

entente
auxiliaire



Expansion
Économique
Régionale

Regional
Economic
Expansion

CANADA/NOUVELLE-ÉCOSSE
LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE
MÉTROPOLITAINE DE HALIFAX-DARTMOUTH



31 MARS 1975

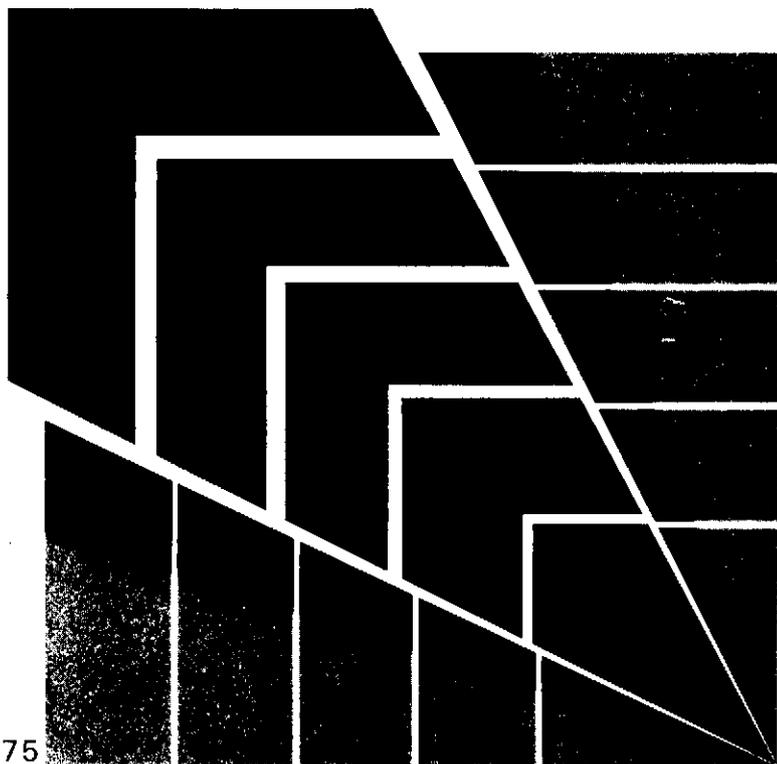
entente
auxiliaire



Expansion
Économique
Régionale

Regional
Economic
Expansion

CANADA/NOUVELLE-ÉCOSSE
LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE
MÉTROPOLITAINE DE HALIFAX-DARTMOUTH



31 MARS 1975

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
ENTENTE AUXILIAIRE
SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
DE HALIFAX-DARTMOUTH

ENTENTE conclue le trente et unième jour de mars 1975

ENTRE :

LE GOUVERNEMENT DU CANADA (ci-après appelé
"le Canada"), représenté par le ministre de
l'Expansion économique régionale,

D'UNE PART,

ET :

LE GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA
NOUVELLE-ÉCOSSE (ci-après appelé "la Province"),
représenté par le ministre du Développement,

D'AUTRE PART.

ATTENDU QUE le Canada et la Province ont conclu une entente-cadre de développement le douze septembre 1974 (ci-après appelée "l'ECD") pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 3;

ATTENDU QUE pour la poursuite de ces objectifs, le Canada et la Province ont convenu de chercher à déterminer les possibilités de développement en analysant et en étudiant la conjoncture économique et sociale de la Nouvelle-Écosse et sa situation par rapport à l'économie régionale et nationale;

ATTENDU QUE le Canada et la Province ont convenu de chercher à coordonner l'application des politiques et des programmes fédéraux et provinciaux pertinents afin d'appuyer la réalisation des possibilités déterminées;

ATTENDU QUE l'on a prévu à l'annexe A de l'ECD une stratégie en vue d'atteindre ces objectifs, laquelle comprend le développement de la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth en mettant l'accent sur les industries à haute technicité et les industries des communications, de la distribution et des

transports s'y rapportant, ainsi que sur un large éventail de services personnels et commerciaux, en fonction de l'évolution de cette zone comme grand centre d'affaires et de services;

ATTENDU QUE le Canada et la Province ont convenu que des investissements publics seront nécessaires pour appuyer la réalisation de cette stratégie;

ATTENDU QUE le Canada est disposé à participer aux programmes et projets énoncés à l'annexe A ci-jointe et à aider la Province, selon les conditions établies dans la présente entente, afin de lui permettre de contribuer efficacement à ce processus de développement;

ATTENDU QUE le Gouverneur en conseil, par le décret C.P. 1975-3/710 du vingt-septième jour de mars 1975, a autorisé le ministre de l'Expansion économique régionale à signer la présente entente au nom du Canada;

ATTENDU QUE le Lieutenant-gouverneur en conseil, par le décret 75-274 du dixième jour de mars 1975, a autorisé le ministre du Développement à signer la présente entente au nom de la Province;

PAR CES MOTIFS, il est convenu entre les parties à la présente entente ce qui suit :

DÉFINITIONS

1. Dans la présente entente, les expressions suivantes signifient :
 - a) "Coût admissible" : les frais définis à l'article 10 (ceux mentionnés aux articles 7 et 8 étant exclus);
 - b) "Ministre fédéral" : le ministre de l'Expansion économique régionale ou toute autre personne autorisée à agir en son nom;
 - c) "Exercice financier" : la période allant du 1er avril d'une année au 31 mars de l'année suivante;
 - d) "Comité de gestion" : les fonctionnaires désignés conformément à l'article 20;
 - e) "Ministres" : le Ministre fédéral et le Ministre provincial;
 - f) "Programme" : l'objet de la présente entente, précisé à l'article 5;
 - g) "Projet" : une subdivision d'un programme telle que définie par le Comité de gestion;
 - h) "Ministre provincial" : le ministre du Développement ou toute personne autorisée à agir en son nom.

BUT

2. Le but de la présente entente est de permettre au Canada et à la Province de faire les investissements jugés essentiels pour le développement de la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth, suivant les lignes directrices exposées à l'annexe A de l'ECD.

OBJECTIF

3. L'objectif de la présente entente est d'accélérer le développement de la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth en mettant l'accent sur les industries à haute technicité et les industries des communications, de la distribution et des transports s'y rapportant, ainsi que sur un large éventail de services personnels et commerciaux, en fonction de l'évolution de cette zone comme grand centre d'affaires et de services.

STRATÉGIE

4. La stratégie générale qui sera suivie dans le cadre de la présente entente est décrite en détail à l'annexe A. Cette stratégie fera l'objet d'un examen annuel et pourra être révisée à l'occasion par les Ministres. Elle portera directement sur les grandes possibilités économiques suivantes :
 - a) le développement métropolitain, principalement concentré sur les noyaux urbains de Halifax et de Dartmouth et comprenant des projets pour y améliorer les installations et services essentiels et en faciliter l'accès;
 - b) la porte d'entrée, projet englobant des activités reliées au domaine portuaire et au transport aérien, notamment de nouvelles installations pour le transport et la manutention des marchandises;
 - c) le développement industriel, comprenant la fabrication, l'entreposage, la distribution et des projets pour assurer des services à ces industries. Dans une perspective à long terme, on accordera une attention particulière aux industries à haute technicité.

OBJET

5. a) L'annexe A, qui fait partie de la présente entente, énumère des projets que la Province se chargera de faire exécuter et elle comprend notamment les programmes suivants :
 - i) le développement métropolitain,

- ii) la porte d'entrée : le port,
 - iii) le développement industriel.
- b) La Province entreprendra, soit directement soit par l'entremise de ses organismes, ou se chargera de faire entreprendre par les municipalités ou entreprises privées intéressées, conformément à un échéancier approuvé, la réalisation des éléments de programmes énumérés à l'annexe A. Lors du parachèvement et de l'acceptation définitive de chacun des éléments, la Province, la municipalité ou l'entreprise privée, selon le cas, les prendra en main et en assumera pleinement l'exploitation, l'entretien et la réparation.
6. a) Il appartiendra à la Province de faire l'acquisition, dans la mesure des besoins, de tous les terrains privés situés dans les limites de l'emplacement du projet de développement du front de mer de Halifax-Dartmouth et d'en assumer les frais. Le projet sera situé à l'intérieur des limites de la zone de développement que détermineront la Province et le Canada et l'emplacement sera décrit et délimité plus en détail dans le plan directeur qui sera approuvé pour le secteur en question.
- b) Il est mutuellement entendu et convenu que tous les terrains appartenant à des organismes publics fédéraux, provinciaux et municipaux, à l'intérieur des limites de l'emplacement proposé auquel il est fait allusion au paragraphe a) ci-dessus, seront rendus disponibles pour le projet de développement à des conditions et des prix d'achat qui seront négociés. Dans le cas de terrains municipaux, il est entendu et convenu que la Province en négociera l'achat et qu'elle en fera effectivement l'acquisition.
- c) Il est en outre mutuellement entendu et convenu que le Canada assumera une partie du coût total de l'acquisition des terrains, privés et publics précités et au coût d'acquisition de la zone qui pourrait être créée pour le front de mer de Halifax, sur ledit emplacement.
- d) Il est mutuellement convenu que les recettes nettes, découlant du projet et devant être perçues par la Province, seront partageables entre le Canada et la Province au prorata de leur contribution respective.
- e) Lorsqu'un terrain acquis par la Province à une fin bien précise dans le cadre du projet du front de mer de Halifax est par la suite revendu, le produit de cette vente doit être partagé entre le Canada et la Province au prorata de leur contribution respective.

- f) Lorsqu'un terrain acquis est réaffecté à un usage incompatible avec l'objet du projet de développement du front de mer, la Province doit verser au Canada, s'il en fait la demande, une partie de la valeur marchande estimée du terrain au moment de la réaffectation, selon la proportion de la contribution initiale à ce projet par le Canada.

Il est entendu et convenu que le Comité de gestion a le pouvoir de fixer la période de temps pendant laquelle les dispositions des paragraphes e) et f) ci-dessus s'appliqueront.

7. Le Canada s'engage à occuper, suivant un plan échelonné, approximativement 800 000 pieds carrés de superficie pour des bureaux administratifs dans le projet de développement du front de mer tel que décrit à l'annexe A.
8. La Province s'engage à occuper approximativement 450 000 pieds carrés de superficie pour des bureaux administratifs dans le projet de développement du front de mer tel que décrit à l'annexe A.
9. Le Canada et la Province conviennent que les exigences du Canada et de la Nouvelle-Écosse en ce qui a trait à l'environnement seront observées dans tous les travaux entrepris aux termes de la présente entente.

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

10. Exception faite des articles 7 et 8, le coût admissible devant être financé ou partagé aux termes de la présente entente par le Canada et la Province à l'égard des programmes et des parties de programmes énumérés à l'annexe A comprend :
 - a) en ce qui a trait aux éléments d'infrastructure des programmes énumérés à l'article 5, tous les frais directs, y compris ceux reliés à l'information, qui, de l'avis du Comité de gestion ont été à juste titre engagés par la Province pour la mise en oeuvre des programmes, à l'exclusion toutefois des frais d'administration, d'arpentage, de génie et d'architecture, plus dix pour cent (10%) de ces frais à titre d'indemnité pour les frais exclus qui sont déterminés, sauf dans le cas où d'autres dispositions sont prévues ou précisées à l'annexe A, moins les dépenses remboursées aux termes de l'entente antérieure sur les zones spéciales et les routes;
 - b) en ce qui a trait à tous les autres éléments des programmes énumérés à l'article 5, le coût admissible devant être financé ou partagé aux termes de la présente entente par le Canada comprend :
 - i) les salaires bruts, la part des cotisations de l'employeur au Régime de pensions du Canada et à l'assurance-

chômage, et, conformément aux règlements provinciaux applicables, les dépenses de voyage et de déménagement raisonnables des employés provinciaux qui, selon le Comité de gestion, s'occuperont ou se sont occupés de la mise en oeuvre des projets à condition que ces frais, déterminés par le Comité de gestion, viennent s'ajouter à ceux que doit assumer la Province et soient engagés à l'égard de personnel, de services et d'installations en supplément de ceux qui sont normalement disponibles ou déjà en place dans la Province; il est entendu et convenu que les frais reliés à l'occupation de locaux dans des immeubles appartenant à la Province, de même que les frais d'utilisation du réseau téléphonique et d'autres systèmes et services publics usuels de la Province sont exclus, à moins que le Comité de gestion n'en décide autrement,

ii) les frais des services extérieurs obtenus conformément à l'article 25, et d'autres frais directs particuliers approuvés par le Comité de gestion.

11. Les sommes nécessaires pour financer la mise en oeuvre de la présente entente seront prises sur les crédits votés à cette fin et pour l'exercice financier en cause par le Parlement du Canada et celui de la Province.
12. Nonobstant toute disposition contraire de la présente entente, le montant total de la contribution du Canada ne devra pas excéder quatre-vingts pour cent (80%) du coût total des programmes jusqu'à concurrence de \$79 997 000.
13. La présente entente et l'annexe A ci-jointe peuvent être modifiées à l'occasion, comme peuvent en convenir les Ministres, et toute modification pertinente devra être faite par écrit par les deux Ministres. Chaque article de programme ou de projet ajouté à l'annexe A fera partie de la présente entente et sera pleinement et effectivement régi par les modalités de cette dernière tout comme s'il avait fait partie de l'entente initiale. Il est expressément convenu toutefois que toute modification à l'article 12 nécessitera l'approbation du Gouverneur en conseil.
14. Le Comité de gestion peut apporter des rectifications aux projets à l'intérieur de chaque programme de l'annexe A au cours de l'exercice financier, pourvu que ces rectifications n'augmentent pas le coût total du programme. Cependant, le Comité de gestion ne peut rectifier le rapport des contributions faites par le Canada et la Province à l'égard du coût total d'un projet tel qu'indiqué à l'annexe A, à moins d'une autorisation expresse écrite par les deux Ministres.

15. Exception faite des articles 7 et 8, le coût de chaque article de programme sera limité au coût estimatif fédéral et provincial stipulé à l'annexe A, à moins que les Ministres n'en décident autrement.
16. Dès qu'il devient évident que le coût de la réalisation d'un programme excédera le coût estimatif stipulé à l'annexe A pour tout programme, la Province en informera sans tarder le Comité de gestion en précisant les raisons de l'augmentation.
17. Dès qu'il en sera informé, le Comité de gestion étudiera les circonstances qui ont entraîné l'augmentation du coût estimatif, puis préparera et présentera aux Ministres un rapport et des recommandations concernant les mesures envisagées.
18. Les frais financés par le Canada ne comprennent pas les frais relatifs à l'acquisition des terrains ou des droits sur les terrains, ou les frais découlant des conditions d'acquisition, sauf pour les dispositions expresses de l'article 6.
19. Sous réserve de l'approbation du Ministre fédéral, les frais engagés par l'une ou l'autre des parties pour des programmes et des projets approuvés sont admissibles s'ils sont engagés dans les douze mois qui précèdent la date de la présente entente.

ADMINISTRATION ET GESTION

20. Chacun des Ministres nommera en nombre égal un ou plusieurs hauts fonctionnaires responsables de l'administration de la présente entente. Ils formeront le Comité de gestion qui aura pour fonction de surveiller la planification et la mise en oeuvre des programmes précisés à l'article 5, et d'assumer les responsabilités qui lui sont attribuées ailleurs dans la présente entente. Le Ministre fédéral et le Ministre provincial nommeront respectivement un haut fonctionnaire fédéral et un haut fonctionnaire provincial à la coprésidence du Comité de gestion.
21. Une fois par année et au plus tard le 1er septembre, le Comité de gestion soumettra à l'approbation des Ministres une évaluation des progrès réalisés dans la mise en oeuvre de la présente entente, de la mesure selon laquelle le programme et les articles de programme ont permis jusqu'alors d'atteindre efficacement les objectifs fixés et de la pertinence constante des objectifs eux-mêmes ainsi que des prévisions budgétaires pour l'exercice financier suivant.
22. a) Le Canada et la Province conviennent de fournir au Comité de gestion tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions.

- b) Le Comité de gestion peut mettre sur pied des sous-comités pour le conseiller et l'aider dans ses travaux. Ces sous-comités pourront comprendre des personnes qui ne sont pas membres du Comité de gestion. Ils prépareront, sur demande, des rapports et des recommandations pour le Comité de gestion sur toutes les questions ayant trait à la mise en oeuvre des projets de l'annexe A. Des rapports périodiques détaillés sur les aspects matériels et financiers des projets seront présentés au Comité de gestion, accompagnés de recommandations pour ce qui est de la prise de mesures à la fois nécessaires et conformes à la stratégie de développement adoptée.

MODALITÉS DE PAIEMENT

23. Sous réserve de l'article 11, le Canada remboursera promptement à la Province, sur présentation de demandes périodiques, les dépenses engagées et payées à l'égard des projets, lesdites demandes de remboursement devant être présentées sous une forme et vérifiées d'une manière qui satisfassent le Ministre fédéral.
24. a) Afin d'aider à assurer le financement provisoire des projets, le Canada peut, si la Province en fait la demande, faire à cette dernière des versements provisoires équivalant à cent pour cent (100%) de sa quote-part des demandes présentées. Ces versements seront fondés sur une estimation des dépenses effectivement engagées et certifiées par un haut fonctionnaire de la Province.
- b) La Province tiendra une comptabilité de chaque versement provisoire et présentera au Canada, dans les cent vingt jours suivant chaque versement, un état détaillé des dépenses effectivement engagées et payées, et vérifiées à la satisfaction du Ministre fédéral. Tout écart entre les montants versés par le Canada à titre de versements provisoires et les sommes effectivement payées par la Province devra être corrigé sans délai par le Canada et la Province.
- c) Le paiement des demandes de remboursement aux termes des articles 23 et 24 sera augmenté de dix pour cent (10%) ou selon ce qui est indiqué à l'annexe A dans le cas des projets d'infrastructure, comme le prévoit le paragraphe 10 a).

SOUSSIONS ET ADJUDICATIONS DES CONTRATS

25. a) A moins que le Comité de gestion n'en décide autrement, tous les contrats de construction, d'achat et autres seront adjugés à la suite d'appels d'offres publics.

- b) Le décachetage de toutes les soumissions se fera publiquement et le Comité de gestion recevra, suffisamment à l'avance, une copie de chaque appel d'offres, accompagnée d'un avis de la date, de l'heure et de l'endroit où se déroulera le décachetage des soumissions, pour permettre à tout membre du Comité de gestion ou à son représentant d'y assister et de participer à l'évaluation desdites soumissions.
- c) A moins que le Comité de gestion n'en décide autrement, tout contrat sera adjugé au soumissionnaire compétent et digne de confiance qui aura présenté la soumission jugée la plus basse.
- d) Tous les contrats de services professionnels seront supervisés conformément aux méthodes qu'établira le Comité de gestion, et les rapports préparés par les experts-conseils ou résultant de ces contrats deviendront propriété des deux parties en cause.
- e) Toutes les adjudications de contrats seront annoncées conjointement par le Canada et la Province.

SURVEILLANCE

- 26. a) Toute modification importante à un contrat devra recevoir l'assentiment préalable du Comité de gestion.
- b) Tout membre du Comité de gestion ou son représentant pourra inspecter les travaux, à tout moment raisonnable, afin de vérifier les demandes de remboursement périodiques et d'obtenir tout autre renseignement concernant le projet que pourraient exiger le Ministre fédéral ou le Ministre provincial.

INFORMATION

- 27. a) Le Canada et la Province conviennent de collaborer à l'élaboration et à l'exécution d'un programme d'information donnant aux gouvernements fédéral et provincial tout le crédit qui leur revient pour leur participation à la mise en oeuvre des projets aux termes de la présente entente.
- b) Le Canada se chargera de fournir pendant la réalisation des travaux un ou plusieurs panneaux, selon ce qu'il jugera approprié, mentionnant que le projet est mis en oeuvre et financé conformément aux termes de la présente entente, et il se réserve le droit, lors du parachèvement des travaux, de fournir et d'installer à un endroit convenable une plaque permanente dans le sens de la formule précitée.
- c) La Province est chargée d'installer, d'entretenir et, une fois les travaux terminés, d'enlever les panneaux.

28. Toute annonce publique des mesures prévues par la présente entente et toute cérémonie d'inauguration officielle de chacun des projets décrits à l'annexe A seront organisées conjointement par les Ministres.

GÉNÉRALITÉS

29. La présente entente se terminera le 31 mars 1980, mais les projets approuvés et les engagements pris par écrit avant cette date continueront d'être en vigueur jusqu'à leur parachèvement. Toutefois, le Canada n'acquittera aucune demande de remboursement qui n'aura pas été présentée le 31 mars 1981.
30. Aucun député à la Chambre des communes ou à l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse n'est admis à bénéficier d'une part ou partie d'un versement fait aux termes de la présente entente ou de tout avantage pouvant en découler. En outre, il ne peut entreprendre aucune étude ou analyse en vertu d'un contrat pouvant entraîner des déboursés de la part du Canada aux termes de la présente entente, et il ne peut non plus y participer.
31. Les dispositions de l'ensemble des Normes de travail proposées par le ministère fédéral du Travail en 1970 s'appliqueront à la présente entente; et il est entendu que dans la mesure où il y aura des normes provinciales plus élevées applicables à certaines occupations ou régions, les normes plus élevées s'appliqueront. Dans l'ensemble des Normes de travail susmentionnées, les dispositions suivantes sont considérées comme exigences minimales :
- a) les taux de rémunération en vigueur dans la région pour chaque catégorie de travail, sous réserve des dispositions législatives provinciales fixant le salaire minimal;
 - b) dans l'industrie du bâtiment, une fois et demie le taux de rémunération en vigueur après le nombre d'heures stipulé aux fins de rémunération supplémentaire dans les normes provinciales pertinentes, lequel ne dépassera jamais 48 par semaine;
 - c) dans la construction routière et la construction lourde, une fois et demie le taux de rémunération en vigueur après le nombre d'heures stipulé aux fins de rémunération supplémentaire dans les normes provinciales pertinentes, lequel ne dépassera jamais 50 par semaine;
 - d) les conditions de travail décrites dans tous les documents de soumission doivent être affichées bien à la vue sur le chantier de travail;
 - e) tous les contrats seront adjugés sans aucune distinction de race, de sexe, d'âge, de situation de famille, d'origine

ethnique, de couleur, de religion ou d'appartenance politique; il est entendu, par contre, que ce qui précède n'empêchera pas la mise en oeuvre de mesures spéciales au bénéfice des autochtones;

- f) l'embauchage des travailleurs se fera par l'entremise des centres de main-d'oeuvre, dans la mesure du possible, à moins que le Comité de gestion ne juge qu'ils ne sont pas raisonnablement en mesure de fournir ce service.

32. Les modalités de l'ECD s'appliqueront à la présente entente.

ÉVALUATION

33. Au cours de la présente entente, le Canada et la Province feront une évaluation conjointe des programmes énumérés à l'annexe A, en fonction des objectifs énoncés. Le Comité de gestion présentera annuellement aux Ministres des rapports sur l'avancement des travaux lors de ou avant la réunion annuelle des Ministres, comme le prescrivent le paragraphe 9.1 et l'article 10 de l'ECD. De plus, le Canada et la Province feront également une évaluation conjointe de la présente entente en fonction des objectifs généraux de développement économique et socio-économique de la Nouvelle-Écosse.

EN FOI DE QUOI, le ministre de l'Expansion économique régionale, le ministre des Travaux publics et le ministre d'État chargé des Affaires urbaines ont signé la présente entente au nom du Canada, d'une part, et le ministre du Développement au nom de la Province, d'autre part.

EN PRÉSENCE DE :

GOVERNEMENT DU CANADA

Témoïn

Ministre de
l'Expansion économique régionale

Témoïn

Ministre des Travaux publics

Témoïn

Ministre d'État chargé
des Affaires urbaines

GOVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Témoïn

Ministre du Développement

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
ENTENTE AUXILIAIRE
SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
DE HALIFAX-DARTMOUTH

ANNEXE A

(en milliers de dollars)

Description des programmes/ projets	Coût estimatif total*	Quote-part fédérale*	Quote-part provinciale*	Détail des sous-projets		
				Description	Partage des frais	Coût estimatif total*
I. DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAINE						
1. Aménagement du front de mer de Halifax- Dartmouth	87 710	65 457	22 253	a) Préparation de l'emplace- ment et acquisition de terrains	80/20	24 000
				Acquisition des terrains nécessaires, travaux de remblayage, démolition et construction de digues sur le front de mer de Halifax et de Dartmouth.		
				b) Préparation du plan directeur du front de mer	80/20	500

*Y compris :

a) les frais directs

b) l'indemnité de 10% (s'il y a lieu)

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
ENTENTE AUXILIAIRE
SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
DE HALIFAX-DARTMOUTH

ANNEXE A (suite)
(en milliers de dollars)

Description des programmes/ projets	Coût estimatif total*	Quote-part fédérale*	Quote-part provinciale*	Détail des sous-projets		
				Description	Partage des frais	Coût estimatif total*
I. DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN (suite)				e) <u>Conception technique et aménagement de services publics</u>	80/20	12 000
				Aménagement de canalisations d'eau et d'égout, des services d'électricité, d'un réseau de routes internes et de passages pour piétons et de terminus pour les traversiers de Halifax-Dartmouth.		
				d) <u>Réseau régional d'alimentation en eau</u>	70/30	30 770
				Conception technique et aménagement d'un réseau régional d'alimentation en eau à partir du lac Pockwock. (Les versements faits en vertu de l'entente sur les routes et zones spéciales sont déduits du coût.) L'indemnité de 10% ne s'applique pas.		

*Y compris :

- a) les frais directs
- b) l'indemnité de 10% (s'il y a lieu)

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
 ENTENTE AUXILIAIRE
 SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
 DE HALIFAX-DARTMOUTH

ANNEXE A (suite)

(en milliers de dollars)

Description des programmes/ projets	Coût estimatif total*	Quote-part fédérale*	Quote-part provinciale*	Détail des sous-projets		
				Description	Partage des frais	Coût estimatif total*
I. DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAINE (suite)				e) <u>Traversiers de Dartmouth</u>	80/20	3 400
				Conception technique et construction de deux nouveaux traversiers pour relier les centres villes de Halifax et de Dartmouth.		
				f) <u>Centre administratif de la circulation</u>	80/20	700
			Conception technique et frais d'exploitation reliés à l'établissement d'un système informatisé de gestion de la circulation.			
				g) <u>Rond-point Armdale</u>	70/30	120
			Conception technique et réalisation de travaux d'amélioration au rond-point Armdale.			

*Y compris :

a) les frais directs

b) l'indemnité de 10% (s'il y a lieu)

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
 ENTENTE AUXILIAIRE
 SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
 DE HALIFAX-DARTMOUTH

ANNEXE A (suite)

(en milliers de dollars)

Description des programmes/ projets	Coût estimatif total*	Quote-part fédérale*	Quote-part provinciale*	Détail des sous-projets		
				Description	Partage des frais	Coût estimatif total*
I. DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN (suite)				h) <u>Rue Portland</u>	70/30	5 410
				Amélioration de la rue Portland à Dartmouth de la rue Joffre au chemin County Home, y compris l'intersection avec la route périphérique.		
				i) <u>Rue Dunbrack</u>	70/30	10 810
				Conception technique et construction d'une nou- velle rue à quatre voies le long de l'emprise de la conduite principale du réseau régional d'alimen- tation en eau, entre le chemin du lac Kearney et la promenade du Bicentenaire.		

*Y compris :

a) les frais directs

b) l'indemnité de 10% (s'il y a lieu)

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
ENTENTE AUXILIAIRE
SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
DE HALIFAX-DARTMOUTH

ANNEXE A (suite)

(en milliers de dollars)

Description des programmes/ projets	Coût estimatif total*	Quote-part fédérale*	Quote-part provinciale*	<u>Détail des sous-projets</u>		
				Description	Partage des frais	Coût estimatif total*
II. LA PORTE D'ENTRÉE : LE PORT	1 500	1 200	300	a) <u>Étude de la conteneurisation</u> Étude de faisabilité et de conception technique pour l'instauration d'installations de conte- neurs supplémentaires dans le port de Halifax.	80/20	1 000
				b) <u>Étude d'un terminal à conteneurs</u> Étude de faisabilité et choix d'un emplacement ailleurs que dans le port pour l'aménagement d'un terminal à conteneurs (commerce intérieur et d'importation/exportation).	80/20	150

*Y compris :

a) les frais directs

b) l'indemnité de 10% (s'il y a lieu)

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
ENTENTE AUXILIAIRE
SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
DE HALIFAX-DARTMOUTH

ANNEXE A (suite)

(en milliers de dollars)

Description des programmes/ projets	Coût estimatif total*	Quote-part fédérale*	Quote-part provinciale*	Détail des sous-projets		
				Description	Partage des frais	Coût estimatif total*
II. LA PORTE D'ENTRÉE : LE PORT (suite)				c) <u>Analyse de faisabilité du remblayage des berges</u> Analyse de faisabilité du remblayage terrestre et sous-marin.	80/20	350
III. DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL	21 600	13 340	8 260	a) <u>Simulateur de vol</u> Fourniture du matériel pour un centre d'entraîne- ment des équipages de l'air que dirigera la Eastern Provincial Airlines.	70/30	3 400
				b) <u>Étude de faisabilité</u> 1. Chantier de radoub - analyse financière 2. Parcs industriels - étude de rentabilité.	80/20	200

*Y compris:

a) les frais directs

b) l'indemnité de 10% (s'il y a lieu)

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
 ENTENTE AUXILIAIRE
 SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
 DE HALIFAX-DARTMOUTH

ANNEXE A (fin)

(en milliers de dollars)

Description des programmes/ projets	Coût estimatif total*	Quote-part fédérale*	Quote-part provinciale*	<u>Détail des sous-projets</u>		
				Description	Partage des frais	Coût estimatif total*
				c) <u>Aménagement de terrains industriels</u>	50/50	9 000
				Conception technique et construction de routes, de services d'adduction d'eau et d'égout sur environ 200 acres de terrain dans le parc industriel de Burnside et le Lynch Estate Property.		
III. DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL				d) <u>Route d'évitement de Bedford</u>	70/30	9 000
				Conception technique et construction d'une route d'évitement qui reliera la route n° 7 et la route à grande circula- tion n° 101.		
PROGRAMMES I, II et III						
TOTAUX	110 810	79 997	30 813			

*Y compris :

- a) les frais directs
- b) l'indemnité de 10% (s'il y a lieu)

CANADA-NOUVELLE-ÉCOSSE
ENTENTE AUXILIAIRE
SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE
DE HALIFAX-DARTMOUTH

APPENDICE A

Historique

Jusqu'à ces dernières années, l'économie de la zone de Halifax-Dartmouth, comme celle de l'ensemble de la région de l'Atlantique, a accusé du retard par rapport à l'économie canadienne. De 1966 à 1971, Halifax-Dartmouth a enregistré la plus faible augmentation démographique de toutes les zones métropolitaines canadiennes de 200 000 habitants ou plus. Le taux d'accroissement n'y a été que de 1.2 pour cent par année. Même si ce taux a été une demi-fois supérieur à la tendance dans la région de l'Atlantique, il a été nettement inférieur à celui des autres centres du pays, où il a varié de 2.5 à 4 pour cent. Cette stagnation de la zone de Halifax-Dartmouth est imputable en partie au progrès relativement faible observé dans l'ensemble des économies de l'Atlantique, ce qui prouve l'importance d'un arrière-pays économiquement vigoureux pour n'importe quel grand centre. De même, l'absence de développement de la zone de Halifax-Dartmouth a grandement freiné la croissance du reste de la région de l'Atlantique, d'où la nécessité pour toute grande région d'avoir un centre de croissance très dynamique. En résumé, le destin économique de Halifax-Dartmouth est étroitement lié à celui de l'économie provinciale et de l'économie de la région tout entière.

Il faut cependant souligner que des forces particulières à Halifax-Dartmouth et à la période en question ont nui considérablement à la croissance économique de la zone métropolitaine durant les années 60. Premièrement — et il s'agit là sans doute du facteur le plus important — le nombre d'emplois dans les forces armées a diminué de près de 5 000, ce qui représente une réduction d'un tiers dans un secteur clé de l'activité économique de la zone métropolitaine. Selon une analyse, sans cette chute de l'emploi au sein du personnel des forces armées, la croissance démographique à Halifax-Dartmouth aurait du moins approché celle de la plupart des grands centres urbains du Canada dont il est question plus haut. Deuxièmement, des tendances à la rationalisation se sont manifestées dans d'autres secteurs de l'économie de Halifax-Dartmouth. Par exemple, l'emploi dans la fabrication n'a connu aucun accroissement mais est passé par de profonds réajustements en faveur d'activités nettement mieux rémunérées. Ces forces et d'autres facteurs ont eu tendance à masquer la vigueur sous-jacente de l'économie de Halifax-Dartmouth.

Cette vigueur est devenue plus évidente au cours des dernières années, alors qu'on a assisté à un revirement marqué par rapport au piètre rendement des années 60. Tous les principaux indicateurs économiques ont suivi une courbe ascendante très prononcée, les poussées les plus vigoureuses se faisant sentir dans le domaine de l'emploi et de l'utilisation de la population active. Le récent rebondissement économique a été très ramifié, presque tous les secteurs clés y ayant contribué. Tout d'abord, après avoir connu une stagnation de plus d'une décennie, l'emploi dans l'industrie de la fabrication s'est accru grâce, en particulier, à l'expansion prise par les secteurs de l'électronique, du montage des automobiles, de la construction navale et d'autres activités axées sur le marché de la région de l'Atlantique. Il semble bien que cet essor s'accroîtra, étant donné que les intentions d'investissements dans la fabrication en 1974 atteignaient presque le double des investissements réels de 1973. Fait non moins important, les salaires dans ce secteur à Halifax-Dartmouth se rapprochent maintenant de la moyenne canadienne (seulement de 3 pour cent inférieurs en 1974), reflétant ainsi l'orientation continue vers des activités de productivité plus grande.

En second lieu, l'accroissement de l'activité dans le port à conteneurs de Halifax a joué un grand rôle, comme en témoigne en partie l'augmentation de 15 pour cent de l'emploi enregistrée dans les transports et les communications¹ de 1972 à 1974. Troisièmement, la construction a pris beaucoup d'ampleur en marquant au chapitre de l'emploi des gains de 30 pour cent en 1974 seulement, par suite surtout de l'expansion du secteur commercial et des affaires dans les centres des affaires des deux villes de Halifax et de Dartmouth.

Quatrième facteur et non le moindre, les services s'étant développés à un rythme très rapide ces dernières années, Halifax-Dartmouth est en voie de devenir le principal centre de services de l'Atlantique. A cet égard, il convient tout particulièrement de noter les progrès marqués dans les secteurs des finances, des assurances et des affaires. De nombreuses entreprises nationales ont ouvert des bureaux régionaux à Halifax-Dartmouth, maintenant qu'elles trouvent plus facile et plus économique de desservir les marchés de l'Atlantique et des Maritimes depuis la zone métropolitaine, au lieu de Montréal et Toronto. Aussi, l'emploi dans le commerce (y compris la vente en gros) a connu une hausse très accentuée, conséquence du rôle croissant que joue Halifax-Dartmouth comme grand centre de distribution dans l'économie de l'Atlantique. Aussi, l'emploi pour l'ensemble des trois catégories de services² s'est-il accru de plus de 30 pour cent au cours des trois dernières années seulement. D'autres chiffres témoignent du rôle grandissant de Halifax-Dartmouth en tant que centre de services : i) les ventes au détail par habitant dans Halifax-Dartmouth sont actuellement aussi

¹Pourcentage fondé sur une enquête auprès des grands établissements, tout comme les autres pourcentages et chiffres relatifs à l'emploi qui sont cités.

²Il s'agit du commerce, des finances, de l'assurance et de l'immobilier, et des services personnels et d'affaires.

élevées qu'à Toronto et bien au-dessus des niveaux de Montréal, d'Ottawa-Hull et de Winnipeg, pour ne mentionner que quelques villes, ii) en 1975, on prévoit aménager dans la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth environ 700 000 pieds carrés supplémentaires de superficie pour bureaux, comparativement à une moyenne d'environ 170 000 pieds carrés de 1967 à 1974.

Il est à souligner que la croissance dans les services provient en grande partie de la substitution d'importations et qu'il ne s'agit pas simplement d'une croissance "passive" ou "artificielle" reposant sur l'expansion des industries productrices de biens. En somme, la tendance actuelle vers la hausse dans le domaine des services entraîne une forte expansion et diversification de l'activité économique dans la zone de Halifax-Dartmouth.

Il en est résulté un accroissement de 21 pour cent de l'emploi³ dans les grands établissements de Halifax-Dartmouth au cours des trois dernières années, soit deux fois le taux de croissance pour la région de l'Atlantique ou pour le pays en général⁴. Le taux d'utilisation de la population active s'est donc sensiblement amélioré. Le taux de chômage dans la zone métropolitaine a été en moyenne de 3.7 pour cent l'année dernière (comparativement à 5.4 pour cent dans l'ensemble du pays); d'autre part, le taux d'activité a atteint en moyenne 61.7 pour cent ou trois points de pourcentage au-dessus du niveau national. Dans les deux cas, les améliorations enregistrées depuis 1971 sont meilleures que pour l'ensemble du pays.

En résumé, la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth demeure non seulement la partie la plus prospère de l'Atlantique⁵ mais, aspect plus important encore, elle en vient maintenant à jouer un rôle central au sein de l'économie globale de l'Atlantique. Qu'il suffise de mentionner que Halifax-Dartmouth tout en ne comptant que 15 pour cent du "niveau" de l'emploi composite industriel de la région de l'Atlantique a néanmoins contribué dans une proportion de 30 pour cent à l'augmentation de l'emploi depuis 1971. Ainsi, la relance des activités portuaires, le développement de la zone métropolitaine en tant que principal centre de services pour toute la région de l'Atlantique et l'essor soutenu de l'industrie de la fabrication ont transformé la zone à faible croissance de Halifax-Dartmouth en un grand centre prospère développant des liens de plus en plus solides avec les grands centres métropolitains du reste du Canada et de la côte est des États-Unis. On peut cependant arguer du fait que jusqu'à maintenant le développement métropolitain n'a eu que de faibles retombées sur le reste de la région de l'Atlantique. Or, il ne faut pas perdre de vue que la période de temps considérée

³C'est-à-dire l'emploi "composite industriel".

⁴Compte tenu du rôle apparemment grandissant des petites entreprises dans la zone de Halifax-Dartmouth, on s'attend que les progrès pour l'emploi dans son ensemble soient au moins comparables.

⁵Avec des revenus par habitant et par famille d'environ 10 pour cent supérieurs à la moyenne nationale.

a été trop courte pour permettre aux effets d'"entraînement" de se faire vraiment sentir. Il est donc essentiel de soutenir le rythme rapide du développement et de la croissance de la zone métropolitaine non seulement pour assurer la prospérité continue des habitants de Halifax-Dartmouth mais — et c'est là un aspect plus important encore — pour faire en sorte que les autres parties de la Nouvelle-Écosse et de la région de l'Atlantique en tirent le plus grand profit.

Les grands avantages

Il serait hasardeux à ce stade de tenter de faire une évaluation quantitative complète des avantages et des coûts de la mise en oeuvre de la présente entente auxiliaire, en raison du caractère intangible de maints d'entre eux.

Quoi qu'il en soit, voici cinq grands avantages qui, d'après les prévisions, pourront en découler :

- 1) La mise en oeuvre de l'entente auxiliaire fournira de l'emploi aux nouveaux éléments de la population active, en particulier à ceux qui arrivent des autres parties de la région de l'Atlantique. Ainsi, une plus grande proportion de la population de l'ensemble de la région pourra bénéficier du niveau de vie élevé de Halifax-Dartmouth.
- 2) L'entente auxiliaire contribuera à atténuer le plus possible les "désavantages" généralement associés à une forte croissance en permettant une expansion ordonnée. Ainsi, Halifax-Dartmouth pourra préserver l'un de ses aspects de développement les plus importants, son milieu agréable. La réalisation du projet de front de mer et les initiatives au chapitre du transport de transit qui seront décrites plus loin sont d'une importance primordiale pour la matérialisation de cet "avantage".
- 3) L'entente auxiliaire aidera à assurer le maintien de l'essor économique actuel de Halifax-Dartmouth. Cet aspect est important non seulement en soi mais aussi parce qu'il permettra aux autres parties de la Nouvelle-Écosse et de l'Atlantique de tirer le plus de profit possible de la croissance de la zone métropolitaine. Comme nous l'avons déjà mentionné, les retombées n'ont pas été jusqu'ici très fortes, mais il faut tenir compte de la "nouveau-té" de la tendance actuelle à la hausse. Les effets bénéfiques pour les autres régions de l'Atlantique sont reliés : i) à la croissance des marchés de la région métropolitaine pour leurs biens et services, ii) à l'augmentation continue de la capacité de la région métropolitaine de fournir à ces autres régions des biens et des services de haute qualité.
- 4) En relation avec les "avantages" mentionnés ci-dessus, la mise en oeuvre de l'entente auxiliaire débouchera sur une meilleure intégration de l'économie de l'Atlantique. A cet égard, le point crucial est le réseau de transport et de distribution (c'est-à-dire

la porte d'entrée), mais l'accentuation de l'activité de la région métropolitaine dans les secteurs de la fabrication et des services hautement spécialisés jouera également un rôle.

- 5) L'entente auxiliaire aidera à restructurer l'économie de Halifax-Dartmouth pour l'orienter vers des activités plus spécialisées. De cette façon, Halifax-Dartmouth jouera un rôle de premier plan au sein de l'économie de la région de l'Atlantique pour ce qui est du relèvement des salaires et du développement des compétences et de l'esprit d'entreprise. Avec le temps, cela aura un "effet exemplaire" non négligeable sur les autres parties de l'Atlantique en montrant : i) aux résidents de l'Atlantique qu'ils peuvent mettre en valeur les talents et développer l'esprit d'initiative nécessaire pour le dernier quart du XX^e siècle, ii) aux entrepreneurs éventuels, que des activités plus spécialisées peuvent prospérer dans le milieu de l'Atlantique. La restructuration de l'économie de l'Atlantique s'amorcera d'abord à Halifax-Dartmouth pour s'étendre ensuite aux autres régions.

Les possibilités de développement

La principale possibilité de développement identifiée jusqu'à maintenant est le projet du front de mer de Halifax-Dartmouth. On prévoit qu'il suscitera des investissements privés de l'ordre de \$150 millions.

Tel qu'il est conçu actuellement, le projet devrait favoriser la revivification des secteurs "marins" des deux côtés du port, les nouvelles aires commerciales et résidentielles, les nouveaux magasins de détail, sans oublier les immeubles administratifs pour les services fédéraux, provinciaux et peut-être municipaux se mêlant harmonieusement aux éléments historiques de la vieille ville qui se trouvent déjà sur le front de mer. Le projet aura de grandes répercussions sociales du fait que le front de mer deviendra aussi bien accessible aux habitants de la ville qu'aux visiteurs. La contribution du secteur public servira à mettre en place les infrastructures essentielles et les autres installations et services publics nécessaires à la réussite du projet.

D'autres grands projets de développement entièrement imputables à l'initiative privée sont en cours de réalisation. D'autres sont à prévoir; il s'agira alors, soit de réalisations du secteur privé soit d'entreprises mixtes faisant appel aux fonds publics et privés.

Les plans définitifs ne sont pas encore arrêtés, mais le projet du front de mer devrait comporter les éléments suivants. Il s'agit de données approximatives visant à montrer l'envergure que le projet global est appelé à prendre.

Le front de mer de Halifax

	<u>Dimensions approximatives</u>
Bureaux fédéraux et installations	800 000 à 1 000 000 pieds carrés
Bureaux provinciaux et installations	400 000 pieds carrés
Bureaux privés	300 000 à 400 000 pieds carrés
Hôtels et magasins de détail	400 unités
Logement	750 unités
Superficie pour magasins de détail	70 000 à 150 000 pieds carrés
Stationnement	2 000 emplacements
Installations municipales	-
Terminus pour traversiers	-
Réseau interne pour piétons	-
Réseau externe pour piétons	-
Aire récréative	-
Espace libre	-
Installations culturelles, p. ex. : musée, aquarium, etc.	-

Le front de mer de Dartmouth

Bureaux publics	16 000 pieds carrés
Commerces et vente au détail	23 500 pieds carrés
Terminus pour traversiers et installations	10 500 pieds carrés
Stationnement	539 emplacements

Du succès de la réalisation de ce projet découleront notamment les avantages suivants :

- 1) Revivifier de façon significative et dynamique des sections importantes des fronts de mer de Halifax et de Dartmouth en réanimant le secteur pour le rendre actif vingt-quatre heures par jour par la diversification de l'utilisation foncière et en redonnant aux citoyens l'accès aux activités et espaces publics des fronts de mer. Cette revivification assurerait la viabilité du centre urbain, eu égard au site historique et à la Citadelle, et un équilibre réaliste entre la croissance et la protection de l'écologie.
- 2) Instaurer une présence fédérale importante dans la zone métropolitaine de façon à souligner la place prépondérante qu'occupe Halifax-Dartmouth comme principal centre de l'est du Canada.
- 3) Fournir, dans un milieu intéressant et de façon bien organisée, des installations pour les divers groupes et organismes publics de façon à améliorer l'efficacité et diminuer les frais au cours de la prochaine décennie.

- 4) Rationaliser l'utilisation des grandes superficies de terrains qu'y possède l'État et, ce faisant, catalyser l'investissement privé et accroître les recettes foncières de la municipalité.
- 5) Mettre en place les infrastructures nécessaires qui permettront en outre de faire face à la croissance ultérieure sans recourir de nouveau au secteur public.
- 6) Montrer que les programmes intergouvernementaux peuvent promouvoir les programmes économiques et régionaux plus vastes en utilisant les besoins fédéraux et provinciaux en installations comme catalyseur, et servir de modèle ou de prototype pour les programmes futurs.
- 7) Montrer que les secteurs public et privé peuvent travailler efficacement ensemble, et ce, à l'avantage de tous les groupes importants et de la communauté elle-même.
- 8) Instituer un milieu attrayant pour compléter le site historique aménagé par le gouvernement fédéral et créer éventuellement un marché permanent grâce à l'emploi généré dans l'ensemble du projet.
- 9) Créer localement de l'emploi à court terme (pendant la phase de la conception et de la construction) et à long terme (grâce à l'exploitation des diverses activités mises sur pied).
- 10) Instaurer des activités du secteur secondaire au sein de l'économie de la région de l'Atlantique du fait que des fonds sont injectés par la signature de contrats, l'achat de matériel et de matériaux et que des emplois sont créés dans les entreprises de fabrication locales.
- 11) Créer un milieu favorable à l'investissement privé.
- 12) Favoriser la rencontre des intérêts matériels et intellectuels pour l'avancement de la science, de la technologie et du monde de l'entreprise.

On peut quantifier dans une certaine mesure mais de façon tangentielle, les avantages de l'aménagement du front de mer en mesurant l'augmentation de la superficie pour bureaux dans la zone métropolitaine. Au cours de la dernière décennie, on a construit annuellement en moyenne 150 000 pieds carrés d'espace pour bureaux. Ces dernières années, la moyenne est peut-être plus élevée encore, c'est-à-dire environ 200 000 pieds carrés. L'année 1975 sera exceptionnelle, car des travaux qui auraient dû être terminés en 1974 ont été retardés à cause de pénuries de matériaux; c'est pourquoi beaucoup d'entre eux seront parachevés en 1975. Sans une aide spéciale, on prévoit que la zone métropolitaine devrait supporter une augmentation annuelle d'environ 200 000 pieds carrés de ce genre de construction. Compte tenu d'un effort spécial, de l'accent mis sur le développement de Halifax-Dartmouth comme centre régional, de la mise en place des infrastructures complémentaires et des stimulants spéciaux accordés pour l'aménagement du

front de mer de Halifax qui, à lui seul, comprendra près de 1.4 million de pieds carrés de superficie pour bureaux, on prévoit que l'augmentation annuelle de 400 000 pieds carrés peut se maintenir dans les prochaines années.

En comptant une superficie approximative de 100 pieds carrés par employé, cela signifie que la zone pourrait bénéficier de 4 000 nouveaux emplois par année au lieu de 2 000, dans les principaux immeubles administratifs. Ces chiffres corroborent d'autres prévisions voulant que globalement le nombre d'emplois augmente de 50 000 au cours de cette décennie, dont 80 pour cent environ dans des espaces commerciaux.

En chiffres, cela veut dire, exprimé selon la valeur du dollar en 1974, 2 000 emplois de \$8 000 par année en moyenne, soit une source de revenu de \$16 millions pour la communauté et la région. Après cinq ans, ce montant s'élève à \$80 millions, l'accroissement global cumulatif atteignant alors \$240 millions toujours en dollars de 1974. On ne peut dans ce cas précis appliquer un multiplicateur quelconque, puisque l'emploi se trouve en grande partie dans le secteur tertiaire ou des services, qui se rapporte aux autres activités économiques.

En plus des emplois créés dans les bureaux, il y aura, pendant la phase de construction, injection supplémentaire de capitaux de l'ordre de \$20 millions par année, toujours selon la valeur du dollar en 1974. Ce qui veut dire qu'après cinq ans, le revenu global dans le secteur de la construction s'accroîtra de \$100 millions.

Le réseau régional d'alimentation en eau

Le réseau régional d'alimentation en eau est inclus ici parce qu'il représente un élément d'infrastructure essentiel pour assurer le succès du projet du front de mer. En effet, le réseau existant est déjà utilisé à pleine capacité ou presque, et l'expansion constante du port du côté de Halifax exige la mise en place d'un nouveau réseau d'alimentation en eau.

Voici quelques précisions :

- a) Halifax et Bedford-Sackville ont atteint le point où leur demande de pointe quotidienne dépasse le débit minimal du réseau actuel durant la saison sèche. Ce n'est que par l'aménagement d'un réseau régional d'alimentation en eau qu'on pourra répondre aux besoins prévus par suite du développement des secteurs commercial, industriel, résidentiel et des services qu'entraînera la mise en valeur du front de mer.
- b) Les tarifs de l'eau dans cette zone sont élevés comparativement aux tarifs nationaux. Face aux taux d'intérêt actuels et à l'escalade des coûts de construction, si le secteur privé devait financer seul le réseau régional, le tarif de l'eau ferait plus que tripler et la croissance économique de la région s'en ressentirait. Pour ne pas nuire à la venue d'entreprises, d'industries et de gens dans

la zone métropolitaine, les tarifs de l'eau devraient se rapprocher de la moyenne nationale. De petites différences peuvent toujours se concevoir mais des différences de l'ordre de 200 et 300 pour cent ne peuvent qu'entraver la croissance économique et freiner le développement.

- c) En retarder l'aménagement ne ferait qu'aggraver la situation, les coûts de construction ne cessant de grimper.
- d) Aux termes de l'entente sur les zones spéciales qui est venue à expiration le 31 mars 1975, le MEER a contribué largement au financement du réseau d'alimentation en eau au moyen de prêts et de subventions. Si le MEER ne fournit pas d'autres fonds, a déclaré la Province, celle-ci se verra dans l'impossibilité de parachever les travaux.

On prévoit installer environ 16 milles de canalisation de transport pour acheminer l'eau par gravité, depuis l'usine d'épuration du lac Pockwock à la ville de Halifax et jusqu'à Bedford. Cette conduite sera raccordée au canal d'aménagé de l'extrémité nord de la ville, au moyen d'une salle de commande située près de l'avenue Main à la hauteur de la rue Dunbrack à Halifax, de même qu'aux réservoirs Geizer Hill et Cowie Hill. Elle sera également reliée au réservoir de Bedford. Le diamètre de la conduite de transport variera de 60 pouces à 30 pouces. On trouvera une description des travaux dans l'entente sur les routes et les zones spéciales (projets 3.1 et 3.2).

Les traversiers de Dartmouth

Le port lui-même constitue un obstacle majeur à la circulation, et l'isthme de la péninsule de Halifax étant extrêmement étroit ne se prête pas à des travaux de construction routière d'envergure.

Bien que l'aménagement du front de mer, tel que planifié, vise principalement la partie du port située du côté de Halifax, on s'attend qu'outre ceux mentionnés dans le plan de développement des effets notables se répercuteront sur Dartmouth. En effet, qu'il suffise de mentionner les limites qu'imposent l'espace disponible et la nécessité de ne pas gêner la vue du port, depuis la colline de la Citadelle à Halifax. De toute évidence, cela ferait monter le prix des terrains et imposerait des contraintes au développement de l'"agglomération du centre de services" qui est jugé nécessaire pour tirer pleinement parti de l'aménagement du front de mer. En d'autres termes, il faut disposer de plus d'espace que celui prévu dans le plan d'aménagement du front de mer de Halifax de façon à favoriser la croissance autonome du centre de services métropolitain.

Pour répondre à la nécessité apparente de rapprocher le secteur des affaires des deux villes, l'une des solutions serait de faire en sorte que le centre ville de Dartmouth puisse croître tout en maintenant des liens étroits avec le centre ville de Halifax. Le moyen qui relie les deux centres villes est le service de traversiers de Dartmouth (avec les bateaux actuels, la traversée dure quinze minutes). Avec l'aménagement du front de mer et ses retombées sur Dartmouth, leur importance ne fera que croître.

Outre qu'ils remplissent cette fonction, les traversiers servent à transporter les gens vers le centre ville de Halifax. C'est un moyen de transport commode qui n'est pas touché par la densité de la circulation.

Les traversiers actuels ont été construits il y a une vingtaine d'années. Faits en bois, ils ne répondront plus bientôt aux normes du ministère des Transports, pour ce genre de service. Ils coûtent cher à entretenir et ils ne sont pas aussi rapides qu'on le voudrait. Bref, ils sont désuets.

Aussi, le Canada et la Province achèteront-ils ensemble des chantiers maritimes de la région de l'Atlantique, de nouveaux traversiers à coque d'acier pour assurer la liaison entre Halifax et Dartmouth. Voici en résumé les divers avantages qu'on tirera de cet investissement, en fonction notamment du succès du projet d'aménagement des rives :

- 1) maintenir des relations d'affaires étroites d'un centre ville à l'autre de façon à favoriser la croissance autonome du centre de services métropolitain;
- 2) faciliter le transport de la population active vers les secteurs d'activité sans pour autant accentuer la congestion routière;
- 3) appuyer les entreprises locales de construction navale;
- 4) susciter l'intérêt des touristes.

Le centre administratif de la circulation

Il ressort des études de la circulation entreprises dans la zone de Halifax qu'il y existe de graves problèmes de transport. Essayer de les résoudre par les méthodes classiques de réfection et d'élargissement des principales artères serait extrêmement onéreux. L'aménagement du front de mer de Halifax et les nouveaux afflux de circulation qui en résulteront aggraveront encore la situation, en particulier dans la partie péninsulaire de Halifax.

Dans le cadre de ce projet, on adoptera une nouvelle stratégie pour améliorer la circulation dans la zone métropolitaine, soit la création d'une administration intégrée regroupant les personnes et services responsables de la planification, du génie et de l'exploitation. Il faudra deux ans pour réaliser le projet; les honoraires des experts-conseils et les frais généraux sont compris dans les coûts.

Le rond-point Armdale

Le rond-point Armdale est le principal goulet d'étranglement à l'entrée de la péninsule. La solution proposée cadre très bien avec l'orientation que prendra le centre administratif de la circulation. Il s'agit de canaliser les flots de circulation en limitant le nombre de croisements du carrefour. Cette solution peu coûteuse n'exige aucun ouvrage d'étagement.

La rue Portland

A Dartmouth, la rue Portland est la principale artère qui relie les concentrations résidentielles des secteurs Woodlawn, Colby Village et Cole Harbour aux centres villes de Halifax et Dartmouth. L'amélioration de cette artère diminuera le nombre d'embouteillages qui se produisent actuellement aux intersections du chemin Woodlawn et de la route périphérique. En outre, d'après une étude faite aux termes de l'entente sur les routes et les zones spéciales, si les tendances actuelles du lotissement résidentiel se maintiennent, on estime que plus de 11 800 automobilistes emprunteront chaque jour la rue Portland pour se rendre aux centres villes. Aux heures de pointe, cela veut dire une affluence de 5 600 voitures, ce qui dépasse de beaucoup la capacité actuelle de cette artère et risque pour ainsi dire d'empêcher une population de quelque 80 000 personnes de se rendre travailler dans les centres villes de Halifax et Dartmouth.

La rue Portland sera donc prolongée et améliorée pour devenir une artère à quatre voies, de la rue Joffre à l'avenue Spring. Le tronçon allant de l'avenue Spring à la route County Home fera l'objet de travaux de réfection de moindre envergure. Il s'agit en tout d'une distance d'environ 3.5 milles.

On prévoit aménager sur cette artère une grande intersection à la hauteur de la route périphérique, des intersections d'accès au chemin Woodlawn et au Penhorn Mall, et d'autres sorties. Le coût de construction de ces intersections et voies d'accès devrait s'élever à \$2 millions et celui des travaux d'amélioration de la rue Portland elle-même à \$3 millions. Pour la description de ces travaux, voir l'entente sur les zones spéciales, étude 3.7.

La rue Dunbrack

Le prolongement de la rue Dunbrack, depuis la promenade du Bicentenaire jusqu'au chemin du lac Kearney à Halifax devrait contribuer largement à réduire les embouteillages en offrant aux automobilistes un plus large éventail de possibilités d'accès à la péninsule. Plus précisément, on fournit ainsi à une population prévue de 110 000 habitants dans le secteur de Bedford-Sackville, l'accès au coeur de la zone métropolitaine. En outre, la canalisation principale d'adduction d'eau du réseau régional se trouvant dans l'emprise du prolongement de la rue Dunbrack, les travaux de construction à double fin permettront de réaliser des économies.

La rue Dunbrack deviendra une artère à quatre voies, du chemin du lac Kearney à la promenade du Bicentenaire. Au croisement avec cette dernière, on aménagera un échangeur de dimension importante. Il y en aura un autre, plus petit, au chemin du lac Kearney. D'autres accès seront aménagés, notamment à l'avenue Principale, de façon à disperser la circulation vers la ville. On prévoit que les coûts de construction du tronçon allant de la promenade du Bicentenaire à la promenade Lacewood s'élèveront à environ \$5.2 millions, et ceux du tronçon entre la promenade Lacewood et la promenade du lac Kearney, y compris les intersections, à \$2.2 millions. Il s'agit en tout d'une distance de 2.9 milles. Pour la description des travaux, voir l'entente sur les zones spéciales, études 3.4 et 3.5.

Les possibilités de développement

Les possibilités de développement qui méritent d'être étudiées davantage sont essentiellement les mêmes que celles qui sous-tendent l'évolution économique positive des trois dernières années. Par divers moyens, on est arrivé à identifier un large éventail de possibilités de développement pour l'économie de Halifax-Dartmouth. Mentionnons à ce propos les premiers travaux du comité de planification de la zone métropolitaine et ceux des groupes de travail mixtes (qui ont surtout porté sur l'industrie secondaire et les services) sous la direction de l'ancien comité conjoint de planification, la révision de la politique du MEER et le travail en cours du ministre du Développement et du bureau du MEER à Halifax.

Comme on le mentionne dans l'exposé de la révision de la politique du MEER, la principale possibilité de développement demeure le port à conteneurs de Halifax et les activités "dérivées" qui entreraient dans le concept dit de la porte d'entrée, soit la distribution, le montage et les services commerciaux reliés au port. On a déjà exploité certaines possibilités dites "dérivées", mais ce processus pourrait être grandement accéléré si la croissance du port à conteneurs se poursuivait et si les interventions gouvernementales survenaient à des moments opportuns.

i) Le port à conteneurs

Le port à conteneurs, construit en 1969, a eu des répercussions considérables sur l'économie de Halifax-Dartmouth et de la province. Aujourd'hui, 250 employés travaillent au quai à conteneurs et, sur le front de mer, 250 autres s'adonnent à des occupations reliées au port, dont le pilotage, le remorquage, etc. Si on suppose un multiplicateur de 4, plus de 1 000 emplois ont été créés par le port à conteneurs.

Il ressort de diverses études provinciales que le port a des répercussions beaucoup plus grandes sur l'économie de la province, parce que l'entreprise et l'industrie utilisent les conteneurs pour expédier les produits fabriqués en Nouvelle-Écosse vers les marchés canadiens et internationaux. Ces entreprises tirent parti du service ferroviaire amélioré et des frais de transport peu élevés que

leur vaut le recours à la conteneurisation et aux services du port. Grâce à la modicité des frais, elles peuvent demeurer concurrentielles sur les marchés mondiaux.

Dès 1975, le port à conteneurs s'était taillé une place enviable. Sa fiabilité, les excellentes relations de travail qui y règnent et son temps de rotation rapide lui ont valu une renommée internationale. Ces avantages revêtent une importance capitale dans le cas des gros bateaux à conteneurs dont le coût d'exploitation dépasse \$10 000 par jour.

De cette prospérité a jailli une autre possibilité. Les installations actuelles seront utilisées à pleine capacité avant la fin de 1975. Il faut donc songer à les agrandir ou à se réinstaller ailleurs, et ce, dès maintenant, sinon, la réputation durement acquise du port se détériorera proportionnellement à l'attente coûteuse que devront subir les bateaux pour obtenir un poste de mouillage.

Avec de nouveaux postes de mouillage, le port y gagnera en capacité et des emplois seront créés, contribuant ainsi à l'essor de la zone. La conteneurisation est un chaînon important dans le processus d'expansion du commerce international, car le pourcentage et le volume de produits expédiés par conteneurs ne cessent d'augmenter.

A ce sujet, le ministère du Développement prévoit, en s'inspirant d'une étude de la Commission canadienne des transports, que les répercussions sur les revenus en Nouvelle-Écosse de l'augmentation des transbordements par conteneurs que rendrait possible l'agrandissement des installations, pourraient atteindre \$99 millions au cours de la période 1976-1985; il va sans dire qu'on se doit de faire une étude approfondie sur cette possibilité de développement.

En outre, on s'attend que l'accroissement des mouvements de marchandises s'accompagnera d'une augmentation de l'utilisation locale du port à conteneurs. La conteneurisation est appelée à devenir un service de plus en plus essentiel aux entreprises de fabrication existantes de la région de l'Atlantique et ne manquera pas d'en inciter d'autres à venir s'y établir.

Des entreprises en place comme Volvo, Scott Paper et IMO Foods ont pu améliorer l'expédition de leurs produits et accroître leur production grâce à l'utilisation de l'apportement à conteneurs. De nouvelles sociétés (p. ex., Michelin) n'ont pas hésité à s'implanter en Nouvelle-Écosse, parce qu'elles savaient qu'on pourrait répondre à leurs besoins en matière de transport. On prévoit avec certitude que les entreprises de la région de l'Atlantique auront de plus en plus recours au transport par conteneurs et que les nouvelles entreprises feront de même du moins en partie, en raison de la qualité des services offerts.

On estime qu'il en coûtera \$1 million pour faire des études de faisabilité et de conception technique en vue de l'aménagement dans le port de Halifax d'installations à conteneurs supplémentaires. Ces études comprendront une analyse financière et une analyse des coûts et avantages et le plan d'aménagement des unités, l'étude des besoins en infrastructures complémentaires sur l'emplacement même et en dehors (installations d'appoint pour l'entreposage, le transport et la distribution) et, enfin, une évaluation des répercussions écologiques.

Le remblai

On estime à \$350 000 le coût d'une analyse de faisabilité reliée au remblayage terrestre et sous-marin à des fins industrielles et commerciales dans le port de Halifax, notamment pour le projet d'aménagement du front de mer et la mise en place d'installations additionnelles pour les conteneurs. L'analyse comprendrait l'évaluation de diverses sources et quantités de matériaux de remblayage, le coût absolu et comparatif de leur extraction, transport et déchargement, l'évaluation des répercussions sur l'environnement et l'élaboration d'une stratégie de mise en oeuvre.

ii) Le concept de la porte d'entrée

En raison de sa situation privilégiée dans le réseau des routes commerciales de l'Atlantique Nord, la zone de Halifax-Dartmouth peut avoir la chance unique de créer de 1 000 à 35 000 emplois comme centre de transbordement et d'entreposage des marchandises et des produits importés d'Europe, d'Afrique et d'Asie orientale en Amérique du Nord, et vice versa.

L'emplacement serait situé dans les terres, à distance de la zone portuaire, dans le district de Windsor Junction-Beaverbank. A cet endroit, le prix des terrains est moins élevé que dans la zone de Halifax-Dartmouth et de beaucoup inférieur à celui que l'on trouve dans les grandes villes nord-américaines.

Selon le plan, on construirait des entrepôts géants pour stocker les marchandises et on mettrait sur pied les systèmes de contrôle et le matériel informatique nécessaires. La zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth pourrait devenir un centre de connaissances techniques en matière de gestion du transport par conteneurs.

La gestion des stocks au moyen d'ordinateurs complexes pourrait entraîner l'implantation d'une entreprise de programmes d'ordinateurs. Outre qu'elle répondrait à un grand besoin, cette entreprise desservirait tout le milieu des affaires. Sans les avantages de l'implantation du monde des ordinateurs et des industries de pointe qu'il suppose, cette zone ne saurait réaliser son plein potentiel.

Les études de faisabilité prévues par la présente entente dans le cadre du programme "La porte d'entrée : le port" constituent une étape essentielle vers l'exploitation de cette possibilité.

Le développement industriel

Le troisième programme prévu par la présente entente auxiliaire touche le développement industriel. Les secteurs d'activité les plus prometteurs sont la technologie de pointe et l'océanographie. La Metropolitan Area Growth Investments Limited (MAGI) a été fondée pour promouvoir le développement des industries technologiques avancées, et il semble qu'elle se mettra résolument à cette tâche très bientôt. Pour l'industrie océanographique, les perspectives semblent fort prometteuses. Les installations de recherche de l'Institut d'océanographie de Bedford, de la Fondation de recherche de la Nouvelle-Écosse et d'autres institutions fédérales et universitaires placent la zone métropolitaine dans une excellente situation pour tirer profit de cette possibilité. Par exemple, le secteur privé est très intéressé, du fait qu'il a déjà étudié la question, à l'implantation d'un grand chantier de radoub dans le port.

Un exemple plus récent de possibilité d'implantation de technologies de pointe est le centre d'entraînement des pilotes que la Eastern Provincial Airlines (E.P.A.) a l'intention de mettre sur pied. Ce centre situé à l'aéroport international de Halifax servirait à entraîner tous les équipages de l'air de l'E.P.A. et, le cas échéant, ceux des autres sociétés aériennes, canadiennes ou étrangères. L'implantation de ce centre influera probablement sur la décision de l'E.P.A. d'installer son administration centrale (administrateurs et personnel de l'air) dans la région métropolitaine. Il en découlerait un investissement privé de \$8 millions qui s'accompagnerait de l'arrivée de 350 employés dans la zone métropolitaine de Halifax. Les équipages de l'air reçoivent actuellement leur entraînement aux États-Unis. L'objectif que vise l'E.P.A. est d'entraîner ses pilotes au pays et de mettre au point une technologie qui se perfectionnerait en fonction de l'évolution et de la demande des entreprises aériennes.

Il est de plus en plus évident que la zone de Halifax-Dartmouth a d'excellentes chances de continuer à attirer de nouvelles entreprises d'entreposage et de distribution. Ce genre d'activité est un maillon important de la commercialisation d'un produit et pourrait comme tel se traduire par des apports notables en matière de revenu en salaires et de valeur ajoutée. Le marché de la région de l'Atlantique est maintenant assez considérable pour que de nombreuses entreprises jugent rentable de faire passer, de Toronto et Montréal à la région, cette activité (et les avantages qui en découlent).

Un des problèmes principaux auxquels a donné lieu la planification de la zone métropolitaine est l'aménagement de parcs industriels en des endroits les plus accessibles et les moins nuisibles. On a donc choisi le quadrilatère nord-est de la ville qui s'étend de l'extrémité nord de Dartmouth jusque dans le secteur de Beaverbank-Windsor Junction.

Le plus important parc industriel est celui de Burnside qui a connu un essor remarquable ces dernières années, même si le prix des terrains y était forcément élevé en raison des coûts onéreux de construction sur cet emplacement. Pour faire face à la demande croissante de l'industrie, on projette de mettre en marche la deuxième phase d'aménagement de ce parc industriel.

Tous les terrains viabilisés du parc de Burnside sont occupés. Les fonds qui sont octroyés aux termes de la présente entente auxiliaire serviront à absorber les coûts de la préparation de l'emplacement, de la mise en place des éléments essentiels d'infrastructure, notamment les services d'eau et d'égout et le réseau routier. De cette façon, on aura 200 acres supplémentaires de terrain qui permettront à de nouvelles industries de s'implanter ou à des industries existantes de se réinstaller, facilitant d'autant la planification systématique dans la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth. On évitera ainsi la dispersion des industries et on favorisera une répartition ordonnée et économique de l'activité industrielle pour le plus grand profit de toute la zone.

Pour évaluer les répercussions d'un soutien continu à l'aménagement des parcs industriels dans la zone métropolitaine, on suppose que sans cette aide, les projets d'expansion seraient retardés et qu'environ la moitié des investissements seraient reportés de deux ans en moyenne. Par conséquent, les avantages cumulatifs du maintien de la participation à l'aménagement des parcs industriels se chiffrent à environ 1 000 emplois par année pendant deux ans, pour un total de 2 000 à raison d'un revenu moyen de \$8 000. Donc, le fait de préparer des terrains industriels se traduirait par une source de revenu de \$16 millions au cours des deux prochaines années. En supposant que les administrations locales continuent à retarder l'aménagement des parcs, l'aide octroyée pourrait alors être évaluée à \$8 millions par année dans un avenir prévisible. Il s'agit en fait d'une hypothèse non fondée, puisque les administrations locales ont manifesté leur intention de réinvestir dans l'aménagement des terrains industriels les revenus qu'elles pourraient tirer de l'expansion des parcs industriels. L'hypothèse ne vaut donc que pour les deux prochaines années.

Pour le calcul de ces avantages, on a supposé que du fait de l'utilisation très intensive de l'espace industriel à Burnside, 20 emplois environ seraient créés par acre de terrain utilisée. (La moyenne actuelle est de 17.8 employés à l'acre, mais elle ne cesse de monter.)

Là encore, il y a des effets multiplicateurs non négligeables; mais, comme on aura tenu compte de bon nombre d'entre eux dans les prévisions des répercussions du développement métropolitain, aucune tentative d'évaluation des avantages indirects n'est faite à ce stade.

L'un des principaux goulets d'étranglement de cette partie nord-est de la zone métropolitaine se trouve dans le secteur Bedford. Pour faciliter la circulation entre les grands secteurs résidentiels de Sackville et l'important centre industriel de Burnside, on propose de construire une route d'évitement à Bedford. En outre, il va sans dire que le raccordement avec

Le grand réseau routier de la province sera grandement facilité pour les camions qui pénètrent dans le secteur industriel de Burnside ou en ressortent.

Comme avec la prochaine phase l'aménagement de Burnside sera à peu près terminé, on propose d'étudier la possibilité d'aménager d'autres secteurs industriels.

Comme il en est fait mention ci-dessus, le secteur privé s'est montré très intéressé à l'établissement d'un chantier de radoub. Dans le cadre de la présente entente, on se propose d'étudier cette possibilité en profondeur.