

REDRESSER LA SITUATION

Trouver les fonds nécessaires pour moderniser l'infrastructure vieillissante du Canada

Sommaire

Un quart de siècle de sous-investissement dans l'infrastructure publique

canadienne a conduit à la détérioration des réseaux de transport en commun, des routes, des autoroutes, des ponts, des réseaux d'adduction et de distribution d'eau, des établissements d'enseignement ainsi que des hôpitaux. Malgré une reprise des dépenses d'investissement observée au cours des quatre ou cinq dernières années, la volonté de s'attaquer à ce problème semble déjà s'essouffler. Les ministres des finances sont pris dans un étau financier qui se resserre constamment, comme le révèlent les budgets déposés en 2004. De plus, comme on n'entrevoit pas la fin de la pression grandissante exercée sur les coûts des soins de santé, il est peu probable que l'on assiste à un répit dans la compétition pour l'accès à des ressources publiques limitées au cours des prochaines années. Dans une telle conjoncture, les infrastructures semblent ne pas faire le poids par rapport à d'autres secteurs de financement du gouvernement. Pendant ce temps, l'état des infrastructures canadiennes continue de se dégrader.

Bien que les effets négatifs d'une infrastructure publique inadéquate ne fassent que commencer à s'amplifier et à se faire sentir par les Canadiens dans la vie de tous les jours, nous croyons que la persistante négligence de notre capital social constitue un des éléments qui présente le plus de risques pour la qualité de vie globale des Canadiens. Comme les particuliers et les entreprises très mobiles accordent de plus en plus d'importance à l'état de l'infrastructure des régions dans le choix de leur emplacement, il va sans dire qu'un appauvrissement du capital social aura pour effet de miner les gains en matière de productivité et de niveau de vie. Et ce ne sont là que des considérations économiques. Sans d'excellentes infrastructures publiques, il sera difficile de s'assurer que la santé et la sécurité des citoyens seront protégés.

Comment expliquer pareil recul du Canada?

Une bonne partie des infrastructures publiques canadiennes datent des années 1950, 1960 et 1970. Compte tenu du fait que la durée de vie utile de la plupart des infrastructures physiques au Canada est de quarante ou de cinquante ans, tout au plus, une partie importante de ces infrastructures devrait normalement être remplacée ou atteindra bientôt la fin de sa vie utile. Cependant, un certain nombre d'événements ayant trait à l'offre et à la demande ont contribué à accélérer l'usure et la détérioration de bon nombre d'infrastructures publiques au cours des dernières décennies :

Premièrement, si l'on exclut les brèves périodes de récession qui ont marqué le début des années 1980 et 1990, l'économie canadienne a connu une croissance soutenue qui a entraîné une utilisation à plein régime de ses infrastructures publiques. Cette situation a été surtout observée dans les grands centres urbains; ce sont dans les grands centres urbains où on a observé le gros de l'augmentation de l'activité économique, de l'immigration et de la population globale au cours des dernières décennies.

Deuxièmement, la croissance des investissements dans les infrastructures a été grandement freinée dans les années 1980 et durant la première moitié des années 1990, au moment où les gouvernements fédéral et provinciaux accusaient de graves déficits. Non seulement les coupures dans les dépenses d'investissement constituaient des mesures politiquement plus attrayantes que les coupures dans les dépenses de fonctionnement, mais l'ampleur des coûts liés aux grands projets d'infrastructures laissait entrevoir des possibilités d'économies immédiates et importantes du simple fait de couper dans de telles dépenses.

Troisièmement, malgré les difficultés fiscales des gouvernements fédéral et provinciaux, le principal obsta-

cle à la capacité de répondre à la demande croissante d'infrastructures réside dans la situation des municipalités. Plus précisément, on a donné plus de responsabilités aux municipalités canadiennes tout en diminuant les subventions aux municipalités. De plus, compte tenu des restrictions imposées par les lois provinciales, les municipalités continuent de dépendre étroitement des taxes foncières pour financer les besoins grandissants en infrastructures, – or, les taxes foncières sont une source de revenu qui n'a pas tendance à croître aussi rapidement que les coûts des services.

Quatrièmement, un certain nombre d'approches mal planifiées ont contribué à accentuer le problème de la détérioration des infrastructures publiques. Dans bien des cas, les gouvernements ont fait preuve de négligence en ce qui a trait à l'entretien et à la réfection des infrastructures publiques, ce qui a entraîné une réduction de la durée de vie utile de ces infrastructures. De plus, un certain nombre de politiques gouvernementales, y compris les politiques d'établissement des taxes foncières, des redevances d'exploitation et des frais d'utilisation en-deçà des coûts des services, ont contribué à l'étalement urbain et, partant, à l'augmentation du coût moyen de la provision liée à l'infrastructure.

Un écart d'investissement qui pourrait atteindre 125 milliards de dollars

Les montants injectés dans l'infrastructure par tous les ordres de gouvernement au cours des dernières années ont été bien accueillis, mais n'ont fait qu'atténuer un problème qui s'est aggravé au fil de quelques décennies. La question qui se pose est la suivante : que reste-t-il à faire pour rattraper le retard dans les travaux d'entretien, de réfection et de remplacement des infrastructures publiques ou, si l'on veut, pour combler le « déficit en matière d'infrastructures ». Une autre façon d'aborder la question du déficit en matière d'infrastructures publiques consiste à calculer le déficit annuel découlant de la différence entre la somme *requis* pour assurer l'entretien adéquat ou le remplacement des infrastructures publiques existantes, ainsi que leur expansion, et la somme qui est réellement investie.

Mesurer l'ampleur de ce déficit n'est certes pas chose facile, car les notions d' « infrastructure publique » et de « besoins » varient d'une personne à l'autre. Cela n'a pas empêché les chercheurs canadiens de se pencher

sérieusement sur la question. Pour l'ensemble du Canada, on estime que le déficit est d'au moins 50 ou 60 milliards de dollars et d'au plus 125 milliards de dollars. De plus, des estimations par secteur montrent que les déficits en matière d'infrastructures sont généralisés dans tous les secteurs des services publics et qu'il y a lieu de croire que ce problème surgira de nouveau.

Trouver les fonds nécessaires

Tandis que le montant du financement requis pour ramener les infrastructures canadiennes au niveau voulu et s'assurer qu'elles répondront aux besoins futurs des Canadiens fait l'objet de débats passionnés, une chose est certaine : les chiffres dépassent ce que la plupart des gouvernements pourraient tenter de faire accepter sous le couvert du *statu quo*. Afin de faire face à cet énorme défi que constituent les infrastructures publiques, les gouvernements devront être plus ouverts aux approches permettant à la fois d'atténuer la pression exercée sur la trésorerie publique et d'assurer la qualité des services publics. Nous préconisons donc une stratégie à quatre volets :

Première stratégie – Utiliser des sources de financement qui se rapprochent davantage du modèle de l'utilisateur payeur

Bien que le Canada se situe dans la moyenne des autres pays en ce qui a trait aux mesures fiscales, l'augmentation de ses revenus dépend davantage de l'impôt sur le revenu prélevé par les gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que des taxes foncières des municipalités que ce que l'on observe dans la plupart des pays industrialisés. Par contre, le Canada dépend peu des prélèvements et des taxes à la consommation si on compare sa situation à celle qui existe dans les pays concurrents autres que le Mexique et les États-Unis.

Bien qu'il y ait de bons arguments en faveur du maintien de l'impôt sur le revenu et des taxes foncières comme piliers du financement au Canada, nous préconisons un rééquilibrage de la composition des revenus en faveur d'une utilisation accrue des prélèvements à la consommation, tels que les frais d'utilisation. D'une manière générale, peu d'efforts sont faits pour fixer le prix des services en fonction de la totalité des coûts marginaux liés à la prestation de services (qui incluent le remplacement d'immobilisations et l'impact environnemental). Bien que les prélèvements à la consommation constituent la source

de revenu la plus efficace, ils sont régressifs. Néanmoins, on pourrait tirer parti d'une utilisation accrue de cette forme de financement dans les secteurs qui ne sont pas dominés par des questions d'équité sociale et où il est possible de mesurer la consommation avec précision; les aqueducs, les égouts, l'électricité et la collecte des ordures répondent à ces critères. De plus, contrairement à la tendance que l'on observe partout dans le monde, le Canada profite peu de la perception de droits de péage comme moyen de financement des routes, des autoroutes et des ponts.

Deuxième stratégie – Donner aux villes les outils dont elles ont besoin

Les défis qu'ont eu à relever les municipalités au chapitre des infrastructures ont été encore plus difficiles à surmonter en raison d'une utilisation inefficace des outils et des pouvoirs dont elles disposaient qui, de surcroît, étaient limités. La réforme de l'impôt foncier, l'établissement du coût des services en fonction des frais engagés pour la prestation de tels services, une meilleure application des plans d'urbanisme visant à éviter l'étalement urbain, une meilleure coordination des services entre les municipalités afin de réaliser des économies d'échelle et l'amélioration de la gestion des milliards de dollars d'actifs publics, voilà autant d'éléments qui figurent sur la liste des choses à faire. Ce qui est peut-être le plus important, c'est qu'un grand nombre de municipalités n'ont pas fait une utilisation optimale du financement par emprunt; beaucoup d'entre elles ont choisi de financer les infrastructures presque exclusivement à même des sources non empruntées. Maintenir un très bas niveau d'endettement est certes un objectif louable, mais si c'est au prix de l'annulation ou du report de projets d'immobilisations faute de sources de financement qui ne font pas appel à l'endettement, la stratégie s'avère nuisible. Par ailleurs, un niveau d'endettement sain se justifie, étant donné l'adéquation entre les profits qui s'amenuisent habituellement au fil des décennies et les coûts.

Quoi qu'il en soit, une meilleure utilisation de l'emprunt et des autres moyens de financement actuellement accessibles aux municipalités se résume à leur fournir les ressources appropriées pour relever les défis qui s'offrent à elles. Comme nous l'avons souligné dans le rapport *A Choice Between Investing in Canada's Cities or Disinvesting in Canada's Future*, publié en avril 2002, les municipalités requièrent davantage de souplesse sur le

plan administratif et un accès à des sources de taxation autres que l'impôt foncier. Par exemple, une modification à la législation provinciale qui conférerait aux gouvernements locaux le pouvoir de percevoir une taxe sur l'essence au même titre que les provinces – et qui par le fait même permettrait aux municipalités de fixer le taux de cette taxe – se révélerait concluante au chapitre de l'efficacité et de la responsabilité administratives.

Chez nos voisins du Sud, les municipalités ont accès non seulement à un large éventail de sources de taxation, mais elles disposent également de plusieurs autres types d'instruments novateurs qui appuient le financement par emprunt et le réaménagement des secteurs pauvres ou contaminés. Ces instruments, notamment des obligations à intérêt non imposable, des obligations-recettes, le financement par de nouvelles taxes foncières, des banques d'infrastructures et des zones favorables aux entreprises, sont examinés dans la deuxième partie du rapport. En gros, bien qu'aucune de ces solutions ne soit la panacée, certaines d'entre elles méritent qu'on s'y attarde. Ainsi – exception faite des obligations à intérêt non imposable, qui sont à rejeter en raison des défauts qui leur sont propres – ces approches en matière de financement des infrastructures pourraient s'avérer utiles dans certains cas précis. Par conséquent, les gouvernements municipaux du Canada devraient au moins obtenir un pouvoir décisionnel à cet effet lorsque la situation le justifie.

Troisième stratégie – S'allier au secteur privé

Dans un contexte où la demande en infrastructures publiques dépasse la capacité des gouvernements à financer et à entretenir des projets d'immobilisations, il est de plus en plus nécessaire de s'associer au secteur privé pour faire résoudre les problèmes en matière d'infrastructure. L'établissement d'un partenariat avec le secteur privé, spécialement en ce qui a trait à l'impartition des services d'entretien, n'est pas un concept nouveau au Canada. En revanche, confier la conception, la construction, le financement et l'exploitation des infrastructures publiques à un groupe du secteur privé n'en est qu'à ses balbutiements au pays, particulièrement si on fait la comparaison avec le Royaume-Uni, l'Europe continentale et l'Australie. C'est donc l'inexpérience du Canada relativement aux partenariats public-privé (P3) et l'incompréhension publique qui en découle qui constituent l'obstacle principal à une plus grande application de ce modèle.

Il n'est pas rare d'entendre deux perceptions erronées au sujet des P3; celles-ci sont sans doute à la base du manque de popularité des P3.

i) Les P3 ne sont guère différents de la privatisation.

Les P3 et la privatisation sont deux concepts distincts. Lorsqu'on parle de privatisation, on entend la vente pure et simple d'un actif ou d'un service public au secteur privé. Par contre, dans le cadre d'une entente de partenariat public-privé, le gouvernement demeure propriétaire de l'actif et continue de fixer les règles. Ainsi, la perte de contrôle est minimale.

ii) Les P3 engendrent davantage de coûts que les infrastructures publiques traditionnels. Cet argument se fonde sur le fait que les gouvernements sont en mesure d'emprunter à un taux inférieur et que le secteur public doit obtenir une compensation pour le risque inhérent à un projet. Ces préoccupations sont valables mais résultent d'une trop grande vulgarisation de la question. Peu d'analyses prennent en considération le coût de renonciation – notamment des taxes plus élevées, un endettement et, éventuellement, des occasions d'investissement ratées – occasionné par l'utilisation de ressources considérables pour une cause particulière. Ce sur quoi il faut insister, toutefois, c'est que ce n'est pas le coût mais bien l'*avantage net* qui doit constituer le critère le plus important dans le choix d'une solution. À ce titre, les P3 pourraient permettre un rendement considérable puisqu'ils font en sorte que les projets sont menés à terme plus rapidement et qu'ils présentent plus d'avantages nets pour les contribuables.

Il n'en reste pas moins que nous reconnaissons que les P3, s'ils ne sont pas mis en place correctement, comportent des risques pour les contribuables. À l'instar de toute autre relation d'affaires, il est essentiel dans ce cas que les partenaires travaillent en étroite collaboration et visent la synergie. Dans la mesure où les secteurs privé et public se comportent différemment et possèdent une culture différente, il est possible que les P3 ne rapportent pas autant qu'on l'aurait prévu. Quoi qu'il en soit, les risques et les avantages d'un P3 doivent être bien équilibrés pour rapporter aux contribuables. Malheureusement, le secteur public a tendance à sous-estimer ou à mal évaluer le risque, ce qui peut donner lieu à des retombées excessives pour le secteur privé.

Les difficultés auxquelles le Canada doit faire face en ce qui a trait aux P3 sont dues, en grande partie, à une politique gouvernementale improvisée, au manque d'engagement du fédéral et à des pratiques qui diffèrent d'une province à l'autre. L'une des raisons principales qui a permis au Royaume-Uni de connaître du succès dans le domaine des P3 – et qui fait en sorte que d'autres pays ont suivi son exemple – est que le gouvernement central s'est impliqué dès le départ pour créer un marché concurrentiel et soutenir la confiance du secteur privé et du public en général. Voici les mesures que le gouvernement a prises :

- Le gouvernement du Royaume-Uni a mis sur pied un processus normalisé afin d'aider les employés du secteur public à comparer les risques et les retombées qu'entraîne la décision d'opter pour le privé ou pour le public.
- Le *U.K. National Audit Office* s'est vu confier le mandat de passer en revue et d'évaluer le rendement des P3. En fait, une grande partie des recommandations qu'il a formulées ont été intégrées à la législation gouvernementale portant sur les P3.
- Le gouvernement central a fondé *Partnerships UK*, un organisme visant à aider les employés du secteur public à déceler les occasions de former des P3 et à réduire l'écart en matière de compétences qui existe entre le secteur public et le secteur privé.

En plus de modifier le cadre législatif pour rendre plus facile la mise sur pied de P3 au Canada, les gouvernements devraient concentrer leurs efforts dans des domaines qui conviennent mieux aux P3. Il s'agit généralement de projets à grande échelle qui exigent beaucoup d'investissements, qui génèrent des revenus identifiables (par exemple, des frais d'utilisation) et dont les résultats sont mesurables. Ainsi, la viabilité commerciale serait renforcée, et il serait relativement simple d'estimer les risques potentiels et les retombées. Les routes, les ponts, les autoroutes ainsi que les systèmes d'aqueducs et d'égouts, voilà autant de domaines qui pourraient bien se prêter à ce genre de partenariat.

Quatrième stratégie – Accroître le rôle du gouvernement fédéral

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement fédéral a mis en œuvre un certain nombre de politiques

touchant l'infrastructure. La plus importante d'entre elles est l'injection de quelque 12 milliards de dollars répartis en différents fonds, dont une grande partie a été attribuée à des projets d'investissement municipaux. Par ailleurs, certains observateurs ont exprimé leur déception en constatant qu'en moyenne la part annuelle des fonds destinés à l'infrastructure a diminué dans les deux derniers budgets fédéraux. Le premier ministre a cependant promis le mois dernier qu'une part de la taxe d'accise fédérale sur l'essence ou « l'équivalent » serait versée aux municipalités d'ici la fin de l'exercice comme mise de fonds supplémentaires en vue d'établir « Un nouveau pacte pour les collectivités ». Cette récente annonce a redonné espoir que l'infrastructure redevienne prochainement l'une des grandes priorités du gouvernement.

Nous estimons que, compte tenu de l'importance du problème à l'échelle du pays, l'infrastructure doit être au cœur des préoccupations du gouvernement fédéral. Heureusement, mettre l'accent sur l'infrastructure n'exige pas de modification de stratégie majeure de la part du gouvernement fédéral. Considérons les grandes priorités établies dans le budget de 2004 du gouvernement fédéral – soins de santé, apprentissage (enseignement postsecondaire et innovation), et collectivités, ainsi que les relations du Canada avec les États-Unis et la position qu'il occupe dans le monde. La nécessité d'améliorer l'infrastructure, qu'il s'agisse des établissements de santé, des égouts, des établissements d'enseignement ou des mouvements transfrontaliers, touche tous ces domaines.

a) Traiter d'abord les questions de compétence fédérale

Le gouvernement fédéral peut faire beaucoup pour renforcer l'infrastructure en commençant par assumer les responsabilités qui lui incombent directement. Même si l'infrastructure relève dans une large mesure des compétences des administrations provinciales et municipales, une plus grande attention de la part du gouvernement fédéral dans les domaines qui sont de son ressort, comme la recherche, l'innovation, l'immigration et la sécurité sociale, est déterminante pour augmenter le nombre de diplômés compétents, accroître la prospérité et, au bout du compte, alléger le fardeau fiscal des municipalités au Canada. Il y a encore des efforts à déployer dans les champs de compétence fédérale suivants :

- Tant le niveau de vie que la sécurité des citoyens sont

étroitement liés à l'efficacité des postes frontières entre le Canada et les États Unis, domaine de compétence fédérale. Or, l'infrastructure aux postes frontaliers est inadéquate, comme en témoignent les longues files d'attente et les retards.

- Des améliorations pourraient être apportées au chapitre de l'utilisation des fonds consacrés à l'établissement des immigrants en les affectant aux endroits où les coûts sont effectivement engagés.
- L'augmentation importante de fonds alloués à la recherche et à l'aide aux étudiants dans les récents budgets fédéraux constitue une mesure positive, mais il demeure une diversité de programmes fédéraux et provinciaux qui devraient être davantage unifiés.
- Enfin, même si la bonification de nombreux programmes sociaux gouvernementaux au cours des dernières années émane de bonnes intentions, ceux-ci ont également provoqué des effets indésirables. Ainsi, étant donné la forte progressivité du taux d'imposition des avantages sociaux suivant l'augmentation du revenu, le taux marginal d'imposition sur le revenu des particuliers dépasse souvent la barre des 60 pour cent pour les personnes à revenu faible et modeste. On doit examiner cette question.

b) Améliorer la conception des programmes d'infrastructure fédéraux

Les récents engagements du premier ministre au sujet de la taxe sur l'essence ou l'« équivalent » laissent croire que les municipalités bénéficieront d'une plus grande aide directe, même si la façon précise dont les fonds seront attribués demeure incertaine. Comme nous l'avons indiqué plus précisément dans le rapport, nous ne sommes pas en faveur d'un transfert de la taxe sur l'essence comme moyen de financer l'infrastructure. Nous nous réjouissons donc de savoir que le premier ministre est disposé à envisager d'autres solutions. De toute façon, toute aide additionnelle doit être utilisée le plus efficacement possible, et pour ce, l'injection de nouveaux fonds doit respecter deux critères importants :

- *Réduire le plus possible l'ingérence dans les questions d'exploitation locale* – Il est important que le gouvernement fédéral se garde d'appliquer la même solution à toutes les situations et de faire passer ses

priorités avant celles des municipalités dans l'octroi de fonds.

- *Ne pas se servir des fonds des contribuables lorsqu'on peut facturer l'utilisateur.* Les fonds fédéraux ne devraient pas être utilisés pour subventionner des projets qui peuvent être entièrement payés autrement.

Heureusement, le ministère fédéral qui administre les fonds consacrés à l'infrastructure – Infrastructure Canada – semble engagé dans la bonne direction sur ces deux plans. De fait, nous croyons que le gouvernement fédéral peut contribuer de façon plus importante au financement de l'infrastructure en aplanissant les difficultés inhérentes au processus actuel plutôt qu'en créant une nouvelle entité, comme celle qui serait chargée d'administrer le partage de la taxe d'accise sur l'essence. Le gouvernement fédéral devrait envisager les modifications suivantes à la gestion des programmes touchant l'infrastructure :

- *Constituer un conseil consultatif* – Même si, en dernier lieu, il incombe au gouvernement fédéral d'assumer la responsabilité des fonds pour l'infrastructure, un conseil indépendant devrait être constitué pour faire des recommandations au gouvernement sur le type d'infrastructure à financer et les moyens à prendre. Nous imaginons un conseil semblable à celui de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE), qui jouerait un rôle de premier plan dans l'établissement de normes et de principes permettant d'établir quelles sont les infrastructures dont les coûts seront recouverts, quelles sont celles qui seront payées à même les fonds publics et quelles sont celles qui pourraient faire l'objet d'engagement du secteur privé. Afin d'assurer la prise en compte des priorités locales, le conseil réunirait de nombreux représentants des administrations provinciales et municipales. Le secteur privé aurait également une voix au conseil, de façon à permettre aux différents gouvernements de tirer le meilleur parti possible des occasions de partenariats entre le secteur privé et public.
- *Rendre l'éducation admissible aux programmes* – Au cours des dernières années, les fonds pour l'infrastructure ont été alloués en grande partie à des projets touchant les transports municipaux et

l'environnement, ce que nous appuyons. Cependant, nous croyons qu'il y a un domaine qui doit prévaloir dans l'ordre social, soit celui de l'éducation, dont l'importance est capitale. Des installations inadéquates et le report constant de la maintenance menaceront notre capacité d'instruire les générations futures de Canadiens, ce qui risque fort d'entraîner des répercussions défavorables sur la compétitivité du Canada.

- *Créer une banque d'infrastructures et obtenir l'engagement du secteur privé* – L'aide du fédéral relativement aux infrastructures pourrait s'étendre à un nouveau moyen visant à aider les municipalités à financer des projets, comme c'est couramment le cas aux États Unis. Cet instrument de crédit renouvelable pourrait être créé par une subvention du gouvernement fédéral, et utilisé comme complément aux sommes fournies par les gouvernements provinciaux et le secteur privé. Des recommandations sur les décisions de prêt pourraient être formulées par le comité consultatif dont il a été question précédemment afin de faire en sorte que les fonds soient judicieusement dépensés.

c) Jouer un rôle plus actif pour résoudre les problèmes de gestion urbaine les plus graves

De nombreuses zones urbaines au Canada doivent affronter des problèmes d'une envergure telle que les administrations locales ne peuvent les résoudre seules. Le logement à prix abordable et l'assainissement de sites sont deux exemples frappants d'écueils en grande partie provoqués par les déficiences du marché. Bien que ces deux secteurs puissent faire l'objet de financement dans le cadre des programmes d'infrastructure actuels, la gravité des problèmes indique non seulement un besoin d'aide financière supplémentaire de la part du gouvernement fédéral, mais également la nécessité de faire preuve de créativité et de détermination. Fait encourageant, le gouvernement fédéral a commencé à s'engager davantage dans ces deux secteurs au cours des dernières années, en concluant une entente-cadre sur le logement à prix abordable entre le fédéral et les provinces, et en créant la Table Ronde nationale sur l'environnement et l'économie. Nous espérons que les efforts accomplis sur ces deux plans continueront d'être bien appuyés.

Le gouvernement fédéral pourrait également être l'instigateur d'accords tripartites, ou d'ententes officielles

entre tous les ordres de gouvernement, visant à atteindre certains buts précis. Incidemment, il y a déjà eu des précédents au Canada en ce qui concerne ce type de collaboration, à Winnipeg et à Vancouver. Le gouvernement fédéral, tout comme ses homologues provinciaux et municipaux, peuvent appliquer les leçons tirées de ces expériences pour améliorer la pertinence du modèle tripartite.

Il est temps de conjuguer les efforts en faveur de l'infrastructure

Comblant le déficit en matière d'infrastructure nécessite la participation des secteurs privé et public, une plus grande

collaboration entre les différentes parties concernées, et l'intervention du gouvernement fédéral, qui doit jouer un rôle de meneur. Mais avant tout, notre succès à corriger le problème sans cesse croissant de l'infrastructure canadienne repose sur l'ouverture d'esprit des Canadiens à accepter des façons moins traditionnelles et plus audacieuses de faire les affaires.

*Derek Burleton, économiste principal
416-982-2514*

*Beata Caranci, économiste
416-982-8067*