

BUDGET FÉDÉRAL 2015 :

Priorités du financement destiné à répondre aux besoins de la Saskatchewan rurale

Août 2014

Soumis pour examen par la Saskatchewan Association of Rural Municipalities (SARM)

Sommaire à la direction

La Comité permanent des finances de la Chambre des communes consulte actuellement les intervenants afin de solliciter des recommandations concernant les dépenses des programmes fédéraux du budget fédéral de 2015. La Saskatchewan Association of Rural Municipalities (SARM) croit que, grâce à des modifications réglementaires ciblées et à une restructuration du financement, les municipalités rurales seront plus aptes à relever les plus importants défis auxquels elles sont confrontées; offrir une infrastructure sûre et fiable aux résidents afin de favoriser la croissance économique.

La SARM est une association indépendante, qui représente l'ensemble des 296 municipalités rurales (MR) de la Saskatchewan. L'adhésion à cette association est volontaire et notre force découle de nos membres dont la voix collective guide nos politiques.

Parmi les industries œuvrant dans les régions rurales, mentionnons les ressources naturelles, la fabrication et l'agriculture. Ces industries sont tributaires de l'accès à une infrastructure routière fiable et bien conçue qui les relie efficacement à leurs fournisseurs et à leurs marchés. Par conséquent, l'infrastructure de transport est l'un des domaines où le besoin d'un soutien fédéral est le plus important. La SARM croit qu'un financement ciblé du gouvernement fédéral permettra d'améliorer l'infrastructure, de créer des emplois et d'assurer une croissance économique dans les collectivités rurales.

De récentes catastrophes naturelles se sont traduites par des dépenses imprévues en matière d'infrastructure pour les municipalités. Le financement fédéral accordé aux municipalités pour l'atténuation des conséquences des catastrophes et la reprise après catastrophe est nécessaire pour assurer la survie et la pérennité des moyens de subsistance de nos collectivités. Par la suite, la réglementation sur les Accords d'aide financière en cas de catastrophe (AAFCC) doit être modifiée afin de mieux utiliser les fonds disponibles et de rendre les programmes provinciaux et territoriaux ultérieurs plus équitables.

Financement fédéral pour l'infrastructure municipale rurale : Nouveau Fonds Chantiers Canada

La SARM était heureuse que le Nouveau Fonds Chantiers Canada soit officiellement lancé à la suite du dernier budget fédéral. Les municipalités bénéficieront de paiements indexés grâce aux Fonds de la taxe sur l'essence, un engagement de 10,4 milliards de dollars dans le cadre du remboursement de la Taxe sur les produits et services pour les municipalités, et elles prévoient bénéficier des 14 milliards de dollars sur 10 ans qui ont été alloués au Nouveau Fonds Chantiers Canada (NFCC).

Les MR se tourneront précisément vers le Volet Infrastructures provinciales-territoriales (VIPT) qui comporte un financement pour les projets nationaux et régionaux (PNR) et un Fonds des petites collectivités (FPC) pour obtenir un financement suffisant, à long terme et prévisible pour construire et revitaliser des éléments stratégiques des couloirs économiques des routes et ponts ruraux. Malheureusement, nous croyons que dans le cadre des lignes directrices actuelles du programme, les municipalités rurales de la Saskatchewan n'auront que peu de possibilités de tirer parti du financement du NFCC.

Les MR de la Saskatchewan ont ceci de particulier qu'elles comptent de petites populations, s'étendent sur de vastes territoires et sont à l'origine d'une part croissante des exportations du pays. Les industries fondées sur les ressources, qui sont vitales à l'économie canadienne dans son ensemble, sont tributaires des routes et des ponts ruraux pour le transport sûr et efficace du personnel, des intrants et des marchandises jusqu'aux marchés. En l'absence d'un financement adéquat, les municipalités rurales seront vraisemblablement moins en mesure d'entretenir et de bâtir, au besoin, l'infrastructure sûre et efficace nécessaire au soutien de ces moteurs économiques.

En ce qui concerne le Volet Infrastructures nationales (VIN), les projets prioritaires actuels des municipalités rurales de la Saskatchewan ne pourront vraisemblablement jamais être assimilés à un « projet d'importance nationale », comme il est requis pour obtenir du financement dans le cadre de ce volet. À l'analyse de l'information limitée mise à notre disposition sur les PNR-VIPT de la Saskatchewan, les routes et ponts ruraux qui soutiennent nos moteurs économiques ne seront vraisemblablement pas admissibles au financement, puisqu'ils ne seraient pas classés comme étant d'importance nationale et régionale et qu'ils ne sont pas, par nature, d'envergure moyenne à large. Les routes rurales, de même que la majorité des autoroutes provinciales de la province, ne connaîtraient pas un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 3 000 véhicules par jour (vpj).

À la lumière de nos échanges écrits avec le gouvernement fédéral, nous comprenons que la définition d'une « grande route » dans le cadre du Fonds des petites collectivités (FPC) est soit une route où le DJMA est d'au moins 3 000 vpj, soit une route qui appuie les possibilités de développement des ressources naturelles. Bien que nous soyons contents que de telles routes aient été incluses dans la définition, le seuil démographique du FPC est encore trop élevé pour des provinces comme la nôtre où tous les centres urbains, sauf deux, ont une population de moins de 100 000 personnes. Les MR entreront donc essentiellement en concurrence avec le reste de la province pour le 10 % de financement alloué dans le cadre du VIPT.

Afin de veiller à ce que le financement fourni dans le cadre du NFCC appuie les moteurs économiques du Canada, la SARM souhaite recommander que :

- 1. Les demandes présentées au VIN et au PNR-VIPT pour l'infrastructure des routes et des ponts qui soutiennent notre secteur des ressources naturelles soient considérées comme étant d'importance régionale et pondérées en conséquence.**

Atténuation des conséquences des catastrophes naturelles et reprise : Meilleure utilisation de ressources limitées

La SARM félicite le gouvernement fédéral d'avoir alloué 200 millions de dollars sur cinq ans pour l'établissement du Programme national d'atténuation des catastrophes (PNAC) afin de bâtir des collectivités plus sûres et plus résistantes. Un programme fédéral axé spécifiquement sur les efforts d'atténuation des conséquences des catastrophes a le potentiel de réduire des extrants répétitifs grâce à des programmes de reprise et de récupération, comme ceux qui sont financés dans le cadre des Accords d'aide financière en cas de catastrophe (AAFCC). Le financement de certains projets d'atténuation des risques structurels et non structurels réduira la probabilité de pertes initiales et répétées découlant de catastrophes.

Afin de veiller à ce que les projets d'atténuation soient menés de manière stratégique et efficace, le SARM recommande que :

- 1. Les projets d'atténuation des risques structurels et non structurels soient financés dans le cadre du PNAC. Que les projets d'atténuation des risques non structurels admissibles au financement dans le cadre du PNAC comportent l'élaboration de stratégies d'atténuation des conséquences des inondations; en feraient vraisemblablement partie la collecte de données de base (p. ex., la cartographie des bassins hydrographiques), le génie et le soutien à la planification ainsi que les études de faisabilité. Les projets d'atténuation des risques structurels, y compris les digues, les coûts associés au rehaussement des propriétés et aux chenaux pour la protection contre les inondations, sont admissibles au financement du PNAC.**

En ce qui a trait aux Accords d'aide financière en cas de catastrophe (AAFCC), nous comprenons que le gouvernement fédéral prévoit consulter les provinces et territoires quant aux changements à apporter à la formule de financement qui n'a pas été mise à jour depuis le lancement du programme en 1970. Nous sommes heureux d'apprendre que des discussions auront lieu sur les actuels AAFCC puisque les coûts actuellement considérés comme admissibles au remboursement par les municipalités sont, dans certains cas, insuffisants et injustes.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux conçoivent, élaborent et mettent en œuvre des programmes afin d'offrir une aide financière à ceux qui ont subi des pertes liées à des catastrophes en se fondant sur les lignes directrices des AAFCC, qui indiquent clairement quels coûts sont admissibles au partage de coûts avec le gouvernement fédéral. Dans le cadre de ces lignes directrices, seules les heures supplémentaires des conducteurs de l'équipement sont admissibles au financement et les coûts de l'équipement public ne peuvent être réclamés qu'à raison de 40 % du taux de location actuel de l'équipement lourd dans la province respectue (à l'exclusion des salaires des conducteurs et de l'amortissement). Toutefois, les pleins salaires des conducteurs ou opérateurs contractuels du secteur privé et les coûts différentiels de l'équipement payés aux entrepreneurs sont admissibles au remboursement. De plus, le gravier possédé par la municipalité, qui est une ressource qui diminue rapidement, n'est pas considéré comme une dépense remboursable.

En raison de ces problèmes, le SARM recommande que :

- 1. Le gouvernement fédéral procède à un examen approfondi des lignes directrices des AAFCC, en sollicitant les commentaires et le concours des gouvernements provinciaux et territoriaux, et que les lignes directrices et/ou les lois et règlements applicables soient mis à jour afin de veiller à ce que les taux de dédommagement pour l'utilisation d'équipement public pour toutes les heures de fonctionnement d'urgence soient à un niveau comparable au taux admissible pour les entrepreneurs privés et que la rémunération des heures régulières des employés municipaux affectés à des travaux liés à la catastrophe au lieu de leurs responsabilités courantes soient rendues admissibles. Le SARM recommande de plus que le gravier de la municipalité soit considéré comme une dépense remboursable pour les municipalités.**