

Document d'information à l'intention du Conseil des ministres

Rapport ministériel concernant une rencontre FPT

Date : 9 septembre 2016

Titre : Réunion FPT des ministres responsables de l'infrastructure
(6 et 7 septembre 2016) - Edmonton, Alberta.

Ministère(s) responsable(s) : Infrastructure Canada, réunion/direction des communications; Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes, communications/logistique; Gouvernement du Nunavut, soutien pour les communications/photographie.

Participants : Les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables de l'infrastructure et une délégation de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) incluant une présentation spéciale de la FCM. L'objectif de la rencontre était d'établir les priorités de la phase 2 à venir du programme *Investir au Canada*. Les sommes prévues pour la phase 1 (2016-2019) sont déjà engagées.

Position(s) du Nunavut : Considérations générales

- La répartition équitable du financement est essentielle et la formule de financement de **base plus un supplément*** est une norme qui a été appliquée avec succès dans la plupart des programmes de financement fédéraux. Cela permet aux petites administrations d'avoir accès à des niveaux de financement suffisants et réalistes.
- Un autre facteur, soit celui du pouvoir d'achat comparatif de chaque dollar versé en matière d'infrastructure, devrait être inclus dans les critères de financement fédéral.
- L'attribution de fonds déterminés à l'avance est l'approche privilégiée, car elle soutient la planification, elle est moins lourde qu'un processus de demande de financement et elle assure une répartition équitable des fonds.
- Les normes de production de rapports doivent être claires et fondées sur des modèles préétablis lorsque cela est possible. La production de rapports doit être souple et comprendre :
 - la possibilité d'ajuster le partage du financement pour chaque réclamation dans la mesure où le partage convenu est réalisé à la fin du projet (pour le financement fondé sur les réclamations);
 - la possibilité de déplacer facilement le financement entre les projets pour tenir compte des dépassements et des déficits.
- Il est important que le financement soit souple pour appuyer la recherche, les projets pilotes, la mise à l'essai d'innovations, le renforcement des capacités, ainsi que l'amélioration et l'optimisation des infrastructures existantes.
- L'accent devrait être mis sur des objectifs au cas par cas, plutôt que sur des définitions plus rigides de types de projets; cela tient compte du fait qu'un modèle ou un projet donné utilisant certaines normes pratiques dans une collectivité peut devoir utiliser des pratiques innovatrices dans une autre collectivité.

**Le « financement de base plus un supplément » est une formule de financement qui établit un montant déterminé pour chaque province/territoire auquel s'ajoute un facteur fondé sur la population. Ce type de financement est utilisé pour la plupart, sinon tous les programmes de financement d'infrastructure.*

Transport public :

- Le Nunavut a un important déficit d'infrastructures de transport. Le principal accès aux collectivités se fait par voie aérienne, par conséquent l'infrastructure de transport en commun au Nunavut est composée de compagnies aériennes et d'aéroports. Cette catégorie doit être élargie pour inclure l'infrastructure aérienne pour tenir compte de la géographie unique du Nunavut.

Infrastructure verte :

- Le financement fédéral est la clé pour faire progresser les projets. Il est important que le gouvernement fédéral comprenne mieux l'étendue des besoins du Nunavut pour s'assurer que les critères d'admissibilité ne limitent pas négativement les principales priorités du territoire. Par exemple, en présence de 25 petites collectivités non reliées les unes aux autres, la production d'électricité hors réseau doit être fiable 365 jours par an. L'amélioration de la technologie de production d'électricité au diesel vieille de 40 ans vers une technologie plus moderne/plus propre est essentielle pour réduire les coûts d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.
- L'ordre de priorité établi par les ministères du gouvernement du Nunavut consultés est le suivant :
 1. L'eau potable et les eaux usées;
 2. La réduction des gaz à effet de serre;
 3. Les impacts du changement climatique.
- Une autre catégorie importante pour le Nunavut est liée à la gestion des déchets solides (incluant l'assainissement des sites contaminés), et ce volet devrait être inclus dans la catégorie des investissements verts.

Infrastructure sociale :

- Le logement social demeure l'un des besoins les plus importants du Nunavut. Avec la disparition progressive des ententes fédérales sur le logement social soutenant le fonctionnement et l'entretien de l'infrastructure existante de logements sociaux, un fardeau très lourd a été placé sur le GN pour l'entretien des logements.
- L'amélioration des infrastructures de télécommunications, en particulier l'accès aux services à large bande, est essentielle pour les domaines de la santé et de l'éducation.
- Au Nunavut, les installations de loisirs sont financées uniquement s'il reste des fonds après la priorisation d'autres projets. Le financement fédéral antérieur en matière d'infrastructure a permis de soutenir des arénas, des salles communautaires et des installations similaires.

Situation actuelle :

- Le gouvernement du Canada a engagé les fonds pour la phase 1 (2016-2019) et prévoit distribuer les 48 milliards restants du programme (jusqu'en 2026) dans trois domaines prioritaires : le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale.
- Le Nunavut a un déficit important en infrastructures qui nécessite des mises à niveau importantes et de nouvelles constructions dans la plupart des collectivités. Les investissements pour combler ce déficit ne peuvent provenir de l'enveloppe de financement territorial actuelle en raison notamment des restrictions liées au plafond de la dette.

- Le Nunavut fournit la majorité du financement par contributions équivalentes et reçoit ainsi la plus grande partie des fonds. Toutefois, l'infrastructure municipale est ensuite transférée aux municipalités lorsque la construction est achevée.
- Il est prévu que la souplesse concernant la production de rapports, l'établissement des listes de projets et le financement préalable mettra l'accent sur les résultats à moyen et à long terme souhaités par les provinces, les territoires et le Canada et permettra de maintenir la souplesse concernant la liste des projets. Le territoire ou à la collectivité devrait pouvoir identifier des domaines prioritaires particuliers.
- La sous-ministre des Services communautaires et gouvernementaux, Lori Kimball, participe à une réunion bihebdomadaire avec les sous-ministres FPT responsables de l'infrastructure

Prochaines étapes :

- Un quatrième domaine prioritaire, le commerce et le transport, a été identifié, mais le financement dans ce secteur devrait provenir d'argent frais versé par Transports Canada (en collaboration avec Infrastructure Canada).
- Même si la phase 1 se terminera en 2019, il est prévu que la phase 2 sera annoncée au cours de l'exercice 2016-2017. Il a été indiqué que le financement de la phase 2 pourrait être octroyé avant la fin de la phase 1 dans le budget 2017-2018.
- Il est important de maintenir la souplesse dans la prestation des programmes pendant la phase 2 afin de coordonner les cycles de tous les paliers de gouvernement, de permettre les majorations et de permettre au Nunavut d'établir ses propres priorités.
- La sous-ministre Kimball coordonnera le partage d'information et les communications avec les ministères du GN, notamment :
 - Le ministère du Développement économique et des Transports;
 - La Société d'habitation du Nunavut;
 - La Société d'énergie Qulliq.

Ministre

Sous-ministre