignes A, B et C) respectivement, en raison des fluctuations du taux d'activité et des frais de déplacement admissibles annuels.

Outils pour mesurer la conformité et le succès

Si l'on veut que ce crédit encourage vraiment les travailleurs de la construction à chercher du travail en dehors de leur province, il faut suivre de près sa mise en œuvre. Les SMCC recommandent une série d'outils pour évaluer le succès quantitatif du projet pilote (la conformité à ses règles) et son succès qualitatif (sa réussite proprement dite).

MESURE DU SUCCÈS QUANTITATIF

1. *Statistiques de l'Agence du revenu du Canada.*
On peut mesurer l'adoption des programmes fiscaux actuels en compilant les données provenant des formulaires T1 remplis par les Canadiens.
2. *Suivi du programme d'assurance-emploi sur les marchés ciblés.*
(À moins d'améliorations macroéconomiques importantes sur le plan de l'emploi,) le suivi indiquera une diminution de la dépendance envers le programme d'AE d'une période à l'autre. Nous croyons aussi que la durée moyenne de chômage des participants au projet pilote raccourcira.
3. *Réduction du recours au Programme des travailleurs étrangers temporaires par les employeurs participant au projet pilote.*
EDSC et Citoyenneté et Immigration Canada évaluent l'opinion du marché de l'emploi, qui sera essentielle pour mesurer le succès de ce programme. La demande de travailleurs étrangers temporaires déclinera à mesure que le projet pilote avancera et que plus de Canadiens seront encouragés à aller travailler dans d'autres régions.
4. *Initiative de suivi de ConstruForce.*
ConstruForce fera en sorte que le programme soit utilisé par ceux qui en ont besoin. Parce qu'il surveille les données du marché du travail dans la construction, il est logique qu'il fasse le suivi de l'adhésion à cette initiative.
5. *Suivi horizontal des programmes connexes.*
Le Secrétariat du Conseil du Trésor a pris plusieurs mesures pour évaluer ou surveiller l'utilisation de programmes clés gouvernementaux. Le projet pilote sur la mobilité de la main-d'œuvre avançant, les coûts d'exécution des programmes connexes (p. ex. Programme des travailleurs étrangers temporaires) baisseront.

MESURE DU SUCCÈS QUALITATIF

1. *Sondages auprès des employeurs participants*
Comme le crédit d'impôt à la mobilité de la main-d'œuvre leur permettra d'avoir accès à un bassin plus important de travailleurs qualifiés et bien formés, il est essentiel de recueillir les commentaires des employeurs pour évaluer le succès de ce programme.

Avec les sondages auprès des employeurs, les entreprises sauront que des employés travaillant sur leurs chantiers ont bénéficié du crédit d'impôt à la mobilité de la main-d'œuvre. On demandera aux employeurs dans quelle mesure, selon eux, ce crédit d'impôt a contribué à la planification et à l'offre de la main-d'œuvre.

2. *Sondages auprès des bénéficiaires du crédit d'impôt.*

Comme les principaux bénéficiaires de ce crédit d'impôt seront les travailleurs eux-mêmes, les données recueillies auprès de ceux qui participent à ce programme seront essentielles pour son amélioration future.

Fondement législatif

Ce n'est pas la première fois qu'on propose au gouvernement un changement de politique.

En avril 2008, le Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées a recommandé que le gouvernement fédéral :

1. Examine la disposition sur les frais de déménagement de la *Loi de l'impôt sur le revenu* afin de l'étendre aux personnes devant quitter leur résidence principale pour aller occuper un emploi temporaire, à condition qu'elles gardent leur résidence principale;
2. Aide financièrement les personnes qui sont prêtes à déménager pour entrer dans des professions qui souffrent de pénuries de main-d'œuvre^{viii}.

Le Comité permanent des finances (pas plus tard qu'en mai 2014)^{ix} a entendu le témoignage d'intervenants qui ont souligné la nécessité économique de ces mesures d'encouragement, y compris de changements dans le mode de versement des prestations d'AE aux demandeurs d'emploi admissibles. Tous les intervenants dans la construction et dans les grandes industries (p. ex. exploitation des sables bitumineux) sont favorables à un changement de politique. Le Canada soulagerait en partie les pénuries de travailleurs qualifiés structurelles et régionales.

Conclusion

Le gouvernement du Canada a toujours fait preuve d'un grand leadership et d'une grande clairvoyance pour ce qui est de soutenir l'industrie et toute l'économie en temps de crise. Maintes fois, ce gouvernement est venu en aide aux petites entreprises et aux sociétés de construction, proposant des solutions pour stimuler la croissance, encourager l'innovation et réduire le fardeau administratif.

En ce milieu de décennie, la construction fait face à une nouvelle crise. De graves pénuries de main-d'œuvre menacent de torpiller l'excellent travail qu'a encouragé le gouvernement par ses plans de relance. Si au cours de la prochaine décennie, les entreprises de construction canadiennes sont dans l'incapacité de recruter chaque année des dizaines de milliers de travailleurs supplémentaires, les entreprises qui ont littéralement bâti ce pays ne pourront plus le faire et la productivité de tout le Canada en souffrira.

Il existe toutefois une solution pour remédier en partie aux pénuries de main-d'œuvre régionales qui touchent toute l'industrie. En effet, en adoptant une nouvelle politique financière favorisant la mobilité de la main-d'œuvre, le gouvernement peut encourager les travailleurs de la construction à combler ces pénuries et à soutenir la performance de la plus grande industrie canadienne du secteur privé. Ce faisant, il fera non seulement en sorte que la construction tourne en une période de crise, mais il percevra aussi plus de recettes fiscales et réduira la dépendance des travailleurs et des employeurs envers des programmes coûteux, comme l'AE et le Programme des travailleurs étrangers temporaires.

Un programme pilote favorisant la mobilité de la main-d'œuvre est tout à fait sensé pour les travailleurs, les employeurs et le gouvernement. Les SMCC exhortent le gouvernement fédéral actuel à inscrire cette mesure dans son budget 2015.

Hypothèses posées dans les scénarios financiers ci-joints : – Dans n'importe quelle région géographique, 10 % des travailleurs de la construction s'éloignent de plus de 80 km de leur résidence principale pour trouver un emploi six semaines par année civile. – Un ouvrier qualifié dépense en moyenne par an 3 500 \$ pour trouver un emploi, somme que ne lui rembourse pas l'employeur.

(1 trajet en avion à 1 000 km, 4 trajets en voiture à 300 km=1 200 km à 0,51 \$/km = 612 \$, 10 nuits à l'hôtel à 88 \$/nuit = 880 \$). – La propension à travailler pendant ces six semaines est plus grande que la propension à percevoir des prestations d'AE pendant ces six semaines de chômage. – Tout avantage fiscal découlant du projet pilote prendrait la forme d'un crédit d'impôt s'élevant à 15 % des frais admissibles. – Les données sur l'emploi provincial par secteur d'activité viennent de Statistique Canada et du Conseil sectoriel de la construction.

Bibliographie

ⁱ <http://www.buildforce.ca/fr/products/resume-national-points-saillants-2014>.

ⁱⁱ *Ibid.*

ⁱⁱⁱ *Ibid.*

^{iv} *Ibid.*, p. 15-16.

^v *Le travailleur mobile : Une étude sur la mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction industrielle du Canada*. Conseil sectoriel de la construction, 2007, p. 7-8.

^{vi} Pour une description détaillée de ces coûts, se reporter à la section des principales hypothèses posées, qui se trouve à l'annexe du présent mémoire.

^{vii} *Construire l'avenir*, p. 18.

^{viii} *Employabilité au Canada: Préparer l'avenir*. Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées.

<http://www.parl.gc.ca/CommitteeBusiness/StudyActivityHome.aspx?Cmte=HUMA&Mode=1&Parl=39&Ses=2&Stac=2219738&Language=F>, consulté le 4 août 2011.

<http://www.parl.gc.ca/CommitteeBusiness/SearchBrowseEvidence.aspx?arpist=s&arpit=labour+mobility&arpidf=2%20011%2f10%2f16&arpidt=&arpid=False&arpj=False&arpice=True&arpicl=20179&arpicpd=6608971&ps=Parl41Ses2%20&arpisb=Publication&arpirpp=10&arpibs=False&Mode=1&Parl=41&Ses=2&Language=F>, consulté le 9 juillet 2014.