



Association canadienne de la construction  
Présentation prébudgétaire  
Août 2011

## A propos de l'Association canadienne de la construction

L'Association canadienne de la construction (ACC) est l'association nationale qui représente le secteur canadien de la construction non résidentielle. Avec plus de 17 000 membres, l'ACC est le porte-parole du secteur sur les questions des politiques publiques fédérales.

L'ACC représente les entreprises membres du secteur de la construction non résidentielle dont la taille varie de petites entreprises ne comptant que quelques employés aux plus grandes entreprises de construction du Canada. De plus, les membres de l'ACC englobent bon nombre des entreprises de service apparentées qui travaillent aux côtés des entreprises de construction, notamment les fabricants de produits de construction, le milieu juridique de même que les compagnies d'assurances et les compagnies de sécurité.

Dans l'ensemble, la construction est l'un des plus importants secteurs du Canada. Il emploie plus de 1,26 million de Canadiens et, si l'on se fonde sur les dépenses directes, il concentre plus de 7 p. 100 du PIB national. À ce titre, l'industrie est la pierre angulaire de l'économie canadienne et l'un des principaux indicateurs de la croissance économique.

## Résumé analytique

Le Canada étant aujourd'hui fermement engagé sur le chemin de la relance économique, les représentants élus doivent se concentrer sur la gestion de la croissance économique spectaculaire prévue au cours des 10 prochaines années. Devant l'augmentation de la demande de matières premières et de produits canadiens dans le monde entier, l'importance qu'il y a à entretenir nos infrastructures, à la fois humaines et matérielles, sera décisive pour les résultats de l'économie au cours des années à venir.

À cet égard, l'Association canadienne de la construction est heureuse de présenter les recommandations suivantes au Comité permanent des finances de la Chambre des communes.

### 1. Modernisation des infrastructures vétustes du Canada

En dépit des investissements considérables engagés dans les infrastructures depuis cinq ans, le Canada essuie un important déficit au chapitre des infrastructures nationales qui s'explique partiellement par le fait que bon nombre des infrastructures essentielles d'aujourd'hui approchent du terme de leur vie utile. Le pont Champlain à Montréal est un exemple frappant d'un tel phénomène puisqu'en dépit des plus grands efforts des ingénieurs en vue de prolonger la durée de vie du pont, un pont de remplacement s'impose de toute urgence pour éviter la disparition de cet actif. De plus, la croissance démographique et économique depuis 60 ans a atténué la capacité de bon nombre de ces actifs à répondre aux demandes du monde moderne. À moins que l'on engage d'importants nouveaux investissements au cours des 10 années à venir afin d'accroître le rythme de modernisation des infrastructures, bon nombre des débouchés économiques liés à la demande mondiale insatiable actuelle de matières premières canadiennes seront sans doute saisis par des pays concurrents.

L'ACC souscrit sans réserve à l'engagement récent pris par le gouvernement dans son budget de 2011 de créer un vaste mécanisme de consultation avec les provinces, les municipalités et les intervenants de l'industrie afin de concevoir un programme qui succédera au Plan Chantiers Canada. Par ailleurs, l'industrie se réjouit à l'idée que le gouvernement se soit engagé à introduire une loi qui officialisera le transfert direct existant de 2 millions de dollars par an en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence aux municipalités afin de répondre à leurs besoins d'infrastructures. **À cet égard, l'ACC pense qu'il est important d'indexer le transfert actuel de 2 milliards de dollars pour être sûr que le programme continue de satisfaire aux besoins actuels des municipalités.**

## 2. Éponger les déficits de main-d'œuvre qualifiée

Alors que les débouchés qu'offre la très forte demande mondiale de produits canadiens sont impressionnants, ils mettent à rude épreuve les marchés du travail déjà serrés du secteur national de la construction. La difficulté de trouver des ressources humaines suffisantes a à nouveau fait surface dans de nombreuses régions du Canada à mesure que s'accélère le rythme de la relance de l'économie. Le secteur de la construction prévoit désormais une pénurie de main-d'œuvre qualifiée de 335 000 travailleurs d'ici à 2019, soit environ le quart des effectifs existants. Les sources nationales traditionnelles ne devraient permettre de répondre qu'à environ 50 p. 100 de cette demande. C'est pourquoi l'industrie restera tributaire des travailleurs qualifiés étrangers pour remédier aux pénuries prévues de main-d'œuvre au cours des années à venir.

La politique d'immigration actuelle ne permet pas de satisfaire aux besoins du secteur de la construction. Des réformes politiques sont nécessaires pour accroître le bassin national de main-d'œuvre qualifiée. En marge de ces réformes, on constate le besoin urgent d'accroître la cadence à laquelle Citoyenneté et Immigration Canada traite les demandes des travailleurs qualifiés. **Dans ce contexte, l'ACC pense que le budget actuel du Ministère doit être très nettement relevé pour éliminer l'arriéré des demandes et pour accélérer l'entrée au Canada des travailleurs qualifiés.**

## 3. Soutien de la productivité et des investissements par des stimulants fiscaux

Le Canada reste à la traîne au chapitre de la productivité lorsqu'on le compare à bon nombre de ses concurrents du G8. Les mesures de l'État, comme le recours aux déductions pour amortissement accéléré pour les achats de machines et d'équipements, contribuent à accélérer la modernisation de l'industrie canadienne et à stimuler la productivité nationale globale. Contrairement aux réductions d'impôt généralisées dont le produit peut être exporté outre-mer sans le moindre avantage direct pour les Canadiens, le recours aux déductions pour amortissement accéléré incite à investir dans les installations canadiennes, ce qui offre un avantage plus direct aux contribuables.

Le secteur canadien de la construction exploite d'importants parcs de véhicules utilitaires. La plupart des entreprises exploitent ces véhicules selon un taux de roulement de 10 à 20 ans. À compter de 2012, les gouvernements du Canada et des États-Unis imposeront l'adoption obligatoire de nouveaux moteurs diesel du Groupe 4 à bord des véhicules utilitaires lourds et des équipements diesel. Alors que ces nouveaux moteurs réduiront radicalement les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules d'échappement génératrices de smog, ils coûteront plus cher, ce qui obligera de nombreuses entreprises à différer l'achat de nouveaux équipements le plus longtemps possible. L'adoption de nouveaux équipements diesel dans le secteur de la construction est essentielle non seulement pour réduire la pollution, mais également pour stimuler le relèvement de la productivité dans ce secteur. **À ce titre, l'ACC recommande au gouvernement d'élargir l'application de la déduction pour amortissement accéléré sur l'achat de machines et d'équipements aux équipements et aux machines mobiles équipés d'un moteur diesel, de même qu'aux achats de machines lourdes hors route.**

## Modernisation des infrastructures vétustes du Canada

La construction d'infrastructures essentielles au Canada – systèmes d'adduction d'eau, égouts, routes, chemins de fer et réseaux électriques – a eu lieu durant trois grandes périodes de l'histoire du Canada : la mise en œuvre de la Politique nationale entre 1878 et 1900; la période d'expansion et de dépression entre les deux guerres mondiales; et l'expansion postérieure à la Deuxième Guerre mondiale entre 1950 et 1975. Au cours de ces trois périodes, la construction d'infrastructures a augmenté de manière spectaculaire pour donner satisfaction à une population nationale en pleine croissance et pour satisfaire à la demande mondiale de ressources naturelles canadiennes.

Depuis le milieu des années 1970, les pouvoirs publics à tous les échelons vivent des investissements dans les infrastructures des générations passées. Aujourd'hui, une bonne part des infrastructures souterraines du Canada, des ponts, des réseaux électriques, des routes et des autoroutes, ont dépassé les limites de leur conception et approchent rapidement de la fin de leur vie utile. Alors que les investissements du fédéral et des provinces depuis cinq ans ont ralenti le rythme de dégradation, les gouvernements de tout le Canada devront déployer des efforts beaucoup plus concertés pour s'assurer que les infrastructures essentielles du pays continuent de servir suffisamment l'économie et les Canadiens.

Depuis 20 ans, la plupart des études économiques affirment qu'il existe un lien direct entre la suffisance des infrastructures d'un pays et sa compétitivité sur le plan économique. Les investissements engagés dans les infrastructures ne contribuent pas seulement à rehausser la qualité de vie des Canadiens, mais ils appuient l'économie en améliorant la façon dont sont transportés et distribués les biens et les services produits au Canada. En tant qu'économie à vocation exportatrice, il est impérieux que nous entretenions un réseau d'infrastructures modernes et suffisantes pour assurer le succès futur de notre économie.

Au cours des 10 prochaines années, le rythme et l'ampleur des efforts du Canada en vue de moderniser ses infrastructures vétustes auront une incidence directe sur la compétitivité mondiale de l'économie canadienne. Alors que la demande actuelle reste élevée pour ce qui est des matières premières du Canada, les activités de mise en valeur en Afrique, en Amérique du Sud, en Russie et ailleurs dans le monde aboutiront à une augmentation de l'offre de bon nombre de ces produits et aboutiront à une baisse des prix. Pour préserver la position actuelle du Canada sur le marché, l'industrie canadienne devra s'assurer que les coûts de mise en valeur, d'extraction et de transport demeurent concurrentiels par rapport à ceux d'autres fournisseurs mondiaux. Étant donné que les salaires au Canada sont plus élevés que dans ces pays, le Canada devra compter sur l'efficacité de ses infrastructures pour maintenir son avantage concurrentiel. À cette fin, il devra engager de sérieux investissements dans ses infrastructures.

Malgré l'importance du besoin pour les gouvernements de rééquilibrer leur situation financière, de tels efforts ne doivent être déployés que s'ils ne négligent pas les investissements cruciaux dans les infrastructures essentielles dont le Canada a besoin pour préserver la compétitivité de son économie. Les retards qui interviennent aujourd'hui imposeront un fardeau financier colossal aux générations actuelles et futures et auront certainement pour effet d'abaisser notre niveau et notre qualité de vie.

Depuis cinq ans, le gouvernement fédéral, est un catalyseur du renouvellement des infrastructures vétustes du pays. Aussi bien le Plan Chantiers Canada que le Plan d'action économique plus récent ont contribué à inverser la tendance globale de la dégradation des infrastructures qui a caractérisé les années 1990 et le début des années 2000. Cependant, compte tenu de l'important volume des infrastructures du Canada qui approcheront de la fin de leur vie utile au cours des 15 prochaines années, d'autres gros investissements seront nécessaires pour empêcher l'effondrement des infrastructures et assurer la compétitivité soutenue de l'économie canadienne.

Les infrastructures placées sous la gérance des administrations municipales du Canada sont particulièrement préoccupantes. Les municipalités assurent aujourd'hui la garde de plus de 55 p. 100 de l'ensemble des infrastructures du Canada. Malheureusement, il s'agit également de l'ordre de gouvernement qui dispose du plus bas niveau de souplesse financière pour recueillir les fonds nécessaires au paiement des coûts de construction et d'entretien de ces éléments d'actif essentiels. C'est pour cette raison que les membres de l'ACC s'emploient activement depuis plus de 20 ans à promouvoir l'adoption d'une démarche nouvelle et coordonnée visant le renouvellement des infrastructures essentielles du Canada. L'ACC a lancé un appel aux trois ordres de gouvernement pour qu'ils se regroupent et élaborent un plan national d'infrastructures à long terme. Ce plan doit quantifier les besoins actuels et futurs, fixer les priorités d'investissement et concevoir de nouveaux instruments de financement pour s'assurer que

tous les ordres de gouvernement disposent des ressources dont ils ont besoin pour financer les infrastructures qui relèvent de leur gestion respective.

Dans le budget de 2011, le gouvernement fédéral s'est engagé à « collaborer avec les provinces, les territoires, la Fédération canadienne des municipalités et d'autres intervenants à l'élaboration d'un plan d'infrastructures publiques à long terme dont la durée dépassera l'actuel Plan Chantiers Canada ». En outre, le gouvernement fédéral s'est engagé à enchâsser dans une loi la pérennité du transfert annuel actuel de 2 milliards de dollars en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence pour l'aménagement d'infrastructures municipales à long terme. L'ACC souscrit sans réserve à ces deux importants engagements du fédéral et recommande en attendant que l'on négocie le plan à plus long terme, que le gouvernement fédéral indexe les transferts actuels en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence.

### **Recommandation :**

*Pour s'assurer que le transfert annuel de 2 milliards de dollars aux municipalités pour qu'elles assurent l'entretien et la construction d'infrastructures n'est pas amputé par l'inflation, l'ACC recommande au Parlement du Canada, lorsqu'il adoptera la législation habilitante officialisant ce transfert, d'indexer le montant global sur le coût de l'inflation.*

### **Éponger les pénuries de main-d'œuvre qualifiée**

Un autre défi d'importance auquel est confrontée l'économie canadienne est celui des pénuries de main-d'œuvre qualifiée qui, si on les laisse persister, majoreront le coût de la main-d'œuvre canadienne tandis que les entreprises de l'ensemble de l'économie se livrent une concurrence accrue pour recruter et maintenir en poste une main-d'œuvre qualifiée raréfiée.

Aujourd'hui, le secteur de la construction emploie plus de 1,26 million de Canadiens et concentre environ 7 p. 100 du PIB du Canada. Selon la plupart des prévisions économiques, l'emploi et la contribution de ce secteur au PIB devraient connaître une croissance spectaculaire au cours des 10 prochaines années en raison de la plus forte demande mondiale de matières premières canadiennes. Dans un rapport récent sur les tendances mondiales de la construction, PricewaterhouseCoopers a estimé que le Canada dépasserait la France et l'Allemagne au cours de cette décennie et deviendrait le cinquième plus grand marché mondial de la construction. En raison du besoin de construire de nouvelles infrastructures et de remplacer les infrastructures existantes pour répondre à la demande internationale de ressources naturelles, seuls la Chine, les États-Unis, l'Inde et le Japon dépenseront plus que le Canada. Toutefois, pour réaliser ce potentiel, le secteur de la construction doit disposer d'un bassin suffisant de travailleurs qualifiés et sans qualifications.

Le secteur canadien de la construction est d'autant plus inquiet qu'il a connu très récemment une pénurie de main-d'œuvre et qu'il sait toutes les répercussions que cela peut avoir sur la productivité globale. Avant le fléchissement de l'activité économique de 2008, le secteur a connu une pénurie de main-d'œuvre dans un certain nombre de régions, plus particulièrement en Alberta, à cause de la forte demande mondiale d'exportations d'énergie. Cette pénurie de main-d'œuvre n'a pas seulement miné la possibilité de maintenir le rythme avec la demande du secteur de la construction, mais elle a contribué à l'inflation des salaires, ce qui explique que les coûts globaux dans le secteur de la construction soient plus élevés que partout ailleurs au pays. Si ces difficultés font surface ailleurs au Canada, l'impact sur l'économie sera profond et pourrait bien miner les efforts de la Banque du Canada en vue de limiter l'inflation.

Même si de tels scénarios peuvent sembler peu plausibles aujourd'hui, selon les plus récentes prévisions du Comité sectoriel de la construction (CSC), la croissance de la demande des services de construction au Canada dépassera la capacité de croissance du secteur à cause de pénuries chroniques de travailleurs qualifiés et sans qualifications. Si l'on ne prend pas immédiatement des mesures, l'industrie devra faire face à une pénurie de main-d'œuvre de plus de 335 000 employés d'ici à 2019. Au cours de cette période,

le recrutement de travailleurs canadiens dans les sources traditionnelles de formation – les collèges et les établissements de formation du secteur privé – ne représentera que 170 000 nouveaux travailleurs, soit à peine plus de 50 p.100 de la demande globale du secteur. C’est pourquoi, malgré l’agressivité des programmes nationaux de recrutement et de formation, l’industrie continuera d’être tributaire du régime d’immigration du Canada pour recruter le solde de sa main-d’œuvre.

Dans l’optique du secteur de la construction, la solution est parfaitement claire : le Canada doit augmenter le nombre de travailleurs qualifiés étrangers autorisés à entrer au pays dans le cadre du Programme fédéral de travailleurs qualifiés (PFTQ), du Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) et du Programme des candidats des provinces (PCP). De plus, les travailleurs qui arrivent en vertu du PTET doivent se voir délivrer des visas de séjour de plus longue durée, bénéficier d’une plus grande souplesse pour changer d’employeur au sein du secteur et bénéficier d’une accélération des formalités d’obtention du statut de résident permanent après avoir travaillé au Canada pendant une durée acceptable.

Selon l’analyse du CSC, le secteur canadien de la construction devra ajouter environ 42 000 nouveaux travailleurs chaque année pour satisfaire à la demande croissante de services de construction et pour remplacer les travailleurs qui prennent leur retraite. Étant donné que les efforts de recrutement nationaux n’arrivent à répondre qu’à environ 50 p.100 de la demande globale, l’industrie doit ajouter environ 21 000 nouveaux travailleurs chaque année par le biais de l’immigration pour éviter les pénuries de main-d’œuvre qualifiée. Alors que les données de Statistique Canada *sur les résidents permanents selon l’intention de travailler et le niveau de compétence* ne mentionnent pas expressément les professions du secteur de la construction, celui-ci estime que moins de 2 500 immigrants qui arrivent au Canada occupent aujourd’hui des professions dans le secteur de la construction.

Les actuels retards de traitement au sein de Citoyenneté et Immigration Canada constituent également un obstacle à l’entrée des travailleurs qualifiés. Selon le Ministère, en date de décembre 2010, il y avait un arriéré de 500 000 travailleurs qualifiés candidats à l’immigration. Manifestement, ces candidats ne sont pas tous qualifiés pour immigrer, mais, devant les difficultés croissantes de main-d’œuvre dans l’ensemble de l’économie, il faut prendre d’autres mesures pour réduire les arriérés d’immigrants qualifiés. Dans l’optique de l’ACC, cela demeure un sujet de préoccupation majeur. D’autres pays qui offrent des programmes d’immigration semblables semblent avoir des délais de traitement plus courts pour les immigrants de la catégorie économique, ce qui met le Canada dans une situation désavantageuse sur le plan de la concurrence. S’il ne remédie pas à cette situation, le Canada risque de perdre certains des immigrants les plus brillants et les meilleurs au profit d’autres pays en raison des retards de traitement des demandes.

### **Recommandation :**

*L’ACC estime que la solution doit passer par les décideurs publics qui doivent renforcer la capacité de formation des travailleurs qualifiés dans tout le pays et réformer le régime d’immigration du Canada pour qu’il accorde plus d’importance aux emplois réservés et aux compétences professionnelles acquises, et moins à l’éducation structurée postsecondaire. Outre des réformes importantes de politique, le Parlement du Canada doit augmenter le financement de Citoyenneté et Immigration Canada pour réduire les délais de traitement des demandes.*

### **Appuyer la productivité et les investissements par des stimulants fiscaux**

Le Canada reste à la traîne au chapitre de la productivité lorsqu’on le compare à bon nombre de ses concurrents du G8. Tandis que l’économie canadienne commence à se rétablir, le gouvernement fédéral peut prendre un certain nombre de mesures proactives pour contribuer à promouvoir de plus gros investissements industriels et un relèvement des taux de productivité.

Un rapport sur les « flux financiers » de décembre 2010 de la Réserve fédérale des États-Unis affirme que les entreprises non financières possèdent un niveau record de presque 2 000 milliards de dollars en liquidités. Les analystes estiment que cet amas de liquidités est en partie responsable des niveaux anémiques actuels de croissance de l'économie aux États-Unis. Le fait d'encourager les entreprises à réinvestir ces montants considérables d'argent dans l'économie aura pour effet de créer des emplois et de rehausser la compétitivité en construisant de nouvelles installations et en achetant des équipements de production plus modernes. Même si la situation au Canada n'est pas entièrement comparable, de nombreuses entreprises canadiennes ont adopté des stratégies analogues comme mesure tampon contre les futurs chocs économiques.

Les mesures de l'État, comme le recours aux déductions pour amortissement accéléré au titre des achats de machines et d'équipements, ont contribué à maintenir les investissements des entreprises nationales. Ces mesures contribuent à accélérer la modernisation de l'industrie canadienne et à relever la productivité globale à l'échelle nationale. En outre, contrairement aux réductions d'impôt généralisées dont on peut exporter le produit outre-mer sans le moindre avantage direct pour les Canadiens, le recours aux stimulants pour amortissement stimule les investissements nationaux et assure par là même que l'économie canadienne reste le bénéficiaire direct de ces stimulants.

Les membres de l'ACC appuient sans réserve le maintien dans le budget de 2011 du taux de réduction pour amortissement accéléré pour les achats de machines et d'équipements. Ces investissements essentiels contribueront à relever la productivité et à accroître la compétitivité mondiale de l'économie dans son ensemble. Comme autre mesure visant à rehausser la productivité et les investissements des entreprises, les membres de l'ACC préconisent que l'on applique le taux d'amortissement accéléré actuel pour les machines et les équipements aux équipements et aux machines mobiles équipés d'un moteur diesel, de même qu'aux véhicules utilitaires lourds.

L'agriculture, l'industrie pétrolière et gazière, le secteur des forêts, l'industrie minière, le secteur de la construction et le secteur des transports au Canada sont de gros consommateurs d'équipements mobiles et de véhicules utilitaires lourds diesel. Même si les chiffres varient, la majorité de ces secteurs exploitent des équipements dont le taux de roulement est de 10 à 20 ans. Le fait d'appliquer l'amortissement accéléré limité dans le temps au titre des achats de machines et d'équipements aux véhicules lourds et aux équipements mobiles diesel aura pour effet de faire bénéficier ces autres importants secteurs de l'économie des avantages de productivité dont jouissent actuellement les secteurs de la fabrication, des machines et des équipements. En outre, cela aura des retombées économiques considérables sur le secteur de la vente au détail et entraînera des recettes fiscales globales plus élevées.

Outre les nombreux avantages économiques, l'application de l'amortissement accéléré pour les machines et les équipements aux achats d'équipements lourds et de machines diesel aura également des avantages sur le plan de la santé et de l'environnement. Dès 2012, les moteurs diesel du Groupe 4 seront obligatoires. Ces nouveaux moteurs représentent une amélioration spectaculaire par rapport à la technologie préalable, puisqu'ils réduisent de 5 p. 100 la consommation de carburant, qu'ils abaissent les émissions d'échappement de particules de jusqu'à 90 p. 100 par rapport à la technologie actuelle et qu'ils réduisent de 50 p. 100 les émissions de NO<sub>x</sub>.

Malheureusement, ces avantages ont un prix. Les achats d'équipements pourvus de ces nouveaux moteurs devraient augmenter de jusqu'à 10 p. 100. En outre, étant donné que ces nouveaux moteurs sont beaucoup plus complexes que leurs prédécesseurs, les coûts globaux d'entretien et de formation sur l'entretien devraient eux aussi augmenter. Ces hausses rendront plus coûteux le remplacement des équipements existants et pousseront de nombreuses entreprises à différer la mise à la retraite des équipements plus anciens et plus polluants. Le fait d'appliquer la déduction actuelle pour amortissement

accélération aux achats d'équipements lourds et d'équipements mobiles contribuera à relever les défis qui se rattachent à la hausse des coûts, encouragera les entreprises à se doter plus tôt de la technologie des moteurs diesel du Groupe 4, accélérera le taux de roulement des équipements et contribuera à un assainissement global de l'environnement.

**Recommandation :**

*L'ACC recommande au gouvernement d'appliquer la déduction actuelle pour amortissement accéléré aux équipements et aux machines pourvus d'un moteur diesel, de même qu'aux achats de véhicules lourds et de véhicules hors route.*