



Consultations prébudgétaires en vue du Budget

Infrastructure : Investissements dans la prospérité, la productivité et la compétitivité

Présenté par :
Association des firmes d'ingénieurs-conseils | Canada
John Gamble, président et chef de la direction

Résumé des recommandations

1. Accorder la priorité aux investissements favorisant la prospérité économique, la productivité et la compétitivité
2. Adopter les recommandations du Sénat relatives aux programmes fédéraux d'infrastructure
3. Mettre en place des corridors nationaux pouvant accueillir de nombreux actifs d'infrastructure
4. Adopter des pratiques exemplaires en matière d'approvisionnement (SBC) afin de miser sur la qualité, l'innovation et les économies à long terme, pendant tout le cycle de vie
5. Harmoniser les processus d'approbation du fédéral et des provinces afin de réduire les formalités administratives et de clarifier les règles.

Introduction

- L'Association des firmes d'ingénieurs-conseils – Canada (AFIC) est heureuse que le gouvernement fédéral se soit engagé à faire des investissements majeurs dans l'infrastructure du Canada.
- Les infrastructures publiques sont une responsabilité centrale du gouvernement. Elles sont essentielles à la prospérité du Canada et améliorent la qualité de vie des Canadiens
- Les investissements dans les infrastructures stimulent l'économie, renforcent et relient nos collectivités et protègent notre environnement.
- Étude après étude, il est prouvé qu'il y a un lien entre les investissements dans les infrastructures et le rendement économique.
- L'engagement d'investir dans les infrastructures doit être stratégique, prévisible et continu si l'on veut optimiser la valeur et le rendement des investissements pour les Canadiens.

Contexte

- Les récents investissements par tous les paliers de gouvernement amélioreront la qualité et la capacité de l'infrastructure publique du Canada.
- Les fonds déjà engagés, bien qu'ils soient importants, ne suffiront pas à répondre à la demande historique ni aux nouveaux besoins.
- Depuis 2006, les investissements dans l'infrastructure au Canada représentent en moyenne 3,4 % du PIB, contre 2,5 % de 2001 à 2006.
- Cependant, même avec les récents programmes et initiatives du gouvernement, ces investissements sont sensiblement inférieurs à ceux qui ont été investis dans les années 1950 et 1960 (6 % du PIB).
- Certains des principaux concurrents économiques du Canada, comme la Chine et l'Inde, investissent jusqu'à 9 % de leur PIB dans l'infrastructure.
- L'AFIC est préparée à poursuivre son étroite collaboration avec le gouvernement fédéral et d'autres parties intéressées pour assurer le succès du programme d'infrastructure.

Infrastructure : Investissements dans la prospérité, la productivité et la compétitivité

1. Accorder la priorité aux investissements favorisant la prospérité économique

L'Association des firmes d'ingénieurs-conseils estime que l'infrastructure peut être un investissement efficace dans notre qualité de vie sociale, économique et environnementale. Toutefois, il faudrait accorder la priorité aux infrastructures essentielles qui stimulent la croissance économique, créent des emplois et augmentent l'assiette fiscale. La croissance de l'économie canadienne sera cruciale afin d'assurer de futurs investissements viables et durables à long terme dans les infrastructures communautaires et sociales.

Le récent engagement de 2,1 milliards de dollars dans des corridors de transport et de commerce est un excellent exemple de ces investissements du gouvernement fédéral. Parmi les autres investissements semblables que le gouvernement fédéral devrait considérer, mentionnons ceux recommandés par la Chambre de commerce du Canada dans son récent rapport intitulé [Pris dans le trafic pendant 10 000 ans : Des problèmes canadiens pouvaient être résolus par des investissements en infrastructure](#).

Des infrastructures suffisantes, à jour et bien entretenues créent de la richesse. Dans son rapport de 2010 intitulé [Lessons from the Recession and Financial Crisis](#), le Conference Board of Canada conclut que chaque dollar investi dans l'infrastructure pourrait accroître le PIB réel du Canada d'au moins 1,20 \$. Par contre, les sous-investissements dans l'infrastructure coûtent à l'économie canadienne 1,1 % annuellement en PIB réel et réduisent la rentabilité des entreprises canadiennes de 20 % en moyenne selon l'étude intitulée [Public Infrastructure Underinvestment: The Risk to Canada's Economic Growth](#), réalisée par la Residential and Civil Construction Alliance of Ontario (2010).

2. Adopter les recommandations du Sénat relatives aux programmes fédéraux d'infrastructure

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales vient tout juste de publier un rapport provisoire sur les programmes fédéraux d'infrastructure intitulé [Mieux planifier, mieux investir : Assurer la transparence, la reddition de comptes et la prévisibilité des programmes d'infrastructures fédéraux](#). L'AFIC appuie les programmes fédéraux d'infrastructure actuels et croit que les recommandations du comité constituent des politiques publiques saines qui amélioreront et renforceront ces programmes. Les recommandations sont pratiques, pragmatiques et très bien alignées sur ce que l'AFIC défend depuis plusieurs années. À titre de référence, les recommandations du Comité sénatorial permanent sont les suivantes :

- Que le gouvernement du Canada rende accessibles toutes les données relatives aux projets d'infrastructure, à l'exception des cas où la sécurité ou la défense nationale est en jeu, et qu'il présente également toutes les données provinciales, territoriales et municipales sur les projets d'infrastructure.
- Que le gouvernement du Canada élabore une stratégie nationale d'infrastructure à long terme avec des priorités claires, des objectifs concrets et des mesures de rendement spécifiques. Cette stratégie devrait également prendre en compte les priorités municipales, provinciales et territoriales.
- Que le gouvernement du Canada fasse rapport aux Canadiens et aux Canadiennes sur l'atteinte des deux objectifs énoncés dans le programme de financement de l'infrastructure, c'est-à-dire de créer des emplois et d'assurer une croissance économique soutenue.
- Que le gouvernement du Canada prenne les mesures appropriées afin de rattraper les retards pouvant survenir dans les dépenses en matière d'infrastructure.
- Que le gouvernement du Canada poursuive ses efforts en investissant de façon prioritaire dans les infrastructures de base et dans les infrastructures stratégiques, par exemple l'accès à Internet à large bande,

afin d'améliorer la qualité de vie des communautés canadiennes et de permettre aux collectivités autochtones, nordiques et rurales du Canada de participer pleinement à la croissance économique du pays.

- Que le gouvernement du Canada définisse clairement la gouvernance de la Banque de l'infrastructure du Canada, son modèle opérationnel, ses pratiques et ses objectifs stratégiques.
- Que le gouvernement du Canada s'assure de l'indépendance du président et du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada en s'inspirant des pratiques exemplaires en matière de gouvernance ayant cours au Canada et à l'étranger.

3. Mettre en place des corridors nationaux pouvant accueillir de nombreux actifs d'infrastructure

L'AFIC recommande que le gouvernement fédéral travaille avec toutes les échelles de gouvernement et les intervenants pertinents pour trouver des terrains et en faire l'acquisition, et pour faciliter l'obtention des approbations nécessaires pour bâtir un réseau de corridors nationaux d'infrastructure. Un réseau national de corridors permettrait de relier toutes les régions du Canada, de répondre à de nombreuses préoccupations sociales et environnementales et de faciliter la planification, l'élaboration et la mise en oeuvre de projets d'infrastructure publics et privés de manière à économiser temps et argent.

Tout récemment, en juin 2017, un rapport sénatorial intitulé *Corridor national : Améliorer et faciliter le commerce et les échanges intérieurs* proposait l'aménagement d'une infrastructure nationale qui traverserait le Nord et le Nord proche du Canada. Ces corridors seraient des passages préétablis pouvant accueillir de multiples infrastructures publiques, notamment les réseaux de transport routier, ferroviaire et pipelinier et les réseaux de télécommunications et de distribution d'électricité. Le rapport du Sénat se fonde sur une étude récente de l'École de politique publique de l'Université de Calgary qui s'inspirait elle-même d'une proposition du général Richard Rohmer lors du centenaire du Canada, en 1967.

Les corridors d'infrastructure de relier, de façon plus simple, économique et durable sur le plan environnemental, les collectivités nordiques et éloignées à des infrastructures essentielles pour l'économie et la qualité de vie de leurs membres. À l'heure actuelle, au Canada, les processus de planification et d'approbation sont fragmentés et non coordonnés, ce qui retarde et empêche la réalisation de projets qui, autrement, seraient susceptibles de faciliter l'accès des produits canadiens à différents marchés, de permettre le mouvement de biens et services, et d'énergiser et de faire croître l'économie de différentes régions partout au pays. Le gouvernement fédéral devrait collaborer avec toutes les échelles de gouvernement et les intervenants pertinents pour trouver des terrains et en faire l'acquisition, et pour faciliter l'obtention des approbations nécessaires pour bâtir un réseau de corridors nationaux d'infrastructure qui relierait les centres urbains majeurs et toutes les régions du Canada. Une approche intégrée de la planification en matière d'infrastructure éliminerait la nécessité de mener de multiples examens des projets nationaux de construction majeurs et permettrait au gouvernement de consulter les Premières Nations et les intervenants locaux pour déterminer le meilleur tracé pour les emprises où les projets pourraient ensuite être réalisés. L'un des principaux avantages est que l'empreinte géographique et environnementale d'un corridor national serait bien plus petite que celle de l'approche fragmentée actuelle. Le corridor constituerait également un moyen beaucoup plus efficace et durable sur le plan environnemental que l'extraction de ressources naturelles et la livraison de celles-ci aux marchés, ce qui favoriserait la croissance de l'économie canadienne.

4. Adopter des pratiques exemplaires en matière d'approvisionnement (SBC) afin de miser sur la qualité, l'innovation et les économies à long terme, pendant tout le cycle de vie

Le soutien aux infrastructures du Canada représente un investissement important de l'argent des contribuables. Les décisions relatives à l'approvisionnement qui sont prises intelligemment et correctement ont une incidence marquante non seulement sur les coûts, sur la qualité de la conception et sur l'étape de la construction, mais également sur l'exploitation et l'entretien des actifs d'infrastructures. Les services de génie et les autres services professionnels ne représentent habituellement que 6 à 18 % des coûts en capitaux des projets d'infrastructures et 1 à 2 % des coûts

totaux pour la durée de vie des infrastructures. Pourtant, ces services ont une incidence dramatique sur tous les aspects du succès financier et opérationnel des infrastructures pendant des dizaines d'années.

Pour obtenir les meilleurs résultats possible et utiliser l'argent des contribuables de façon optimale, les pratiques d'achat de services d'ingénieurs-conseils et d'autres spécialistes devraient être fondées sur la sélection basée sur les compétences (SBC). C'est d'ailleurs l'approche préconisée dans le document des [Meilleures pratiques pour la sélection d'experts-conseils](#), mis au point en 2006 par le **Guide national pour des infrastructures municipales durables** (Fédération canadienne des municipalités, Conseil national des recherches du Canada, et coll.). Ce guide a été mis au point par le secteur public, pour le secteur public.

La SBC est axée sur les qualifications de l'équipe de projet et sur sa compréhension des objectifs du projet. Grâce à la SBC, l'envergure, les échéanciers et le budget du projet sont réalistes, et justes et responsables sur le plan commercial. Ceci permet de réaliser des projets de grande qualité avec une durée de vie plus longue et des économies importantes sur leur coût du cycle de vie.

La SBC encourage le caractère novateur des projets. Toutefois, les pratiques actuelles d'approvisionnement dans le secteur public découragent, voire pénalisent, l'innovation en prenant pour acquis que le prix le plus bas est le meilleur, en cédant unilatéralement tous les risques au promoteur et en ne respectant pas la propriété intellectuelle des fournisseurs de service.

Il convient également de souligner que, dans le contexte des renégociations de l'ALENA, l'adoption de la SBC alignerait le Canada sur les pratiques d'approvisionnement américaines en ce qui a trait aux services de génie et aux autres services professionnels en vertu de la loi fédérale américaine, la [Brooks Act \(P.L. 92-582\)](#), depuis 1972. L'[Analysis of Issues Pertaining to Qualifications-Based Selection](#) effectuée par deux universités confirme les avantages financiers et opérationnels de l'utilisation de la SCB en se fondant sur des années d'expérience aux États-Unis.

5. Harmoniser les processus d'approbation du fédéral et des provinces afin de réduire les formalités administratives et de clarifier les règles

Pour prendre des décisions éclairées, les promoteurs de projets de grande envergure des secteurs public et privé doivent faire confiance au régime réglementaire. Les promoteurs de projets appuient la réalisation d'évaluations environnementales rigoureuses fondées sur la science à condition que le processus soit clair et efficient, et que le chevauchement et le double emploi entre les diverses administrations soient réduits au minimum.

Pour les promoteurs du secteur privé et du secteur public, comme pour leurs consultants et leurs entrepreneurs, il est extrêmement difficile de planifier leurs ressources et de les mobiliser quand les retards ne sont ni raisonnables ni prévisibles. Ces retards peuvent aussi déstabiliser le marché du travail et le marché des matériaux, et provoquer une augmentation des coûts du projet – ce qui peut être ruineux pour le promoteur. Quand les projets prennent du retard, on perd aussi des opportunités économiques.

L'adage veut qu'un « non » donné au moment prévu vaille mieux qu'un « peut-être » qui s'éternise. Et si, dans certains cas, on refuse un projet pour mieux servir l'intérêt public, il reste que l'objectif du processus d'évaluation environnementale ne devrait pas être obstructionniste. L'objectif devrait simplement être de veiller à ce qu'un projet soit mis en oeuvre de façon responsable sur le plan social et environnemental.

À propos de l'Association des firmes d'ingénieurs-conseils | Canada

L'Association des firmes d'ingénieurs-conseils (AFIC) est le porte-parole des firmes de génie-conseil au Canada. Les ingénieurs-conseils sont des spécialistes en infrastructure et participeront directement à la concrétisation des projets

réalisés grâce à l'engagement de 126 milliards de dollars du gouvernement fédéral dans le secteur des infrastructures.

L'AFIC est un regroupement de 12 associations provinciales et territoriales. Elle représente plus de 400 firmes offrant des services de génie-conseil et d'autres services professionnels à des clients du secteur public et privé partout au Canada. Ces services comprennent par exemple la planification, la conception et l'exécution de tous les types de projets d'infrastructures, ainsi que la prestation d'une expertise et de conseils indépendants dans une diversité de domaines de l'ingénierie et de domaines connexes. De par la nature des services offerts, les firmes membres de l'AFIC ont une influence directe sur presque tous les aspects de la qualité de vie économique, sociale et environnementale des Canadiens.

Le génie-conseil est une industrie qui génère 28,4 milliards de dollars annuellement et qui emploie directement plus de 60 000 Canadiens. Le Canada, qui est mondialement reconnu pour la qualité de ses services de génie-conseil, est au second rang des exportateurs de services de génie-conseil dans le monde. L'AFIC est un membre influent de la Fédération internationale des ingénieurs-conseils (FIDIC).

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

John Gamble, CET, P.Eng.
Président et chef de la direction
Association des firmes d'ingénieurs-conseils | Canada
www.acec.ca
jgamble@acec.ca