

Résumé

Les grands projets d'infrastructure ont été au cœur du développement du Canada tout au long de l'histoire du pays. Les exemples abondent, du chemin de fer Canadien Pacifique au pipeline transcanadien en passant par la route transcanadienne, la Voie maritime du Saint-Laurent, l'Expo 76, les installations olympiques de Montréal et de Calgary ou, plus récemment, le Pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard au reste du pays.

Dans cette étude, James Brox examine ce « déficit d'infrastructures » et son incidence nuisible sur les coûts de fabrication et la productivité. L'investissement actuel dans les infrastructures (y compris les routes, les installations portuaires et les systèmes de traitement et de distribution d'eau, les services de sécurité publique comme la police, la prévention des incendies ou la collecte et le traitement des ordures, sans oublier le traitement des eaux usées et autres services publics) s'établit en valeur moyenne à un peu plus de la moitié de ce qu'il était dans les années 1960 par rapport au PIB, alors même que s'effritent certains équipements majeurs (comme l'ont tragiquement illustré l'effondrement du viaduc du boulevard de la Concorde ou la contamination de l'approvisionnement en eau à Walkerton). L'auteur estime à 200 milliards de dollars la somme à injecter pour combler ce déficit, soit 72 milliards en nouveaux projets et 123 milliards pour l'entretien des installations existantes. Les grandes initiatives récemment annoncées par Ottawa, le Québec et l'Ontario engageront jusqu'à 65 milliards sur les 5 à 10 prochaines années, mais il faudra soutenir (et même accroître) cet investissement sur une période beaucoup plus longue pour combler pleinement le déficit existant.

Le déclin de notre stock d'équipements a coïncidé avec un recul de la croissance de la productivité des fabricants, surtout par rapport aux États-Unis. Le niveau de productivité manufacturière des deux pays était en effet presque identique jusqu'au milieu des années 1990, mais en 2006, celui des États-Unis avait surpassé le nôtre de près de 20 p. 100. Durant cette même période, l'investissement dans les infrastructures a reculé de 3,5 p. 100 au Canada alors qu'il augmentait de 24 p. 100 aux États-Unis.

Ces liens comparatifs n'ont rien d'un hasard mais indiquent plutôt que les services fournis par les équipements publics s'intègrent à la fois

directement et indirectement au secteur manufacturier. Directement, ils comptent pour une partie des intrants intermédiaires du processus de production, puisque les entreprises ont besoin d'eau, d'électricité ou de réseaux routiers pour fabriquer et livrer leur biens. Les équipements d'infrastructure leur permettent en outre de modifier leurs plans d'investissement. Par exemple, une nouvelle route à accès limité pourra favoriser la compétitivité d'un fabricant en réduisant ses frais de transport (pour ce qui est à la fois du nombre de camions et de leur entretien). D'autres formes d'investissement (dans le traitement des eaux usées, par exemple) favoriseront le développement économique et l'investissement privé.

Pour étayer ce point de vue, l'auteur a analysé une abondante documentation sur le rapport infrastructure-production. Il s'est aussi fondé sur les données historiques canadiennes et une approche flexible de la fonction de production pour quantifier l'effet des investissements d'infrastructure sur la structure de coûts des fabricants canadiens. Sa conclusion : en augmentant de façon soutenue ces investissements de 10 p. 100 par année (ce qui correspond à peu près au coût des initiatives fédérales et provinciales annoncées), on réduirait de près de 5 p. 100 par an le coût unitaire des produits manufacturés. Une réduction bienvenue étant donné la force actuelle du dollar canadien, d'autant plus qu'elle équivaldrait à une hausse de 5 p. 100 de la productivité. Ce qui aiderait à réduire l'écart entre la productivité manufacturière du Canada et des États-Unis tout en renforçant la capacité concurrentielle du secteur.

L'auteur note aussi que les infrastructures publiques tendent à remplacer à court terme les investissements privés, ce qui permet aux entreprises d'affecter des ressources à d'autres intrants. Mais elles renforcent à plus long terme la productivité du capital privé, ce qui permet de multiplier les projets d'investissement lucratifs. Autre effet moins perceptible à brève échéance : les investissements d'infrastructure incitent les entreprises manufacturières à miser plus fortement sur l'apport de main-d'œuvre, ce qui se traduit cette fois par un plus grand nombre d'emplois. Cet effet reste mineur par rapport aux récentes suppressions d'emplois et ne pourrait en compenser la perte, mais il réfuterait les craintes courantes (quoique non fondées) selon lesquelles l'accroissement de la productivité est source de chômage.

Le Canada s'est bâti grâce à ses infrastructures publiques, conclut James Brox, pour qui les gouvernements fédéral, provinciaux et municipi-