



FEDERATION
OF CANADIAN
MUNICIPALITIES

FÉDÉRATION
CANADIENNE DES
MUNICIPALITÉS

CONTINUER SUR NOTRE LANCÉE

Mémoire prébudgétaire
Fédération canadienne des municipalités

Automne 2011

Table des Matières

INTRODUCTION	3
UN GOUVERNEMENT INTELLIGENT, DES PARTENARIATS SOLIDES	5
ENJEUX PRIORITAIRES.....	6
Infrastructures et transports.....	6
Des routes, des ponts et un système de transport collectif en détérioration.....	7
Les villes, les collectivités et l'économie	9
• Les collectivités rurales, nordiques et éloignées	9
• L'économie verte	9
Services policiers et sécurité publique.....	10
Logement.....	11
ANNEXE : FAITS ET CHIFFRES IMPORTANTS	13

24, rue Clarence
Ottawa (Ontario) K1N 5P3
Téléphone : 613-241-5221
Télécopieur : 613-241-7440



FEDERATION
OF CANADIAN
MUNICIPALITIES

FÉDÉRATION
CANADIENNE DES
MUNICIPALITÉS

INTRODUCTION

Le Canada a joué un rôle de chef de file dans la lutte contre le ralentissement économique mondial. Tous les ordres de gouvernement réunis ont agi de façon coordonnée afin de créer des emplois et de protéger les familles et les entreprises. Encore une fois, le malaise s'accroît sur les marchés mondiaux et il est donc important que le gouvernement du Canada poursuive ses efforts, de concert avec les villes et les collectivités, afin de renforcer les bases de notre économie et de protéger notre qualité de vie.

Le programme de relance est terminé, mais le Canada peut maintenant se servir des succès du Plan d'action économique (PAE) pour s'attaquer à cette nouvelle menace. Dans le cadre du PAE, il a été possible de surmonter les obstacles qui empêchent trop souvent les ordres de gouvernement de travailler étroitement ensemble. D'ici la fin de la présente année, par le biais du PAE, les municipalités auront mené à bien et financé en partie des projets d'un total de 10 milliards de dollars. Nos collectivités ont ainsi créé 100 000 emplois, soit l'équivalent de 50 p. 100 de la cible globale du PAE au chapitre des emplois.

Un partenariat croissant

D'autres récentes initiatives antérieures au PAE avaient entraîné des changements positifs dans les relations entre le gouvernement fédéral et les villes et les collectivités. Ces dernières années, les investissements fédéraux ont aidé les municipalités à maintenir l'ordre public, à rénover les logements sociaux et à reconstruire les routes, les ponts, les réseaux d'aqueduc et d'égouts ainsi que les réseaux de transport collectif, soit les infrastructures de base dont le Canada a besoin pour soutenir les familles, les entreprises et la croissance économique à long terme.

La collaboration de plus en plus étroite entre Ottawa et les villes a donné naissance à des politiques et à des programmes qui procurent de plus grands avantages aux Canadiens. Le plan Chantiers Canada et le Fonds permanent de la taxe sur l'essence sont des exemples des outils de financement à long terme dont le pays a besoin pour entretenir convenablement ses infrastructures sur 30, 50 et même 70 ans. Le gouvernement a aussi travaillé en étroite collaboration avec les fonctionnaires municipaux pour réduire les modalités administratives, simplifier le processus d'approbation du financement et élaborer une réglementation de l'environnement rigoureuse et d'application simple.

Protéger nos gains

Le gouvernement fédéral a aidé les municipalités à réparer certains des torts causés à nos collectivités par les nombreuses années de sous-investissement et de délestage de responsabilités. Nous avons gagné du terrain, et il ne faut surtout pas le perdre.

Depuis des décennies, les municipalités s'efforcent de s'acquitter de responsabilités croissantes, dont un bon nombre leur ont été déléguées par d'autres ordres de gouvernement. Ne recevant aucune part des recettes et des taxes de vente générées par la nouvelle croissance, les collectivités ont été forcées d'augmenter les impôts fonciers, de réduire les services essentiels et très souvent, de reporter des réparations d'infrastructures. Le déficit des infrastructures qui s'ensuit nuit aux familles, aux entreprises et à l'économie.

Malgré les récents investissements, les signes de danger se multiplient : congestion routière, détérioration des routes et des ponts, escalade des coûts des services policiers et pénurie de logements qui empêche les travailleurs d'accéder aux nouveaux emplois. De St. John's à Victoria en passant par Montréal, les symptômes peuvent varier, mais la cause reste la même : un régime fiscal qui retire beaucoup trop de nos collectivités par rapport à ce qu'il y réinvestit.

D'ici 2014, 40 p. 100 des investissements fédéraux actuels dans les municipalités prendront fin. Ces investissements ne sont pas des mesures de stimulation ponctuelles : ce sont des investissements fondamentaux pour réparer les routes, loger les personnes âgées à faible revenu et assurer une présence policière dans nos rues. Ces investissements doivent être préservés et placés sur une trajectoire à long terme.

Investissements fédéraux-municipaux : fin récente ou fin prochaine

- Fonds Chantiers Canada : 1,2 milliard de dollars/an (fin en 2014)
- Programmes visant le logement abordable et l'itinérance : 380 millions de dollars/an (fin en 2014)
- Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun : 300 millions de dollars/an (fin en 2009)
- Fonds de recrutement des policiers : 80 millions par année (fin en 2014)

Les prochaines étapes

Dans le budget de 2011, le gouvernement s'est engagé à élaborer un nouveau plan fédéral d'infrastructures à long terme en collaboration avec les municipalités, les provinces, les territoires et le secteur privé. Ce nouveau plan permettra au Canada de mettre fin à la détérioration de ses infrastructures municipales, d'améliorer les transports collectifs et de lutter contre la saturation du réseau routier. En élargissant cette approche axée sur la collaboration à long terme, nous pouvons atteindre d'autres importants objectifs nationaux, tels qu'appuyer les services policiers de première ligne, protéger la sécurité publique et combler les lacunes dans le système de logement du Canada.

Dans son budget de 2012, le gouvernement fédéral doit miser sur le partenariat inter-gouvernemental qui a insufflé une nouvelle vie à nos infrastructures vieillissantes et nous a permis de traverser les jours les plus sombres de la récession mondiale. Ensemble, nous pouvons éliminer les cloisonnements administratifs qui continuent de nuire à la prestation des services aux contribuables – et bâtir un Canada plus fort et plus sûr.

UN GOUVERNEMENT INTELLIGENT, DES PARTENARIATS SOLIDES

Une meilleure planification, de meilleurs partenariats et de meilleurs programmes : trois caractéristiques qui distinguent un gouvernement intelligent. C'est cette approche dont a besoin le Canada pour créer les emplois, protéger les services essentiels et équilibrer son déficit budgétaire dans une économie mondiale extrêmement exigeante.

À l'avenir, les gouvernements doivent :

- **Penser à long terme.** Le gouvernement fédéral doit poursuivre son virage des annonces de financement à court terme à des engagements à long terme qui favorisent une meilleure planification budgétaire. Alors qu'il élabore son nouveau plan d'infrastructures à long terme, le gouvernement fédéral doit élargir le modèle et effectuer des investissements de base dans d'autres secteurs, y compris les services policiers et la sécurité publique et le logement abordable, dans un cadre financier à long terme plus stable et plus solide.
- **Éliminer les cloisonnements administratifs.** Dans les secteurs où les trois ordres de gouvernement ont un rôle à jouer, ils doivent établir des objectifs communs, éliminer le double-emploi et les modalités administratives inutiles et appuyer la coopération dans toute la mesure du possible. Afin d'y parvenir, les gouvernements locaux doivent avoir une place à la table – non seulement en ce qui concerne les infrastructures – mais aussi pour les services policiers et la sécurité publique, le logement, l'environnement et tout autre enjeu touchant directement les municipalités.
- **Engager le secteur privé.** Les partenariats public-privé (PPP) ne sont pas une panacée, mais lorsque le secteur privé peut contribuer à la solution, la porte devrait être ouverte. En plus d'incorporer le financement des PPP dans son nouveau plan d'infrastructures à long terme, le gouvernement fédéral doit engager les entreprises dans les initiatives déployées pour éliminer la congestion routière, combler les lacunes grandissantes de notre système de logement et édifier une économie plus verte.

ENJEUX PRIORITAIRES

Infrastructures et transports

« De plus, le gouvernement coopérera avec les provinces, les territoires, la Fédération canadienne des municipalités et d'autres parties prenantes en vue d'élaborer un plan à long terme en matière d'infrastructure publique; cette initiative se poursuivra après l'expiration du plan Chantiers Canada. »

Budget fédéral de 2011

L'infrastructure municipale est le fondement de notre économie. Nos petites entreprises ont besoin de routes et de ponts en bon état pour livrer leurs biens et leurs services. Les travailleurs ont besoin d'un réseau de transport collectif rapide et efficace pour se rendre au travail. Les entreprises en croissance misent sur des services communautaires de qualité – bibliothèques, patinoires, etc. – pour recruter des travailleurs qualifiés.

Après des décennies de négligence et de sous-investissement, le Canada commence à faire face à son déficit des infrastructures municipales, un arriéré de réparations et de construction qui nuit à toutes les entreprises et les familles. Le récent engagement du gouvernement fédéral d'élaborer un nouveau plan fédéral d'infrastructures à long terme est une occasion de ralentir la détérioration de nos infrastructures et d'assurer les futures assises de notre économie.

Depuis 25 ans, les Canadiens voient s'accroître les symptômes du déficit des infrastructures : des ponts qui rouillent, des routes qui s'écroulent, des autobus et des métros bondés et des avis de faire bouillir l'eau.

La cause? Après l'essor des infrastructures dans les années 1950 et 1960, les collectivités locales ont été forcées d'assumer la responsabilité de la construction, de la réparation et de l'entretien de la plupart des infrastructures de base du Canada sans disposer d'une source de financement raisonnable et fiable pour effectuer le travail.

Aujourd'hui, les municipalités sont responsables de 53 p. 100 des infrastructures du Canada – ce qui représente une augmentation par rapport à 34 p. 100 dans les années 1960 – mais elles doivent compter sur un système d'impôt foncier désuet pour s'acquitter de responsabilités croissantes, dont un bon nombre lui ont été déléguées par d'autres ordres de gouvernement. Il s'agit là d'un outil de financement régressif et désuet dont font le plus durement les frais les Canadiens à revenu moyen et à faible revenu, notamment les familles qui travaillent, les aînés et les propriétaires de petites

entreprises. Au cours des quelques dernières années, le gouvernement fédéral a travaillé avec les municipalités, les provinces et les territoires pour commencer à réparer certains des dommages causés à nos infrastructures par notre système de financement municipal en état de crise.

Le gouvernement fédéral a accru ses investissements dans les infrastructures et amorcé la refonte de ses programmes d'infrastructures. Le gouvernement a privilégié un modèle de financement à plus long terme qui facilite la planification et permet d'utiliser plus efficacement l'argent des contribuables. Il s'est aussi fait le promoteur d'un nouvel esprit axé sur l'établissement de partenariats intergouvernementaux et a conçu des programmes de financement plus efficaces et d'accès plus rapide. Les éléments de base d'une solution permanente au déficit des infrastructures sont en place. Il reste maintenant à les intégrer les uns aux autres.

Des routes, des ponts et un système de transport collectif en détérioration

« *La congestion routière étouffe nos villes.* » [trad. libre]

Carol Wilding, Présidente et chef de la direction, Toronto Board of Trade

Afin de soutenir la concurrence à l'échelle mondiale, le Canada a besoin de réseaux de transport rapides et efficaces qui relient les entreprises à leurs clients, les travailleurs à leurs emplois et les villes aux marchés internationaux. Toutefois, l'absence de coordination et d'un financement à long terme a provoqué une saturation hors de contrôle du réseau routier et causé d'importantes déficiences dans nos liaisons routières, aériennes et maritimes.

Aujourd'hui, le navetteur moyen canadien passe l'équivalent de 32 jours de travail par année pour se rendre au travail et en revenir. Dans la région du Grand Toronto et le Montréal métropolitain, le navettage quotidien moyen dépasse les 75 minutes. Ces temps de déplacement sont supérieurs à ceux de New York, de Londres et de Paris. De nombreuses autres régions urbaines, y compris Ottawa, Calgary et Vancouver doivent investir des sommes importantes pour éliminer la congestion routière.

Le défi ne se limite pas aux grandes villes. Dans de nombreuses régions rurales, éloignées et nordiques, les collectivités n'ont pas les ponts, les routes et les infrastructures aéroportuaires dont elles ont besoin afin de soutenir les familles et l'industrie, ou de rester reliées aux marchés urbains.

Il n'y a pas de temps à perdre. Outre la réfection de routes, de ponts et d'infrastructures de transport collectif en rapide détérioration et la nécessité de toujours investir pour soutenir la croissance, les municipalités font face à des enjeux sans précédent au chapitre des infrastructures.

Dans un pays comme le nôtre, qui cherche à améliorer sa productivité, il est ironique que la congestion routière force les biens, les services et les personnes à circuler à pas de tortue. Le projet de règlement fédéral sur les systèmes d'eaux usées nécessitera la reconstruction d'un système d'épuration des eaux sur quatre aux pays, au coût estimé de plus de 20 milliards de dollars.

Les changements climatiques entraîneront des coûts de plus en plus lourds pour les municipalités, et les premières touchées seront les municipalités du Nord, où le coût d'adaptation des routes, des ponts et des édifices publics aux températures arctiques à la hausse pourrait plus que doubler le déficit des infrastructures du Nord qui est estimé à 400 millions de dollars.

RECOMMANDATIONS

Tous les gouvernements – fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux – doivent travailler ensemble et avec le secteur privé, afin de faire le point sur les infrastructures du Canada, de protéger la santé et la sécurité du public et d'établir un plan à long terme entièrement financé pour construire des routes, des réseaux d'alimentation en eaux, des installations communautaires et des réseaux de transport collectif de qualité, soit les infrastructures de base dont le Canada a besoin pour soutenir les familles, les entreprises et la croissance économique à long terme.

Dans le cadre du nouveau plan d'infrastructures à long terme, le gouvernement fédéral doit :

- 1. Renouveler le Fonds Chantiers Canada qui viendra à échéance sous peu**
- 2. Indexer le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence afin de suivre la croissance démographique et économique**
- 3. Renouveler le financement fédéral réservé aux transports collectifs et arrivé dernièrement à échéance; établir des cibles pour réduire les temps de déplacement domicile-travail; et fixer des échéances pour combler les lacunes stratégiques du réseau de transport du Canada**
- 4. Payer la part du gouvernement fédéral de tous les nouveaux coûts d'infrastructures délestés aux municipalités y compris les améliorations requises pour satisfaire au nouveau règlement fédéral sur les eaux usées**
- 5. Consacrer des fonds aux infrastructures pour les collectivités rurales, éloignées et nordiques, assortis de seuils de population appropriés**

Les villes, les collectivités et l'économie

Face à l'intensification de la concurrence mondiale pour attirer les talents, les investissements et les emplois, le Canada a besoin de villes et de collectivités offrant des systèmes modernes d'eau potable et d'eaux usées, des réseaux de transport de classe mondiale et une qualité de vie supérieure.

Le régime fiscal canadien retire démesurément trop de nos collectivités par rapport à ce qu'il y réinvestit. Les gouvernements fédéral et provinciaux accaparent les taxes et impôts résultant de la croissance économique. Contrairement à de nombreuses municipalités européennes et américaines, les municipalités canadiennes doivent s'en remettre aux impôts fonciers, une forme de revenu fiscal à croissance lente.

Sans accès à des sources de revenus qui croissent avec l'économie – et sans investissements à long terme suffisants de la part des autres ordres de gouvernement – les municipalités continuent d'être aux prises avec un écart structurel entre leurs responsabilités croissantes et les ressources qu'elles ont pour s'en acquitter. Cette situation a de nombreuses conséquences : un déficit de 123 milliards de dollars des infrastructures municipales, des réseaux routiers et de transport collectif déficients et des menaces croissantes pour notre future économie.

- **Les collectivités rurales, nordiques et éloignées** appuient les industries agro-alimentaires et des ressources naturelles qui produisent 50 p. 100 des exportations du Canada, paient des milliards de dollars en taxes, sans compter les emplois et la croissance qu'elles contribuent à créer dans les régions urbaines. Toutefois, Aux prises avec une assiette fiscale en régression, des sources de revenus limitées et des infrastructures qui vieillissent rapidement, les municipalités rurales, nordiques et éloignées parviennent difficilement à fournir les services de base et les installations collectives nécessaires pour retenir leurs résidents et leurs entreprises et en attirer de nouveaux.
- **L'économie verte** : Au cours des dernières décennies, les municipalités ont mené des milliers de projets pour mettre un frein à la pollution, économiser l'énergie et réduire les émissions de gaz à effet de serre, à partir de la conversion du gaz d'enfouissement en électricité jusqu'à la mise en service d'autobus éconergétiques. Le rapport de 2009 de la FCM intitulé *Agir sur le terrain* montre qu'avec des partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux engagés, les municipalités pourraient investir dans de nombreux autres projets éprouvés et rentables et insuffler un élan aux stratégies fédérales visant à bâtir une économie plus verte.

Afin de résoudre ces problèmes, nous devons réformer les outils fiscaux des municipalités et réinventer leurs rapports avec les autres ordres de gouvernement.

Services policiers et sécurité publique

Rien n'importe davantage aux Canadiens que la sécurité de leurs familles et de leurs collectivités. Même si les taux de criminalité sont à la baisse, les coûts de la criminalité mesurés en termes de vies et de biens demeurent extrêmement élevés.

Les Canadiens ont le droit de s'attendre à ce que les gouvernements :

- tirent le maximum de chaque dollar qu'ils investissent dans la lutte contre la criminalité et ses causes;
- financent convenablement les services policiers et la sécurité publique;
- éliminent les cloisonnements administratifs entre les services policiers fédéral, provinciaux et municipaux.

Toutefois, le système de maintien de l'ordre du Canada doit être repensé d'urgence. Au cours des 30 dernières années, une part insoutenable des coûts des services policiers au Canada a été transférée aux municipalités – soit par délestage direct, soit en raison de l'incapacité de la Gendarmerie royale du Canada surchargée d'assumer entièrement ses responsabilités.

Aujourd'hui, les municipalités paient plus de 60 p. 100 de la facture globale des services policiers, y compris 600 millions de dollars en tâches policières de compétence fédérale qu'elles se retrouvent à assumer dans des domaines tels que la sécurité frontalière, la prévention du trafic international de stupéfiants et la cybercriminalité. Les services policiers et la sécurité publique sont les deux volets des budgets municipaux qui affichent la croissance la plus rapide, représentant plus de 20 p. 100 des dépenses totales. Dans de nombreuses collectivités, les coûts des services policiers progressent plus rapidement que les coûts des soins de santé. Tous les ordres de gouvernement doivent travailler ensemble afin de prendre en charge les différents enjeux liés aux rôles et aux responsabilités des services policiers et à la répartition des ressources. Sans une nouvelle approche, qui inclut un appui financier destiné aux services policiers de première ligne et à la lutte contre les causes de la criminalité, ces coûts égorgeront les contribuables municipaux et augmenteront au détriment des autres services essentiels.

RECOMMANDATIONS

À l'automne 2011, le gouvernement du Canada a présenté la *Loi sur la sécurité des rues et des communautés*, qui vise à durcir les peines de prison et de renforcer les pouvoirs d'enquête des autorités juridiques. Alors que les membres du Parlement discutent de ce projet de loi, ils doivent se demander comment il appuiera les services policiers de première ligne, et doivent travailler avec les provinces, les territoires et les municipalités afin d'obtenir de meilleurs résultats dans la lutte contre le crime pour les victimes et les contribuables.

La FCM demande au gouvernement fédéral ce qui suit :

- 1. Protéger et accroître l'appui financier destiné aux services policiers de première ligne, à la sécurité publique et à la lutte contre les causes de la criminalité**
- 2. Soutenir les programmes de première ligne qui s'attaquent aux causes de la criminalité et empêchent les jeunes vulnérables de devenir des criminels de profession**
- 3. Cesser de déléster des responsabilités fédérales sur les épaules des contribuables municipaux, à l'exemple des contrats de services policiers fédéraux-municipaux ou en raison de l'incapacité de la GRC d'assumer entièrement ses responsabilités**

Logement

La hausse des prix du logement et les pénuries de logements nuisent aux efforts déployés par les villes pour attirer les travailleurs dont elles ont besoin afin de soutenir l'économie. Parallèlement, des dizaines de milliers de familles, d'ainés et de nouveaux arrivants peinent à trouver un logement convenable à un prix abordable. Pourtant, les programmes visant le logement abordable et l'itinérance, d'une valeur de 380 millions de dollars par an, doivent toujours expirer en 2014. L'itinérance chronique continue d'imposer un fardeau insoutenable aux services policiers, aux refuges d'urgence et aux services sociaux financés par les contribuables.

Le gouvernement fédéral signe actuellement des accords en matière de logement avec chaque province et territoire afin d'investir plus de 1 milliard de dollars dans la reconstruction et la rénovation de logements sociaux au cours des trois prochaines années. Le gouvernement a promis que ces nouveaux programmes seraient conçus pour répondre aux besoins locaux et atteindre des objectifs clairs.

Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux doivent travailler avec les municipalités pour transformer ces mots en actes. La première priorité est d'obtenir du financement pour les gouvernements locaux et les organismes de première ligne afin de construire des logements qui répondent aux besoins locaux et appuient l'économie. Nous devons profiter du nouvel esprit de partenariat intergouvernemental pour concevoir des programmes de financement plus rapides et efficaces. En même temps, le gouvernement fédéral doit appuyer des buts qui dépassent les cycles de financement de deux ou trois ans. Ce n'est qu'alors que nous aurons les logements dont ont besoin les familles, les travailleurs et les entreprises et que nous réduirons le coût élevé de l'itinérance pour les particuliers, les collectivités et les services financés par les contribuables.

RECOMMANDATIONS

La FCM demande au gouvernement fédéral ce qui suit :

- 1. Appuyer les stratégies provinciales, territoriales et municipales à long terme en matière de logement**
- 2. Offrir des encouragements fiscaux afin d'augmenter le nombre de logements locatifs construits chaque année**
- 3. Prolonger les subventions et les programmes fédéraux qui se termineront sous peu dans le secteur du logement**
- 4. Adopter par voie législative des cibles de dix ans pour la construction et la rénovation des logements dont le Canada a besoin pour soutenir son économie et réduire le fardeau de l'itinérance chronique imposé aux services d'urgence et aux services sociaux financés par les contribuables**

ANNEXE – FAITS ET CHIFFRES IMPORTANTS

Infrastructures

- Les municipalités possèdent 53 p. 100 des infrastructures du Canada – ce qui représente une augmentation par rapport à 34 p. 100 dans les années 1960.
- Le déficit des infrastructures municipales est de 123 milliards de dollars (en 2007).
- Le secteur privé retire 17 cents de chaque dollar investi dans les infrastructures.
- Le projet de règlement fédéral sur les systèmes d’eaux usées nécessitera la reconstruction d’un système d’épuration des eaux sur quatre aux pays, au coût estimé de plus de 20 milliards de dollars à l’échelle nationale.
- Chaque dollar investi par les municipalités dans les infrastructures locales entraîne des retombées combinées de 35 cents pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux – sous forme principalement de nouveaux revenus d’impôts et de taxes de vente (18 cents pour le gouvernement fédéral; 17 cents pour les provinces et les territoires).
- Un sous-investissement continu dans les infrastructures publiques ralentira la croissance économique, coûtant aux nouveaux travailleurs une moyenne de 50 000 \$ en pertes de revenus au cours de leur carrière et à l’entreprise moyenne 20 p. 100 de ses profits.

Transports et transport collectif

- Année après année, la congestion routière occasionne aux automobilistes canadiens et à l’économie des pertes de temps équivalent à plus de 5 milliards de dollars. Il se peut que ce coût soit beaucoup plus élevé : l’OCDE a estimé le coût de la congestion routière dans la région du Grand Toronto seule à 5 milliards de dollars.
- En moyenne, les Canadiens passent 32 jours par année pour se rendre au travail et en revenir.
- Dans les deux principales zones urbaines du Canada – la région du Grand Toronto et le Montréal métropolitain – le navettage quotidien moyen dépasse les 75 minutes. Cette durée correspond à la pire performance dans un classement de 23 villes internationales. Une seule ville canadienne s’est classée parmi les dix premières.

Services policiers et sécurité publique

- Les municipalités emploient 65 p. 100 des policiers du Canada.
- Les contribuables municipaux dépensent 600 millions de dollars par an pour s'acquitter des responsabilités policières déléguées par le gouvernement fédéral.
- Les dépenses des services policiers et de la sécurité publique sont les deux postes qui progressent le plus rapidement dans les budgets municipaux, accaparant 20 pour cent des dépenses totales.

Logement et itinérance

- Les Canadiens vivant dans 1,5 million de ménages – soit 12,7 p. 100 de tous les ménages – éprouvent des « besoins impérieux de logement » et doivent étirer leur budget à un niveau intolérable pour payer la hausse du coût de l'habitation.
- Le tiers des ménages canadiens vivent dans l'un des plus de 3,9 millions de logements locatifs – appartements, maisons et copropriétés – du pays.
- Des recherches menées à Toronto ont montré que l'installation, dans un logement stable, d'une personne utilisant les refuges temporaires entraîne des économies de 9 000 \$ par an au chapitre des services sociaux et de santé. Dans le cas de personnes souffrant de maladies chroniques, souvent des maladies mentales, les économies nettes peuvent atteindre jusqu'à 17 000 \$ par an.
- Selon les plus récentes données, plus de 175 000 familles figuraient sur les listes d'attente des logements sociaux au pays.
- Plus de 40 000 Canadiens passent toutes les nuits dans des refuges d'urgence, même des familles avec des enfants.
- Dans la région de Toronto, un détenu sur cinq était sans-abri à son arrestation. Un sur trois a indiqué qu'il irait vivre dans un refuge temporaire à sa libération.

Collectivités rurales, éloignées et nordiques

- Les industries soutenues par les collectivités rurales, éloignées et nordiques représentent plus de 50 p. 100 des exportations du Canada, notamment dans les secteurs de l'énergie, de l'agroalimentaire et des ressources naturelles.
- Les revenus des ménages ruraux sont inférieurs de 10 000 \$ en moyenne à ceux des autres zones du pays.
- Durant la dernière décennie et pour la première fois, la population du Canada rural, éloigné et nordique a chuté à moins de 20 p. 100 de la population globale du pays.
- Le coût d'adaptation des routes, des ponts et des édifices publics aux températures arctiques à la hausse pourrait plus que doubler le déficit des infrastructures du Nord qui est estimé à 400 millions de dollars.