



**CANADIAN COUNCIL OF PROFESSIONAL ENGINEERS
CONSEIL CANADIEN DES INGÉNIEURS**

**Mémoire au
Comité permanent des finances
dans le cadre du
processus de consultations prébudgétaires
du gouvernement fédéral**

Présenté par :
Marie Lemay, P.Eng., ing., chef de la direction

**Ottawa (Ontario)
Octobre 2005**

Table des matières

Section I : Qui nous sommes	Page 3
Section II : Sommaire	Page 4
Recommandations :	
• S'adapter aux impacts du changement climatique	Page 5
• Élaborer une stratégie coordonnée pour rénover les infrastructures	
Section III : Les mesures prises jusqu'à présent par le CCI	Page 6
L'adaptation au changement climatique : Cerner les vulnérabilités afin de sauver des vies et d'assurer la sécurité économique	Pages 6-7
Les infrastructures : Une table ronde garante du succès	Page 8
Section IV : Recommandations à l'intention du gouvernement	Page 10
Le changement climatique	
L'enjeu :	Page 10
Quelles menaces le changement climatique fait-il peser sur les infrastructures et le bien-être du public?	
Le besoin :	Page 10
Prendre des mesures proactives face au changement climatique, en identifiant et en évaluant les risques pour les bâtiments et les travaux publics.	
Les infrastructures	
L'enjeu :	Page 12
La rénovation des infrastructures du Canada	
Le besoin :	Page 14
Collaborer avec les experts de l'industrie pour s'assurer que les investissements seront stratégiques et dépolitisés, et appliquer des solutions innovatrices pour la rénovation des infrastructures.	
Section V : Conclusion	Page 15

Section I : Qui nous sommes

Le Conseil canadien des ingénieurs représente les 12 associations/ordre provinciales et territoriales qui réglementent l'exercice de la profession d'ingénieur au Canada et qui délivrent les permis d'exercice aux 160 000 ingénieurs du pays. En tant que porte-parole de la profession d'ingénieur au Canada et grâce à son réseau d'experts bénévoles, le CCI est bien placé pour fournir des conseils impartiaux au gouvernement dans le cadre du processus budgétaire, et ce, sur diverses questions à propos desquelles les ingénieurs ont de l'expérience spécialisée.

Fondé en 1936, le CCI encourage l'uniformité des méthodes de réglementation et d'attribution de permis utilisées par ses membres et s'emploie à faciliter la mobilité nationale et internationale des ingénieurs. N'étant pas un organisme d'attribution de permis, le CCI a pour fonction de faciliter l'uniformité entre les organismes de réglementation provinciaux et territoriaux sur certains aspects qui régissent la profession, notamment les normes d'éducation, la déontologie et les lignes directrices sur les compétences.

Section II : Sommaire

Depuis cinq ans qu'il participe aux consultations prébudgétaires, le CCI a présenté des recommandations qu'il estime avantageuses pour tous les Canadiens. Les enjeux sur lesquels le CCI s'est prononcé comprennent les investissements dans le potentiel entrepreneurial et la commercialisation des pratiques innovatrices, l'augmentation des investissements dans les ressources humaines, et les investissements dans nos infrastructures.

En partenariat avec le gouvernement du Canada, nous avons fait des avancées considérables dans certains de ces dossiers. Malgré les progrès accomplis, les ingénieurs canadiens estiment que les législateurs pourraient stimuler la productivité et améliorer la sécurité publique en adoptant les mesures suivantes :

- 1. Financer une évaluation nationale complète des ouvrages de génie civil au Canada afin de mesurer la vulnérabilité des infrastructures publiques au changement climatique.**
- 2. Adopter une nouvelle vision holistique et à long terme pour rénover les systèmes d'infrastructures vieillissants du Canada, en appuyant la création d'une Table ronde nationale sur l'infrastructure durable (TRNID). La TRNID regrouperait une communauté importante, mais hautement diversifiée et complexe, qui serait chargée d'améliorer la compréhension et de créer des synergies afin de cerner les priorités en matière d'investissements et de maintenance, tout en veillant à l'utilisation optimale des ressources disponibles.**

Le CCI croit que s'il reporte à plus tard les investissements nécessaires dans les aspects clés des infrastructures et de l'adaptation au changement climatique, le Canada se retrouvera avec une liste de déficiences persistantes, notamment des menaces pour la santé et la sécurité du public, des impacts négatifs sur l'environnement, des coûts d'exploitation et de fonctionnement plus élevés pour le gouvernement et les entreprises, une baisse de la productivité, et la perspective de coûts d'immobilisations supérieurs et de contraintes budgétaires.

Le fait de ne pas investir dans les domaines connexes de l'infrastructure et du changement climatique aura pour effet de transférer des coûts encore plus importants aux générations futures. Il est possible de réduire les coûts sociaux et les coûts imputables aux réparations et à la perturbation de l'activité économique en se préparant adéquatement dès maintenant.

Nous devons tirer des leçons des événements survenus récemment aux États-Unis, dans les États du golfe du Mexique. Les dommages estimés à 200 milliards de dollars US¹ causés par l'ouragan Katrina sont sans commune mesure avec les 13 à 15 milliards de dollars US qu'il aurait fallu investir pour réparer le système de digues qui protégeait La Nouvelle-Orléans. Les décideurs politiques canadiens devraient voir dans cette

¹ À moins d'indication contraire, toutes les sommes sont en dollars canadiens.

catastrophe une mise en garde contre les risques inhérents au fait de ne pas investir suffisamment dans les infrastructures.

RECOMMANDATIONS :

S'adapter aux impacts du changement climatique

Recommandation 1 :

Fournir un financement suffisant pour la réalisation d'une évaluation nationale exhaustive de la vulnérabilité des infrastructures publiques canadiennes (fédérales, provinciales et municipales) aux impacts du changement climatique. Cette évaluation nationale permettra aux décideurs politiques d'établir et de justifier les dépenses prioritaires en matière de stratégies et de mesures de prévention et d'adaptation aux impacts du changement climatique dans le vaste réseau des infrastructures publiques.

Élaborer une stratégie coordonnée pour rénover les infrastructures

Recommandation 2 :

Une stratégie bien coordonnée de rénovation des infrastructures doit comprendre des fonds pour la création de la « Table ronde nationale sur l'infrastructure durable » (TRNID). Provenant d'un vaste bassin d'intervenants spécialisés, les membres de la TRNID seraient chargés :

- **d'élaborer un plan d'action national;**
 - **de faire rapport sur l'état des infrastructures au Canada;**
 - **de déterminer les priorités en matière d'immobilisations et de maintenance des ouvrages existants de génie civil.**
-

Section III : Les mesures prises jusqu'à présent par le CCI

Au cours des douze mois écoulés depuis sa dernière comparution devant le Comité permanent des finances, le CCI a continué à défendre l'intérêt du public en cherchant des occasions d'engager les décideurs politiques dans un dialogue sur des questions telles que l'adaptation au changement climatique et la rénovation des infrastructures. Le CCI, ses membres constituants, son personnel et ses bénévoles ont réalisé des progrès considérables dans ces dossiers.

L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE : Cerner les vulnérabilités afin de sauver des vies et d'assurer la sécurité économique

Le changement climatique a des incidences profondes sur notre mode de vie et sur la façon dont nous construisons nos maisons, nos routes, nos systèmes d'approvisionnement en eau, nos ponts et nos communautés. En outre, le changement climatique fait subir aux infrastructures vieillissantes des variations climatiques auxquelles elles n'ont pas initialement été conçues pour résister, ce qui réduit la durée de leur vie utile, les expose à des risques de défaillance catastrophique et met potentiellement des vies en danger. Par conséquent, pour assurer la sécurité du public, les ingénieurs devront concevoir des ouvrages de génie civil adaptés aux nouveaux extrêmes climatiques.

Depuis la fin des années 1990, les pertes financières mondiales imputables aux catastrophes naturelles ont décuplé – et ces catastrophes sont largement attribuables à des événements climatiques plus fréquents et plus dévastateurs. Le Canada n'est pas à l'abri de telles catastrophes et ne doit pas croire qu'il s'en sortira indemne.

- En juillet 1996, les inondations au Saguenay ont été les pires du dernier siècle au Canada, entraînant la mort de 10 personnes et forçant 12 000 personnes à évacuer leur foyer. Les pertes assurées dépassaient les 200 millions de dollars; combinées aux pertes non assurées et aux coûts indirects pour l'économie, les pertes totales pourraient avoir dépassé 1,5 milliard de dollars.
- En 1997, le Manitoba a connu la pire inondation de la vallée de la rivière Rouge des 100 dernières années. La catastrophe a causé des dommages d'environ 400 millions de dollars et provoqué l'évacuation de 28 000 personnes. Les conséquences auraient été encore plus graves sans le canal de dérivation de la rivière Rouge, qui détourne les eaux de crue de Winnipeg, un exemple classique d'adaptation.
- Plus de 25 décès ont été imputés à la tempête de verglas de 1998. De l'Est de l'Ontario aux provinces de l'Atlantique, des millions de Canadiens ont été touchés et les pertes assurées ont totalisé 1,44 milliard de dollars. De plus, les pertes additionnelles liées au remplacement des lignes de transmission ont été estimées à 1 milliard de dollars et le manque à gagner a été estimé également à 1 milliard de dollars.

- En Colombie-Britannique, les feux de forêts de 2003 ont été causés par une chaleur et une sécheresse extrêmes dans tout le sud de la province. Plus de 250 maisons ont été détruites et des dizaines de milliers de personnes ont été forcées de se réfugier dans des abris d'urgence. Selon les estimations du *Council of Forest Industries*, les feux de forêts ont endommagé des arbres qui auraient valu jusqu'à 5,6 milliards de dollars en bois d'œuvre.
- En 2004, une inondation majeure à Peterborough a causé pour plus de 95 millions de dollars en sinistres assurés.
- En août 2005, une violente tempête s'est abattue sur diverses collectivités de Kitchener-Waterloo à Toronto. Résultat : 15 000 réclamations d'assurance et plus de 400 millions de dollars en dommages, ce qui en a fait la tempête la plus dévastatrice de l'histoire de la province.

Avec l'aide financière du gouvernement fédéral, le CCI a créé le *Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques* (CVIIP), un comité national ayant pour mandat de faciliter la réalisation d'une évaluation pancanadienne de la vulnérabilité de nos infrastructures au changement climatique. Grâce à cette évaluation, les collectivités canadiennes seront mieux équipées pour réagir adéquatement aux événements climatiques extrêmes qui menacent de s'accroître dans les années à venir.

Le principal objectif du CVIIP est de réaliser une évaluation de la vulnérabilité au changement climatique des infrastructures existantes et futures dans toutes les régions du Canada. Se basant sur les renseignements fournis par des ingénieurs des diverses régions canadiennes, le CVIIP brosera un portrait national et régional de la vulnérabilité de différents types de bâtiments et d'ouvrages, tels les barrages, les systèmes d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, les pipelines, les routes, les ponts, ainsi que d'autres ouvrages de génie civil. L'évaluation englobera les zones urbaines et rurales de toutes les régions du Canada.

Voici les fonctions et les responsabilités du CVIIP :

- Élaborer le cadre de référence d'une évaluation nationale de la vulnérabilité au changement climatique des infrastructures publiques, et superviser l'étude;
- Faire office de comité directeur pendant l'évaluation;
- Définir et classer les catégories d'infrastructures publiques qui sont vulnérables au changement climatique;
- Examiner les codes, les normes et les lignes directrices qui existent actuellement et fournir des conseils à ce sujet;
- Examiner la nécessité d'élaborer de nouveaux codes, normes et lignes directrices, et fournir des conseils à ce sujet.

Le CVIIP comprend des sous-ministres adjoints représentant plusieurs ministères du gouvernement du Canada, notamment Ressources naturelles Canada, Infrastructure Canada, Transports Canada, Environnement Canada, ainsi que le Conseil national de recherches du Canada. Le Comité compte également des hauts représentants des gouvernements provinciaux et municipaux, ainsi que d'ONG telles que la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne de normalisation.

LES INFRASTRUCTURES : Une table ronde garante du succès

L'essor, le déclin et la survie d'une civilisation sont liés à sa capacité de nourrir et d'abriter sa population. Cette capacité repose sur les infrastructures – les fondements sous-jacents et souvent cachés de la prospérité et de la qualité de vie d'une société. Une société qui néglige ses infrastructures perd la capacité de transporter des gens et des aliments, de fournir de l'air respirable et de l'eau potable, de contrôler les maladies et de faire du commerce². Tout comme les médecins et le personnel infirmier sont les fiduciaires des soins de santé publics, les ingénieurs sont les gardiens des infrastructures.

Le système d'infrastructures du Canada représente un actif de 1,6 billion de dollars qui, s'il n'est pas soigneusement entretenu — et surtout rénové — pourrait être l'objet de défaillances à des moments critiques.

Au cours de l'été dernier, nous avons vu plusieurs exemples de la façon dont certaines infrastructures inadéquates peuvent affecter la productivité et le bien-être global d'une société. Dans le centre industriel du Canada, on a demandé à la population de réduire sa consommation d'électricité. On y a également enregistré un nombre record de jours de smog, causé en partie par des voitures immobilisées sur des routes congestionnées. Nous avons également vu la destruction d'une grande ville américaine qui dépendait d'un système désuet de digues pour protéger ses quartiers.

C'est en comprenant pleinement l'importance et l'ampleur de cet enjeu que le CCI a collaboré avec le gouvernement pour opérer des changements. En 2003, le CCI s'est associé à d'autres responsables des infrastructures, notamment l'Association canadienne des travaux publics (ACTP), le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et la Société canadienne de génie civil (SCGC), pour élaborer la Carte routière technologique (CRT) pour les infrastructures.

La CRT est un rapport exhaustif contenant dix objectifs et dix recommandations qui visent à définir des façons nouvelles et innovatrices d'améliorer l'entretien et la réfection de nos systèmes routiers et d'approvisionnement en eau, tout en négociant un consensus au sein de l'industrie des infrastructures et en cernant les besoins technologiques et les autres éléments nécessaires à la mise à niveau de nos ouvrages de génie civil.

Le rapport final propose une vision nationale qui est le fruit d'un processus de concertation au sein de nombreux intervenants de l'industrie des infrastructures.

Depuis la publication du rapport sur la CRT, les organisations partenaires ont engagé des efforts pour donner suite à ses principales recommandations. Le CCI, notamment, a mobilisé ses ressources et amorcé un dialogue productif avec les responsables

² United States National Science Foundation, *Federal Policies to Foster Innovation and Improvement in Constructed Facilities*, 1996.

d'Infrastructure Canada, les ministères provinciaux, la Fédération canadienne des municipalités et le milieu des infrastructures afin de créer une Table ronde nationale sur l'infrastructure durable (TRNID).

Après avoir élaboré un document de présentation de concept décrivant le mandat, les résultats prévus, la gouvernance et la composition potentielle de la TRNID, le CCI a mené des consultations au moyen de présentations et de réunions. La prochaine étape aura lieu le 8 décembre 2005, alors que la communauté des infrastructures se réunira pour discuter du concept de la TRNID et en amorcer les travaux. Nous avons demandé au gouvernement fédéral de jouer un rôle de leadership dans cet effort en apportant son appui financier à ce projet.

Section IV : Recommandations à l'intention du gouvernement

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'enjeu :

Quelles menaces le changement climatique fait-il peser sur les infrastructures et le bien-être du public?

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GEIC) définit la vulnérabilité comme la mesure dans laquelle un système est sensible – ou incapable de faire face – aux effets défavorables des changements climatiques, y compris la variabilité du climat et les phénomènes extrêmes. La vulnérabilité des infrastructures est fonction de la nature, de l'ampleur et du rythme de la variation du climat à laquelle le système considéré est exposé, de la sensibilité de ce système et de sa capacité d'adaptation.

Il y a consensus sur le fait que le changement climatique est une réalité qui affecte les ouvrages de génie, comme les bâtiments et les infrastructures, qui ont une vie utile de plusieurs décennies. Tout indique que ces ouvrages seront exposés à de nouvelles conditions environnementales et à de nouvelles vulnérabilités auxquelles ils n'ont pas été conçus pour résister durant leur vie utile, ce qui remet en question la validité des codes, des normes et des méthodes de pratique actuels du génie.

Le besoin :

Prendre des mesures proactives face au changement climatique, en identifiant et en évaluant les risques pour les bâtiments et les travaux publics.

Parce que les infrastructures seront gravement touchées par le changement climatique, il est impératif que les gouvernements commencent dès maintenant à identifier et à évaluer les vulnérabilités des ouvrages de génie civil aux réalités du changement climatique. Cerner les faiblesses du système est une tâche essentielle, compte tenu de la nécessité d'assurer la continuité des services, la croissance économique et, par-dessus tout, la protection du public, à mesure que les effets du changement climatique seront plus généralisés et plus prononcés.

Il faut réaliser une évaluation nationale de la vulnérabilité des infrastructures de génie civil existantes et futures du Canada aux impacts du changement climatique. Cette évaluation brosserait un tableau national et régional de la vulnérabilité de différents types de bâtiments et d'infrastructures, tels les barrages, les systèmes d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, les pipelines, les routes, les ponts et les autres ouvrages de génie civil dans les zones urbaines et rurales de toutes les régions du Canada.

Grâce au financement accordé par le gouvernement fédéral par l'intermédiaire de Ressources naturelles Canada, le CCI a déjà commencé à définir la portée d'un projet visant à évaluer la vulnérabilité des infrastructures existantes et futures du Canada aux impacts du changement climatique. Bien que le gouvernement ait déjà démontré son

engagement à l'égard de ce projet, nous avons besoin de fonds supplémentaires pour réaliser l'évaluation nationale en fonction de la phase de définition de la portée.

En outre, il faudra consulter des ingénieurs, des scientifiques et les collectivités. Il faudra bien comprendre les besoins liés aux vulnérabilités, et identifier l'ampleur des risques. Il faudra également évaluer d'autres facteurs externes afin d'élaborer des approches holistiques permettant l'adaptation au changement climatique tout en tenant compte d'autres facteurs environnementaux, sociaux et financiers. En fin de compte, il faudra des méthodes innovatrices, mais pratiques, pour bien établir les priorités et prendre des décisions efficaces quant aux mesures d'adaptation nécessaires aux régions et aux types d'infrastructures les plus vulnérables.

Pour mener à bien cet effort, il faudra que les experts en sciences et en génie travaillent de concert avec les décideurs en matière d'investissements dans les infrastructures publiques à tous les paliers de gouvernement. Le CCI a créé un comité national, le *Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques (CVIIP)*, qui permettra à la profession d'ingénieur de concentrer son attention sur cet enjeu et de mobiliser tous les intervenants.

Le financement de la phase initiale de définition du projet est actuellement en place, grâce au travail du CVIIP, mais les fonds nécessaires à la réalisation de l'évaluation comme telle n'ont pas encore été obtenus.

Cette étude d'évaluation comportera des défis et des coûts importants et son exécution nécessitera par conséquent le soutien financier du gouvernement du Canada. L'évaluation elle-même devrait coûter plusieurs millions de dollars. Le CVIIP est prêt à établir une estimation plus détaillée des coûts dans le cadre de la phase de définition du projet.

Recommandation 1 :

Fournir un financement suffisant pour la réalisation d'une évaluation nationale exhaustive de la vulnérabilité des infrastructures publiques canadiennes (fédérales, provinciales et municipales) aux impacts du changement climatique. Cette évaluation nationale permettra aux décideurs politiques d'établir et de justifier les dépenses prioritaires en matière de stratégies et de mesures de prévention et d'adaptation aux impacts du changement climatique dans le vaste réseau des infrastructures publiques.

Cette évaluation nationale constituera, pour les décideurs, un outil important leur permettant de planifier et de prioriser les mesures d'adaptation en fonction d'une évaluation des risques. Pour amener le gouvernement et le grand public à reconnaître les risques associés aux effets du changement climatique sur les infrastructures, il faut avoir en main les résultats d'une évaluation détaillée. Une fois qu'on aura établi le degré de risque acceptable pour chaque type d'infrastructure dans chaque région, il nous incombera à nous, ingénieurs, de développer et de mettre en œuvre des mesures d'adaptation.

LES INFRASTRUCTURES

L'enjeu :

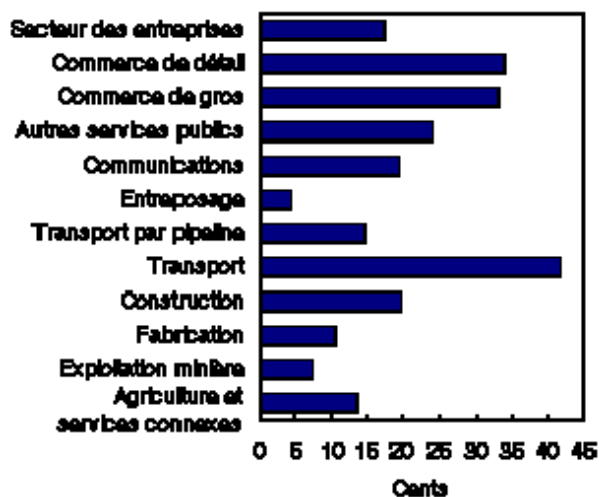
La rénovation des infrastructures du Canada

Le Canada est un pays prospère et sa population jouit d'une qualité de vie et de normes de productivité élevées, grâce, en grande partie, aux avantages que lui procure un vaste ensemble de biens publics essentiels fiables, comme les systèmes d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, les hôpitaux, les écoles et les routes. Toutefois, le bon état et la viabilité de nos systèmes d'infrastructure dépendent d'investissements soutenus dans l'entretien de leur cycle de vie. Des fonds publics doivent également être affectés à de nouvelles dépenses en capital pour répondre aux besoins des Canadiens, de même que pour soutenir la croissance économique et la gérance environnementale.

Les 157,3 milliards de dollars³ d'infrastructures publiques du Canada, notamment les routes, les systèmes de transport en commun, les réseaux d'approvisionnement en eau et les installations de traitement des eaux usées, ont un effet tangible sur la productivité et la performance économique du secteur canadien des entreprises.

Cette année, les consultations prébudgétaires ont pour thème « la prospérité et la productivité ». Tout comme il existe un lien entre un réseau d'infrastructures adéquatement financé et entretenu et la sécurité du public, il existe également un lien entre la productivité et les infrastructures. Selon Statistique Canada, « l'infrastructure, ou 'capital public', fait baisser le coût de la production d'un niveau donné de production dans pratiquement toutes les branches d'activité du secteur des entreprises du Canada. »

Bénéfice marginal de 1 \$ d'investissement dans les infrastructures publiques pour le secteur canadien des entreprises (moyenne des cents pour la période de 1961 à 2000)



³ Statistique Canada, *Le Quotidien*, 12 novembre 2003.

Comme l'illustre ce graphique, il existe un lien direct entre l'investissement dans les infrastructures et la productivité.

Toujours selon Statistiques Canada, « en termes simples, une autoroute bien construite permet à un conducteur de camions d'éviter les routes de campagne et d'acheminer plus rapidement ses marchandises sur les marchés. Donc, l'investissement public dans les autoroutes permet aux entreprises privées de fabriquer leurs produits à un coût total plus faible. Ceci à son tour leur permet de vendre leurs produits à un prix moins élevé et, en principe, les prix moins élevés devraient donner lieu à une croissance de la production.⁴ »

Malheureusement, le gouvernement du Canada accuse un retard par rapport aux États-Unis et à l'Union européenne au chapitre des dépenses par habitant dans les infrastructures⁵. Par contre, le gouvernement du Canada est sur la bonne voie si l'on en juge par la priorité croissante qu'il accorde aux infrastructures :

- Dans le budget fédéral de 2004, le gouvernement accordait aux municipalités un remboursement de TPS afin qu'elles investissent dans des priorités cruciales, comme les routes, les transports en commun et l'eau. En 2004, cette exemption s'établissait à 580 millions de dollars; sur dix ans, elle totalisera environ 7 milliards de dollars consacrés à la rénovation urbaine.
- En 2003, le budget fédéral affectait 3 milliards de dollars sur dix ans aux investissements dans les infrastructures, ce qui s'ajoutait aux investissements de 5 milliards de dollars précédemment annoncés dans le budget fédéral de 2001.

Malgré ces investissements, notre dette nationale au chapitre des infrastructures se chiffre maintenant, selon les estimations actuelles, à 60 milliards de dollars. En l'absence d'un énorme investissement de fonds publics et d'un financement soutenu de la part des trois paliers de gouvernement, la dette canadienne au chapitre des infrastructures pourrait atteindre 110 milliards de dollars en 2028.

Il pourrait s'agir d'estimations exagérément prudentes. Dans un rapport s'appuyant sur des recherches réalisées à l'Université McGill, la *Canada West Foundation* lançait l'avertissement suivant : « Si l'on ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent, (...) les fonds nécessaires à l'ensemble des infrastructures publiques du pays pourraient atteindre 400 milliards de dollars en 2015-2020. »

Le consensus – fondé sur un vaste examen des éléments de preuve et de la documentation fournis par des organisations telles que la Fédération canadienne des municipalités, TD Economics, la Société canadienne d'hypothèques et de logement, l'Association canadienne des eaux potables et usées, le Forum des politiques publiques, le Conference Board du Canada et d'innombrables autres intervenants – est que la dette au chapitre des infrastructures est un boulet que les législateurs ne peuvent ignorer.

⁴ Statistique Canada, *Le Quotidien*, 12 novembre 2003.

⁵ Pour la période 1994-2003, le gouvernement du Canada a consacré environ 12 milliards de dollars aux dépenses de programmes dans les infrastructures. Au cours de la même période, le gouvernement fédéral des États-Unis a consacré 217 milliards de dollars US au seul programme des infrastructures de transport.

Le besoin :

Collaborer avec les experts de l'industrie pour s'assurer que les investissements seront stratégiques et dépolitisés, et appliquer des solutions innovatrices pour la rénovation des infrastructures.

S'occuper de la rénovation des infrastructures est l'un des défis financiers les plus difficiles auquel font face tous les paliers de gouvernement. Les gouvernements sont déterminés à maintenir des budgets équilibrés, mais doivent composer avec des priorités financières concurrentes. Cette situation nécessite des outils politiques qui produiront des économies, une plus-value et des avantages pour les contribuables. Nous croyons qu'il est urgent d'investir davantage dans la rénovation des infrastructures et sommes prêts à collaborer avec les gouvernements pour définir une approche coordonnée et élaborer une stratégie à cet effet.

Recommandation 2 :

Une stratégie bien coordonnée de rénovation des infrastructures doit comprendre des fonds pour la création de la « Table ronde nationale sur l'infrastructure durable » (TRNID). Provenant d'un vaste bassin d'intervenants spécialisés, les membres de la TRNID seraient chargés :

- **d'élaborer un plan d'action national;**
- **de faire rapport sur l'état des infrastructures au Canada;**
- **de déterminer les priorités en matière d'immobilisations et de maintenance des ouvrages existants de génie civil.**

Section V : Conclusion

Les ingénieurs du Canada ont toujours fait preuve d'un sens de l'innovation et d'un esprit d'entreprise qui ont contribué à l'enrichissement de notre pays, à l'établissement de communautés sécuritaires et à la productivité du Canada. Du chemin de fer du Canadien Pacifique à la Voie maritime du Saint-Laurent et au pont de la Confédération, les ingénieurs canadiens ont épaulé les visionnaires politiques du Canada et contribué de façon importante à notre prospérité et à notre qualité de vie.

Le CCI et ses membres constituants mobilisent les énergies de leurs 160 000 ingénieurs membres et font preuve de leadership sur des questions telles que l'adaptation au changement climatique et la Table ronde nationale sur l'infrastructure durable.

Afin d'améliorer notre productivité nationale, nous demandons au gouvernement fédéral :

- d'apporter son soutien financier à la création d'une Table ronde nationale sur l'infrastructure durable, qui mettrait à contribution l'expertise des spécialistes de l'industrie et de toute la communauté des infrastructures, lui fournirait des conseils pour cerner les priorités en matière d'investissements et de maintenance, et veillerait à l'utilisation optimale des ressources disponibles;
- de travailler dans le cadre du CVIIP pour consacrer un financement suffisant à la réalisation d'une évaluation complète de la vulnérabilité des infrastructures canadiennes aux impacts du changement climatique.

Le CCI croit qu'une politique publique, assortie des fonds nécessaires au soutien de ces initiatives, contribuera grandement à court et à long termes à l'amélioration de notre sécurité, de notre prospérité et de notre productivité.