

## **Loi fédérale sur le programme actuel de Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)**

En l'absence d'un cadre législatif, l'investissement en infrastructure au Canada a diminué depuis les années 40, ce qui a réduit la productivité et la performance économique. Souvent subordonnée aux prestations et aux dépenses de programmes, l'infrastructure du pays préoccupe vivement les sociétés multinationales et entrave l'investissement étranger direct. Une loi réaffirmant l'engagement à l'égard de l'investissement en infrastructure doit être adoptée urgemment pour établir un climat d'affaires prévisible et positif. Un environnement propice à des décisions d'investissement à long terme pour les entreprises ouvrira une nouvelle ère de prospérité pour notre pays.

Après la Deuxième Guerre mondiale, le Canada figurait parmi les pays les plus solides du monde en matière d'investissement en infrastructure publique, favorisant un environnement dans lequel les sociétés canadiennes et multinationales misaient sur l'investissement en infrastructure publique et amélioreraient considérablement la croissance économique et la productivité du pays pour des décennies à venir. À la fin des années 60 et au début des années 70, l'investissement en infrastructure publique a commencé à ralentir, différents paliers de gouvernement ayant reporté l'entretien du réseau d'infrastructure du pays pour focaliser les dépenses de programmes aux dépens de nouveaux investissements de capitaux.

Durant les années 80 et 90, les déficits budgétaires provinciaux et fédéraux ont continué de faire diminuer l'investissement en infrastructure, car les gouvernements tentaient d'équilibrer des déficits qui avaient atteint des proportions records par rapport au PIB du pays. Durant ce temps, l'écart de l'infrastructure municipale en proportion du PIB national est passé de 2,7 % en 1984 à 5,0 % au début des années 2000 (source : Groupe financier Banque TD. « Mind the Gap: Finding the Money to Upgrade Canada's Aging Public Infrastructure. » Mai 2004). À partir de 2005, le gouvernement fédéral a reconnu cet enjeu et a annoncé le Nouveau pacte pour les collectivités canadiennes, promettant d'octroyer les fonds recueillis par le truchement de la taxe nationale sur l'essence à l'investissement en infrastructure. Cette promesse a été réaffirmée en 2008 lorsque le gouvernement fédéral s'est engagé à prolonger le programme et à prévoir 2 milliards de dollars par an pour l'investissement à l'appui d'infrastructures municipales durables. Cette décision était importante et bienvenue. Cependant, bien que la promesse de 2 milliards de dollars du gouvernement soit un pas dans la bonne direction, il faut faire plus. Des progrès ont été réalisés sur le plan du rétablissement de l'investissement en infrastructure, mais on doit s'efforcer de protéger la valeur des 2 milliards de dollars contre les effets de l'inflation. À mesure que la concurrence pour l'infrastructure continue d'augmenter dans les pays comme la Chine et l'Inde, il en est de même pour le prix des matériaux de construction au Canada. Aux États-Unis, l'indice des prix de construction, qui mesure les dépenses en infrastructure, a progressé de 3,5 % en 2010 et l'on prévoit qu'il augmentera d'un taux annuel de 3,3 % en 2011, soit deux fois et demie plus rapidement que le taux d'inflation des prix à la consommation. En l'absence de disposition prévoyant un examen des investissements en infrastructure par l'entremise d'une loi, le taux d'investissement actuel chutera de moitié en termes réels d'ici à 15 ans, retournant effectivement au niveau où il était avant 2005.

En outre, une loi s'impose pour assurer que les dépenses de programmes/prestations sur douze mois ne concurrencent et ne remplacent plus l'investissement dans l'infrastructure essentielle requis pour ouvrir la voie à une nouvelle ère de prospérité et de productivité. Une loi fournira un climat d'investissement plus prévisible; l'absence de ce climat entraînerait un autre report de ces investissements, augmentant ainsi les coûts et le fardeau des contribuables, et en particulier du milieu des affaires (source : M. Saeed Mirza, Ph.D. « The Urgency of Addressing Canada's Infrastructure. » Le 22 novembre 2004). Ce cadre législatif pourrait également servir de mécanisme pour assurer le respect des principes d'une bonne politique fiscale, notamment : efficacité, équité, responsabilisation et facilité d'administration. Les ententes provinciales actuelles varient énormément sur le plan de la mise en œuvre et le cadre de responsabilisation de chaque compétence varie également.

### **Recommandations**

Que le gouvernement fédéral :

1. Établisse une loi fédérale pour rendre le programme actuel de taxe fédérale sur l'essence sujet à la transparence et à la responsabilisation.
2. Réexamine les niveaux de financement du programme tous les quatre ans pour assurer que les objectifs de l'investissement en infrastructure sont atteints.