

HALIFAX



## **Mémoire 2012 au Comité permanent des finances de la Chambre des communes**

**Présenté à :**

*Guyanne L. Desforges, greffière  
Comité permanent des finances  
131, rue Queen, salle 6-14  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6  
fina@parl.gc.ca*

**Présenté par :**

*Peter Kelly  
Maire  
Municipalité régionale d'Halifax  
kellyp@halifax.ca*

## Résumé

La formation de partenariats et l'harmonisation des priorités entre tous les ordres de gouvernement constituent la clé de l'optimisation des avantages économiques. La municipalité régionale d'Halifax (MRH) est engagée dans une relation de travail ouverte et de collaboration avec le gouvernement fédéral et se réjouit des réussites que nous avons accomplies ensemble au cours des dernières années.

La revitalisation des centres urbains du Canada permettra aux villes, aux provinces et au pays dans son ensemble de renforcer leur avantage concurrentiel en intensifiant l'innovation, en créant des entreprises et en attirant les gens. Pour que les municipalités puissent y contribuer au mieux de leurs capacités, elles ont besoin de solides systèmes d'infrastructure qui constituent la base de villes attirantes et où il fait bon vivre. Par conséquent, la présentation budgétaire 2011-2012 de la MRH au gouvernement fédéral est axée sur les secteurs suivants :

- Infrastructures
- Réglementation des eaux usées du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME)
- Transport public

## Introduction

La MRH est la capitale commerciale et financière du Canada atlantique, appuyant une économie de 13 milliards de dollars. Avec 403 000 habitants, elle abrite 42 % de la population de la Nouvelle-Écosse et 17 % de la population du Canada atlantique. La MRH est la municipalité la plus étendue du Canada, couvrant une superficie de près de 5 600 kilomètres carrés, soit plus que l'ensemble de l'Île-du-Prince-Édouard. Elle comprend le centre urbain du Canada atlantique, des banlieues en expansion et de nombreuses collectivités rurales. La MRH a une économie stable et diversifiée où se côtoient les secteurs de la défense, du gouvernement, de l'éducation, des soins de santé, des finances, de l'informatique et des services. La population active du Grand Halifax compte parmi les plus instruites du Canada, 68 % de ses habitants détenant un diplôme postsecondaire.

En 2007, le Conference Board du Canada a classé Halifax parmi les 9 « villes-carrefours du Canada », qui constituent le moteur économique de la province ou, dans le cas d'Halifax, de la région entière. On prévoit que la population de la MRH augmentera de 100 000 habitants au cours des 25 prochaines années. À mesure que son influence économique augmentera, il en sera de même de l'économie de l'ensemble de la Nouvelle-Écosse et du Canada atlantique. Cette situation se reflète à l'échelle du Canada. Les centres urbains attirent l'investissement, l'innovation et le talent. Pour la croissance économique du Canada, il est crucial d'accorder aux villes du pays l'importance qui leur revient. Le gouvernement fédéral a déjà pris des mesures en ce sens en confirmant la taxe permanente sur l'essence dans la loi, fournissant ainsi aux municipalités une source de financement stable et fiable pour les prochaines années.

La MRH collabore activement avec les gouvernements provincial et fédéral afin de renforcer son noyau urbain et d'ainsi attirer des entreprises et des particuliers, ce qui favorisera sa croissance économique. Le nouveau Centre des congrès au centre-ville, qui a reçu un soutien financier du gouvernement fédéral en août, est l'un des plus importants facteurs favorisant l'essor du centre-ville d'Halifax. La MRH se réjouit que le gouvernement fédéral se soit engagé à l'égard de ce projet en vue de prendre part à l'initiative.

## **Infrastructure**

Les rues et routes, les systèmes d'égout et d'aqueduc, les installations de loisirs, les bibliothèques et les systèmes de transport en commun constituent le fondement de toutes les villes. Pour que les villes puissent fonctionner et croître, l'infrastructure doit être entretenue de façon durable. Le Fonds de stimulation de l'infrastructure a permis aux municipalités de réparer et de mettre à niveau leurs systèmes d'infrastructure, de développer des services essentiels pour leur population et de créer un Canada plus vert et durable. Les répercussions économiques de telles initiatives se font sentir sans délai sous la forme de création d'emplois et d'une productivité accrue. L'investissement public dans les projets d'infrastructure stimule la croissance du secteur privé, ce qui constitue la clé d'une amélioration économique soutenue.

Les projets d'infrastructure comme le Centre des congrès, la Bibliothèque centrale, le pavage des rues et des trottoirs, l'entretien des parcs et la construction de casernes de pompiers renforcent non seulement la capacité des villes de servir leurs résidents, mais ils créent des emplois et stimulent l'économie grâce à l'achat de biens et de services. Le Fonds de stimulation de l'infrastructure est un exemple clair de la façon dont le financement de l'infrastructure dans le cadre de partenariats avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales a renforcé l'économie canadienne pendant la récente récession. Le Canada est sorti de la récession avec une économie plus solide et résiliente que tout autre pays du Groupe des Huit. Puisque les perturbations économiques continuent à l'échelle de la planète, la MRH insiste auprès du gouvernement fédéral afin qu'il élabore un programme de stimulation semblable qui pourrait être exécuté au besoin.

## **Réglementation des eaux usées du CCME**

Les règlements du CCME concernant les réseaux d'effluents représentent un projet d'infrastructure majeur avec lequel les municipalités doivent maintenant composer. En février 2009, les ministres fédéral et provinciaux de l'Environnement ont signé la Stratégie pancanadienne sur la gestion des effluents d'eaux usées municipales. La stratégie définit des normes nationales relatives aux effluents et établit des objectifs nationaux pour les débordements d'égouts unitaires (DEU) et les débordements d'égouts domestiques (DED). En mars 2010, un projet de règlement fédéral fondé sur la stratégie a été distribué en vue de recueillir des commentaires. Le projet semblait s'écarter de la stratégie approuvée par le CCME sous différents aspects et manquait en général de clarté. Un groupe de travail fédéral-provincial-municipal a été créé et est en voie de rédiger une nouvelle ébauche des règlements; la version définitive est attendue pour l'automne 2011.

Toutefois, nous attendons toujours une stratégie de financement qui permettra aux municipalités de respecter les nouveaux règlements sur les effluents. La MRH appuie la stratégie de gestion des effluents et l'objectif qu'elle vise, c'est-à-dire l'amélioration du traitement des eaux usées et la protection des cours d'eau, des lacs et des océans du Canada. Un financement à coûts partagés est toutefois essentiel à la réussite de la stratégie. Les municipalités ne possèdent tout simplement pas la capacité financière requise pour effectuer elles-mêmes les mises à niveau. La MRH a estimé à 2 milliards de dollars les coûts nécessaires pour faire correspondre ses propres systèmes à la stratégie approuvée par le CCME et aux règlements connexes. Même si le coût total est amorti sur une durée utile de 20 ou 30 ans, il faudrait quand même imposer à chaque ménage une hausse des impôts fonciers de 1 000 dollars pour que la MRH puisse assumer cette dépense toute seule. Il est évident que ce n'est pas là une solution envisageable.

La MRH est encouragée de constater qu'Environnement Canada a collaboré avec les provinces et les municipalités en vue de résoudre les problèmes concernant les projets de réglementation. La MRH exhorte le gouvernement fédéral à s'engager à adopter un plan de financement à coûts partagés qui permettra à la stratégie de gestion des effluents d'atteindre ses objectifs.

### **Transport en commun**

Le transport en commun est une composante clé d'une ville verte et durable; il constitue un service fondamental sur lequel les résidents s'attendent de plus en plus à pouvoir compter, et ce, dans tous les secteurs de la municipalité. Le transport en commun est un facteur important lorsqu'il s'agit d'attirer les entreprises et les particuliers dans la région en vue d'améliorer notre durabilité économique. Ce service présente des avantages à long terme sur les plans de l'environnement et de la santé en atténuant les pressions sur les budgets gouvernementaux consacrés aux routes et aux soins de santé.

La disponibilité du transport en commun influence à la fois l'économie et l'environnement. Le secteur du transport est responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada, et les voitures en sont la composante la plus importante (70 % des émissions du secteur des transports). Parallèlement, une estimation du coût des temps de déplacement, des retards dans l'écoulement du trafic et des embouteillages effectuée en 2006 a établi ce coût à plus de 5 milliards de dollars par année. De plus en plus d'éléments prouvent qu'il est aujourd'hui beaucoup plus élevé. Le navetteur canadien moyen passe l'équivalent de 32 jours de travail par année pour se rendre au travail et en revenir, ce qui vaut au Canada de figurer parmi les pires pays développés au chapitre des temps de déplacement.

Les villes du Canada n'ont pas la capacité fiscale voulue pour construire, entretenir et exploiter des systèmes de transport complets tout en offrant les autres services essentiels locaux. Dans la MRH, les dépenses liées au transport en commun figurent parmi les plus grandes dépenses budgétaires; elles représentent plus de 10 % du budget total de la MRH pour 2011-2012, lequel s'élève à 757,9 millions de dollars. La demande de services de transport en commun continue d'augmenter, et il s'agit d'un des secteurs où la croissance

est la plus importante à l'échelle municipale. Pourtant, les transferts gouvernementaux pour le transport en commun sont négligeables. Le gouvernement fédéral s'est engagé à travailler avec les municipalités afin d'élaborer un plan d'investissement à long terme dans l'infrastructure de nos villes et collectivités. Le soutien pour le transport en commun et une stratégie nationale en la matière doivent faire partie du plan.

## **Conclusion**

Un financement à long terme est essentiel pour l'avenir des municipalités du Canada. Les administrations locales ne peuvent recourir qu'à des moyens de financement très limités et contrôlent mal les déterminants de leurs coûts, qui dépendent pour l'essentiel des autres ordres de gouvernement. En même temps, les municipalités sont responsables de la quasi-totalité des services de base sur lesquels les citoyens comptent tous les jours. La reconnaissance de l'importance du rôle municipal permettra aux trois ordres de gouvernement d'harmoniser leurs priorités et d'exploiter d'une façon optimale les fonds disponibles dans l'intérêt de tous les citoyens. La MRH espère que le partenariat en voie d'établissement entre le gouvernement fédéral et les municipalités continuera, et elle a hâte de travailler sur les priorités brièvement décrites dans cette présentation. Le fait que les différents ordres de gouvernement travaillent ensemble en vue d'atteindre des objectifs communs renforcera l'économie du Canada et améliorera la qualité de vie de l'ensemble des citoyens du pays.