

**L'ENDETTEMENT DU CANADA AU TITRE DE L'INFRASTRUCTURE –  
PARTIE I : ÉVALUER LES LACUNES**

**Blayne Haggart**  
Division de l'économie

*Révisé le 23 juin 2004*

**Le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, elle assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.**

**THIS DOCUMENT IS ALSO  
PUBLISHED IN ENGLISH**

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
IMPORTANCE DE L'INFRASTRUCTURE .....	2
RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS ENTRE ORDRES DE GOUVERNEMENT .....	4
INITIATIVES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.....	5
RETARD DANS LES INVESTISSEMENTS CONSACRÉS À L'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE.....	6
A. Déclin de la part affectée à l'infrastructure.....	7
B. Croissance de la productivité de l'infrastructure.....	8
C. Ampleur de l'endettement au titre de l'infrastructure.....	9
CONCLUSION.....	14



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

## L'ENDETTEMENT DU CANADA AU TITRE DE L'INFRASTRUCTURE – PARTIE I : ÉVALUER LES LACUNES

L'infrastructure matérielle publique<sup>(1)</sup> est le fondement du bien-être économique et de la qualité de vie des Canadiens. Les crises de l'eau contaminée à Walkerton (Ontario) en 2000 et à North Battleford (Saskatchewan) en 2001 ont fait la preuve que les faiblesses de cette infrastructure peuvent mettre la vie des citoyens en danger et entraîner d'importants coûts économiques et sociaux.

Depuis plusieurs années, un certain nombre de groupes – dont la Fédération canadienne des municipalités, le Conference Board du Canada et les diverses associations d'ingénieurs canadiens – en sont arrivés à la conclusion que le Canada, après des années de sous-financement, devra consacrer quelque 60 milliards de dollars en coûts de réparation et de remplacement de son infrastructure. Ces problèmes ne sont d'ailleurs pas propres au Canada. Aux États-Unis, l'American Society of Civil Engineers (ASCE) estimait en 2003 que le pays devrait investir 1,6 billion de dollars américains au cours des cinq prochaines années pour amener son infrastructure à des niveaux acceptables<sup>(2)</sup>.

Le présent document porte sur l'état de l'infrastructure au Canada. Nous présentons d'abord les résultats de recherches effectuées par Statistique Canada sur l'importance de cette infrastructure et décrivons ensuite les initiatives fédérales récentes à cet égard. Nous terminons par une analyse de l'ampleur du sous-financement de l'infrastructure par les gouvernements au cours des dernières années. Dans un document connexe intitulé

---

(1) Bien que l'infrastructure soutenant la technologie de l'information soit également importante pour la prospérité d'un pays, nous nous concentrons surtout dans le présent document sur l'infrastructure matérielle : routes et autoroutes, lignes de transmission et de distribution, stations d'épuration des eaux usées et égouts sanitaires, quais, docks, jetées et terminaux maritimes, voies ferrées, ponts, pistes d'aviation, canaux et autres voies d'eau, installations de loisirs extérieurs, centrales électriques, installations de traitement des déchets, tours de communications, installations d'irrigation et réservoirs, etc.

(2) American Society of Civil Engineers, *Report Card for America's Infrastructure, 2003 Progress Report*, 2003 (<http://www.asce.org/reportcard/>).

*L'endettement du Canada au titre de l'infrastructure – Partie II : Comblers les lacunes*<sup>(3)</sup>, nous examinons les mesures que les gouvernements, et en particulier le gouvernement fédéral, pourraient prendre pour corriger le manque d'investissements dans l'infrastructure, y compris – ce dont il a été beaucoup question – le transfert aux municipalités d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence.

## IMPORTANCE DE L'INFRASTRUCTURE

Selon la U.S. National Science Foundation, la montée et le déclin des civilisations sont liés à leur capacité de loger et de nourrir leurs populations, ainsi que de se défendre elles-mêmes. Or, cette capacité dépend de l'infrastructure, qui constitue l'assise – souvent invisible – de la richesse et de la qualité de vie d'une société. Une société qui néglige son infrastructure perd sa capacité de transporter les gens et les aliments, de garantir la qualité de l'air et de fournir de l'eau potable, de lutter contre les maladies et de faire du commerce<sup>(4)</sup>.

L'infrastructure publique est une composante vitale de toute économie productive et est essentielle pour soutenir un niveau de vie élevé. Dans une étude récente de Statistique Canada sur la contribution de l'infrastructure publique à l'économie, les auteurs soulignent que, depuis un siècle, « l'investissement public dans les canaux, les autoroutes et les aéroports a aidé le secteur du transport alors que celui dans les routes, les réseaux d'égouts et les installations de traitement de l'eau a facilité l'expansion urbaine »<sup>(5)</sup>. Ils font remarquer également que le financement du stock de capital de l'infrastructure publique « est un élément essentiel à l'établissement d'une économie vigoureuse, flexible et dynamique. Les travailleurs doivent prendre le métro ou utiliser leur automobile pour se rendre au travail; les entreprises doivent expédier leurs marchandises; les fabricants doivent utiliser de l'eau et éliminer leurs déchets. »<sup>(6)</sup>

---

(3) Blayne Haggart, *L'endettement du Canada au titre de l'infrastructure – Partie II : Comblers les lacunes*, PRB 03-53F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 17 septembre 2004.

(4) Document cité par le Conseil canadien des ingénieurs professionnels dans son mémoire au Comité permanent des finances dans le cadre du processus de consultations prébudgétaires du gouvernement fédéral, 25 septembre 2003, p. 3.

(5) Tarek M. Harchaoui, Faouzi Tarkhani et Paul Warren, « L'infrastructure publique au Canada : Où en sommes-nous? », n° au catalogue 11-624-MIF2003005, n° 005, Statistique Canada, novembre 2003, p. 2.

(6) *Ibid.*, p. 8.

L'état de l'infrastructure du pays – des routes sûres et un traitement efficace des eaux usées, par exemple – influe aussi beaucoup sur la qualité de vie des Canadiens. Sans une infrastructure publique fiable, notre eau ne serait pas bonne à boire, nos déplacements seraient lents, et notre économie, stagnante. La prospérité dont nous jouissons aujourd'hui n'aurait été qu'un impossible rêve<sup>(7)</sup>. En outre, une infrastructure neuve ou modernisée peut nous aider à atteindre nos objectifs en matière d'environnement. Par exemple, un réseau efficace de transport en commun permet de réduire non seulement la congestion sur les routes, mais également la quantité de matières polluantes rejetées dans l'atmosphère.

Pour toutes ces raisons, il est important d'investir dans l'infrastructure publique. Tout comme ils peuvent influencer le climat économique par leurs choix en matière de taux d'imposition et de régimes fiscaux, de structures de réglementation et de dépenses de programmes dans des secteurs comme la santé et la recherche-développement, les gouvernements peuvent aussi améliorer la qualité de vie des Canadiens par ces investissements<sup>(8)</sup>.

L'étude de Statistique Canada que nous avons citée plus haut, tout comme le document technique qui l'accompagne<sup>(9)</sup>, révèle que la quantité et la qualité de l'infrastructure publique sont des facteurs importants pour la prospérité des entreprises et que celles-ci, dans tous les secteurs, ont des coûts moindres à supporter quand les dépenses publiques augmentent afin de créer, d'entretenir ou d'améliorer cette infrastructure. Plus précisément, « pour le secteur canadien des entreprises, [...] une augmentation de 1,00 \$ du stock net de capital engendre une réduction du coût de production d'environ 15 cents par année ». Par secteur, ce chiffre varie d'environ 4 cents, dans le secteur de l'entreposage, à 42 cents dans celui des transports<sup>(10)</sup>.

Les immobilisations dans l'infrastructure publique contribuent également pour beaucoup à la croissance multifactorielle de la productivité des entreprises – c'est-à-dire la croissance résultant de tous les facteurs de production (terrain, main-d'œuvre et technologie).

---

(7) Société canadienne de génie civil, Conseil canadien des ingénieurs professionnels, Association canadienne des travaux publics et Conseil national de recherches du Canada, *Système des infrastructures civiles du Canada – Carte routière technologique 2003-2013*, juin 2003, p. 14.

(8) Harchaoui, Tarkhani et Warren (2003), p. 1.

(9) Tarek M. Harchaoui et Faouzi Tarkhani, « Le capital public et sa contribution à la productivité du secteur des entreprises du Canada », n° au catalogue 11F0027MIF, n° 017, Statistique Canada, novembre 2003.

(10) Harchaoui, Tarkhani et Warren (2003), p. 13.

Selon Statistique Canada, la croissance multifactorielle de la productivité pour l'ensemble du secteur des entreprises est attribuable à 18 p. 100 environ, pour la période de 1961 à 2000, aux immobilisations dans l'infrastructure matérielle publique; ce pourcentage varie toutefois selon les secteurs, les répercussions les plus importantes se faisant sentir dans les transports, le commerce et les services publics. En outre, les auteurs du document technique de Statistique Canada concluent que « l'effet sur la production du capital public suscite un “phénomène d'attraction” encore plus important de capital privé ». Autrement dit, les investissements publics stimulent les investissements privés<sup>(11)</sup>.

## **RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS ENTRE ORDRES DE GOUVERNEMENT**

En 2002, l'infrastructure publique du Canada (que Statistique Canada définit comme les ouvrages de génie civil tels que les routes et les barrages) valait 257,3 milliards de dollars et représentait près de 70 p. 100 de l'ensemble du stock national de capital public. Les administrations locales étaient responsables d'environ 50 p. 100 de cette somme, et les gouvernements provinciaux et territoriaux, d'un peu plus de 40 p. 100, tandis que le gouvernement fédéral assumait les 6,8 p. 100 restants. Les routes obtenaient la plus grosse part des investissements dans l'infrastructure aux niveaux provincial et territorial (69 p. 100) et local (un peu moins de 50 p. 100)<sup>(12)</sup>.

Alors que les provinces et territoires et les municipalités sont responsables de la majeure partie de l'infrastructure du pays, deux facteurs viennent compliquer la situation en ce qui concerne le financement à cet égard. Premièrement, les municipalités, en tant que créatures des provinces et territoires, sont limitées dans leur capacité de se procurer des revenus pour investir dans l'infrastructure (cette question est abordée dans *L'endettement du Canada au titre de l'infrastructure – Partie II : Comblar les lacunes*). Deuxièmement, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont souvent été réticents ou impuissants à augmenter les impôts ou à adopter un financement déficitaire afin de financer la modernisation de l'infrastructure. Bien des gens considèrent donc que, en partie parce que le gouvernement fédéral affiche constamment des surplus budgétaires depuis sept ans, c'est à lui qu'il revient d'assumer ces coûts.

---

(11) Harchaoui et Tarkhani (2003), p. iv à vi.

(12) Harchaoui, Tarkhani et Warren (2003), p. 6.

## **INITIATIVES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL**

Dans ses derniers budgets, le gouvernement fédéral a recommencé à investir dans l'infrastructure publique. Infrastructure Canada, qui a vu le jour en août 2002, est l'agence chargée de coordonner et de gérer la plupart des initiatives fédérales de financement à ce chapitre.

Ce programme, qui bénéficie d'un financement de 2,05 milliards de dollars jusqu'en 2005-2006, a été annoncé dans le budget fédéral de 2000. Il a été créé dans le but de moderniser l'infrastructure municipale dans les communautés urbaines et rurales de tout le pays, et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens grâce à des investissements protégeant l'environnement et favorisant la croissance économique à long terme.

En dehors d'Infrastructure Canada, le budget fédéral de 2000 prévoyait l'octroi de 600 millions de dollars, sur quatre ans, au Programme stratégique d'infrastructure routière; 500 millions devaient servir à la construction de routes tandis que les 100 millions restants visaient à soutenir l'intégration du réseau national.

Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique a par ailleurs été créé en 2002 afin de financer des projets d'infrastructure stratégique de grande envergure permettant d'améliorer la qualité de vie et favorisant la croissance économique. Ce fonds repose sur des partenariats avec les administrations municipales et les gouvernements provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec le secteur privé. Dans son budget de décembre 2001, le gouvernement fédéral a alloué à ce fonds au moins deux milliards de dollars jusqu'en 2007-2008, auxquels il a ajouté deux milliards de dollars sur dix ans dans son budget de février 2003.

Le budget fédéral de 2003 contenait également une annonce d'un milliard de dollars sur dix ans (ce qui a été changé à un milliard sur cinq ans dans le budget de 2004) pour le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, qui est axé sur les besoins des communautés de moins de 250 000 habitants et comprend un volet relatif aux besoins en infrastructure des communautés des Premières nations. Ce fonds servira par exemple à améliorer la qualité de l'eau, le traitement des eaux usées et les routes locales.

Le gouvernement a aussi mis en place un Fonds sur l'infrastructure frontalière de 600 millions de dollars, en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les administrations municipales, des établissements d'enseignement et de recherche, et divers autres

partenaires canadiens et américains des secteurs public et privé. Ce fonds vise à appuyer diverses initiatives clés dans le cadre du *Plan d'action pour une frontière intelligente*.

Par ailleurs, bien que cette mesure ne soit pas orientée expressément vers la modernisation de l'infrastructure, il convient d'ajouter que le gouvernement fédéral, dans son budget de 2004, a exempté les municipalités de la taxe sur les produits et services ou de la portion fédérale de la taxe de vente harmonisée applicable aux intrants, ce qui devrait – d'après les estimations du gouvernement fédéral – leur permettre d'économiser sept milliards de dollars sur dix ans. Cette exemption s'inscrit dans le cadre d'un « Nouveau pacte pour les collectivités canadiennes », qui a été proposé, mais qui ne s'est pas encore concrétisé, et qui aiderait à résoudre les problèmes liés aux dépenses en infrastructure.

Le gouvernement fédéral finance également le Fonds d'habilitation municipal vert, un fonds renouvelable de 50 millions de dollars administré par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et destiné à subventionner des études sur la faisabilité technique, environnementale ou économique de projets municipaux innovateurs. La FCM administre aussi au nom du gouvernement fédéral le Fonds d'investissement municipal vert, un fonds renouvelable permanent de 200 millions de dollars visant à soutenir la mise en œuvre de projets environnementaux innovateurs.

Au nombre des autres investissements fédéraux, il faut mentionner le financement annoncé dans les budgets de 2000 et de 2001 pour la réparation et l'entretien de l'infrastructure fédérale, ainsi que les fonds prévus dans le budget de 2004 pour le nettoyage des sites fédéraux contaminés.

## **RETARD DANS LES INVESTISSEMENTS CONSACRÉS À L'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE**

De nombreux rapports indiquent que, malgré les hausses récentes du financement fédéral alloué à l'infrastructure publique, le Canada dans son ensemble a sous-investi dans ce domaine pendant plusieurs décennies et continue de le faire. Selon des rapports du Conference Board du Canada, entre autres, bien que les investissements récents du gouvernement fédéral constituent un pas dans la bonne direction, ils ne sont pas suffisants pour combler le déficit de l'infrastructure au Canada. Nous verrons, dans la partie qui suit, l'ampleur des défis qui attendent les gouvernements canadiens.

## A. Déclin de la part affectée à l'infrastructure

La proportion que représente le stock de capital de l'infrastructure publique par rapport à l'ensemble du stock de capital corporel produit (défini comme les bâtiments résidentiels et non résidentiels, les machines et l'outillage, les biens durables de consommation et les stocks) est un des indicateurs du niveau des investissements dans l'infrastructure publique. Selon Statistique Canada, cette proportion a chuté considérablement depuis 30 ans, pour s'établir à 5,5 p. 100 en 2001, après avoir culminé à 8,1 p. 100 dans les années 1960. En même temps, la part attribuable au secteur des entreprises, sur l'ensemble du stock national de capital corporel produit, est demeurée à 30 p. 100.

Le déclin de la proportion du stock de capital de l'infrastructure publique par rapport à l'ensemble du stock de capital national, combiné à la stabilité qu'affiche la part du stock de capital attribuable au secteur des entreprises, montre que « les demandes qu'exerce le stock de capital du secteur des entreprises sur l'infrastructure publique existante ont augmenté »<sup>(13)</sup>.

Statistique Canada conclut que cette diminution du ratio du stock national de capital de l'infrastructure publique par rapport au stock national « est en grande partie attribuable aux composantes fédérale et provinciale qui ont vu diminuer considérablement leur part (de 46 p. 100 et de 20 p. 100 respectivement). En revanche, la part de capital des infrastructures des administrations locales dans les actifs corporels produits nationaux a augmenté légèrement durant la même période. »

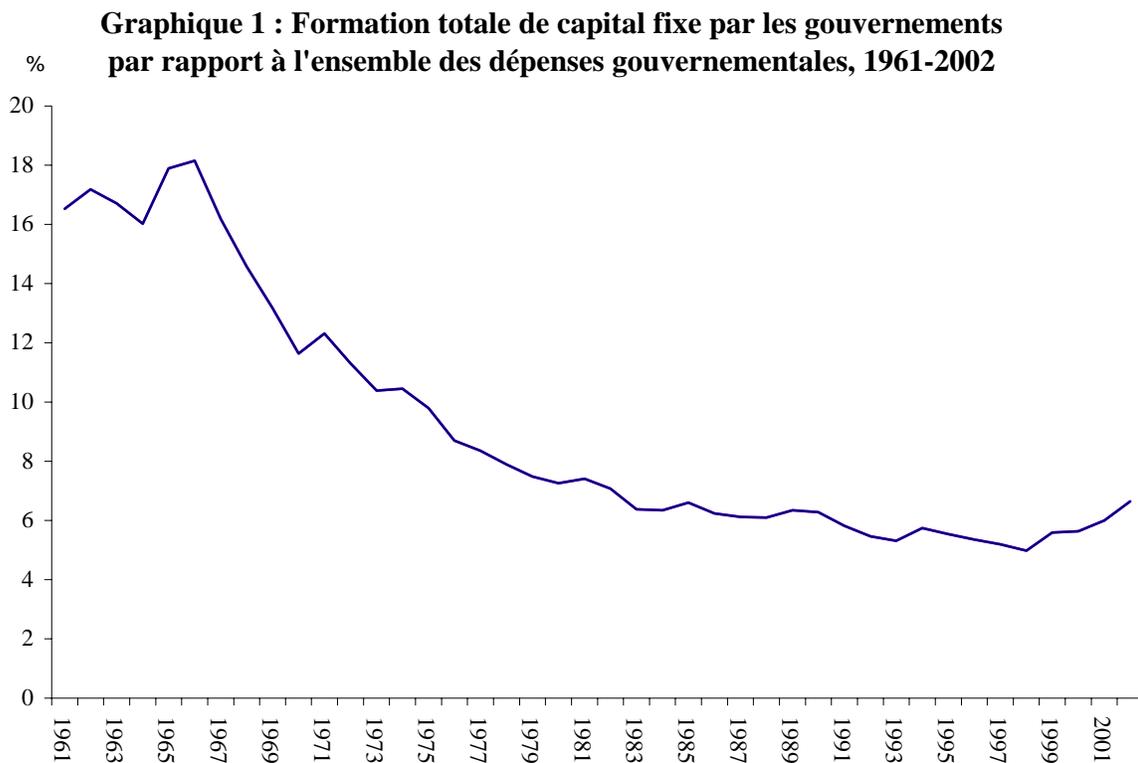
Les auteurs du même rapport soulignent que la situation est similaire dans le cas des investissements consentis pour les immobilisations comme les routes et les autoroutes, les ponts et les installations de loisirs extérieurs. Bien que les dépenses réelles dans la plupart de ces domaines aient augmenté depuis 40 ans, Statistique Canada indique que le ratio des investissements dans l'infrastructure publique par rapport à l'ensemble du stock national de capital public a commencé à décliner au début des années 1980, quoique le niveau des investissements dans l'infrastructure routière se soit relevé légèrement dans la seconde moitié des années 1990. Même dans ce secteur, la part que représentent ces investissements sur l'ensemble du capital corporel produit à l'échelle nationale demeure inférieure à ce qu'elle était au début des années 1980<sup>(14)</sup>.

---

(13) Harchaoui, Tarkhani et Warren (2003), p. 8 et 9.

(14) *Ibid.*, p. 9.

Au cours des dernières décennies, les gouvernements canadiens ont, collectivement, investi dans l'infrastructure une moins grande part de leurs dépenses globales. Selon les données de Statistique Canada, la proportion que représente la formation de capital fixe par les gouvernements, par rapport à l'ensemble de leurs dépenses, est tombée de 18,2 p. 100 en 1966 à 5 p. 100 en 1998; elle s'est cependant redressée quelque peu depuis, pour atteindre 6,6 p. 100 en 2002, comme le montre le graphique 1.



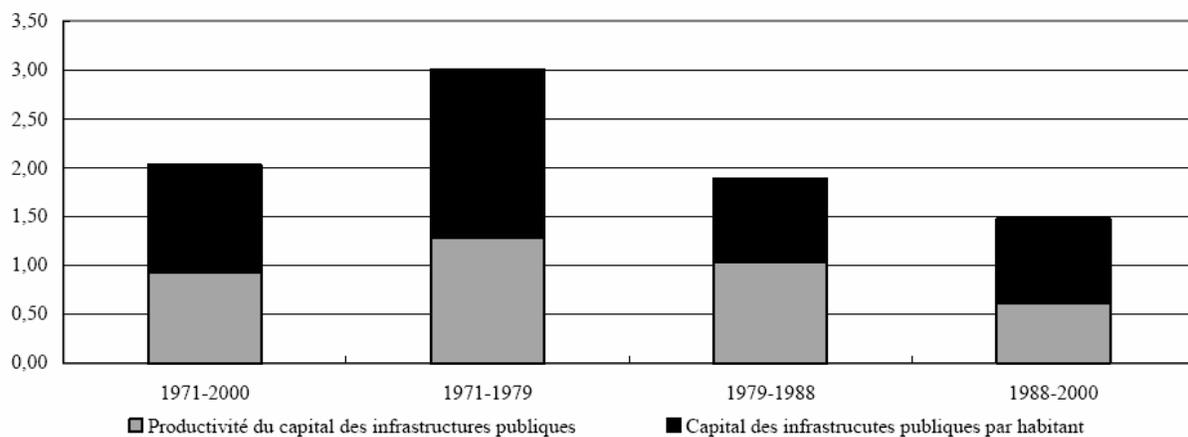
Source : Statistique Canada, données de CANSIM II.

## **B. Croissance de la productivité de l'infrastructure**

Afin de déterminer approximativement à quel point les investissements dans l'infrastructure publique contribuent au niveau de vie des Canadiens, il est instructif de combiner la croissance de la productivité du capital de l'infrastructure publique et la croissance de ce capital par personne (c.-à-d. les pressions exercées par les Canadiens sur l'infrastructure disponible). Comme le montre le graphique 2, la contribution de l'infrastructure publique au niveau de vie des Canadiens a connu une baisse significative depuis les années 1970. Selon

Statistique Canada, la croissance de la productivité du capital de l'infrastructure publique est passée depuis 30 ans de 1,29 p. 100 dans les années 1970 à 0,61 p. 100 dans les années 1990. Ces pourcentages ne se comparent pas favorablement à la hausse de productivité de la main-d'œuvre, passée de 1,3 p. 100 dans les années 1970 à 2,1 p. 100 dans les années 1990. Pendant cette même période, la croissance du capital de l'infrastructure publique par personne est tombée de 1,71 à 0,87 p. 100<sup>(15)</sup>.

**Graphique 2 : Contribution de l'infrastructure publique au niveau de vie des Canadiens (taux de croissance annuel moyen en pourcentages)**



Source : Harchaoui, Tarkhani et Warren (2003), p. 12.

### C. Ampleur de l'endettement au titre de l'infrastructure

Bien que les études et les graphiques ci-dessus montrent que les gouvernements canadiens ont effectivement sous-investi dans l'infrastructure, le niveau exact de ce sous-investissement – ce qu'on peut appeler l'endettement au titre de l'infrastructure – et le niveau de sous-investissement qui se constate encore annuellement – et qu'on peut appeler le déficit annuel au titre de l'infrastructure – sont sujets à interprétation, en fonction notamment de ce que chacun considère comme une infrastructure appropriée. Les études visant à mesurer le sous-financement de l'infrastructure sont toutefois remarquablement constantes dans leurs conclusions (même si beaucoup d'auteurs ont tendance à présenter le retard au chapitre des investissements dans l'infrastructure comme un déficit, alors qu'il serait plus approprié de parler d' « endettement »).

(15) *Ibid.*, p. 12.

Selon la plupart de ces études, les gouvernements, au Canada, auraient dû investir dans l'infrastructure publique près de 60 milliards de dollars de plus, et cet endettement continue de croître d'environ deux milliards par an. Comme le souligne la Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec, aucune estimation contraire ou sensiblement différente n'a jamais été portée à l'attention de ses membres<sup>(16)</sup>.

Selon la *Carte routière technologique pour le système des infrastructures civiles du Canada 2003-2013*, un rapport produit en juin 2003 par la Société canadienne des ingénieurs civils, le Conseil canadien des ingénieurs professionnels, l'Association canadienne des travaux publics et le Conseil national de recherches du Canada, le « déficit de l'infrastructure » s'aggrave :

En 1985, on estimait que le coût de remise en état de l'infrastructure municipale, qui ne représente que 70 p. 100 des systèmes d'infrastructure civile du Canada, dépasserait à lui seul les 20 milliards de dollars. Malgré des investissements supplémentaires au cours des dernières années, le retard accumulé à cet égard a grimpé à quelque 57 milliards. Faute de correctif, ce montant pourrait dépasser les 100 milliards de dollars d'ici 2027.<sup>(17)</sup>

TD Economics, qui a aussi analysé la question de l'endettement au titre de l'infrastructure, estime que le retard accumulé en ce qui concerne l'infrastructure municipale est d'au moins 44 milliards de dollars canadiens, dont 17 milliards sont attribuables au sous-investissement dans les routes et les autoroutes. Les auteurs de cette analyse soutiennent en outre que, globalement, l'insuffisance de l'infrastructure s'aggrave d'environ deux milliards de dollars canadiens par an<sup>(18)</sup>. Par conséquent, l'endettement au titre de l'infrastructure continuera de croître tant que les déficits annuels ne seront pas corrigés.

Ces chiffres sont corroborés par une étude sur les municipalités québécoises préparée par le Conference Board du Canada pour le compte de l'Union des municipalités du Québec. Tout en faisant remarquer qu'il a constaté des résultats similaires dans l'ensemble du

---

(16) Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Québec, « Mémoire présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, lors des audiences publiques sur les consultations prébudgétaires », septembre 2003, p. 10.

(17) Société canadienne de génie civil *et al.* (2003), p. 14 et 15.

(18) TD Economics, « A choice between investing in Canada's cities and disinvesting in Canada's future », 22 avril 2002, p. 15 ([http://www.td.com/economics/special/db\\_cities0402.pdf](http://www.td.com/economics/special/db_cities0402.pdf)).

pays, le Conference Board indique que les investissements municipaux au Québec ont augmenté en moyenne de 6,6 p. 100 par an entre 1955 et 1977, mais de seulement 0,1 p. 100 par an entre 1978 et 2002. Or, uniquement pour suivre l'accroissement de la population, les dépenses consacrées à l'infrastructure auraient dû augmenter de 2,6 p. 100. Les auteurs de l'étude concluent que l'endettement des municipalités du Québec au titre de l'infrastructure s'élève à 17,9 milliards de dollars, ce qui correspond aux conclusions d'autres organisations<sup>(19)</sup>.

D'autres groupes font également écho à ces analyses. La Fédération canadienne des municipalités, par exemple, a constaté qu'il commençait à y avoir un important « déficit d'infrastructure » entre la capacité fiscale actuelle et les besoins des citoyens en matière de services essentiels, par exemple les transports et le transport en commun, l'approvisionnement en eau, le traitement des eaux usées, les systèmes de traitement des déchets solides, les loisirs et les installations culturelles<sup>(20)</sup>. L'Association canadienne de la construction a fait remarquer d'autre part que les autoroutes, les aéroports, les ponts, les égouts et les réseaux d'aqueduc, les écoles et les hôpitaux, les routes et les ports du pays ont été grossièrement négligés dans le passé et qu'il faut réinvestir de toute urgence dans tous ces domaines. Selon elle, il s'est créé un retard important en ce qui concerne des améliorations bien nécessaires, et ce retard continuera d'entraîner chaque année des augmentations de coûts exponentielles si les responsables ne s'y attaquent pas en priorité par des efforts soutenus<sup>(21)</sup>.

Les auteurs de la *Carte routière technologique pour le système des infrastructures civiles du Canada 2003-2013* indiquent également que le Canada a épuisé 79 p. 100 de la durée de vie utile de son infrastructure et que 59 p. 100 de cette infrastructure a plus de 50 ans (voir le graphique 3). L'Association des ingénieurs-conseil du Canada estime pour sa part que près de 60 p. 100 de l'infrastructure canadienne a entre 50 et 150 ans, et que sa durée de vie utile est déjà épuisée à 79 p. 100<sup>(22)</sup>. Dans la même veine, comme le souligne le Conseil canadien des

---

(19) Conference Board du Canada, *Performance and Potential 2003-04: Defining the Canadian Advantage*, Ottawa, 2003, p. 128.

(20) Fédération canadienne des municipalités, « A new deal for community prosperity and well being », mémoire au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, septembre 2003, p. 5.

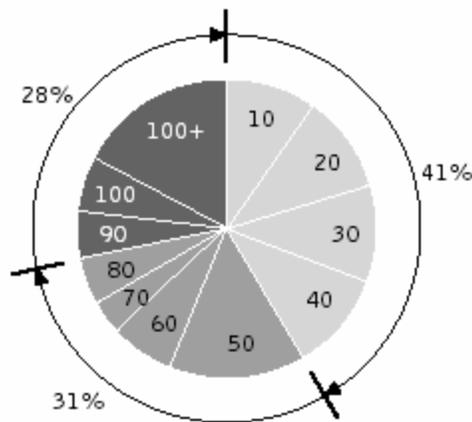
(21) Association canadienne de la construction, mémoire prébudgétaire au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, septembre 2003, p. 4.

(22) Association des ingénieurs-conseil du Canada, « Le deuxième endettement le plus important au niveau national – Un problème croissant d'infrastructure au Canada », mémoire au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, 2 septembre 2003, p. 3.

ingénieurs professionnels, la moitié de l'infrastructure canadienne aura atteint le terme de sa durée de vie utile d'ici 2027<sup>(23)</sup>.

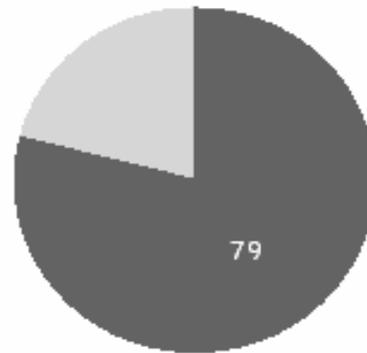
### Graphique 3 : Âge et durée de vie utile restante de l'infrastructure civile du Canada

Quel âge a notre infrastructure (en années)?



- De 0 à 40 ans
- De 40 à 80 ans
- Plus de 80 ans

Quel pourcentage de la vie utile de notre infrastructure avons-nous épuisé?



Source : Société canadienne de génie civil *et al.* (2003), p. 11.

TD Economics affirme pour sa part que, si le Canada a pu autrefois négliger de réinvestir dans son infrastructure, il lui est moins facile de le faire aujourd'hui :

Jusqu'à récemment, la jeunesse relative des villes canadiennes signifiait que la pression exercée sur les gouvernements canadiens pour qu'ils réinvestissent dans l'infrastructure était relativement modeste comparativement à celle que subissaient leurs homologues américains et européens. Il est toutefois de plus en plus clair, pour la majorité des Canadiens, que les villes commencent à donner des signes de fatigue évidents. Il ne suffit plus d'entretenir les routes, les ponts,

(23) Conseil canadien des ingénieurs professionnels, mémoire au Comité permanent des finances dans le cadre du processus de consultations prébudgétaires du gouvernement fédéral, 25 septembre 2003, p. 12.

les réseaux de transport en commun et les autres types d'infrastructure qui existent déjà; il faut aussi les moderniser.<sup>(24)</sup>

Dans des secteurs plus précis, l'Association canadienne du transport urbain estime qu'il faudra 13,6 milliards de dollars en cinq ans pour répondre aux besoins relatifs à l'infrastructure du transport en commun dans l'ensemble du Canada. Sur cette somme, 4,8 milliards seront nécessaires pour renouveler des installations et du matériel roulant désuets, et 8,8 milliards pour étendre les services en réponse à la demande grandissante. L'Association soutient que les budgets actuels consacrés au transport en commun couvriront seulement la moitié de ces coûts, ce qui laisse un déficit de 6,8 milliards qu'il faudra combler par d'autres sources<sup>(25)</sup>.

En ce qui concerne les routes et les autoroutes – la composante la plus importante de l'infrastructure du Canada –, dans une étude réalisée en 1997, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière estimait à 17,4 milliards (en dollars de 1997) ce qu'il coûterait pour corriger toutes les lacunes actuelles du réseau routier national, un montant de loin supérieur aux 600 millions annoncés pour les routes dans le budget fédéral de 2000. Les auteurs de cette étude concluaient également que la réduction de la congestion routière et l'amélioration des normes de transport routier qui résulteraient de cet investissement « devraient contribuer à réduire de 247 et de 16 000 par an, respectivement, le nombre des accidents avec décès et celui des accidents avec blessures » et « réduire de près de 236 millions de litres la consommation annuelle de carburant. Toutefois, cette réduction n'aura vraisemblablement pas d'incidences notables sur les niveaux d'émissions d'hydrocarbures. »<sup>(26)</sup>

D'autres secteurs ont aussi besoin de fonds, par exemple les réserves des Premières nations (où l'infrastructure est généralement en plus mauvais état que dans la plupart des municipalités canadiennes), les services d'eau et l'infrastructure maritime. Comme le rapporte le Conseil canadien des ingénieurs professionnels, l'Association canadienne des eaux potables et usées estime que des investissements annuels de 5,8 milliards au cours des 15 prochaines années (1,8 milliard pour les services de distribution d'eau et 4 milliards pour les

---

(24) TD Economics (2002) [traduction].

(25) Association canadienne du transport urbain, « Investing in public transit for Canada's future », mémoire au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, septembre 2003, p. 5.

(26) Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, *Mise à jour de 1997 de l'Étude sur l'état du réseau routier national et les besoins connexes en investissements*, septembre 1998, p. 2 (<http://www.comt.ca/reports/sumrepf.pdf>.)

installations de traitement des eaux usées) seront nécessaires pour l'infrastructure souterraine au Canada<sup>(27)</sup>. La Chambre de commerce maritime a indiqué pour sa part au Comité permanent des finances de la Chambre des communes que l'infrastructure maritime du pays a également besoin d'être modernisée. Elle a fait remarquer au Comité que, sur les 2,65 milliards de dollars annoncés pour l'infrastructure des transports dans le budget fédéral de 2000, une somme de cinq millions de dollars seulement était destinée à l'infrastructure maritime et que le budget fédéral de 2001 ne prévoyait rien à ce chapitre dans le Fonds sur l'infrastructure stratégique<sup>(28)</sup>.

## CONCLUSION

L'infrastructure publique – les routes, les égouts et les autres biens collectifs – est fondamentale, tant pour le niveau de vie des Canadiens que pour leur qualité de vie globale. Pourtant, de nombreuses études montrent que les gouvernements canadiens n'ont pas investi suffisamment dans cette infrastructure (certains observateurs ajouteraient d'ailleurs que c'est toujours le cas aujourd'hui), créant ainsi un déficit cumulatif estimé à 60 milliards de dollars. Nous avons vu dans le présent document quelle était la situation actuelle du Canada à cet égard. Un second document, intitulé *L'endettement du Canada au titre de l'infrastructure – Partie II : Comblar les lacunes*, portera sur certaines des solutions proposées pour résoudre ce grave problème de sous-financement.

---

(27) Conseil canadien des ingénieurs professionnels (2003), p. 12.

(28) Chambre de commerce maritime, mémoire au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre de ses consultations prébudgétaires, 1<sup>er</sup> octobre 2003, p. 4.