

COMPÉTITIVITÉ CANADIENNE EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENT DANS L'INFRASTRUCTURE

Mukesh Khanal, Robert Mansell et G. Kent Fellows

RÉSUMÉ

Ce document donne un aperçu général du paysage de l'investissement dans l'infrastructure au Canada et brosse un portrait de la réputation du pays en tant que destination concurrentielle pour ce type d'investissement. Nous comparons l'environnement de l'investissement et des récents résultats en matière d'infrastructure au Canada avec ceux des pays pairs (les pays du G7 et l'Australie).

Le Canada connaît de graves problèmes de réputation par rapport au groupe de pays pairs lorsqu'il s'agit d'attirer des investissements dans l'infrastructure, et ces problèmes correspondent à la baisse du taux d'entrée d'investissements directs étrangers. Les dépenses du gouvernement fédéral dans l'infrastructure sont également en baisse, ce qui implique un manque général d'investissement de ce type. Ce manque d'investissement se manifeste à son tour par une augmentation du déficit d'infrastructure au Canada et par une baisse globale de la réputation du pays quant à la qualité de l'infrastructure en place. L'estimation du déficit d'infrastructure du Canada s'élève à 600 milliards de dollars, et l'insuffisance d'investissement qui contribue au déficit est particulièrement apparente dans les infrastructures de transport et de commerce. Le Canada a fortement chuté et occupe la dernière place en matière d'infrastructure et de qualité logistique par rapport aux pays du G7 et à l'Australie.

Les problèmes les plus importants à l'origine du déclin de la réputation du Canada en tant que destination d'investissement comprennent une forte baisse de la facilité de faire des affaires, laquelle est, à son tour, causée par une perception de retards réglementaires et bureaucratiques (notamment le temps requis pour obtenir les permis de construction).

L'incohérence observée dans les programmes et politiques fédérales de financement de l'infrastructure (incohérence liée aux cycles électoraux) est tout aussi problématique. Bien que la grande partie de l'investissement dans l'infrastructure au Canada soit effectuée par les gouvernements provinciaux et municipaux, leur part des recettes fiscales, plus petite et plus sujette aux variations, ne garantit pas des niveaux stables et suffisants d'investissements dans les infrastructures de nombreuses régions. Ce modèle favorise aussi les inégalités régionales, puisque les régions dotées d'infrastructures médiocres ne disposent pas nécessairement des ressources adéquates pour surmonter les déficits d'infrastructures locales.

Le recours aux PPP (partenariats public-privé) pour renforcer l'investissement dans l'infrastructure pourrait s'avérer vain comme le montre l'expérience négative des pays pairs en matière de PPP de même que les frustrations actuelles observées au Canada à cet égard. La baisse des taux d'imposition n'a pas réussi à attirer les flux d'investissements directs étrangers au Canada, ce qui laisse entendre que la compétitivité fiscale n'est pas une mesure incitative suffisante pour surmonter les problèmes de réputation du pays causés par les politiques d'investissement fédérales incohérentes et les retards réglementaires ou bureaucratiques.

La résolution du problème nécessitera une stratégie stable et à long terme (qui ne soit pas soumise aux cycles électoraux fédéraux du Canada) ainsi qu'un examen approfondi des délais et retards attribuables aux processus réglementaires et bureaucratiques.

Nous suggérons que le gouvernement fédéral accorde une plus grande priorité aux investissements dans l'infrastructure de domaines critiques comme le commerce et le transport. Ce type d'infrastructures joue un rôle incommensurable pour le soutien de la productivité et des revenus nationaux. En outre, une stratégie d'infrastructure commerciale et de transport cohérente et prévisible permettrait d'attirer d'importants investissements privés. Le Canada doit adopter une approche nationale intégrée et stratégique en matière de politiques et d'investissements dans l'infrastructure. Cette approche doit se fonder sur une vision à long terme et nécessitera une coordination entre les gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et des Premières Nations ainsi que le secteur privé (de même qu'une coordination avec les grandes caisses de retraite du Canada, qui représentent une importante source inexploitée de capital financier).

Les gouvernements provinciaux ont déjà exprimé leur intérêt pour collaborer à une stratégie nationale d'infrastructure basée sur le concept de corridor, concept dont le Comité sénatorial permanent des banques reconnaît aussi les mérites. Compte tenu de ces approbations et des données présentées ci-dessus, il incombe au gouvernement fédéral et aux autres gouvernements d'agir pour formuler une stratégie d'infrastructure nationale stable et à long terme, qui combine l'investissement gouvernemental et les politiques pour attirer les investisseurs du secteur privé dans toutes sortes d'infrastructures, mais plus particulièrement dans les infrastructures de transport, d'entreposage et de logistique.

Dans ce contexte, il est essentiel que le Canada s'attaque au grave problème d'incertitude, de retards et de fardeaux en matière de réglementation et de politiques, car ceux-ci semblent être les aspects les plus critiques du déclin de la réputation du pays et semblent être les obstacles les plus perniciose à la réalisation des objectifs et des priorités d'investissement dans l'infrastructure.