

OBJECTIF CROISSANCE

*Guides stratégiques pour stimuler
la croissance du Canada*

Conseil des grandes
villes canadiennes 🍁

INFRASTRUCTURE

GUIDE STRATÉGIQUE

ÉLECTION FÉDÉRALE DE 2019

INFRASTRUCTURE

La compétitivité économique des villes canadiennes dépend de la qualité et de la capacité des infrastructures de transport et des infrastructures urbaines, commerciales et numériques. Sans processus de planification permanent et sans stratégie uniforme de financement, le Canada prendra du retard par rapport à d'autres pays, ce qui aura une incidence sur la compétitivité des entreprises, la croissance de l'emploi et la qualité de vie.

Des progrès ont été réalisés par rapport aux priorités en matière d'infrastructure urbaine, avec des investissements fédéraux importants dans des projets de transport en commun à Montréal et à Vancouver, de logements abordables à Toronto et d'infrastructures portuaires à Halifax. Ce n'est toutefois pas le moment de ralentir la cadence, encore moins de s'arrêter.

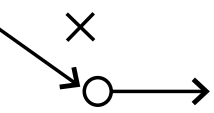
Le Canada est un pays urbain dépourvu d'une stratégie urbaine. Plutôt que de mesurer l'impact urbain du gouvernement fédéral en dollars dépensés ou en rubans coupés, il est temps que le Canada suive l'exemple de ses homologues de l'OCDE – entre autres la France, la Belgique, l'Australie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni – en établissant des objectifs urbains plus larges et en faisant participer les villes et les régions métropolitaines à l'élaboration de plans conformes aux priorités nationales.

Davantage d'investissements privés et publics dans nos infrastructures sont nécessaires pour que nos villes restent compétitives à l'échelle mondiale. Les régions métropolitaines du Canada sont confrontées à des priorités très différentes d'un bout à l'autre du pays, et chacune d'entre elles offre des ressources très différentes. L'approche uniformisée actuelle ne convient pas à toutes.

Le CGVC demande à tous les partis en campagne de s'engager à financer les projets prioritaires existants, à mieux mobiliser le secteur privé pour la construction d'infrastructures et à mettre en place une stratégie urbaine nationale.

Pour consulter notre série complète : [OBJECTIFCROISSANCE.CA](https://www.objectifcroissance.ca)





LES TROIS PANS DE NOTRE STRATÉGIE EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURE

1 METTRE EN ŒUVRE LA STRATÉGIE URBAINE NATIONALE DU CGVC

Au cours des 25 dernières années, les administrations municipales, les dirigeants municipaux et des fonctionnaires fédéraux coopératifs ont fait pression pour qu'une aide fédérale permette aux villes canadiennes d'avoir accès aux outils dont elles ont besoin pour résoudre trois défis à long terme :

1. Compenser la faiblesse financière des villes en matière d'investissement en capital;
2. Rattraper les années de sous-financement dans l'entretien des infrastructures;
3. Appuyer les villes canadiennes pour leur permettre de concurrencer les grandes villes du monde.

En l'absence d'une stratégie cohérente qui permet spécifiquement l'atteinte de ces objectifs, l'investissement et le leadership du gouvernement fédéral n'ont pas eu l'efficacité escomptée.

À l'heure actuelle, la plupart des ressources fédérales affectées aux dossiers de politique urbaine sont investies ou distribuées dans le cadre de programmes axés sur une approche descendante, qui doivent être déposés et approuvés projet par projet. La principale exception – le transfert de la taxe sur l'essence – passe indirectement par les provinces, en fonction des ententes conclues avec chacune d'entre elles, avec certains des inconvénients observés dans d'autres programmes basés sur l'approche par projets.

Il en résulte que l'attention maximale se concentre surtout sur le processus, les annonces et les engagements plutôt que sur les résultats, la résolution de problèmes et la gestion de la capacité. Dans bien d'autres systèmes nationaux et fédéraux, ces défis sont résolus au moyen d'une stratégie unique et cohérente.

Pour aider les villes canadiennes à construire les infrastructures dont elles ont besoin, le CGVC propose une stratégie nationale urbaine, d'abord présentée dans notre rapport *La planification d'un avenir urbain*, qui demanderait au gouvernement fédéral de :

Évaluer et rapporter les besoins en matière d'infrastructure

- Nous avons besoin, au niveau national, d'un organisme ou d'un office spécifique pour mener le suivi de la qualité des infrastructures, de la diffusion des pratiques exemplaires et de la désignation des projets d'importance nationale.
- Bien que les investissements dans les infrastructures soient les bienvenus, la façon de faire actuelle, par interventions ponctuelles, ne permet pas de déterminer clairement comment ceux-ci améliorent la qualité générale de nos infrastructures. L'organisme devrait faire le suivi des besoins en gardant au moins deux mesures

à l'esprit :

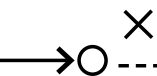
- Les villes canadiennes atteignent-elles un niveau suffisant de construction de nouvelles infrastructures pour être économiquement compétitives par rapport aux autres grandes villes du monde?
- Les villes canadiennes entretiennent-elles les infrastructures existantes de façon à se maintenir au même niveau que leurs concurrents à l'étranger ?
- Il faudrait accélérer les travaux fédéraux pour compléter l'évaluation de la qualité des infrastructures et des besoins d'entretien à l'échelle nationale.

Planifier les priorités à long terme

- Il serait attendu de toutes les grandes villes ou régions métropolitaines du Canada qu'elles élaborent un plan à long terme pour les infrastructures urbaines, tant économiques que sociales, en partenariat avec tous les paliers de gouvernement, le secteur privé et les dirigeants économiques.
- Les plans devraient être plus détaillés que les budgets d'immobilisation existants, avec une attention particulière aux nouvelles possibilités de financement, aux objectifs de partenariat dans le cadre de projets dirigés par d'autres acteurs, aux estimations réalistes des calendriers, aux marches à suivre, aux besoins de trésorerie et aux problèmes de capacité.

Financer le plan, pas le projet

- Le financement fédéral des projets urbains ne dépasserait pas la portée des ententes sur les projets existants, et ce, jusqu'à ce qu'un plan soit établi au niveau de la ville ou de la région métropolitaine. Des fonds seraient également versés aux villes et aux organisations sur une base régionale afin de réaliser ces plans, plutôt que de financer des projets de façon ponctuelle. Pour faciliter le financement partagé des objectifs régionaux, les fonds seraient versés en fonction du nombre d'habitants, avec des ajustements mineurs pour tenir compte des besoins, et seraient subdivisés en tranches régionales et locales dans les cas où des gouvernements métropolitains ou des organismes régionaux de transport en commun seraient présents.
- Les ententes de financement devraient être à long terme (10 à 20 ans), avec des dates de renouvellement délibérément échelonnées sur plusieurs cycles électoraux, afin de favoriser l'idée que les changements seront négociés, plutôt qu'imposés, par les nouveaux gouvernements.
- Les partenaires du secteur privé, les organisations économiques et les établissements d'enseignement devraient être signataires de chaque plan de financement afin de renforcer le sentiment d'une raison d'être commune et de minimiser le risque de perturbations politiques arbitraires.



2 INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES PRIORITAIRES

Tant qu'une stratégie urbaine nationale n'aura pas été créée et que les villes et les régions métropolitaines n'auront pas eu le temps d'élaborer leurs plans régionaux, les investissements ponctuels dans les infrastructures numériques et physiques devront se poursuivre.

Partout dans le monde, nos concurrents appuient le déploiement d'infrastructures numériques propices aux affaires, comme la technologie 5G. Ils investissent dans des infrastructures physiques favorables au commerce dans les ports et les aéroports, et ils créent des sources de financement propres au transport en commun. Pour s'assurer que les municipalités puissent soutenir une population croissante, créer des environnements d'affaires concurrentiels, retenir les talents et faire face aux défis de demain, comme les changements climatiques, le prochain gouvernement fédéral devrait accorder la priorité aux investissements suivants :

Infrastructures propices au commerce

- De nouvelles infrastructures physiques (p. ex., autoroutes, ports et chemins de fer) et des technologies efficaces qui accélèrent les délais de traitement et optimisent les itinéraires peuvent aider à soutenir les relations commerciales croissantes du Canada. L'énoncé économique de l'automne 2018 s'engageait à verser rapidement des fonds pour les infrastructures favorables au commerce afin de soutenir les infrastructures portuaires, ferroviaires et routières, ainsi que celles qui servent à l'importation et l'exportation de biens. Le prochain gouvernement fédéral devrait maintenir cette pratique.

Déploiement de la technologie 5G

- Veiller à ce que la prochaine enchère de 3,5 GHz se déroule en temps opportun et de manière à maximiser les avantages pour les entreprises et les utilisateurs individuels.
- Normaliser l'accès aux infrastructures municipales pour l'installation des équipements nécessaires.
- Concevoir un cadre réglementaire qui continue d'encourager l'investissement de capitaux par le secteur privé.

Partout dans le monde, nos concurrents appuient le déploiement d'infrastructures numériques propices aux affaires, comme la technologie 5G

Agrandissement et entretien du réseau de transport en commun

- Maintenir le financement fédéral pour les projets existants d'expansion des réseaux de transport en commun.
- Accroître considérablement les investissements fédéraux dans les infrastructures urbaines sous une forme qui permet des dépenses directes pour les besoins d'entretien. Le CGVC appuie la proposition de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) d'établir un mécanisme de financement fédéral permanent qui octroierait des fonds selon les priorités en matière de transport en commun.
- Faire des transferts annuels pour l'entretien un élément permanent de la prochaine stratégie de financement des infrastructures.
- Poursuivre l'approche du gouvernement actuel qui inclut les coûts d'entretien dans les transferts de base liés à l'infrastructure. Il s'agissait d'une première étape nécessaire vers le modèle de financement plus holistique envisagé par la stratégie urbaine nationale.

Résilience climatique des infrastructures

- Le prochain gouvernement fédéral devrait collaborer avec les municipalités pour renforcer leur capacité d'évaluation des risques et élaborer des plans à long terme afin que les centres urbains soient en mesure d'atténuer les risques associés aux changements climatiques.
- Le prochain gouvernement devrait collaborer avec la FCM et le Bureau d'assurance du Canada pour mettre en place une source de financement prévisible à long terme pour l'atténuation des catastrophes et l'adaptation climatique afin de rendre nos villes plus résilientes face aux impacts des changements climatiques.

« L'infrastructure est le pilier de l'économie de notre pays. Elle rassemble les Canadiens et nous relie au reste du monde. Qu'il s'agisse de chemins de fer ou de routes, de ports ou d'aéroports, de tunnels ou de réseaux de transport en commun, les investissements dans les infrastructures favorisent la prospérité économique et la création d'emplois. À mesure que la population du Canada s'accroît, nous devons continuer de nous concentrer sur le transport efficace des personnes et des marchandises dans nos régions métropolitaines. »

DAVID CRAWFORD, PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION INTÉRIEURE, CHAMBRE DE COMMERCE DU GRAND VANCOUVER



3 OPTIMISER L'INVESTISSEMENT PRIVÉ

Après des décennies de sous-investissement dans l'ensemble du Canada, les gouvernements – de tous les ordres et de toutes les allégeances – se sont de plus en plus concentrés ces dernières années sur la construction des infrastructures dont notre pays, nos collectivités et notre économie ont besoin. Malgré une forte volonté de construire, le financement demeure un défi, même pour les gouvernements les plus ambitieux.

L'un des problèmes importants associés aux programmes fédéraux ponctuels d'infrastructure urbaine, et que la stratégie urbaine nationale cherche à résoudre, est que les priorités en matière d'infrastructure économique, environnementale et de transport varient considérablement selon les régions métropolitaines. Les plans fédéraux de financement des infrastructures pour 2020 et au-delà, qu'ils soient fondés sur la stratégie urbaine nationale ou sur un autre modèle, devraient être suffisamment souples pour l'évolution et l'expansion des priorités, y compris la résilience climatique, la priorisation des infrastructures numériques et le financement conventionnel des infrastructures urbaines. Les programmes doivent être plus souples parce que, comme le montre chacune des priorités locales du CGVC, il y a une diversité de besoins à travers le pays.

Plus important encore, il faut repenser la façon dont le Canada attire les investissements locaux et internationaux pour les projets prioritaires. Le CGVC recommande que le prochain gouvernement fédéral collabore avec le secteur privé pour que le Canada puisse aller de l'avant dans le dossier des infrastructures prioritaires.

Renforcer la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC)

- La création de la BIC en 2016 était un pas dans la bonne direction, mais des révisions sont nécessaires afin d'accélérer les dépenses sur les projets financés par les banques et d'obtenir davantage de soutien du secteur privé.
- Considérant la nécessité de faire progresser l'innovation en construction, en infrastructures résilientes, en solutions de mobilité améliorées

et en conception d'infrastructures vertes partout au Canada, la BIC devrait avoir le mandat de réserver une petite partie de son capital (moins de 5 %) à des investissements préliminaires dans la démonstration de concept et la commercialisation de technologies immobilières et de technologies propres canadiennes.

Attirer les investissements privés

- Le prochain gouvernement fédéral devrait structurer les projets d'infrastructure de manière à les rendre plus attrayants pour les investissements privés, y compris ceux des grandes caisses de retraite, afin d'encourager le financement direct.
- Le prochain gouvernement fédéral devrait collaborer avec le secteur privé afin de déterminer les possibilités et les méthodes commerciales et institutionnelles d'investissement dans les infrastructures prioritaires, y compris la restructuration du modèle de partenariat public-privé (PPP), dans le but de trouver le juste équilibre dans le partage des risques.

« L'investissement dans les infrastructures économiques et sociales est essentiel au progrès et crucial pour soutenir le développement des villes canadiennes à croissance rapide. Une stratégie urbaine nationale, axée sur l'investissement privé et public en infrastructure, accélérera la croissance du Canada et améliorera notre compétitivité mondiale et notre qualité de vie. »

PATRICK SULLIVAN,
PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION,
CHAMBRE DE COMMERCE DE HALIFAX



LES MUNICIPALITÉS CONSTRUISSENT ET ENTRETIENNENT 60 % DES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES DE BASE QUI SOUTIENNENT NOTRE ÉCONOMIE ET NOTRE QUALITÉ DE VIE.



LES IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES COÛTERONT AU MOINS 5 % DU PIB MONDIAL CHAQUE ANNÉE.



L'ADOPTION DE LA TECHNOLOGIE 5G AU CANADA AJOUTERA 40 MILLIARDS DE DOLLARS AU PIB D'ICI 2026 ET 250 000 EMPLOIS PERMANENTS.



PROJETS PRIORITAIRES PAR CHAMBRE :

HALIFAX :

Agrandissement du port d'Halifax
et internet haut débit dans les
collectivités ex-urbaines

TORONTO :

Ligne de métro Ontario et
TLR Waterfront

BRAMPTON :

TLR Hurontario-Main et projet
Riverwalk d'atténuation des
inondations au centre-ville

MONTRÉAL :

Expansion du transport en
commun dans l'est de Montréal
et de l'aéroport Montréal-Pierre
Elliott Trudeau

WINNIPEG :

Agrandissement des sentiers
Kenaston et Chief Peguis

CALGARY :

Phase 2 de la ligne verte et
complexe multisports

EDMONTON :

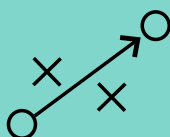
Pont de la 50^e Rue/autoroute
Sherwood Park et élargissement
de la 215^e Rue

VANCOUVER :

Agrandissement du réseau
de transport en commun
rapide vers l'UCB et Langley
et achèvement du Terminal 2
Roberts Bank à Delta



AU CANADA, LES
DOMMAGES ASSURÉS
AUX BIENS ET AUX
INFRASTRUCTURES ONT
ÉTÉ EN MOYENNE 8,5
FOIS PLUS ÉLEVÉS ENTRE
2008 ET 2017 QU'ENTRE
1983 ET 1992.



Pour consulter notre série complète :
OBJECTIFCROISSANCE.CA



IL EST ESSENTIEL D'ÉTABLIR UN PLAN DE CROISSANCE POUR LE CANADA

Fondé en 2015, le Conseil des grandes villes canadiennes (CGVC) est une coalition formée des présidents et des chefs de la direction des huit plus grandes chambres de commerce urbaines du Canada : Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Brampton, Toronto, Montréal et Halifax. Représentant la moitié du PIB et de la population du Canada, le CGVC est un ardent défenseur des politiques nationales qui favorisent le développement d'économies urbaines concurrentielles et durables.

Pour que le Canada et ses régions métropolitaines continuent d'être les meilleurs endroits où vivre, posséder une entreprise et investir, dans le contexte de la campagne électorale, nous demandons aux partis de s'engager en faveur de notre plan de croissance.

Lisez notre série complète de guides stratégiques sur le commerce et l'innovation, les infrastructures, les talents et l'énergie à objectifcroissance.ca

Participez à la discussion en ligne
#ObjectifCroissance



Conseil des grandes
villes canadiennes 