

Une stratégie urbaine nationale est nécessaire

Selon le recensement de 2006, plus de 80 % des Canadiens vivent dans les grands centres urbains du pays, principalement dans les agglomérations urbaines de Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa-Gatineau, Edmonton et Calgary. En plus d'être des carrefours de personnes, les régions urbaines du Canada sont des inducteurs économiques pour le pays tout entier. Durant les périodes de prospérité économique et, à plus forte raison durant les périodes de récession, les régions urbaines prospères et saines sont essentielles au maintien de la réussite économique d'un pays. Cependant, parce que le Canada n'a pas de stratégie urbaine concertée, ses villes peuvent difficilement être de solides moteurs de croissance et assumer leur rôle d'inducteurs essentiels de la reprise économique du pays.

Les régions urbaines du Canada sont des centres de croissance économique. L'Institut on Competitiveness and Prosperity a fait remarquer qu'elles fournissent l'environnement nécessaire au progrès économique soutenu étant donné les liens positifs entre l'urbanisation et la productivité (Source : Martin Institute for Prosperity Working Paper 2: *Measuring Ontario's Prosperity, Developing an Economic Indicator System*). Dans son rapport définitif intitulé *Foncer pour gagner*, le Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence a conclu que « ces vastes et dynamiques centres urbains revêtaient une importance nationale, dont l'influence dépasse une région ou une province, de la même façon que le chemin de fer connaissait une importance nationale durant les années 1800. » (Source : *Foncer pour gagner, Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence*, juin 2008)

Une stratégie urbaine nationale devrait traiter au moins trois secteurs clés : le transport et autres infrastructures; l'établissement et l'intégration des immigrants; et le logement à prix abordable.

Transport :

Les régions urbaines du Canada continuent de croître et, pourtant, il n'y a pas eu d'investissement dans l'infrastructure de transport aussi bien pour maintenir les infrastructures actuelles que pour en construire de nouvelles. Un rapport de la Banque TD, *Mind the Gap – Finding Money to Upgrade Canada's Aging Public Infrastructure*, estime qu'il faudrait dépenser entre 50 et 125 milliards de dollars pour réparer et remplacer les infrastructures civiques existantes et les rendre conformes aux exigences actuelles. Ces estimations n'incluent pas les infrastructures de transport requises pour répondre aux besoins de la population urbaine croissante du pays.

Immigration :

On sait que 97 % des immigrants au Canada s'installent dans les centres urbains et que 69 % de tous les immigrants s'établissent à Toronto, Montréal et Vancouver (Source : document de Statistique Canada sur *l'immigration dans les centres urbains*). Selon les recherches de la Fédération canadienne des municipalités, les immigrants qui s'établissent dans les grands centres urbains du Canada font face à des enjeux socioéconomiques plus graves que les non-immigrants. Par exemple, le taux de chômage des immigrants récents est 1,6 fois plus élevé que celui des non-immigrants. Le rapport augmente à 2,3 lorsque l'on examine les populations immigrantes dans les grands

centres urbains. (Fédération canadienne des municipalités, *Rapport sur la qualité de vie – L’immigration et la diversité dans les villes et les collectivités canadiennes*)

Logement:

Les régions métropolitaines de recensement (RMR) du Canada représentent une proportion disproportionnée de la croissance de la population du pays; au Canada central, par exemple, les RMR représentent près de 95 p. 100 de la croissance de la population. Même dans les régions où la croissance de la population nette est faible, les régions urbaines continuent de croître. Cette forte croissance dans des régions restreintes a entraîné d’énormes pressions sur les prix des habitations urbaines. Selon les recherches de la Fédération canadienne des municipalités, l’augmentation des prix des habitations urbaines est beaucoup plus rapide que la croissance du revenu. Qui plus est, moins de neuf pour cent des logements aménagés dans les plus grandes villes du Canada entre 2001 et 2006 étaient des logements locatifs. (Source: Fédération canadienne des municipalités, *Rapport sur la qualité de vie – L’immigration et la diversité dans les villes et les collectivités canadiennes*)

Selon l’étude *Toronto as a Global City: Scorecard on Prosperity* du Toronto Board of Trade, qui a comparé l’attrait économique et occupationnel de 21 régions urbaines mondiales, Toronto et les autres villes canadiennes ont obtenu de bons résultats pour les indicateurs d’habitabilité. Ce résultat confirme les constatations des autres classements internationaux annuels de l’habitabilité, notamment le classement « Worlds Most Livable Cities » de la revue *The Economist*. Économiquement, par contre, les métropoles canadiennes continuent de tirer de l’arrière par rapport à leurs concurrentes internationales, affichant un rendement médiocre pour les indicateurs économiques comme le PIB par tête, la croissance du PIB et la productivité. Le Canada accuse un certain retard par rapport aux autres compétences sur le plan du soutien aux régions urbaines accordé par les instances supérieures. Nombreux sont ceux qui croient qu’un soutien accru de la part de ces dernières aurait des retombées évidentes pour la performance économique des villes canadiennes.

Des organismes nationaux et internationaux ont commenté les politiques urbaines du Canada. Ainsi, le Groupe d’étude sur les politiques en matière de concurrence a reconnu l’importance des grands centres urbains du Canada, mentionnant dans ses recommandations que « le gouvernement fédéral devrait montrer la voie à suivre pour régler les principaux enjeux urbains ». Pour sa part, l’OCDE a qualifié de disjointes les politiques urbaines du Canada. Les recherches internationales appuient l’établissement de politiques urbaines nationales dans le but de promouvoir la croissance économique nationale. L’European Institute for Comparative Urban Research (EURICOR) surveille les politiques urbaines nationales de 15 pays de l’Union européenne et conclut que les pays ayant une politique urbaine nationale considèrent leurs grandes villes comme des régions économiques et se sont rendu compte que le moteur peut être arrêté par l’inégalité sociale ou la dégradation environnementale. (Source : European Institute for Comparative Urban Research, *National Urban Policies in the European Union*)

Comme le document *Scorecard on Prosperity* du Toronto Board of Trade l’a démontré, certaines villes canadiennes ont un classement favorable sur le plan international. Mais si le Canada ne se dote pas d’une stratégie urbaine nationale, les villes canadiennes

risquent de devenir moins concurrentielles à l'échelle mondiale et d'accuser un retard par rapport à leurs concurrentes internationales.

Recommandation

Que le gouvernement fédéral travaille de concert avec les provinces et territoires à l'établissement d'une stratégie urbaine nationale comprenant :

1. Un plan de transport urbain national qui prévoit un financement durable et prévisible pour les réseaux de transport en commun, préconise le recours aux partenariats secteur public-secteur privé pour les projets d'infrastructure urbaine.
2. Des programmes d'immigration et d'éducation urbaines qui répondent aux besoins de la population immigrante croissante du Canada et assurent que la politique d'immigration du pays est coordonnée conjointement avec les services municipaux.
3. Un plan national de logement à prix abordable pour répondre aux problèmes liés à l'itinérance et au coût de la vie relativement élevé dans les régions urbaines.