

Le jeudi 20 mai 2004

**LA MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE VIEILLISSANTE AU  
CANADA NÉCESSITERA UNE NOUVELLE APPROCHE,  
SELON LES ÉCONOMISTES DE TD**

**TORONTO** – Dans un rapport détaillé publié aujourd'hui, les Services économiques TD invitent les décideurs à agir énergiquement pour améliorer le système des transports en commun, les routes, les aqueducs, les égouts et autres infrastructures publiques au Canada. Intitulée *Trouver les fonds pour moderniser l'infrastructure vieillissante au Canada* et disponible en ligne à l'adresse [www.td.com/economics](http://www.td.com/economics), l'étude est la cinquième d'une série de rapports des Services économiques TD abordant les défis auxquels font face les zones urbaines du Canada.

**L'un des risques les plus importants pour la qualité de vie au Canada**

Bien que les effets négatifs d'une infrastructure publique inadéquate ne fassent que commencer à paraître pour les Canadiens dans la vie de tous les jours, ils ne tarderont pas à s'amplifier. « Nous croyons que la négligence de notre capital social constitue l'un des éléments qui présente le plus de risques pour la qualité de vie au pays », déclare Don Drummond, premier vice-président et économiste en chef du Groupe Financier Banque TD. « Comme les particuliers et les entreprises 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 la productivité et le niveau de vie. » M. Drummond ajoute que l'économie ne représente qu'un élément de la situation globale. « Sans une infrastructure de premier plan, il deviendra difficile d'assurer la santé, la sécurité et la protection des citoyens du pays. »

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

En réponse aux demandes de réinvestissement dans l'infrastructure vieillissante du Canada, les gouvernements de tous les niveaux ont accéléré leurs dépenses en capital au cours des quatre ou cinq dernières années. Cependant, soutient M. Drummond, « les nouveaux investissements n'ont fait qu'atténuer un problème que l'on a laissé s'aggraver

pendant deux décennies. » Il n'est pas facile de déterminer la valeur monétaire du retard dans les travaux d'entretien, de réfection et de remplacement des infrastructures publiques au Canada, ou, si l'on veut, pour combler le « déficit en matière d'infrastructure », mais en général les chercheurs estiment que cette valeur se situe actuellement entre 60 et 120 milliards de dollars. Au moins la moitié de cette somme est comptabilisée au niveau municipal. « Pour établir un certain contexte, le montant du déficit représente à peu près six à dix fois l'investissement canadien annuel dans l'infrastructure publique. »

### **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*. « Pour relever un défi d'une telle ampleur, tous les ordres de gouvernement devront être plus ouverts aux approches permettant à la fois d'atténuer la pression exercée sur la trésorerie publique et d'assurer la qualité élevée des services publics. »

Dans le but d'accroître l'efficacité, l'équité et la responsabilité dans l'ensemble du système, les économistes de TD proposent une stratégie en quatre volets.

#### **1) Utiliser des sources de financement qui se rapprochent davantage du modèle de l'utilisateur-payeur**

La composition des revenus du gouvernement devrait être rééquilibrée en faveur d'une utilisation des prélèvements à la consommation, tels les frais d'utilisation. « Bien que les impôts sur le revenu et les impôts fonciers au Canada comptent parmi les plus élevés du monde, peu d'efforts sont faits pour fixer le prix des services en fonction de la totalité des coûts marginaux. » M. Drummond reconnaît que, bien que les frais d'utilisation constituent la source de revenus la plus efficace, ils sont rétrogrades. Cependant, il y a des secteurs qui ne sont pas dominés par des questions d'équité sociale et où il est possible de mesurer et de contrôler la consommation avec précision. « Les routes, les ponts, les aqueducs, les égouts, l'électricité et la collecte des ordures offrent un potentiel

particulier pour une utilisation accrue de la formule d'établissement des prix à partir du coût complet. »

## **2) Donner aux villes les outils dont elles ont besoin**

Les administrations municipales, qui constituent le principal fournisseur d'infrastructure parmi les trois ordres de gouvernement, font face à un défi particulier en ce qui concerne la modernisation de leur infrastructure. M. Drummond fait remarquer que les défis des municipalités 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. Outre le fait de ne pas facturer le coût complet des services, parmi les faiblesses, notons que certaines municipalités n'ont pas fait une utilisation optimale du financement par emprunt. « Maintenir un 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. »

M. Drummond ajoute qu'une meilleure utilisation des moyens de financement actuellement accessibles aux municipalités se résume à leur fournir les ressources appropriées pour répondre efficacement à leurs besoins. « Le problème est que les administrations locales doivent avoir accès à une plus vaste gamme d'outils de financement, comme l'accès à une taxe sur l'essence qui se superposerait à l'assiette provinciale et dont la municipalité fixerait le taux. » Il souligne également qu'aux États-Unis, les municipalités ont à leur portée d'autres types d'instruments novateurs qui méritent d'être pris en considération. « Aucun des instruments utilisés aux États-Unis, notamment le financement par de nouvelles taxes foncières et les zones favorables aux entreprises, ne constitue une solution miracle, mais ces instruments pourraient s'avérer utiles pour les municipalités canadiennes dans certains cas précis. »

### **3) S'allier au secteur privé**

Dans un contexte où la demande en infrastructures publiques dépassent la capacité des gouvernements à financer et à entretenir les projets d'immobilisations, il est de plus en plus nécessaire de s'associer au secteur privé pour faire face aux défis en matière d'infrastructure. « Ce qui constitue sans doute le principal obstacle à une utilisation plus répandue des partenariats entre le secteur public et le secteur privé est l'inexpérience relative du pays face à l'utilisation de ces méthodes plus perfectionnées et l'incompréhension publique qui en découle. » Il signale à titre d'exemple une perception erronée courante. « On croit que les partenariats entre le secteur public et le secteur privé ne sont guère différents de la privatisation, alors qu'en réalité le gouvernement demeure propriétaire de l'actif et continue de fixer les règles. »

Cependant, M. Drummond reconnaît que ces partenariats, s'ils ne sont pas mis en place correctement, comportent des risques. « Les difficultés auxquelles le Canada doit faire face en ce qui a trait au marché des partenariats entre le secteur public et le secteur privé sont imputables à une politique gouvernementale improvisée. Nous devrions suivre l'exemple du Royaume-Uni, où le gouvernement a agi tôt pour établir un cadre normalisé applicable aux partenariats entre le secteur public et le secteur privé qui, par exemple, a contribué à réduire l'écart en matière de compétences entre le secteur public et le secteur privé. »

### **4) Accroître le rôle du gouvernement fédéral**

Ce défi national exige que le gouvernement fédéral assume un rôle de stratège. Il devrait cependant traiter d'abord les questions qui relèvent de sa propre compétence. « Bien que l'infrastructure concerne en grande partie les administrations locales et provinciales, une plus grande attention de la part du gouvernement fédéral dans les questions qui sont de son ressort est cruciale pour augmenter le nombre de diplômés compétents, accroître la prospérité et, au bout du compte, alléger le fardeau fiscal des municipalités. » En particulier, il y a encore des efforts à déployer relativement à l'amélioration de l'infrastructure frontalière, à l'affectation des fonds consacrés à l'établissement des immigrants aux endroits où les coûts sont engagés, et à la diminution des taux marginaux

d'imposition élevés qui sont appliqués aux personnes à faible revenu alors que les avantages fiscaux fédéraux sont fortement imposés.

Le gouvernement devra également fournir des ressources supplémentaires pour aider les municipalités à faire face à leurs défis en matière d'infrastructure. Par ailleurs, M. Drummond aimerait voir le gouvernement améliorer son processus décisionnel. « Nous appuyons la création d'un conseil indépendant qui ferait des recommandations au gouvernement sur le type d'infrastructure à financer et les moyens à prendre. » Il imagine un groupe consultatif composé de représentants des administrations municipales et provinciales, ainsi que de chefs de file du secteur privé. Les Services économiques TD recommandent que le gouvernement fédéral conserve la responsabilité, par l'intermédiaire du parlement, des décisions de financement.

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

M. Drummond déclare que sa recommandation de constitution d'un conseil consultatif résume l'importance de réunir les différents intervenants. « Si nous réussissons à coordonner les politiques et les objectifs des trois ordres de gouvernement, et à ajouter à l'équation les compétences et la capacité de payer du secteur privé, nos chances de relever le défi de l'infrastructure seront dix fois meilleures. »

-30-

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Don Drummond  
Premier vice-président et économiste en chef  
Services économiques TD  
416 982-2556

Derek Burleton  
Économiste principal, Industries et provinces  
canadiennes  
Services économiques TD  
416 982-2514

Vous trouverez le rapport intitulé « *Trouver les fonds nécessaires pour moderniser l'infrastructure vieillissante au Canada* » (y compris des graphiques) en format PDF à la page d'accueil des Services économiques TD, à l'adresse <http://www.td.com/economics>.